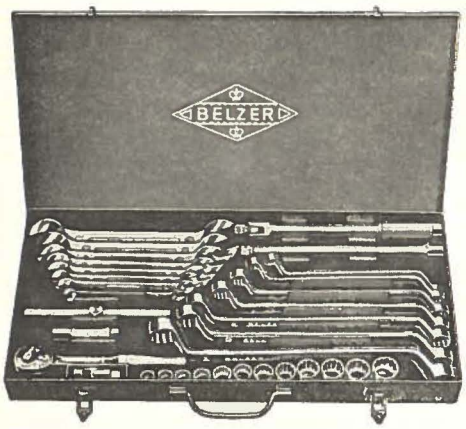
FLYVEVÅBNET

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

3. ÅRGANG

JANUAR 1957

BELZER VANADIUM-EXTRA VÆRKTØJ



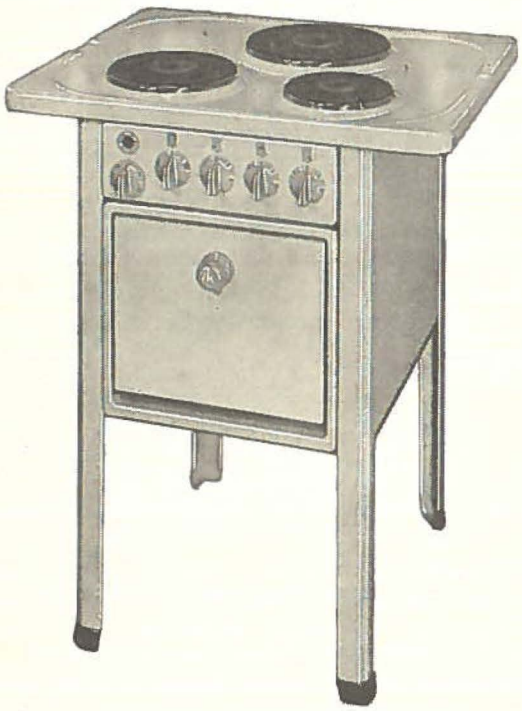
BELZER motorværktøj er fremstillet efter strengeste faglige krav og er på grund af yderst små dimensioner, der skyldes den specielle stållegerings enorme styrke, samt en hensigtsmæssig formgivning skattet af alle, som arbejder med motorkøretøjer, flyvemaskiner og andre slags motoranlæg.

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

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

Største lager af BELZER værktøj i Danmark

Tage Schouboe
SKYTTEGADE 7 · KØBENHAVN N · LUNA 2500
ELEKTROTEKNISKE ARTIKLER OG VÆRKTØJ FOR HANDEL OG INDUSTRI



LK

har det rigtige

ELKOMFUR

TYPE GLKF

Hele komfuret har en overflade af den lækreste elfenbensfarvede emalie. Der er 3 kogeplader, og det er selvfølgelig de hurtige, lette masseplader. Ovnen er forsynet med termostat, så den kan passe sig selv.

LAUR. KNUDSEN A/S

København: Tlf. C. 1002

Aalborg
Tlf. Alba 11675

Århus
Telefon: 27133

FLYVEVÅBNET

JANUAR 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Raketter
— Verdens skrappeste base
— Mein Kampf
— Douhet
— Lockheed
— Verden rundt
— Nyt fra flyvestationerne
— 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. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Danmarks forsvar

Forsvarsminister Poul Hansen

Efter forsvarsminister Poul Hansens tale ved den socialdemokratiske kongres forleden, kan ingen være i tvivl om regeringens stilling til den danske forsvarspolitik. Forsvarsministeren fastslog med syvtommersøm, at der under ingen omstændigheder ville blive tale om nedskæringer af nogen art. Ikke mindst på baggrund af den sidste tids uhyggelige begivenheder må det vel betragtes som givet, at ministerens tale er blevet hilst velkommen af størstedelen af den danske befolkning.

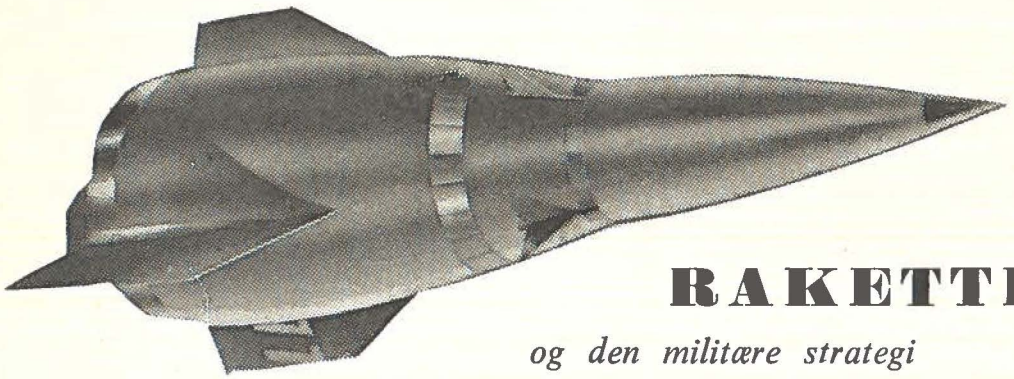
Forsvarsministeren mindede om, at Danmark var medlem af et forsvarsfællesskab, og at vi takket være denne omstændighed kunne leve i forholdsvis tryghed. Vi står ikke alene, vi kan ikke blive udsat for overgreb fra russisk, kommunistisk side. Hvorfor ikke? De tør ikke, fordi vi er med i en blok, der ønsker freden; men bag dette ønske om fred står tillige magt. Dette, at vi kan leve i relativ tryghed, forpligter naturligvis, og ministeren lagde heller ikke skjul på, at der ikke kunne forventes besparelser på vort forsvarsbudget, der er henved 1 milliard kroner om året. I denne forbindelse understregede forsvarsminister Poul Hansen, at intet land, i eller uden for NATO, forholdsvis brugte så få penge som Danmark til et formål, der for os alle burde være hævet over enhver diskussion, at forsvare det, der er os kærest.

Ministeren fandt ligeledes grund til at minde om, at uden den våben- og uddannelseshjælp, vi har modtaget fra USA og Canada, havde det været umuligt at opbygge det danske forsvar til dets nuværende omfang.

Vi ved vel, at alle har læst forsvarsministerens redegørelse i dagspressen, og skal således ikke komme nærmere ind på den. Men vi ved også, at ministerens utvetydige og

klare stillingtagen til problemerne, har vakt glæde i forsvaret. Her blev ikke stukket noget under stolen, og det danske folk kan ikke bagefter sige, at det fik stukket blår i øjnene. Nej, præcist og eksakt blev de nøgne kendsgerninger lagt blot.

De folk, der har viet deres kræfter til fordel for Danmarks forsvar, vil alle takke ministeren for hans bestræbelser for at få befolkningen til at indse, at det arbejde, der udføres, og de penge, der anvendes, er en uomtvistelig nødvendighed. Een ting er sikker, i tiden fremover vil enhver, der er knyttet til forsvaret, gå til løsningen af de foreliggende opgaver med en, om muligt, endnu større ildhu, for at skaffe de resultater, det danske folk med rette kan forvente til gengæld for dets økonomiske ofre.



RAKETTER

og den militære strategi

„It is our solemn obligation, I think, to lift our eyes above the lesser problems that seem to monopolize our time and to discuss and act upon what, by any standard, is the supreme problem before our country and the world." *Senator Brien McMahon.*

ET ELLER ANDET STED NÆR MOSKVA

Maj, 1957. For nogle dage siden havde Sovjets forsvarsminister, marskal Georgi Zhukov, inviteret alverdens militærattacheer til en demonstration ved en raketstation nær Moskva. Ved kontrolbordet i observationsbunkeren forklarede marskallen, at han ville affyre verdens første præcisionsraket med 2500 km rækkevidde. Ladningen var ganske vist kun almindeligt sprængstof, TNT, men kunne erstattes med en atom- eller brintbombe. Derefter pressede Zhukov på affyringsknappen, og attacheerne så projektilet fare ud i verdensrummet. Ca. 2500 km derfra — inde i Sovjets Central Asien — var en gruppe observatører fra den frie verden samlet. Få minutter senere så de raketten afslutte sin bane i en blændende eksplosion.

I de to observationsbunkers hang der et vældigt verdenskort, hvorpå rakettens rækkevidde fra Sovjet var indtegnet med iøjnefaldende røde cirkler. Disse cirkelbuer omsluttede hele Vesteuropa, Nordafrika, Mellemøsten, det meste af Syd- og Sydøstasien, Philippinerne, Formosa, Okinawa, Korea og Japan. Demonstrationen afsluttedes med smilende forsikringer om Moskvas fredelige hensigter.

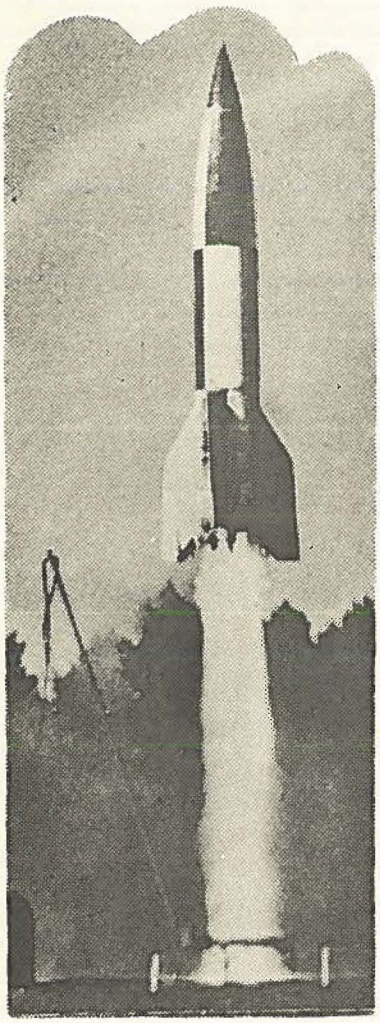
Nogle få dage senere inviterede premierminister Bulganin NATO-magternes udenrigsministre til en konference i Moskva. Ved konferencen fremsatte Bulganin ikke nogen formel forretningsorden, men antydede, at Sovjet kunne ønske sig NATO opløst og erstattet af en ny slags forsvarsfællesskab. der ikke ville influere på Sovjets mål — verdensherredømmet...

Ja, omtrent sådan forestillede en amerikansk senator sig fremtiden i en tale til senatet den 1. februar i år. Skulle han have ret, er det indlysende at det vil få den største betydning for den militære strategi, og det kan derfor være af interesse at forsøge at klarlægge, i hvor høj grad spådommen

er sandsynlig — og hvad dette så må betyde for den frie verden.

RAKET-KAPLØBET

Siden 2. verdenskrigs afslutning har der været en skarp konkurrence mellem Sovjet og de vest-allierede inden for udviklingen af nye våben. I



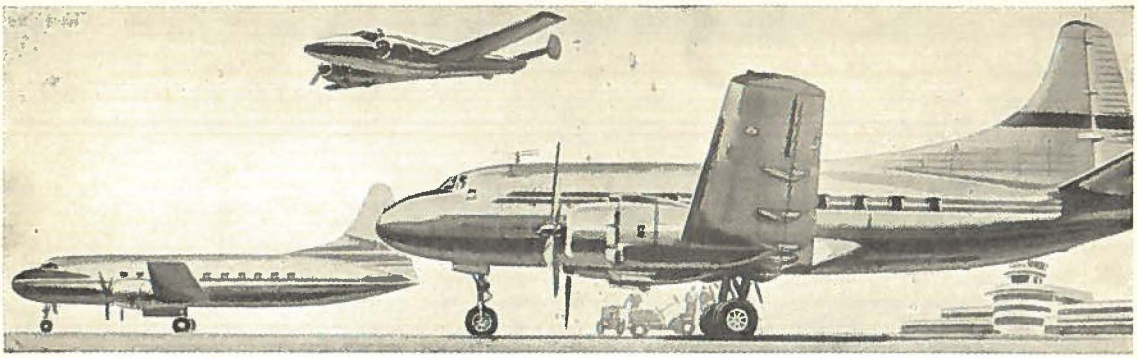
Affyring af engelsk raket, der er konstrueret over den tyske V-2

starten lå Vesten godt foran såvel med hensyn til atombomben som med jetfly, men med tiden er forskellen blevet mindre og mindre. Gang på gang har Vesten undervurderet Sovjet. I 1949 havde Sovjet sin første atombombe, mange år før beregnet. I 1953 prøvede Sovjet sin første H-bombe, kun ni måneder efter USA's første prøve. Og i dag påstår Sovjet at have prøvet H-bomben fra fly, hvilket USA endnu ikke har kunnet gennemføre — selv om det snart sker. Akkurat det samme har været tilfældet med jetflyene, og her synes det tilmed, som om russerne har kunnet sætte strategiske jetbombere i masseproduktion på en tid, der er 2 år kortere end den, Vesten anvender for tilsvarende projekter.

På raketområdet har der været ofret store summer og meget arbejde på vestlig side. Nogle styrede projektiler er da også i masseproduktion og udleveret til de væbnede styrker. Men det er kun taktiske våben med kort rækkevidde og relativ lav fart, dvs. et forsvar mod dem er relativt let. Den strategiske raket, også kaldet „det ultimative våben", derimod er det umuligt at forsvare sig imod — i alt fald i en overskuelig fremtid — da den bevæger sig med 10-20 gange lydens hastighed og højt op i Ionosphæren. Udviklingen af sådanne raketter med ca. 2500 km eller endog interkontinental rækkevidde pågår med højeste prioritet i Vesten, men noget pålideligt resultat er endnu ikke opnået. At interessen for raketvåben ikke er mindre i Sovjet, er man fuldt klar over. Netop på dette område har Sovjet traditioner — og har desuden sikret sig nogle af de bedste tyske eksperter fra 2. verdenskrig. Hvor langt de så er nået, er umuligt at kontrollere, men russerne har gang på gang siden 1955 fremhævet, at de ligger foran den vestlige verden på dette felt. Sidste gang hørte verden det fra Krutchev under London-besøget i april 1956. Situationen i dag er da den, at vestlige eksperter mener — og Sovjet antyder —, at russerne allerede har afholdt vellykkede forsøg med raketter op til en rækkevidde på ca. 2500 km, mens de endnu ikke er nået så langt med den interkontinentale raket. Sovjet skulle med andre ord ligge et hestehoved foran Vesten.

TRUSLEN MOD DEN FRIE VERDEN

Hvis russerne virkelig allerede har foretaget vellykkede forsøg med raketter med 2500 km rækkevidde, er den dag ikke fjern, hvor en masseproduktion kan iværksættes og underjordiske velcamouflerede udskydningsstationer kan bygges langs Sovjets grænser — og den af senatoren opdigtede



Flere luftfartøjer . . . og flere typer luftfartøjer . . .

lander idag på Goodyear dæk, hjul og bremser end på noget andet mærke.

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

GOODYEAR

AVIATION PRODUCTS

Producenter af flyvemaskinedæk, hjul, bremser, brændstoftanke, af-isningssystemer og en lang række andre produkter til commerciel, militær og privat luftfart

THRIGE

ODENSE

KØBENHAVN-AALBORG

TBT

scene kan blive alvor. De moralske, politiske og strategiske følger af en sådan situation kan blive katastrofale for Vesten, hvis der ikke findes et effektivt modtræk. Den frie verdens folk har siden krigen set hen til USA som den førende industrielle nation i verden, som den førende i ethvert rustningskapløb, hvilket naturligvis har skabt en vis sikkerhedsfølelse. Skulle dette forhold ændres, vil den vestlige moral antagelig lide et knæk, og NATO's bedste trumfkort vil gå tabt. Selv om Sovjet ikke anvender sine raketter, vil deres blotte tilstedeværelse kunne anvendes til politisk pres — på samme måde som atombomben i USA's besiddelse har virket i efterkrigsårene. Og endelig den rent militære værdi af disse raketter træder tydeligt frem, når man ser på deres rækkevidde, som dækker alle de oven for omtalte områder. Ganske vist når de ikke til selve USA, men samtlige det amerikanske, strategiske flyvevåbens oversøiske baser — og NATO's øvrige — dækkes nemt. Det vil med andre ord sige, at samtlige disse baser kunne jævnes med jorden i løbet af få minutter efter et krigsudbrud, hvorefter den strategiske bomberindsats fra vest ville bestå af forældede B-36 og nogle få B-52 fly. Raketten kan altså tvinge NATO's strategiske flystyrker bort fra de nuværende baser og op til 8000 km væk fra Sovjets hjerte.

Spørgsmålet er da blot, hvilke baner den russiske strategiske tænkning følger. Normalt er det vanskeligt at få noget konkret at bygge på, men netop om dette emne er der udgivet en lille russisk bog, som mærkelig nok synes at være blevet delvis overset eller ignoreret i den vestlige verden. Bogen, der er på 27 sider, udkom — så vidt vides i 50,000 eksemplarer — i maj 1955 under titlen „Tanker om luftstrategi". Udgiveren er Sovjetregeringen og forfatteren antagelig marskal Pavel Zhigarev, chef for Sovjets flyvevåben. Hovedpunkterne i bogen er følgende:

> Den strategiske bomber er forældet. Det tager for lang tid at fremstille den, og den er for dyr. I krigstid vil tab af personel og materiel blive uakceptabelt stort. Endelig er den handicappet af den enorme, komplicerede og sårbare jordorganisation, for ikke at tale om kravene om forsyningspersonel og brændstofbeholdninger.
>
> Interkontinentale raketter (russisk betegnelse SIG svarende til den amerikanske ICBM) er hurtigere samt simplere og mindre kostbare at fremstille.. Deres fart og rækkevidde er større end bomberens. Deres krav om jordpersonel og -organisation er små, og deres udskydningsstationer kan bygges under jorden og camoufleres.

Den russiske bog slutter med en kritik af USA's fremskridt på raketområdet, som betegnes som værende Sovjets underlegen. Sidste sætning lyder således: „De nuværende kæmpemæssige flybaser vil blive bombefly-kirkegårde i en fremtidig krig".

Der kan altså antagelig ikke herske tvivl om, hvilken strategi Sovjet vil følge med rakettens udvikling, og vestlige iagttageres værste anelser synes kun alt for velbegrundede.

VESTENS DILEMMA

De vestlige magter må altså i dag se i øjnene, at de bombefly-baser, der danner grundlaget for NATO's strategi, måske om ganske få år er værdiløse eller ligefrem farlige at bibeholde. Den trusel om øjeblikkelig gengældelsesaktion, som i dag holder verden i balance, er dermed delvis borte, og fremtiden usikker, hvis der ikke sættes noget andet i stedet.

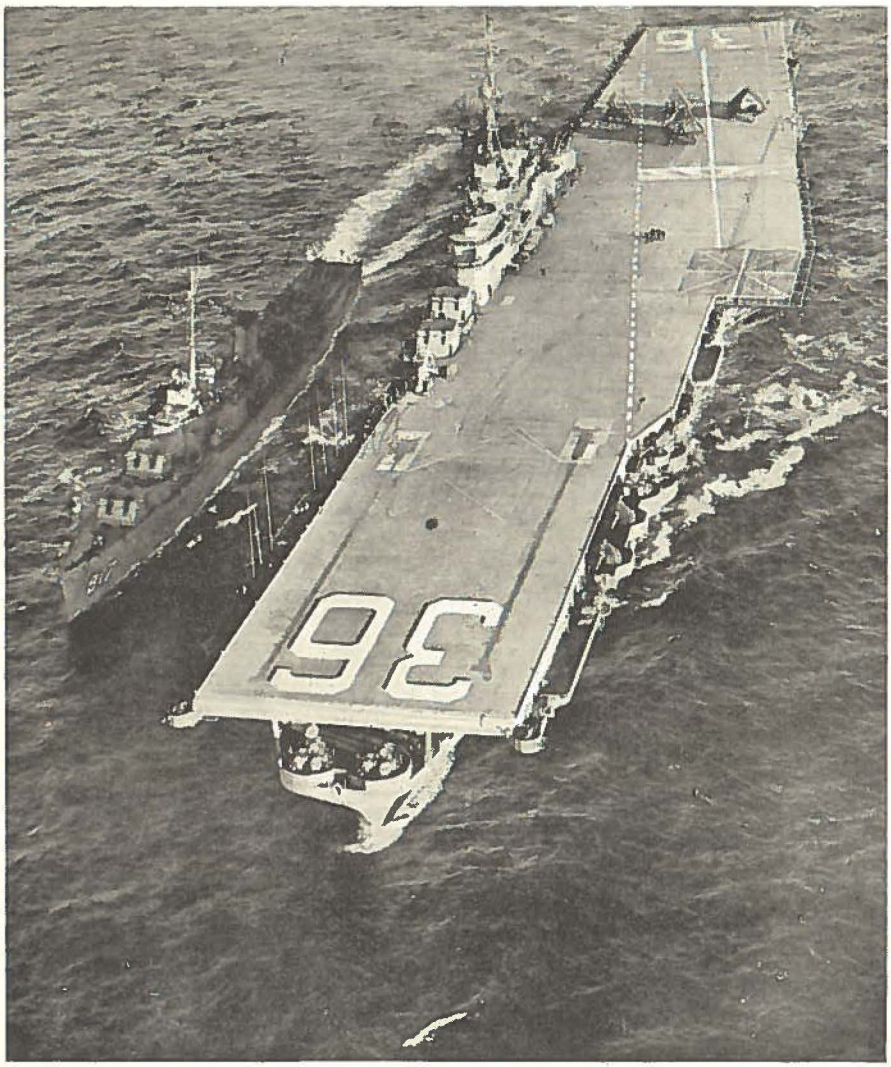
Den tanke var nærliggende at opstille tilsvarende raketstationer langs Sovjets grænser rettet mod dette land. Imidlertid er denne løsning ikke effektiv, idet mens Vesten skal forsvare et stort antal geografisk vidst spredte og politisk uafhængige områder, så beror Sovjets militære magt helt på en geografisk og politisk samlet landmasse og er derfor langt mindre sårbar. Dette betyder naturligvis ikke, at man skal opgive videre forskning og konstruktion på dette felt, som naturligvis altid vil være af stor betydning — men som blot ikke vil være afgørende.

Den strategi, der er afgørende, dvs. af en sådan værdi, at den afholder Sovjet fra at starte en krig — eller gør en vestlig sejr sandsynlig, hvis den startes — denne strategi må sikre, dels at Vestens baser overlever krigens start, og dels at disse baser har sådanne våben, at gengældelsen kan nå over hele Sovjet. En sådan strategi vil altså kunne medføre, at de fleste af de nuværende bombefly-baser rømmes i takt med den russiske udvikling af

2500 km-raketten. Det skal i denne forbindelse fremhæves, at sikring af basen også kan opnås ved, at den gøres bevægelig, enten som hangarskib for fly eller undervandsbåd eller krydser (atomdrevne) med raketudskydning. For at kunne slå igen, må denne strategi så samtidig medføre, at der straks gives den største prioritet til videre udvikling og større produktion af de mest moderne langtrækkende bombefly og til en hurtig udvikling af den interkontinentale raket. Den krigsafholdende faktor i fred — eller den massive gengældelsesaktion i krig — kan altså forudses at blive en kombination af bombefly og raketter, baseret fjernt fra Sovjet, men med en rækkevidde, der dækker hele Sovjet.

*

At den strategiske tænkning i Vesten synes at bevæge sig i denne retning, underbygges af den interesse — for ikke at sige uro — der i de sidste måneder har rejst sig om netop disse spørgsmål, navnlig i amerikanske parlaments- og regeringskredse. At Sovjet så ved jævnlige erklæringer holder emnet varmt, forringer naturligvis hverken interessen eller uroen. *KJø.*



Et af USA's nyere hangarskibe »ANTIETAM«, der tillader luftfartøjerne at starte og lande ganske uden hindringer

Verdens skrappeste base

Af *Robert Elston.*

„DREARY DHAHRAN" er et dampfyldt, sandblæst, kvindetomt helvede, som *kan* knække — og knækker stærke mænd.

Jeg har tilbragt 10 år i luftvåbnet og fløjet i to krige, så når det drejer sig om flyvepladser, ved jeg, hvad jeg taler om. Jeg har set alle former, fra den ståltrådsbelagte bane ved Henderson Field på Guadalcanal til den snedækte startbane ved Reykjavik på Island. Og jeg vender gerne tilbage til dem alle igen, hvis jeg skal... dog med een undtagelse. Jeg vil *aldrig* mere returnere til Dhahran-flyvepladsen i Saudi Arabien, den værste i verden.

I tilfælde af krig i Middeløsten er Dhahran, blot en solbagt plet i den store arabiske ørkens øde, een af de strategisk vigtigste flyvepladser i verden. Men den har det største antal sindssygdomstilfælde i U. S. Airforces historie.

Nærmere Rusland end nogen anden amerikansk base med flyvevejr året rundt er Dhahran det eneste sandsynlige militære mål ved en eventuel russisk invation i Mellemøsten. Den er den eneste større allierede luftbase på det lange stræk fra Tripoli og syd på til Karachi i Pakistan, og ligger kun 1000 miles fra den russisk-persiske grænse, med nærmeste nabobase 3000 miles borte i Vestafrika.

Luftfartøjer baseret på Dhahran giver USA kontrol med al skibsfart i den Persiske Golf, Rødehavet og det Arabiske Hav, såvel som luftkontrol og herredømme i forsvaret af de vigtige oliekilder i Saudi Arabien og Iran. Suezkanalen, Tyrkiet, Pakistan, Abessinien og det meste af Centralafrika er inden for rækkevidde, og måske vigtigst af alt selve Ruslands hjerte kan nås fra denne base.

Basen er så vigtig for USA's strategi, at vi er villige til at risikere vore diplomatiske forbindelser med Israel ved at hjælpe med træningen af Saudi Arabiens tropper og ved at sende mindre sendinger af våben, kampvogne og luftfartøjer til disse, som en betaling for brugen af luftbasen. For at holde basen må Pentagon afskrive de ødelagte hjerner og brudte menneskeliv, som forekommer blandt mandskabet hvert år på denne base.

Mændene, som er stationeret på pladser i Saudi Arabien kalder den „Wajiid Maafi", hvilket frit oversat betyder „Mængder af intet". Og i dette land opholder en mand sig ikke eet år uden at få nervøse anfald eller simpelt hen blive sindssyg. Sindslidelserne her er så hyppige, at en spændetrøje ikke blot er en spændetrøje, men en „Dhahran sportstrøje".

Livet i Dhahran er et dampende, sandblæst helvede, som kan knække de stærkeste mænd.

Jeg kendte en kontorist, menig af første grad, som plejede at skrive hjem til sin kone, idet han begyndte i papirets centrum, og derefter fortsatte udefter i spiraler. Senere blev han plaget af hikkeanfald, som lægerne ikke kunne kurere. Dertil begyndte han at gøre sin seng våd om natten, og til sidst holdt han op med at spise. Man så sig nødsaget til at tvangsfodre ham. Og først da sendte man ham hjem.

Der var en rolig og behersket lille kaptajn, med hornbriller og et sky og vagtsomt blik, som vi en midnatsstund fandt farende rundt om en bygning,

medens han med en stor slagterkniv forsvarede sig mod imaginære fjender. Der måtte fire mand til at overmande ham.

Solen stråler ned fra en skyfri himmel dag efter dag. Den officielle temperatur når i sommerens varmeste tid 140 grader fahrenheit. Uden for meteorologens skyggefulde målekasse sidder et termometer afskærmet for varmereflektioner og viser, at temperaturen er nærmere 165 grader. Andre sprække i menneskets hud bliver en adgang for sandet og er snart fyldt af det.

Alt udendørs liv ophører under sådanne storme, idet det er komplet umuligt at se mere end nogle få fod frem foran sig. Ifølge gammel arabisk lov var det tilladt at myrde, hvis en sådan „shamaal" havde varet tre dage. Forholdene under sådanne omstændigheder ændrer folks tænkning fuldstændig. Værdierne ændres. Ideerne bliver forkvaklede.

steder i verden tales om at spejle æg på fortovet. Her bages kartofler på vejbanen.

Landets gennemsnitlige nedbør om året begrænser sig til 1 tommes regn. Og dog er fugtigheden i luften umådelig høj, thi Golfkysten er kun 7 miles borte. Fugten samler sig om natten under lofterne og løber ad væggene i små strømme, medens atmosfæren tæt ved jorden synes tyk som tåge.

Når så heden er værst, blæser „shamaals" ind fra ørkenen. Det er hvirvlende, blindende sandstorme med en styrke på op til 60 miles i timen. Støvet kommer vandret fygende og består af små skarpesandskorn. Når disse storme raser, er solen gemt bag et brunt tæppe af støv, som baner sig vej ind ad enhver revne og åbning. Klæder er overhovedet ingen beskyttelse. Sandet trænger ubarmhjertigt ind ad næsebor, ind i øjenkrogene, navlen, ja kort sagt enhver naturlig åbning eller

Nye stemninger kommer frem til sindets overflade. Det rammer dem alle, gamle som unge, officerer som menige.

Til tider kommer det hurtigt. En menig af 2. grad havde kun været der i to uger, da han tog sine ejendele og pakkede dem sammen i en bylt, smed dem på nakken og påbegyndte en vandring til fods over to oceaner og gennem 1000 miles land. Heldigvis fandt militærpolitiet ham, før han var håbløst fortabt.

Andre klarer sig længere. En læge, som var tilknyttet en civil konstruktions afdeling uden for selve basen, syntes at tage alt i stiv arm. Han havde mængder af venner, en fin bogsamling, en smuk kone og to børn ventede på ham hjemme, og han var tilmed af en type person, som kun meget vanskeligt bliver deprimeret. Så en aften gik han i biografen. Efter forestillingen gik han hjem, låsede sin dør, drak en ordentlig slurk Scotch og blæste

derpå hjernen ud på sig selv med sin 32 kaliber revolver. Han havde været ved basen i elleve måneder.

Nerveanfald tog til tider lige så irrationelle, men mindre drastiske vendinger. Således var det tilfældet med sergent Johnny Lentner, veteran fra 2. verdenskrig, og en af de bedste besætningsførere på C-47. Lentner var stor, 6 fod 2 tommer høj og stærk som en okse. Han klarede sin eetårsperiode fuldt ud, men hver eneste nat i de sidste tre måneder skreg han sig selv i søvn.

Da jeg forlod Westover Air Force Base i Massachusetts ombord på en C-54 på vej til Tripoli, var der tretten af de på passagerlisten opførte, som skulle til Dhahran. Da jeg vendte tilbage 12 måneder senere var der kun otte af os tilbage. Vi havde klaret det, men ganske som de, som ikke holdt ud, ville vi for resten af livet bære de psykologiske ar fra vort ophold.

Det var ikke fordi vi var svage. Airforce udvalgte os meget omhyggeligt. Enhvers fortid blev nøje undersøgt, for eventuelle uligevægtigheder, og vi blev alle sendt til Washington for en tre til fire dages undersøgelse. Vi talte alle med præster, som havde været på basen. Vi så endeløse film om basen og om araberne. Vi talte med eksperter om de specielle tjenesteproblemer ved Dhahran. Endelig læste vi utallige beskrivelser af stedet.

De fortalte os, at der var et moderne biografteater, en swimming pool, en tennisbane og boldbane. Endelig fortaltes, at der var golfklub og at vi trods alt kun var 12 flyvetimer fra Cairo i den ene retning og Karachi i den anden.

Hvad de glemte at fortælle var imidlertid, at „that Saikis", som vi kaldte araberne, ofte benyttede swimming poolen som pissoir, at tennisbanen var lagt i retning øst-vest, således at man morgen som aften havde solen i øjnene. Om middagen var det for varmt overhovedet til at benytte den. De glemte at berette, at det ville tage syv måneder at planere boldbanen, da sandstormene ideligt forhindrede arbejdet, og at bolden var umulig at spille med, da den grundet luftens store fugtighedsindhold var altfor våd. Endvidere kunne vi efter hjemkomsten fortælle, at golfbanen bestod af 18 olie-sand-plæner for enden af et sand- og klippeområde.

Da spiritus endnu kunne skaffes, var forbruget kæmpemæssigt. På Dhahran blev ikke drikkende drikkende, kvartalsdrankere blev ugedrankere, og ugedrankere blev alkoholister.

En marineofficer stationeret ved en mindre forbindelses- og signalsektion kom i stødet en hed nat i officersmessen, hvor han drak 17 dobbelt Scotch i løbet af 45 minutter, hvorefter han faldt sammen på gulvet som en klud. Senere klarede han frisag for anklagen for usømmelig optræden, ved at påberåbe sig, at i Dhahran var en sådan opførsel retfærdiggjort ganske simpelt grundet det faktum, at det var Dhahran.

To andre hårde gutter, som ikke netop var kendt for deres druk i staterne, satte en høj rekord på Thanksgiving Day, da de sad ved baren og drak rom og Coca-Cola i 12 timer og 25 minutter uden en pause.

Da indførsel af spiritus blev forbudt, blev lagerbeholdningen rationeret, for at væskerne kunne vare så længe som muligt. Med en gestus, som viste basekommandørens store hjerte, blev dog rationeringen ophævet nytårsaften. Resultatet var selvfølgelig et uforglemmeligt orgie i underofficersmessen.

Ved midnat var messen et virvar af ituslåede møbler og smadrede glas. Blod fra et dusin knuste næser sølede gulvet, sammen med spildt whisky. Flasker knustes med regelmæssige mellemrum mod væggene. Militærpolitifolk gav hinanden hårvask i ved for hånden værende midler, og folk gik i gulvet af druk i hundredvis.

*

Dette er kun tamt beskrevet, jeg er ikke forfatter, og ingen forfatter, tror jeg, ville kunne holde til at blive der længe nok til at beskrive forholdene. Men jeg gentager: Jeg gør det ikke igen!

ERLING B. IBSEN
Specialstål
Drejestål, Toolbits,
Snitværktøj
VESTERPORT 251 . KBHVN. . BYEN 8061

ABDEL GAMEL NASSER:

MEIN KAMPF

Billederne er anvendt i Nasser's bog, der hører til den ægyptiske soldats normaludrustning

Således betegnede den franske konseilspræsident i en tale lige efter nationaliseringen af Suez-kanal-selskabet det programskrift, som den ægyptiske diktator første gang offentliggjorde i det ægyptiske blad „Akher Saaa" for tre år siden under titlen „Revolutionens Filosofi".
Vi bringer herved vore læsere et udpluk af diktatorens program med engelske og franske oversættelser som kilde..

Før jeg begynder disse betragtninger, vil jeg standse et øjeblik ved ordet „filosofi". Det er et stort ord. Det lyder af meget. Når jeg ser det, aner jeg en verden uden grænser. Jeg gennemtrænges af en særegen følelse, der hindrer mig i at kaste mig ud i et bundløst hav. Jeg står på en kyst og stirrer ud i det fjerne uden at kunne få øje på andre kyster. Sandt at sige vil jeg derfor helst undgå ordet filosofi i forbindelse med disse betragtninger.

Af to grunde er det vanskeligt for mig at beskrive revolutionens filosofi. For det første burde det være professorer, der gav sig i kast med undersøgelserne af filosofien bag 23. juli-revolutionen for at finde frem til dens rødder dybt nede i vort folks historie.

— — —

Når jeg tænker tilbage på vore oplevelser under krigen i Palæstina, gribes jeg af en mærkelig følelse. Vi kæmpede i Palæstina, medens vore tanker var hjemme i Ægypten. Vore kugler var rettet mod den lurende fjende i skyttegravene foran os, men vore hjerter var hjemme i fædrelandet, der hærgedes af ulvene. I Palæstina mødtes de frie officerers grupper i skyttegravene for at diskutere og planlægge.

— — —

I mine brændende studenterår marcherede jeg blandt demonstranterne, der krævede 1923-forfatningen tilbage, et krav, der blev opfyldt i 1935. Jeg var tilsluttet studenterdemonstrationer, der opsøgte de politiske ledere i deres hjem og bønfaldt dem at at stå sammen for Ægyptens skyld.

— — —

Gennem hele mit liv har jeg troet på militarismen. Soldatens eneste pligt er at dø ved sit lands grænser. Hvorfor måtte vor hær da handle i hovedstaden og ikke ved vore grænser?

Jeg tilstår, at jeg efter den 23. juli havde anfægtelser, hvor jeg anklagede mig selv, mine kolleger og hæren iøvrigt for at have handlet overilet og ubetænksomt den 23. juli.

Før den dag forestillede jeg mig, at hele nationen stod på spring, parat til handling, at den kun ventede på det øjeblik, da fortroppen havde stormet ydermurene, for derefter at styrte frem i sluttet trop mod det store mål.

Jeg betragtede kun os selv som pionerer, kommando-soldaterne, der blot ville være i forgrunden

nogle få timer, og at vi så ville blive efterfulgt af de faste, målbevidste masser. Jeg lod mig ofte rive med af mine fantasier. Jeg syntes, jeg hørte bruset af deres ordnede, stærke geledder på march. Min tro var så stor, at den forvandlede den rene fantasi til kendsgerninger.

Virkeligheden efter den 23. juli chokerede mig. Fortroppen udførte sin opgave; den stormede murene om tyrannens fæstning; den tvang Faruk til at træde tilbage og blev dernæst på sin post, mens den afventede massernes ankomst. Uendelige skarer dukkede op, men hvor forskellig var virkeligheden ikke fra det, jeg havde forestillet mig! Masserne fulgte os, men i spredt orden og uden enhed. Korstoget mod det store mål var standset. Og herefter tegnede der sig et bedrøveligt billede, der både var farefuldt og dystert, og jeg blev grebet af sorg og bitterhed. Vi havde brug for disciplin, men fandt kun kaos. I stedet for enigheden fandt vi opløsning.

— — —

Vi oplevede den 2. verdenskrig, og de begivenheder, der gik forud. I de unges bryst tændtes en flamme, der brændte helt ned i sjælen. Jeg tilstår, at hele vor generation så hen til voldsanvendelse som det eneste middel, der kunne føre os til målet. Idet jeg ikke håber, at rigsadvokaten vil rejse sigtelse imod mig, vil jeg endvidere tilstå, at jeg i nævnte periode regnede med det politiske mord som den eneste mulige handling, hvis vi ville redde vort land og fremtiden.

Jeg tænkte på attentater mod mange af dem, der efter min mening stod i vejen for landets fremtid. Jeg begyndte af afsløre deres forbrydelser og gøre mig selv til dommer over deres handlinger og over den skade, de tilføjede landet. Jeg skulle fælde dommen.

Jeg overvejede at myrde eks-kongen og de af hans mænd, der forkludrede vore hellige traditioner. Og herom var jeg ikke alene. Når vi var sammen, gik vore tanker fra overvejelsen til planlægningen, og mange planer blev lagt i de dage. Vort liv var som en spændende kriminalroman. Vi havde store hemmeligheder og mystiske tegn; vi skjulte os i mørket og efterså vore pistoler og ordnede vore bomber.

Jeg husker navnlig en nat, der fik afgørende bestemmelse for min udvikling i den retning. Vi havde truffet alle tænkelige forberedelser til den nødvendige aktion; vi havde fundet en person, som vi mente, det var nødvendigt at rydde af vejen; vi undersøgte hans forhold, sædvaner og færden og blev enige om, at han skulle skydes, når han vendte hjem til sit hus. Vi delte os i tre grupper: een gruppe skulle skyde ham, en anden gruppe skulle beskytte den første gruppe og en tredie gruppe sikre tilbagetoget efter attentatets gennemførelse.

Den pågældende aften rykkede jeg selv ud med eksekutionsgruppen, og alt forløb planmæssigt. Stedet var mennesketomt, som vi havde ventet det. Grupperne var i stilling på de planlagte skjulesteder. Den pågældende person kom, og kuglerne blev affyret imod ham. Eksekutionsgruppen trak sig tilbage, dækket af beskyttelsesgruppen, og vi skyndte os bort. Jeg startede min vogn og rasede efter planen bort fra scenen for denne handling. Men pludselig hørte jeg skrigen, klagen og stønnen: en kvindes råb omgav mig. Noget mærkeligt skete. Mens min vogn rasede bort, blev jeg i min

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.

oprørte sindstilstand forfulgt af disse skrig, af denne klagen og stønnen, af disse febersyge nødråb. Jeg var langt borte fra attentatstedet, så langt, at lydene ikke kunne nå mig. Ikke desto mindre følte jeg mig jaget af dem.

— — —

Skæbnen har lagt vort land på verdens korsvej. Ofte var vi erobrernes gennemgangsland og et bytte for deres eventyr. Under visse omstændigheder kan vi ikke, uden at være klar over dette, forklare, hvorledes vor nationalkarakter er blevet som den er...

Jeg har ofte det indtryk, at vi fantaserer for at virkeliggøre vore drømme i fantasiens verden i stedet for at bidrage til deres virkeliggørelse i livet.

Jeg har ofte prøvet at forstå et udtryk, som jeg tit anvendte som dreng ved at se luftfartøjerne oven over: „Store Allah og Gud, lad ulykken ramme englænderne. Men vi brugte det for at give udtryk fra vore forfædre i Mamelukkernes dage. Det blev ikke dengang anvendt mod englænderne. Men vi har sikkert brugt det for at give udtryk i analogi med vore forfædre, der plejede at sige: „Oh, Almægtige! Lad tyrken forgå".

— — —

MECO

Farver og lakker til ethvert formål

A/S O. F. ASP

PRAGS BOULEVARD 37-43
KØBENHAVN S
CENTRAL 65

Isolationens tid er forbi. Forbi er også den tid, da landegrænserne var markeret af pigtrådshegn mellem de forskellige nationer. I dag må enhver stat se ud over grænserne og finde ud af, hvorfra de strømninger, der påvirker dem, kommer. Ethvert land må kende såvel sin beliggenhed som sine omgivelser for at gøre sig bevidst, hvor det kan handle, og hvor det kan spille en livsvigtig rolle i denne urolige verden.

Siddende ved mit arbejde har jeg ofte stillet mig selv det spørgsmål: „Hvilken er vor rolle i denne urolige verden, og hvilken scene skal vi optræde på?" Ved at overveje vor stilling er jeg kommet til det resultat, at vi befinder os i centrum for flere cirkler, og det er inden for dem, vi må finde vor skueplads og handle, så vidt det er muligt.

Skæbnen spøger ikke. Begivenheder finder ikke sted blot ved tilfældigheder. Livet skabes ikke af intet.

Vi kan ikke se bort fra, at der findes en verdensdel, der hedder Afrika. Denne verdensdel er nu bestemt til at blive skuepladsen for en frygtelig kamp om sin fremtid, og det er her, skæbnen har anbragt os. Denne kamp vil berøre os, hvad enten vi ønsker det eller ej.

Kan vi se bort fra, at der findes en muhamedansk verden, til hvilken vi er knyttet med religionens og historiens bånd? Skæbnen spøger ikke. Det er ikke for ingenting, at vort land ligger sydvest for Asien, ved siden af den arabiske verden, hvis liv hænger sammen med vort. Det er ikke for ingenting, at vort land ligger i den nord-østlige del af Afrika. Herfra skuer vi ind over det mørke fastland, hvor der i dag raser den voldsomste kamp mellem de hvide kolonisatorer og de indfødte sorte om besiddelsen af uudtømmelige rigdomme. Det betyder noget, at Islams civilisation og Islams arv, dengang mongolerne hærgede dem i Islams gamle hovedstæder, trak sig tilbage og søgte tilflugt i Ægypten, hvor de fandt ly og sikkerhed efter Ægyptens modangreb, der slog tartarerne tilbage ved Ein Galout.

Alt dette er fundamentale kendsgerninger, hvis rødder går dybt i vor tilværelse; ligegyldigt hvad vi gør, kan vi ikke glemme dem eller unddrage os dem.

Når jeg forsøger at analysere grunden til vor magt, kommer jeg uvægerlig til tre hovedkilder som de væsentlige.

Den første ligger i den omstændighed, at vi udgør en gruppe nabofolk, der er så sammenknyttede ved åndelige og materielle bånd, som man kan være. I den atmosfære, som vore folkekarakterer og deres civilisation har skabt, er de tre store religioner opstået. Dette kan man ikke se bort fra, når det drejer sig om at genrejse en stabil og fredelig verden.

Den anden hovedkilde er selve vort territorium og dets placering på landkortet, i en vigtig strategisk position, der med rette må betragtes som verdensmarkedsplads, korsvej og militær korridor.

Den tredie hovedkilde er olien, civilisationens livsvigtige råstof, uden hvilken dens hele maskineri ikke kan leve, hvad enten det drejer sig om produktionsmidlerne, samfærdselsmidlerne, til lands, til søs og i luften, eller om krigens våben, luftfartøjerne højt over skyerne og undervandsbådene langt under havets overflade.

Uden olien ville alt dette blot være metalstykker, rustne, ubevægelige og livløse.

— — —

Vi kan betragte os selv som stærke, når vi roligt og i tal opgør vor arbejdskraft, stærke, når vi forstår de bånd, der binder os sammen og gør os eet.

Ingen af den arabiske verdens enkelte lande kan i dag leve isoleret fra de andre. — Dette er den første kreds, hvori vi må handle og prøve på at bevæge os, så meget vi kan. Det er den arabiske kreds.

Retter vi nu opmærksomheden mod den anden kreds, det afrikanske kontinent, vil jeg uden at overdrive, hævde, at hvad enten vi ønsker det eller ej, så kan vi ikke på nogen måde holde os uden for den blodige og frygtelige kamp, der nu raser i Afrikas hjerte mellem fem millioner hvide og 200 millioner afrikanere. Der er en væsentlig grund til, at vi ikke kan holde os uden for, den, at vi er Afrika. Afrikas folk vil stadig se hen til os, der bevogter verdensdelens nordlige port og forbinder den med den øvrige verden. Vi kan ikke svigte vort ansvar, men må på enhver tænkelig måde hjælpe til med at sprede civilisationens lys i den jomfruelige jungles vildnis.

Der er en grund til: Nilen er vort lands livsåre. Den får sit vand fra kontinentets hjerte.

Der er vor elskede broder Sudan, der strækker sig langt ind i Afrika og grænser op til alle de følsomme steder i fastlandets midte.

Afrika befinder sig nu i voldsom gæring. Den hvide mand, der repræsenterer flere europæiske lande, forsøger på ny en deling af verdensdelen. Vi kan ikke stå uden for og lade, som om Afrika ikke kommer os ved.

Tilbage er den kreds, der går ud over kontinenter og oceaner til vore brødre i troen, der sammen med os vender os mod det samme Mekka, hviskende de samme bønner fra deres fromme læber...

Da jeg engang stod foran Kaabaen, gik mine følelser til alle de dele af verden, hvor Islam råder. Jeg tænkte: „Vi burde have et nyt syn på pilgrimsfærden. Rejsen til Kaabaen burde aldrig være adgangstegnet til himlen ved et langt livs afslutning. Det burde heller ikke dreje sig om at købe aflad efter et uroligt liv. Pilgrimsfærden

burde være en stor politisk kraft. Verdens presse burde følge den, ikke som en række ritualer og traditioner, der kunne more og underholde læserne, men som en periodisk tilbagevendende politisk kongres, hvor de muhamedanske ledere, deres offentlige personligheder, deres videnskabelige foregangsmænd, deres skribenter, købmænd og ungdomsrepræsentanter dannede et universalt islamisk parlament, der gav retningslinier for samarbejdet mellem deres lande i tiden, indtil de på ny mødtes. De burde mødes i ærbødighed, stærke, frie for begærlighed, men aktive; ydmyge over for Gud,

men viljefaste over for deres fjender, drømmende om et liv, faste i troen på, at der for dem var en plads i solen, så længe de levede.

Jeg husker, at jeg over for Hans Majestæt kong Saud gav udtryk for disse tanker. Han sagde: „Dette er pilgrimsfærdens sande visdom".

Når mine tanker går til de 80 millioner muhamedanere i Indonesien, de 50 millioner i Kina, de mange millioner i Malaya, Siam og Burma og de hundrede millioner i Pakistan og de hundrede millioner i jordens fjerne egne, når jeg forestiller mig disse millioner i en fælles tro, gribes jeg af en mægtig følelse: hvilke umådelige muligheder ligger der ikke i samarbejde mellem dem; og det vil ikke være et samarbejde, der griber ind i loyaliteten over for deres egne lande, men et, der sikrer dem og deres brødre grænseløs magt.

Vi, og kun vi, er af historien henvist til at spille den. Vi er de eneste, der evner det.

„SIEG HEIL!"

NOTER:

23. juli-revolutionen (1952) hentyder til den dag, da hæren under ledelse af ca. 400 officerer i de frie officerers komité foretog det statskup, der afskaffede monarkiet. De to ledende var general Muhammed Naguib og oberst Gamel Nasser.

— — —

I 1952 blev der foretaget valg til officersklubben i Cairo. Fra da af var officersorganisationen en kendsgerning og begyndte at optræde aktivt. Ved valget valgte officererne general Naguib til formand i stedet for kongens kandidat.

— — —

Udbruddet „Sieg Heil" skyldes sætternissens utidige nysgerrighed ved — uden tilladelse — at læse artiklen og glemmer, at det ikke er en malersvend fra Tyskland, men en ægyptisk officer, der har skrevet programmet. Udbruddet må stå for sætternissens egen regning og har intet med Nasser at gøre. — Eller har det?

DOUHET'S TEORIER

(Sluttes)

Men vi har jo allerede tidligere fastslået, at luftvåbnets operationsområde sandsynligvis må anses som det afgørende i fremtiden.

Altså skal styrken koncentreres i luften, mens den skal reduceres i de øvrige områder til det minimum, der garanterer forsvaret i disse områder.

14. Med dette princip som grundlag kan vi dernæst opridse *de enkelte våbens opgaver* inden for helheden. Generelt kan de deles op i to typer: de defensive, der garanterer forsvaret mod fjenden, og de offensive, der fuldbyrder sejren. Groft sagt kan det derfor fastslås, at hærens opgave er at hindre fjendens indtrængen på eget territorium, mens flådens opgave er at hindre fjendtlig sejlads i eget søterritorium. Luftvåbnet derimod har de offensive opgaver, der skal fremtvinge afgørelsen, og det skal derfor have tildelt alle de resourcer, som er tilovers, når hær og flåde har fået netop det, der sætter dem i stand til at løse deres førnævnte opgaver. Og til løsning af disse opgaver vil det igen være spild af kræfter at tildele dem flystyrker! — lige så lidt som sådanne skal anvendes til luftforsvar! Alle tilgængelige flystyrker skal anvendes til kampen om luftherredømmet. Er dette vundet, vil der altid være fly til hjælp for hær og flåde — og luftforsvar er ikke nødvendigt.

15. Men lad os se lidt nøjere på *luftvåbnet*. Påstanden om, at luften sandsynligvis vil blive det afgørende operationsområde kan måske trænge til lidt nærmere belysning. Den bygger på de fordele, der er særegne for luftens område, og som kan lede til afgørende resultater. Forudsætningen er dog altid, at man har opnået luftherredømmet. Er dette imidlertid opnået, kan man frit bombe fjendens overfladestyrker og terrænet bag dem, medens fjenden ikke kan. Man kan give egne overfladestyrker luftstøtte, og endelig kan man forny og udbygge sine flystyrker og samtidig hindre fjenden i at gøre det samme. Skal disse fordele opnås, må man besidde flystyrker, der kan forhindre fjendtlig luftvirksomhed ved at ødelægge hans flystyrker. Og dette gøres ved at ødelægge dem på jorden og i luften, altså *offensiv*, der samtidig indebærer defensiven. Normalt vil erhvervelsen af

luftherredømmet være luftvåbnets første mål, det er dog ikke et absolut princip, idet militære, økonomiske, psykologiske og andre forhold kan begrunde en ændring heraf. Det absolutte og aldrig ændrede mål er derimod at tilføje fjenden *maximal skade i kortest mulig tid,* helst inden han når at organisere sin materielle og moralske modstandskraft. Det er derfor klart, at den største effekt vil opnås selv før en krigserklæring. Værdien af at *være først* er derfor indlysende, men vigtigere er dog den *strategiske overraskelse,* intellektuel eller teknisk. D. v. s. man må i fredstid fremstille et våben eller andet, der ved krigsudbrud giver ét absolut forspring for fjenden, og som måske kan fremtvinge en hurtigere afgørelse.

En afgørelse på overfladen — hvis overhovedet mulig — kræver enorm indsats og lang tid, måske resulterende i såvel den slagnes som sejrherrens økonomiske og sociale sammenbrud. En afgørelse i luften kan derimod ofte fremtvinges hurtigt og langt billigere for angriberen, da han kan ramme direkte på den fjendtlige nations resourcer. Skulle imidlertid en afgørelse i luften ikke være opnåelig, da kan den endelige sejr ved overfladestyrkerne kun vindes af den, der har luftherredømmet.

16. For at *opsummere* de hidtil nævnte grundlæggende principper for krigsførelse i almindelighed og luftkrigsførelse i særdeleshed, kan vi altså fastslå følgende:

— Da luftvåbnet alene kan kæmpe i luften, kan operere mod overfladestyrkerne og endelig kan operere mod området bag disse styrker, vil luften efter al sandsynlighed blive det afgørende operationsområde i fremtiden.
— Følgelig bør luftvåbnet være selvstændigt.
— Samtidig bør der være en enkelt chef for alle væbnede styrker for at sikre maximalt udbytte af de enkelte våben inden for enheden.
— Endelig bør der være et fælles departement for de væbnede styrker.

17. Så langt kan vi vel være enige! Godt! eller Buono Abbastanza! som general Douhet ville have sagt. Dette var *hans teorier* i en nøddeskal!

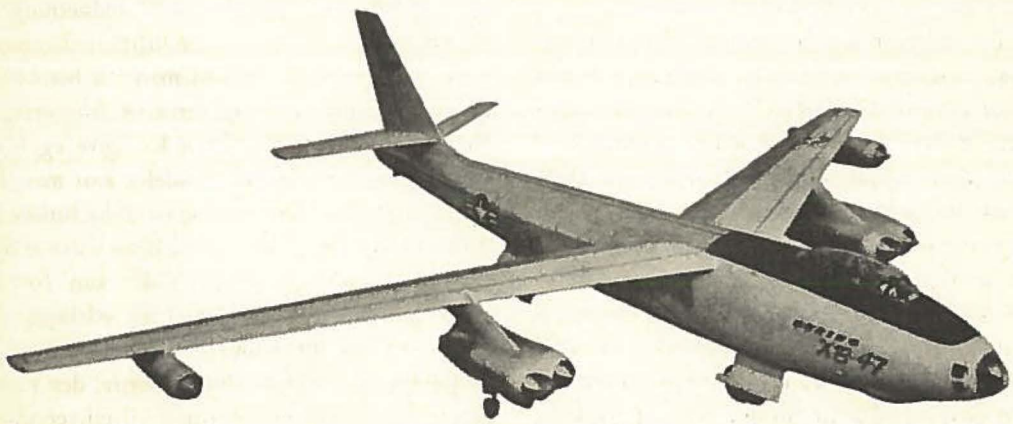
Teoriernes indflydelse

18. Enigheden om alt, hvad jeg har referet af Douhets teorier, er vel ikke 100 % selv i dag. Naturligvis har den heller ikke været det gennem den forløbne tid siden deres første fremkomst. Debatten har gået højt — og den går stadig, selv om man ikke altid er klar over, hvis synspunkter der refereres til.

19. Men inden vi ser lidt på kritikken, kan vi kaste et blik på den *indflydelse,* teorierne har haft på udviklingen i tiden mellem de to verdenskrige — og under 2. verdenskrig.

20. I *Italien* fulgtes Douhets teorier næsten fuldkomment og ville være blevet det, hvis Italien skulle have kæmpet mod en nabo. Imidlertid forplumredes billedet noget under 2. verdenskrig på grund af alliancen med Tyskland, idet Italien her i hovedsagen opererede i den strategiske defensiv i alle tre operationsområder, og Tyskland overtog offensiven.

21. I *Tyskland* var man stærkt påvirket af Douhet, men man nøjedes ikke med offensiv i luften, idet — som bekendt — hovedvægten lagdes på hærens operationer. Diskussionen om anvendelsen af luftvåbnet endte — heldigvis kan man vel sige



— med, at dette i alt væsentligt blev et støttevåben for hæren, mens de store bombere blev afskrevet. Man undlod at følge Douhets krav om hovedvægten på luftvåbnets egentlige mission med den følge, at slaget om England tabtes — og dermed antagelig krigen.

22. I *Storbritannien* var de væbnede styrkers organisation med et selvstændigt luftvåben og enhedskommando naturligt påvirket af den engelske tradition og konservatisme og hvilede på koordination i stedet for enhed. Samtidig var luftstridskræfterne spredt, idet både hær og flåde havde deres egne flyvestyrker. Og den gamle politik med størst styrke på søen og koalition mod kontinentets næststærkeste landmilitære nation — i dette tilfælde Frankrig — forhindrede stadig, at hovedvægten blev lagt på luftvåbnet. Endelig medførte Englands specielle beliggenhed med gode muligheder for luftforsvar med fly en kraftig udvikling af flystyrker netop til luftforsvar.

Man kan altså ikke sige, at Douhets teorier blev fulgt i større udstrækning. Bortset fra, at luftforsvaret ubestridt løste sin opgave, må man sige, at krigens første tid viste organisationens utilstrækkelighed. Her skal blot henvises til nødvendigheden af at oprette et særligt departement „Ministry for Coordination of Defence", som koordinerede gennem Chiefs of Staffs' Sub-Committee of the Committee of Imperial Defence. Efterhånden som krigen udviklede sig med sammensætning af allierede styrker, ændredes forholdet imidlertid fra koordination til enhedskommando med enkelte chefer for krigsskuepladserne. Ligeledes er der også i selve luftvåbnets anvendelse talrige eksempler på direkte efterlevelse af Douhets principper.

23. I *Frankrig* var man gennem tiderne indstillet på at koncentrere styrken på jorden. Imidlertid medførte 1. verdenskrigs tab at en defensiv tankegang vandt overhånd, således at man baserede sig på faste forsvarsanlæg og håbede at knække fjenden i en modoffensiv, når han var løbet træt. I luften var man derimod indstillet på offensiven, et selvstændigt luftvåben dannedes og enhedskommando ligeledes. Uheldigvis ødelagdes helheden af et par alvorlige fejltagelser. Således var forsvarschefen samtidig chef for hæren, og forsvarsministeren var også hærminister. Endelig lykkedes det aldrig at opbygge et luftvåben, der kunne tilkæmpe sig luftherredømmet, selv om man ønskede dette. Den lave moral og effetivitet i industrien forhindrede det. — Hvordan resultatet blev, ved vi alle.

24. I *USA* var man langt bag efter de øvrige nationer, hvad angår enhedskommando og organisation af et selvstændigt luftvåben. Hær og flåde havde hver sine flystyrker og arbejdede kun løseligt sammen. Men, som det er typisk for amerikanerne, lærte de hurtigt af bitre erfaringer overalt i verden, at enhedskommando inden for helheden og de enkelte krigsskuepladser var nødvendig. Ganske vist nåede luftvåbnet først efter krigen en selvstændig status, ligesom oprettelsen af „Department of Defense" for alle tre våben er en efterkrigsorganisation.

Kritik af Douhets teorier

25. Som vi altså har set, har Douhets teorier været kendt og debatteret overalt, og megen kritik er naturligvis blevet rettet mod dem. Vi skal ikke her gå i detailler, men blot nævne de vigtigste felter, hvor han dels *tog fejl,* dels blev *mis-forstået,* og endelig hvad han — normalt af kyndige — *beskyldes for* eller *bebrejdes.*

26. Hvor tog Douhet *fejl?* Ja, skønt han var tekniker og videnskabsmand, var hans bedømmelse af flyets ødelæggelsesevne overdreven optimistisk og hans kendskab til aeronautiske tekniske problemer ringe — og hans påstande på disse områder derfor ofte forkerte. Alt dette har dog på ingen måde haft nogen indflydelse på den logiske formulering af hans principper, selv om det selvfølgelig virker distraherende under læsning af han skrifter.

27. Hvor blev da Douhet *misforstået?* Her må det vigtigste punkt nok siges at være hans princip om defensiv på overfladen og offensiv i luften. Dette princip er blevet opfattet som universalt gældende, mens Douhet selv udtrykkelig har sagt, at det er et foranderligt (fleksibelt) princip, der i renkultur kun er tænkt gældende for Italien med dettes særlige forhold. „Havde jeg betragtet specielt en konflikt mellem USA og Japan, var jeg sandsynligvis ikke kommet til de samme konklusioner", siger Douhet selv. På samme måde har

man i diskussionens hede ofte plukket et enkelt punkt ud af Douhets teorier — ud af deres sammenhæng — og baseret kritikken på dette og overset hans konklusioner med generel gyldighed.

28. Og endelig — hvad er Douhet blevet *beskyldt for* eller snarere *bebrejdet?* Den vigtigste bebrejdelse, der gennem tiderne er blevet rettet mod ham, er vel, at han docerede den totale krig og herunder anvendelsen af alle tilgængelige våben mod alle — også civilbefolkningen. Påstanden er helt korrekt, idet Douhet lagde hovedvægten på angreb på industrielle mål og befolkningscentre fremfor militære mål. Han var blot ikke den første advokat for dette princip, men derimod den første, der gjorde det til et militært doktrin.

Douhet anerkendte altså ikke moralske restriktioner, som i fredstid altid er så stærkt omdiskuteret i bøger og tidsskrifter. Erfaringerne må vel også siges at give ham ret — tænk blot på gasvåben, kernefysiske våben, biologiske våben o. s. v.

Konklusion

29. Dette lille strejftog i Douhets liv og hans teorier har forhåbentlig givet et indtryk af den mand, der sandsynligvis har haft den største indflydelse på udviklingen af luftkrigsførelsen og organisationen af de væbnede styrker overalt i de såkaldte civiliserede lande.. Mange provokerende tanker er trukket frem og kan vel stadig vække diskussion. Tænk så blot på, at disse tanker blev fremsat i 1920'erne, hvor de naturligvis virkede langt stærkere end i dag. Lad os — for at vise hans indflydelse *dengang* — citere forordet til oberst Vauthiers bog om ham i 1934:

> „Studiet af Douhet er en uudtømmelig kilde til eftertanke. De bemærkelsesværdige doktriner, han har udtrykt, kan få afgørende indflydelse på kommende begivenheder. Konventionel i sine grundlæggende antagelser og i sine metoder, viser han de konklusioner, de leder til. Lad os tage os i agt, at vi ikke overfladisk behandler som en utopisk drømmer en mand, som måske senere vil blive betragtet som en profet."

Disse ord kom ikke fra en ung fanatiker, men fra Marskal Pétain. Og for at komplettere billedet, lad os så slutte af med et citat fra i dag, nemlig Marshal of the R.A.F. Sir John Slessor's bog fra 1954: „Strategy for the West":

> „I confess I have never read his works, but understand that he made the mistake of being a bit too far ahead of his time. 1939 — 45 proved him wrong, another war in our time might well prove him right."

KJø.

7500 JETFLY FRA LOCKHEED

I anledning af de sensationelle signaler i militær jetflyvning som F-104 indebærer, kunne det måske være på sin plads at minde om den indsats, Lockheed-fabrikerne siden krigen har gjort i den amerikanske flyveindustris tjeneste. I kraft af de luftfartøjer, der er rullet af samlebåndene i Californien.

Siden den første Lockheed F-80 Shooting Star foretog sin jomfruflyvning den 8. januar 1944 har Lockheed Aircraft Corp. bygget lige ved 7500 jetjagere, træningsfartøjer og bombere.

Lockheed's stamtræ ser i korthed således ud:

F-80: Den første jetfighter, der kunne flyve ca. 1000 km/t. Den går under navnet *Shooting Star,* men blev taget ud af serieproduktionen i 1951.

T-33: To-sædet version af *F-80.* Produktionen påbegyndtes i 1947 og fortsættes stadig. Kendes under kælenavnet *T-bird.* Mere end 90 % af den vestlige verdens jetpiloter har trænet med denne maskine. Den anvendes tillige af US-navy under betegnelsen *TV-2.*

XF-90: To prototyper af denne jetfighter med tilbagestrøgne planer blev bygget i 1949 og foretog ialt 15 supersoniske flyvninger. En ændret militærstrategi gjorde den imidlertid uegnet, hvorfor den ikke kom længere end til eksperimentstadiet.

F-94 A og F-94 B: Med disse indledtes den glorværdige Starfireserie. F-94 var det første radarudstyrede all-weather interceptor-fartøj. Den havde en besætning på to mand, en pilot og en radarnavigatør. Det var en videreudvikling af *T-33,* der var gjort 1,80 m længere, bevæbnet med den første efterbrænder, der blev fremstillet i USA. Som tidligere omtalt her i bladet foretog denne type den første heldige interception ved hjælp af radar i Korea (natjagere ved Yalufloden). Den blev sat i produktion 1949 og taget ud igen i 1952, hvorefter *F-94 C,* den første all-weather jetinterceptor udelukkende armeret med raketter indtog dens plads. Ligesom *F-80* ligger den i 1000 km/t-klassen. Produktionen afsluttedes i 1954. Den er en af støtterne i det amerikanske luftforsvar og er døgnet rundt klar til aktion i tilfælde af fremmed indflyvning.

B-47: En mellemtung jetbomber under navnet *Stratojet.* Den er forsynet med 6 motorer og har været fremstillet siden 1952 og er stadig i produktion.

T 2V-1: Den første to-sædede jettræner US-Navy afgav ordre på. Formålet var træning af piloter på hangarskibe. Produktionen indledtes i 1955 og jomfruflyvningen foregik den 20. januar 1956. I standardudstyret indgår grænselagskontrol, hvad der er eksceptionelt. Dens hastighed ligger omkring 1000 km/t.

F-104: Den hurtigste og højstflyvende jetfighter i verden. Prototypen fløj første gang den 28. februar 1954. 17. februar 1956 foretog *F-104 A* sin første flyvning. Den 17. april samme år præsenteredes den for offentligheden. En to-sædet version er i øjeblikket i produktion.

Der henvises iøvrigt til flere tidligere artikler i „Flyvevåbnet" om denne interessante jettype.

Foruden de rene luftfartøjer har Lockheed *øget P 2V-7, Neptine's* motorkraft ved at anbringe to T-34 motorer under planerne som supplement til de allerede eksisterende to turbo-compound motorer.

VERDEN RUNDT

Hawker Aircraft, Englands førende flyvemaskinefabrik for jagermaskiner, er i gang med at bygge en nye jager, som man venter vil kunne flyve 1800 miles (2680 km) i timen.

Den første meddelelse blev fremsat af den engelske forsyningsminister, *Reginald Maudling,* i parlamentet som svar i spørgetimen, og er i dag blevet bekræftet af den administrerende direktør for Hawker Aircraft, *Neville Spriggs.* Den engelske presse oplyser videre, at prototypen vil være i luften første gang om 18 måneder.

Hawker Aircraft, der er en af Englands ældste flyvemaskinefabrikker, kaldtes i den anden verdenskrigs dage „Fabrikken, der reddede England". Betegnelsen stammer faktisk allerede fra 1937, da Hawker begyndte produktionen af et tusinde Hurricane jagermaskiner „på lager" uden at have ordre på en eneste af dem fra den engelske regering. Disse maskiner, som fabrikken altså selv finansierede, stod parat, da slaget om England satte ind.

Historien er ved at gentage sig, for minister Maudling udtalte i parlamentet: „Hawker Aircraft har været i gang med udviklingen af en jagermaskine af meget fremskreden konstruktion med indsats af selskabets egen kapital. Der er ikke investeret nogen af regeringens midler i dette foretagende, og jeg forstår, at arbejdet fortsættes med denne opgave."

Mr. Spriggs bekræfter, at Hawker Aircraft arbejder videre med konstruktionen, og at arbejdet skrider god frem. Han fortsætter: „Det vil huskes, at vi selv udviklede Hurricans før krigen, og vi

mener, at man skal vise et privat initiativ af samme art under de nuværende omstændigheder interesse. Vi er endnu ikke i stand til at siger, hvor hurtigt den nye maskine vil flyve eller give andre detailler om den, men vi skal bestemt have noget at tilføje på et senere tidspunkt.

„Daily Mail" skriver: *„Sir Sidney Cramm,* manden der gav Royal Airforce Hurricane og Hunter jagerne, har sat hele sin anseelse på spil for at bygge en jager, der er i stand til at flyve næsten 2700 km i timen. Maskinen bliver bygget på Hawker fabrikkerne i Kingston on Thames i Surrey. Den vil flyve første gang om 18 måneder. Det bliver en nærjager af fremskreden konstruktion. Den blev tilbudt det engelske forsyningsministerium, der foretager indkøbene for luftfartsministeriet, men der var intet officielt behov (requirement) for en sådan jager, og man afslog den".

Sir Sidney Cramm og selskabets andre direktører var imidlertid overbevist om, at de havde en „tolver", hvorefter de besluttede at gå i gang uden støtte eller financiering fra den engelske regering. Bladet fortsætter med at oplyse, at Royal Airforceordrerne på Hunter jagere er ved at ebbe ud, og at der ikke har været officieller meddelelser fremme om nye flyvemaskineorder til Hawker Aircraft. Det ser ud, som om man er ved at få succes med en uønsket jager, slutter bladet.

Også „Financial Times" beskæftiger sig med den nye jagermaskine. Det fremhæver, at Englands mest fremskredne jagermaskine English Electric P. 1 flyver hurtigere end lyden horisontalt, men den er endnu ikke i eskadrilletjeneste. Bladet oplyser videre, at Fairey Delta 2, der endnu befinder sig på forsøgsstadiet, sidder inde med verdensrekorden på 1152 miles (ca. 1811 km) i timen, hvorefter det siges, at England er ved at sakke agterud for USA. med hensyn til jagermaskiner, og måske er også Rusland nået videre. Det må være disse omstændigheder, der har fået Hawker Siddeley gruppen til at omgå den nuværende officielle langsommelige forretningsgang ved for egen regning at bygge en maskine, der er i stand til at stå mål med Lockheed Aircrafts F 104 Starfighter, der siges at kunne flyve dobbelt lydens hastighed.

Sir Sidney Cramm er 63 år gammel, han er Hawkers chefkonstruktør og har siden 1925 tegnet så kendte jagere som Hawker Hart, Nimrod, Hurricane, Typhoon, Tempest, Sea Fury, Sea Hawk og Hunter.

*

L o n d o n : Hawker Aircraft Ltd. meddeler, at *Mr. A. W. Bedford* er blevet udnævnt til Chief Test Pilot fra den 1. november. Bedford, der har været ansat hos Hawkers siden 1951 vil afløse den berømte Test Pilot Squadron leader, Neville Duke. Chief Test Pilot Bedford, der er 55 år gammel, satte fornylig rekord på flyveturen England-Rom retur.

*

W a s h i n g t o n : I den lige afsluttede valgkampagne har flyvemaskinen spillet en endnu større rolle som transportmiddel end nogensinde før i USA's politiske liv. Selv om fjernsynet har bragt præsident-kandiaternes billede og tale lige ind i millioner af hjem, har ingen af dem ment, at det var effektivt nok. De ville også møde vælgerne i deres egen hjemstavn.

Præsident Eisenhower havde oprindelig, på grund af den kritiske udenrigspolitiske situation, besluttet sig til udelukkende at støtte sin kampagne på fjernsynet, men også han måtte ændre planer og rejse „propel-stop" — nutidens variant for „fløjte-stop" i jernbanernes epoke. Syv hastige ture måtte præsidenten foretage til de stater, hvor hans personlige fremtræden var af størst betydning.

Denne præsident-kampagne blev således en god forretning for luftfartsselskaberne, idet de to politiske partier købte for over 10 millioner kroner (1½ million dollars) flyvebilletter til de politikere, der deltog i kampagnen. Det var dobbelt så meget som ved sidste præsidentvalg i 1952 og, for republikanernes vedkommende, dækkede det 95 % af alle rejseudgifterne.

Alai Stevenson benyttede de ordinære flyveruter til sine meget længere ture, medens præsident Eisenhower fløj med „Columbine III", som han selv kalder „The Flying White House".

Det var nødvendigt at benytte præsidentens private flyvemaskine, idet han kun på denne måde kunne opretholde den stadige kontakt med regeringen i Washington. Maskinen er nemlig foruden med radiotelefoni også udstyret med radio-

V. LØWENER

Værktøj, stål- og maskinforretning

Vesterbrogade 9 B . C. 7885

HANSBORG A/S

(Haderslev Trælasthandel)

Hansborggade 11 Telf. 21300

Handelsbanken i Viborg

Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank

VIBORG

KARUP KØLVRÅ

Nørresundby Dampvaskeri

Vestergade 49 Telefon 253

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22 **Ballerup**

Bagermester

H. BORST

Skrydstrup

Fiskehuset

Stationsvej 37 . Telefon 126

Ballerup

Lev. til officersmessen

RADIO LAN PARTS

GL. KONGEVEJ 89 KBHVN. V.

TELEFON: VESTER 6565-9090

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

I/S JØRGEN ANDERSEN

Måløv

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

fjernskriver. Det republikanske parti betalte naturligvis alle udgifterne i forbindelse med flyvningen.

På en af turene kom præsident Eisenhower til Burbank, hvor de tre Constellation maskiner, han har fløjet med som øverstkommanderende for SHAPE og som præsident, er bygget. Han ville gerne møde Lockheed's 60,000 arbejdere og funktionærer og takke, dels for de maskiner, han har fløjet med, og dels for den store indsats, de og deres mange kammerater på Californiens andre flyvemaskinefabrikker har gjort i fredens tjeneste.

I den sidste kampagne fløj præsident Eisenhower 27,763 km med „Columbine III", medens vice-præsident Nixon tilbagelagde 62,477 km. Demokraterne fløj endnu mere, idet Stevenson kunne føre 55,215 km ind i sin logbog og senator Kefauver 85,000 km.

*

Norfolk (Virginia): Den ti år gamle verdensrekord for non-stop flyvning, der er på 17,978 km, kunne slås endnu en gang med en maskine af samme type, som satte den, en Lockheed Neptune.

Udtalelsen blev fremsat af kaptain *Thomas D. Davies,* en af de fire flyvere, der satte rekorden. Anledningen var 10 årsdagen for deres rekord, hvor tre af dem var samlet på en pilgrimstur hertil. De ville se deres berømte P.2V Neptune — The Truculent Turtle eller den stridbare turteldue — der her venter på at blive udstillet på det amerikanske luftfartsmusæum, der er under opførelse.

„Vi gjorde masser af fejl", udtalte kaptain Davies om flyvningen, der førte ham og hans kammerater direkte fra Perth i Australien til Columbus i USA. „Vi fløj i virkeligheden meget længere end de 17,978 km. For at undgå dårligt vejr kunne vi ikke flyve den direkte rute mellem de to kontinenter, og vi havde kraftig modvind på en del af turen."

Da de skulle ind over Californien, havde de vanskeligheder med at overbevise et kontroltårn på en flyveplads om, at de virkelig kom direkte fra Australien. Til slut måtte de anmode den vagthavende om at få det bekræftet hos flyveledelsen. Rekordturen varede 55 timer og 17 minutter.

AIR BP.

BP's aviation service har udsendt et usædvanligt luftfartsmagasin. Faktisk lyder det næsten ordinært, at kalde det et magasin, thi publikationens hele opsætning og udstyr er af en ganske enestående art.

Det skinner tydeligt igennem, at BP med udsendelsen af dette skrift har søgt at træde nye stier hvad bogtryk og farvetryk angår, og det tør nok siges, at eksperimentet er faldet heldigt ud.

I det første nummer finder vi bl. a. en glimrende artikel om en australsk luftbase i Malayas jungle, en beskrivelse af Swissair gennem 25 år, m. m. m. I nr. 2 kan læses om SaC's (Stratetic Air Command) beredskab, om svenskernes forsøg med postudbringelse pr. helicopter o. s. v. Magasinet er kun helliget flyvning, og det er ganske tydeligt, at BP's interesse for luftfart er af betydelig mere end ren forretningsmæssig karakter.

Må dette blad, i al beskedenhed, have lov til at lykønske og komplimentere BP.

*

INTERESSANT METEOROLOGISK EKSPERIMENT.

Skulle De ved et tilfælde finde FLYVEFAKTISK KOMMANDOs stabskontor, må De ikke lade Dem chokere, hvis De bag O-afdelingens veltillukkede døre skulle høre besynderlige uartikulerede lyde. Disse lyde hidrører såmænd bare fra et interessant og forhåbentlig frugtfringende eksperiment, hvor diverse O-officerer ved at holde stabsmeteorologen for næse og mund forsøger at få denne til at holde vejret.

O. Potte,

*

Nyt fra FLYVEFAKTISK KOMMANDO.

FFK har anmodet radareksperten oberstløjtnant Bähreboelge om at udarbejde en lille populær piece om radar. Piecen bliver nr. 127 i rækken af FFK's velkendte publikationer og kan som sædvanlig fås tilsendt mod indsendelse af frankeret svarkuvert. Titlen på piecen „Hvad er Radar og vil vi nogensinde lære at benytte den rigtigt?" tyder på, at vi med denne piece påny har opfyldt et stort savn hos vore trofaste læsere.

O. Potte,

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

For ædel Dørst

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

Jul. Jacobsen A.J. AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N

Østbanegade 3 København Ø.

Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

5 personers Consul 1955
5 „ Taunus de Luxe 1954
4 „ Opel Record 1955
4 „ Anglia 1955

GEORG OLSEN
JONSTRUP
TLF Ballerup 873

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniører M. A. ING.F.

Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker

Vesterbrogade 6 D . Telefon Palæ 1343

NYT *fra flyvestationerne...*

Soldater siger altid farvel. Til kolleger, undergivne og tjenestesteder. Nu er der atter sket et chefskifte, idet oberst E. J. Overbye ved årsskiftet fratrådte stillingen som chef for flyvestation Aalborg og i stedet er ansat til rådighed for flyvestaben i Vedbæk. Den nye chef for den nordjydske flyvestation er oberst T. V. G. Nielsen. Som det vil huskes, er obersten nylig hjemkommet fra ambassaden i Washington.

Billedet viser overst Overbye til venstre, der overgiver nøglen til den tiltrædende chef, oberst T. V. G. Nielsen.

*

STUDIEREJSE TIL USA.

Chefen for flyvetaktisk kommando, general K. Ramberg, sammen med oberst S. E. Grønbech (chef for FSN Værløse), oberstløjtnant J. Brodersen, Skrydstrup, oberstløjtnant H. Christensen og ingeniør E. Hesselberg (FMT) er for tiden, som MAAG's gæster, på besøg i USA.

Turen må betragtes som en studierejse til baser i Illinois, Las Vegas og New Orleans. Endelig besøges også Washington med Pentagon.

*

HOLD KRUDTET TØRT.

Det var en god udsendelse, og radioen skal have tak for den strålende reportage den 13. december fra flyvestation Skrydstrup. Der blev givet et godt billede af en jetpilots daglige færden, på jorden såvel som i luften, og jeg tror, at lytterne fik et passende kig bag facaden. Det blev også klart, at der arbejdes med iver, og at der lægges stor vægt på en grundig forberedelse og effektiviteten af forskellige hjælpemidler, der står til pilotens disposition, specielt under dårlige vejrforhold.

Grunden til disse linier er bl. a., at jeg har talt med flere unge mennesker, der her for første gang rigtigt fik noget positivt at vide, fik et samlende indtryk. De var glade for udsendelsen og fik at vide, hvor man kunne få yderligere oplysninger, nemlig hos træningskommandoen, flyvestation Værløse.

Den tanke meldte sig hos mig: gøres der nok for at orientere befolkningen, også fra de andre værns side. Udstillinger og optræden en gang om året ved dyrskuer o. lign. gør det næppe. Ja, jeg ved godt, at der gøres noget mere, men er det nok? Vi må gøre befolkningen mere positive, som helhed, og vi må alle hjælpe til. Der skulle nu være en særlig baggrund, uden iøvrigt på nogen måde at virke krigsophidsende, til at få den danske befolkning i tale. Denne mulighed må ikke forpasses.

Mon ikke udsendelsen kunne gentages? Mon ikke der kunne fremstilles flere kortfilm, og mon ikke der i radio eller fjernsyn af og til kunne komme et møde i stand. Der var jo også den mulighed, at befalingsmænd kunne holde foredrag med film ude omkring i by og på land. Det har været forsøgt før, vistnok med held, men er såvidt

det har kunnet oplyses, nu ophørt, bortset fra lokale arrangementer.

Hvorfor skal vi, bortset fra artikler af general Kragh en sjælden gang, stort set nøjes med de negative blades skadelige virksomhed. Som det tidligere er nævnt, er det dog ikke meningen, at man skal indlade sig på polemik. Det var en god replik, der kom i udsendelsen herom, den ville jeg gerne høre igen.

Lad mig slutte disse linier med at opfordre alle, måske især os unge befalingsmænd, til at udbrede en god, sund og positiv orientering om vort værn.

A. S. A.

*

I det følgende skal flyverdetachement KASTRUP kortfattet give en fremstilling og vurdering af virksomheden ved de i øvelse ABSALON deltagende enheder af hjemmeværnet, flyverhjemmeværnet og kvindeligt flyvekorps.

Formålet med øvelsen var at gennemprøve alarmering af hjemmeværnet, besættelse af stillinger, anbringelse af poster, udsendelse af patruljer, oprettelse af net, meldetjeneste, årvågenhed over for 5. kolonne m. v., tilbagevisning af mindre angreb m. v. samt at indøve en række kamppatruljedisciplin er.

Øvelsen var — under hensyn til, at store dele af de deltagende hjemmeværnsstyrker skulle aftræde ved midnatstid — opdelt i 2 særskilte øvelser, benævnt I og II.

En reduceret styrke af kup-eskadrillen havde angrebsopgaver mod Tømmerup under øvelse II. Styrken bestod fortrinsvis af mandskab, der blev hjemsendt den 28. november, således at øvelsen var afslutning på en række fægtningsdiscipliner ved uddannelsen af samme mandskab.

Styrkerne var under øvelse I opstillet således:

FHV-ESK Kofoed, „blå"
FHV-ESK H. C., „orange"
HJV-KOMP Stanley
HJV-KOMP Mølck
Kommando FRIHAVNEN,
Kommando VÆRLØSE,
Enheder af kup-eskadrillen,
„Sabotører, spioner m. fl."

Under øvelse II (kl. 0230-0430) var styrkerne opstillet således:

I deling af kup-eskadrillen, „blå"
I deling sammensat af FHV fra lufthavnen og FSN VÆRLØSE
I gruppe sammensat af gamle modstandsfolk
Kommando FRIHAVNEN „orange"

*

Sammenfattende betragtninger vedr. HJV- og FHV-styrkerne i lufthavnens forsvar:

Mødeprocenten endog ualmindelig god *samlet* — ca. 75-80 %.

Alarmeringen tilfredsstillende.

Forarbejderne udført af KC'er er veludførte, omhyggelige og vidner om indleven i løsningen af de foreliggende opgaver.

Meldetjenesten — trods mangelfulde signalmidler — er særdeles god.

Således blev der fra alle enheder meldt i tide, korrekt og hyppigt (ialt indløb 60 signaler fra de 4 enheder under øvelse I).

Udarbejdelsen af styrkelister, skitser og fægtningsrapporter er ligeledes udført tilfredsstillende.

Iagttagelse af „nysgerrige personer" (gælder kun for FHV) mindre god.

Posters og patruljers adfærd og gang ved FHV mindre god, derimod fuldt tilfredsstillende ved Stanley og Mølck.

*

Betragtninger vedr. kommando FRIHAVNEN og kommando VÆRLØSE:

1. Frihavnens kamppatruljestyrke fik under øvelse I opgaver at løse i det stærkt besatte lufthavnsområde i N.

   Under den videre fremrykning manglede samarbejdet mellem DF og GF'er, og DF syntes at være for langsom i sine dispositioner, hvilket medførte, at patruljen ikke rettidigt fik løst sine kampopgaver.

   Under øvelse II tildeltes styrken forsvaret af Tømmerup jernbanestation, en opgave, der blev løst fuldt ud tilfredsstillende, selv om styrken i det lange løb ikke kunne holde jernbanestationen mod angriberens overmagt.
2. Flyverhjemmeværnet ved FSN VÆRLØSE stillede med enhedens kamppatrulje, og fik til opgave i lufthavnen Syd at nedkæmpe fj. kamp-

vogn samt overfald på fj. kommandostation. 1 kampdommer medfulgte.

Forceringen af lufthavnen foretoges søværts — idet styrken ankom til kysten i gummibåd (fortrinlig løsning!).

Kampvognen blev ikke ødelagt, men til gengæld — efter at patruljen lydløst havde klippet sig gennem stærke pigtrådsspærringer — nåede man uset frem til den fj. kommandostation, der var godt bevognet, og kom uset ind i bygningen (ved afhaspning af vinduer) og satte kommandostationen ud af virksomhed.

*

Betragtninger vedr. KFK-KASTRUP:

Øvelsen var „eksamen" for sektionen som afslutning på uddannelsen i feltkogning. „Eksamen" bestået fuldt tilfredsstillende — og sektionen er anvendelig i en given situation.

KF'erne ved sanitetssektionen behandlede „sårede". Personellet er p. t. under uddannelse (til samaritmærket), men det viste allerede nu en god forståelse af retningslinierne ved den første behandling af krigslæsioner.

*

Øvelsen viser, hvad forsvaret af lufthavnen angår, at HJV-styrkerne og FHV-styrkerne er gode, men at der er for lidt mandskab.

K. E. Janson.

*

For få måneder siden kunne „Flyvevåbnet" gengive en beretning om en amerikansk kaptain, der måtte foretage en nødlanding takket være et låst næsehjul. US-piloten klarede nødsituationen ved at der blev udlagt skum på run-way'en. Begivenheden blev stærkt diskuteret og omtalt og blandt sagkyndige betragtet som ikke så lidt af en præstation.

For en måneds tid siden lykkedes det fl. D. Birch Myltoft fra FSN Karup at gennemføre en nødlanding under samme konditioner. I hans tilfælde drejede det sig om det ene af hovedhjulene, hvilket iøvrigt sandsynligvis gør sagen en tak vanskeligere. Det viser tydeligt, hvad en koldblodig pilot, et ditto tårnpersonel og en lynhurtig katastrofeorganisation kan udrette i fællesskab. Flyverløjtnant Myltoft har så afgjort fortjent oberstløjtnant van Wylich-Muxoll's „Well done".

Ved den af hjemmeværnsregion 8 afholdte motorordonnans-øvelse på Lolland-Falster vandt flyverløjtnant II (r) J. Rasmussen fra FSN Værløse 1. præmie i pistolskydning. Fl Rasmussen opnåede et samlet pointtal på 119. Præmien bestod af et usædvanligt smukt sølvbæger på en ibenholtfod.

Den samlede øvelse strakte sig over et døgn og grundlaget var en veltilrettelagt træning i orienteringskørsel, hvori bl. a. den nævnte præmieskyning med pistol var indlagt. Øvelsesledelsen holdt til på proprietærgården Berritzgård.

*

Takket være en snæver kreds af energiske forkæmpere, har der i de sidste år udviklet sig en voksende interesse for judo- og jiu jitsusporten. Mon ikke det har været sådan, at publikum i mange år ikke havde forståelsen af, hvad denne specielle sport egentlig gik ud på, og betragtet færdighederne som værende uopnåelige og kun forbeholdt enkelte med medfødte anlæg, særlig smidighed og styrke. Intet er i virkeligheden mere forkert. De mange rå overfald siden krigen ville i adskillige tilfælde have fået et ganske andet forløb, hvis den overfaldne, ved blot et enkelt selvforsvarsgreb, havde været i stand til at uskadeliggøre voldsmanden.

I flyvevåbnet gør kaptain Janson et stort stykke arbejde for at udbrede kendskabet til judo, bl. a. ved at uddanne instruktører, således judo fra at være „noget, man har hørt om" bliver til et naturligt led i uddannelsen. I 1955 udgav kaptain Janson på Hagerups forlag „Lærebog i moderne Jiu-Jitsu og Judo".

Bemærkelsesværdigt, men så afgjort rosværdigt, er den interesse, hvormed kvindelig flyverkorps' medlemmer omfatter sporten, en interesse, der udadtil overfor en langt større kreds af kvinder, netop kan give udtryk for, at det er en fuldstændig fejlagtig antagelse, at judo kun er for mænd. Det er ikke få af korpsets medlemmer der har gennemgået judotræningen under sektionschef Eddy Grønbechs instruktion.

Nu sidst er der indstiftet et selvforsvarsmærke på linie med idræts- og terrainsportsmærket. Bag initiativet står bl. a. „Dansk judo-sports forbund", „Dansk militær judo-sports forbund" og Dansk jiu-jitsu og judo instruktør forbund". Der er tre

grader af selvforsvarsmærket, bronze, sølv og guld og kravene til de tre mærker er ens for såvel kvinder som mænd.

Der er næppe tvivl om, at mærket og bestræbelserne for udbredelse af kendskabet til sporten nok skal blive succes. Trangen til at forsvare sig ligger da heldigvis gemt i ethvert menneske, men igennem judosporten vil også den fornødne baggrund være til stede.

BOGKRONIK

INTELLEKTUELLE — KOMMUNISME.

Før russernes massakre i Ungarn er der vist ingen tvivl om, at kommunismen har — eller rettere sagt havde — en vis tiltrækning på de intellektuelle. Koestler, Malraux, Raymond Aron og Silone har tidligere beskæftiget sig med de intellektuelles sværmeri for kommunismen. Sidste sommer udsendte forfatteren Hans Jørgen Lembourn en bog om „De INTELLEKTUELLES FORRÆDERI". I bogen behandler han de forskellige motiver og bevæggrunde, der ligger til grund for den tiltrækning, som kommunismen øver på de intellektuelle.

I 1954 holdt Raymond Aron et foredrag i Paris, hvor han netop fandt frem til „forræderiets kærne". Han opstillede 6 punkter, hvori han redegjorde for de bevæggrunde, der fik folk til at tiltrækkes af kommunismen:

1) Hvis man vil regnes for intellektuel, må man være utilfreds med det eksisterende samfund. Den intellektuelle sammenligner realiteterne med ideerne, og kan som følge deraf kun skuffes. Han lever i abstrakt solskin på samme tid det regner i Paris, idet han håber at slippe for dagliglivets middelmådighed ved at følge kommunismen.

2) Da den intellektuelle har udskilt sig fra massen, længes han atter efter at blive solidarisk med den. Derfor tror han på myten om kollektiv kaldelse.

3) Den intellektuelle elsker revolutionen, der fejer bordet rent. Den grå hverdag med dens praktiske reformer er alt for middelmådige og vanskelige — set med den intellektuelles øjne.

4) Marximen forfører man ved at opfatte historien som en march mod det klasseløse samfund og ved at opfatte de sociale og politiske katastrofer som nødvendige „onder", således at de får en sublim betydning. Der er i virkeligheden tale om en slags katastrofeoptimisme.

5) Den intellektuelle er følsom over for enhver form for forenkling, og marxismen giver ham netop en meget forenklet forklaring af historien, der stadig marcherer fremad.

6) Den intellektuelle er i virkeligheden meget sensibel over for den ydre magtanvendelse. Han foregiver at glemme eller at negligere 170 divisioner, men profetierne, der hviler på de 170 divisioner, kan han ikke forstå.

Marxismen siger simpelthen: jeg er humanismen effektiviteten og sandheden. Fra nu af bliver alt simpelt, og hvis det ikke bliver perfekt, er det blot fordi det kun er første etape.

Det er ovennævnte forhold, som ikke mindst Hans Jørgen Lembourn har søgt at belyse, for at få svar på spørgsmålet, hvorfor så mange intellektuelle og kunstnere er mere eller mindre kommunistisk inficerede. — Hvordan disse kommunist koketterende intellektuelle har det i dag efter at de russiske tanks og bajonetter myrder det ungarske folk, blot fordi ungarerne vil have lov til at få frie valg og selv vælge sin regeringsform, ja, det glemmer de nok at „kokettere" med. Måske har de mærket en enkelt dråbe blod på deres egne fingre. Blod af myrdede magyarer.

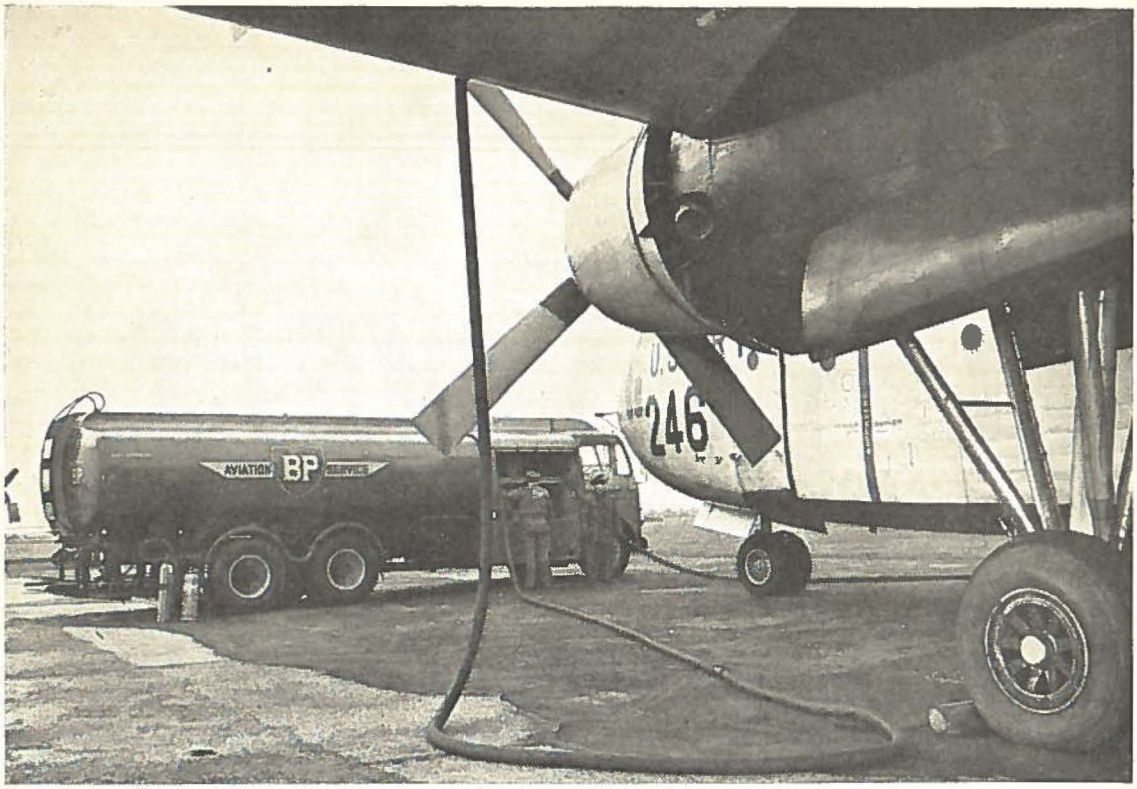
Er der nogen forskel på, at „partiet regerer i proletariatets navn" eller at „Ludvig den XIV regerede i Guds navn" —?

Alt i alt er det mindreværdskompleks, som mange mennesker (før Kremls massakre) følte over for det kommunistiske samfund, ikke uden bund i virkeligheden. Vi kan lige så godt se i øjnene, at troende kommunister har større „gå-på-mod" end de fleste af os andre. — Derfor har Lembourn's bog, nu vi er gået ind i et nyt, usikkert år, en hel del at sige os, for bedre at kunne forstå de intellektuelles tiltrækning til kommunismen. Lad os andre i det kommende år styrke vor tillid og tro på det vestlige demokrati.

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

FEBRUAR 1957



AVIATION BP SERVICE

BRÆNDSTOF
TIL ALLE FLY

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

FLYVEVÅBNET

FEBRUAR 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Nutidens krigsførelse
— Radar
— S A C
— 74 mod 2
— Varmemuren
— Ideologisk kamp
— Verden rundt
— Air Power
— Starfighter
— 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 annonceekspedition: Bondehavevej 7, Bagsværd. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

En mild russisk vind har nået også de danske kyster. Ifølge Nikita Krushchev, er kærligheden ved at springe ud som en lysende lue.

Da den finske statsminister nylig var gæst, lod N. K., ved en skåltale sive ud, at et af hans ønsker var et varmt venskab til de skandinaviske lande. Erfaringen har vist os, at adskillige har brændt fingrene eftertrykkeligt på lignende „varme" forbindelser, så det fromme ønske er problematisk — men alligevel!

Partisekretæren tilføjede, at hans kongstanke var, at styrke dette venskab gennem handel og ved økonomiske og kulturelle bånd.

Krushchev sagde i de smukkeste vendinger tak for en indbydelse til Finland og mente, at både han og Bulganin ville komme til foråret. Han glædede sig overmåde, for netop denne årstid var den skønneste, thi da spirede kærlighedens første spæde skud. Mon ordet „skud" kan have en dobbeltmening. Nej, det har næppe været tanken at minde os om efterårets dumpe drøn i Ungarn.

Dette er Krushchev i en helt ny rolle — en sand kærlighedstilbeder. Han må have et rigt nuanceret følelsesliv (?) — dag og nat, eller måske endnu bedre, som efterår og forår. En moderne dr. Jekyll og mr. Hyde. Det havde Robert L. Stevenson næppe tænkt sig, da han undfangede sin skumle ide.

Men dette er ikke alt — den gryende kærlighed har også inspireret „selvbeherskerne" til at udsende en russisk håndbog i takt og tone. Her fortælles, at russeren skal tage hensyn til sine medmennesker (?) Han må ikke pille i næse, til gengæld skal han ikke alene pudse sine sko, men også skifte sokker. En sand russer skal ikke sige „prosit" (end ikke på russisk), hvis et menneske nyser, det er en ækel, kapitalistisk og imperialistisk dårlig vane. Reglerne for hvordan man spiser, minder i uhyggelig grad om vesteuropæisk skik og brug. Der anbefales en gaffel, men hvis maden består af suppe eller lign., vil det være formålstjenligt med en ske.

Disse nye trompetstød om venskabs-, takt- og tonebånd vil uden tvivl sætte sine dybe spor. Måske vil de resultere i forslag om absolut nedrustning — udmeldelse af NATO. Går dette ikke, så vil man sikkert stille krav om en 16 måneders frihed for vore soldater i anledning af FN-dagen.

Oberst P. Zigler, FTK

NUTIDENS *krigsførelse*

Af

oberst P. ZIGLER

Stabschef ved Flyvertaktisk Kommando

For tredie gang i træk har Field Marshal Montgomery holdt sit årlige foredrag i Royal United Service Institution i London.

Det første foredrag fandt sted i oktober 1954 og var kaldt „A look trough a window at world war III." I dette foredrag understregede F. M. Montgomery overordentlig kraftigt den absolutte nødvendighed, hvorfor NATO-styrker i en global krig måtte benytte sig af atomvåben i sit forsvar. Det var simpelthen udelukket for NATO ellers at kunne klare de styrker, der kunne blive bragt i anvendelse mod os.

I sit foredrag kom F. M. Montgomery også ind på organisationen af luftstyrker eller luftmagt. Han sagde bl. a., at luftmagt var udelelig. Ingen ved af erfaring bedre end F. M. Montgomery, at dette er rigtigt, og få om nogen landfeltherre har haft mere succes af at efterleve dette princip.

Da Montgomery overtog den 8. armé i Nordafrika i 1941, var han ikke længe om at indse i hvilken udstrækning, luftstyrker kunne bidrage til et heldigt udfald af operationer på landjorden. Før denne tid havde de flystyrker, der var afset til støtte eller samarbejde med landstyrker, været opdelt i små afdelinger, der hver især direkte kom under ledelse af en eller anden hærformation. Dette var en organisation, der på dette tidspunkt syntes rimelig, idet hver divisionsgeneral da havde sin egen lille flystyrke, med hvilken han kunne operere. Naturligvis er en sådan organisationsform imod ethvert sundt princip, efter hvilken man burde operere med flystyrker, ikke blot fordi den forhindrer enhver mulighed for effektiv koncentration og økonomisk anvendelse af flystyrker, men også fordi den hindrer flystyrker i at udnytte en af deres mest karakteristiske egenskaber — flexibilitet — evnen til på rette tid og sted at ramme med den største offensive kraft, hvor dette behøves mest.

Montgomery har herefter været en stor fortaler for centraliseret ledelse af alle NATO-flyverstyrker på det højeste plan, for som han har sagt, „hvis vi taber krigen i luften, taber vi hele krigen og det hurtigt."

I sit andet foredrag i oktober 1955, som var kaldt „Organization for war in modern times", kom han ind på den reorganisation af de tre værn, som atomkrig havde gjort til en nødvendighed. Han sagde, at det første mål for NATO's strategi måtte være at vinde luftoverlegenhed, og at dette kun kunne lykkes, hvis alle NATO's luftstyrker var organiseret som eet mægtigt våben af luftmagt.

Betydningen af lufttransport blev understreget, og F. M. sagde, at der nu var et behov for lufttransport efter en gigantisk skala.

Sit tredie foredrag holdt F. M. i oktober 1956. Det var kaldt „The panorama of warfare in an nuclear age." I dette foredrag forestillede F. M. sig i 1969 at se tilbage på en krig, som påbegyndtes af Øst i 1966.

Han gav dog først udtryk for, at ingen part vil vinde en global atomkrig, hvorfor den må forhindres, hvilket bedst gøres ved at besidde gengældelsesmidler, der vil afskrække enhver potentiel

angriber fra at begynde en global atomkrig. Det bedste forhindrende middel er evnen til øjeblikkelig at kunne udføre gengældelsesangreb med atomvåben, og denne evne må udbygges og vedligeholdes i en sådan udstrækning, at det er fysisk muligt at tilintetgøre en angriber uanset hvilken måde, han angriber på.

Dernæst måtte vestmagterne være i stand til at forsvare deres baser og territorier og bevare friheden til at færdes på verdenshavene. Krigen forestillede F.M. sig var faldet i 3 adskilte faser, nemlig:

1. Ødelæggelsesfasen.
2. Udnyttelsesfasen.
3. Destruktionsfasen.

I den første fase, hvor et stort antal atomvåben var blevet kastet fra fly eller fjernstyrede våben, skabtes en voldsom ødelæggelse, men Vest opnåede en fordel i denne periode af to årsager. Først fordi man havde udviklet efterretningsorganisation og varslingssystemer. Dernæst fordi Vest i tide havde organiseret alle sine luftstyrker i eet mægtigt våben under centraliseret kontrol. Herved lykkedes det at ødelægge Øst's mulighed for at bringe atomvåben frem.

Til lands strømmede Øst's landstyrker frem og opnåede kontakt på alle fronter, men afskæringsoperationer og „fall-out" gjorde alle bevægelser meget langsomme og kostbare.

De vestlige luftstyrker spillede en ringe rolle i landkrigen i frontområderne, og landoperationen udviklede sig langsommere end ventet og meget langsommere end i krigen 1939-45.

Hvad angår taktisks luftstyrker, begyndte Øst krigen med kraftig konventionel luftstøtte, men var efter 4 dages forløb — endskønt de havde nok af såvel atom- som konventionelle våben — ude af stand til at levere disse med bemandede fly, fordi Vest havde ødelagt deres strategiske luftbaser og desorganiseret deres kontrolsystem til et niveau, hvor de østlige taktiske luftstyrker ikke kunne anvendes mere. Vesten på den anden side var gået ind i krigen med helt andre taktiske typer luftstyrker med dem kendt fra 1940erne og 1950erne. Årsagen hertil var tofold. Dels havde man forstået, at formålet med landkampen havde skiftet karakter, idet det ikke gjaldt om at erobre fjenden, men at ødelægge ham med moderne våben. Ligeledes havde man forstået, at kommunikationssystemet til at kontrollere de taktiske styrker med, ville være så ødelagt, at kontrol ville være umulig. Det var derfor bestemt, at landstyrker måtte have deres egen atomildstøtte i et omfang, der ville tillade dem at ødelægge enhver fjendtlig formation med hvilken, de kom i nær kontakt. Flystyrkerne blev anvendt til langtrækkende afskæringsopgaver og

Fieldmarshal Montgomery

rekognoscering, som for en meget stor del kunne planlægges forud og udføres, selvom kontrolsystemet brækkede ned. I stedet for at spilde penge og anstrengelser på taktiske flystyrker til støtte for hærene, havde man anvendt disse kræfter på at fremstille de våben, som hæren virkelig havde behov for, nemlig fjernstyrede våben med kort rækkevidde og kanoner og haubitzere, der kunne anvendes som atomgranater.

Sluttelig udtalte F. M. Montgomery ,at efter hans opfattelse var situationen i dag kritisk. Medmindre vi planlagde realistisk for fremtiden og gjorde det muligt at overleve en atomkrig, ville vi blot drive videre, planlægge fra år til år, bruge ad hoc metoder og ende i ulykke.

Det er interessant at høre F. M. Montgomery's syn på taktiske flystyrker og deres samarbejde med hæren. Det er sikkert hævet over enhver tvivl, at den støtte, fly ydede landoperationerne i 1939-45 især i de sidste år, var ganske overdreven, idet de blev sat til at løse opgaver, som landstyrkerne med

deres egne våben ville have været i stand til at løse på en langt mere hensigtsmæssig måde, men da de allierede især i krigens sidste år havde en efterhånden overvældende luftoverlegenhed, var det en nem måde at løse opgaverne på. Det er derfor også særligt interessant at se, at trods det, at United Nations' styrker i Korea nød en udstrakt luftoverlegenhed, fik man ikke de fordele deraf, man havde ventet, fordi flystyrkerne af politiske årsager ikke måtte anvendes i deres strategiske rolle.

Såfremt forholdene i en krig gør, at fly ikke kan operere fra fremskudte baser, bliver det nødvendigt at anvende fly til strategiske opgaver og isoleringsopgaver, hvilket faktisk er de opgaver, som de i tidernes morgen, for blot 40 år siden, var tiltænkt.

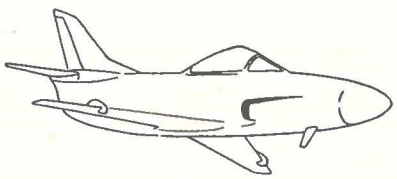
Der er ingen tvivl om, at moderne fly, som vi kender dem i dag, ikke hører hjemme på en slagmark til „close support", men bør anvendes i den opgave, hvor de gør bedst fyldest, og som ikke kan udføres af de andre værn, nemlig ødelæggelsen af fjendens fly og flyvebaser.

Flystyrker kan nu anvendes helt til løsning af de opgaver, som man oprindelig tiltænkte dem, men som de tidligere på grund af teknisk ufuldkommenhed og mangel på egnede våben ikke var i stand til. Dette fortæller mere end noget andet om den voldsomme udvikling, flyet er gennemgået i de 53 år, det har eksisteret, og den afgørende indflydelse, det har fået på krigsførelsen i vor tid. Medens det tidligere altid har drejet sig om at engagere fjendens overfladestyrker i så stor udstrækning som muligt langs hans grænser og ødelægge disse styrker, førend man kunne rykke frem og besætte hans territorium, er dette nu ikke nødvendigt.

Fly har i dag gjort denne form for krigsførelse overflødig, fordi de er i stand til med de våben, der står til deres rådighed, at bringe krigens ødelæggelse ind i fjendelandets fjerneste kroge uden først at skulle nedkæmpe hans overfladestyrker.

Den besættelse af en fjendes territorium, der før var en nødvendighed for at tvinge ham i knæ, er ikke nødvendig mere for den, der har tilstrækkelig kontrol med luftrummet.

P. Zigler.



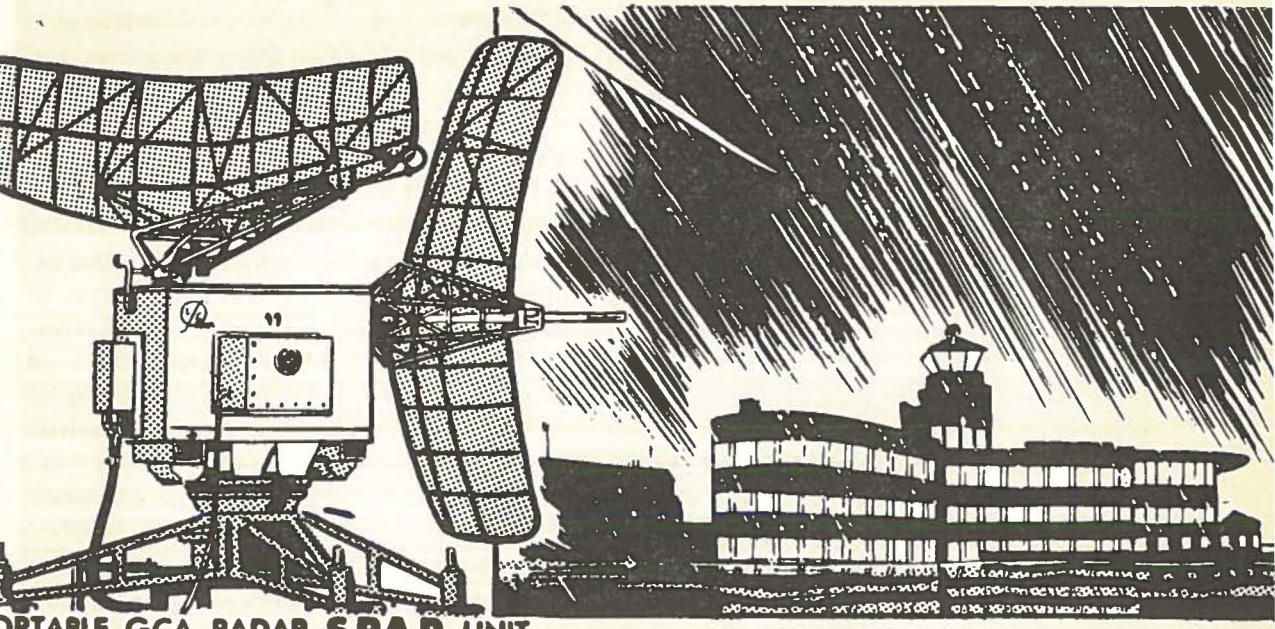
Quo Vadis ~~~~~ *RADAR*

Det er ikke for at minde om de alvorsfulde ord fra Det ny Testamente, Quo vadis, domine, „Hvilken vej går det, herre". — Quo vadis" er navnet på et af de mange radar-fabrikater. At navnet ikke er dårligt valgt, viser dets dobbelte betydning.

„Quo vadis"! „Hvilken vej?" „Hvor går vi hen?" — De fleste piloter har sikkert ofte i usikkert vejr og under natflyvning skimtet efter landkending og spurgt sig selv, om de var på rette vej.

I dag har mange luftfartøjer fået „øjne" at se med i form af et radarscop — eller hjælpere på jorden, der „ser" for dem, dirigerer dem på rette vej, giver navigationshjælp, dirigerer jagerfartøjerne ind på skudafstand af fjendtlige luftfartøjer, ("GCI", ground controlled interception, d. v. s. radarført afskæring af fly ledet fra radarstation på jorden), eller radaren kan hjælpe piloten med at sætte sit fartøj på landingsbanen, f. eks. under dårlige vejrbetingelser („GCA": ground controlled approach d.v.s. radarlanding kontrolleret fra radarstation på jorden).

Radaren er måske blandt den brede befolkning bedst kendt i forbindelse med skibe. Efter katastrofen ved Nantucket Island, hvor „Andrea Do-



ria" kolliderede med „Stockholm", skrev pressen og folk talte om „svigtende radar". Man talte om „radar", som man taler om andre tekniske selvfølgeligheder: radio, telefon, telegraf, fjernsyn, fjernskrivere o.s.v. —

Hånden på hjertet. Hvor mange af dette blads læsere kender i grunden noget videre til radar. Jo, selvfølgelig: radarteknikere, natjager-navigatører og natjagerpiloter, flyveledere og jagerkontroloffi-cerer! Men vort værn er jo andet og mere end nævnte personelkategori. — Ærligt talt, skal vi ikke alligevel læse nedenstående artikel for at dan-ne os et indtryk af radar.

Selve betegnelsen „*RADAR*" er indført af amerikanerne som forkortelse af „*Radar Direction And Rangeacording*, d.v.s. retnings- og afstandsbedømmelse for stedbestemmelse ved hjælp af radio. Eller sagt med andre ord: Ved radar forstås en speciel udnyttelse af de radiotekniske principper således, at en observatør sættes i stand til — ad radioelektrisk vej — at registrere tilstedeværelsen af omgivende objekter, herunder bestemme retning og afstand til disse.

Radar adskiller sig fra andre radionavigationsmetoder derved, at luftfartøjet ikke selv er nødt til at tage aktiv del i operationen. Med mindre luftfartøjet ligefrem ledes fra en jordradarstation, behøver besætningen på luftfartøjet ikke at vide, at deres luftfartøjs position, kurs og højde bliver nøje fulgt af radarstationer.

Radarprincippet er baseret på, at elektromagnetiske svingninger (radiobølger) udstråles i rummet. Dersom de på deres vej møder et objekt (f. eks. et luftfartøj), der i elektriske eller magnetiske egenskaber væsentligt afviger fra det medium, gennem hvilke de elektromagnetiske svingninger forplanter sig, tilbagekastes radiobølgerne. Der opstår en ekkovirkning. I hvilken grad denne tilbagekastning kan registreres afhænger af objektivets form, størrelse og beskaffenhed.

Tilstedeværelsen af et objekt registreres af de modtagne ekkoimpulser. Retningen bestemmes på grundlag af udstrålingsretningen og afstanden af ekkotiden, herved forstås tidsintervallet fra afgivelsen af en signalimpuls til modtagelsen af den af denne forårsagede ekkoimpuls.

Såfremt retningsantennen er indrettet til, at den kan dreje om en lodret akse og således, at signalimpulserne udstråles langs jordens overflade, er man i stand til at afsøge hele horisonten.

ERLING B. IBSEN
Specialstål,
Drejestål, Toolbits,
Snitværktøj
VESTERPORT 251 . KBHVN. . BYEN 8061

Da radiobølgerne forplanter sig gennem rummet omtrent med lysets hastighed, kræver målingen af ekkotiden en indikator, der kan registrere få milliontedele af et sekund. Hertil anvendes det såkaldte katodestrålerørs-indikator, som vi senere skal komme ind på.

Til registrering af overfladefartøjer (skibe) er det tilstrækkeligt at kende udstrålingsretningen og afstanden til objektivet. Når det drejer sig om luftfartøjer, må man tage hensyn til den tredie dimension, højden.

En radarmåling giver os ikke direkte højden, men kun den virkelige afstand til måleobjektet og vinklen mellem den virkelige afstand til objektet og jordoverfladen. Når man kender den virkelige afstand og højdevinklen, kan man let bestemme højden af trigonometrisk vej. I praksis sker udregningen dog ved at radaroperatøren bestemmer højden ved hjælp af automatiske instrumenter, der øjeblikkelig viser højden til objektet.

Registrering af et luftfartøj

afhænger af formålet og radioapparatets type. Vi vil begrænse os til blot at omtale de to bedst kendte registreringsmetoder: „A" og „PPI".

Både ved „A"- og „PPI-fremstillingen" benyttes som *indikator* et *katodestrålerør,* hvis cirkulære endeflade udgør *indikatorskiven (scop* eller *screen,* af form og facon nærmest som urskiven på en „Bornholmer") (HA). Katodestrålerne koncentreres til et snævert og skarpt afgrænset strålebundt (katodestrålen) rettet mod rørets endeflade.

På A-scoperne bringes katodestrålen ved elektrisk eller magnetisk påvirkning til at foretage lynsnare afbøjninger (sweep), f. eks. fra venstre til højre. Katodestrålerørets endeflade er indvendig belagt med et materiale, der giver synligt lys ved bestråling med elektroner og sweepet viser sig som en ret, lysende linie (*time base line* eller *målelinien).* — Under tilbagesweepet er katodestrålen slukket.

Sweepet påbegyndes hver gang en signalimpuls affyres. Ved affyringsøjeblikket og ved modtagelsen af eventuelle ekkoimpulser frembringer katodestrålen et udslag vinkelret på målelinien. Det fulde sweep tværs over indikatorskiven er afpasset til at foregå i en ganske bestemt tid. Afstanden mellem signal- og ekkoimpulser kan således være et udtryk for afstanden til det pågældende objekt.

Indikatoren kan således anvendes til måling af afstanden. Man kan finde retningen til objektet ved at iagttage den retning antennen peger, når ekkolippet er størst muligt.

Ved ovennævnte *„A-fremstilling"* blev katodestrålen enten ved elektrisk eller magnetisk påvirkning bragt til at foretage lynsnare sweep. — Ved *„PPI-fremstillingen"* bringes katodestrålen ved magnetisk påvirkning til at foretage *radielle sweep* fra indikatorskivens centrum ud mod periferien (hver gang langs en radius, måleradien). Retningen over indikatorskiven svarer nøjagtig til antennens udstråleretning.

Katodestråleøret er desuden *intensitetsstyret,* således at katodestrålen kun frembringer lysvirkning på indikatorskiven, når styregitteret i røret tilføjes en passende kraftig, positiv spænding.

I det øjeblik en signalimpuls affyres fra antennen, påbegyndes sweepet ved indikatorskivens centrum, og samtidig tilføres der styregitteret en spændingsimpuls fra et objekt, tilføres styreelektroden en spændingsimpuls, hvilket bevirker, at det afsætter en lysplet. Denne vil dannes længere ude på strålen, hvilket igen vil sige, at jo længere fra scopets centrum, desto større ekkotid og dermed afstand til det pågældende objekt, jo længere ude på måleradien vil lyspletten afsættes. Ligesom ved *„A-scopet"* er katodestrålen slukket under tilbagesweepet.

Når nu antenne og måleradius roterer fuldstændigt synkroniseret, vil der på indikatorskiven dannes et kortlignende, lysende billede, i hvis centrum observatøren befinder sig. Omliggende objekter viser sig som lysende felter og punkter, således at afstanden og retningen til hvert objekt kan aflæses direkte på indikatorskiven.

For at bedømme afstanden til de enkelte objekter (spor) lader man katodestrålen automatisk aftegne et system af ækvidistante, koncentriske cirkler *(calibration rings)* på indikatorskiven. Radius i hver afstandsring svarer til en ganske bestemt afstand f. eks. 5, 10, 15 eller 20 sømil.

Der arbejdes med bølgelængder fra et par meter og ned til 1 cm (ultrakorte bølger) alt afhængig af de specielle formål til hvilket radaren skal anvendes.

Foruden indikatoren består et radaranlæg af følgende hoveddele:

A. Kraftforsyningsaggregatet.
B. Synkronisatoren.
C. Senderen.
D. Antennen.
E. Modtageren.

ad A: Kraftforsyningsaggregatet (power supply) unit) skal fremstille de til driften af de øvrige enheder nødvendige spændinger og strømformer. Det omfatter *transformatorer* samt ensrettere med tilhørende *filterkredse* for tilvejebringelse af høj jævnspænding.

ad B: Synkronisatoren (timer el. syncronizer) fremstiller korte spændingsimpulser til *synkronisering* af sender og indikator, således at sweepet påbegyndes nøjagtig i det øjeblik, signalimpulsen affyres; samtidig hermed opnår man, at afstandsringen afsættes rettidigt.

*ad C: Senderen (transmitter består af en mikro*bølge-oscillator, hvortil der ofte anvendes en såkaldt *magnetron,* der fremstiller de ultra-højfrekvente svingninger, der skal udstråles fra antennen. Senderen består desuden af en modulator, der har til opgave at afpasse magnetronens sendetid, således at signalimpulsen får den rette form og varighed.

ad D: Antennen (antenna), der er udformet efter hulspejlsprincippet, har til opgave at samle og forstærke strålerne i et tyndt bundt for at få maksimal udstråling i den retning, hvori antennen peger. Dette giver en stor retningsbestemthed både for de udsendte og de modtagne stråler.

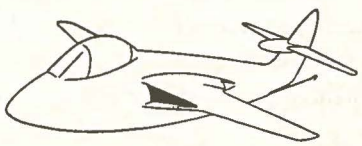
ad E: Modtageren (reciever) forstærker og detekterer de modtagne signaler og leverer dem til presentation på PPI-scopet.

Man kan med god grund sige, at den første verdenskrig skabte radioen. Analogt hermed kan det samme hævdes om radaren og den II verdenskrig. Ganske vist var radarens grundliggende principper kendt før 1939. Udviklingen tog derimod først rigtig fart, da de krigsførende magter blev klar over, at radarens muligheder ville blive medbestemmende faktorer for krigens udfald.

Hvad var der sket med England, hvis ikke de unge RAF-piloter havde vundet The Battle of Britain? — Hvordan havde RAF løst opgaverne uden kontrol- og varslingtjenesten baseret på radar og suppleret med luftmeldekorpsets uvurderlige indsats? —

Krigen havde ikke været eet år, før de krigsførende magter havde erkendt betydningen af radar. Tusinder af videnskabsmænd og teknikere blev udrustet med de bedst tænkelige laboratorier. Pengemidlerne til forskningen var ubegrænset. — Udviklingen standsede ikke engang med krigens afslutning. Med den kolde krigs trusler og muligheder blev alle sejl sat for at udvikle den mest effektive radardækning. Resultaterne af denne videreførelse kendes ikke, da radarens effektivitet, rækkevidde og udnyttelsesmuligheder stadig er indhyllet under et tæt dække: Yderst hemmeligt.

Den vestlige verdens radarstationer er stadig afskåret fra offentligheden med ordene: *THIS ROOM IS TOP SECRET.*



S A C

SAC's årvågne kampberedskab er vor fredspolitiks forsikringspolice har general Curtis E. Le May fornylig udtalt. General LeMay er chef for det amerikanske strategiske luftvåben, kendt under SAC, Stratetic Air Command. Nedenstående artikel er skrevet af flyvergeneralen i anledning af SAC's nylige 10 års jubilæum.

I århundrede har det været en generals job at vinde krige. I atomtidsalderen er det lige så vel hans arbejde at forhindre krige. Der er efter min mening god grund til at tro, at den militære løsning er ganske simpel — nemlig en overlegen, langtrækkende atombombebærende luftstyrke sammen med et slagkraftigt defensivt luftvåben spredt på baser over hele verden.

Der må ikke herske skygge af tvivl om, at denne luftstyrke skal være stærk nok til at vinde en eventuel global krig. Dens kampberedskab skal være af en sådan karakter, at den kan slå til og slå til med sekunders varsel.

Lad mig understrege, det er gjort utallige gange før, at *uden* en sådan stående luftstyrke i første *linie, kan vi ikke påregne at holde — og dermed vinde freden. Dette er måske den mest betydningsfulde, militære kendsgerning i dag.*

Derfor har vi i SAC kun et mål, at være rede til aktion fra vore baser over hele jorden — fuld bemanding med højt kvalificeret besætninger, moderne udstyr, og en effektiv organisation. Tillod vi os at slække på disse krav, ville det være formålsløst at opretholde et strategisk flyvevåben.

Militær magt, under hvilken som helst form, har altid været en sag, der angik mænd — og vil vel også være det fremover. Dagen med førerløse langtrækkende bombere og fjernstyrede raketvåben er ikke fjern. Når vi har dem til rådighed vil de, omend måske langsomt, fortrænge de bemandede fartøjers plads. Men det er endnu fremtidsmusik — vi kan ikke tage hensyn til projekter, der måske virkeliggøres om 5 år, om eet år eller måske endog i morgen. Vor primære interesse er situationen i dag, vor øjeblikkelige slagkraft. For at virke efter vort formål, behøver vi mænd af allerbedste støbning, trænede til maksimal fuldkommenhed, udrustet efter de nyeste og mest moderne principper, såvel i kvalitativ som kvantitativ henseende — og vi må takke vor skaber for, at nationen er i stand til at forsyne os dermed.

Blandt de næsten 200,000 medlemmer af the command er motiverne naturligvis stærkt varierende fra mand til mand. Dog er der et fælles kendetegn for styrkens personel. Det er *tilfredsheden,* den stammer fra deres viden om, at den styrke, de har været med til at bygge op, er af vital betydning for den frie verdens sikkerhed. De er vidende om, at det er en „krigsmaskine", men hver eneste af dem ved ligeså sikkert, at netop slagkraften, styrken og det aldrig svigtende alarmberedskab, er det eneste, der holder de røde magthavere fra yderligere agression. Vor militære styrke er nødvendig for en varig fred. Vore folk repræsenterer de bedste militærtraditioner — thi de sætter tjenesten og nationens sikkerhed over alle andre hensyn.

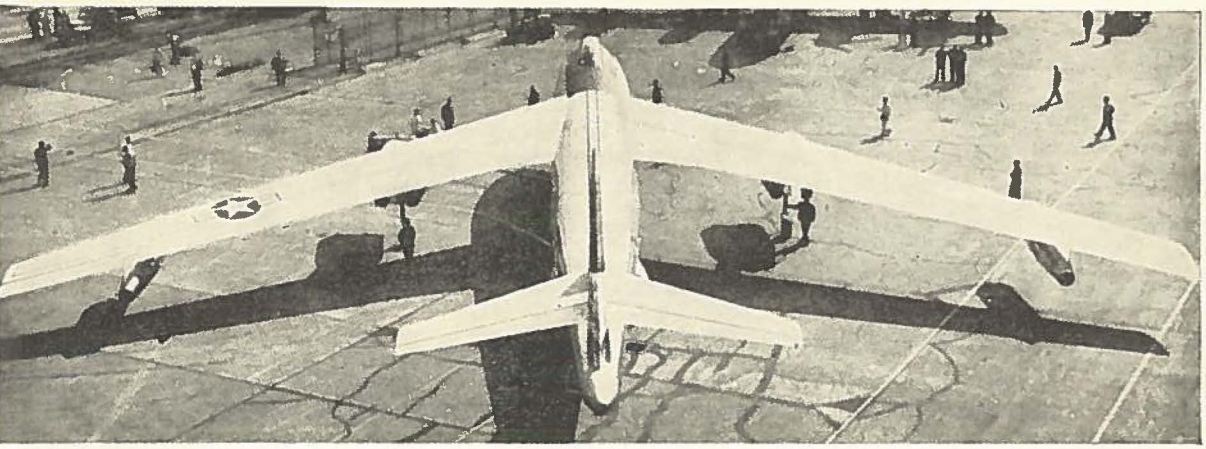
Opbygningen af Stratetic Air Command til dets nuværende position, var og er — væsentlig set, et spørgsmål om at sætte dets nuværende position, var — og er — væsentlig set, et spørgsmål om at sætte mandfolk og luftfartøjer sammen og gøre det rigtigt, at give dem konstante, realitetsbetonede missioner. Realistisk træning er af største betydning, og utallige timer går med studier for at beherske det komplicerede specialudstyr. Tag f. eks. i betragtning, at i dag udfører 3 mand i en B-47 bomber det samme job, som vi brugte 11 mand til i den anden verdenskrigs B-29. Deres uddannelse må lægges an på et langt bredere basis, ikke mindst i teknisk henseende, hvor kravene til den enkelte i dag er væsentlig større. Vi må i nogen grad gå bort fra den tidligere specialuddannelse i et enkelt

---

GODT NYT.

Vi har i FLYVEMATERIEL TJENESTE forsøgsvis ladet alle askebægre påmale firecifrede numre og alle telefonhoreror forsyne med femcifrede numre i fortløbende rækkefølge. Vi kan kun henstille, at man i andre stabe følger ideen op, idet forsøget her har vist, at man på denne måde fuldstændig kan undgå fejltagelser og forvekslinger.

O. Potte,



B-47

job, en ustandselig krydstræning på sideløbende felter er blevet nødvendigt.

Lige siden SAC blev aktiveret, er det gået som en rød tråd gennem arbejdet, at en krig kunne begynde når som helst uden varsel ... Det er en uomtvistelig kendsgerning, at få minutter kan blive afgørende for sejr eller totalt nederlag. Der har for os aldrig været tale om næste uge eller om en time — hele tiden har vi haft det psykiske tryk, at hvert øjeblik kunne være afgørende.

Det er naturligvis under vort ansvarsområde at vide hvor godt „the combat crewmen of SAC's kampbesætninger) kan løse deres opgaver. Til den ende har vi stillet (og besvaret) os selv tre spørgsmål.

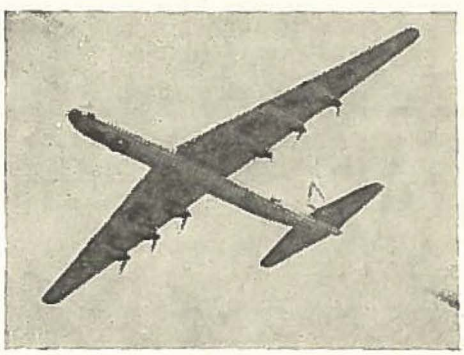
1) Kan SAC-besætningerne, når de starter fra baserne her eller oversøisk, med sikkerhed finde frem til deres mål? Svaret er et utvetydigt *ja*. Ved ganske elementær navigation, kan vore besætninger gå til mål, med en fejlmargin på 15 nautical miles, overalt på jordkloden. Hvis vi anvender radar-navigation den sidste bid vej, er der ingen tvivl om præcisionen.

2) Når de når målet, er de da istand til at tilintetgøre dette? Atter må jeg sige afgjort *ja*. Der er ofret utrolig megen tid på denne træning. Enhver af besætningerne har prøvet deres duelighed ved hundredvis af lejligheder. Jeg vil gerne pointere, at vore øvelsesmål ikke har været byer, men altid enkelte bygninger indenfor egne militære områder. Ved kombinationen af radar og radio, er det muligt at ramme med en næsten uhyggelig nøjagtighed.

3) Man har nået målet, det er tilintetgjort. Opgaven er således løst, men er de nu istand til at vende tilbage til basen. Igen *ja*.

I sidste krig anvendtes masseformationer af bombefartøjer, der iøvrigt udgjorde særdeles lønnede mål for fjendtlige jagere. Ikke desto mindre var vore tab dengang ikke over 10 %. Med mange hundrede jetbombers, der udnytter al tænkelig taktik, måske opdelt i små formationer, eller endog enkeltvis, vil chancerne for at vende helskindet tilbage være særdeles gode.

I dag har vi et kampklart flyvevåben, og jeg tror, at vi med god grund kan båbe på, at det aldrig vil komme i anvendelse. Dets styrke er af en sådan karat, at det er mest sandsynligt, at fjenden ikke tør løbe nogen risiko. Der er for dem ingen fordel ved agression, hvis denne fører til selvudslettelse. Derfor kan vi med god grund betragte



B-36

B-52

SAC som vor nations forsikring for bevarelse af freden, og den præmie vi nødvendigvis må betale for til stadighed at være oppe på mærkerne, er ingenlunde for høj.

Vi fortsætter vore anstrengelser, og selv om vi syntes at have nået meget på de 10 år, der nu er gået, tillader vi os ikke at slappe af. Som styrkeforholdet er nu, og når vi holder trit med udviklingen, så tror jeg vi kan se fremtiden nogenlunde tryg imøde.

---

74 mod 2

I vore bestræbelser på at give „Flyvevåbnet"s læsere en så aktuel udenrigspolitisk orientering — som det er muligt inden for et fagblads rammer — bragte vi i maj 1956 en artikel af redaktør Preben Eriksen „GAZA — mellemøstens krudttønde". Artiklen blev september samme år fulgt op af chefredaktør Eigil Steinmetz's „Nasser", og i sidste måned med uddrag af oberst Nassers „Revolutionens Filosofi".

For yderligere at belyse emnet har vi den glæde at kunne bringe vore læsere en kommentar om ISRAEL og FN af *Arthur Arnheim, Dansk Zionistforbund.*

„74 mod 2".

Tilliden til, at FN skal kunne skabe en retfærdig løsning på problemerne omkring Israel og de arabiske lande er for tiden stærkt dalende i Israel.

Man har heller ikke haft gode erfaringer fra tidligere tid. De arabiske terrorangreb og morderpatruljer samt andre ulovlige forholdsregler fra de arabiske staters side, har ikke fået FN til at reagere i de sidste 8 år, hvor de faktisk har generet Israel døgn efter døgn, måned efter måned. Når terrorangrebene f. eks. er blevet anmeldt til F.N.s våbenhvile observatører, har disse undersøgt sagen, og i tilfælde, hvor tydelige beviser forelå på, at terroristerne var kommet fra nabolandene, blev nogle ord med konstatering af, at handlingen var en overtrædelse af våbenhvilen, og med alvorlig henstilling om, at sådant ikke måtte gentages, tilstillet det land, hvorfra terroristerne var kommet. Resultaterne blev i de fleste tilfælde, at disse aktioner fortsattes ovenikøbet med forøget styrke. Ægyptens blokade af Suez-kanalen og Aqaba-bugten overfor skibe med last til og fra Israel blev i 1951 fordømt af selve sikkerhedsrådet, uden at Ægypten af den grund standsede blokaden tværtimod, den er igennem årene blevet strammet.

F.N.s optræden for at skaffe Israel sikkerhed ved grænserne og ret til at nyde de samme rettigheder på havene som andre stater blev altså en komplet fiasko, der truede med at undergrave landet, og denne erkendelse førte direkte til Israels aktion på Sinai-halvøen. Det lykkedes takket være denne at standse terrorangrebene fra ægyptisk område og fra Gaza samt at få blokaden af Aqababugten ophævet. I dag behøver ingen israeler at være nervøs for snigangreb fra Gaza, for der er ingen ægyptisk administration til at træne og udsende morderpatruljer, og i Aqaba-bugten ligger et par israelske destroyere (som er kommet hertil ved at sejle hele vejen omkring Afrika), og disse sikrer i forbindelse med israelske soldater på en strimmel af Sinai-halvøen langs med bugten, at alle skibe, ligegyldigt om de er bestemt for Israel eller de arabiske lande, frit får lov til at passere frem og tilbage. Hvad F.N. ved resolutioner og henstillinger ikke kunne opnå, er nu blevet en realitet.

Man skulle tro, at F.N.s reaktion herpå ville være tilfredshed eller lettelse, men det er slet ikke tilfældet. Israel er af F.N. alvorligt blevet opfordet til at trække sig tilbage fra hele Sinai og Gaza. Israel har erklæret sig villige hertil på to betingelser: At det får garantier for frit at kunne sejle i

Aqaba-bugten, og at Ægypten ikke får lov at besætte Gaza (som aldrig har været ægyptisk territorium, men kun besat af ægypterne). Sagt med andre ord: Israel bad om garantier for, at F.N.s henstillinger fra tidligere år skulle gennemføres. Så skete det paradoksale, at F.N.s generalforsamling med 74 stemmer mod 2 vedtog, at Israel *betingelsesløst* skal trække sig tilbage.

Visse stater, deriblandt Danmark, viste nogen forståelse for Israels synspunkter. Før afstemningen udtalte den danske delegerede, minister Eskelund, bl. a. således: „Min delegation godkender fuldt ud generalsekretærens rapport af 15. januar, om at betingelsesløs og fuldstændig efterkommelse af resolutionerne af 2., 4. og 7. november vedrørende de israelske styrkers tilbagetrækning bag våbentilstands linierne, er af største vigtighed. Vi vil derfor stemme for de 25 staters resolutionsforslag herom.

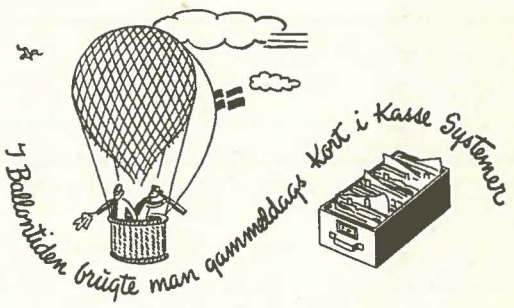
Samtidig — og med samme vægt — ønsker jeg at udtale, at vi også helt godkender, at rapporten af 15. januar angående den bydende nødvendighed i at finde positive og konstruktive løsninger på de andre spørgsmål, som så længe alvorligt har forstyrret de pågældende lande og har sat freden og sikkerheden både i området og i hele verden i fare. Det første af disse spørgsmål drejer sig om alle nationers — heri selvfølgelig indbefattet Israels — ret til at passere to internationale vandveje, Suez-kanalen og Tiran-strædet, og der giver fri adgang til Aqaba-bugten. Det andet spørgsmål er om en fredeliggørelse af våbenstilstandslinierne mellem Israel og dets arabiske naboer.

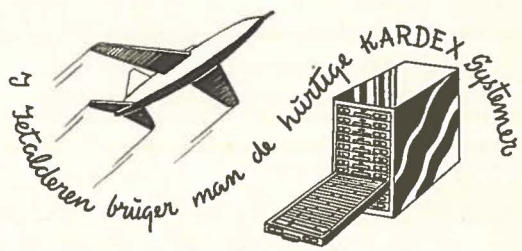
Det er klart, at det er F.N.s pligt at finde en positiv løsning på disse spørgsmål, og det yderst presserende i disse problemer er kun alt for livligt blevet demonstreret gennem de sidste måneder."

Hverken befolkningen eller regeringen i Israel vil forstå en holdning, som den der overfor er citeret, selv om man sikkert er taknemmelig for den forståelse, som spores bag ordene. Hvordan skal Israel kunne stole på, at F.N. i fremtiden vil kunne fuldføre, hvad minister Eskelund kaldte dets „pligt til at finde en løsning", når den, som det ovenfor er set, ikke engang har kunnet klare at få de arabiske stater til at efterkomme almindelige folkeretslige overenskomster?

Sandsynligheden taler da også for, at Israel vil forblive i Gaza samt langs Aqaba-bugten, indtil de ovennævnte garantier er givet. Israel er ganske klar over konsekvenserne. Allerede kort efter Sinai-aktionens start truede USA med at anvende økonomiske sanktioner, hvis Israel ikke trak sig tilbage. U.S.A. standsede således straks lån og hjælp af forskellig slags, og visse kredse truede endog med at forbyde overførsel af de bidrag, som U.S.A.s jøder indsamler som gave til Israel. Finansministeriet i Israel er allerede gået i gang med udarbejdelsen af et krisebudget, som kan sættes i kraft i tilfælde af økonomiske sanktioner fra U.S.A., og befolkningen i Israel vil være klar til at tage de tunge byrder på sig, som sådanne sanktioner vil tvinge dem til at bære. Sagt med jævne ord: Israels befolkning vil hellere drastisk nedsætte sin levestandard end at vende tilbage til de utålelige tilstande før Sinai-aktionen.

Arthur Arnheim.





KARDEX

BREDGADE 45 EDV. LILLELUND A/S KØBENHAVN K.
TELF. C 2898 - 3434 - 3499

VARME *muren*

I lighed med lydmuren kaldes den barriere, der møder luftfartøjer ved en hastighed af ca. 2500 til 3000 km/t, og som ville få fartøjer af traditionelt materiale til at smelte, *varmemuren.* Men ret beset er der tale om mere end en mur. Lydmuren, der engang var frygtet, blev gennembrudt, men denne nye mur er af uendelig dybde. Det er som at slå i en dyne; den kan trykkes ind, men der vil altid være noget tilbage.

Det store problem som flyvningens hastighedseksperter står overfor i dag er nemt at se, men uhyre kompliceret at løse.

Groft sagt udvikler øget hastighed en varme, der bringer piloten i fare, svækker flyets konstruktion og begrænser dets ydeevne. Under gennembrydelse af lydmuren var disse uheldige faktorer ligeledes tilstede, men kun momentant; nu er faren så meget større, idet jo hurtigere man flyver, desto større varmegrader udvikles — en ubønhørlig lov, som kun kan undslippes ved at forlade jordens øverste atmosfære.

To hovedfaktorer udgjorde den soniske balance, kraftkoefficient og modstandkoefficient. En tredie faktor kommer til i varmemuren — tiden. Ligesom det f. eks. tager en vis tid for et elkomfur at blive varmet op, efter at strømmen er sluttet, behøver selv et supersonisk fartøj tid til at blive overophedet.

Skønt *Douglas D-558-2* og *Bell X-1 A,* raketdrevne fly, har fløjet med to gange lydens hastighed (Mach 2) og mere endnu, har den tid, de har været på disse hastigheder, været af så kort varighed, at den aerodynamiske opvarmning ikke spillede nogen rolle. Man er derfor i dag kun ved at tangere problemets cirkel, skønt de tekniske eksperter har været — om man så må sige „varmebeviste" — i lang tid.

Hvad forårsager denne varme?

Først og fremmest friktion — friktion mellem luften og den genstand, der passerer igennem. Hvis man i bil kører en længere strækning med en konstant fart på 100 km/t bringer friktionen med luften bilens overfladetemperatur op med 0,33° C. over luftens temperatur. På lignende måde vil en airliner, der flyver med 500 km/t vise en temperaturstigning på 2,29° C.

Når hastigheden stiger kraftigt, vil de friktionsbetingede temperaturer stige med i forbløffende grad. På en almindelig sommerdag vil et luftfartøj, der flyver ca. 11 km/t udvikle en varme på næsten 75° C. Ved to gange lydens hastighed vil temperaturen stige til 212° C., og ved mach 3 vil den stige til ikke mindre end omkring 439° C. Hvis det samme fartøj kunne nå op på ca. 4800 km/t, ville det udvikle smeltegrader på 737° C.

En nærmere redegørelse for, hvad der bevirker denne voldsomme friktion må anses for påkrævet.

Den luft, der er i umiddelbar forbindelse med et fartøjs overflade følger flyets bevægelser. En vis „sejghed" i luftmassen forårsager, at den luft, der befinder sig lidt længere ude i rummet, også sættes i bevægelse, i samme retning, som fartøjet flyver. Virkningen af den molekylære sejghed formindskes imidlertid jo længere afstanden er ind til flyets overflade, således at den kun får aktualitet ved det relativt tynde grænselag uden om fartøjets overflade.

Når dette grænselag trækkes med samme fart som maskinen sker der en friktion, som hæmmer flyets bevægelse fremad. Den energi, der er nødvendig til at besejre friktionsmetoden, omsættes i grænselaget til varme. Denne aerodynamiske varme bevirker, at den luft, der er i kontakt med luftfartøjets overflade, bliver varmere end luften udenfor grænselaget.

Skønt den omtalte friktionsmodstand er af betydning ved alle flyvehastigheder er selve den aerodynamiske varme af uvæsentlig betydning ved hastigheder uden lydens. Ved konstant hastighed vil et luftfartøjs konstruktion tilsidst opvarmes til grænselagets temperaturer ved at virke som varmeleder, omend den tid, der medgår til varmeledningen fra grænselaget til fuselagen vil formindske flyets opvarmning.

Ved vindtunnelprøver har man fundet frem til to adskilte typer grænselag. 1) Et meget tyndt laminært smidigt lag, der ligger omkring flyets forparti, og 2) et turbulent lag omkring agterpar-

tiet. Der eksisterer ydermere et overgangsfelt mellem det laminære og det turbulente område.

Denne erkendelse er af overordentlig stor betydning for fremtidig konstruktion, fordi det laminære lag giver mindre friktionsmodstand — ca. $^1/_8$ af den, det turbulente lag yder — og som følge deraf en mindre varmeledning.

Som følge heraf må flyvemaskinekonstruktører først og fremmest arbejde henimod bedre, mere glatte overflader, som kan give mulighed for dannelse af laminære grænselag i maksimal udstrækning. Og med færrest mulige afvigelser fra den glatte overflade; der tænkes her særligt på de forstyrrelser, der fremkommer ved at agterpartiet skal fungere, og på de hvirvler, der opstår bag planerne.

Før vi fortsætter med at omtale de problemer, der har rejst sig i forbindelse med varmemuren, og de forsøg, der gøres for at løse dem, må det fremhæves, at skønt friktionsmodstanden stiger med hastighedsforøgelsen, falder den med højden, jo højere et luftfartøj flyver, desto tyndere er atmosfæren og jo færre luftmolekyler er der tilstede til at realisere en friktion.

De stærke varmegrader vil have indflydelse på piloten, udstyret, ja, selve fartøjet, og hvis påvirkningen fortsættes udover en vis tid vil den blive katastrofal.

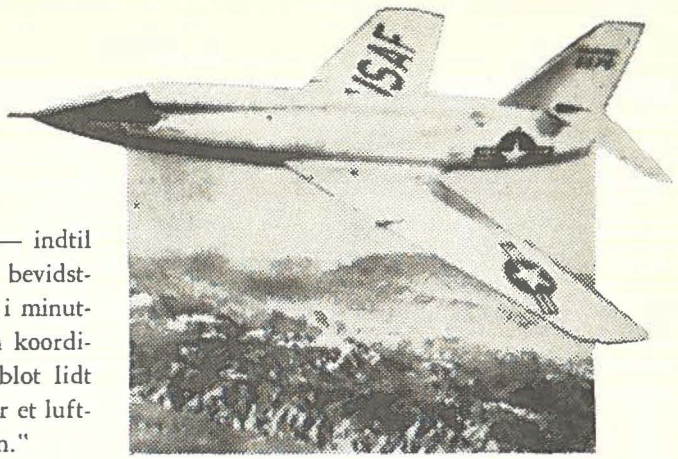
Luftfartøjer, der vil gøre sig håb om at opnå disse hastigheder må ikke alene have installeret køleanlæg til overfladeafkøling, men også cockpittemperaturen er af altoverskyggende betydning. Kravet om overfladeafkøling kan måske løses ved en kuldeudstråling ved en kemisk behandling af metalfladerne, måske ved at lade en vædske som benzin cirkulere på indersiden af pladerne. Ved særlig isolering skulle varmestrømmen kunne standses og en effektiv køling eliminerer varmen. Men et system af denne art kræver unægtelig radikale ændringer i luftfartøjets konstruktion. På den anden side oplyser varmeeksperterne, at overfladekøling ikke vil løse varmeproblemet, om ikke af anden grund, så af den, at fartøjets vægtforøgelse, vil hindre flyet i at nå den hastighed, det iøvrigt ville være beregnet til.

Varmeproblemet afstedkommer, at man må bort fra aluminium i flyvemaskineindustrien, i al fald til fly med så store hastigheder, der her er tale om. Men nye legeringer er allerede på vej, således som tidligere omtalt i „Flyvevåbnet", titanium, der med en epokegørende, nyopdaget behandlingsmetode, er i stand til at tåle selv meget store varmepåvirkninger.

Den amerikanske flyvemedicinske forskning har påtaget sig opgaven at søge veje til beskyttelse af piloten af særlige cockpit-afkølingssystemer.

Flere har meldt sig frivilligt til forsøg af denne art. En af deltagerne fortæller om sine oplevelser: „De satte mig ind i en modificeret link-trainer, rullede mig ind i et svært isoleret kammer med

Col. Peter Everest ved sin Bell X-2



Bell X-2 airborne

107° C. og jeg holdt ud i 20 minutter — indtil 120 før° varmen bragte mig på randen af bevidstløshed. Mit hjerte hamrede med 176 slag i minuttet, min hjerne fungerede ikke klart, min koordinationsevne svigtede totalt. Og det var blot lidt mere end den varme, der fremkommer, når et luftfartøj når op på mach 1 ved havoverfladen."

Hvis en pilot overhovedet skal kunne holde sig i live under sådanne omstændigheder, er det ubetinget nødvendigt, at der installeres køleanlæg. Et eventuelt kompliceret køleanlæg kan ikke undgå at trække store veksler på luftfartøjets ydeevne, da det vil forøge dets vægt og automatik.

Problemerne er mangfoldige. Man har stået overfor lignende hindringen og dog overvundet dem; det er vanskeligt at spå, men mon det varer længe, før vi hører om varmemuren og dens besejrere.

IDEOLOGISK *krigsførelse*

Vishinsky: „Vi vil besejre verden ikke med atombomber, men med en magt, som Vesten ikke forstår — vore hjerter, vore ideer og vor lære."

Kommunistisk aggression blev for første gang mødt i direkte kamp på den koreanske halvø. Bag denne våbenkrig lå en ideernes krig.

Kort tid efter general Eisenhowers første valg til de forenede staters præsident udtalte han: *Kampen i verden i dag står om menneskers hjerter og sind. Det er en ideologisk kamp."*

Efter den anden verdenskrig er flere end 800 millioner mennesker — med eller mod egen fri vilje — indrulleret under de kommunistiske magtherrer. Under Moskva. Disse mennesker er overtaget af den kommunistiske verden ikke så meget ved militær magt som ved en idés magt.

Lad os derfor se sandheden i øjnene: Vi har hverken råd eller tid til f. eks. at diskutere, prise eller fordømme den engelske—franske investering eller fordømme den engelsk-franske intervention i Suez og Amerikas reaktion herpå. — For den anden verden, der bekender sig til de demokratiske ideer, gælder det først og fremmest om at skabe enighed og styrke. Hvis ikke — så vé vor arme jord .....

„Congressional Record" (De Forenede Staters rigsdagstidende) bragte den 7. maj 1953 et indlæg af sekondløjtnant H. K. Twitschell, der handlede om psykologisk krigsførelse. For at belyse rigtigheden af den ideologiske tidsalder skrev løjtnanten bl. a.:

„De husker alle, hvordan Czechoslovakiet blev overtaget. Kommunisterne rykkede ikke ind med nogen hær. De overtog landet ved undermining, ved at få kontrol over nøglestillinger i regering, industri og værn. Dernæst udbredte de propaganda for at overbevise folket om, at kommunisterne kom som befriere.

Klaus Fuchs solgte sit lands atomhemmeligheder, fordi hans loyalitet over for den idé, han troede på, gik forud for hans loyalitet overfor fædrelandet.

For 25 år siden var en amerikansk journalist i Moskva. Han var ikke kommunist, men interesse-

ret i at finde ud af, hvad der lå bag bolchevismen. Under sit besøg blev han vist rundt på en skole, hvor unge kinesere blev oplært i den „rette tro". Det var unge i alderen mellem atten og tyve år. Min ven var ikke synderlig imponeret over, hvad han så; men den sovjet-leder, der viste ham rundt,

Klaus Fuchs

sagde: „Måske ser De ikke meget i de mænd i dag, men om tyve år er det dem, der regerer Kina."

Det er lidt mere end 25 år siden, og i dag er det de mænd, der regerer Den kinesiske Folkerepublik. — Det er rigtigt nok, at militærmagt blev brugt ved magtovertagelsen, men længe før havde kommunisterne i den grad splittet oppositionen gennem propaganda, at de var sikre på at vinde.

Ruslands hemmelighed er, at de er mestre i ideologisk krigsførelse. Amerika kæmper med tre angrebsvåben, et militært (NATO), et økonomisk (MARSHALL-planen) og et politisk (FN). Rusland derimod kæmper med fire angrebsvåben: et økonomisk, et militært, et politisk og et ideologisk. Det er dette ideologiske våben, der afgør, hvordan de tre andre bruges. Ideologien er kommunisternes redskab, og det er interessant at notere sig, at det vel nok er Vestens svageste."

Karl Marx docerer kommunismens filosofi således: *„Det er nødvendigt at omskabe verdenen."* Dette er kommunismens sande kerne. Det er en slags „tro", der inspirerer mennesker verden over, så at de vil leve og dø for den, forråde deres land, landsmænd, ja, endog forældre, såfremt det kan gavne tilsyneladende ideologiske overbevisning og viderebringe kommunismens lære. Kreml giver ordren, og millioner af partimedlemmer verden over er øjeblikkelig klar til at udføre den. En kommunist lader sig kritikløst udnytte. Han kæmper for „ideen" 24 timer i døgnet, uge efter uge, måned efter måned, år efter år. Enhver kommunist er et aktivt kæmpende menneske. — Det er denne farlige lidenskab, der kan give et målbevidst mindretal en sådan magt. Vi behøver slet ikke at nævne eksempler fra Polen, Ungarn, Tjekoslovakiet, Bulgarien, Rumænien, Kina, Asien og Afrika. Tænk blot på de såkaldte „soldaterdemonstrationer" i Danmark fra foråret 1953, dengang de danske beredsskabsstyrker i Søgård og Haderslev i hundredvis begyndte at marchere mod København for at protestere mod den af folketinget vedtagne lov om forlængelse af tjenestetiden for værnepligtige fra 12 til 18 måneder. Fra flyvestation Karup marcherede 100 mand mod Viborg. Blandt beredskabsstyrkerne på Bornholm gik mellem to og tre hundrede mand fra Almegårdslejren i „sit down" strejke. Uden egentlig lydighedsnægtelse forekom der her trusler mod de, der ikke ville deltage i demonstrationen. Forsøg på at snakke sig til rette med de værnepligtige resulterede i mange triste episoder. Hverken officerer eller myndigheder kunne formå Søgård-soldaterne til at stoppe deres march. Haderslev demonstranterne tog ingen notits, hverken af de officerer, som fra begyndelsen fulgte dem fra højttalervogne, eller af garnisonskommandantens ordre om at vende tilbage. Først ved midnat, da vejene var blevet spærret af politi og biler, og da styrken syntes praktisk talt at være omringet, foretrak den at vende om.

Her var det et absolut mindretal, der fik mængden til at marchere. Om lederne af soldaterdemonstrationerne var kommunister ved jeg ikke, men vi kender disses evne til at fiske i rørte vande. Det er let at konstatere, at den danske soldat dengang ikke var i besiddelse af nogen form for ideologi,

de var i stand til at lade sig besejre af den falske, den forkerte og farlige ideologi. — Eller sagt med andre ord: vi lærte af disse, for vort land og forsvar så ydmygende „soldaterdemonstrationer", at det ikke er nok at lære vore soldater at kæmpe i en våbenkrig, men også, hvordan og hvorfor man kæmper i en ideernes krig. Vi må nødvendigvis give vore soldater en frihedens og demokratiets ideologi at kæmpe for og tro på.

Vi må se i øjnene, at fjendens infiltration allerede er trængt dybt ind i vore rækker. Et eventuelt russisk angreb mod Danmark kan meget let skaffe os en „borgerkrig" på halsen — i hvert fald en hård kamp mod en viljestærk femte-kolonne. Jo højere moralgrundlag den danske soldat har — desto større er chancen for et heldigt udfald mod diktaturets fremtrængen.

Hvad er det da for en højere ideologi, vi bør give vor soldater og vort folk —? Det må blive troen på de absolutte moralske normer og en ny indre disciplin. Det må være en kæmpende tro på vor frihed og vort demokrati, en tro, som de vil være rede til at leve for og til at dø for, om det skulle blive nødvendigt.

I 1934 foretog amerikaneren Frank Buchman en ideologisk kampagne i Skandinavien for at give — eller forsøge at give — de nordiske folk kendskab til „Moral Re-armament"s moralske ideologi (MRA, herhjemme kendt under navnet „Moralsk Oprustning").

Krushchev - ekspert i psykologisk krigsførelse

Da den II verdenskrig brød ud, trak MRA's folk i uniform, blev våbentrænet og spredtes jorden rundt til forsvar og oplysning om den ideologi, der nu skulle kæmpes for.

Ved U.S. 8. Air Force's hovedkvarter blev officerer, trænet i MRA, udpeget til at udarbejde et orienterende program. Dette program blev godkendt af den kommanderende general og udbredt til 250.000 mand. Resultatet blev: højnelse af moralen, bedre forståelse af tro på den sag, de kæmpede for, tillige forståelse af samarbejdets betydning med andre våbenarter, herunder ikke mindst med RAF.

Efter den II' verdenskrig har 105.000 mennesker fra 116 lande deltaget i MRA's kurser i Caux, Schweitz, deriblandt regeringsoverhoveder, parlamentsmedlemmer, valgte repræsentanter for 60 millioner arbejdere, industriledere, folk fra værn, presse, radio og ungdomsopdragelse.

Efter dette lands befrielse var såvel officerer som politikere klare over, at det var ligeså vigtigt for en hærs slagkraft, at soldaterne kendte deres våben og kunne bruge dem, som de vidste, hvorfor de skulle kæmpe. Allerede i 1945 rejste *oberst H. A. V. Hansen* til England sammen med en delegation ledet af daværende generalmajor *E. C. T. Møller* og *oberst Thygesen* med samme formål til Caux.

Siden da har utallige officerer fra såvel flåden som hæren været på studierejse i London og Caux. Efter at generalløjtnant *Ebbe Gørtz* var vendt tilbage fra et ophold i London udtalte denne: *„Sideløbende med militæruddannelsen af efterkrigstidens unge, må der ske en træning i demokratisk borgerskab, således at den værnepligtige ungdom udgør vor nations moralske rygrad."*

Det kunne være interessant at stille et samvittighedsspørgsmål til MRA i Danmark. Hvor langt er man herhjemme, 7 år efter den anden verdenskrig, kommet i sine bestræbelser for, indenfor værnene, at opelske en ideologi, der i en given konflikt skulle være grundlaget for den rette kampvilje. Moralsk oprustning bygger på fire „absoluter": „absolut kærlighed, renhed, uselviskhed — men står resultaterne i denne sag i rimeligt forhold til anstrengelserne? *C.L.*

VERDEN RUNDT

78 millioner flyvepassagerer i fjor

På de regelmæssige flyveruter verden over transporteredes i 1956 ialt 78 millioner passagerer, og hver af dem blev gennemsnitlig fløjet 875 km, meddeler F. N.s organisation for civil luftfart — ICAO. Det svarer til, om man havde fløjet den samlede befolkning i Belgien, Frankrig og Schweiz fra Geneve til Lissabon. Antallet af flyvepassagerer lå i 1956 15 % højere end året forud og var fire en halv gang så stort som for ca. 10 år siden.

På baggrund af luftfartens vældige udvikling i de seneste år kan man beregne, at det samlede antal flyvepassagerer i 1958 vil ligge på over 100 millioner, og at det, inden vi skriver 1960, vil være mellem tre og fire gange større end i 1956 og 15 gange så stort som i 1946.

For 10 år siden lå det gennemsnitlige antal passagerer pr. rutefly på 17, og gennemsnitsfarten var 248 km i timen. I dag er disse tal henholdsvis 28 og 320. Og udviklingsmulighederne vil være enorme, når de store rutemaskiner for alvor tages i brug.

*

Matematikerne hos Lockheed Aircraft måtte forleden opgive at bruge „elektronhjerner" til fordel for en matematisk formel, opdaget af den gamle ægyptiske astronom, Ptolemæus.

Ptolemæus benyttede formlen til at beregne nogle afvigelser, visse planeter havde i forhold til stjernerne. Nutidens videnskabsmænd benyttede den, da de måtte konstatere, at magnetiske båndoptagere ikke er perfekte til at modtage signalerne fra fjernstyrede våben i stratosfæren.

*

To Neptune P2V-7 mødtes forleden for at flyve til sydpolen, hvor de skal deltage i operation „Deep Freeze". De er blevet udstyret med landingsski, der kan trækkes op i fuselagen sammen med hjulene. Neptune-maskinerne kan således også operere fra almindelige startbaner.

Det er anden gang, Neptune-maskiner aflægger besøg ved sydpolen. De var der også i fjor, men dengang var det en tidligere model uden jethjælpemotor.

Ligesom rederiet Lauritzens ishavsflåde er også Neptune-maskinerne malet røde.

*

Den 11. december 1956 begyndte man konstruktionen af Lockheed Aircrafts „Shooting Star" træner nr. 5.000. Ligesom andre jagere bliver maskinen opbygget i to halvdele for at give lettere adgang til det indre. De to halvdele vil 4 arbejdsdage senere blive samlet, og maskinen står klar til sin første flyvning allerede d. 14. januar.

Denne træner, der af de amerikanske piloter kaldes „verdens mest flyvende skolestue", bruges nu af 23 af den frie verdens nationer til uddannelse af jetflyvere. Den samme maskine bygges også på licens i Canada og Japan.

S.A.S.

En kæde af civile og militære lufthavne ligger langs den flyverute, SAS åbnede den 24. februar mellem København og Tokio via Nordpolen. Intet sted på den 12.600 km lange rute vil de store DC-7C maskiner være mere end 2½ times flyvning fra en af disse lufthavne. Ruten København-Tokio via Nordpolen får kun en mellemlanding, der foretages i Anchorage. Ruten nedskærer den hidtidige flyvetid mellem Skandinavien og Japan fra to dage til 30 timer.

Skulle vejret over Københavns lufthavn være så dårligt, når Tokiomaskinen ankommer, at den ikke kan lande, vil der være 6 andre store lufthavne, der kan benyttes i stedet for. Det er havnene i Göteborg, Stockholm, Oslo, Hamborg, Luleå og Trondheim.

Mellem Anchorage og Tokio vil SAS-maskinerne aldrig komme mere end et par timers flyvning

(Fortsættes side 27)

AIR POWER ....

GENERAL LAURIS NORSTAD

Chefen for NATO-styrkerne i Europa General Lauris Norstad siger:

Grundet undersøgelserne af hvad vi lærte af 2. verdenskrig og under Koreakrigen bliver ordene „Air Power" oftere og oftere tilfældigt eller tilsigtet kastet ind i argumentioner. På den ene side tilbedt som et endeligt universalmiddel til problemernes løsning, på den anden side forbandet, fordi det er ikke noget universalmiddel, således som den, der anvender ordene, opfatter dem. Ofte forvirres debattøren i sin opfattelse af luftfartøjet som et nyttigt krigsinstrument med en sand intellektuel opfattelse af ordene „Air Power" og alt, hvad de ord omfatter. Dette er efter alt relativt let at forstå, for vi er alle i vor vurdering af ord og deres betydning præget af vore erfaringer og baggrund.

For soldaten betyder „Air Power" normalt to ting: for det første: luftfartøjer må gøre det muligt for ham at samle sig om sine opgaver på jorden uden indblanding fra himlen over ham, og for det andet: luftfartøjer må tjene som et supplement for hans artilleri ved at gøre det muligt for ham at nå vigtige mål, som han ellers — grundet kanonernes begrænsede rækkevidde — er afskåret fra at angribe.

I første tilfælde tænker soldaten, som der blev tænkt i 2. verdenskrig, at hærene kan ikke operere, hvis fjenden har luftherredømmet i kampzonen. Rekognosceringsfartøjer kan opsnuse hans forberedende bevægelser og afsløre deres trusel for chefen for modstanderne. Taktiske fartøjer kan forhindre opbygningen af styrker, som er nødvendige for angreb. Enhver bevægelse på jorden kan forstyrres, såfremt der ikke opnås lokalt luftherredømme.

I andet tilfælde: artilleriets forøgede rækkevidde er en følge af luftherredømmet. D. v. s. soldaten har bevægelsesfrihed og mulighed for skiftende opgaver, hvormed han kan ramme med sit „udvidede" artilleri i fjendens udgangsstillinger, få kendskab til hans defensive bevægelser og forhindre dem, før de kan blive ført ud i livet.

For soldaten betyder disse ting „Air Power". Kort sagt, soldaten bruger luftfartøjet som et stykke værktøj i arbejdet med at opbygge en sejr på landjorden. Men dette er kun een side af „Air Power".

*

For sømanden som for soldaten er luftfartøjet et værktøj til brug ved sejren på havets overflade. skønt scenerne, hvor kampen bliver udført, er forskellige, er metoden for udførelsen af kampen ens. Fartøjet må kunne tillade ham at udføre sine overfladeoperationer uden indblanding fra himlen over ham, og igen må det tjene som redskab til at give hans tunge kanoner forøget rækkevidde. Fartøjerne må være udstyret til opdagelse af fjendtlige styrker, thi havene er umådelige og overfladeeftersøgninger er langsommelige. Luftfartøjet må anvendes til beskyttelse af de kæmpende skibe, således at de på deres side uhindret kan udføre deres aktioner, eller således, at de igen kan beskytte deres konvojer. Fartøjet tillader i dets „kanonrækkeviddeforøgende rolle" at engagere fjenden een dags rejsekapacitet for kanonplatformen, og kan ligeledes række langt inden for kysten og bekæmpe de farer for flåden, som kan være gemt der.

Dertil kommer, at fartøjet i sin rolle som værktøj for flådens sejr hjælper med til at holde kontrol med farerne i det tredie element ved at opdage og nedkæmpe undervandsbåde. For sømanden betyder alle disse ting „Air Power". Men dette er også kun een af siderne ved „Air Power".

*

Måske skal vi for bedre at forstå flyvevåbnets opfattelse af „Air Power" kaste et blik tilbage på historien. Fra 1815 til 1914 gjorde verden sig det

behageligt i et fredeligt og fremskridtmuligt århundrede, hvis lige ikke havde eksisteret siden Cæsars dage. Selvfølgelig foregik der af og til krige, men intet sted fik krigen ubegrænset betydning. Det var Pax Britannica-perioden.

Denne fredelige periode stod i sømagtens tegn. I det nittende århundrede var søen det vigtigste element i transporten, både i kommerciel og krigsmæssig henseende. For at kunne kontrollere dette element ændrede Stor-britannien sine væbnede styrker således, at vægten hovedsagelig blev lagt på søstridskræfterne. På denne måde opnåede Storbritannien et klart overherredømme på havene ved hjælp af en overlegen flåde, som skulle blive stærkere end de søstridskræfter, nogen anden samling nationer af lignende art kunne opnå at råde over.

Søstridskræfterne var i stand til at sikre freden på to måder. For det første ved deres blotte eksistens, hvorved de afskrækkede fra militære „eventyr". Og for det andet, når det var nødvendigt, kunne de sættes ind alle vegne, og tiderne taget i betragtning, med stor bevægelighed. Ved at kontrollere havene havde Storbritannien magten også på fastlandene, hvilke var afhængige af havet som kommunikationslinier og forsyningsveje. Havet var garanten for friheden til aktion til lands.

I dag må vi tage med i vore betragtninger det større og uberørte luftocean. Besiddelse af tilstrækkelige midler og evnen til at dominere i dette lufthav er, hvad flyvevåbnet forstår ved „Air Power". Det er først efter at dette herredømme er opnået, at de sider af begrebet, som soldaten og sømanden ser, er mulige.

Air Power" er ganske som „Sea Power" og „Land Power" komponeret af forskellige enheder. Soldaten placerer artilleri, kampvogne, automatiske våben, riffelenheder etc. i en divisionsorganisation. Han tænker på samtlige disse komponenter i en fasttømret enhed for kampmål. Sømanden placerer hangarskibe, slagskibe, krydsere, destroyere, undervandsbåde etc. en flådeenhed. Han opfatter det som en fungerende enhed. „Air Power" er en enhed i sig selv. De tre kampkomponenter i „Air Power", strategiske styrker, taktiske styrker og luftforsvarsstyrker må nødvendigvis anvendes som en enhed, indtil det primære mål, luftherredømmet, er opnået — nedkæmpning af det fjendtlige luftvåben indtil ens eget dominerer luftrummet. Det er først når dette er sikret, at de enkelte enheder kan fungere fuldstændigt. Tidligere gik der i store krige måneder eller år, før den ene eller anden side kunne opnå strategisk overtag, og endnu længere tid gik, før dette overtag kunne udnyttes. Selv i Pax Britannia-perioden kunne en trusel mod Storbritanniens herredømme vokse i månedsvis, før man erfarede det, og flåder afsendt. Men „Air Power" har komprimeret tiden. Ved korrekt anvendelse og udnyttelse af luftstridskræfterne vil en strategisk løsning i enhver fremtidig krig vise sig i løbet af dage. Løsningen vil nås inden for uger, og en afgørelse vil nås langt hurtigere, end vi i dag forventer.

Luftstridskræfter anvendt på rette måde har fundamentalt ændret krigens natur. Tænk på, at tidligere var det nødvendigt for hære at kæmpe med hære på landjorden, og for flåder at bekæmpe flåder på havet, før sejrherren havde direkte indflydelse på civilbefolkningen i det „slåede" land og dermed på dennes vilje, hvilket igen altsammen tog tid. Imidlertid lå den afgørende magt hos den stærkeste hær eller flåde. Luftstridskræfterne er blevet en hovedfaktor i den afgørende magt, som har flyttet et vigtigt kampelement fra overfladen og op i himmelrummet. „Air Power" alene kan bryde igennem til hjertet af fjendeland uden først at nedkæmpe fjendens landstridskræfter.

Men med disse attributer til „Air Power" er der een stor begrænsning: luftherredømmet skal opnås før „Air Power" kan bliver anvendt eller udnyttet på rette vis. I enhver fremtidig krig må et primært mål være at nedkæmpe det fjendtlige luftvåben — *destruktion* af hans *„Air Power"*. Når dette luftherredømme er opnået, kan soldaten og sømanden i vore eksempler få den større frihed til bevægelse og forøgede muligheder for deres succes.

*

I dag er herredømmet i luften — ganske som flåderne i Pax Britannica — grundlaget for freden. Skulle krigen komme, er det garanten for bevægelsesfriheden til lands og til vands.

Vald. Hinrichsen & Schrøder
Haderslev
AUTOMOBILER - RESERVEDELE

R. T. Hesselberg
Aut. G M forhandler
Storegade 14 Haderslev

Bagermester
H. BORST
Skrydstrup

Jack ó Diamonds
— *ægte American Smoking Tobacco*
Sole Agent: **ERIK STOKKEBY . Odense**

Nørresundby Dampvaskeri
Vestergade 49 Telefon 253

Nørresundby Brøndanstalt
A. Bach & Søn
Mineralvand
MONARK & VALASH

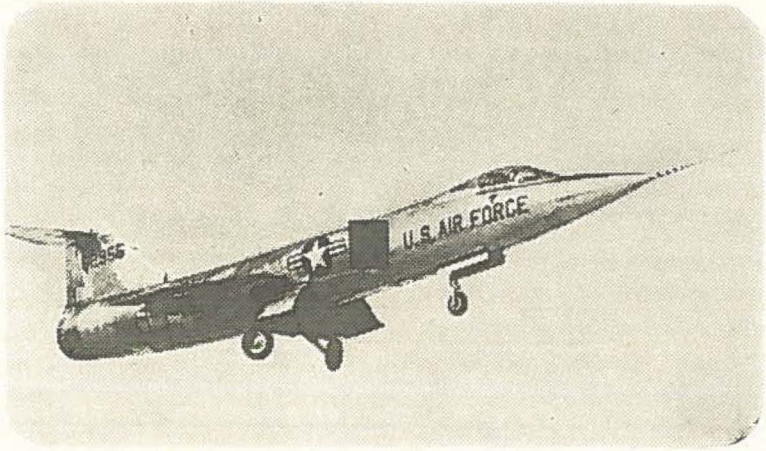
I/S JØRGEN ANDERSEN
Måløv

AARHUS VÆRKTØJSMAGASIN A/S
Søndergade 70 . Tlf. 25 200
Beslag . værktøj . krydsfiner
m. m.

Teknisk maskin- og olieforretning
Telefon 582 . Aalborg

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

Starfighter . . .



Selvom dette blad tidligere har beskæftiget sig med F-104, sidst var det testpiloten, Joe Qzier's indtryk af fartøjet, må det alligevel anses for værdifuldt, at bringe de seneste oplysninger, som i nedenstående gives af LOCKHEED's vicepræsident, Mr. C. L. Johnson.

Der har været talt så meget om F-104. Folk har endog erhvervet sig den mest usædvanlige viden om dette enestående fartøj. Det er med de følgende linier mit formål at afkræfte visse af de forkerte rygter og verificerer de rette facts om F-104.

Enkelte skribenter har vovet at påstå, at F-104 går ind i en lodret stigning med mach 2. Ingen kommentarer — — —. Andre mener at have forstået F-104 som en slags bemandet guided missiles. Som min amerikanske ven sagde, da han hørte det: „Take it easy, will you — —".

C. L. Johnson, Lockheed's Vice President med ledelsen af afdelingen for undersøgelser, afprøvninger og videreudviklinger siger her et par ord om F-104, for hvilken han har det konstruktionsmæssige ansvar.

„Dette fartøj repræsenterer udviklingen af bogstavelig talt tusinder af detaille-studier, tunnelmålinger, flyvestudier med eksperimentale fartøjer som f. eks. XF-90, og prøver ved store machtal med raketdrevne vingemodeller. Fartøjet repræsenterer essensen af den bedste konstruktionskendskab, som blev tilgængelig via disse undersøgelser."

Lockheed ønskede ikke at fremstille en skrap jager, som krævede store ydelser af piloten. De ønskede ikke at fremstille et fartøj, som skulle tage vejret fra kamppiloterne. De ønskede at bygge et fartøj, som passede piloten, et fartøj, som nemt underlagde sig pilotens kontrol. Og det er lykkedes.

Piloten passer ind i fartøjet. Det er nemlig syet til ham. Han har følelsen af, at alt er anbragt, kun med det formål for øje, at gøre flyvningen behagelig for ham. Udsigten er overvældende god, og alle håndtag er nemme at nå, og ikke mindst vigtigt anbragt overskueligt. Der er intet virvar af instrumenter i fartøjet. Alt er simpelt og nemt.

F-104 er bygget efter princippet — "Jo færre kontakter, jo færre instrumentskiver, og jo færre håndtag, desto mindre mulighed for piloten til at gøre fejltagelser.

F. eks. cockpit-varmen reguleres ved at piloten før start indstiller en måler. Og derefter glemmer han alt om den. Brændstoftilførelsen er ganske af samme system som i et almindeligt automobil, medmindre der medføres ekstra tanke. I så fald er der een kontakt, som skal bevæges. Alle disse småting, er ting, som tæller.

F-104 er et underligt fartøj, hvad angår udseendet. — Man bør dog vende sig til det. Thi det er

AARHUS NY TØMMERGAARD A/S

S. Buchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 Ballerup

DURST
Forstørrelsesapparater

P. J. Schmidt
VOJENS
BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 41 226

HENRIK SØRENSEN
Jomfrusti 1 . Haderslev

blot det første i en ny epoke indenfor flyvningens tidsalder. Der vil komme flere af lignende udseende. Menneskene bestemmer idag ikke hvorledes fartøjerne skal se ud. Aerodynamiken og thermodynamikken bestemmer udseendet.

Kontrolmuligheden i F-104 er noget ganske enestående fint. Alt er så behageligt og fint afbalanceret, som var det et lille schweizerurværk, det drejer sig om. Selv urolig luft kompenserer kontrollen automatisk for. Det menes, at Lockheed med *sit* „hydraulic powered flight controls system" er verdens førende flyvemaskinefabrik på dette område.

Selvom fartøjets fart er ultra høj, er der ingen vanskeligheder ved flyvningen. Landingshastigheden er omkring 135-150 knots. Hvilken er en meget almindelig hastighed for serieproducerede jetfartøjer. F-104 går gerne ind til landingen med en fart på 200 knots. Den bruger ca. 2000 m startbane.

At disse sidst nævnte tal ikke er højere, skyldes udelukkende, at man har konstrueret F-104 som et meget let, men tillige usandsynligt stærk fartøj.

F-104 har meget små vinger. Dette er til dels grundet fartøjets ringe vægt, og til dels det faktum, at vingerne er overordentlige stærke. Een kvadratfod er beregnet at kunne bære over een ton dynamisk vægt.

Nogle mener, at F-104 er for lille et fartøj. Det er ikke stort, men det er kraftigt. Dets opgave er at kæmpe, og F-104 kan kæmpe. Den 44. magnum kanon, som det er udstyret med, er et lille våben. Dog skyder den uden vanskelighed tværs gennem motorblokken på et automobil. Og fartøjet er lige anvendelig i air-to-air-missioner som i air-to-ground-missioner.

Et eksempel på den lethed, hvormed man flyver dette fartøj, er følgende: En specialist i luftfartøjers kontrolkarakteristika prøvefløj F-104. Han gik bl. a. op til en højde af 45.000 fod og satte planet ind i et dyk. Derefter slap han grejerne. Fartøjet gennembrød lydmuren og fortsatte langt over mach 1 uden at piloten foretog sig noget.

Han ville prøve, hvor langt han kunne gå uden at gribe ind. Først da jorden var så nær, at dette tvang ham til indgriben, rettede han fartøjet op, og uden mindste vanskelighed lystrede det ham. Han fortalte derefter, at han havde følt det ganske på samme måde, som når han kørte ned med en hurtig elevator. Intet ubehag, ingen rystelser, ingen vaklen i planets bane. Det er en fornøjelse at flyve i F-104.

Sikkerheden ved flyvning i dette fartøj er overordentlig stor. Der er f. eks. to fuldstændigt adskilte hydrauliske systemer. Og hvis disse begge skulle falde ud i tilfælde af motorvanskeligheder, så er der stadig en nødpumpe og generator, en ramluftturbine, som er fuldstændig uafhængig af motoren. Selvom motoren falder ud, er den i stand til at løbe så hurtigt rundt, grundet luftstrømmen igennem indtaget, at den kan trække alle pumper. Og planernes lidenhed til trods, er der allerede ved prøveflyvninger svævefløjet 50 sømil med fartøjet fra ca. 45.000 og til landingsbanen i højde nul. Glide ratio regnes 10 til 1.

Landingsstellet er fantastisk. Det falder frit ned og låser i løbet af tre til fire sekunder. Således behøver piloten ikke at sætte landingsstellet ud, før han er sikker på, at landingen lykkes ham.

Summerer man alt op, kommer man til det resultat, at F-104 er det bedste fartøj til kampbrug, som endnu er bygget. Bl. a. skyldes dette, at enhver jagerpilot vil finde overgangen til dette fra et hvilket som helst andet fartøj overordentlig nemt. Med F-104 er dagen i morgen blevet til dagen i dag.

K I M.

NYT *fra flyvestationerne ...*

Flyvevåbnets chef generalløjtnant Tage Andersen

Den 14. februar fik chefen, general Tage Andersen, ved en reception i Kgl. Dansk Aeroklub, overrakt flyver-ærespokalen for 1956. Den smukke vandrepokal indstiftedes i 1948 af pressens luftfartsmedarbejdere og er i de foregående år tildelt kaptajn J. Foltmann, ingeniør Per Kampmann, general C. C. Førslev, direktør V. Kramme, ingeniør K. Zeuthen, kaptajn P. Jensen, SAS. Hs. kgl. højhed prins Axel, redaktør Povl Westphall, Berlingske Tidende og sidste år direktør V. J. Rasmussen, SAS.

*

Forsvarets velfærdstjeneste er begyndt udgivelsen af en smuk lille publikation under navnet „KONTAKT OG VELFÆRD". Det er bladets opgave at være bindeled mellem velfærdstjenestens hovedkontor (Vestergade 27, København) og det personel, der ude ved afdelingerne, har velfærdsmæssige opgaver at løse.

I det første nummer fortæller „Kontakt og Velfærd"" bl. a. om en række folketingsmedlemmers besøg på flyvestation Karup, hvor chefen for flyvertaktisk kommando, general K. Ramberg, orienterede de besøgende om en række spørgsmål, så som flyvevåbnets styrke, flyvesikkerhed, værnets forhold til offentligheden m. m.

Folketingsmændene udtalte deres tilfredshed

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N

V. LØWENER

Værktøj, stål- og maskinforretning

Vesterbrogade 9 B . C. 7885

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

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.

LEMVIGH-MÜLLER & MUNCK A/S

* JERN - STÅL - CEMENT - LECA *

KØBENHAVN AARHUS

med redegørelsen, ikke mindst ud fra den betragtning, at de ofte ved møder ude i landet, hvor forsvarspolitiske spørgsmål blev taget op til debat, måtte høre kritiske bemærkninger om flyvevåbnet. Folketingsmændene udtalte videre, at de efter besøget på Karup følte sig væsentlig bedre rustet til at imødegå eventuel kritik, ligesom man erklærede sig villig til at benytte den viden, man nu havde erhvervet, i den offentlige debat.

Vi kan kun give velfærdsbladet ret i påstanden om, at et effektivt kontakt- og oplysningsarbejde er et af de vigtigste midler til at bringe forsvarsdiskussionen op på et sagligt plan.

*

Personel fra USAF, der er stationeret på baser i England, har indsamlet mere end en halv million kroner til et nyt orgel i St. Clement Danes kirke i London.

Orglet skal stå som et mindesmærke for de amerikanske piloter og besætningsmedlemmer, der satte livet til under sidste verdenskrig. Selve kirken, der blev ødelagt under slaget om England, er ved at blive genopbygget, og vil komme til at stå i den nette sum af 5 mill. danske kroner. Danske kredse i England har bidraget med 60.000 kr.

*

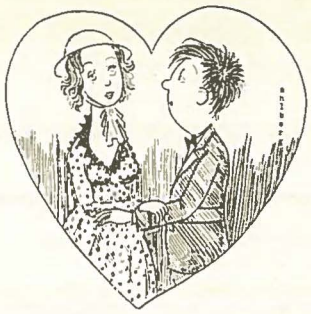
Der er al mulig grund til at ønske kaptajn J. V. Seebach Rasmussen fra forsvarets intendanturkorps til lykke. Kaptajnen er blevet udnævnt til oberstløjtnant, og er fortsat til rådighed for flyverstaben.

*

Det er måske noget sent at nævne det, men det fortjener at komme til kundskab. Juleaften fik al tilstedeværende mandskab på FSN Værløse hver en lommekniv af sølv med en forgyldt flyvervinge. Det var en smuk gave, der vakte al mulig anerkendelse. Gaven blev betalt af stationens udsalgs overskud. Dette i forbindelse med et meget heldigt indkøb af knivene muliggjorde aktionen.

*

Oberstløjtnant V. Holm ved flyverstaben, er blevet udpeget til lærer i luftkrigslære ved forsvarsakademiets telegrafkursus.



Tillykke.

Frøken Birgitte Messerschmidt er blevet viet til flyverløjtnant I Flemming Petersen, Jonstrup.

*

Frøken Jytte Jacobsen har giftet sig med flyverløjtnant Niels Voetmann, Ålborg.

Billedet viser frk. Aase Søndergaard efter vielsen med flyverløjtnant Egon Leth, FSN, Ålborg

*

Flyverløjtnant I (R) Kaj Christiansen, flyverdetachement 502, har forladt flyvevåbnet og dermed opsagt sin kontrakt om fuld vedvarende tjeneste.

(Fortsat fra side 19)

fra enten luftbasen Cold Bay på den sydlige spids af Alaskas fastland eller lufthavnene Adak og Shemya i Aleuterne. Adak og Shemya er ca. halvvejen til Japan.

Tre store lufthavne ligger omkring Tokio og kan tage de store DC-7C maskiner, hvis landing i Haneda lufthavn ved Tokio er umulig. De tre lufthavne er: Nagoya og Fukuoka vest for Tokio og Misawa øst for den japanske hovedstad.

DER SKER NOGET.

Fra den 15. februar er Oberstløjtnanterne i flyvevåbnet *H. Valentiner,* chef for flyverstabens P-afdeling, og *H. Christensen,* chef for flyverstabens materialafdeling, udnævnt til oberster.

Kaptainerne *E. Rostrup* ved træningskommandoen, *A. K. Hovgaard* og *E. P. Willumsen* ved flyverstaben, udnævnt til oberstløjtnanter.

Fra samme dato er kaptainløjtnanterne

J. Fals Jørgensen,	*B. E. Amled,*
B. K. Weng,	*J. A. Termøhlen,*
F. Tingleff,	*T. H. Petersen,*
S. Thorkildsen,	*L. Volmer Hansen,*
F. Kofoed-Jensen,	*C. J. Djørup,*
N. Bendix Sejr,	*F. Koch,*
K. Bendix Sørensen,	*E. Borreby,*
H. Høy-Hansen,	*V. Eggers,*

alle udnævnt til kaptainer, må „Flyvevåbnet" have lov til at bringe sin lykønskning.

Desuden er flyverløjtnanterne af 1ste grad

A. C. Larsen,	*G. Jensen,*
M. V. Hansen,	*K. Petersen-Thestrup,*
D. E. Thestrup,	*O. Sørensen,*
K. Abildskov,	*J. Høg Jensen*
P. D. Jørgensen,	*J. P. Fensholt Clemmesen*
J. Aagaard,	*I. Helleskov Jensen*
E. Schneider,	

udnævnt til kaptainløjtnanter — til lykke.

Endelig er ikke mindre end 35 piloter udnævnt fra Fl II til Fl I.

PATENT ANMELDT.

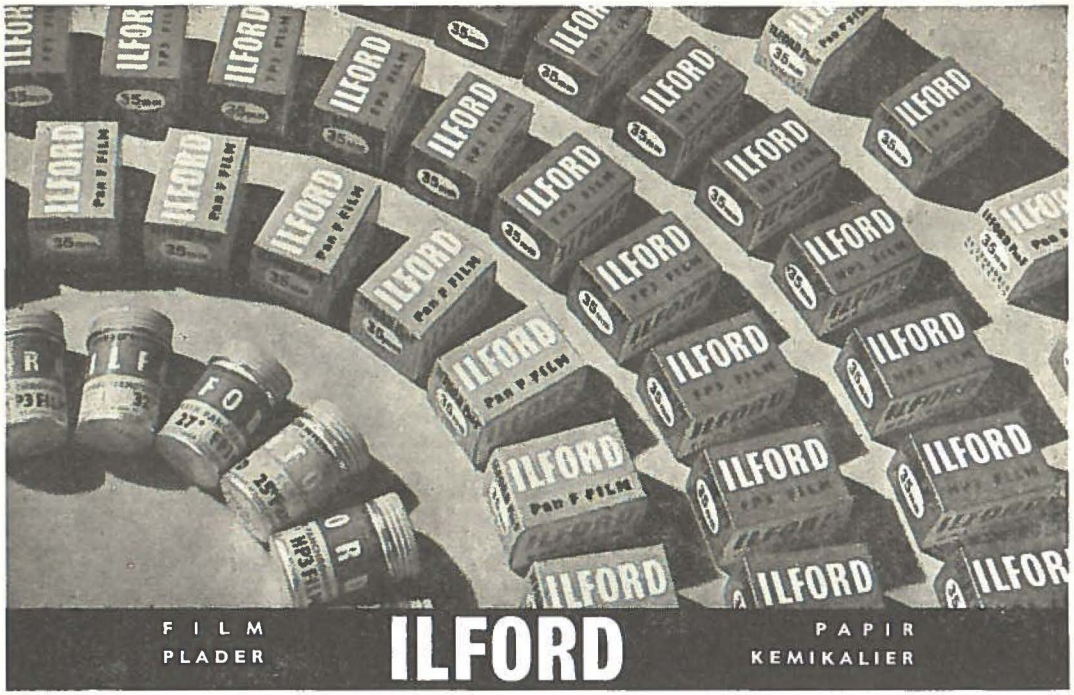
Vi gør stadig fremskridt i FLYVEMATERIEL TJENESTE. Som et led i vore rationaliseringsforanstaltninger for at dæmme op for den stadigt voksende administration har vi her i staben indført udvidet brug af gummistempler, således at hver stabsofficer nu er i besiddelse af et antal stempler med tilhørende sværtepuder. Disse stempler dækker de i skrivelserne mest benyttede vendinger, og ideen har vist sig at være så frugtbringende, at vi endog påtænker at udlevere „trykkeri" med alle bogstaver i gummityper. Vi mener dermed at kunne spare såvel skrivemaskiner som dito damer og derved hjælpe staten i sparebestræbelserne.

O. Potte,

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

MARTS 1957



AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN F

FLYVEVÅBNET

MARTS 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Verdens første jet
— Die Luftwaffe
— Jordforsvar
— Israel
— Spionage
— USA-gave
— 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. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

GAZA —

Chefredaktør Eigil Steinmetz

Danske soldater af FN-styrken er rykket ind i Gaza, — et område så stort som Nordsjælland, men med verdenshistorisk betydning. Dette er ikke en løsning på Mellemøstens problemer, men et skridt frem imod løsningen. Det er en indrykning, der foregår under FNs banner, — men faktisk i modstrid med FNs oprindelige hensigter.

Israel, der efter fire måneder trak sine styrker tilbage, gjorde det i erkendelse af at have opnået så meget, som under de forhåndenværende omstændigheder muligt, — ikke militært ,men politisk. Ved FN-styrkens indrykning i Gaza demonstreres på en gang verdensorganisationens positive gevinst af Mellemøsten: Der er skabt det magtinstrument, en international hær, man gennem år uden resultat havde diskuteret i FN. — men samtidig FNs iøjnefaldende mangler som internationalt instrument til opretholdelse af fred og sikkerhed.

FN kan — hvis vel at mærke de implicerede medlemmer retter sig efter resolutionerne, — standse en krig. Det skete i tilfældet Ægypten. Men FN kan ikke selv skabe en fred, hvis diskussionen om denne først forvilder sig ind i den magtpolitik, der udfolder sig i FN-galshuset på Manhattan. Når FN-styrkerne befinder sig i Gaza, er de der ikke i første række, fordi FN har truffet beslutning derom gennem afstemning eller moden overvejelse, men fordi Israel i løbet af de sidste uger formåede at mobilisere store dele af verdensmoralen, derunder også moralen i USA og langt ind i Eisenhowers eget republikanske parti, og selve problemet løftedes op over afstemningerne og korridorpolitiken i FN.

*

Israel, hvis lille hær på få dage militært var ved at vælte Nassers regime og forsvar over ende, standsedes som England-Frankrig umiddelbart før den totale militære sejr, af FNs fordommelse. Dermed blev Nassers militære nederlag forvandlet til hans politiske sejr, — men derfor blev hans sag ikke retfærdiggjort eller hans årgamle forsyndelser (derunder en af FN tidligere fordømt blokade af Israel), glemt. Israel fastholdt, at den sikkerhed, der havde været dets eneste krigsmål, måtte garanteres, og dette betød, at Gaza hvorfra de ægyptiske dødspatruljeangreb var udgået de sid-

ste år, og den kyststrimmel langs Gaza-bugten, hvorfra ægyptiske batterier havde blokeret Israels søhandel, måtte fravristes Ægypten. Det sker nu. Præsident Eisenhower stillede sig bag FNs principielt uangribelige standpunkt, at en angriber ikke kan og bør stille betingelser for opgivelse af erobret land, men måtte efterhånden bøje sig for det praktiske i kravet om at skabe forudsætning for en varig fredsordning i Mellemøsten. Derfor rykkede FN-tropperne ind i Gaza og derfor skal den frie sejlads på Akaba garanteres gennem overenskomst mellem alle søfarende nationer.

Mellemøstkrisen fortsætter — idet FN-besættelsen af Gaza ikke er løsning i sig selv og garantier for Akaba-sejladsen kun er et middel, ikke et mål. Og den foruroligende følelse af, at FN bygger på en dobbeltmoral og hylder det princip, at der gælder én ret for små nationer som Israel og en anden for store som Sovjetrusland og Indien, bliver tilbage. Ungarn og Kashmir må fortsat tynge på den internationale samvittighed, og man har ikke ført effektivt bevis mod den belgiske udenrigsminister Spaaks ord om at FN tillader alt undtagen krig, derunder infiltration, trusler, blokade og terror.Mellemøstkrisen er derfor nu mere end nogensinde en krise for FN.

Denne krises baggrund skal søges i selve verdensorganisationens struktur. Oprindelig skabtes FN på den kortsynede opfattelse af, at de allierede fra den 2. verdenskrig ville forblive allierede og derfor lagdes den afgørende og udøvende magt i Sikkerhedsrådets hånd, hvor sovjetrussiske veto'er en masse gennem årene umuliggjorde al handlingsfrihed. I de sidste par år og navnlig under dobbeltkrisen Ægypten-Ungarn er magten gledet over til generalforsamlingen, men er også derved blevet forflygtiget. I den forståelige bestræbelse på at gøre FN så universel som muligt, har man set vort fra de enkelte medlemsstaters kvalifikationer og kun set på kvantiteten. Der er i dag i FN 80 medlemmer, — hvoraf overordentlig mange bl. a. ved at overtræde de mest elementære bestemmelser i selve FN-chartaet aldrig burde været tildelt medlemsskab. Nye medlemmer står foran optagelse, derunder Afrikastaten Ghana og Sydkorea.

Dette betyder, at magtbalancen inden for FN er forskubbet, og at den stærkeste blok i dag udgøres af de asiatisk-afrikanske nationer, der som den franske resolutions aristokater intet har glemt og intet har lært i deres had mod de gamle imperiemagter. Kommer man ind i FNs mødesal, opdager man i dag, at de hvide delegerede er i mindretal. Den asiatisk-afrikanske blok kan når som helst sammen med den sovjetrussiske mobilisere det to trediedels flertal, der kan gennemføre eller standse enhver FN-beslutning. Når USA stemmer sammen med disse to blokke, som ved fordømmelsen af den britisk-fransk-israelske aktion mod Ægypten, kan resolutionen vedtages, men omvendt vil en fordømmelse af Ægypten — hvis dette land fortsat forsinker rydningen af Suez eller begår nye angreb på Israel, aldrig kunne få den nødvendige to trediedels majoritet. Præsident Eisenhower indså dette før nogen anden og i erkendelse af det ændrede magtforhold har han politisk gjort alt for at vinde de nye asiatisk-afrikanske nationer — eller i hvert fald nogle af dem — for den frie verdens politik, samtidig med, at han militært gennem sin Eisenhowerdoktrin (og tilstedeværelsen af alle tiders største amerikanske flåde, den sjette, i Middelhavet) søger at udfylde det militære og politiske tomrum, Mellemøsten fortsat udgør.

*

Bag denne politik ligger erkendelsen af, at FN endnu ikke har militær magt og politisk agt til at opfylde sin bestemmelse som garant for verdensfreden. Den midlertidige Mellemøst-løsning, symboliseret ved begreberne Gaza og Akaba, er kun skabt ved at mobilisere en international moral uden om FN og stille en militærmagt, nemlig USAs egne, midler bag de beslutninger, man har truffet. Mellemøstkrisen er derfor fortsat en krise for det FN, der står ved en skillevej. FN må, hvis den skal kunne bekende sig til de principper, der er dens fundament, og øve den praktiske politik, der må være dens fremtid, ændre sin struktur. Den kan ikke leve videre som et instrument for visse blokkes magtpolitik. Den kan ikke længe overleve følelsen af, at den hylder en dobbeltmoral.

Eigil Steinmetz.

H. M. KONG FREDERIK IX

fyldte 58 år den 11. marts

(Elfelt fot.)

Tyskerne konstruerede

VERDENS FØRSTE JET . . .

Af redaktør Preben Eriksen

Oberst Steinhoff

Næsten for 12 år siden, nogle dage efter den tyske kapitulation, kom to jetfly med de tyske swastikamærker hylende ind over Kastrup og landede. Ud fra den ene kravlede den tyske indflyver kapitän Heinz Miersch og piloten i den anden maskine var commander E. M. Brown fra den britiske flådes flyvevåben. Han var på vej til Englands videnskabelige flyvecenter Farnborough, hvor RAFs eksperter skulle se lidt nærmere på de tyske jetmaskiner, som Brown havde fundet på Solaflyvepladsen i Norge.

Brown fløj i små etapper via Danmark og engelsk erobrede flyvepladser i Tyskland, idet han ikke turde stole på kapitän Miersch, og i Kastrup fik den tyske kaptajn en ny ration brændstof på sin maskine, så han kunne flyve til den nærmeste base — men heller ikke meget længere.

Først nu er historien om, hvordan det lykkedes commander Brown at få de to maskiner fløjet hjem til England med fingeren på aftrækkeren, i fald tyskeren, der fløj foran ham skulle lave numre, kommet frem. Flyvemaskinerne var af typen Arado 234 B og det viste sig, at der var af langt mere moderne konstruktion end englænderne havde drømt om. Commander Brown fløj derefter mellem halvtreds og hundrede tyske jetfly af forskellige typer hjem til England på samme måde.

Historien er paradoksal netop i disse måneder, hvor Tysklands nye forsvar er ved at blive en realitet — herunder også opbygningen af et jetluftvåben, der vil blive Europas mest moderne.

Flere af de folk, der var med til at skabe historiens første jeteskadriller, er nu med i opbygningen af dette nye tyske flyvevåben.

Rundt på tyske flyvepladser fandt de allierede under deres fremrykning konstruktioner, der var deres egne jetkonstruktioner langt overlegne. Desværre var nogle af de bedste allerede faldet i russiske hænder — og ligeledes nogle af Tysklands dygtigste flyvemaskinkonstruktører, hvilket har givet så håndgribeligt udtryk senere i en række russiske konstruktioner, hvori man genfinder typiske tyske træk.

Det drejer sig bl. a. om eksperter fra Junkerværkerne og Aradoværkerne, der ligger i Østzonen. MIG-15 er en typisk videreførelse af visse tyske planer, som russerne erobrede.

Set fra et flyvehistorisk synspunkt er dette tyske flyvekapitel interessant. Professor Ernst Heinkel havde allerede i 1938 konstrueret verdens første jetmaskine, men Hitler og Göring troede ikke på jet — Hitler var sikker på en hurtig afgørelse og udsatte jetkonstruktionerne — dem blev der ikke brug for, mente han, Heinkel og Messerschmidt præsenterede den på et vist tidspunkt mest avancerede jetmaskine for Hitler og de tyske generaler, og hvis det ikke havde været for amatørstrategen Hitler, ville tyskerne i sommeren 1943 kunne have sat de første jetjagereskadriller ind mod de tiltagende dagbombninger. Hvad dette havde betydet for krigens varighed kan man sige sig selv.

Men da Hitler så Me-262's hastighed og manøvreevne, der helt tog pusten fra tilskuerne den dag i 1942 på en sydtysk flyveplads, skreg han:

„Jeg beordrer denne omkonstrueret til en blitzbomber. Londonerne skal atter få Tysklands knyttede næve at føle".

Dermed var Me-262 „Sturmvogel"s skæbne afgjort. Omkonstruktionen til bombemaskine varede to år og resultatet blev aldrig særlig godt.

Efter lange forhandlinger havde det tyske luftvåben dog held til at få smuglet et par serier af „Sturmvogel" igennem og i sommeren 1944 blev der dannet en lille eksperimentenhed, som i løbet af to måneder viste forbløffende resultater. Den skød 60 allierede bombemaskiner ned — deriblandt mange af de hurtige Mosquitomaskiner. Oberst Johannes Steinhoff, der nu sidder i det nye tyske luftvåbens stab i Bonn, blev verdens første chef for en virkelig jetkampeskadrille sammensat af Me-162 maskiner.

Steinhoff bliver sandsynligvis inden længe udnævnt til chef for det nye tyske luftvåbens jagerkommando.

Når man ved hvad luftoverlegenhed og bombning af de store tyske industricentre betød for de allierede, kan man vel sige sig selv, hvad det ville have betydet med hensyn til at trække krigen i langdrag, om tyskerne havde blot en halv snes af disse jeteskadriller. Den ene man havde, skød på en dag 48 amerikanske bombemaskiner ned.

„It's like coming into hell" rapporterede en af de få amerikanske bombeflyvere, der slap hjem igen dag, til sin chef. Et par måneder senere blev såvel Steinhoff som general Galland — af de engelske jagerflyvere berømmet som en af verdens bedste kamppiloter — fjernet fra deres poster. Man tvivlede om deres loyalitet og havde mistanke om, at de havde forbindelse med tyske modstandskredse.

Det blev dog i begyndelsen af 1945 betydet dem, at de skulle fortsætte deres tjeneste i luftvåbnet. På dette tidspunkt var klokken ved at falde i slag for det tredie rige, men i disse få uger indtil omkring 1. maj havde en lille tysk jetenhed forbløffende resultater. Det var „kampgruppe 44 „Galland", som nu nævnes som det tyske luftvåbens kommende chef — havde dannet.

Den bestod af 2 tyske veteranpiloter med jeterfaringer — og med den indførte Galland og hans næstkommanderende Steinhoff en kampmetode, som amerikanerne efter den tyske kapitulation begyndte at bruge mod japanerne. Under hver vinge på jagerne anbragtes 24 raketter. Når maskinen fra god højde så de amerikanske bombearmadaer komme ind over Tyskland, dykkede de bagfra ned mod dem og fyrede en sværm raketter af. Resultatet var overvældende. Me-262 fløj over 800 km i timen — en fantastisk fart på dette tidspunkt. Den var faktisk urørlig og kunne holde sig i luften i en halvanden time i seks kilometers højde.

Men der var andre vanskeligheder, nemlig brændstof og reservedele — og efterhånden var kun få jetmaskiner operative. Steinhoff fløj sin sidste tur den 27. april 1945 — og styrtede ned, fordi turbinerne i hans jet brændte sammen. Han reddede livet, men stærke forbrændinger kostede ham to år på hospitalet.

Me-262 var en af Tysklands overraskende flyvemaskine-frembringelser i slutningen af den anden verdenskrig. Ligeså revolutionerende var Me-163 Komet, mærkelig nok konstrueret af svæveplanseksperten professor Lippisch. Den var den første jager i verden, der nåede en hastighed af over 1000 km i timen. Den var udstyret med raketturbiner fra de berømte Weltherværker, der nu er i russernes hænder og som man mener laver raketmotorer til det russiske flyvevåben.

Denne type var den hurtigste jetmaskine brugt

VIRGINIA ROSE

Poul Petersen . Tobaksfabrikker
HORSENS

under den anden verdenskrig og de principper, som tyskerne her bragte til anvendelse, er bl. a. blevet overtaget af franskmændene i nogle bemærkelsesværdige nye konstruktioner, som man venter sig meget af — ligesom den svenske „Draken" synes tysk inspireret. Me-163 „smed" simpelhen understellet af efter starten og landede senere på en „skinne" under maven — ligesom på et svæveplan. Den er et af de luftfartøjer, som man mener russerne har videreudviklet.

Det nye tyske luftvåben, der for en stor del kommer til at arbejde sammen med det danske flyvevåben og det engelske 2. taktiske hovedkvarter i Tyskland, kommer til at bestå af noget over 1500 maskiner, og tyskerne har foreløbig bestilt nogle eskadriller Supersabre.

En ny tysk flyveindustri? — Den er begyndt at røre på sig. Professor Ernst Heinkel, Willy Messerschmidt og Arados chefkonstruktør, professor, dr. techn. Blume, der er flyttet til Vesttyskland, samt ledende folk fra den tidligere Dornierkoncern har været samlet og synes at planlægge en ny flyvemaskineindustri. Et andet tegn er det måske, at dr. Kurt Tank, der flygtede fra Østzonen via Danmark til Argentina, er kommet hjem. I Argentina fremstillede han jageren „Puliqui", der er fuldt på højde med tilsvarende engelske og amerikanske fly. *Preben Eriksen.*

Die LUFTWAFFE

Vi bringer et interview, som 1st. Lt. Jerry Wilson fra the 86th Fighter Interceptor Wing i Europa har haft med ministeren for det nye tyske flyvevåben, hr. Werner Panitzki, Bonn.

LUFTWAFFE

Vesttysklands „Pentagon", forsvarsministeriet, har til huse i en kvadratisk, gråbrun bygning midt i Bonns hjerte. Ingen vajende standarter eller hæleklappende vagter fortæller den besøgende, at der foregår noget særligt bag disse mure.

I dag er det endnu de voksende tyske styrkers skæbne at være under kommando af såvel civile som militære eksperter, der arbejder hånd i hånd med personel fra Shape og medlemmer af den amerikanske planlægningsgruppe.

Civile tyskere, iøvrigt mange af dem forhenværende officerer fra den anden verdenskrig, har gjort forarbejdet til genopbygningen af den kommende hær, flåde og flyvevåben under nøje kontrol af en fri, demokratisk tysk regering.

Luftwaffe, engang et hadet navn, der i millioner af europæeres hjerter genkalder erindringen om død og terror, er endnu i sin vorden. Den mand, der trækker i trådene, og hvem man har betroet løsningen af denne yderst delikate opgave, er hr. Werner Panitzki.

Werner Panitzki er en ung mand, 45 år, og er af den vesttyske regering udset til minister for de vesttyske væbnede styrker i luften. Han er tidligere bomberpilot, så dan praktiske side af sagen er ham ikke ukendt. På et tidspunkt under krigen tjenestegjorde han i Görings stab.

Hans job kan sammenlignes med den danske forsvarsministers eller den amerikanske kommitterede for US Airforce, mr. Donald A. Quarles. Men medens såvel det danske som det amerikanske flyvevåben er en realitet, eksisterer herrn Panitzki's endnu hovedsageligt på papiret. US Airforce hører til et af verdens mest moderne flyvevåben, og er et udmærket forbillede og grundlag for minister Panitzki i genopbygningens første faser. Selv om den tyske regering er vel vidende om den amerikanske produktions enorme kapacitet, og USA's ønsker om dannelsen af et virkeligt effektivt vesteuropæisk forsvar, føler Werner Panitzki sig ikke særlig forhåbningsfuld med hensyn til sine tanker om, at luftfartøjer som F-100 og F-102 må blive grundstammen i det nye tyske flyvevåben. Man er i Bonn tilbøjelig til at regne med, at F-86 F og F-86 D vil blive de typer, hvorfra videreudviklingen vil ske.

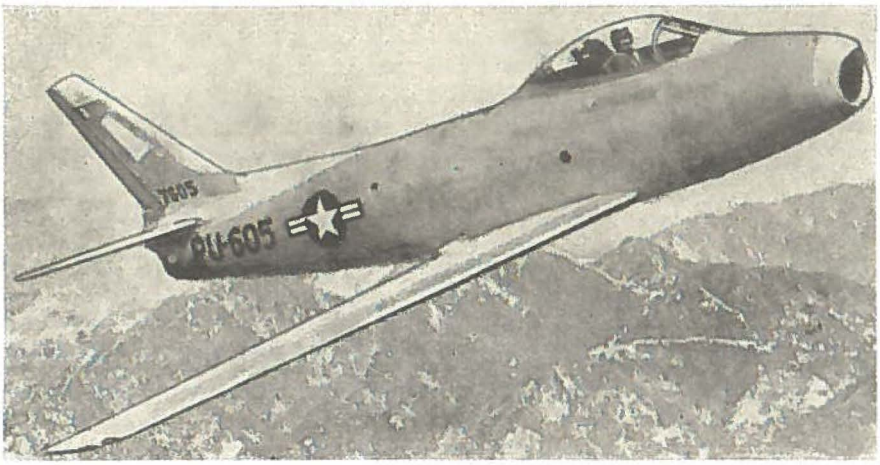
Guided missiles? „Vel næppe endnu", mener den tyske minister. „Vore egne forskere på dette

Militær
og civil skoleflyvemaskine
i 15 lande
SAAB 91 SAFIR
SAAB
SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET · LINKÖPING · SVERIGE

område vil arbejde i trit med de øvrige vestmagters. De vil så hurtigt som muligt blive delagtiggjort i udviklingen på dette fantastisk vigtige og afgørende område. Men de fleste af vore ypperste videnskabsmænd opholder sig i udlandet". Werner Panitzki tænker her på Rusland, Frankrig og De Forenede Stater. „Skal vi arbejde selvstændigt, må vi nødvendigvis have dem hjem igen."

Minister Panitzki er tilsyneladende fuldt fortrolig med den amerikanske terminologi, da han udtaler: „Vi skal intet SAC (Strategic Air Command, strategisk flyvevåben) have, blot en taktisk luftstyrke." „Ifølge Paris-aftalen fra sommeren 1955 må Vesttyskland endnu ikke have hverken atomvåben eller langtrækkende strategiske bombere."

„Når opbygningen er tilendebragt, vil Vesttysklands luftstyrke stå som NATO's avantgarde i Europa. Skulle det forfærdelige ske, at krigen kom til os, vil vor opgave blive førstehånds interceptions af de fjendtlige bombere." Til denne opgave ønsker eks-piloten, ministeren W. Panitzki, som han siger: „Ganske andre typer jagere, endog forskellig fra, den iøvrigt udmærkede, F-86 D på Landstuhl." Han fortsætter: „Store luftfartøjer er nødvendige for amerikanerne. Vi må have dem hurtigere, udstyret med radar og air-to-air raketter. Manøvredygtige i 60.000 fod og i stand til at climbe i løbet af tre minutter." Minister Panitzki tilføjer: „En speed på mach 1,8 til mach 2,0 er absolut en nødvendighed." Hvem mon vil opfylde disse vanskelige ønsker? „Vi må håbe, at vore egne eksperter vil vise sig duelige nok til at imødekomme kravene, men måske ligger løsningen endnu adskillige år fremme." „Tyske videnskabsmænd må gøre et stykke arbejde for at bringe luftfartøjernes ydeevne yderligere et stykke fremad. Det nytter ikke at køre rundt i en cirkel med hvad vi allerede ved. Udviklingen må ske fra det mest fremskredne punkt og derefter fortsætte."



Tyske piloter træner med amerikanske F-86

Også med hensynet til problemet baser og stationering har de tyske planlæggere i sinde at foreslå noget nyt. Af bitter erfaring ved de, hvorledes det er med de store måls sårbarhed. Panitzki's kongstanke er derfor at udbygge et omspændende net af små flyvestationer, kun bemandet med en enkelt eskadrille. Man mener, at store militære anlæg og installationer med lange cementerede startbaner og run-ways hører fortiden til. Man er overbevist om, at eskadrillebaser og take off og landingsstrimler med græs er svaret herpå. Egentlig er det vel nærliggende at tro, at det tyske flyvevåbens minister i virkeligheden omgås med tanker om luftfartøjer med vertikal start og landing.

Teknikere, der er af vital betydning i ethvert moderne luftvåben, og mere og mere bliver det, er måske i Tyskland et endnu større problem, end hos de øvrige vestmagter. Hr. Panitzki fortæller, „at der naturligvis blev uddannet en masse under verdenskrig nr. 2, men de er nu civile, og

de fleste af dem sidder sandsynligvis i udmærkede stillinger. Vil vi have dem tilbage, må vi betale dem en indtægt, der står i relation til deres nuværende. Iøvrigt er der nu gået 12 år, og disse folk har al den tid været uden berøring med militære maskiner, og navnlig er deres experience på jet kun ringe." „Konkurrencen med de allerede eksisterende civile luftfartsselskaber vil yderligere være en årsag til at belaste dette forhold."

„Spørgsmålet om piloter byder så nogenlunde på de samme problemer." „Af den gamle kerne har langt de fleste været fra flyvning i mere end 10 år. Det bedste, der kan gøres, er at søge at udnytte deres tidligere erfaringer som wings- og eskadrillechefer. Her er forholdet imidlertid det samme som med teknikerne, mon ikke også de vil være utilbøjelige til at forlade deres gode civile jobs. Heldigvis er der åbnet mulighed for hvervning af unge til uddannelse og tjeneste som piloter, og navnlig er det opmuntrende, at vi på forhånd ligger inde med ikke så få ansøgninger." Når en ung mand søger ind til os med uddannelse som pilot for øje, må han binde sig til mindst 8 års tjeneste, ellers ville det simpelthen blive for kostbart at gennemføre programmet." Minister Panitzki håber at kunne holde på sine folk adskilligt længere, thi, som han udtaler: „De, der kommer og gennemfører træningen, vil sikkert søge at skabe sig en officerskarriere."

En kontrakt på 4½ år er minimum for det tyske luftvåbens teknikere. Uddannelsen er allerede så småt begyndt, for teknikernes vedkommende foregår det på Kaufbeuren, medens piloterne sendes til Fürstenfeldbrück (Fürsty) og Landsberg.

Opbygningen af det tyske flyvevåben foregår i det bedste samarbejde med de vestallierede. Panitzki anser kammeratskabet for afgørende i arbejdets daglige rutine. Så godt som enhver dag har han møder med den amerikanske planlægningsgruppe i Europa. W. P. giver udtryk for, at de bånd, der er knyttet i opbygningens første tid, ikke alene må bestå, men yderligere styrkes i tiden fremover.

„Europas luftforsvar kan kun komme op på mærkerne ved forenede anstrengelser", siger den tyske airforce-minister alvorligt. „Denne nationalisme... det vil være det rene selvmord for det enkelte land, at gå sine egne veje." „På tværs af grænserne må enhver kunne indse, at det land, der brød ud, ville være langt ringere stillet. Werner Panitzki fremhæver værdien, og den vestlige verdens enorme fordel af det gnidningsløse samarbejde på alle områder, det være sig organisation, træning, øvelser, udstyr og ledelse."

I Bonn er man ikke ganske tilfreds, man kender ikke rigtig fremtiden, udviklingen forekommer noget svævende — når det drejer sig om luftfartøjer, er man f. eks. afhængig af De forenede Stater, men minister Panitzki udtrykker sig således: „Jeg har tillid til, at man inden længe vil indse, at det er nødvendigt med en *uafhængig tysk industri.* Ministeren håber på, at NATO inden for en overskuelig fremtid vil blive udbygget med *et hurtigt, let og veluddannet taktisk flyvevåben, fløjet og vedligeholdt af tyske piloter, officerer og airmen, konstrueret og bygget af tyske videnskabsmænd.*

Hvilken betydning vil det nye *luftwaffe* have? Werner Panitzki svarer med fast overbevisning: „Det vil være en bydende nødvendighed for at bevare den vestlige verdens frihed i de næste 100 år."

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.

Jordforsvar af flyvestationer —

hvordan?

Stort set er der to muligheder, når talen er om organisation af et jordforsvar af flyvestationer o. lg.: a) enten ved hjælp af infanteristyrker organisatorisk tilhørende flyvevåbnet, eller b) ved at forsvaret helt og holdent overgives til hæren.

Om det bør være det ene eller det andet, skal der ikke tages stilling til her, da det afhænger af mange faktorer, f. eks. politiske, økonomiske, strategiske, geografiske, personelle for etc.

At det ikke blot er her hjemme, man arbejder med spørgsmålet, viser William V. Kennedys nedenstående artikel, hvor forfatteren forsøger at analysere spørgsmålet „DOES THE AIR-FORCE NEED ITS OWN ARMY?"

For en ordens skyld bør der måske allerede her gøres opmærksom på, at man ikke direkte kan overføre amerikanske forhold til danske.

Lad os indrømme det allerede fra starten: jordforsvar af en flyvestation er et stort problem, der nok kan forvolde hovedpine. Det *er* en hovedpine, fordi fjenden har tid og midler til i ro og mag at udspejde vore installationer i detailler. Fjenden kan endog vælge det angrebspunkt, der bedst passer ham.

Hovedpinen kan kureres på to måder:

1) Vi kan på forhånd opgive et jordforsvar, idet man siger til sig selv, at fjendens fordele er så store, at det er umuligt at skabe et effektivt forsvar. Eller —
2) vi kan etablere et forsvar, der vil bringe vore tab ned til det mindst mulige — eller endog helt eliminere dem — såfremt et fjendtligt angreb skulle finde sted.

USAs fremtid afhænger allerede i dag af vore flyvepladsers effektivitet. Den militære betydning de i dag tillægges, er stadig stigende. Alene af den grund er den første „hovedpine-kur" absurd og må udelukkes.

Det står os altså klart, at vi *må og skal* forsvare vore flyvepladser ikke alene i luften, men også på jorden.

I løbet af de næste ti år er der blevet udfoldet uhyre anstrengelser for at beskytte vore baser, såvel hjemme som oversøs. *The Office of Special Investigation* og det amerikanske flyvevåbens eget *militær-politikorps (Air-Police)* har ved forenede anstrengelser opnået at opbygge en sikkerhedsorganisation, som er i stand til effektivt at tage kampen op med den individuelle forræder, sabotør, efterretningsagent etc. De er dog ikke i stand til at tage kampen op mod indfødte eller fremmede agenter, der arbejder i små taktiske grupper, og som er parate til at skyde sig igennem vort forsvar, hvis de tvinges dertil.

Dette være ikke sagt som en kritik af militærpolitiet. — MP har udført et beundringsværdigt arbejde for at kunne imødegå alle de krav, der stilles til dem under deres rutinemæssige arbejde på en flyvestation. Et blik på styrkens størrelse og udrustning skulle være tilstrækkelig til at vise, hvorfor deres anstrengelser alligevel ikke slår til.

MP's vigtigste våben ved en evt. taktisk kamp er det pansrede køretøj, M-20 — 2 stk. pr. flyvestation. Bortset fra den omstændighed, at M-20 ikke længere er i produktion (og har ikke været det i adskillige år), besidder det alvorlige begrænsninger, der går ud over dets anvendelighed ved hurtig manøvrering og til at forcere vanskeligt terrain.

Hvor det har været muligt, har vort *„Air-Police"* oprettet en mobil kampstyrke med det formål hurtigt at kunne bevæge sig til ethvert udsat sted, der kan true en flyveplads. Styrken transporteres i almindelige vogne og er „ikke-terrainkørende". Dets ildkraft udgøres af et ringe antal rifler og enkelte automatiske våben.

Chancerne er overmåde store for, at det kan lykkes en evt. fjende at lokke denne „mobile-kampstyrke" til et afsides hjørne af en flyveplads. Uden for det almindelige vejnet er kampstyrken blevet reduceret til en infanterigruppe uden forsyninger af nogen art — og samtidig frataget sin

Jager til angreb mod jordmål.

Når det drejer sig om angreb mod jordmål, er Hawker Hunter den absolut bedste jager, som er i brug ved eskadrillerne. Den forbinder stor fart med manøvreevne i lav højde; og — med to rækker raketprojektiler og to 500 punds bomber under vingerne — kan den lægge en vældig slagkraft i angrebet. Dertil kommer, at Hawker Hunter er den eneste jager i verden, der er udstyret med fire 30 mm kanoner som basis bevæbning. Men — det er ikke det hele: Hunter'en kan også medføre fjernstyrede våben og ekstra brændstoftanke, hvilket altsammen øger deres operative alsidighed, og som alligevel ikke kræver mere end een mand i luftfartøjet og een mand på jorden. Af disse grunde blev Hawker Hunter foretrukket til NATO forsvar — støttet af større ordrer fra regeringerne i Storbritannien, Sverige, Danmark, Holland, Belgien og Peru.

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

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

vigtigste egenskab: hurtigheden. Holdt nede af ild fra få riffelskytter og afskåret fra sine vogne vil styrken være ude af stand til at omgruppere sig hurtigt nok til i tide at kunne sætte et modangreb ind mod den fjendtlige hovedstyrke.

Flyvevåbnets almindelige militærtræning er næsten blevet reduceret til et minimum langt under den standard, der er nødvendig for at bringe personellet i stand til at kæmpe som soldater.

Med undtagelse af militær-politiet er der kun ganske få soldater i det amerikanske flyvevåben, der har deltaget i realistiske jordforsvarsøvelser. At møde en officer i USAF som er uddannet (og „oppe på mærkerne") i delings- og kompagnitaktik, er meget sjældent. Det ville simpelthen være tåbeligt at lade en sådan officer lede et angreb mod veltrænede fjendtlige partisanstyrker under natkampe.

Det er dog endnu værre at bruge mekanikeren, luftfartøjsbesætninger eller teknikere og specialister ved et jordforsvar, da det ville være det samme som at give fjenden en partiel „sejr", idet basens kampslagkraft hermed samtidig ville blive reduceret.

Vi kan allerede nu konkludere, at der må findes frem til midler, der kan sikre vore flyvestationer et sådant forsvar, at den hele tiden kan være i stand til at udføre sine normale pligter.

Ved planlægning af en sådan styrke, må vore primære overvejelser gøres under hensyntagen til

Hvorledes skal det tekniske personel kæmpe under angreb — ?

den fjendtlige trusel. — *Mr. J. Edgar Hoover* fra *The Federal Bureau of Investigation* har bekendtgjort, at der findes omkring 20.000 *„hardcore"* kommunister i USA. Hertil kommer — så vidt man kan skønne — et betydeligt større antal sympatisører og medløbere.

Lige fra Lenins dage har verdenskommunismen doceret betydningen og værdien af partisankrigsførelse (5. kolonneaktivitet), en omstændighed, der har givet fantastiske resultater i Kina, Indokina, Malaya og i selve Sovjetunionen. Der skulle ikke være grund til at understrege, at USAs kommunister — mange af dem krigsveteraner — ikke står tilbage for deres udenlandske kammerater, hvad angår kendskab til skydevåben, behandling af sprængstoffer o. lg. USAs strategiske flyvevåbens baser vil givetvis være primære mål for 5. kolonnestyrker i tilfælde af en ny krig.

Med blot en snes mand pr. flyveplads vil de amerikanske kommunister have tilstrækkelig mandskabsstyrke til at forvolde ubodelig skade. Transportproblemet klares ved hjælp af private automobiler. Våben og ammunition kan fremskaffes fra hundreder af sportsforretninger spredt over hele Amerika. Dynamit tilstrækkelig til at *grounde* hver B-47, B-36 og B-52 er ligeledes tilgængelig for civile folk.

Allerede i dag ved vi, at Kreml har en potential partisanstyrke spredt ud over staterne. At undervurdere denne kendsgerning vil ikke alene være tåbeligt, men også nærme sig det forbryderiske.

Uden for Amerikas forenede Stater truer en endnu større og bedre udrustet partisanstyrke af indfødte kommunister vore fremskudte baser og forsyningsdepoter. Truslen er så meget mere alvorlig, som det mange steder kan forventes, at sådanne partisanangreb vil blive direkte støttet af regulære røde arme-enheder. I *Alaska* og i den afgørende *Northeast Air Command* er der en virkelig stor fare for, at russiske faldskærmssoldater sammen med enheder af den Røde Arme landsat fra undervandsbåde og overflade-marinefartøjer på „D-dag" vil blive sat ind i kampen, støttet af lokale 5. kolonnefolk.

Sådanne styrker kan formodes at slå til i nattetimerne, måske i forbindelse med og under dække af den forvirring, som en raketkrigs indledende

faser vil medføre. Ved angreb mod de flyvepladser, som ikke bliver knust under angrebets første bølge fra luften, vil partisan- og commandoraid skaffe Sovjet en virkningsfuld — secundær — „knockout", der kan begrænse — og i værste fald måske endog lamme — egne luftstyrkers videre kampe.

De kommunister, der vil være udset til sådanne angreb, vil være *„tough", veldisciplinerede* og fanatiske mænd. De vil allerede i fredstid have skabt sig et indgående og sikkert kendskab til det terrain, hvor kampene til sin tid vil finde sted. Træning, koordination, planlægning og beslutsomhed vil mange gange opveje deres ringe numeriske antal.

Der kan ikke blive tale om et *„airtight"* forsvar. Hvad der gøres er, at minimere angrebets effektivitet og hindre det i at lamme vort luftforsvar og vore gengældelsesaktioner.

Det vil sige, at vort jordforsvar må være i besiddelse af en høj grad af mobilitet, ildkraft samt være uddannet som stødtropper. For at forsvaret kan blive så effektivt som muligt, må det være i besiddelse af pansrede køretøjer, da forsvarsstyrken må være i stand til at udføre hurtige, aggressive og uafbrudte rekognosceringer i det terrain, der omgiver og støder op til vore flyvepladser. Enhver koncentration af fjendtlige styrker i nærheden af en flyvestation må øjeblikkeligt komme til chefen for det samlede stationsforsvars kundskab.

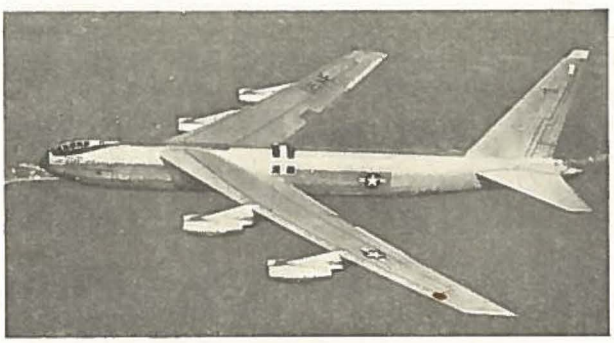
Til den ende må jordforsvaret råde over pansrede enheder udrustet og trænet i rekognosceringsopgaver samt virke som sikringsstyrker. Under egne styrkers modangreb skal de pansrede enheder virke som stødtropper. En sådan styrke findes i dag kun i hærens kampvogns-eskadroner.

De Forenede Staters Hær samt Nationalgarden råder i dag over panserregimenter, hvis enheder vil være de bedst tænkelige til et jordforsvar af vore flyvepladser. — At binde en sådan panserenhed med hele dets apparatur af kommandoer, kommunikationer, artilleri, middelsvære tankkanoner o. s. v. til en flyvestations forsvar, vil i dag involvere en så stor og kostbar kampkraft, at den dårligt kan undværes andre steder (= til „rene" hæroperationer).

Opgaven kan bedre — såvel effektivt som økonomisk — løses af en panserenhed direkte organisatorisk tilknyttet *United States Air Force.* — En sådan *„eskadron"* burde tilknyttes hver *Strategic Air Command* flyveplads. Den kunne f. eks. bestå af een *„stabs"* og to *„linie-eskadroner.* — (eller *„eskadriller"*, som de vel vil komme til at hedde hos os).

(I næste nummer sluttes artiklen med Kennedys forslag til organisation for en evt. pansret jordforsvars-eskadrille).

Kør på
VREDESTEIN
Under alle forhold
de fleste kilometer
Generalrepræsentant
TYRESOLES
DANMARK
Palægade 4 . København K. . Central 13579
Det er prisen pr. kilometer, der tæller



Hvorledes kan en strategisk luftstyrke kæmpe uden effektiv »jordsikring« af baser — ?

Hvorledes ISRAEL *vandt*

verdens sympati

Kære læser! Sæt Dem godt til rette i stolen; forestil Dem, at de sidste måneder aldrig har eksisteret og at De befinder Dem i juni 1957, så vil De have stor fornøjelse af at læse nedenstående.

Ægyptens, Syriens og Jordans hære under forenet overkommando trængte over Israels grænser praktisk taget i hele deres længde. Den israelske hær blev ikke overrasket af slaget, men på grund af manglen på tunge våben og særlig på tilstrækkelige luftstyrker måtte den begrænse sig til defensive manøvrer. Den arabiske invasion støttedes af 3000 sovjettanks og 1100 flyvemaskiner; det er en gåde, hvorfor den lille jødiske sat ikke har været i stand til at forsyne sig med gode defensive våben, før det forventede arabiske slag satte ind. Men denne gåde vil kun historien kunne løse. I oktober 1956 hørte man visse ubekræftede rygter om formodede store kvantiteter moderne våben fra nogle vesteuropæiske magter, men det synes som om, at disses levering ville blive gjort afhængig af nogle operationer i forbindelse med Suezkrisen, og derfor blev de ikke til noget. Enden på det hele blev, at 7 af de 24 jetjagere, som man havde erhvervet i Canada, nåede frem.

Saudi-Arabien, Irak og til sidst også Libanon erklærede også Israel krig, da de blev opmuntret af angribernes første succes'er.

Den israelske regering appellerede straks til FN, hvis maskine dog var nogen tid om at sætte sig i bevægelse. Den offentlige mening var blevet ramt af det arabiske angrebs fuldstændige uforventethed. Nasser, Ægyptens og Jordans præsident, havde blot nogle få uger før forsikret om, at hans bestræbelser koncentrerede sig om at konsolidere områdets økonomi. De enorme mængder sovjetvåben i arabisk hånd forårsagede almindelig forundring.

Allerede før sikkerhedsrådet samledes havde generalsekretær Hammerskiöld sendt to personlige udsendinge til Mellemøsten, men de fik ingen indrejsevisum og måtte følge begivenhederne fra København. De Forenede Stater sørgede straks for, at Sikkerhedsrådet samledes i week-enden og foreslog en våbenhvileresolution. Resolutionen blev støttet af 22 stemmer mod 7 (42 stater: England, Frankrig og den asiatiske blok afholdt sig fra at stemme), men Sovjetunionen benyttede sin vetoret, idet den holdt på, at den i den arabiske aktion så et strålende kapitel i de undertrykte koloniale folks kamp for frihed. Venezuelas delegerede anklagede Sovjetunionen for at have været med til forberedelserne af angrebene, og ambassadør Eban medbragte dokumentarisk bevis for, at sovjetofficerer og rådgivere dirigerede operationerne. Sovjets udenrigsminister betegnede Israels erklæring som „en typisk jødisk provokation". Paven udsendte en radioappel om bevarelsen af de hellige steder.

I mellemtiden har araberne nået Israels store byer og bombarderet dem med raketter. Atter mødtes Sikkerhedsrådet til et hastemøde, men Rusland nedlagde igen veto mod våbenhvileresolutionen. Efter amerikansk tryk indkaldtes FN's generalforsamling til ekstraordinært møde og vedtog våbenhvileresolutionen, men redaktionen af den endelige tekst tog nogle dage, fordi det oprindelige udkast opfordrede til en „øjeblikkelig" våbenhvile, medens det indonesiske forslag brugte udtrykket „så snart som muligt". Endelig nåede parterne til et kompromis med udtrykket „hurtigt". I mellemtiden var kampene nået hjertet af de store byer. De Forenede Stater truede med at anvende økonomiske sanktioner mod de krigsførende, medmindre de standsede kampene inden 5 dage, og Indiens Nehru appellerede til Nasser om at være human mod de jødiske civile. Helt uventet nationaliserede Saudi-Arabien det arabiske-amerikanske oliekompagni. Præsident Eisenhower beordrede flåden sat i delvis beredskab og sendte et brev til

maskal Bulganin. Den arabiske overkommando vedtog våbenhvile.

I udkanterne af det udbombede Tel-Aviv og Haifa opholdt 82,616 jødiske overlevende sig i lejre under FN's protektion.

Den offentlige mening blev grebet af en sådan bestyrtelse, at ekkoet slog tilbage endog til den østlige blok. „Historien har tragisk regnet af med den imperialistiske marionetstat" skrev Izvestia. „Israel var en reaktionær feudalistisk enhed, dens regering var et undertrykkende militærdiktatur, men en uskyldig befolknings lidelser må vel altid vække medlidenhed i fredens lejr, der altid frygtløs går ind for de små nationers sag, men det kan dog ikke nægtes, at Israel nedkaldte dommen over sig selv ved den provokative holdning, den indtog. Den kunstige miniaturestat havde i nogen tid været Vestens våbenarsenal, og jøderne, der var bevæbnet til tænderne, indtog en stadig mere arrogant holdning over for deres fredelige naboer. Den jødiske nation, hvis historie er så spækket med lidelser, må nu atter søge tilflugt blandt gæstfri nationer. Som altid vil Sovjetunionen sikre sine borgere af jødisk oprindelse alle rettigheder."

Efter denne artikel i Izvestia nævntes hele historien ikke mere i den sovjettiske presse. Tjekoslovakiet ignorerer simpelthen krigen i Det mellemste Østen, men nogle få modige stemmer i den polske presse fremførte, at deres glæde over Nassers sejr ikke var ublandet. Marskal Tito sendte Nasser et langt gratulationstelegram, medens premierminister Janos Kadar i det arbejdende ungarske folks navn sendte sine bedste ønsker.

Den vestlige verden formindskede ikke sin sympati for Israel. De mest berømte politikere udsendte advarsler. Sir Winston kaldte Israels likvidation „Århundredets største infamitet", og den almindeligvis så tilbageholdne Sir Anthony Eden erklærede: „Vi bevidnede begivenheder, der ganske øjensynlig gør styrkelsen af De Forenede Nationer bydende nødvendig". Hugh Gaitskell priste Israel i et mindemøde i Underhuset: *„De var vore venner"*, råbte han, *„helte og socialister! Vi vil altid have deres elskede minde i kærlig erindring!"*

Også hos de progressive asiatiske lande reagerede offentligheden. Krishna Menon, Indiens hoveddelegerede ved FN, siges i et privat møde at skulle

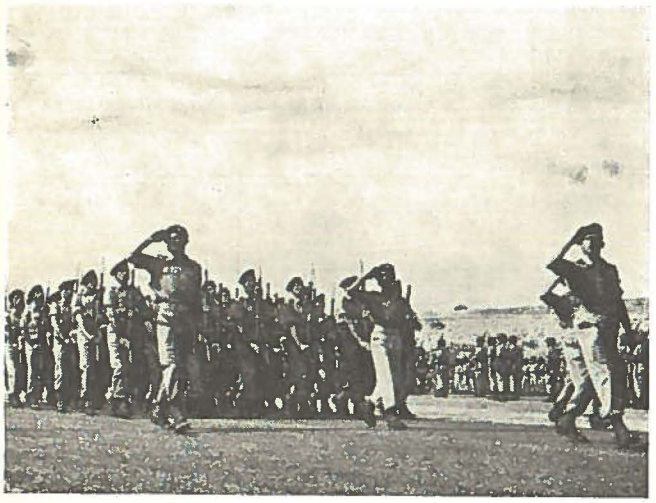
ISRAEL modtog sine første tunge kampvogne juli 1950

have sagt: „Vi er nødt til at fordømme vore arabiske brødres hensynsløse skridt".

Ved sejrsparaden i Tel-Aviv stod Nasser omgivet af sovjetofficerer. I Irak lavede kommunistpartiet et kup og tog magten. Kong Saud erklærede sit land for folkedemokrati. Kredse, der står det amerikanske udenrigsministerium nær, udtrykte ængstelse for, at det syntes som om, at Sovjet var ved at vinde en vis indflydelse i Det mellemste Østen. Præsident Eisenhower fremførte en særlig lov for kongressen om en øjeblikkelig indrejsetilladelse til 25.000 israelske flygtninge.

Ægyptiske soldater har foretaget et angreb mod en israelitisk gård. På billedet ser man israelitiske soldater, der kommer til undsætning, efter at gårdens egne folk (både mænd og kvinder) selv har afværget første angrebsbølge.

Præsidentens tale fremkaldte hidtil uset entusiasme verden over. Schweiz tilbød straks 2000 transitvisa, og Guatemala forøgede sine kvota for jødiske immigranter fra 500 til 750. Den socialistiske arbejderbevægelse verden over holdt spontane møder og fordømte skarpt den arabiske aggresion. I nogle vestlige hovedstæder demonstrerede studenter foran arabiske legationers vinduer, hvorved nogle vinduer blev knust. Den internationale Pen-club fordømte arabernes barbariske aktion ved



et offentligt møde. Unesco bevilgede 200,000 dollars til israelske flygtninge. Det brasilianske parlament iagttog eet minuts stilhed „for Israels retfærdige sag". Japan og Sydkorea sendte lægemidler; de skandinaviske lande meddelte, at de var villige til at modtage et hvilket som helst antal forældreløse israelere. Under trykket af offentligheden foreslog Ny Zealands regering en evig venskabspagt med Israels minde. Menzies, Australiens premierminister, kaldte den arabiske aggresion „infam". På en national konference mellem alle de amerikanske jødiske organisationer afgav viceudenrigsministeren (med præsidentens tilladelse) et højtideligt løfte om, at „De Forenede Stater i fremtiden ville hellige de små nationer større opmærksomhed og forebygge gentagelse af lignende handlinger." Samtidig med at udtrykke dyb beklagelse, fremførte udenrigsministeriets talsmand bemærkninger om, at Israel til en vis grad kunne dadle sig selv for sin skæbne, fordi den ikke i tide havde prøvet at forebygge et arabisk angreb.

Nødvendigheden af en politisk ordning blev først luftet af marskal Bulganin, der foreslog, at man mødtes til en 5 magts konference i Cairo „med deltagelse af alle interesserede parter". Sovjetregeringen gjorde en anden good-will gestus ved at anmode Nasser om ikke at kræve overdreven materiel erstatning og ved at anmode om tilladelse til at evakuere flygtninge fra Israel. Dette *humane* skridt gjorde et yderst gunstigt indtryk verden over.

De israelske flygtninge spredt over hele jorden blev overvældet med kærlighed og beundring. De inspirerede en sådan bølge af entusiasme for Israel, som man aldrig havde været vidne til siden den jødiske stats skabelse. I de fleste lande blev hovedfærdselsårer opkaldt efter Israel og FN's mindemøde besluttede *næsten* enstemmigt at lade stolen, som den jødiske repræsentant havde siddet i, stå ledig og også lade det zionistiske flag blive blandt FN's medlemsstaters. Entusiasmen nåede sit højdepunkt, da den russiske udenrigsminister uventet foreslog, at der afholdtes en „Israelsdag". Verdensfreden havde igen gode fremtidsudsigter. Menneskeheden blev atter fyldt med håbet om en lysere og lykkeligere fremtid. Israel selv blev det internationale symbol på retfærdighed og moral.

*

Israel *ventede ikke* til maj 1957, men knuste hurtigt den ægyptiske krigsmaskine på Sinai-halvøen og mistede derved lejligheden for at vinde hele verdens sympati. Det er en skam. Gud ved, hvornår der igen kommer en sådan chance.

„ISRAEL".

Shanghai

KINESISK RESTAURANT

Foraarsrulle kr. **1,50**

orig. kinesiske retter

JUL. THOMSENSGADE 12 . C. 5264

Vis-à-vis Forum og Radiohuset

Spionage i Skandinavien

En ny russisk spion blev sidste år afsløret og fængslet i Stockholm. Den 47-årige russisk-fødte instrumentmager Anatole Ericsson *har tilstået, at han gennem en årrække har drevet spionage til fordel for Sovjetunionen. Han har haft to specielle interesser: Radar og flygtninge fra lande bag jerntæppet.*

Demokratiske
BREVE

I begge tilfælde er det lykkedes spionen at gøre bodelig skade. I syv år var han en velset gæst på t feriehjem, hvor mange baltiske flygtninge holdt il. Ingen undrede sig over, at Ericsson var en flitig amatørfotograf...

Men spionens hovedinteresse var det svenske adarnet. Sverige har efter krigen haft svært ved at kaffe sig det nødvendige radarudstyr, da landet tod alliancefrit, men det svenske firma L. M. Ericsson fremstillede radaranlæg, og her havde spionen let ved at skaffe sig værdifulde oplysninger. Han var nemlig ansat på virksomheden. I løbet af de sidste år har Sverige opbygget et radarnet langs hele den svenske Østersøkyst mod Finland, Sovjet og de baltiske stater. Kystbatterierne langs kysten er afhængig af radarnettet. Deres konstruktion og de bølgelængder, der anvendes, må nødvendigvis være hemmelige, da en fjende ellers kan sende radioimpulser og ødelægge billedet på radarskærmen. Det var Ericssons opgave at skaffe oplysninger om det svenske radar-net, og han skaffede dem. De har medført, at Sverige nu må forny sine anlæg.

Ambassaden mellemled.

I forbindelse med afsløringen, som kom efter at den svenske sikkerhedstjeneste i 18 måneder havde haft Anatole Ericsson under observation, kom den naturlige konsekvens. Et medlem af den russiske handelsrepræsentation i Sverige blev udvist. Peter Mirosnikov havde optrådt som mellemmand for den afslørede spion.

Men det kom ikke som nogen overraskelse, at de russiske diplomatiske myndigheder i Sverige var impliceret i spionagen. Det har de været før og vil fremover være det.

Det er værd først at se lidt på selve spionen, og derpå betragte spionagen i norden lidt mere generelt.

Anatole Ericcson blev født i Leningrad 9. januar 1910. Hans fader var svensk. Moderen russisk. Forældrene blev skilt og Anatole blev uddannet som instrumentmager i Leningrad. Han blev gift med en russerinde, og i ægteskabet er tre børn. Familien flyttede til Sverige kort før den anden verdenskrig. Han fik svensk pas, og aftjente sin værnepligt. I firmaet L. M. Ericsson blev han instruktør ved uddannelsen af instrumentmagere. Hans månedlige gage var 1100 svenske kroner. Han manglede intet, havde et lille hus, og levede stille og fredeligt. Udadtil.

Han har erkendt, at han fik 4000 svenske kroner af russerne for sine oplysninger. Men hans blotte og bare motiv mangler endnu. Det kan ikke have været pengene, der alene fik ham til at begå, hvad han gjorde.

Såvidt sagen Anatole Ericsson. Den er typisk som spionagesag, og den vil ikke blive den sidste, vi kommer til at se i Skandinavien. Den har da også flere forgængere.

De tre „forgængere"

D. 21. september 1951 blev den 42-årige maskinist *Hilding Andersson* fængslet. Han erkendte at have været russisk spion med speciel interesse i den svenske marine. Også i denne sag blev et medlem af det diplomatiske russiske korps i Sverige, Nikolai Orlov, udvist af landet. Orlov, der var tilknyttet den sovjetrussiske marineattaché's stab, havde været kontaktmand for Andersson.

Anderssons motiv for at blive russisk spion var, at han var var overbevist kommunist, og at han mente, at hans handlinger var ideologisk rigtige. Han fik livsvarigt strafarbejde.

Medlemmerne af en kommunistisk spionliga, der opererede i Skandinavien i 30'erne: Lederen Wollweber, Sunde, Karlsson og den i artiklen omtalte Enbom.

Juleaften 1952 blev den 30-årige forhenværende kommunistredaktør *Fritiof Enbom,* fængslet. Han tilstod sig skyldig i russisk spionage, og i hans sag blev flere andre svenskere impliceret. Under retssagen blev det hævdet, at gruppen arbejdede efter ordrer fra det kommunistiske parti, og at russiske ambassadetjenestemænd havde været 'kontakter' for spionligaen. Enbom fik livsvarigt strafarbejde, og der faldt en række andre domme.

*

I marts 1955 blev den svenske reservekaptajn *Arthur Örtenblad* fængslet. Trådene i denne sag løb sammen i den czekiske og rumænske legation. To militærattacheer og en chauffør ved den czekiske legation og en rumænsk legationssekretær blev alle erklæret for uønskede i Sverige og forlod hurtigt landet. Örtenblad fik syv års strafarbejde, og flere udlændinge fik tilsvarende hårde domme. Örtenblads motiv var udelukkende pengebegærlighed.

*

Også Norge og Danmark.

Såvidt i Sverige, men Norge kan også tale med om russisk spionage med afsløringer siden anden verdenskrigs afslutning. Derimod hører man intet om russisk spionage i Danmark, men derfor må man ikke tro, at der ikke drives spionage her. Det gøres der — i stor stil. Det er blot ikke lykkedes efterretningstjenesterne at afsløre den russiske infiltration. Enhver véd, at Danmark ligger godt rent spionagemæssigt. Midtpunkt for kurérposterne nord-syd, øst-vest. En stor havn. NATO-land, og hvad dermed følger af interesser for Sovjet. Naturligvis drives der spionage i dette land, og spionage, der er rettet mod landets sikkerhed. Vi må forstå, at russiske spioner driver deres farlige spil iblandt os, og vi må derfor ikke slække på agtpågivenheden. Fjenden lytter overalt.

Og formålet er, lad os aldrig blive trætte af at understrege det, at omstyrte demokratiet og dermed vor frihed.

*

Nedenstående eksempler, der er autentiske, fortæller med ønskelig tydelighed, hvad en effektiv spionage resulterer i.

Det var en gåde for besætningen på radarstationerne i det nordlige Canada, hvorledes „MOSKVAS MOLLY", en kvindelig speaker i de sovjetrussiske kortbølge-programmer til Canada kunne være så velunderrettet om de daglige begivenheder på stationerne.

For ikke så længe siden, bød hun i en af udsendelserne en ny chef for vejrtjenesten velkommen samme dag, som han tiltrådte sin tjeneste. Hun var i udsendelserne i stand til at fortælle piloterne på den nærliggende base om fejl og mangler ved deres luftfartøjer, endnu før de selv var vidende derom.

En håndværker, der vendte hjem efter at have haft arbejde på en radarstation, fortalte til et Ottawa-blad, at „Molly" ofte gav meddelelser om forestående begivenheder i området, endnu før mandskabet var blevet briefet.

En talsmand for den canadiske regering erklærede på forespørgsel, at russerne ganske givet, på en eller anden vis, blev holdt underrettet om, hvad der foregik. I den sovjetrussiske ambassade, svarede man, på spørgsmålet om radioudsendelserne, at man var glad for, at de gik godt igennem.

Den amerikanske skribent David Lawrence:

Måske besøger oberst Nasser en dag slagmarken ved El Alamein. Der kan uendelige rækker af gravkors fortælle ham, hvad englænderne og franskmændene har gjort for Ægyptens frihed og for den frie sejlads på SUEZ-kanalen.

F-84 Thunderjet er i familie med F-84 F Thunderflash. — Tidsskriftet glæder sig til — forhåbentlig inden længe — at bringe dets læsere de første billeder af de »danske« THUNDERFLASH

USA-gave til Danmark

Takket være det amerikanske hjælpeprogram modtager Danmark igen en gave, der repræsenterer ca. 30 millioner danske kroner. Det drejer sig i den omgang om et antal foto-reccefartøjer af typen F-84-F „Thunderflash".

Foreløbig er luftfartøjerne ombord på et amerikansk hangarskib ankommet til Brindisi i Syditalien, hvorfra de vil blive fløjet til Danmark. Fartøjerne er bygget hos Republic Aviation Corperation. Takket være fjernkendingsskolen på Holmen er „Flyvevåbnet" i stand til at bringe nedenstående facts om F-84-F.

Thunderflash er et moderne dag- og nat-foto-rekognosceringsfly. Det er det første recce-fly i tjeneste ved USAF og NATO-landene, der er udstyret med „Tri-Metrogon"-kamera, som tager billeder fra horisont til horisont.

Thunderflash er en tvilling til F-84 F Thunderstreak, dog med den forskel, at Thunderflash har luftindtag i planroden for at give plads til foto-udstyr, radar og hemmeligt elektronisk udstyr i næsen. Den er ligesom Thunderstreak i stand til at tanke i luften, og at den er i stand til at foretage lange missioner, vidner den 8237 km lange non-stop-flyvning fra London til Texas i 1955 om.

Foruden specielle nat-kameraer kan der monteres 15 standard kameraer i jageren. Endvidere medfører den et antal magnesium lysbomber i hylstre under planerne. Disse bruges i forbindelse med natoptagelser. Bygget til stor fart og med gode manøvreringsegenskaber er dens primære opgave at foretage hurtige missioner over fjendtligt territorium og returnere hurtigst med billederne til E-folkene. Den er kun udstyret med 4/12.7 mm maskingeværer.

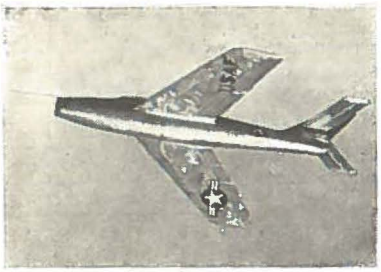
Thunderflash er den første recognosceringsjager der er udstyret med kamerakonstrolsystem og søger for piloten, som er alene i flyet.

En automatisk computer i kamera kontrolsystemet analyserer faktorer som lys, fart og højde og indstiller automatisk kameraerne. Dette elimenerer kamera-fejl og skulle give klare, skarpe billeder fra så højt som 11 km oppe.

Søgeren gør piloten i stand til at se nøjagtig hvad han fotograferer, og hvis han følger en forud bestemt rute, gør den ham i stand til at kompensere for afdrift.

Thunderflash er også udstyret med båndoptager, så piloten kan notere sig forskellige punkter på en visual recci-mission. Den gør ham i stand til at notere sig vigtige bevægelsers fart og retning og andre detailler, som ikke fremgår af billederne. Endvidere kan han notere sig tid, højde og hastighed i exponeringsøjeblikket.

Thunderflash er midtvinget og har en pilform på 40° i plan og højderor. Der er et godt udsyn fra cockpit'et, som endvidere giver jageren en god aerodynamisk udformning. Den er udstyret med



THUNDERSTREAK
Fra dette fartøj er Thunderflash udviklet

tryk-cockpit og har automatisk luftfornyelse. Alle nitter er nedsænket i metallet for at give mindre modstand og dermed større hastighed. Under planet har den afkastelige ekstratanke.

Som alle moderne jagertyper er den udstyret med afskydelig „hood" og catapultsæde.

I USA anvendes Thunderflash til hvad man kalder „Project FICON". Her arbejder Thunderflash sammen med RB-36, som virker som „Hangarskib" i luften. Thunderflash kan starte og lande ved hjælp af en art trapez under bugen på en RB-36.z På denne måde forenes Thunderflash' store fart og dens aktionsradius på mere end 3000 km med RB-36's aktionsradius på over 16,000 km. Dette gør Thunderflash i stand til at fotografere næsten ethvert sted på jorden ved at hænge under bugen af „moderskibet" det meste af vejen frem og tilbage. USAF har bestilt et ukendt antal Thunderflash til dette „FICON" project.

Selv om både Thunderflash og RB-36 skal modificers til dette brug, kan begge fly dog også anvendes på normal måde.

Ideen til Thunderflash fik man, da Thunderstreak gik på tegnebordet. Prøver med Republic's YF-96 A pilformede jager førte til den, med J-65 Sapphire motoren fremdrevne, F-84 F, Thunderstreak. Af denne blev så RF-84 F Thunderflash udviklet. Den fløj første gang i Californien i februar 1952.

Navnet „Thunderflash" er fremkommet efter en konkurrence mellem funktionærer ved Republic fabrikkerne.

Thunder — er en fortsættelse af den kendte serie: „Thunderbolt, T-jet, T-streak". Flash refererer til dens hastighed og fotografiske egenskaber.

Data på RF-84 F, Thunderflash.

Fabr.:	The Republic Aviation Corporation.
Type:	Ensædet foto rekognosceringsjager.
Max. hast.:	over 1050 km/t = 650 mph = 564knob.
Bevæbning:	4/12.7 mm maskingeværer.
Spv.:	10,21 m = 33 ft 6 in.
Lgd.:	14,48 m.
Toph.:	over/14,000 m = 45,000 ft.
Akt. rad.:	3200 km = 2000 m = 1740 sm.
Motor:	1 stk. Sapphire J-65 på 7,200 lb. st. t.

NYT *fra flyvestationerne...*

Direktør, oberstløjtnant Knud Lybye, som er til ådighed for flyverkommandoen, er blevet udnævnt il oberst af reserven i flyvevåbnet. Oberst Lybye, om er formand for Dansk Flyvere, har i en årække været forbindelsesled mellem SAS og flyvevåbnet i det daglige samarbejde og ved pilotoverførsel. Knud Lybye har i 30 år været luftfartsmand, han kom til toldvæsnet, blev militærflyver og gik derefter ind i Det Danske Luftfartsselskab, hvor han blev direktør, en post, som han stadig beklæder for det danske moderselskab til SAS. Den nye oberst er en af dansk luftfarts mest sympatiske og mest afholdte skikkelser.

*

I flyvestationen SKRYDSTRUP's nye officers- og fenrikmesse, der indviedes ved en særdeles vellykket fest den 13. oktober 1956, har der siden været afholdt en jagtfest og en nytårsfest.

Lørdag den 16. februar 1957 afholdtes karnevalsfest, som blev sæsonens clou.

Spisesalen skulle danne rammen om festen, og det kunne den fuldt og helt, idet messekomiteen her havde anvendt opfindsomhed og snilde, således at den første del af salen var omdannet til vinterhave, dernæst havde man indrettet små opholdsstuer, og til slut var der dansegulv.

I løbet af aftenen var der tøndeslagning og konkurrencer for de morsomste og bedst udklædte.

„TIRSDAGSKLUBBEN" havde den 19. februar besøg af Ove Sopp og hans Sopptimister, som sørgede for et par timers munter underholdning med et kvikt og afvekslende revy-program med musik og sang. Forestillingen var det første store arrangement i det nye år, og samtidig en velkomstfest for den nye dækningsbataljon i Haderslev.

TIRSDAGSKLUBBEN I HADERSLEV

er sikkert en af landets bedst kendte soldaterklubber. Klubben blev stiftet i foråret 1955, og gennemførte i løbet af det første år 28 klubaftener med ialt 5800 besøgende (d. v. s. 207,11 pr. aften). At klubben er i stadig fremgang viser statistiken for 1956, idet den sidste år har haft 13.100 besøgende fordelt på 45 klubaftener, hvilket giver et gennemsnitligt besøg på 291,11 pr. aften.

Underholdningen har været udført såvel af professionelle som af amatører. Af større professionelle arrangementer kan nævnes: Frederiks 8 mands show med bl. andre Inge Østergaard og Peter Kitter; „Trekløveret" (Gurli Gilda, Egon Peters og Robert Jørgensen); „Helsingørrevuen" med Bodil Udsen, Hannah Bjarnhof og Poul Mourier — for blot at nævne nogle.

Som det varige element i Tirsdagsklubben står velfærdsbefalingsmændene ved Sydslesvigske fodregiment, CF-kolonnen i Haderslev samt FLYVESTATION SKRYDSTRUP, alle er fødte bestyrelsesmedlemmer.

Det siger sig selv, at det kræver en stor arbejdsindsats af velfærdsbefalingsmændene at holde en så stor klub i gang, idet man må huske, at såvel de menige medlemmer, som den øvrige del af bestyrelsen, består af menige, som ustandselig skifter i takt med hjemsendelser og nyindkaldelser.

Til orientering og „erfaringsudveksling" med andre soldaterklubber skal for en ordens skyld nævnes det ømme punkt: økonomien. I 1956 første halvdel lykkedes det bestyrelsen at finde det rette forhold mellem de almindelige klubaftener med amatør- eller slet ingen underholdning og større professionelle arrangementer, medens det i årets sidste måneder forværredes og en i den forløbne tid oparbejdede reservefond forvandledes til et efter klubbens forhold anseligt underskud. En medvirkende årsag hertil var den „styrkelse af medlemsantallet" som man imødeså ved dækningsbataillonens hjemkomst. Den spændte udenrigspolitiske situation indførte forhøjet beredskab, hvilket igen medførte, at besøgene i klubben formindskedes.

I „Tirsdagsklubben" har man da draget den lære, at det er yderst påkrævet, at der oparbejdes

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

Ballerup Blomsterforretning

Telf. 68 . Stationsvej 26

Fiskehuset
Stationsvej 37 . Telefon 126
Ballerup

Lev. til officersmessen

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

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

Brdr. EGHOLM's eftf.

Bosch service . T. B. T. hovedforhandler

Haderslev . Tlf. 22 342

Bagermester
H. BORST
Skrydstrup

HENRIK SØRENSEN

Jomfrusti 1 . Haderslev

A/S M. C. Brincken's Eft

Haderslev

Leverandor af værktoj til Deres fag

Jack ó Diamonds

— ægte American Smoking Tobacco

Sole Agent: **ERIK STOKKEBY . Odense**

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

reservefond på nogle tusind kroner, der dels tjene til imødegåelse af „katastrofesituationen" dels til billiggørelse af billetter ved arrangenter af mere lødig art.

AA. C.

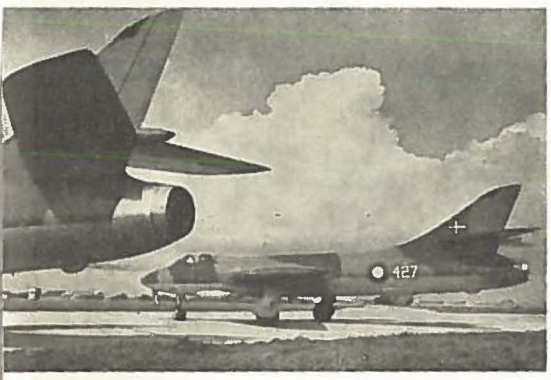
*

Vidste De, at man her i landet, nærmere beteg t på Flyvestation AALBORG, har en eksklusiv rening med et så særpræget navn som: Dansk ipersonisk Klub?

De fleste udenforstående vil vel undres indtil : erfarer, at de fleste medlemmer for spøg kalder :n „Lydmurermesterklubben".

Klubbens navn hidrører fra, at man for at blive iedlem skal have fløjet hurtigere end lyden, jævnør medlemsreglernes § 3, punkt 1, som siger: om ordinære medlemmer kan optages danske piøter, der i et dansk luftfartøj har fløjet med en iastighed større end lydens.

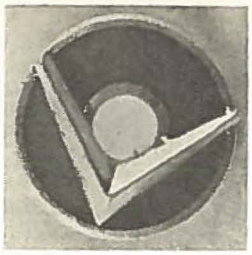
Klubben fik aktualitet efter at eskadrille 724 i 1956 blev udrustet med den enkelske Hawker „Hunter" jager, der som bekendt kan flyve med overlydshastighed.



De to første fly ankom hertil den 30. januar 1956, hvorefter omskolingen af eskadrillens piloter, der indtil da havde fløjet den to-motorede Meteor mark 8 jager, straks begyndte.

I lighed med andre landes „Overlydsforeninger" blev så den Danske Supersoniske Klub stiftet ved en festlighed den 20. april 1956. Her blev ligeledes medlemsreglerne fastlagt og indgivet forslag til et klub-emblem.

Sidstnævnte var blevet udarbejdet og fremstillet,



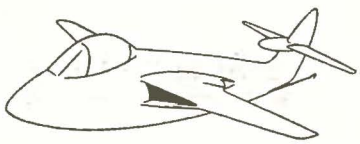
så medlemmerne kunne bære det fra og med den første optagelsesfest, der fandt sted den 5. oktober 1956. Emblemet forestiller den danske kokarde, der er påmalet alle danske militærluftfartøjer, med et påsat mærke, der symboliserer den chock-bølge, der fremkommer, når et luftfartøj gennembryder lydmuren.

Ved den næste optagelsesfest blev det bestemt, at klubbens hjemsted skulle være eskadrille 724 og dens formand chefen for samme eskadrille, mens der blev givet mulighed for at oprette „Filialer" af klubben på andre flyvestationer. Her tænkes især på Flyvestation KARUP, hvor fotoeskadrillen i år skal udstyres med den amerikanske F 84 F „Thunderflash" fotorecognosceringsmaskine, der i lighed med eskadrille 724's „Huntere" kan gennembryde lydmuren.

Da man ved den første optagelsesfest havde to engelske piloter fra RAF knyttet til flyvestationen, blev det bestemt, at udenlandske piloter, der ellers opfyldte betingelserne for medlemsskab, kunne optages som ekstraordinære medlemmer.

Klubbens medlemstal kan af militære grunde ikke opgives, men det kan oplyses, at alle nuværende piloter ved eskadrille 724 plus de piloter, der er afgået fra den inden for det sidste halve år, er medlemmer. Klubbens formål er forøvrigt gennem selskabeligt samvær at udvikle og bevare godt kammeratskab mellem medlemmerne.

A. W. Andresen,
Esk. 724.



RADIO LA N PARTS
GL. KONGEVEJ 89
KBHVN. V.
TELEFON:
VESTER 6565-9090

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N.

Østbanegade 3 København Ø.

Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

5 personers		Consul 1955
5	„	Taunus de Luxe 1954
4	„	Opel Record 1955
4	„	Anglia 1955

GEORG OLSEN
JONSTRUP
TLF Ballerup 873

Ønske-hjem
ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn
BRYGGERGADE 8 HERNING TLF 951

For ædel Dørst

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

Andreas Schæbel A/S

ÅLBORG

Jul. Jacobsen AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

VERDEN RUNDT

London, 21. febr. 1957: Den vesttyske regering har i går i Bonn undertegnet kontrakt med en engelske Hawker Siddeley Group om levering f 68 Sea Hawks MK 4 til den tyske flådes luftåben.

Ordren, der er afgivet til Armstrong Whitworth Aircraft, omfatter maskiner og de fornødne reservedele til en værdi af ca. 100 millioner kroner. Det er den anden ordre på Sea Hawks, der er blevet placeret i løbet af de sidste måneder hos det engelske selskab, idet den hollandske regering har købt 30 maskiner af samme type.

Tyskland vil benytte disse to eskadriller Sea Hawks til patrulje- og recognosceringstjeneste, idet den nye tyske flåde ikke disponerer over større flådeenheder, så man kan basere dem på hangarskibe. Produktionen har allerede været i fuldt sving siden august måned, men den endelige kontrakt er først nu blevet afsluttet.

Burbank, Californien: At det ikke er alle vor tids problemer, man kan løse ved hjælp af de nyeste opfindelser og elektrohjerner, har teknikerne på Lockheed Aircraft Corporation måttet sande, da de skulle kontrollere ventilationssystemet i den nye prop-jet (torbo-prop) airliner Electra. Ganske almindeligt babypudder var løsningen. Når de sendte det ind med luftstrømmen i kabinen, kunne teknikerne ikke alene følge luftstrømningerne og deres virkninger, men også fotografere det.

Ellers anvender man elektronisk udstyr i fuldt mål, endog til kontrollen med brændstofbeholdningerne, der på denne måde kan aflæses ganske nøjagtigt.

Gulvtæpperne i kabinerne bliver gennemvævet med ganske tynde metaltråde, der optager den statiske elektricitet, som ellers opstår, når passagererne går frem og tilbage i kabinen.

Burbank: Lockheed Aircraft og General Motor's Allison Division har påbegyndt en meget omfattende afprøvning af de 501 prop-jet Allison motorer, der skal levere kraften til de nye Electra flyvemaskiner. Denne afprøvning vil svare til mindst 56 års konstant drift af 501 motoren, før den første flyvebillet endnu er solgt til maskinen.

Prøverne vil komme til at foregå under alle vejrbetingelser, i Alaskas kulde, i frostkamre i Florida, i de varmeste egne på grænsen mellem Californien og Mexico og under alle tænkelige svære betingelser.

De første flyvemaskiner har allerede fået installeret Allison motorer på prøvebedding. Dette er således tilfældet med 4 motorer, der er monteret i Lockheed's flyvende laboratorium, en super-constellation, som bærer kælenavnet „Gamle 1961".

Samtidig kører andre motorer på prøvebedding efter normale luftfartsselskabers fartplaner med „flyvning" i op til 15 timer om dagen.

Dette meget store prøveprogram gennemføres for at få de civile luftfartsmyndigheders certifikatprøver afsluttet så hurtigt som muligt. Den militære version af 501 motoren flyver allerede i de kæmpemæssige C 30 Hercules transportmaskiner, tilhørende det amerikanske luftvåben, og dettes erfaringer tæller også med ved certifikatprøverne.

De første Electra maskiner vil være færdige til prøveflyvning allerede om 11 måneder, og i midten af 1958 vil 5 maskiner af denne nye type deltage i afprøvningen.

Oslo i dag: *Braathens SAFE Aerotransport A S* har købt 2 propjet (turbo-prop) Electra transportmaskiner af Lockheed Aircraft Corporation og vil indsætte dem på de internationale ruter i januar 1960. For passagererne vil disse nye maskiner mange gange betyde en halvering af flyvetiden. Skibsreder Braathens ordre er på mere end 4 millioner $, idet den omfatter mange reservedele, hvis værdi dog ikke opgives.

Braathens SAFE Aerotransport A/S er det tredie europæiske selskab, som har indkøbt Electra maskiner, idet KLM for godt et år siden bestilte 12 af denne type. Braathen er ligesom dette selskab gået ind for den internationale version med specialindretning af førerkabinen. Der er endvidere ekstra elektronisk udstyr, bl. a. Loran. Indtil nu er der solgt 133 maskiner af Electra typen.

Skibsreder Ludv. G. Braathen udtaler, at Electras store økonomi var en meget vigtig faktor for hans beslutning om at vælge denne maskine fremfor en ren jetmaskine:

„Jeg har i løbet af de sidste 10 år opereret med flyvemaskiner med stempelmotorer, og samtidig har jeg studeret både propjet og rene jet med henblik på ruternes fremtidige forbedring. Jeg har stor tillid til propjet maskiner, og Electra vil passe til de krav, jeg stiller på de ruter, jeg vil arbejde på i fremtiden."

Skibsreder Braathens Electra maskiner vil blive leveret omkring slutningen af 1959. De udstyres med 4 Allison propjet motorer og Aeroproducts 4-bladede propeller. Farten bliver 11 km i minuttet som marchhastighed, medens tophastigheden ligger på 722 km i timen. Det er 25 % mere end de maskiner med stempelmotorer, der anvendes på de korte og mellemlange distancer, hvortil Electra maskinerne er specielt egnet. Maskinen er udstyret med indvendig trappe, hvilket vil reducere ophold på mellemlandingsstationerne ganske væsentligt.

Aktionsradius er 4800 km med brændstofreserver til 2½ times flyvning. Spændvidden er 30 m, længden 31,6 m, højden 10,3 m og planarealet 121,2 m². Allison motorerne vil være fuldstændig gennemprøvede, inden de indsættes i Electra maskinerne, idet de til den tid vil have fløjet mindst 800.000 timer i den militære version i det amerikanske luftvåbens kæmpemæssige C-130 Hercules transportmaskiner.

Flyvehøjden bliver 8.230 m, og Electra stiger 500 m i minuttet. Startvægten er 51.256 kg, hvilket giver en usædvanlig stor nyttelast på 9.815 kg.

Det islandske luftfartsselskab, Loftleidir, meddelte for kort tid siden, at de også har købt to Electra maskiner, der skal indsættes på ruten fr Reykjavik til New York og København.

På ruten fra København til Reykjavik bliver flyvetiden dermed reduceret fra 7 timer 25 minutte til 3¾ time, og på fortsættelsen fra Reykjavik ti New York skæres flyvetiden ned fra 15 til 7½ time.

SABENA's HELIKOPTER BEFLYVER NU PARIS.

F. o. m. d. 3. marts forbinder SABENAs helikopterrute Bruxelles med Paris. Den franske hovedstad bliver således den 13. storby, som regelmæssig beflyves med luftens „grimme ælling", som dog i udseende har forbedret sig stærkt siden SABENA udskiftede sine S 55 med de nye Sikorsky S 58.

Som man ved, har det belgiske luftfartsselskab, hvis erfaring med helikopterbefordring er verdenskendt, købt 8 af disse S 58. Denne „Helibus" befordrer 12 passagerer, og dens normale hastighed ligger omkring 175 km/t. Rotoren er udstyret med 4 blade, og dens diameter andregr 17,07 m. Maskinens maksimale vægt er på 5720 kg, og dens tomvægt 4148 kg. Endelig drives den af „Wright-Cyclone" motor på 1525 HK.

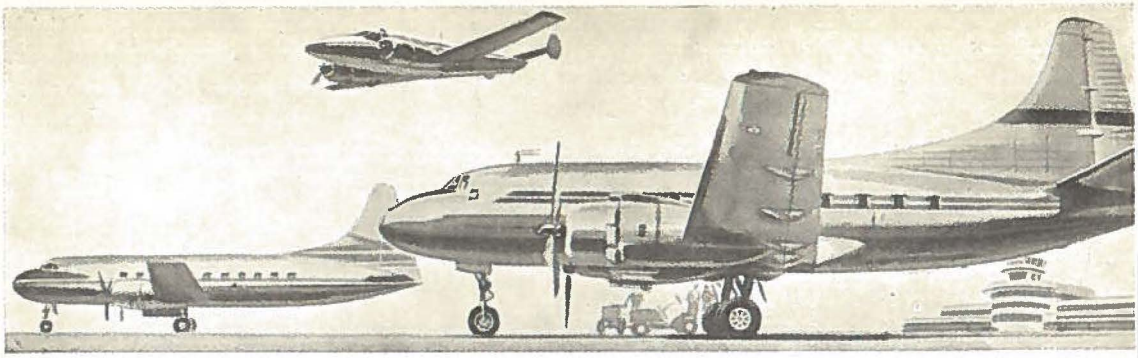
I Paris har man opført en „Heliport" ved „Metro-Stationen" Place Balard, og man regner med, at den normale flyvetid fra Allée Verte-heliport'en i Bruxelles til Palace Balard bliver omkring 1 time og 45 min. Dog kan nævnes, at man under prøveflyvningerne er kommet helt ned til 1 time og 16 min. Indvielsesflyvningen den 3. marts foretoges af hele Sabena's S 58 Eskadrille, som alle 8 på een gang overfløj Bruxelles og Paris i formation.

Der er i Bruxelles lufthavn direkte forbindelse imellem den fra Skandinavien ankommende rutemaskine og SABENAs „Helibus" til Porte Balard, og de normale passagertariffer fra Skandinavien til Paris bliver ligeledes gyldige til disse nye flyvninger, hvoraf man i begyndelsen vil have 2 om dagen og 5, når sommerfartplanen træder i kraft den 14. april. Dog flyves der ikke med helikopter om søndagen.

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

APRIL - MAJ 1957



Flere luftfartøjer . . . og flere typer luftfartøjer . . .

lander idag på Goodyear dæk, hjul og bremser end på noget andet mærke.

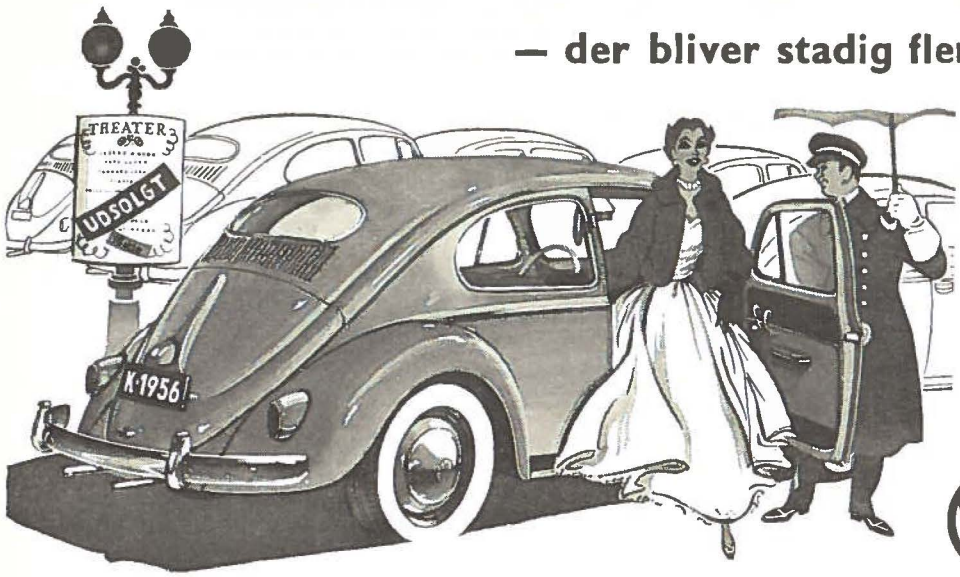
Et overvældende udtryk af tillid til kvaliteten og pålideligheden af Goodyears aero produkter — et område, hvor Goodyear har været pioner siden 1909.

GOODYEAR

AVIATION PRODUCTS

Producenter af flyvemaskinedæk, hjul, bremser, brændstoftanke, af-isningssystemer og en lang række andre produkter til commerciel, militær og privat luftfart

— der bliver stadig flere . . .



FOLKEVOGNEN

Generalrepræsentation: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S København - Odense

FLYVEVÅBNET

APRIL-MAJ 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

- Leder
- Chefegenskaber
- Den kolde krig
- Hemmeligheder
- Den russiske pilot
- Verden rundt
- This is AFN
- Diskriminering
- 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. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

En af Englands mest fremragende eksperter inden for flyvemaskineindustrien, den administrerende direktør for Hawker-Siddeley gruppen, Sir Frank Spriggs, *har i det engelske fjernsyn kritiseret den engelske hvidbog om forsvaret.*

Sir Frank udtalte, at ændringen af det engelske forsvar til fjernstyrede våben bliver gennemført altfor hurtigt. „Efter min mening skulle der være endnu en „generation" af bemandede bombemaskiner efter Vulcan og Victor maskinerne. Vi har enhver chance for at komme til at sidde som en lus mellem to negle. De fjernstyrede våben er endnu på udviklingsstadiet, og jeg er sikker på, at jagere og bemandede bombemaskiner ikke har set deres sidste dage."

På et spørgsmål om, hvorvidt England ville stå uforberedt uden jagere og bombere i tilfælde af en krig om fem år, svarede Sir Frank Spriggs: „Ja. Det er min opfattelse".

Sir Frank blev introduceret for seerne med den oplysning, at han var administrerende direktør for de selskaber, der fremstiller 60 % af Englands militære flyvemaskiner, og som beskæftiger 50.000 mand. Han beskrev hvidbogen som et dristigt og modigt dokument. „Omstillingen skal gennemføres, men det eneste spørgsmål drejer sig om tidspunktet herfor."

Intervieweren kom derefter ind på to af de projekter, Hawker-Siddeley gruppen har arbejdet med i nogen tid: En supersonisk bombemaskine, der er under konstruktion hos A. V. Roe, og som er blevet annulleret af ministeriet samt en supersonisk jagermaskine, som Hawker Aircraft selv bygger for egne midler. Om den sidstnævnte udtalte Sir Frank, at det ikke er nogen jagermaskine, som vi almindeligvis kender dem, men det er en virkelig angriber. „Vi fortsætter bygningen af den af to grunde", fortsatte Sir Frank, „vi kan måske sælge den til udlandet er den første. Men den virkelige årsag og den afgørende er, mener jeg, at regeringen kan ændre sin beslutning, og vi tror, at den vil gøre det i dette tilfælde for så at komme til os for at få den." Sir Frank mindedes slaget om England, hvor Hawker havde fået regeringsordre på 100 Hurricane maskiner, men selskabet havde fremstillet yderligere et tusinde uden nogen ordre på dem. Derfor blev slaget om England udkæmpet med Hurricanes.

Om annulleringen af ordren på den supersoniske bombemaskine sagde Sir Frank: „Jeg giver Dem denne advarsel. Hvis denne annullering ikke bliver taget tilbage eller hvis der ikke bliver bestilt en anden supersonisk bombemaskine med stor aktionsradius, så må vort land også afskrive sig muligheden for at fremstille supersoniske passagermaskiner for resten af dets dage."

CHEFEGENSKABER

Red., cand. jur. K. Bruun-Rasmussen

Redaktør, cand. jur. Knud Bruun-Rasmussen har for nogle måneder siden skrevet en kronik i „Arbejdsgiveren". Da red. K. Bruun-Rasmussen selv sammenligner militære og civile undersøgelser for at belyse chefegenskaber, har vi ment, at det kunne interessere vort værns personel at studere en „civil" undersøgelse og bedømmelse af chef-begrebet. Konklusionen ligger i det store og hele forbavsende nær op ad de militære forestillinger. — Af pladshensyn bringer vi Knud Bruun-Rasmussens kronik i uddrag.

Hvad betyder ordet *chef?* Ordbog over det danske sprog oplyser i 3. bind, spalte 341, at ordet stammer fra fransk, at det egentlig betyder hoved, og at oprindelsen er det latinske caput, der kan oversættes ved: hoved, top, spids, floders udspring eller kilde, liv, indbegrebet af alle rettigheder i henseeende til frihed, hovedperson, formand. Nogle af disse oplysninger stammer også fra Latinsk-Dansk Ordbog, og Nu-Dansk Ordbog siger, at ordet chef er beslægtet med høvding.

Disse sproglige oplysninger siger ikke så lidt om, hvordan en chef bør være, og de kan give anledning til alvorlige overvejelser. Men hvordan er det i praksis?

Man har mange gange spurgt *personalet* i større og mindre virksomheder om deres forhold til de stedlige ledere, og man foretager stadig sådanne undersøgelser. Man får en række værdifulde oplysninger derved, men de fleste af dem har et meget konkret præg og beskæftiger sig med rent lokale fænomener. Der er dog også undersøgelser, som har kunnet samles i en række punkter, der giver udtryk for en principiel indstilling til spørgsmålet om, hvordan en chef bør være. I „Psychology For The Fighting Man", udgivet af The National Research Council, Washington 1943, findes side 366-384 et afsnit om lederskab. Her meddeles det bl. a., at man har spurgt nogle tusinde soldater, hvad de forlangte af en god leder, og det blev til

12 punkter

1) *Dygtighed. Han må vide besked om hele sit område: deraf afhænger al tillid til hans lederskab.*
2) *Menneskelig interesse for sine medarbejderes velfærd.*
3) *Evne til at træffe afgørelse uden tøven.*
4) *Dygtighed som lærer og instruktør.*
5) *Sund sans, godt judicium og evne til at få tingene gjort.*
6) *Demokratisk indstilling; ikke koste med folk og fremhæve sin rang.*
7) *Sans for godt arbejde — huske at rose det.*
8) *Fysisk styrke og et godt udseende.*
9) *God opdragelse, humor og mod.*
10) *Upartiskhed — må aldrig sætte dem, han ikke kan lide, til det værste. Være fair.*
11) *Flid — ikke komme om ved tingene så let og billigt som muligt.*
12) *Evne til at give ordre, så man straks ved, hvad man skal gøre — tale højt og tydeligt.*

Listen er som nævnt blevet til på basis af udtalelser fra soldater, og det præger visse punkter, f. eks. 8 og det sidste ord i 9, men den er iøvrigt

iden videre et rigtigt udtryk for et personales meining inden for de fleste civile arbejdsområder.

Man bemærker, at punkt 1 og 2 er *dygtighed* og *menneskelig interesse for medarbejdernes velfærd.*

Har *cheferne selv* en klar mening om, hvordan de bør være? Inden for De Forenede Vagtselskabers koncern, som beskæftiger ca. 3.500 mennesker, har jeg foretaget et lille rundspørge blandt en række af virksomhedens ledere.

Hvilke chefer blev spurgt? I alt ca. 20, og de var alle A- eller B-chefer. Ved A-chefer forstås i denne forbindelse de øverste, som sidder inderst eller mest centralt, og som i almindelighed ikke har nogen over sig i det daglige arbejde, medens B-cheferne er placeret i midten og styres mere eller mindre af højere chefer, men samtidig har den ansvarlige ledelse af deres eget personale.

Det er vistnok psykologisk rigtigt, at man ved besvarelsen af et spørgsmål, hvor man ikke har lang betænkningstid med afgivelsen af svaret, først vil nævne *det, der ligger en mest på sinde,* noget, der står for en som et ideal eller er et brændende ønske. Det kan derfor have interesse at se punkt 1 i en række af besvarelserne, idet vi udelader nogle gentagelser. Der er også foretaget uvæsentlige forkortelser, uden at meningen dog på noget punkt er berørt.

Punkt 1 har for de spurgte chefer været følgende:

En chef skal fortrinsvis være venlig.
Han skal kende sit job, så han anerkendes som chef.
Han skal sætte mål for virksomheden.
Han skal kunne finde de rigtige medarbejdere og de rette overordnede.
Han skal kende den virksomhed, han har ansvaret for.
Han skal være ligevægtig.
Han skal være menneskelig og betragte sig som „den første blandt ligemænd".

Dette er, hvad A-cheferne på Vægtergården i København mener. Alle de pågældende kom i tanke om andre ting og anførte dem i deres udtalelser, men her er altså kun citeret det, der i hvert enkelt tilfælde meldte sig først for bevidstheden.

B-cheferne inden for De Forenede Vagtselskabers koncern siger som deres første punkter:

Chefens karakter bør være uangribelig.
Han skal kunne træffe en afgørelse.
Være bestemt over for sine underordnede.
Man skal kunne tale med chefen.
Han skal være dygtig.
Foregå de øvrige medarbejdere med et godt eksempel både arbejdsmæssigt og med hensyn til takt og tone.
Han bør møde veloplagt og ret ens hver dag uanset personlige sorger og glæder.
Skal kunne udvælge sine nærmeste medarbejdere, så de har de rette faglige og moralske kvalifikationer.
Være en stærk personlighed og et stort menneske.
Kunne tilrettelægge arbejdet, så medarbejderen får den fornødne kompetence og ansvar.
Huske, at det er ham, der skaber „klimaet på arbejdspladsen".

Det vil ses, at der ikke er nogen afgørende forskel mellem udtalelserne fra A-chefer og B-chefer. Sammenligner man med soldaternes oven for anførte krav til en leder, er det tydeligt, at det menneskelige er stærkere betonet hos de civile chefer end hos de menige soldater. Men for begge grupper gælder det, at *dygtighed* og *menneskelighed* står øverst på listen.

Men hvordan chefen end bør være: *i praksis er han, som han er,* og det har vidtrækkende betydning for de mennesker, der er afhængige af ham. Enten chefen ønsker at være *et eksempel for sit*

personale eller ej, vil han dog være det. De svage efterligner altid den stærkere, og man gør det, fordi chefen

1) *har større autoritet,*
2) *er ældre (som regel),*
3) *nok vil synes om det,*
4) *syner så stærkt, at han uden videre fremkalder kopier af sig selv omkring sig,*
5) *gennem sin optræden viser, hvad man kan, og hvad man ikke kan,*
6) *befrier den underordnede for at tage selvstændig og personlig stilling til mange ting,*
7) *sikkert er nået frem ved at være, som han er,*
8) *måske er frygtet, så det er risikabelt at handle eller mene anderledes, end han handler og mener,*
9) *måske har vakt sympati eller agtelse hos sine omgivelser,*
10) *kort sagt: er „Fatter", og „hvad fatter gør, er altid det rigtige".*

Det første, man efterligner hos et menneske, er som regel gang og holdning, gestus og andet ved den ydre facon. Man *mimer* på samme måde som forbilledet. Det bringer det engelske ord *mimicry* i erindring. Det betyder beskyttelseslighed, d. v. s. dyrs farvelighed med omgivelserne eller med andre dyr, hvorved den, der antager den dominerende farve, opnår sikkerhed for sit liv. Udtrykt ganske jævnt vil det sige, at et personale altid vil „indrette sig efter forholdene". Chefens person, hans menneskelige holdning og meninger vil præge hele den virksomhed, han leder — mere eller mindre.

Den KOLDE KRIG fortsætter . . .

Baggrunden — hvorunder Sveriges forsvarsspørgsmål bør ses.

Teknikens og samfærdselsmidlernes lynhurtige fremskridt i de sidste årtier har kraftigt påvirket den magtpolitiske og strategiske stilling i verden. Det er blevet muligt at organisere og lede stater og statsblokke af et omfang, der er uden sidestykke. Lande og kontinenter er ført hinanden nærmere, hvis man da måler afstanden i tid, men både politisk og ideologisk er udviklingen gået den modsatte vej. Verden er blevet kløvet i to magtkonstellationer, hvilket helt har præget udviklingen siden den anden verdenskrig. Kløften mellem dem er blevet uddybet, og det har ikke været muligt at slå bro gennem kontakten i de Forenede Nationer. I den globale kamp, hvor den ene part klart stræber efter magtudvidelse, medens den anden ikke synes at sætte sig andet mål end at opretholde status quo, er det store flertal af jordens lande involveret. For de lande, der har ønsket at stå uden for blokdannelserne, men hvis placering er uheldig, har det været en uomtvistelig nødvendighed at værne sig gennem et stærkt og effektivt forsvar.

FUNDAMENTAL FORSKEL PÅ DEN DEFENSIVE ATLANTPAGT OG DEN AGGRESSIVE ØSTBLOK.

Mellem de to parter kom allerede ved krigsafslutningen deres forskellige synspunkter i spørgsmålet om mål og midler til afgørende udtryk. De vestlige demokratier indrettede sig på en fredelig opbygning i tillid til FN, og allerede i 1945 demobiliserede de langt størstedelen af deres styrker, medens krigsmateriel blev ødelagt eller hugget op. Sovjet ikke alene bibeholdt deres folk under fanerne, de moderniserede på fuldt kraft og tog målbevidst fat på deres ekspansive udenrigspolitik, hvis formål ingen siden har været i tvivl om, en kommunistisk verdensrevolution.

Ved de allierede konferencer i Teheran i 1943 og Jalta 1945 havde russerne en vis indflydelse på sine nabostater. Så snart kampene var ophørt, lykkedes det dem ved underminering og politiske omvæltninger at konsolidere dette greb. Fremrykningen af de russiske positioner skabte ikke alene udgangspunkt for yderligere ekspansionsbestræbel-

ser i ly af en tilsyneladende formel fred, men også grundlag for offensive operationer i tilfælde af en tredie verdenskrig. Fra sovjetrussisk side regnede man efter alt at dømme med muligheden af en sådan inden for nærmeste fremtid.

Allerede i 1946 havde Rusland indlemmet en række store områder i Asien og Europa, sammenlagt ca. 25 millioner mennesker. I den nordlige del af Europa var Sovjetherredømmet trængt nærmere Atlanterhavet og Nordsøen end nogen sinde tidligere. Hertil kom så den række af lande, som gennem kommunistisk tryk og infiltration blev tvunget til at følge en politisk og økonomisk linie, som var de allerede medlemmer af Unionen af forenede Sovjetrepublikker.

I disse vasalstater med militariserede, kommunistiske samfundssystemer indgår i dag — hvis vi regner Kina og Nordvietnem med — omtrent en trediedel af jordens befolkning. Dette således skabte østvælde er i dag, politisk, økonomisk og militært samordnet til en enorm euroasiatisk magt, der i spørgsmålet om mandskabsresourser og territorial udstrækning savner sin lige i historien.

Sovjets stræben efter en yderligere udvidelse af det kommunistiske herredømme og en fortsættelse af fremrykningen af sine militære baser, blev tydelig klarlagt ved de lokale krige i Grækenland, Indokina og Korea. Den kommunistiske aggression synes stort set at følge to hovedretninger: i det fjerne østen mod de japanske øer og sydøstasien; — i det mellemste østen og Afghanistan og Iran mod det indiske ocean samt mod det østlige middelhavsområde over Tyrkiet og Grækenland. Grupperingen af de sovjettiske stridskræfter tyder imidlertid på, at i tilfælde af krigen, er en angrebsretning med en storoffensiv med Atlanterhavet og Nordsøen for øje mest aktuel. Heri ligger betydningen af, at med politiske eller militære midler at neutralisere Skandinaviens nordlige flanke. Nogle af vasalstaternes upålidelighed i slutningen af 1956 kan også medføre, at hovedangrebsretningen forlægges mod nord.

Sovjets målbevidste aggression og fortsatte ekspansive tendenser kom til at stå i en skarp kontrast mod vestmagternes mere eller mindre frivillige retræte fra en række asiatiske og afrikanske kolonier og fremkaldte i 1947 en række modforholdsregler. Med Truman-doktrinen standsedes for en tid de russiske følehorn i mellemste østen og middelhavsområdet. Det krighærgede Europa begyndte inden for rammerne af Marshallplanen at få hjælp fraUSA, der skulle fremskynde genopbygningen og i det mindste i Vesteuropa skulle tage brodden af de umiddelbare risici for nye kommunistiske landvindinger.

En del begivenheder i 1948 — kuppet i Prag, blokaden af Berlin samt forskellige tegn på uformindsket sovjetisering af vasalstaterne — var grundlaget for vestens beslutning om at organisere et militært samarbejde. FN var tydeligvis ikke en tilstrækkelig garant for verdensfreden. For så at skabe et umiddelbart værn for vesteuropa, dannedes i 1949 atlantpagten. Under indtryk af det kommunistiske angreb på Sydkorea fremskyndedes fra og med 1950 atlantpagtlandenes oprustning med støtte af en omfattende amerikansk våbenhjælp. Sikkerhedskravet kom efterhånden til at spille en dominerende rolle i vestmagternes politik.

NATO er blevet hjørnestenen i det verdensom-

El-materiel

HILDA 1122

klarer problemet

Relæer - Afbrydere - Belysning
Værktøj - Sikringer - Måleinstrumenter
Klemmemateriel - Isolatorer

H. FOLSGAARD

Elektriske Artikler en gros

Gl. Kongevej 13 A - København V

spændende system af militære bistandspagter, hvorved vest har budt den kommunistiske aggression hårdnakket modstand. De fleste af disse aftaler er regionale og forener mere eller mindre fast sammenknyttet et antal lande. Andre af pagterne er bilaterale — de fleste med USA som dominerende part. I læ af pagterne har vesten langs grænserne mod øst opbygget et relativt sammenhængende system af militære anlæg — først og fremmest langt fremskudte baser for flyver- og jordstyrker — for at forstærke positionerne i Europa og Asien, og for i tilfælde af en konflikt at være i stand til at rette et afgørende slag mod øst. På grund af våbenudviklingen har det været af betydning, at baserne har kunnet udbygges allerede i fredstid. Transporterne af reserver, våben og forsyninger til disse positioner sker ved et udstrakt system af støttepunkter for marine- og flyveenheder. Inden for hele systemet er der skabt et ret højt beredskab.

VED VESTENS SAMLING OG OPRUSTNING GENVANDTES MAGTBALANCEN OG FREMKALDTE EN AFSPÆNDINGS-OFFENSIV FRA ØST.

Forsvarspagterne og basesystemet har tvunget østblokken til at ændre sin strategi. Østs vidtstrakte territorier har tidligere i meget høj grad været baggrund for en strategi med vekselvise fremstød i vidt forskellige retninger. Modstanderen er herved blevet tvunget til at opdele og splitte sine kræfter. Gennem sin kæde af støttepunkter og ligeledes takket være den store opbygning af luftstyrkerne, har vest fået større bevægelsesfrihed og endelig har vestmagternes oprustning nået et sådant omfang, at der er sket en udligning i det styrkemæssige forhold.

Øst er blevet påvirket af denne udvikling, og har forsøgt med forskellige midler at undergrave og splitte det vestlige forsvarssystem, der fra et russisk synspunkt har karakter af en særdeles farlig indeslutning. Fordømmelse af blokdannelser og krav om evakuering af alle kampstyrker fra udenlandske baser er mere og mere tilbagevendende islæt i de russiske lederes proklamationer. Særlig intensivt modarbejdede man i vinteren 1954-55 Parisaftalen om Vesttysklands oprustning og til-

slutning til NATO. De russiske venskabstraktater med England og Frankrig blev opsagt, østblokkens forsvarsudgifter forøgedes og Warszawapagten blev etableret som en modforholdsregel til atlantpagten. Denne nye pagts fødsel turde dog ikke have givet anledning til nogen forandring i den militære samordning, der allerede herskede på den anden side jerntæppet. Hetskampagnen mod Parisaftalerne fik dog ingen betydning overhovedet. De aggressive toner formindskede ikke beslutsomheden i demokratiernes forsvarsvilje.

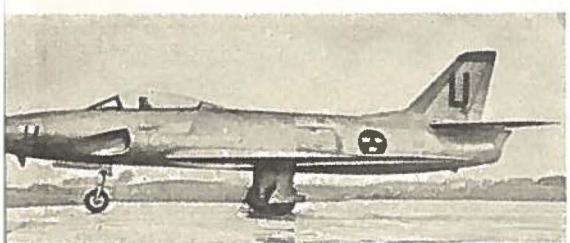
Det har på denne baggrund været naturligt for øst i en tid at prøve andre og mildere midler. Tendenserne til en mindre aggressiv russisk politik kunne man til en vis grad allerede fornemme efter „nederlaget" i Berlin og FN's faste stilling i Korea, men først det, at Sovjet måtte give op i kampen mod Vesttysklands genoprustning, foranledigede en mere konsekvent stræben efter at møde den vestlige styrkepolitik med den økonomiske og politiske krigsførelses mangeartede midler. Begrebet fredelig sameksistens indførtes som ledemotiv for en afspændingspolitik, hvilket bl. a. understregedes af en række doktrinordninger — f. eks. blev fortolkningen af Lenins lære om den uundgåelige krig mellem kapitalismen og kommunismen modificeret. Afstaliniseringen og mere liberal handlemåde i FN synes i hovedsagen at have tjent samme formål. Afspændingspropagandaen har dog ikke savnet en snert af aggressivitet. I påfaldende venlige vendinger søger Sovjet ad diplomatisk vej parret med tekniske og materielle hjælpeaktioner, at vinde indflydelse i vigtige dele af Asien og Afrika; hensigten er naturligvis at stimulere anti-

koloniale stemninger, for derved at rejse en vestfjendtlig eller i alle fald en neutral indstilling.

I en verden, der er træt af krig og kriser, er det ganske naturligt, at blot talen om afspænding mange steder vil falde i god jord. De nye træk i sovjetpolitiken skabte også blandt svage sjæle på vestsiden en usikkerhed, der tydelig viste, at selv tilfældige tendenser til en mildere kommunistisk politik kunne sætte enigheden inden for atlantpagten på en svær prøve. Så snart frygten for en kommunistisk trusel tilsyneladende fordamper en smule, gærer det straks i de kendte kræfter i de enkelte lande, der mener at få lejlighed til at fiske i rørte vande, og følgen er, at det militære sammenhold brister. De røster om nedrustning og minimalt beredskab, der hørtes her og der i perioden umiddelbart før SUEZ-krisen og opstanden i Ungarn, belyser risikoen ved det russiske spil.

At der var en vis ydre afspæding i 1955-56, ville være urigtigt at benægte. Men den viste klart ikke at være nogen garanti for en fredelig udvikling. Modsætningerne mellem de to ideologier er dybtgående og udgør stadig et farligt incitament til en konflikt. Det er temmelig usandsynligt, at Sovjet, der har sat så meget ind på sit mål, verdensrevolutionen, uden videre skulle opgive dette. En radikal ændring skulle — hvilket udviklingen i Ungarn og Polen kunne tyde på, — få svære følger i forholdet til lydstaterne. Sovjetregimet magtkoncentration og terraingevinster er gennemført og opretholdes med sådanne midler, at en retræte, uden at miste ansigt, ville være umulig. Et spørgsmål er, om den vestlige verden kunne tro på en række russiske indrømmelser, der er vundet på bekostning af demokratiske idealer og mange landes frihed.

Der er vestlige iagttagere, der regner med, at den nuværende magtkamp vil blive afgjort ved den kommunistiske verdens sammenbrud. Som grundlag for disse synspunkter lægger man uroligheder-ne i vasalstaterne og de svære såvel indre- som ydrepolitiske omvæltninger i Sovjet i de senere år. Den tilsyneladende afspændingspolitik, regner eksperter med, kun er affødt af indre russiske vanskeligheder. Men selv en sådan udvikling kan imidlertid medføre chancer for en storkrig.



Det er før sket, at en krig er begyndt netop for at stive et vaklende regime af.

Meget tyder på, at den kolde krig mellem øst og vest i de nærmeste år vil få form af en økonomisk kraftprøve. En sådan kamp, der kommer til at gælde handelsmarkeder, kapitaleksport og råvarer, vil være naturlig på baggrund af den militære balance, der er opnået.

Til uroen i verden bidrager også de lokale konflikter ved grænserne mellem blokkene. På flere punkter er situationen yderst ømtålelig. Disse brændpunkter kan let udvikle sig til lokale krige, det kan blive vanskeligt at begrænse. Den globale karakter af magtkampen fører med sig, at praktisk talt enhver konflikt påvirker denne. Den med vold fremtvungne opdeling af en række stater i to mod hinanden fjendtlige dele — to Korea, to Kina, to Vietnam og to Tyskland — hindrer en fredelig udvikling både i det fjerne østen og Europa.

Det er ikke lyse udsigter, men det er på denne baggrund vi må betragte Sveriges forsvarsspørgsmål. Verden er præget af magtkamp og uro. Den militære oprustning er større end nogen sinde. Fra tid til anden veksler spændingen eller forskydes til andre områder. På en række omstridte punkter søger begge parter at forstærke sine positioner.

Det er muligt, at den kolde tvekamp i de nærmeste år vil blive gennemført med politiske og økonomiske midler. En sådan forskydning udelukker ingenlunde faren for krigen. Vi er simpelthen nødt til at regne med, at udviklingen vil gå i

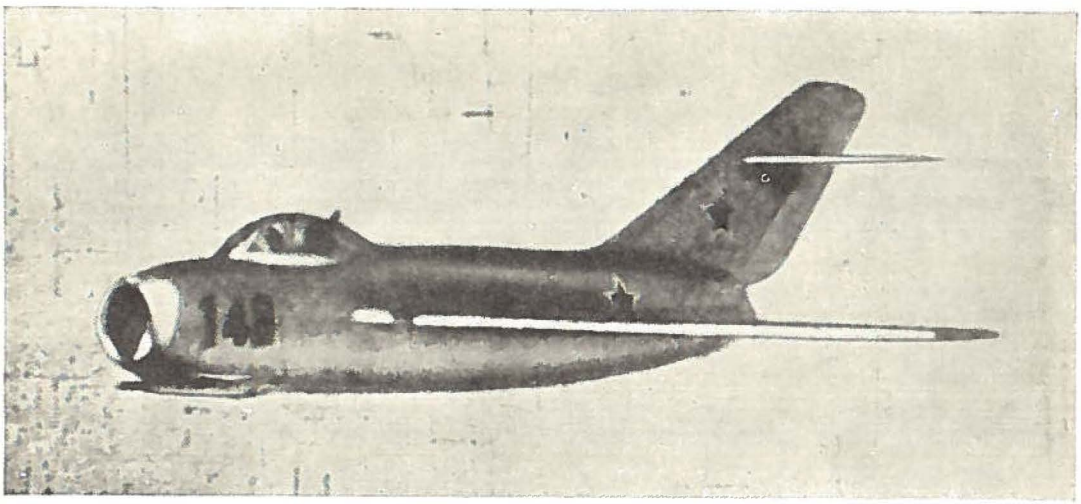
begge retninger. Det er næppe sandsynligt, at nogen af parterne ønsker en krig, men muligheden for lokale krige er nærliggende rundt om i verden.

De krigsrisici, som vi og hele verden må regne med, både den begrænsede og storkrigen, gør det nødvendigt for vort land, som står uden for allianverne, men ligger i skæringslinien mellem øst og vest — at opretholde et stærkt forsvar.

Lennart Hagman, Sverige.
Kanslichef, Løjtnant.

Hemmeligheden

om det russiske flyvevåben



Denne artikel har vi fundet i et ikke her hjemme særlig kendt blad. Et blad, der ikke normalt beskæftiger sig med flyvning. Måske går forfatteren lidt hårdt til værks for at få sine læsere til at forstå kendsgerningerne. Tilsyneladende har han sat sig grundigt ind i sit stof, så vi mener absolut det er værd at bringe den videre.

Der er to måder at aflæse et kort over De forenede Stater på. Når vi gør det på den almindelige facon, er det fordi vi vil se på landets stater, byer, floder, bjergene og grænserne. Så den anden side — det er som russerne ser. Hold kortet lodret og lad blikket glide nedad fra nordpolsegnene, og vi vil da se USA fra samme synsvinkel, som besætningen på en russik, intercontinental jetbomber. Det er ikke noget morsomt perspektiv, men at kortet hænger på væggen i sovjetrussiske briefing-rooms og operationscentraler, er hævet over enhver tvivl. Der interesserer man sig dog ikke for vore grænser, tidszoner eller vore nationale mindesmærker, den eneste interesse er, at kunne udnytte kortet til planlægningen af strategiske bombemissioner.

Små flag springer uheldsvarslende, som var krigen allerede i gang, frem på det russiske kort over United States. Henved 50 af disse flag er røde, og markerer byer, der er af særlig vigtighed

for den amerikanske industri. Andre byer, mindre kritiske, er markeret med miniatureflag i forskellige kulører.

Det er de første 50 der er af vital betydning. Derfor indledte chefen for det amerikanske luftforvsar, general Earle E. Patridge, et møde fornylig med en gruppe senatorer, med en advarsel om, *at de interceptor-jagere, hvorpå USA bygger sit forsvar af byerne, ikke har tilstrækkelig rækkevidde i højden til at hamle op med den russiske jetbomber „Bison", hvorfor de 50 byer lå blottede for atomangreb.*

Gen. Patridges erklæring lamslog senatsmedlemmerne. For hvad generalen faktisk indrømmede var, at det russiske luftvåben har en bomber i første linie, der vil være i stand til at overflyve det amerikanske kontinent, af den simple grund, at den kan gå så højt, at vore jagere ikke kan nå den.

Når dette skrives (marts 57) er situationen den, at USA's luftforsvar, der er bygget på 6 jagere i operativ tjeneste F-86D Sabre, F-94C Starfire og F-89D Scorpion, er ude af stand til at nå Sovjetbomberens maksimumshøjde. Det er rigtigt, at der er nye typer med væsentlig større performance, F-101 Voodoo, F-102A og den 1500 miles-i-timen F-104A Starfighter, men ingen af disse har endnu operativ status, og udgør som følge heraf endnu ingen trusel mod Bison.

Hovedindholdet af gen. Partridge's erklæring er for så vidt ingen afsløring, thi Sovjets efterretningstjeneste har længe været vidende om forholdet, til gengæld er der næppe tvivl om, at advarslen kom som en ubehagelig overraskelse for både mange amerikanere og europæere. Russerne, erklærede generalen videre, har „hundreder af bombefartøjer", der kan angribe dette land. Og hvis de vigtigste byer i USA med held blev angrebet, kunne russerne med eet eneste slag, med deres ødelæggende A- og B-bomber, kunne udslette omtrent 40 % af befolkningen — 68.000.000 mennesker og mere end 60 % af nationens samlede industri.

Konklusionen af gen. Partridges afsløringer er iøjnefaldende. Aldrig før i vor historie har landet ligget så blottet for ødelæggelse. Kun 11 år efter afslutningen af den anden verdenskrig har de russiske kommunister nået en position, der er dødsensfarlig for hele verdens sikkerhed.

Spørgsmålet, der nu rejses, er naturligvis, hvorledes dette kunne ske? Hvem eller hvilke har begået de bommerter, der har bragt os i denne fare? I årevis har vi ligget foran i aeronautisk henseende og i militær flyvning, og nu er vi pludselig sakket agterud i dette kapløb. Man kan bedst belyse den enorme kraftanstrengelse, Sovjet har gennemført, når vi tænker på, at 3 måneder efter den tyske invasion i Rusland, havde Luftwaffe's piloter ødelagt eller nedskudt 8.000 russiske luftfartøjer. Det var en ødelæggelse uden sidestykke og den efterlod russerne komplet hjælpeløse i spørgsmålet om Air Power (at Sovjet fra dette tidspunkt og til efter krigen lukrerede kraftigt på låne- og lejeloven, kan næppe være forfatteren ubekendt, red.).

6 år efter krigen var det russiske flyvevåben stadig i anden række, endog på trods af, at fabrikerne i Sibirien spyede fly ud på samlebånd, men allerede dengang var Sovjet i besiddelse af et ukendt antal atombomber, og Kreml begyndte at rasle med sværdet. Mindre krige brød ud rundt om for at holde os til ilden, men på intet tidspunkt risikerede de russiske magthavere at bringe konflikterne så langt ud, at der kunne blive tale om et verdensopgør. De eneste bombere, Sovjet dengang disponerede over i første linie, var 400 fartøjer, der mindede om krigstidens B-29, der

Østbanegade 3 København Ø.

Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

Brdr. EGHOLM's eftf.

Bosch service . T. B. T. hovedforhandler

Haderslev . Tlf. 22 342

ganske vist var gode nok, men for russerne kun anvendelige til een-vejs-missioner.

Nu er dette billede ændret betydeligt, såvel kvalitativt som kvantitativt er russerne løbet foran. Lad os eksempelvis se lidt på Bison. Fartøjet har de kraftigste jetomtorer, der er i brug noget sted i verden, den bærer med lethed en B-bombe, og går lige så let til De forenede Stater ved udnyttelse af maksimal speed og højde, hvor vore jagere, der i øjeblikket er i eskadrilletjeneste, ikke kan angribe. Et sidestykke til Bison er IL-38, Bear, en 4-motors turbo-prop-bomber, hvis motorer hver udvikler 12.000 HK. Den vejer omkring 170 tons og i størrelse minder den om den ældre USAF B-36, men dens rækkevidde på alle områder er langt bedre udviklet. Ganske som Bison er Bear i operativ tjeneste.

Også med medium-bombere har russerne trængt sig frem, der er tre, de flyver med i dag. IL-28 Beagle og Tupolevs Bosum. Men alarmerende er de sidste meddelelser om, at Sovjet har sat en let jet-bomber i masseproduktion, i så fald den første i verden.

På transportområdet menes russerne at have 4 nye gasturbine-projekter under udvikling. Her er tilsyneladende et punkt, hvor de er noget bagefter, thi endnu er ingen transportfly kommet på siden af de to amerikanske Fairchild C-123 Avitruc og Lockheeds C-130 Hercules.

Jetfightere — også her er russerne desværre i salveten. Så langt tilbage som i 1951 måtte general Hoyt S. Vandenberg, USAF (chief of staff) indrømme, at med MIG-15, Fagot, havde Rusland en jet, „der siger spar to til hvilken som helst jetjager i dag", der havde så allerede den gang været grund til at råbe vagt i gevær. MIG-15 blev taget ud af masseprodugtion i 1952, og det var noget mere end en „håndfuld", der var løbet af samlebåndene. Så vidt vides blev der produceret mere end 15.000 af denne glimrende jager. Til sammenligning tjener, at USA i 4 af krigens år fremstillede 15.677 P-47 Thunderbolts, et fartøj der var lettere at få fra hånden end den mere komplicerede jetmaskine. Ej heller må det glemmes, at den russiske produktionskapacitet måtte slås med en industri, der var blevet grundig ødelagt gennem krigsårene. Den russiske fremgang anses af vestlige eksperter for en bemærkelsesværdig præstation.

Af MIG-17 Freco mener man der er fremstillet 6.000 stk. inden den blev taget ud af produktion i 1954. Samme år lancerede Sovjetunionen MIG-19 Farmer, et fartøj, der tåler sammenligning med F-100 Suber Sabre. En ny Suber Farmer, MIG-21, skulle være på trapperne, og allierede iagttagere mener at vide, at den let går 1150 mph i vandret flyvning.

Enorme anstrengelser har russerne gjort for at nå op på mærkerne. For ikke mange år siden ville de have været fuldstændig hjælpeløse, hvis vestmagterne havde foretage bombeangreb over USSR i dårligt vejr eller mørke. I dag har de, ifølge gen. Partridge, nogle af verdens bedste al-vejrs og natjagere i første linie.

Men dog står det klart, at med den nye serie af fly, der nu er i gang, vil USA genvinde det tabte terrain på fighterområdet. Forfatteren af denne artikel så for nylig Lockheeds F-104A Starfighter i en vertikal stigning med en fart af 1400 miles, og fartøjet accellerede stadig, da det forsvandt ud af syne. En lignende maskine vides ikke at eksistere bag jerntæppet. United States Air Force vil vinde en klar teknisk sejr, når dets forsvarseskadriller modtager den nye Convair F-102A deltavingede all-weather jager. Den er udstyret med det mest moderne elektroniske anlæg og armeret med air-to-air rockets, nemlig GAR-1 Falcon missiles. Samtidig med at dette læses, går de fleste i aktiv tjeneste, og de vil være i stand til at tage kampen op med den frygtede Bison. Et andet luftfartøj, der også er masseproduktion, er McDonnell's F-101A Voodoo, der er den største af dem alle, går let sine 1100 miles per hour, den er endnu på den hemmelige liste, men det siges, at den går fint i højden, det mest karakteristiske er dens enorme endurance, på dette område findes ingen bedre i verden. Omtales må også

Jack ó Diamonds

— ægte American Smoking Tobacco

Sole Agent: **ERIK STOKKEBYE . Odense**

US NAVY's sidste fighter, McDonnell's F-3H, en supersonic allweatherjager, der er hangarskibsbaseret, og den tåler sammenligning med ethvert USSR-produkt. Glemmes må heller ikke Douglas' F-5D Skyray, der har opnået en så fin højdekarakteristik, og endelig Grumman's F-11F, Tiger til NAVY.

Hvor langt russerne er kommet med raketmaskiner vides ikke, men de skal nok være med på noderne, Sovjetunionen ofrer i alle fald både penge og kræfter i forskningen, og der er ingen grund til at tro, at deres videnskabsmænd ikke skulle have frembragt et fartøj som Bell X-2, der har fløjet op til 1900 miles i timen og nået en højde af 126.000 fod over jorden.

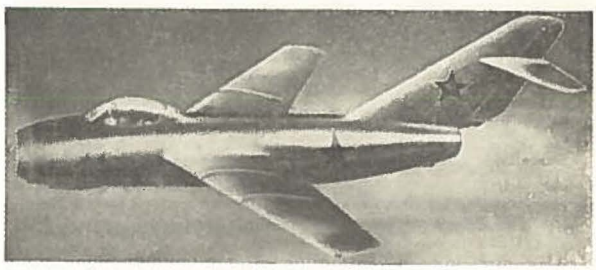
Det amerikanske folk har med vrede peget på, at De forenede Stater kunne have haft X-2 eller en lignende maskine for mere end 5 år siden. Når det ikke er sket, er grunden, siger vore videnskabsmænd ikke uden bitterhed, at vi har stået overfor en magtesløs mangel på midler og materialer og tillige har vi været ude for en forfærdende efterladenhed fra regeringens side til at gennemføre dette program. Dette er altså grunden til gået uden reaktion fra vor side, kunne det være blevet svært at indhente russernes forspring. Måske er det også på denne baggrund vi skal se Amerikas sædvanlige vage udenrigspolitik i både Ungarn og det nære Østen.

Som forholdene er, man behøver jo ikke at være ansvarlig statsmand, kan den vestlige verden ikke tillade sig at slappe af. En lille gnist er nok til at kaste verden ud i en frygtelig og ødelæggende krig. Og vær sikker på, at „gnisten" kan kommunisterne let fremprovokere, hvis de blot føler sig overlegne nok.

Den russiske pilot - *og hans amerikanske kollega*

I fortsættelse af artiklen om Sovjets overtag i militær flyvning har samme forfatter søgt at give et billede af russernes anstrengelser for at gøre ungdommen airminded. Endvidere søger han at belyse forskellen mellem en russisk og en amerikansk majors muligheder i deres respektive flyvevåben, det behovede for den sags skyld ingenlunde at være en amerikaner, det kunne være en hvilken som helst flyveoffiver på denne side af jerntæppet, blot med den forskel, at amerikaneren er betydelig bedre lønnet. Vi skal vel vogte os for at sluge fremstillingen råt, men vi mener, at forfatteren handler ud fra absolut rene motiver. Dog må han ikke, hverken når det drejer sig om denne eller den foregående artikel glemme, at under et diktator- og politiregime kan magthaverne anvende statens midler efter forgodtbefindende; til oprustning, til udforskning af nye og udslettende våben, til store lønninger og særlige goder til statens opreklamerede helte — der er ingen der knyer, de skal vide at vogte sig.

Ved at læse artiklen får vi uvilkårligt det indtryk, at den russiske airman kun gerne ser



Er der ved at være mangel på kompetente U. S.-piloter?

krigen komme, hans muligheder for gratialer og ekstra kontant bonus vil stige i takt hermed. Og vi må erkende, at russeren ved, at han har et stærkt og slagkraftigt flyvevåben bag sig.

I russernes efterkrigsprogram for at skaffe sig luftoverlegenhed, har de hurtigt lært, at det at have verdens største luftvåben, stadig at forcere produktionsapparatet, under forskningsforsøg at opnå dobbelte lydhastigheder — ikke er nok. De ved nu, at kvaliteten af de mænd, der flyver, vedligeholder og kontrollerer fartøjerne, er af afgørende betydning.

Et medlem af de røde luftstyrker opnår position og prestige, en glimrende løn, adgang til den bedst mulige mad, landet kan opdrive, desuden særlige goder og beføjelser.

Flyverofficeren i USA er siden krigen blevet reduceret til nærmest et anden-klasses-menneske. Dette er en ulykkelig situation, men ikke desto mindre tilfældet. Hans tilstedeværelse i samfundet tolereres lige netop, og i mange tilfælde har borgerlige (det samme borgeskab som soldaten gik i krig for) og erhverskredse på det voldsomste modsat et naboskab med Airforce-baser eller installationer) (hvor er det man har hørt noget lignende?). En amerikansk soldats økonomiske forhold har lidt svært i efterkrigsårene, og altfor ofte er hans uniform genstand for en fjendlig nidstirren eller det, der er værre. Et mere urimeligt paradoks kunne ikke eksistere, for det er på vort luftvåbens dygtighed og duelighed nationen fremtidig skal stole. Der er ved at blive en alvorlig mangel(?) på kompetente piloter i USAF, ligesom det er galt med besætningsmedlemmer og jordpersonel. Antallet, der lader sig genhverve, er uhyggeligt lavt og bliver endnu mindre for hvert år. Man ved af erfaring, at det aldrig er de bedste der bliver tilbage, så vort flyvevåbens effektivitet er alvorligt svækket.

Derimod er der tilsyneladende overskud af ansøgere til Sovjets luftstyrker, det være sig piloter, besætninger og jordpersonel. Virkelig rationel udnyttelse af menneskematerialet i USSR er på sit højeste i landets historie. Russerne har indset det kritiske problem om dygtig arbejdskraft.

Allerede fra de er ganske små søger man at friste børnene med flyvningens verden. Regeringen støtter modelflyvningsudsalg- og værksteder over hele landet. Alene i Moskwa underholder disse værksteder mere end 25.000 drenge og piger. Russerne har fattet flyvningens opdragende betydning, og de lader ikke græsset gro under fødderne. De fortæller børnene om flyvningens fundamentale betydning, om aerodynamiske problemer, og de af eleverne, der viser sig mest lærenemme, får lov til at overvære flyvetræningen, bliver taget med i luften og indmeldes i svæveklubber. Klubberne drives af en organisation (DOSAAF), der på regeringens vegne står for både sports- og svæveflyvning. Bunden er lagt og interessen skal nok holde sig. De får efterhånden lejlighed til flyvetræning i det røde luftvåben, de lærer formations- og kampflyvning, aerobatik og endelig opfordres de til træning i faldskærmsudspring. På

grund af disse arrangementer har Sovjet i dag en reserve på hundrede af tusinder, der uden at være egentlige medlemmer af flyvevåbnet allerede har vist interesse for og dygtighed på de nævnte områder. (Det er et spørgsmål, om den amerikanske forfatter ikke i sin iver for at understrege forskellen, forherliger forholdene en del. Dette blad har en anden opfattelse af børnenes tilværelse under kommunismen, og vi skal snarest bringe en artikel om emnet på grundlag af materiale, der er indsamlet af atlantpagtsammenslutningen i Danmark).

Det er lettest at klargøre forskellen mellem flyvevåbnet i Sovjet og USAF ved at sammenligne en amerikansk officer med en tilsvarende russisk. Vi forestiller os en sovjet-major, en eskadrillechef med 12 års tjeneste og en amerikansk major med samme kvalifikationer.

US-majoren er gageret med $ 499,20 mod russerens 345 dollars pr. md. Her er sammenligningen så afgjort til USA's fordel, men for russerens vedkommende er der faktisk kun tale om en form for grundløn, hvilket også vil vise sig i det følgende.

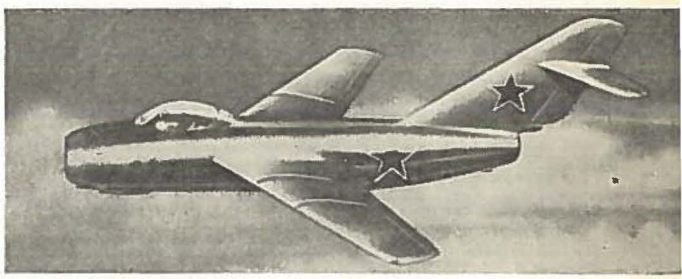
Amerikaneren får et bestemt flyvetillæg hver måned, medens russeren, det være sig både piloter og skytter m. v., erholder et beløb for hver flyvetime, og de opfordres vitterligt til at flyve så meget som muligt.

Hvis den røde major er i aktiv tjeneste i en kamporganisation eller en operativ enhed, modtager han på toppen af sin faste løn yderligere 575,00 dollars om måneden. Her får vor ven fra USA overhovedet ikke en tilsvarende godtgørelse.

Hvis russeren er medlem af en enhed, der har udmærket sig særligt i kamp, eller han ved een eller anden lejlighed har udvist dygtighed som pilot, navigatør, skytte, besætningsmedlem i det hele taget, får han yderligere et månedligt tillæg på 287,50 dollars. Majoren fra vest bliver nævnt i befalingen eller opnår en udmærkelse.

Ganske som sin amerikanske kollega kan russeren blive udstationeret til fjerntliggende eller isolerede steder. Lad os forudsætte, at de begge kom til Thule (den ene ville vi iøvrigt ikke eje der). Her ville Kremlrepræsentanten oppebære et tillæg, der ville fordoble hans faste gage (345 dollars), medens amerikaneren intet ville få. Yderligere ville der til den russiske officer, i den tid han får udbetalt „isolations-tillægget", blive henlagt dobbelt til hans „pensionsfond". Heller ikke noget en officer i USAF kender til.

Russiske piloter og Airforce-personel modtager ekstrabetaling for faldskærmsudspring. De får 25 rubler (6,25 dollars) for hvert træningsspring op til 40. Fra 40 til 250 hop 50 rubler og endelig for hvert spring herefter 100 rubler (25 dollars). Der er ingen godtgørelse i USAF.



Den russiske flyvermajor modtager en mdl. løn, der svarer til 345 dollars plus div. tillæg.

Den russiske major forsynes med så mange cigaretter han kan ryge. Amerikaneren må også gerne ryge, men han betaler selv.

Under den sidste verdenskrig betalte sovjetregeringen en bonus på 1000 rubler for hvert nedskudt fjendtligt fartøj og alle besætningsmedlemmer fik kontante gratialer for vel gennemførte missioner. Denne ordning er stadig i kraft.

Alle russiske Airforce-officerer modtager hver måned et antal kuponer, der giver ham 50 % ved indkøb i civile forretninger og restaurationer.

USSR-majoren modtager fuldstændig uniformsgodtgørelse, og når det er tid at trække sig tilbage, får han, ved regeringens mellemkomst, anvist hus eller lejlighed.

En officer i den røde luftstyrke er i sandhed en VIP (very important person). Han hører til sovjet-eliten, og den respekt og prestige, der står om hans uniform er enorm. Noget anderledes er det i USA (og mange andre lande), her ynder en officer at klæde sig civil straks når lejlighed byder sig.

En russisk flyvemekaniker tjener 500 rubler om måneden. Mekanikere, radio- og radarteknikere

modtager en speciel bonus, hvis deres maskiner og udstyr i en længere periode ikke har været ude af drift. Der er naturligvis en sand kappestrid mellem russiske teknikere for at sætte nye rekorder i operationstider.

En lignende personelpolitik følges ikke i USAF. En mand bliver betalt for sit job i henhold til sin rang. Han kan være så dygtig han være vil, er han yngre i tjenesten, springer den måske mindre duelige forbi ham og bliver foresat.

Duer dette system? Nej — den kendsgerning, at folk springer fra så snart de kan, taler sit tydelige sprog. Eller tal med en teknisk sergent med 10 års experience og mandskabschef på en gigantisk B-52. Denne mand har det tekniske ansvar for at luftfartøj til 8 millioner dollars. 6 mand i luften betror deres liv til hans viden, kunnen og pålidelighed. I hangaren har han kommandoen over 50 mekanikere. Han må undertiden arbejde både 20 og 40 timer i et køre. Bombelasten i B-52'erens bug sniger sig op imod 50 millioner dollars, den er måske ude på en yderst vigtig mission, hvor ødelæggelsen af et vigtigt industricenter kun er afhængig af bomberens effektivitet. For disse ansvarsområder betaler man denne mand mindre end en anden, der ryster drinks bag en bar...

Selvfølgelig er tilværelsen ingen dans på roser for russiske officerer og menige. De må underkaste sig på en måde, som ingen fri mand ville drømme om. Den røde disciplin er usandsynlig hård, piloten, som måtte vise mangel på passende dygtighed, kan meget let finde sig selv på det lange trip til Sibirien. Russerne ser ikke med blide øjne på en mand, der begår fejltagelser.

Selv om dette totalitære styre er os nok så meget imod, eller hvor inhumant eller hjerteløst, de behandler deres folk, så er det afgørende for os, om disse folk er dygtige piloter — *og det er de,* og om de kan flyve de nye supersoniske, russiske jetfightere- og -bombere — *og det kan de!*

Verden rundt

London: Royal Airforce har med øjeblikkelig virkning besluttet at omlægge hele sin uddannelse af jetflyvere. For fremtiden skal de begynde at flyve jetmaskiner lige fra starten. England er den første nation, der gennemfører denne revolutionerende træningsmetode, og den er allerede påbegyndt.

Man har ombygget træningsmaskiner med stempelmotorer. Hunter Percival Provost, til jetmaskiner, idet der er blevet indbygget en Armstrong Siddeley Viper jetmotor i dem. Eksperimentet har været yderst vellykket, idet det har vist sig, at maskinerne kan håndteres af selv ganske uerfarne flyveelever. Allerede efter 6 flyvetimer får eleverne lov til at flyve solo med jettrænerne, der af RAF betragtes som pålidelige og i stand til at modstå elevernes noget hårdhændede behandling.

Både Armstrong Siddeley, som fremstiller Viper jetmotorerne, og Hunter Percival mener, at mange lande vil følge de engelske træningsmetoder meget nøje, idet de vil være betydelig mere økonomiske både med hensyn til tid og penge. Flyvere, der lærer at flyve jet lige fra starten, vil meget hurtigere kunne opnå den højeste standard i deres uddannelse.

*

London: De første to hold jetpiloter er allerede blevet uddannet ved træningsbasen i Hullavington efter Royal Airforce's nye princip, hvorefter de trænes i jetmaskiner lige fra starten.

Det nye system har den meget store fordel, at man ikke behøver at omskole flyverne, idet der i virkeligheden er en hel del ting, som flyverne må

glemme igen efter deres første uddannelse i maskiner med stempelmotorer, når de skal til at flyve jet.

Allerede efter 80 timers flyvning i jet har eleverne den samme standard som en flyver, der er trænet 120 timer i maskiner med stempelmotorer. Eleverne får allerede meget tidligt under deres uddannelse lov til at flyve solo i 6000 meters højde, og de må gå op i 10.000 meters højde med deres lærer.

Uddannelse af jetpiloter er en meget kostbar ting, og man regner med, at dette nye træningssystem vil spare mange tusinde pund sterling for hver pilot.

Royal Air Force har afgivet en stor ordre på de nye træningsmaskiner, Percival Provost med Armstrong Siddeley Viper motorer.

*

New York: Den amerikanske plasticindustri forudser den dag, hvor flyvemaskiner bygges udelukkende af plastic med undtagelse af motorer og landingsstel.

Industrien erklærer, at mere end 600 dele af den amerikanske hærs transportmaskine C 130 Hercules allerede er fremstillet af plastic. Derved spares 20 % i vægt i forhold til metal. Ved at bruge plastic undgår man en hel række af de skader, der opstår i metal ved påvirkning af luften, syrer og ved almindelige uheld.

Teknikerne udtaler, at hvis man lavede biler af de samme materialer, ville man kunne undgå halvdelen af de tab, den enorme amerikanske trafik bringer.

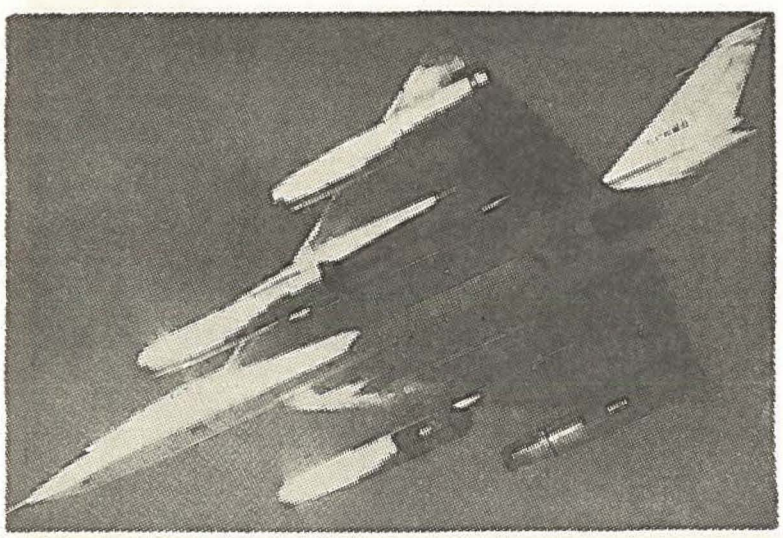
*

Palo Alto, California: I løbet af 2 år er salget af fjernstyrede våben blevet syvdoblet og arbejdsstyrken firedoblet ved Lockheed Aircraft. Denne specielle afdeling har kun eksisteret i få år, men solgte allerede i fjor for næsten 500 millioner kroner fjernstyrede våben, hvilket er et 15 % større salg end hele den amerikanske flyvemaskineindustri for 20 år siden.

Burbank, Californien: Den amerikanske luftstyrker har fået leveret det sidste eksemplar af B-47 Stratojetbombere. Stratojet bomberne, der er konstrueret af Boing Aircraft, danner stadig grundstammen for den amerikanske strategiske Air Command. De sidste eksemplarer, der er blevet bygget hos Lockheed Aircraft, blev prøvefløjet af den samme testpilot, major *Wendell Stultz,* som også prøvefløj den første af disse berømte bombere.

*

London: Hawker Aircraft har besluttet at gennemføre et meget stort genopbygningsprogram, idet der på fabrikken i Kingston-upon-Thames bliver opført helt nye bygninger til forskningsarbejdet, der herefter vil komme til at råde over lokaler på 25.000 m².



1600 km i timen!

U. S. A. F.'s nye bombertrumf, B-58 HUSTLER til tjeneste ved SAC.
Tophøjde: 60—65.000 fod.
Aktionsradius: 6500 km.

Dette vil medføre, at man bliver nødt til at flytte fabriksbygningerne fra deres nuværende plads. hvor Sir *Thomas Sopwith* i 1910 oprettede sin første flyvemaskinefabrik på en tidligere rulleskøjtebane. Omkostningerne alene til bygningerne vil komme til at andrage mere end 20 millioner kroner, hvortil kommer det meget store udstyr af instrumenter o. s. v.

Der vil også blive bygget nye kontorbygninger, således at man kan samle hele administrationen, der tidligere har været splittet, på et sted.

*

Burbank: Nu kommer den første jetdrevne privatflyvemaskine for den travle forretningsmand. Maskinen, der får flere jetmotorer, en 2 mands besætning og plads til 10 passagerer, bygges af Lockheed Aircraft, og prototypen kommer allerede i luften første gang i september måned.

Præsidenten for Lockheed Aircraft, *Courtland E. Gross,* udtaler i dag, at den nye maskine vil have „næsten de samme flyveegenskaber og fart som de største jetpassagermaskiner, men kun til en brøkdel af deres omkostninger". De amerikanske luftstyrker er interesserede i den nye type på grund af maskinens store hastighed og dens økonomi.

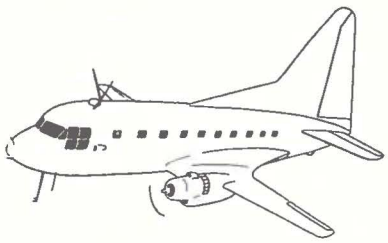
Den amerikanske forretningsverden disponerer allerede i dag over 20.000 privatflyvemaskiner, hvilket er 15 gange mere end hele USA's flåde af kommercielle flyvemaskiner. 90 % af USA's 100 største aktieselskaber har en eller flere flyvemaskiner til disposition.

*

Marietta, Georgia: Nu har flyvemaskineindustrien taget frømænd og televisionkameraer i brug til afprøvning af trykkabinerne i de kæmpemæssige C-130 Hercules transportmaskiner, der bliver dykket ned i en kæmpemæssig ståltank. De overvåger 20.000 „flyveture" under vandet for på denne måde at skabe kendskab til styrken af C-130 maskinerne, før de bliver indsat i tjenesten i meget store højder.

En „tre timers flyvning" kan efterlignes på blot $11/_5$ minut ved hjælp af forskellige vandtryk, og når der er gennemført 20.000 prøver, vil det svare til de erfaringer, man har gjort med en Hercules 60.000 timer i luften.

Frømændene bærer gummidragter om vinteren, men samtidig opvarmes de 1,1 millioner liter vand i tanken også, når det er nødvendigt. Det er de engelske flyvemaskineteknikere, der har fundet på denne prøvemetode efter de ulykker, der var med de første engelske jetlinere.



Los Angeles, Californien: Den amerikanske industri er gået i nært samarbejde med de amerikanske universiteter for at løse „teknikerkrisen", der har ramt USA særlig hårdt, idet der er 50.000 stillinger ledige for ingeniører og videnskabsmænd.

De store selskaber — fortrinsvis inden for flyvemaskine- og elektronindustrien — opfører store forskningslaboratorier i nær tilknytning til universiteterne og de tekniske højskoler. Herved er det muligt at gennemføre et videnskabeligt samarbejde mellem industriens mest fremtrædende videnskabsmænd og professorerne. Systemet har yderligere den fordel, at studenterne får mulighed for at tjene til deres studier ved at arbejde en 30 timers arbejdsuge på industrilaboratorierne.

I spidsen står det kendte Stanford Universitet i Californien, der bl. a. har stillet byggegrunde til rådighed for opførelse af laboratorier for Lockheed Aircraft. Dette selskab kan foreløbig disponere over 11 hektarer til bygning af 4 forskningsinstitutter, bl. a. for fjernstyrede våben og atomenergi.

Foreløbig har 550 studenter — deraf 350 udlændinge fra 40 forskellige lande — nydt godt af denne plan, der sætter dem i stand til at klare deres økonomiske forpligtelser under studierne. Foruden gagen betaler selskabet også for deres undervisning og lærebøger.

Rektor for Stanford, dr. *Frederic E. Terman* udtaler om dette samarbejde, at det skaber teamwork, der endog går så vidt, at de forskellige firmaer låner instrumenter og udstyr hos hinanden

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.

ALT BRANDMATERIEL

Leveres af:

Telf. Eva *9770

A/S H. MEISNER JENSEN

Bülowsvej 3 · København V

AKTIESELSKABET

ACCUMULATOR-FABRIKEN

KGS. LYNGBY . TLF. 87 16 45

Accumulatorer til alle formål

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

5 personers Consul 1955
5 „ Taunus de Luxe 1954
4 „ Opel Record 1955
4 „ Anglia 1955

GEORG OLSEN
JONSTRUP
TLF Ballerup 873

For ædel Tørst

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

ØSTTYSK LUFTVÅBEN.

Det officielle navn for det østtyske flyvevåben er *Luftstreitkrafte.* Den 29. september 1956 blev der afholdt en flyve- og sportsopvisning ved *Cottbus,* en by ikke langt fra den polske grænse.

Der var adskillige højtstående officerer til stede, ligesyneladende både fra Sovjet, Czechoslovakiet og Polen, det var dog ikke muligt for vestlige iagttagere at identificere nogle af dem ved navn.

Det østtyske flyvevåben viste bl. a. en eskadrille med YAK-18 (NATO-kode navnet MAX), hvilke sædvanligvis anvendes til træningsformål. Desuden tre stk. *Antonov AN-2* (kodenavn COLT), der af russerne bruges til arktiske flyvninger. Ved opvisningen i Cottbus var AN-2'erne bemandet med faldskærmstropper, og et antal af dem udførte spring til ære for deres chef, generalmajor *Heintz Zorn.* Det var første gang, at general Zorn fremtrådte som officiel leder af det østtyske luftvåben. General Zorn var medlem af Görings *Luftwaffe* og deltog i den anden verdenskrig som wing commander. Han var også med i den „heroiske" indsats i Spanien 1936, hvor han var bombepilot i Condor-legionen.

Såvel det østtyske flyvevåben som den østtyske regerings luftfartsselskab tog ved oprettelsen de samme insignier som Vesttyskland. Situationen er således den, at der er to luftfartsselskaber der hedder *Lufthansa.* Det vesttyske *Lufthansa* fører for tiden retssag ved de østtyske domstole, i et forsøg på at få frataget disse retten til at anvende det omstridte navn. Da nu også østtyskerne satte sig på det vesttyske luftvåbens insignier (en firkant i farverne sort, rød og guld), skiftede sidstnævnte omgående til det traditionelle tyske kors i sort med hvid stribe.

Det østtyske airforce har endnu ingen *MIG-15,* skønt ikke mindre end 300 unge østtyskere allerede i 1953 blev trænet i USSR på disse fartøjer. Det ventes dog, at den kommunistisk dirigerede del af Tyskland inden længe vil have deres egne MIG'er.

Den specielle jet-komité inden for ICAO (Den internationale Organisation for civil Luftfart) har på ny været samlet til drøftelse af de tekniske problemer, som civilflyvningen må løse, inden jetalderen for alvor holder sit indtog. De nordiske lande var repræsenteret af tre fagmænd på området: B. C. Larsson fra Sverige, A. K. Lunnela fra Finland og B. H. Larsen fra Danmark.

På mødet, som holdtes i Montral, var der enighed om, at den høje hastighed ved start og landing ville stille store krav ikke blot til startbanerne, men også til den meteorologiske tjeneste. For at undgå, at enorme mængder brændsel går til spilde, bør det forhindres, at en jetrutemaskine søger ned fra de store højder, hvor den normalt flyver, for så blot at konstatere, at sigtbarheden i luftlagene lige over flyvepladsen ikke tillader landing. Meddelelse om sigtbarheden bør gives i så god tid, at en sådan unødvendig dykning kan undgås, og med henblik herpå må den meteorologiske tjenestes effektiviseres betydeligt, understregede mødet. Begrebet „at se og blive set" er ikke mere anvendeligt, når det drejer sig om jet-rutefly. Hastigheden er for stor til, at piloten skal kunne stole på sine øjne. Det gælder ikke blot ved start og landing, men også faren for sammenstød bør formindskes ved en sikrere dirigering. Når et jetfly opdager et andet, kan det allerede være for sent til at afværge en kollision. Luftrummet bør derfor udnyttes rationelt, og forbindelserne mellem flyvemaskinerne og jordtjenesten bør forbedres.

Blandt de enkeltheder, der behandledes på ekspertmødet i Montreal, kan nævnes, at man anbefalede cementbelægning af startbanerne, fordi cement er det materiale, der bedst vil kunne holde over for den varme, som maskinerne afgiver. Kurver på startbanerne bør rettes ud så meget som muligt, da jetmaskinerne også på jorden bevæger sig med større fart end propelmaskinerne. Da temperaturen spiller en forholdsvis større rolle for jet-ruteflyens muligheder for at lette fra banen, må der gives nøje oplysninger om temperaturen i maskinhøjde langs startbanen senest to timer før den fastsatte afgangstid, så at man kan regulere godsmængden derefter.

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

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.

BELZER

det rigtige for flyvemaskiner...

VANADIUM EXTRA

VÆRKTØJ

Tage Schouboe

STEDET, hvor det findes på lager

Forlang katalog

This is AFN —

american forces network

For mange år siden foreslog den amerikanske patriot og påståede „opfinder" af den sunde fornuft, Thomas Paine, general George Washington, at hans troppers ydeevne ville blive væsentlig større og deres interesse mere udtalt, hvis de blot blev en smule informeret om hvad der overhovedet foregik. Gen. Washington tog ideen op, og ganske rigtigt, allerede kort tid efter kunne han udsende meddelelse om, at troppernes moral var blevet langt bedre, efter der var blevet indført, hvad en senere generation kaldte, the „Big Picture".

Vi er i Storbritannien i 1943. De i forvejen tætbefolkede øer er fyldt til bristepunktet af tusinder og atter tusinder af amerikanske soldater, der som en flodbølge oversvømmer landet i tiden før invasionen. General Dwight D. Eisenhower og gen. George C. Marshall undersøgte, som et led i planlægningen, hvorledes de skulle bære sig ad med at stable et informations- og undeholdningsprogram på benene — et program, der skulle være i stand til at nå ud til hver eneste krog af de utallige militære forlægninger. Der blev naturligvis talt ikke få ord om denne sag, og lige så mange ark blev beskrevet, men hvorom alting er, American Forces Network havde sin første radioudsendelse fra London den 4. juli 1943.

Det ærværdige britiske Broadcasting Company, den monopoliserede ledelse af engelsk radio, opmuntrede lige fra starten, måske lidt overbærende, den amerikanske „nyfødte" station. Man viste sin gode vilje ved at udlåne et studie, en del apparatur, og til sidst men ikke mindst, det vigtigste af det hele, en frekvens.

I løbet af kort tid begyndte adstadige briter at føle en vis lindring og lettelse af BBC's traditionelle stivhed, efterhånden som 1943-versionen af „Shake, Rattle and Roll" lød fra AFN og nåede ind i det allerhelligste, en englænders hjem (My home is my castle). I vinteren 1943 kunne man allerede høre de ellers så stilige unge mennesker fra Marble Arch og Picadilly Circus fløjte brudstykker af så sentimentale amerikanske melodier som „You'll never know" og „Don't get around much any more".

Da tropperne på D-dagen landede på kontinentet, fulgte AFN dem tæt i hælene, og mobile radiostationer blev attacheret første, syvende og niende armé. American Forces Network blev verdenskendt, da general William Hodge bragte nyheden om Cologne's kapitulation fra en AFN-mikrofon.

Med hensyn til bølgelængder var situationen i Europa på det tidspunkt mere rodet end en portion Spaghetti; Interference og jamming gik stadig fremad. Radiocentre blev neutraliseret eller erobret, og AFN anvendte de frigjorte frekvenser til eget formål.

Efterhånden som de allierede styrker rykkede østover, oprettedes et net af radiostationer over hele Frankrig. Samtidig med ophøret af fjendtlighederne og den følgende reorganisation og indskrænkning blev visse centre nedlagt og en kreds af persmanente stationer oprettet, og langsomt i takt med udviklingen blev AFN til det vi kender i dag.

Den første stationære sender blev etableret i München i juni 1945, og kort tid efter fulgte

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N.

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

Frugtcentralen

Telf. 53 084 . HADERSLEV

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING TLF 951

HANSBORG A/S

(Haderslev Trælasthandel)

Hansborggade 11 Telf. 21300

Jul. Jacobsen A.J. AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

Nørresundby Brøndanstalt

A. Bach & Søn

MINERALVAND

Monark og Valash

*Con-*FORMS

N. PURUP

KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI

Esplanaden 6-10 - København K

Palæ 8323

HENRIK SØRENSEN

Jomfrusti 1 . Haderslev

P. J. Schmidt

VOJENS

BØGER . FOTO

BOGTRYK

TELF. 41226

AFN-Stuttgart. Nettets hovedkvarter i Frankfurt lev først formelt indviet i oktober 1956. I AFN's dvikling har man altid taget omhyggeligt hensyn ed udvælgelse af steder til studier ganske i overnsstemmelse med den beskedenhed, der er så tyisk for radiopersonel. OFN-Paris flyttede ind i ejser Napoleon d. 2.s tidligere residens, medens an i Reims sender fra De Polignac's slot, hvor er ligger ikke mindre end 9 millioner flasker hampagne i kælderen. AFN-München slog sine eltpæle op i et palæ, bygget af den tyske kunstaler Friedrich von Kaulbach i 1887. Dette 20ærelsers elegante hus var tidligere beslaglagt af oebbels propagandaministerium. AFN-Nürnberg rbejder fra Grand Hotel, medens Frankfurt senren opererer fra Brunings Borg, et fort-lignende ot med mere end en 600-årig stormende historie ag sig. Desuden er der sendere i Stuttgart, Berlin, remerhafen og Kaiserslautern, og der arbejdes ra ialt 30 sendere. Der sendes daglig 19 timer g programmet er hovedsageligt helliget AFN's pecielle udsendelser, nyheder fra hele verden og usikalsk underholdning, der henvender sig til den bedste smag. Ved planlægningen af de lokale udsendelser må AFN tage et langt videre hensyn til sine lyttere end nogen anden station i USA. Udsendelsernes art løber hele skalaen igennem fra klassisk musik og mere let ditto, kommentarer til den internationale situation og husholdningsråd til nyankomne soldaterhustruer. Der laves stof for børn og sportsudsendelserne er vældig populære, her dækker de enkelte stationer et behov ved transmissioner af lokale sportsbegivenheder og konkurrencer.

Af særlig interesse for Air Force-personellet i Tyskland er udsendelsen „Dateline Twelfth Air Force". Programmet holder medlemmerne af den amerikanske luftstyrke orienteret om begivenheder både i området og i hjemlandet. Udsendelsen foregår hver fredag kl. 18,00 over München og Kaiserslautern.

Foruden de mange amerikanske lyttere, der drejer op for GI-network, er der mere end 20 millioner europæere, der daglig modtager oplysninger og underholdning via AFN — Amerikas oversøiske stemme.

DISKRIMINERING! — *et indlæg i karrieredebatten*

Der er ingen grund til at gå i detailler m. h. t. l det foreliggende forslag om karrieremulighederne for personellet i det norske flyvevåben. Det æsentlige er, om man er enige eller ikke i de ersonel-politiske princippper, der ligger til grund or forslaget. Hvad går så disse principper ud på? o, det ser ud til, at svaret i al korthed er, at ovfæste og bevare en personelordning, som er kabt i en hektisk opbygningsperiode efter sidste rig. En personelordning, som vel i tidens udstrækning er planlagt med det formål den skulle tjene, g som i alle tilfælde har overlevet sig selv.

Grundpillen i denne personelordning er systeet med de tre grene, (flyver-, administrations- og eknikerlinien) hvoraf blot personellet i den ene r ekcepteret som militært „fullverdig". De to anre linier består af hjælpepersonel med forskellig ddannelse og baggrund. Som sagt, en sådan oranisation kan måske forstås i de første opbygningsår, hvor værnet søgte at finde sin form, og landets militære stilling var usikker med hensyn til mål og opgaver; men dette betyder ikke, at ordningen selv da var effektiv og tilfredsstillende. Vort flyvevåbens personelorganisation ligger tæt op af det svenske, blot var svenskerne helt konsekvente og satte flyveruddannelsen som betingelse for at blive linieofficer overhovedet og kaldte de andre „civile" eller som et kompromis „civilmilitære". Man kan mene hvad man vil om en sådan løsning på problemet — men svenskerne er tilsyneladende selv kommet på den tanke, at ordningen ikke længere svarer til tidens krav — de havde i det mindste rene linier og ro om personelordningen i al almindelighed. Deres folk vidste, hvad de gik ind til, enten de så søgte lykken som „militære" eller „civile".

Hos os har forholdene efterhånden udviklet sig til en krise, det gælder både frafald i rækkerne

og nyrekruttering. Og det personel, som tjenestegør i dag, er mere optaget af karrieremulighederne og deres „grens" fremtid end af den daglige tjeneste. Al dette ganske simpelt fordi, den enkelte intet aner om, hvorledes fremtiden vil forme sig i Det Norske Flyvevåben, for manges vedkommende vel også fordi, at de forudsætninger, der i sin tid var grundlaget for deres indtræden i RNAF, ikke længere holder stik.

Hvorledes kan det iøvrigt blive anderledes, når en officer i flyvevåbnet med „linie"officers pligter kan være alt fra pilot, reservist eller linieuddannet, administrationsofficer med handelsgymnasium bag sig eller ingeniør, ofte uden rekrutskole og sjældent med befalingsmandsskole? Og tilmed når værnets officielle syn på de forskellige kategoriers betydning og placering stadig skifter.

Hvad gjorde man så, da det kom så langt, at personellets karriereproblemer blev en hastesag, der måtte løses? Man sprang over, hvor gærdet var lavest, pudsede facaden lidt op på det gamle, og anlagde retningslinier, der stort set satte en improviseret og uhensigtsmæssig ordning i højsædet et uoverskueligt antal år fremover. Ganske let, men tydeligvis uden at tage den udvikling op til realitetsbehandling, som har fundet sted fra krigen optil i dag, med de logiske konsekvenser for personelpolitiken. Denne udvikling kan kort skitseres ved, at medens opgaven — at tilintetgøre en fjende i luften — tidligere var et enmands-job, og jordpersonellets opgave dengang kun bestod i at skaffe piloten et brugbart luftfartøj, så løses den samme opgave i vore dage ved et „teamwork", hvor stadig piloten men nu også et „kompliceret jordapparat" er de vigtigste faktorer. Dette „jordapparat" — jeg tænker her på kontrol- og varslingssystemet — har ikke blot i ganske væsentlig grad øget antallet af jordpersonel, og derved reduceret mulighederne for bemanding med tidligere piloter, men har også introduceret bl. a. elektroniske systemer af en sådan art og med en sådan betydning for operationernes heldige udfald, at en helt ny kategori af personel er i færd med at trænge sig frem. Personel, der har tilstrækkelig med både operativ og teknisk indsigt til at udnytte disse nye og nødvendige hjælpemidler fuldt ud i samarbejde med de flyvende enheder, og denne udvikling vil fortsætte.

Der er et nøgleord gennem hele denne udvikling — specialisering — dette gælder både for det flyvende- og jordpersonellet. Moderne jetfightere stiller store krav til sin fører, og de tekniske indretninger kræver mere fra operatørens side for at yde sit bedste. Også på et område som personeladministration stilles der i dag helt andre krav end tidligere.

Men denne specialisering fører også længere og længere bort fra de tider, da flyveuddannelsen kunne betragtes som „general-duty" uddannelse. Mange andre landes flyvevåben er forlængst kommet dertil, at man betragter piloten som en specialist på linie med de øvrige dito.

Hermed er vi tilbage ved de foreslåede karriereplaner, som slår fast, at i det norske flyvevåben er pilotuddannelsen i en uoverskuelig fremtid grundlaget for indtrædelse på værnets officersskole og dermed blive „rigtig" officer, medens de andre tjenestegrene får den plads, uden andre karrieremuligheder — stort set — end de, der svarer til teknikerniveau i det civile.

Hvordan har man tænkt sig at sikre rekrutteringen til flyvevåbnets jordorganisationer og K & V-tjenesten med sådanne karrieremuligheder? Hvordan har man tænkt sig at få fat i de bedste specialister til et af landets mest komplicerede tekniske anlæg, og ledere, som sammen med specialisterne og piloterne kan drage fuld nytte af dette anlæg?

Hidtil har man søgt at stimulere rekrutteringen ved at slække på kravene, foreløbig er vi nået til folkeskoleniveauet som minimum til de fleste af flyvevåbnets skoler — flyveskolen inkluderet. Der er altså ikke muligt at gå længere ad den vej, og jeg kan med min bedste vilje ikke se nogen vej ud af uføret med de foreslåede karriereplaner.

Svenskerne, som indtil nu har sat pilotuddannelsen som en betingelse for overhovedet at blive officer, er kørt fast i lignende vanskeligheder; jeg

ERLING B. IBSEN
Specialstål,
Drejestål, Toolbits,
Snitværktøj
VESTERPORT 251 . KBHVN. . BYEN 8061

vil citere, hvad jeg fik oplyst af en svensk officer om, hvordan man i dag ser på disse spørgsmål i vort naboland.

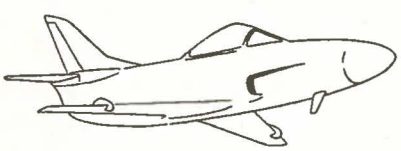
„Rekrutteringsvanskelighederne har tvunget svenskerne til at foreslå, at det svenske flyvevåbens officersskole også åbnes for ikke-piloter. Det, der efter den nye ordning skal gøre en mand til officer i Kungl. Flygvapnet er bestået eksamen fra „krigsskolen". Det at være pilot bliver da en specialuddannelse på linie med f. eks. en elektronisk uddannet officer.

Dog regner man ikke med at få folk med tiltrækkelige kvalifikationer selv efter den nye plan, med mindre man giver dem avancementsmuligheder på linie med andre officerer. Det vil derfor blive foreslået, at officerer, der ikke har flyveruddannelse, vil kunne avancere til tops i organisationen, hvis kvalifikationer og forhold iøvrigt taler derfor. Der vil naturligvis fremdeles være stillinger, der kun kan besættes med piloter, ligesom der vil være stillinger, der kun kan besættes med andre specialister."

Her ligger også svaret, når det gælder vort eget flyvevåben: åbne døre for de dygtigste ved den bredest mulige rekruttering med en officersskole som udgangspunkt og med *fulde* karrieremuligheder, gerne inden for specialiseringen baseret på uddannelsen før eller efter „krigsskolen", men ikke med den sædvanlige skelen mellem tjenestegrene og ikke med diskriminering af enkelte faggrupper.

Kjell Enerstad,
Kaptein, RNAF.

Norsk Luftmilitært tidsskrift, februar 1957.



NYT fra Kastrup

Den 4. marts er oprettet „Flyverdetachement KASTRUP's idrætsforening".

Foreningen er oprettet i samråd med flyvevåbnets idrætsofficerer ved forsvarets gymnastik- og idrætsinspektion, og den vil blive tilsluttet „Dansk Militært Idrætsforbund" og derved kunne stille med hold i officielle idrætskonkurrencer m. v.

Bestyrelsen består af:

Formand: KN K. E. Janson,
Næstformand: FL I F. C. E. Peitersen,
Kasserer: FL II(r) A. I. Petersen,
Sekretær: OS G. M. J. K. Larsen,
Suppleant: OS E. A. Pedersen.

Foreningen vil arbejde efter „Dansk Militært Idrætsforbund"s bestemmelser. Disciplinerne er foreløbig:

Atletik,
Gymnastik,
Skydning,
Boksning,
Jiu-Jitsu (Judosport),
Roning,
Fodbold,
Håndbold og
Terrænsport.

Foreningen afholder fri træning for såvel befalingsmænd som menige.

Kontaktmøde.

Den 6. marts afholdt flyvedetachementet i officersmessen kl. 19,00 kontaktmøde med repræsentanter fra Dragør bys idrætsliv, lufthavnens hjemmeværn, havdeadministration, Dragørfortet m. fl.

KZ-2 trainer

flyvedygtig med komplet udstyr sælges.
Kan besigtiges efter aftale med mek.
Thomsen, Skovlunde flyveplads,
tlf. 94 47 19

BOG KRONIK

LÆREBOG „Til brug ved uddannelse af radiotelefonister".

Udarbejdet af luftfartskontrollør S. O. Madsen.

Udgivet af KONGELIG DANSK AEROKLUB.

Pris kr. 15,00.

KDA har i samarbejde med luftfartskontrollør S. O. Madsen påtaget sig at udgive en lærebog for folk, der ønsker at uddanne sig til radiotelefonister, og resultatet foreligger nu. Der har hidtil ikke været noget reglement for betjening af airborne radiotelefonistationer, hvorfor lærebogen afhjælper et klart savn. Flyvningens rivende udvikling har medført en stærkt øget trafik på lufthavnene, således nye og skærpede bestemmelser for radiotelefoni har været nødvendige. Bogen henvender sig til et stort publikum, de nye regler gælder naturligvis både erhvervs- og sportsflyvere.

Lærebog „Til brug ved uddannelse af radiotelefonister" indleder med en elementær og letfattelig udredning om elektro- og radioteknik. Det følgende kapitel beskæftiger sig indgående med flyvningens radionavigations- og landingshjælpemidler, om pejling, radiokompas og radiofyr. Til gavn for mange har man opholdt sig grundigt ved DECCA, LORAN og GEE.

Afsnittet om RADAR henvender sig i lige så høj grad til kontrol- og varslingstjenesten og flylederpersonel. Det er lykkedes bogen at fremstille radarteknikken på en sådan måde, at den ikke virker kompliceret, og ikke på forhånd afskrækker den ikke-teknisk mindede, for at gå i gang med stoffet. Overskuelige tegninger og illustrationer følger teksten. Det er en lærebog for radiotelefonister, så luftfartskontrolløren er gået i dybden med eksempler på de forskellige former for landingsprocedurer og en række kodeord afslutter kapitlet.

Lærebogen henvender sig i første række til aspiranter til „VHF-telefonistbevis" og „Flyvetelefonistcertificat", men er i lige så høj grad anvendelig for folk, der til daglig har berøring med området, ikke mindst ligger dens værdi i, at det er særdeles nyttig håndbog.

Bogen koster kr. 15,00 + 0,80 i porto, såfremt den ønskes tilsendt, og det understreges, at den ikke kan købes i boghandelen, men kun ved henvendelse til KONGELIG DANSK AEROKLUB, Østerbrogade 40, telf. Øbro 29.

B.

Detroit: Det er nogle hårde knubs, en jetmotor må tage for at bestå teknikernes prøver. Man vil nemlig være sikker på, at de kan stå for både hagl og fugle, der kommer ind i luftindtaget.

De nye Allison 501 prop jetmotorer, der skal indsættes i Electra maskinerne, bliver udsat for et sandt bombardement med hagl så store som baseballs.

Senere kaster man endog slagtede kyllinger ind i motoren. Også dem „fordøjede" kompressoren, som om det var en kødmaskine.

Burbank, California: De amerikanske flyvestyrker afprøver for tiden et helt nyt katapultsæde, der vil gøre det muligt for flyverne at springe ud af faldskærm fra jagere i en fart hurtigere end lydens og selv fra stratosfæriske højder.

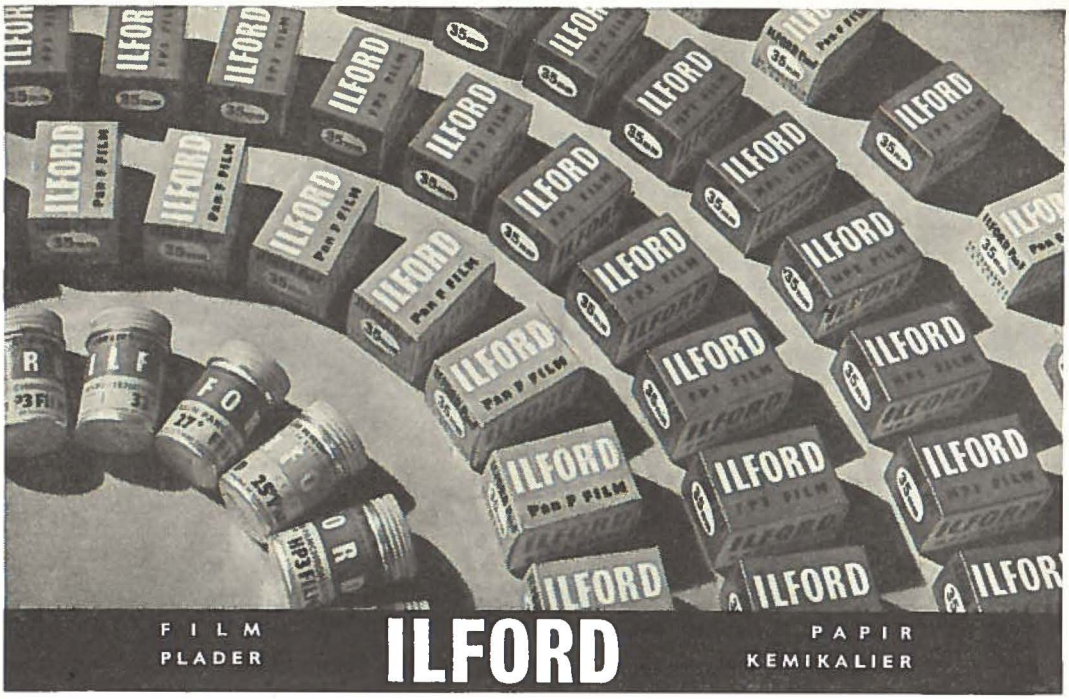
Den nye model, der er konstrueret af Lockheed Aircraft, beskrives som revolutionerende. Selve katapultsædet er forsynet med faldskærm og har aero-dynamisk stabilitet. Det er også udstyret med vertikale finner. Når en flyver ønsker at forlade sin maskine, trækker han i et håndtag, og inden sædets sprængladning skyder sædet ud, trækkes flyverens ben ind mod kroppen af mekaniske stropper, der også holder ben og arme inden for sædet. Efter udskydningen „flyver" sædet fuldstændig stabilt, indtil faldskærmen åbner sig ved en bestemt, forud fastsat højde og fart.

Med de katapultsæder, der er i brug i dag, kan en flyver blive udsat for en påvirkning, der er 50 gange så stor som tyngdekraften. Og dette undergår man med de nye katapultsæder, der for tiden afprøves af luftstyrkerne.

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

JUNI 1957



DUNLOP

Dæk til alle formål

Flyvemaskinedæk, hjul, bremser etc.
Personvognsdæk, nu også i slangeløse
Lastvognsdæk, med landevejs- og terrainmønster
Motorcykledæk og scooterdæk
Traktordæk - trillebørdæk m. m.

DUNLOP RUBBER CO A/S - Vennemindevej 30 København Ø

FLYVEVÅBNET

JUNI 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Luftforsvar
— NIKE
— SAGE
— Jordforsvar
— Verden rundt
— Forsvarsforbund
— Dakota DC-3

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. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

»De nye raketter til hæren«

Ovenstående citat stod at læse på forsiden af „The Daily Telegraph" den 15. maj og dannede overskriften til et referat af den britiske forsvarsministers redegørelse i parlamentet om overgangen til nye våben (fjernstyrede raketter og atom-granater) i løbet af de kommende 5 år. Forsvarsministeren understregede dog, at så længe hæren, flåden og flyvevåbnet var adskilte, selvstændige værn, vil R.A.F. vedblivende have ansvaret for luftforsvaret af de britiske øer.

Før denne redegørelse havde mr. Hares offentliggørelse af den nye britiske forsvarsordning fremkaldt en hel del røre i Atlantpagtlandene p. g. a. dens tilsyneladende ret drastiske nedskæringer — ikke mindst af R. A.F.

Alt dette forårsagede — mand og mand imellem — en vis uro og usikkerhed i vort værn.

Er uroen begrundet — eller grundløs? Har de britiske militær-skribenter ret, når de påstår, at flyvevåbnet har udspillet sin rolle og dets dage er talte?

Lad os med det samme slå fast: der er i dag ingen grund til frygt eller uro. Flyvevåbnets rolle er ved indførelse af fjernstyrede raketter ikke udspillet. Som forholdene er i dag, vil stridskræfterne umiddelbart efter et krigsudbrud forme sig som en gigantisk kamp mellem de to partiers flyverstyrker med det ene formål at vinde herredømmet i det europæiske luftrum. Denne kamp vil afgøres af regulære flyverstyrker — suppleret med fjernstyrede raketter. Det er derfor værd at erindre general Erik Kraghs analyse af de konsekvenser, man bør drage på grund af brintbombens eksistens. Generalens konklusion går ud på, at vi i adskillige år fremover må opretholde konventionelle hær-, flåde- og flyverstyrker til sikring af det vesteuropæiske territorium dels i tilfælde af en global krig, dels mod lokale krige og endelig til sikring af kupforsøg indefra (f. eks. kuppet i Czeckoslovakiet i 1948) eller kupforsøg ude fra (Sydkorea). I jo højere grad Sovjet måtte indhente det amerikanske forspring i strategiske flyverstyrker med atom- og brintvåben, desto mere er det nødvendigt, at det ikke må blive muligt for Sovjet med konventionelle styrker alene at sætte sig i besiddelse af dele af Vesteuropa.

Hovedideen i NATOs rent militære opbygning er at have to kategorier af militære styrker, nemlig

1) *DET STRATEGISKE FLYVEVÅBEN, der ved sin eksistens i fredstid er den afgørende faktor med hensyn til at hindre en global krig. Den trusel om øjeblikkelig gengældelse, som det strategiske flyvevåbens tilstedeværelse indebærer, skal klargøre det for en angriber, at en global krig ikke betaler sig.*

2) *DEN LOKALE OG DEN UMIDDELBARE SIKRING af det vesteuropæiske territorium mod overfald og kup udført ved konventionelle styrker. Denne sikring må gennemføres ved at have et minimum af konventionelle hærstyrker og flådestyrker.*

Trods al skriven og talen om fjernstyrede raketter og atomprojektiler er det dog en kendsgerning, at så længe Sovjet opretholder 175 divisioner og 20,000 luftfartøjer, har Europa ingen muligheder for at opgive sine konventionelle hære og luftfartøjer. Indførelse af fjernstyrede projektiler kan for vort vedkommende kun betragtes som en styrkelse af det bestående forsvar — ikke som en erstatning.

RODERIET *i luftforsvaret*

Oberstløjtnant A. Jørgensen
Jydske Luftværnsregiment

★

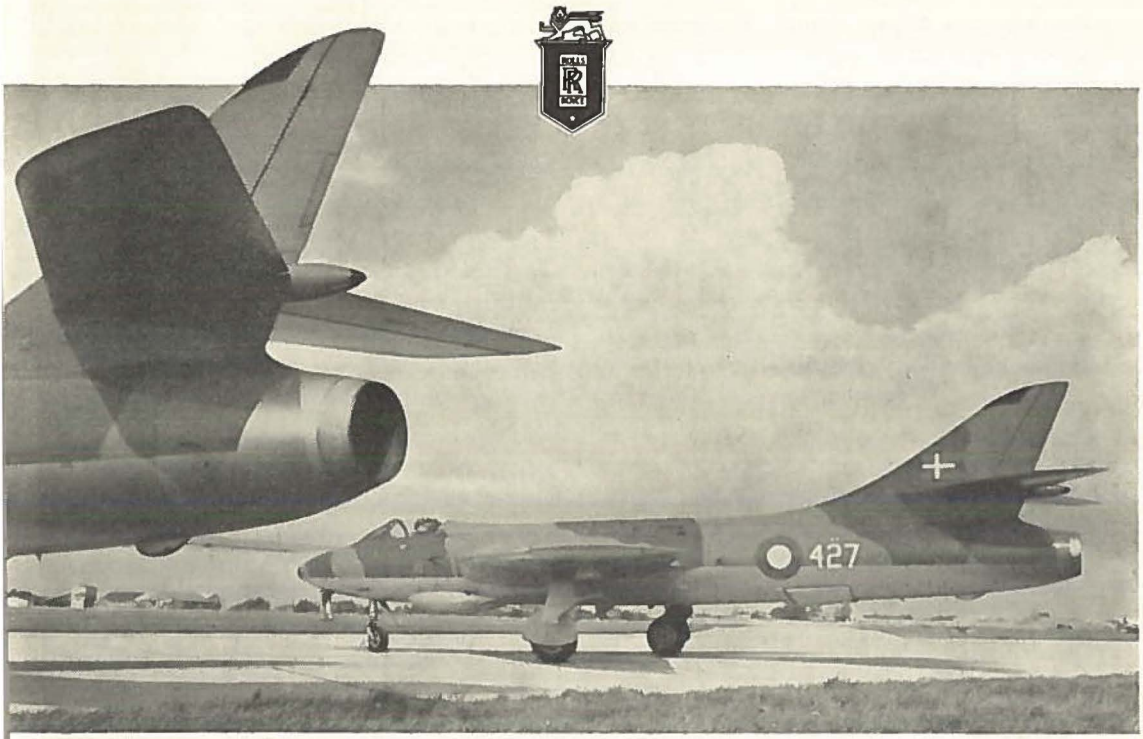
Af overskriften kan man få det indtryk, at det efterfølgende tilsigter at antyde, at der hersker roderi inden for det danske luftforsvar. For ikke at skuffe de eventuelle nysgerrige, skal det siges med det samme, at der i så fald ikke er nogen grund til at spilde tiden, idet de vil blive skuffet.

Det stod imidlertid at læse i dagspressen den 13. april i år, at der er blevet tilbudt Danmark raketvåben af NIKE-typen, altså et våben, der indgår i luftforsvaret. En sådan meddelelse bidrager til, at man her i landet får forøget interessen for de artikler i udenlandske tidsskrifter, der på en eller anden måde beskæftiger sig med de problemer, som opstår, når man tilfører en gren af forsvaret et nyt våben med bemærkelsesværdige egenskaber. Det amerikanske tidsskrift ARMY bragte i februar nummeret en sådan artikel, hvis forfatter har gjort tjeneste inden for den amerikanske hær i mere end 10 år, og da den dels skildrer en del af udviklingen inden for det amerikanske luftforsvar efter indførelsen af luftforsvarsraketter og dels behandler et problem, der må siges at have en vis interesse for også det danske luftforsvar, er artiklen her gengivet i sin helhed.

Fra det tidspunkt, hvor Sovjetunionen havde udviklet sin første atombombe, har der blandt de personer, som forsøgte at udvikle et egnet luftforsvarssystem for de amerikanske byer, hersket strid og forvirring. Hvad dette har kostet den amerikanske skatteborger, er der ingen, der kan forestille sig, men et er sikkert, og det er, at det har forsinket opbygningen af det luftforsvar, som USA bør have.

I begyndelsen var der uoverensstemmelser imellem de få officerer og videnskabsmænd, der troede på, at det var muligt at opbygge et luftforsvarssystem, og at det *måtte* opbygges, såfremt nationen skulle overleve, og de, der troede, at det eneste USA behøvede, var at opbygge en stærk SUPREME AIR COMMAND (SAC), og som ønskede alle bevillinger ændret til fordel for flere og større bombefly. Striden blev endelig bilagt, da man tog den logiske beslutning, at begge dele var nødvendige. Man startede så på at udvikle et *North American Air Defense System.*

I 1950 var der 2 hovedkvarterer, der beskæftigede sig med luftforsvaret af det nordamerikanske kontinent. Det var AIR FORCE AIR DEFENSE COMMAND (ADC) og ARMY ANTIAIRCRAFT (ARAACOM). Først spillede ADC en dominerende rolle, fordi hæren lige var startet med at opbygge sit artilleriluftforsvar. Kontrollen med disse artilleriluftforsvar blev imidlertid hurtigt et stort stridsspørgsmål, idet flyverne ans



THE HAWKER HUNTERS

in service with the

ROYAL DANISH AIR FORCE

are powered by

ROLLS-ROYCE AVON

TURBO JETS

ROLLS-ROYCE LIMITED · ENGLAND · SCOTLAND · CANADA · AUSTRALIA

REPR.: CIVILINGENIØR MOGENS HARTTUNG . JENS KOFODS GADE 1 . KØBENHAVN K

jageren som det eneste mulige forsvarsmiddel, hvorimod luftværnsartilleriet var et vedhæng, som kun skulle anvendes som en sidste udvej og endda kun, hvis egne jagere ikke derved blev udsat for at blive truffet. De forsøgte derfor at få herredømmet over artilleriluftforsvarets installationer.

Flyverne var uvillige til eller nægtede direkte at ville indse og anerkende den fulde betydning af de tekniske fremskridt inden for elektronikken og raketter, specielt hvad angår luftforsvarsvåben. Soldaten tog derimod med kyshånd imod den nye teknik og gik stille og roligt videre med hensyn til udviklingen af et effektivt luftforsvarssystem. Soldaten erkendte imidlertid også faren ved en ensidig *Air Defense Command,* og efter mange bitre stridigheder blev der afsluttet 2 vigtige interværns overenskomster. Disse var *Vandenberg-Collins* overenskomsten af 1950 og *Chidlaw-Lewis* overenskomsten af 1952. Grundlaget for disse overenskomster var skabt igennem *Key West overenskomsten af 1948,* som var udarbejdet på grundlag af flere års erfaring på det luftværnsartilleristiske område. Overenskomsterne fastslog, at AIR FORCE AIR DEFENSE COMMAND for så vidt angår hærens luftværnsartilleri var ansvarlig for fjernvarsling, identifikation og beredskab. Spørgsmålet om, hvilken grad af operativ kontrol der skulle udøves over artilleriluftforsvaret var nøje udformet og gav regler for, hvornår der skulle indledes et engagement og hvornår ikke. Denne form for operativ kontrol gav imidlertid chefen for artilleriluftforsvaret tilstrækkeligt råderum til at kunne få det mest mulige ud af sine våben. Skønt en sådan ordning måtte siges at være ufuldstændig, var den dog anvendelig og blev anvendt, indtil følgende nye og betydningsfulde faktorer spillede ind:

— *At NIKE var en ubetinget succes, og at den i vidt omfang blev anvendt inden for forsvaret af USA.*

— *At flyvevåbnets BOMARC (en raket, som fly anvender i forbindelse med bekæmpelse af fly) viste sig ikke at tilfredsstille de forventninger, man havde stillet til den.*

— *At der fremkom sovjetrussiske bombefly, der kunne udmanovrere USA's jagere.*

— *At CONTINENTAL AIR DEFENSE (CONAD) blev oprettet.*

I virkeligheden er NIKE's succes den mest betydningsfulde af de nævnte faktorer, idet den betød et kæmpeskridt fremad for forsvaret. Selv det mest moderne bombefly kan ikke forvente at kunne slippe heldigt igennem et NIKE-forsvar, og jageren er derfor ikke mere det mest effektive forsvarsvåben.

Et usømmeligt svar herpå var en hviskekampagne imod NIKE, en kampagne, som blev ført frem fra mange sider. Det blev således anført i pressen, at den tidligere Secretary of the *Air Force, Harold Talbott,* havde udtrykt sin stærke tvivl med hensyn til NIKE, fordi den let kunne slås ud ved anveldelse af jamming, og så er sandheden dog den, at NIKE's styringskontrolsystem m. v. kan arbejde sig igennem enhver form for de i dag kendte elektroniske jammingsmetoder. Dette har den bevist ved effektivt at kunne gennemføre engagementer imod målplaner, selv om der fra disse bliver udført flere former for jamming m. v. Dertil kommer en anden ting, og det er, at et mål, der udsender jamming, letter opgaven for forsvareren, idet det derigennem fortæller ham, at det er et fjendtligt fly, der nærmer sig.

Denne kampagne imod NIKE gav udtryk for, at NIKE var ude af stand til at engagere hurtigtflyvende mål (d. v. s. målplaner med en hastighed på op til 1000 km/t), hvilket også var rigtigt i begyndelsen. Dette skyldtes imidlertid, at man ikke havde udviklet målplaner med så stor en hastighed som den anførte, men da dette var sket, viste det sig, at NIKE kunne klare også denne opgave, og dette til trods for, at tilbagekastningsfladerne på et målplan er langt mindre end på et virkeligt mål.

Så skiftede kampagnen mod NIKE karakter og satte ind på et andet felt, idet man koncentrerede sig om nogle enkelte affyringer af NIKE, som ikke blev heldigt gennemført, men hvor årsagen hertil hidrørte fra fejl, der var blevet begået af betjeningsmandskabet, og ikke fra fejl ved raketten. Man ignorerede fra kritikernes side ganske de talrige gennemførte resultatrige engagementer, hvor det tilmed havde vist sig, at NIKE var betydelig mere effektiv imod mål med stor hastig-

hed end imod mål med en hastighed på f. eks. 350 km/t. Der blev også foretaget mange affyringer med NIKE imod mål, der udførte undvigelsesmanøvrer, og heller ikke i disse tilfælde viste der sig vanskeligheder ved at nedskyde målene. Man kan endda i den forbindelse sige, at mål, der foretager sådanne undvigelsesmanøvrer, giver NIKE gunstige muligheder for nedskydning, fordi de opholder sig i længere tid inden for NIKE's virkningsradius. Man kan ganske vist ikke med sikkerhed påstå, at der ikke i dag findes et fly, der kan udmanøvrere NIKE, idet det ikke har været muligt endnu at fremskaffe målplaner, som virkeligt kan stille NIKE-systemet over for en spidsbelastning. De myndigheder, der har afprøvet NIKE, har imidlertid stillet sådanne krav til NIKE under afprøvningerne, at de ligger over, hvad noget kendt fly i dag kan præstere. Også her levede NIKE op til de stillede forventninger og gennemførte resultatrige „engagementer".

Til trods for disse kendsgerninger sagde hviskekampagnen, at NIKE-systemet var for kompliceret og for uafprøvet og derfor upålideligt. Systemet er imidlertid ikke meget mere kompliceret end det system, der i årevis er blevet anvendt af luftværnsartilleriet. Dersom det derimod sammenlignes med de systemer, der anvendes i forbindelse med andre typer luftværnsraketter, er det det mindst komplicerede af dem alle og anvender komponenter, der med hensyn til pålidelighed og driftssikkerhed har bestået deres prøve på forhånd. Dette er også hovedårsagen til, at NIKE er indgået i operative enheder flere år før andre luftværnsraketter, liegsom det bevirker, at der ikke kræves nogen større teknisk viden hos største parten af betjeningsmandskabet.

NIKE er ikke ufejlbarlig, men dens effektivitet og virkemuligheder overgår langt de øvrige luftværnsraketter, der findes i dag, eller som vi vil blive præsenteret for de næste par år.

*

Den betydningsfulde faktor var, at BOMARC ikke opfyldte de forventninger, man havde stillet til den. Når man går nogle år tilbage, må man sige, at flyvevåbnet ikke tillagde udviklingen af NIKE større betydning, idet man skønnede, at BOMARC ville være klar til indsættelse samtidig med NIKE eller umiddelbart derefter. Dette skøn viste sig ikke at holde stik, idet BOMARC-programmet blev forsinket. Dertil kommer, at de krav, der blev stillet til BOMARC, var så små, at der er en stor sandsynlighed for, at fjendtlige fly den dag, da BOMARC bliver operativ, vil være i stand til at udmanøvrere den. Det bliver den amerikanske skatteborger næppe begejstret for, idet der til forstudierne og udviklingen af BOMARC er anvendt lige så store beløb, som hæren har brugt til at opstille sine mange NIKE-enheder, heri også iberegnet udgifter til raketter, udrustning, køb af stillingsområder og bebyggelse på disse.

Flyverne gik fra BOMARC til søværnets TALOS, som søværnet havde udviklet, fordi det manglede en raket, indtil dets endelige raket-program var gennemført.

I 1955 fik flyvevåbnet lov til at overvåge visse faser af forskningsarbejdet og udviklingen af TALOS, for derigennem at indhøste erfaring til brug ved udviklingen af BOMARC. Snart derefter kundgjorde flyvevåbnet, at det ville anvende TALOS som luftværnsraket inden for forsvaret af USA, og dette endog inden for områder, hvor den ville gribe ind over dels de eksisterende og dels de planlagte NIKE-forsvar.

Dette satte skub i hele sagen, idet kongressen ønskede at holde de bevillinger, der var givet til NIKE programmet, tilbage og overføre dem til TALOS. Nogle medlemmer af kongressen, der stod med fødderne på jorden, ønskede imidlertid,

at der skulle afholdes forsøg for at konstatere, hvilket våben der var mest effektivt, TALOS eller NIKE. Dette viste sig dog ikke at være muligt, idet man netop stod over for at skulle indrette det første landbaserede TALOS-forsvar. I realiteten var TALOS på det tidspunkt, da det blev meddelt, at flyverne ville anvende TALOS, på forsknings- og udviklingsstadiet, hvortil skal anføres, at det er usædvanligt at fuldstændiggøre planer for den operative anvendelse af et våben og at søge pengemidler til brug ved køb af stillingsområder og installationer, før det pågældende våben er endeligt udviklet. Det usædvanlige bliver endnu mere fremtrædende, idet flåden ikke tillagde TALOS de egenskaber, som man gav den æren for at have. De egenskaber, som flyvevåbet tillagde TALOS, var nemlig stort set dem, som den forventedes at ville få i sin endelige form nogle år frem i tiden, forudsat at den opfyldte de forventninger, man stillede til den. Dette stillede også NIKE i et skævt lys, idet man sammenlignede NIKE, som den var, med TALOS, som man forventede, den ville blive nogle år frem i tiden, uden at man tog hensyn til, hvorledes NIKE ville være på det tidspunkt, da TALOS ville have nået sin endelige udformning. Det ville derfor have været mere fair at sammenligne TALOS ikke med NIKE AJAX, som man gjorde, men med NIKE HERCULES, idet sidstnævnte ville være operativ på samme tidspunkt som TALOS. Ved et studie af de 2 våbens egenskaber kommer man også til det interessante resultat, at NIKE HERCULES efter al sandsynlighed vil kunne engagere og ødelægge såvel TALOS som BOMARC, hvortil kommer, at NIKE HERCULES også kan anvendes ved beskydning af jordmål, og at den kan gøres mobil, samt at den endog vil kunne ændres, således at den kan anvendes til imødegåelse af *Intercontinental Ballistic Missiles* (ICBM), hvilket hverken TALOS eller BOMARC tilsyneladende kan.

*

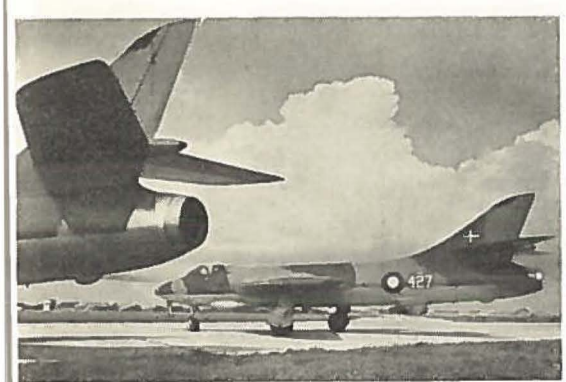
En tredie betydningsfuld faktor er den kendsgerning, at Sovjetunionen er begyndt at sætte et stort antal BISON fly, der mindre stærkt om den amerikanske B-52, ind i sine luftstyrker. Chefen for CONTINENTAL AIR FORCE har over for den amerikanske kongres oplyst, at USA ikke har et eneste operativt jagerfly, der kan nå op i de samme højder som BISON. På den anden side har såvel *Secretary of the Army* som *Chief of Staff of the Army* over for kongressen forsikret, at NIKE effektivt kan engagere og ødelægge såvel BISON som ethvert bombefly, som USSR vil råde over i den nærmeste fremtid. Det er derfor utroligt, at uanset at disse oplysninger er offentligt tilgængelige, tror de fleste mennesker stadig, at jagerflyet er det vigtigste amerikanske luftforsvarsvåben.

Sandheden er, at man er nået til det tekniske udviklingstrin, hvor et bemandet jagerfly aldrig vil kunne nå det stade, som man er nået til for så vidt angår store bombefly og raketter. Såvel *Secretary og the Air Force* som *Chief of Staff of the Air Force* har forudsagt, at der vil ske en betydelig nedskæring af taktiske fly, og at disse vil blive erstattet af raketter. Nogle forsøger at forlænge levetiden for jagerflyet ved at udstyre det med raketter af FALCON-typen, men værdien af en sådan raket er immervæk problematisk, da dens effektivitet er direkte afhængig af moderflyets egenskaber.

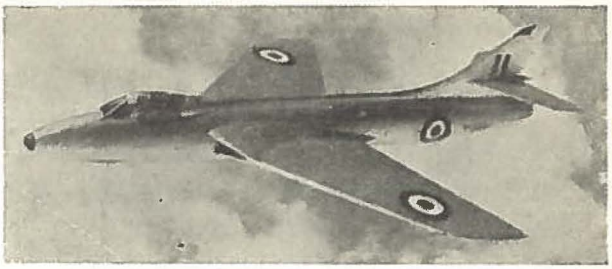
*

Da flyvevåbnet blev klar over betydningen af alt dette, forsøgte det at finde ud af, hvorledes det kunne få fuldstændigt herredømme over anvendelsen af luftværnsraketter. Vidende om hærens tiltro til fælles kommandoer begyndte flyvevåbnet at agitere for oprettelsen af et fælles kommandoorgan inden for luftforsvaret. I 1954 blev der efter den derom af *Department of Defense* trufne beslutning oprettet et såkaldt fælles kommandoorgan, men en kort undersøgelse af den måde, på hvilken dette organ blev oprettet, viser dets sande natur. Chefen for *Air Force Air Defense Command* blev udpeget til chef også for *Continental Air Defense Command*. Enhver kommandopost blev besat med en officer fra flyvevåbnet, og mindre luftforsvarsstyrker anvendte de få hærofficerer, de havde, som „forbindelsesofficerer" og opstod desårsag som fælleskommandoer. Dette gav hæren en repræsentation på 1 officer for hver 70 officerer fra flyvevåbnet i „fælles" stabe, selv om det egentlige styrkeforhold imellem hær og flyvevåben inden for luftforsvaret på

det tidspunkt i realiteten var som 3 til 5. Hæren var nødt til at acceptere denne ordning, men fæstnede sin lid til at kunne overleve inden for raketområdet i forventning om, at alle interværns aftaler ville forblive i kraft. Således skulle også sager, der angik hæren, koordineres med dennes Antiaircraft Command. Denne bestemmelse blev også fulgt i ca. 1 år, da hammeren faldt. I deres søgen efter midler for at kunne overleve havde flyverne nu et meget kraftigt våben, nemlig CONTINENTAL AIR DEFENSE og dennes stab, hvoraf de 98 % var flyvere. Man begyndte kritikløst at anvende CONTINENTAI AIR DEFENSE's fælles karakter, og i dens navn begyndte flyvevåbet at forsøge at tilrive sig en myndighed og rettigheder, som aldrig havde været tiltænkt, da man fastlagde CONTINENTAL AIR DEFENSE's ansvarsområde. Der blev lagt forøget pres på chefen for hærens Antiaircraft Command, og der blev gjort forsøg på at anskaffe *Antiaircraft Operations Centres,* at fjerne underordnede kommandoorganer inden for luftværnsartilleriet og at nægte hæren sådant materiel, som var nødvendigt for den for at kunne opretholde dens lokale punktforsvar. Et udmærket eksempel på indblanding i hærens luftværnsartillerispørgsmål er den beslutning, som *Commander-in-Chief Continental Air Defense* traf med hensyn til, at USA ikke har brug for hærens Missile Master system, som er fremstillet med henblik på at give NIKE-forsvaret de bedst mulige oplysninger. I stedet for skulle hæren acceptere en centraliseret kontrol igennem det af



Danske Hawker Hunters på stand by. —
I dag Danmarks dagjagere i første linie.



HAWKER HUNTER
Er denne Interceptor jager overflødiggjort på grund af NIKE?

flyvevåbnet udviklede SAGE *(Semi Automatic Ground Environment)* system. Hæren mente imidlertid ikke, at SAGE kunne udøve effektiv kontrol over ilden fra luftværnsskyts i en taktisk situation, ligesom hæren havde fremsat kravet om Missile Master, for at dette system kunne supplere og i en emergency situation endog erstatte SAGE. Mange luftforsvarseksperter påstår, at SAGE, som det er påtænkt anvendt af CONTINENTAL AIR DEFENSE, ikke vil kunne fungere. En kendsgerning er det også, at hele SAGE-programmet er blevet forsømt, og at der er en mulighed for, at det ender med at være et fredstids lufttrafikkontrolsystem i hænderne på CAA.

For nyligt gav Commander-in-Chief *Continental Air Defense* tilslutning til anskaffelsen af nogle Missile Masters, idet han dog ønsker, at flyvevåbnets enheder bemander de vigtigste radarsæt inden for systemet. Flyvevåbnet ønsker også at udøve kontrol over de søgeradarsæt, der organisk indgår i artilleriluftforsvaret. En stor del af fejlen for alt dette roderi ligger imidlertid hos hæren, fordi den ikke for lang tid siden blev klar over, hvad hele denne udvikling ville føre til. I 1955 og i begyndelsen af 1956 blev mange katastrofale begivenheder kun undgået ved chefen for Antiaircraft Command's næsten overmenneskelige indsats. Til slut blev *Department of the Army* da også vækket og blandede sig i sagen, hvilket i sommeren 1956 resulterede i en tilsyneladende idyl, under hvilken reorganisationen af CONTINENTAL AIR DEFENSE imidlertid i høj grad var under udvikling.

I september 1956 blev der af *Department of Defense* fastsat nye terms of reference for Com-

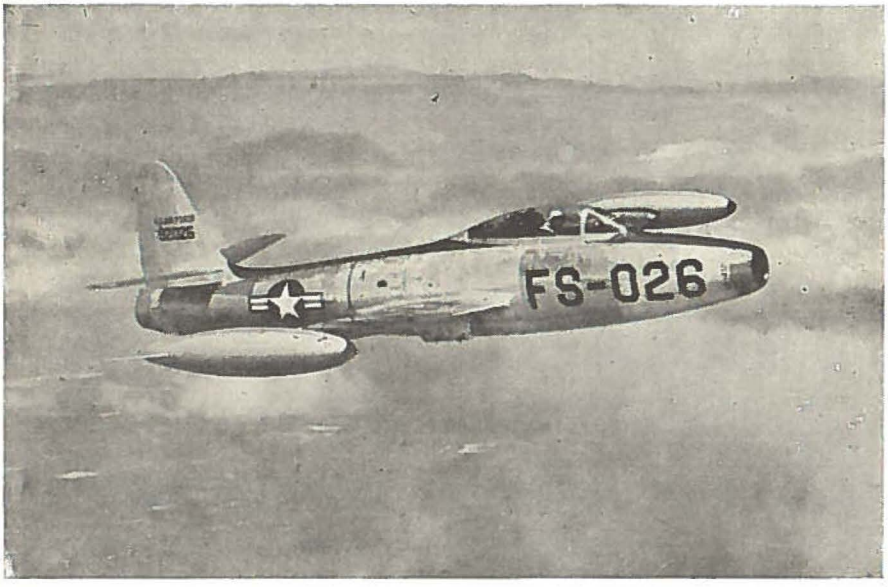
mander-in-Chief Continental Air Defense, hvilke bl. a. går ud på, at der skal oprettes et virkeligt *„joint headquarters"* adskilt fra Air Defense Command, hvilken sidste bliver et kommandoorgan på samme trin som hærens luftværnsartillerikommando. Antallet af officerer fra hæren og søværnet er blevet forøget inden for Continental Air Defense, og det er hærens fromme håb, at man derefter i fællesskab kan nå frem til de rigtige beslutninger. Visse — man kan kalde dem kyniske — officerer, først og fremmest de, der har været med fra starten, fremhæver dog, at alle virkelige nøgleposter inden for Continental Air Defense stadig er besat med officerer fra flyvevåbnet, og at de nye terms of reference for C-in-C Continental Air Defense's myndighedsområde er blevet udpenslet i enkeltheder. Dertil kommer, at i den nye Continental Air Defense er den eneste stilling på højere plan, der er besat med en officer fra hæren, stabschefsposten, og da stabschefen inden for flyvevåbnet ikke har meget mere at skulle have sagt end en *„adjutant general"* og er ude af stand til at få indflydelse på det militærpolitiske område, vil kun tiden kunne vise, hvor vidt han i dette tilfælde får mulighed for at virke som virkelig stabschef.

I hvilken udtrækning det reorganiserede organ, *Continental Air Defense,* til syvende og sidst vil blive et „joint" organ, kan ikke afgøres på nuværende tidspunkt, men muligheden for at etablere et sundt, økonomisk luftforsvarssystem er trods alt nu til stede. Basis for et sådant forsvar er selvfølgelig luftforsvarsraketter, et våben der tilhører hæren. Dersom flyvevåbnet vedblivende bibeholder kommandoen på alle trin og beklæder de vigtigste poster, og dersom flyvevåbnets fanatikere fortsat gennemtvinger ensidige afgørelser, vil de virkelige tabere imidlertid blive det amerikanske folk. Billioner af dollars er blevet givet ud til luftforsvaret, og med mindre C-in-C Continental Air Defense sætter alt ind på at få det bedst mulige forsvar, vil den amerikanske skatteborger ikke få det, han har betalt for.

*

Disse var ordene, og det er mit håb, at jeg ved at bringe artiklen kan få officerer fra det danske luftforsvar til at fremkomme med deres kommentarer til spørgsmålet. Det, at jeg kommer frem med artiklen, indicerer ikke min stillingtagen til problemet, men jeg er af den formening, at det er lidet hensigtsmæssigt at udskyde en diskussion om de problemer, som kan opstå, når man modtager nye våben, indtil man har modtaget disse.

A. Jørgensen



F-84 Thunderjet er endnu ikke afløst af fjernstyrede raketter når den anvendes til sin primær opgave: angreb mod jordmål

NIKE *Danmarks kommende luftforsvarsvåben*

Kaptajn H. G. Hansen

Luftforsvarsraketten så som bekendt dagens lys i slutningen af den anden verdenskrig.

På *tysk* side var man nødt til at udvikle nye våben, da det konventionelle luftværnsartilleri på grund af forældede ildledelsesinstrumenter havde vist sig mindre effektivt mod den allierede bombetrusel fra stor højde mod den tyske sværindustri og de tyske storbyer. Denne forskning resulterede i en række luftforsvarsraketter, hvoraf de mest kendte er WASSERFALL, RHEINTOCHTER, TAIFUN, SCHMETTERLING og ENZIAN. Ingen af disse nåede dog at blive fuldt udeksperimenteret.

På *britisk* side var man også nødt til at udvikle nye luftforsvarsvåben, da truslen fra de tyske V-bomber blev latent i krigens sidste fase. Hvor langt man nåede inden krigens afslutning og er nået til i dag, står ikke helt klart, da oplysninger på dette område ikke er frigivet. Men udviklingen inden for det britiske luftforsvar og enkelte oplysninger i pressen kunne tyde på, at nye luftforsvarsvåben er i produktion og evt. i tjeneste inden for RAF og luftværnsartilleriet.

På *amerikansk* side har man efter krigen sat flere luftforsvarsraketter i produktion bl. a. NIKE, TERRIER, LARK og BOEING GAPA.

Konstruktionen af NIKE påbegyndtes i 1945. I slutningen af fyrrerne oprettedes den første raketuddannelsesafdeling på Fort Bliss i Texas og i december 1953 var den første NIKE-batteristilling klar ved Fort George G. Meade i Maryland til beskyttelse af Washington og Baltimore. Siden da er NIKE-batterier sat i stilling rundt om mange store byer og andre vigtige områder. Om New York er der således anbragt 20-30 raketbatterier i en afstand på 15-20 miles fra byens centrum.

NIKE, der har fået navn efter den græske sejrsgudinde (sejren personificeret i skikkelse af en ung skøn, vinget kvinde), er en to-trins raket.

Første trin er en hurtigbrændende startraket (den såkaldte Booster), der har til formål at bibringe raketten den fornødne begyndelseshastighed Den frigøres automatisk kort efter affyringen og falder til jorden (for at nedbringe rakettens „dødvægt„).

Andet trin, den egentlige raket, har en lang og slank krop med udvendige stabiliserings- og styrefinner. Inden i raketten er anbragt sprængladning, elektronisk materiale til fjernstyring, stabiliserings- og styremekanismer og fremdrivningssystem.

Raketten affyres fra en indstillelig rampe, der virker som raketstyr ved affyringen.

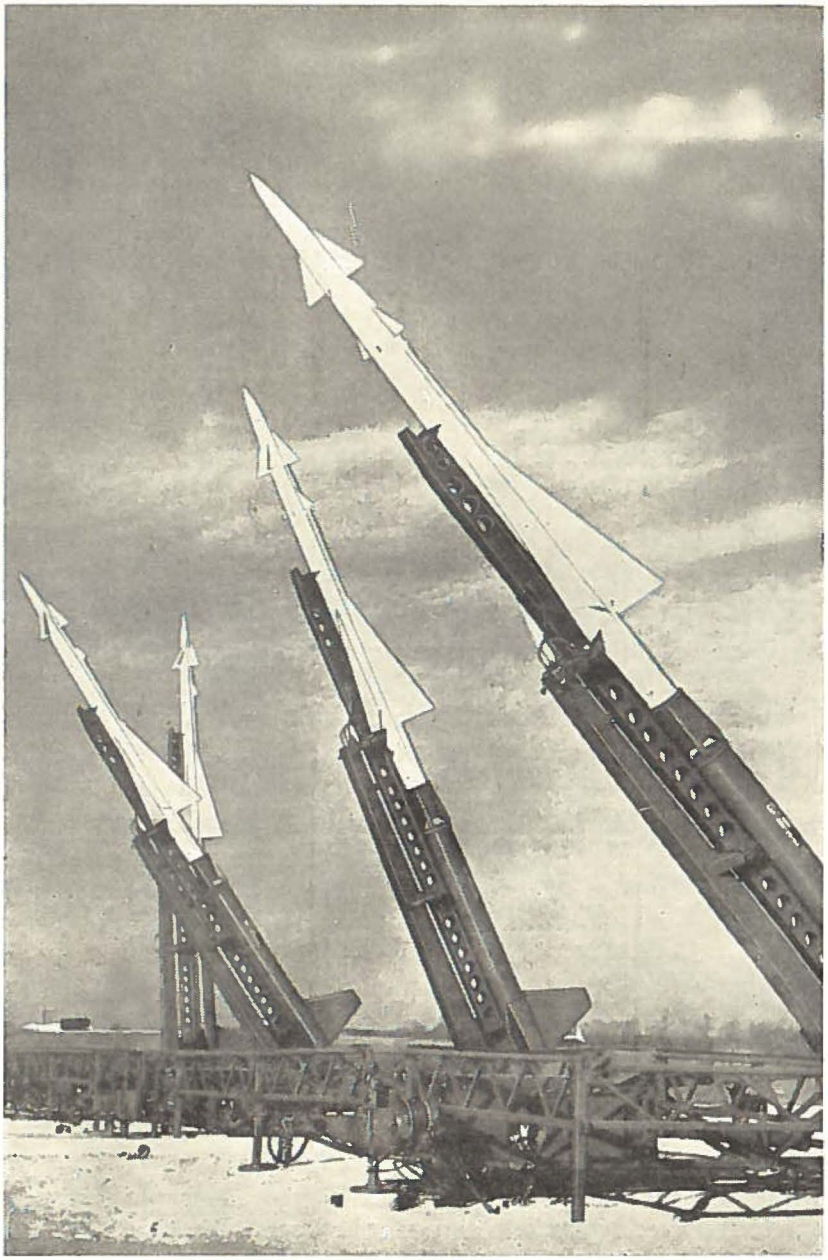
Det til rakettens styring anvendte system benævnes kommandostyring (Command Guidance), d. v. s. et system, hvor man ved kontinuerlig følgning af mål og raket ved hjælp af to radaranlæg på jorden lader en korrektør kontinuerligt udregne de „skud"-data, der skal styre raketten mod målet. Disse data afsendes som radiosignaler, der opfanges af rakettens modtagere, hvis output atter påvirker rakettens styremekanismer.

Der opgives endvidere følgende data for raketten:

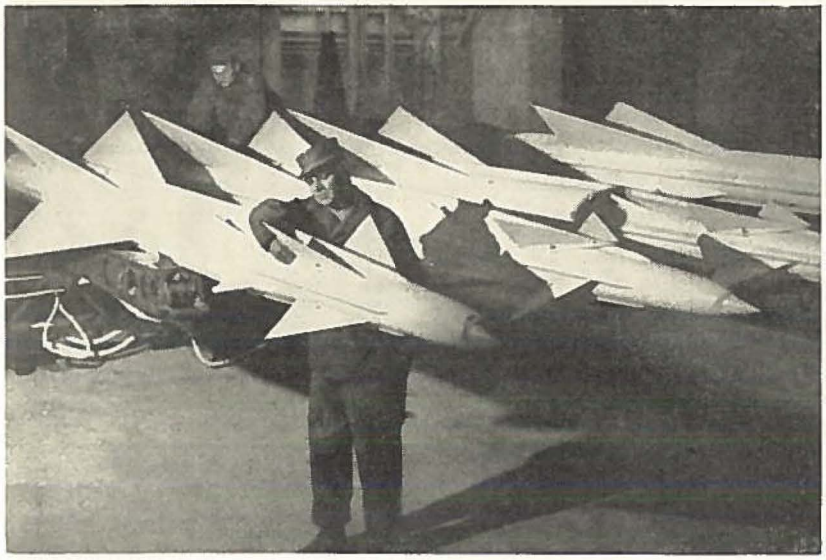
Hastighed:	ca. 1400-1700 MPH (altså ca. 2 minutters flyvetid til max. rækkevidde)
Længde:	ca. 21 fod
Rækkevidde:	ca. 50 miles
Tophøjde:	ca. 60000 fod

NIKE-batteriet består normalt af 7 officerer og 80 underofficerer, teknikere og menige. Batteriets materiel omfatter i hovedsagen:

- — Udstyr til kommandostation (til fjernvarsling og „Control")
- — Søgeradar, der fanger målet og overfører dette til målradaren
- —2 følgeradarer, hvoraf den ene følger målet (målradar), den anden raketten (raketradar)
- — Korrektørmateriel til udregning af styredata til raketten
- — Affyringsramper (4 stk.)
- — Depot med raketter og forskelligt teknisk hjælpemateriel til affyring af raketterne.



NIKE klar til affyring



En tekniker kontrollerer raketten, før den med elevatoren bringes op til affyringsrampen

Batteristillingen omfatter i hovedsagen 2 områder:

— Affyringstandpladserne, hvor der til hver affyringsrampe er bygget et underjordisk betonrum med elevator op til affyringsrampen, og

— Standplads for ildledelsesinstrumenterne.

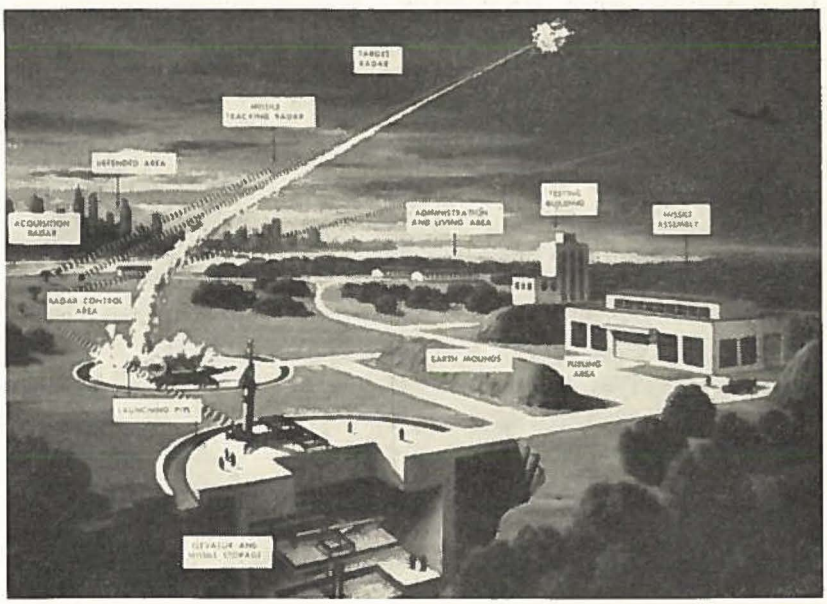
Det oplyses iøvrigt, at der mellem de to standpladser er en afstand på ca. 1,6 km, og at der til bygning og indretning af en batteristilling med fire affyringsramper er anvendt mere end 96 tons stål og betydeligt større mængder beton. Alt i alt koster det ca. $ 500,000 at bygge en sådan stilling.

Lad os til sidst se på, hvorledes et engagement kan tænkes at forløbe.

Batteriet modtager fjernvarsling og evt. ildrestriktionsordrer fra AAOC.

Batteriets søgeradar afsøger rummet og indmelder de stedfæstede mål, hvorefter BC, når disse er inden for rækkevidde, vælger mål.

Fra søgerradar overføres data for det valgte mål til batteriets målradar. Så snart denne er



NIKE-batteristilling.

I forgrunden tilvenstre ses affyringsstandpladsen og lidt længere tilbage standplads for ildledelsesinstrumenterne

på målet,, og en raket er klargjort, kan affyringen finde sted. Affyringsrampen eleveres til næsten lodret, raketradaren rettes mod affyringspladsen, og startraketten antændes. Efter affyringen følges raketten af raketradaren.

De to følgeradarer sender nu kontinuerlige data for målet, henholdsvis raketten, til batteriets korrektør, der kontinuerligt og uden forsinkelse beregner styredata for raketten. Disse data afsendes som radiosignaler til raketten og opfanges af dennes modtagere, der atter initierer rakettens styremekanismer, såfremt rakettens bane skal ændres. Raketten styres altså mod målet og detonerer ved anslag mod dette eller bringes evt. til at detonere, når det er inden for en vis afstand fra målet (såfremt raketten er forsynet med radiorør).

Derefter kan en ny raket affyres mod et nyt mål.

Som man ser, adskiller tjenestegangen under engagement sig ikke nævneværdigt fra et 90 mm batteri. Udviklingen fra konventionelt tungt luftværnsartilleri til nærraketforsvar er således ikke revolutionerende, som det ved første øjekast kunne synes.

*

Tidskriftet »Flyvevåbnet« takker herved oberstløjtnant K. Jørgensen og kaptajn H. G. Hansen for ovenstående artikler, samt kaptajn Gottschalcksen, red. af »Luftværns Artilleri Tidsskrift«, for den venlige imødekommenhed ved lånet af Nike-klicheerne. Red.

Den elektroniske hjerne - SAGE

For 182 år siden galoperede en sølvsmed ved navn *Paul Revere* gennem byen *Lexington i Massachusetts* og advarede indbyggerne om, at et britisk regiment nærmede sig. Den følgende skærmydsel var det amerikanske folks første militære træfning som nation, og *Paul Revere's* berømte midnatsridt, der gav Lexingtonfolkene tid til at forberede deres forsvar, må betegnes som den første indsats i begrebet *„early warning"*.

I dag er den samme by blevet skueplads for et ultramoderne luftforsvars- og varslingssystem, et automatisk mesterstykke, der giver løfte om at blive den vigtigste faktor i forsvaret mod fjendtlige bombere, siden indførelsen af radar. Lexington er sæde for *Massachusetts Institute of Technology's Lincolm Laboratory,* hvis videnskabsmænd har konstrueret en superintelligent elektronisk „hjerne", der nedsætter den menneskelige indsats til et minimum i hele problemkomplekset om at opspore og tilintetgøre angribende luftfartøjer.

Ved at operere med en hurtighed, der ligger langt fra menneskelige muligheder, kan den næsten utrolige SEMI-AUTOMATIC GROUND ENVIRONMENT maskine (eller SAGE, der er den populære udtryksform), opfange en angriber, notere hans kurs, hastighed og højde, scramble en interceptor og føre denne til angreb. Den kan endog „flyve" luftfartøjet, hvis piloten har hænderne på instrumenterne, og lige så let affyrer den en fjernstyret raket og leder den mod målet. Den vil gøre de Forenede Stater mindre sårbar over for atomangreb end nogensinde, siden moderne teknik har gjort landet til en mulig kampplads.

SAGE, der er udført af *Lincoln Laboratory* i samarbejde med *Cambridge Research Centre,* er et yderligere fremskridt i bestræbelserne for at tillempe elektroteknikken i luftforsvaret. Vigtigheden ligger i dens lynhurtige behandling af matematiske beregninger, som det ville tage selv den dygtigste jagerkontrolofficer tid at løse og transmittere.

SAGE træder ikke i stedet for det komplicerede net af radarstationer på jorden eller i luften. Den virker snarere som supplement eller et forbedrende led, idet den behandler informationerne fra disse kilder så kvikt, at den scramblede jager får væsentlig mere tid til at forberede sit møde med angriberen. Skal en interception være succesfuld,

:r tiden en afgørende faktor. Det vides, at Sovjet ıar bombere, der går mere end 600 miles i timen, ›g blot et enkelt minut vil bringe russeren 10 niles nærmere målet.

Uden SAGE tager det trods alt en vis tid, inden ıele systemet kører. Når et indtrængende fartøj ʼiser sig på radarscopet, må en controller nødvenligvis følge det i nogen tid, for at fastslå dets ıøjde og fart. Oplysningerne videresendes over ʻadio eller telefon til *sector operationscenteret,* ıvor samtlige fly i området markeres på et bord. ʔersonellet her har nu til opgave at identificere ›porene på grundlag af flyveplaner eller opring-ıinger til nærliggende kontroltårne. Antages spoet at være „hostile" (fjendtligt), skal kurs og ıøjde for egen jager udregnes, og først da kan ›crambleordren afgives til basen. Vor fighter unlerlægges nu den bedst egnede radarstation, der ıophørligt pr. radiotelefoni giver oplysninger om let fjendtlige fartøjs bevægelser og leder jageren il den bedst mulige angrebsposition. Hvis angri›eren afviger fra sin oprindelige kurs, må controleren anvende tid til udregning af en ny interception›teknik. SAGE behandler alle disse trin i pro›eduren, kun med undtagelse af selve scramblings›rdren. Skønt det har været hemmeligholdt indtil ʔor kort tid siden, har denne fabelagtige „hjerne" llerede 5 års udvikling og prøver bag sig.

Ved et besøg i Lexington lykkedes det at se SAGE i virksomhed under en øvelse. Vi overvæede hvorledes „hjernen" lokaliserede en indtrænende fjende, en jetfighter blev sendt op, og SAGE ›ennemførte missionen med fint resultat, altsamıen kun med overfladisk hjælp af Air Force›ersonellet. *„De fartøjer, der anvendes til disse velser", forklarer major John F. Burns, „er en skadrille, der er stationeret på Hanscom Air Force Base, kun med det formål, at undersøge SAGE's ffektivitet, og indtil nu har systemet fungeret den ringeste mislyd."*

Selve kontrolcentret er et stort rum, der for en denforstående ser temmelig indviklet ud. Det er yldt med konsoller, der hver er udstyret med et jernsynslignende scope, desuden med et utal af napper og instrumenter, der dels er til betjening f scopet og dels sætter operatøren i stand til at spørge" SAGE om nøvendige oplysninger. For bedre at kunne iagttage scoperne, er der mørkt i rummet. Der er ikke megen samtale mellem besætningerne; de oplysninger, der skal videre til andre stationer eller til sector'en, formidles gennem SAGE.

„Hjernen" består af en række elektroniske apparater, der strækker sig fra væg til væg og fra gulv til loft. Når en af radarstationerne, der har forbindelse med systemet, opfanger et spor, registreres oplysningerne automatisk i maskinen og i SAGE's controlcenter viser sporet sig straks på alle scoperne, samtidig med den giver de nødvendige oplysninger. Som var det en usynlig hånd, der trak en linie på et kort, således viser flyets rute sig på den fosforicerende glasplade.

Under besøget talte vi med *lt. Bobert Berger* fra Kentucky. *„For det meste"*, fortæller han, *„er vi kun tilskuere her. Vi overvåger operationerne og kontrollerere, at SAGE kører som den skal. Selv en skarp hjerne som den, kan blive nærret. Måske opfanges en flok fugle, men på grund af uregelmæssig flyvning eller meget ringe hastighed, vil SAGE selv være klar over, at der er noget galt og spørge om „hjælp" ved at placere et særligt mærke på scopet. Een af operatørerne vil undersøge det nærmere og enten adviserer SAGE om at ignorere det eller fortsætte med at „tegne" spodet. For at imødegå forvirring"*, fortæller Berger videre", *forsyner vi hvert spor med et nummer. Se, der er et — det bliver vist nr. 20."* Der trykkes på en knap, og straks viser tallet 20 sig ved siden af sporet. Kun selve identifikationen kan ikke overlades til den elektroniske hjerne, men den leverer alle de oplysninger, der danner grundlag for afgørelsen.

Militære luftfartøjer er udstyret med et elektronisk anlæg, der sender til radarstationerne, hvorved flyet identificeres som eget. Alle andre fartøjer, der bevæger sig i ADIZ *(Air Defense Identification Zone)* skal før start udfylde en flyveplan, der viser kurs, hastighed og højde, samt forventet ankomst til det givne sted. Disse oplysninger videresendes til SAGE's kontrolcenter.

Fra et af konsollerne lyder en dæmpet sirene og en rød lampe lyser. SAGE varsler, at et uidentificeret luftfartøj nærmer sig ADIZ. Sirenen afbrydes, og en kontroofficer „spørger" hjernen, om

den har nogen flyveplan, der kan ligne flyets bevægelser. SAGE roder i sin „hukommelse" og pludselig viser der sig på scopet to rækker med tal og bogstaver. Det er det kommende fly's data og en flyveplan. Det er nu operationsofficerens opgave at finde ud af, om det er den rigtige. Fartøjet kan være lidt ude af kurs, evt. lidt foran eller bagefter de planlagte tidspunkter. Det viser sig at være i orden, en knap, der trykkes ind, fortæller SAGE, at sporet er *„friendly"*, og på scopet viser der sig et „F".

Igen er både sirene og den røde lampe i gang — et nyt „blip" har vist sig. Der spørges efter flyveplan, men „hjernen" kan ingen finde, hvad der ikke er så mærkeligt, thi fra Hanscom AFB er en B-29 gået op for en af de traditionelle afprøvninger. SAGE får at vide, at sporet er *„hostile"*, og samtidig med, at der lyder en summetone i hele operationsrummet, viser der sig et „H" ved siden af sporet. Nu arbejder SAGE på højtryk, fjendens kurs, højde og fart er allerede kommet til syne. I sin „hukommelse" har SAGE et udvalg af elektroniske kort, over hvilke forsvarsvåben der er disponible — jagere, luftskyts, fjernstyrede raketter — og deres placering i forhold til fjendens kurs. Hvis SAGE har indikeret, at angriberen befandt sig over eller nærmede sig et luftværns- eller raketbatteri, der med rimelighed kunne udnyttes, ville dette billede have vist sig på et scop, der er bemandet med en AAA-officer (*A*nti *A*ircraft *A*rtillery). Nu finder man det imidlertid mest formålstjenligt at scramble en jetfighter. SAGE får besked, og i sin uendelige visdom er den ganske klar over hvilken base, der ligger bedst for. Den kender jagernes ydeevne og rækkevidde, giver kurs og højde og har også allerede beregnet det punkt, hvor interceptions vil ske — alt dette viser sig på scopet til orientering for controllerne.

Controlleren har direkte linie til den af SAGE udpegede base, „Scramble 60" — heading zero niner zero — angels 20". Han mener dermed, at jager nr. 60 skal starte på en kurs af 90° og gå til 20,000 fods højde. Fra det øjeblik sporet blev opfanget, er der ikke gået over to minutter, og fighteren er på vej mod sit mål. Uden SAGE skulle sporet først have været kontrolleret og vurderet, samtaler med sector operationscenteret, udregninger og overvejelser — al det tager væsentlig længere tid — netop *for* lang tid, ynder USAF at sige.

Nu har kontrolleren ikke andet at gøre end at se til og viderebefordre SAGE's instruktion pr. radio til piloten. Så snart fartøjet har forladt startbanen, kan det også flyves af den overnaturlige SAGE-maskine ved noget elektronisk hokuspokus med den automatiske pilot i flyet. SAGE holder et vågent øje med begge sporene og sender elektroniske signaler, når jageren skal ændre kurs. Skulle fjenden søge at lave undvigelsesmanøvre, har SAGE straks regnet et nyt interceptionspunkt ud, og jageren sendes automatisk på en ny kurs. Nøjagtig på samme måde fører SAGE en guided missile mod målet.

På radarscoperne overvåger man aktionens forløb. De to fly nærmer sig mødepunktet, som SAGE har markeret ved en lille firkant. Controlleren giver uophørligt instruktionerne videre. Nu kommer pilotens „Tally Ho", der fortæller, at han har fjenden i sigte — nu er han på skudafstand, og nu skulle det „fjendtlige" fartøj teoretisk være blevet et offer for hans raketter.

En enkelt SAGE-enhed kan kontrollere adskillige interceptions, hvor mange er endnu en hemmelighed. Det eksempel, vi overværede, var ganske vist mod en „fjende", der i dag er temmelig forældet, men SAGE løser sin opgave lige så godt, hvis det drejer sig om mål med en speed på 600 mph eller mere. For at gardere sig mod fejl i systemet på kritiske tidspunkter, arbejde SAGE på to kanaler. Begge kanalerne modtage informationer udefra — men kun den ene arbejde operativt. Skulle en fejl indtræffe, går den ander omgående i gang og fortsætter missionen.

SAGE-enheder bliver tildelt hver eneste secto i det nordamerikanske forsvarssystem så hurtigt d overhovedet kan opstilles. Hver sectorchef vil f en enhed, hvor han kan overse det store billed af slagets gang, medens samtlige stationer i om rådet udstyres med SAGE, hvorfra operationern dirigeres. Det vil således blive et fast sammen tømret, hurtigtarbejdende elektronisk kompleks der udveksler oplysninger og leder kamphandlin gerne i luften.

Den private industri har spillet — og spille

— en afgørende rolle i udviklingen af disse nye fantastiske forsvarsvåben. Air Force har i SAGE-arbejdet kontakt med IBM (International Business Machines), *Western Electric Company* og *International Telephone and Telegraph Corporation.*

SAGE er dyrt. Alene lejen af telefonlinierne vil koste næsten en kvart billion dollars om året — et tal, der fik kongresmedlemmerne til at rynke brynene, men USAF's chefer er overbevist om, at systemet er pengene værd.

General Donald L. Putt, der leder forskningsarbejderne udtaler: *„SAGE er uden diskussion et overordentlig vigtigt skridt mod et fyldestgørende luftforsvar. Udviklingen af luftfartøjer og raketter med den enorme hastighed og rækkevidde, stiller os over for en trusel, der skal imødegås med et forsvarssystem, der må være det hidtidige langt overlegent. Vi føler, at SAGE er løsningen."*

(V. og E.)

JORDFORSVAR

(Sluttes)

(Fortsættelse af Lt. William V. Kennedy's artikel „Does the AIR FORCE need its own ARMY?").

På flere forespørgsler om forfatteren, kan vi oplyse, at Bill Kennedy er en „free-lance" militærskribent, der har tilbragt 2 år som efterretningsofficer i USAs strategiske luftvåben (SAC). Uddannet som journalist ved Marquette Universitetet. Derefter reporter ved „Evening Post", Harrisburg, Penna., og selv udgivet „Daily Local News", Mechanisburg, Penna. Tjenestegjorde i det amerikanske flyvevåben (1946-47) i Japan, Kina og England. Efter først at have tjenestegjort i „Air Guard" er han via SAC nu officer i „Army Guard". Afsluttet eksamen maj 1955 ved „Armor School", Fort Knox, Ky.

(Kennedy foreslog i den første artikel, at man oprettede en jordforsvarsstyrke — pr. SAC-flyveplads — bestående af en stabs-eskadrille og to infanterieskadriller, begge pansrede og mobile).

Eskadrillens hovedkampvogne bør være 3 stk. M-41 A 1 kampvogne, fire M-59 pansrede „utility" køretøjer, to lette infanteridelinger samt 2 stk. 81 mm morterer.

Hver kampvogn udrustes med en 76 mm high-velocity kanon, 1 stk. .50 kalibret maskingevær og en .30 kalibret maskinkanon. Foruden kampvognsbesætningens personlige våben (pistoler) bør der opmagasineres en M-3 maskinpistol, en M-1 karabin samt håndgranater i de enkelte kampvogne.

M-59eren bør endvidere have påmonteret et .50-kalibret maskingevær, der skal kunne betjenes af chaufføren.

Ovennævnte våben skal udgøre infanteridelingernes støtteild. Ikke mindst mortererne vil få stor betydning ved afgivelse af „indirekte-ild".

Da infanteri-eskadrillens primære opgave vil være kamp mod fjendtlige guerilla-styrker, må den selv være i besiddelse af en overlegen ildkraft. M-59erne skal være til rådighed til transport af infanteristyrken, så den kan følge med kampvognene, når disse kører frem med stor hastighed, gennem vanskeligt terrain samt yde dem „dækning" mod fj. maskingeværild og ild fra lette håndvåben.

To spejdersektioner (2 stk. jeeps pr. sektion) skal udgøre hovedelementet ved fjern-rekognoscering. Den ene jeep skal være påmonteret et 30 mm maskingevær (skydning fra fast standplads). Den anden udstyres med en 3,5" raket-kaster.

Grunden til, at man bør vælge jeep'en og ikke den pansrede spejdervogn til rekognosceringsopgaver, er jeep'ens store udsyn til alle sider, dens manøvredygtighed samt den omstændighed, at man hurtigt kan „springe på og af".

Mandskabsstyrken vil ialt beløbe sig til 3 officerer og 64 „enlisted men". Når man tager styrkens store ildkraft i betragtning, vil den være i stand til at „dække" et relativt stort landområde. Man kan med god grund sige, at den mandskabs-

Tvivler De på nødvendigheden af et flyvepladsforsvar — så betragt ovenstående billede og tag fantasien til hjælp

styrke, der er „investeret", vil blive af uvurderlig værdi for en flyvestations sikkerhed i tilfælde af et regulært angreb.

Den her skitserede armerede og mobile infanteristyrke vil frigive det nuværende „air-police" til andre opgaver af mere politimæssig art, f. eks. adgangskontrol, indre patrouilletjeneste, perimeter- og luftfartøjsbevogtning. — Med hensyn til bevogtningsopgaver kommer et flyvevåben ikke længere uden om vagthundene, som i dag indgår som et fast led ved f. eks. bevogtning af samtlige SAC flyvepladser.

Den „pansrede" infanteri-eskadrilles ringe nu meriske styrke gør en koncentration nødvendig Den eneste undtagelse herfra vil være en enkel sektion til fjern-rekognoscering. Princippet or koncentration vil dog ikke hindre eskadrillen i e konstant stillingskiften til forsvarsmæssige vigtig punkter rundt omkring flyvepladsen. Dette forud sætter selvfølgelig, at den er i besiddelse af e effektivt radioudstyr.

Det må udtrykkeligt understreges, at den vordende „air armored cavalry trooper" har een opgave i flyvevåbnet, og kun een: *tilintetgørelse af en fjendtlig 5. kolonne eller regulære fj. styrker før de kommer inden for skudafstand af „the flight line"*. Derfor vil en sådan styrke ikke overflødiggøre „air"-politiet med dets specielle opgaver.

En betingelse for, at den skitserede „panser-infanteri-styrke" vil være i stand til at løse sin opgave er, at den er trænet og uddannet som en „enhed" — i sine egne omgivelser — under sine egne officerer. Man må sætte alt ind på at fremelske og udvikle en speciel korpsånd.

Når alt kommer til alt vil den eneste forskel mellem den her skitserede styrke og Stuarts dragoner være den, at man har erstattet hesten med pansret køretøj. Formål og opgaver vil være identiske.

Det betyder, at man forsøgsvis kunne skabe en sådan forsvarsstyrke allerede nu, idet man kunne træne enheden på The Armor School, Fort Knox. Et hvilket som helst af hærens for tiden på standby værende infanteri-kompagnier kunne anvendes som „forsøgs-eskadrille", idet man stiller de fornødne skydebaner, køretøjer, eksercerpladser og instruktører til rådighed.

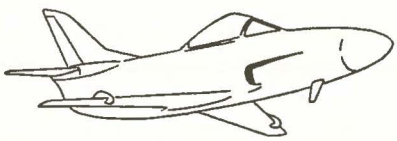
Lige så stærke og suveræne de militære kampfly er i deres rette element, luften, lige så sårbare er de på jorden. Vore fjender kan endnu i den kommende nat ramme vor achilleshæl — de forholdsvis „ubevogtede" luftfartøjer — og de kan gøre det uden at anvende en eneste russisk soldat eller et eneste russisk våben.

Hvis vi ikke tager hensyn til disse kendsgerninger og gør noget effektivt for at stoppe „hullet" vort flyvepladsforsvar, kan vi en dag finde vor herømmelige luftmagt forvandlet til røg fra tusinder af brændende USAF-bombere.

William V. Kennedy.

*

Som vi allerede har nævnt, er det amerikanske forhold, problemer og muligheder, der er behandlet i ovenstående artikel. Nu er forholdene ikke helt de samme hos os. For eksempel har vort flyvevåben egne infanteristyrker. Om de skal være mere mobile og „pansrede" må vore taktikere afgøre. At se til for en „ikke fagmand" er vore flyvepladser tilsyneladende bedre bevogtede end man kan se det hos andre af vore allierede. Spørgsmålet er snarere, om man forringer vore infanteristyrkers kampkraft og værdi ved at give dem forskellige opgaver frem for den ene: tilintetgørelse af et evt. 5. kolonne-angreb. At vi skal have et flyvepladsforsvar er hævet over enhver diskussion.



Alvorlig trussel

En britisk flyverofficer talte til sine eskadriller aftenen før et stort bombetogt. „Kammerater", sagde han, „den opgave, vi har foran os i morgen, er den sværeste, vi nogensinde har fået tildelt. Fjenden har fået forstærkninger. Vore luftfartøjer er de sletteste i RAF for tiden. Det blæser op til en helvedes storm. Vi må takke vor skaber, hvis hver fjerde mand kommer tilbage med en smule liv i behold. Vi starter på slaget kl. 7. Og den, der kommer så meget som et halvt minut for sent — han får fanden flå mig ikke lov til at være med!"

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N.

VERDEN RUNDT

Forleden blev der i Coblenz i Tyskland underskrevet en kontrakt, der gav Bristol Aircraft leverancen på ikke mindre end 50 stk. Bristol 171 Mk. 14 Sycamore helikoptere. Dette nye amfibiefartøj skal operere sammen med den tyske hær, flåde og flyvevåben, som ambulancefly og desuden anvendes til eftersønings- og transportopgaver.

Kontrakten, der er adskillige millioner pund værd, er een af de største der nogensinde er placeret på helicopter-området, og handelen blev virkeliggjort efter grundige undersøgelser og forhandlinger både med amerikanske og engelske fabrikker. Den administrerende direktør for Bristol Aircraft Ltd., mr. Peter Masefield, siger i anledning af forhandlingernes afslutning, „Sycamore blev foretrukket simpelthen fordi den er een af de mest anvendelige helicoptere i sin størrelsesklasse. Den er ikke alene uforlignelig til sine mangeartede opgaver, men, hvad der er uhyre vigtigt, dens vedligeholdelse under feltforhold er meget let.

Tysk jordpersonel har allerede været på maintenance-kursus på Bristols service-skole i Filton, og tyske piloter klarer tilsyneladende let omskolingen under ledelse af engelske testpiloter.

*

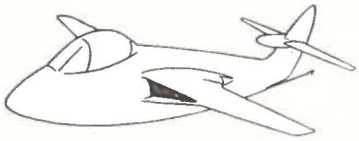
Washington DC: Den 1. august fejrer de amerikanske luftstyrker deres 50 års dag, men det er faktisk kun 10 år siden, at luftvåbnet opstod som en selvstændig våbenart. Den første spæde begyndelse var dannelsen af den „Aeronautiske Division" under hærens chef-signal-officer.

Jubilæet fejres med udsendelse af et nyt amerikansk frimærke, der viser en B-52 Strato-fortress under indflyvning, i det højre hjørne er der 3 F-104 starfighters og i det venstre hjørne luftvåbnets skjold med ørnen og tordenkilen.

Det er en ungarsk kunstner, *Alexander Nagy jun.*, der har tegnet frimærket.

Van Nuys, California: Lockheeds afdeling fo fjernstyrede våben har konstrueret et „solopvarmningssystem", der kan udvikle en varme på op ti 3038° C. Med denne kæmpemæssige varmeudvikling vil man prøve varmevirkningerne på metalle og andre materialer, som man bruger og vil komme til at bruge inden for flyvemaskineindustrien Man har tidligere anvendt forskellige luftarter o buelamper til disse forsøg, men herved opstår samtidig en kemisk påvirkning af metallerne, og de undgår man ved „solopvarmningen".

Med solopvarmningen kan man i løbet af f minutter brænde store huller i kobberplader o 1,2 cm tykke asbestskiver.



LUFTHANSA!

Professor Koschel var og er stadig en inte national anerkendt kapacitet på det flyvemedicinske område. Den i dag 82-årige er født i Hannover den 21. maj 1875, er opvokset i Breslau o trådte ved århundredskiftet ind i tjeneste ved ga degrenadererne. Den 1. oktober 1901 begynd hans løbebane i luftfarten som assisterende læ ved den nyoprettede luftskibsbataillon Berlin T gel. Den 9. januar 1903 modtog dr. Kosch allerede friballonførercertifikat fra Berlinklubbe for luftskibsfart. Han gjorde tarige standballo opstigninger ved luftskibsbataillonen for sine st dier over luftsygdomme og gjorde også man

onkurrenceflyvninger under den 1. verdenskrig. n opstigning med den ham så gode ven dr. Wolf, Breslau, førte dem op i en højde af 9000 ı. Dr. Koschel helligede sig fra den 1. verdensrig alle videnskabelige studier og arbejder, og om medlem af „Videnskabeligt selskab for flyveeknik" holdt han bl. a. et foredrag over „krav il sundheden hos førere af luftfartøjer", som fik en allerstørste anerkendelse i luftfartskredse i orskellige lande. Ved 1. verdenskrigs udbrud rådte han igen til tjeneste ved sit gardegrenaderegiment. I 1916 blev han gennem chefen for eltflyvevæsenet Oberstleutenant Thomsen kaldet il chef for en sanitetsafdeling. Her præsterede lyverlægen at gå fast frem med udviklingen af ındesøgelsen af flyvedueligheden. Dr. Koschel var len første læge, der i denne krig foretog faldkærmsudspring til studieformål, og endvidere lod ig anvende som observatør. Senere hen tog han ig også af åndedrætsredskaber, faldskærme, bekyttelsesbriller og andre hjælpemidler. Han brug-e til sine studier selvforsøg, hvor han bl. a. i ındertrykskammer uden brug af ilt og ganske ale-ıe i kammeret nåede et undertryk svarende til en ıøjde på ca. 8000 m. På baggrund af disse forsøg log dr. Koschel fast, at der ved et kendt underyk, det vil sige en kendt luftfortynding opstod le første tegn på højdesygdommen Skriveforstyr-elser. Dette kunne han anvende til fastsættelse af gnethed til højdeflyvning.

Efter 1. verdenskrigs afslutning bearbejdede dr. Koschel i krigsministeriet og senere i luftfartsafdelingen af rigstransportministeriet alle spørgsmål vedrørende flyverbrugbarhed og overtog også ved konkurrencerne i svæveflyvning i Wasserkuppe omsorgen og tilsynet med svæveflyvepiloterne.

Fra den 1. april 1926 til den 30. april 1944 var den erfarne ekspert tillidslæge i Deutsche Luftansa, og var således overvågelsen af flyvedueligheden af selskabets besætninger betroet.

Den 30. april 1944 blev den 69-årige efter sit get ønske løst fra såvel posten som tillidslæge ed Lufthansa som generalstabslæge i Luftwaffe g trak sig tilbage fra Berlin til sit hjem ved egernsee.

Den i dag 82-årige lider af en meget svær jenlidelse, ligesom den tidligere feltflyvechef oberstleutnant Thomsen, men det forhindrede ham ikke i at sætte sig ind i alle enkeltheder på den 2½ times flyvetur med hurtigruten til Hamburg. Dette bestyrker også den gamle pioner på det flyvemedicinske område interesse og stadige forkærlighed for de flyvende besætninger på det gamle selskab Lufthansa.

*

Åbningen af den nye Lufthansastrækning Frankfurt-Zürich.

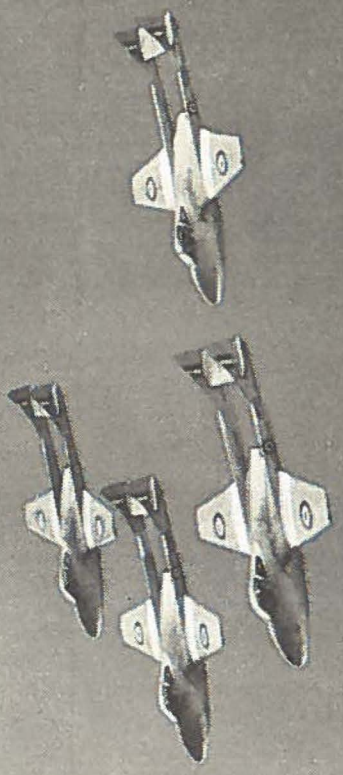
Ved åbningen af den nye Lufthansarute LH 210 den 14. april 1957 mellem Frankfurt og Zürich var der ved landingen i Zürich-Kloten samlet omkring 6000 søndagsbesøgende. Flyet, en Convair 440 Metropolitan, førtes af flyverkaptain Wasserkampf. I nærværelsen af de officielle myndigheder fra Sveits og tyske flyvegæster, samt den sveitsiske og tyske repræsentanter for trafikerhverv, fandt der ved en festlighed i hallen på Kloten flyveplads en hejsning af den tyske forbundsrepubliks flag sted.

Den 18. fane af luftfartsselskabets som nu også beflyver landet Sveits. I velkomsttalerne hilste ligeledes regeringsmedlem dr. H. Meierhaus, stadspræsident dr. Landolt Zurich, den tyske gesandt i Sveits Albert Huber og departementschef dr. Kurt Knipfer som stedfortræder for forbundstransportministeriet.

Flyvegæsterne var under opholdet i Sveits, ved et sveitsisk transportselskabs mellemkomst, på udflugt over Vierwaldstätersøen til Vitsnau. Om aftenen gav det tyske luftfartsselskab en stor reception på Hotel „Bauer au Lac". De svejtsiske gæster fra øvrighed, presse og radio fløj ligeledes om dagen til Stuttgart, hvor de beså fjernsynstårnet, Daimler Benz fabrikkerne, og senere slottet i Heidelberg. Efter en kørsel gennem bjergene havde de sveitsiske gæster et besøg på Goethes rus i Frankfurt/Mainz, og blev i Römer modtaget af byen Frankfurt.

Åbnigen af den nye Lufthansastrækning til Zürich blev den 28. april fulgt af optagelsen af dagligforbindelsen Hamburg-Frankfurt-Wien.

R-.



The advanced flying and weapons training aircraft of the Royal Air Force, the Royal Navy and of more than a score of national air forces throughout the world

DE HAVILLAND VAMPIRE TRAINER

(de Havilland Goblin jet engine)

Forsvarsforbund

i korte træk

Efter det begivenhedsrige efterår 1956 står verlen i dag måske endnu mere splittet end nogeninde før. — Ganske vist formåede FN at få ›riterne og franskmændene til at trække sig ud f Ægypten. Men om det var en sejr just for De 'orenede Nationer end for generalsekretær Dag Hammerskjöld's personlige indsats, må stå hen. Det lykkedes i hvert fald ikke FN at standse den ussiske massakre i Ungarn. De Forenede Nationer ıar ikke kunnet give verden den sikkerhed for reden, som man efter den 2. verdenskrig havde entet. Under den kolde krigs første periode blev ler som følge af denne usikkerhed afsluttet en ække forsvarsforbund. De vigtigste forbund er — for at tage dem i alfabetisk orden:

ATLANTPAGTEN

(NATO, North Atlantic Treaty Organisation) ›lev, som det er de fleste bekendt, sluttet i 1949 nellem 12 stater: USA, Canada, Storbritannien, Danmark, Norge, Island, Holland, Belgien, Luxmbourg, Frankrig, Portugal og Italien. Siden er lliancen udvidet med yderligere tre lande: Græenland, Tyrkiet og Vesttyskland. Formålet er ved elvhjælp og fælles hjælp at bevare og styrke de ›ågældende staters evne til at modstå et angreb. t angreb på en af staterne er at betragte som et ngreb på dem alle. Ved afslutningen af generalorsamlingen i midten af december 1956 var der ›laner fremme om udvidet samarbejde også på ndre områder end det militære.

BAGDAD-PAGTEN

I februar 1955 blev der afsluttet en forsvarsagt mellem Irak og Tyrkiet. I løbet af året blev agten yderligere tiltrådt af Storbritannien, Pakian og Persien. — Værdien af denne pagt efter uez-kampene er i dag svær at bedømme.

BALKAN-PAGTEN

lev i august 1954 undertegnet mellem Grækenland, Tyrkiet og Jugoslavien. Dens formål er militært samarbejde i tilfælde af angreb. Som følge af uoverensstemmelserne mellem Grækenland og Tyrkiet angående Cypern er værdien af denne pagt ret tvivlsom.

DEN ARABISKE LIGA

blev i 1945 sluttet mellem: Ægypten, Syrien, Libanon, Irak, Jordan, Saudi-Arabien og Yemen. Senere er Libyen og Sudan kommet med. — Ligaen blev oprettet med det formål at samle alle arabere mod jøderne. Det var oprindeligt ligaens skaberes mål at organisere et militært samarbejde, men indre modsætninger har umuliggjort dette. Derimod er det lykkedes Ægypten at få afsluttet en særlig militærtraktat med Syrien.

DEN SYDØSTASIATISKE PAGT (SEATO)

blev i 1954 afsluttet mellem USA, Australien, New Zealand, Philippinerne, Siam, Pakistan, Storbritannien og Frankrig. Dens formål er i overensstemmelse med De Forenede Nationers vedtægter, at sikre freden og at værne de landes uafhængighed, hvis folk ønsker det.

DEN VESTEUROPÆISKE UNION

blev oprettet i 1948 som et forsvarsforbund mellem Storbritannien, Frankrig, Holland, Belgien og Luxembourg. — Efter NATO's oprettelse året efter fik den ingen praktisk betydning, indtil den i 1954 blev et middel til at knytte Vesttyskland til det vestlige forsvarsforbund. I dag er foruden Vesttyskland også Italien tilknyttet den vesteuropæiske union.

FORBUND MELLEM SOVJET OG KINA

blev indgået som venskabstraktat med løfte om gensidig hjælp. Bortset fra visse hensyn, der blev taget under Koreakrigen, har man ikke mærket meget til forbundet.

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

A/S M. C. Brincken's Eft

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

Jul. Jacobsen

AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING TLF 951

Andreas Schæbel A/S

ÅLBORG

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

R. T. Hesselberg

Aut. G M forhandler

Storegade 14 Haderslev

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

WARSZAWA-PAGTEN

blev i 1955 afsluttet mellem Sovjet, Rumænien, Bulgarien, Albanien, Ungarn, Czekoslovakiet, Polen og Østtyskland. Den fastsætter venskab, samarbejde og gensidig hjælp. — Det var i følge den ministerpræsident Gerö i oktober måned bad om russiske soldaters hjælp til at slå sit folks opstand ned. — Hvilken stor betydning Rusland tillægger pagten sås med al tydelighed, da ministerpræsident Nagy i november sidste år udmeldte sig af pagten, medens han bad om hjælp fra FN og den frie verden, idet han samtidig erklærede Ungarn for neutral. Russerne besvarede som bekendt udmeldelsen med at sende tropper og tanks mod det ungarske folk — til trods for protester fra De Forenede Nationer.

Dakota — DC 3 — C 47 — dear Gooney

Det er ligegyldigt, hvad De vil kalde hende! Hendes saga går mere end 20 år tilbage — hun fløj første gang i 1935 — når hun vil holde op, ved ingen.

Hun har overlevet en sådan årrække kun på sin egen duelighed, og vi vil stadig se hende flyve og flyve med hende, så længe ingeniørernes dygtighed og snille giver hendes muskler stadig større kraft, muligheder for bedre kontrol og plads til mere brændstof.

Formelt er hun Douglas DC-3 eller Douglas Commercial model 3 for at være helt korrekt, den kendte to-motorers propelmaskine, der blev grundstammen i en lang række landes lufttrafikudvikling. Siden gik hun i krig og deltog på alle krigsskuepladser uden nogensinde at have fået monteret en kanon eller et gevær.

At hun er kommet gennem alle disse år indtil nu, hvor en teknisk foryngelse har forlænget hendes liv *ad infinitum,* kan tilskrives en afgørende faktor, en fornuftig konstruktion, der gav hende økonomisk drift, alsidighed og pålidelighed langt forud for sin tid.

Intet andet luftfartøj kan fremvise en lignende historie. Hun har været igennem alt, lige med undtagelse af fightermissioner. Hun har, i begge disse ords bedste betydninger, fløjet med alt mellem himmel og jord, fra orchideer til bomber og ammunition, granater, generaler, rekrutter, faldskærmstropper, sårede, krigsfanger; og før og efter krigen med fredelige passagerer i luksuskabine. Hun er kendt med eftersøgnings- og slæbemålsflyvninger, forsynings- og redningsmissioner, hun har slæbt af sted med et ukendt antal nervøse faldskærmssoldater, for atter at slippe dem på rette sted, hun har bugseret sveve- og glideplaner — og hun flyver den dag i dag.

Trods sin fremskredne alder er hun endnu ikke gået på aftægt, er ganske simpelt blevet i jobbet som en ener i sin vægtklasse, skudt opdukkende arvtagere til side, der ikke har kunnet måle sig med hendes evner eller personality.

Hun ses overalt, hvor der er en lufthavn, side om side med gigantiske stratokrydsere, vældige bombere og jetjagere — hendes braknæse peger fremad og opad mod det rum, hvor hun har boltret sig så længe. Hun har taget af fra startbanen for at flyve nysgerrige på rundfart, slæbe gods over bjerge og sletter, hun har haft arktisk is og vildsomme hede jungler under sig, hun har fragtet VIP's i magelige lænestole, GI's på hårde sæder og fanger belagt med håndjern.

Jeg havde min første tur med hende i 1937, da hun endnu var ung og et symbol på en airliner. Hun gled gennem natten, og vort indtryk var, at hun var behagelig, luksuriøs og sikker. For ganske nylig var jeg med hende på et trip fra Fairbanks til Anchorage. *Gooney* var blevet gammel, hun pløjede sig oved den dybe faretruende sne i Alaska-området, medens vi sad klemt skulder ved skulder, bange for overisning og opmærksomt fulgte propellernes omdrejninger. Vi bad til, at hun ikke måtte tvinge os til at springe ud i den hvide, frosne verden. Men selvfølgelig nåede vi frem. I den mellemliggende tid har hun fløjet ustandselig, og der har kun været enkelte uheld.

MED BELZER

VANADIUM-EXTRA
VÆRKTØJ
er man altid godt hjulpet

Nr. 4006 F

Tage Schouboe

SKYTTEGADE 7 . KØBENHAVN N
Tlf. LUNA 2500

Forlang vort værktøjskatalog

P. J. Schmidt
VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 4 12 26

Ballerup Blomsterforretning
Telf. 68 . Stationsvej 26

Fiskehuset
Stationsvej 37 . Telefon 126
Ballerup

Lev. til officersmessen

KØBENHAVNS
SADELMAGERI & LÆDERINDUSTRI

Ravnsborggade 8 . København

H. HOFFMANN & SØNNER A/S

Civilingeniører og entreprenører

Trondhjemsgade 7 Telefon Tria 4380

Egentlig burde det have æret et billede af en C-47. n er dog en så god bekendt, at hver han tænke på »sin«. Selv russerne har ıiderebygget« på vor 47er, som det fremgår af ovenstående IL-12

lun var med over den japansk besatte jungle på uzon, hun bar forsyninger til Berlin, da byen ar blokeret af russerne. Mangen en „lift" har jeg ddet mig i Air Force's C-47, undertiden under e mest primitive forhold. Jeg var med engang, vor hun tabte den ene motor, no sweat! En nden gang frøs en motor under flyvning. Mange tre'ere" har båret mig heldigt gennem storme og ge, hvor sigtbarheden var som i en gang ærte-ppe.

Som en anden luksuskvinde fløj hun i flere år society-ruterne for de store luftfartsselskaber var indbegrebet af komfort og bekvemmelig-d, og gjorde det netop i overgangsårene muligt r luftfarten at kapre et betydeligt antal passa-rer fra jernbane- og skibstrafikken. I dag, da n ledende rolle i den kommercielle luftfart er ertaget af betydeligt større og betydeligt hurti-re fartøjer, er hun, selv om mange af hendes edsøstre er „trampskibe", stadig en respektabel ge — men hun står ikke mere i „luftens blå g".

Douglas anslår, at af de 12,000 DC-3'ere, der fremstillet, gør ca. 6000 stadig tjeneste, enten m militære fartøjer, i luftfartsselskaber på inden-ndske ruter, i private selskaber eller på gods-ansport ruter. Det er umuligt at give noget tal r, hvor mange mennesker Gooney har båret *i* lens løb, thi de millioner af soldater, der i igsårene blev transporteret og flyttet, kan ikke gøres op. Drejer det sig om civile passagerer, er tallet omkring fire hundrede millioner. Og hvis der var mulighed for at regne ud, hvor mange miles den har fløjet, ville tallet blive forbløffende.

Hun kan tillægges mange fortjenester, men måske ligger den største i, at takket være hende er et ukendt antal mennesker blevet air-mindede. Det være sig forreningsmænd, husmødre eller børn, der på deres første tur i hendes kabine har fundet ud af, at det at flyve var en herlig ting; slet ikke noget at være bange for, som de måske havde forestillet sig.

Tilblivelsen af DC-3 går tilbage til DC-1, et eksperimentalfortøj, der var prototypen for DC-2.

I løbet af kort tid nåede rygtet om DC-3 viden om, den var hurtig (efter datidens forhold) og havde stor rækkevidde. Douglas regnede med at sælge omkring 100, men ordrerne strømmede ind fra alle sider. I årnene umiddelbart før Pearl Harbour blev DC-3 standardtype i mange lande og var indledningen til en ny æra i lufttrafikken. Alt imedens hun fløj og skabte tillid hos publikum, begyndte Douglas arbejdet på en DC-4, der skulle blive en gigantisk fire-motors efterfølger af den tapre „tre'er".

Men det går ikke altid som præsten prædiker. Japanerne overfaldt Pearl Harbour, og den militære luftrafik blev nu af afgørende betydning for USA. *Gooney* var på det tidspunkt det eneste tomotors gennemprøvede transportfartøj, der var til

rådighed. *Air Transport Command* satte sig på halvdelen af Amerikas civile luftflåde, og hær og flåde afgav læssevis af ordrer til Douglas. Ved krigens slutning var der fremstillet over 10,000 DC-3'ere i den militære version C-47.

Gooney Bird omstillede sig hurtigt på krigens hårde vilkår. Hun deltog i hvert eneste felttog og på hver eneste krigsskueplads. Hun var beregnet til 21 personer og tre besætningsmedlemmer, men ofte havde hun på evakueringstogter både 50 og 60 mennesker ombord. Ved een lejlighed slæbte hun på een tur ikke mindre end 75 mennesker fra Burma.

Ved invasionen i Normandiet deltog over 1000 C-47, den største transportflåde, der nogensinde har været samlet; de bar to luftbårne divisioner foruden oceaner af materiel; tabene var under 2 %. Da de allierede hære rykkede gennem Europa, og deres forsyningslinier blev længere måtte *Gooney* atter på arbejde. Hun slæbte ammunition, våben, brændstof, madvarer, tobak, post, sårede og krigsfanger. Hun opererede fra ødelagte og udbombede startbaner og runway's, hun fløj dag og nat, i regn, sne og turbulens, over fjendtlige områder spækket med antiluftskyts.

Captain Hal Scrugham, der tilhørte Army Air Force, fløj en *Gooney* under Burma-felttoget. Under en mission måtte han gå ned i trætopshøjde for at undgå en afdeling Zero'er. En af dem fulgte ham og nåede at ramme hans haleparti, inden den crash'ede. Trods mere end 1½ fod af sideroret manglede, lykkedes det at få hende i højden og nå hjem til basen. Den berømte kinesiske DC-2½ må også nævnes. Det var oprindelig en DC-3'er, men under et angreb havde japanerne fået ødelagt det højre plan. Man skaffede en vinge fra en udrangeret DC-2'er (10 fod kortere end „tre'erens) og trods det usymmetriske udseende fløj den kinesiske *Gooney* bedre end nogensinde.

Da krigen sluttede og de fleste militærmaskiner trak sig tilbage til de kæmpemæssige oplagringspladser, fik DC-3 overdraget opgaven at imødegå den stigende efterspørgsel i den civile trafik. Større luftfartøjer var endnu ikke til rådighed, så *Gooney* måtte atter skifte udseende, gøres luksusbetonet og begynde forfra igen.

Tiden er nu løbet fra hende. Nye gigantfortøjer, og inden længe jetlinere, krydser verdenshavene og kontinenterne. De kan transportere flere passagerer, flyver hurtigere, højere og længere og er følgelig billigere på de lange strækninger. Men hendes saga er endnu ikke ude. Douglas har lavet en ny version, Super DC-3, med nye planer og hale, større motorer og tankplads.

Men den gamle type udfylder stadig sin plads; vi møder hende endnu i luften og på alverdens flyvepladser — *she is still going strong!*

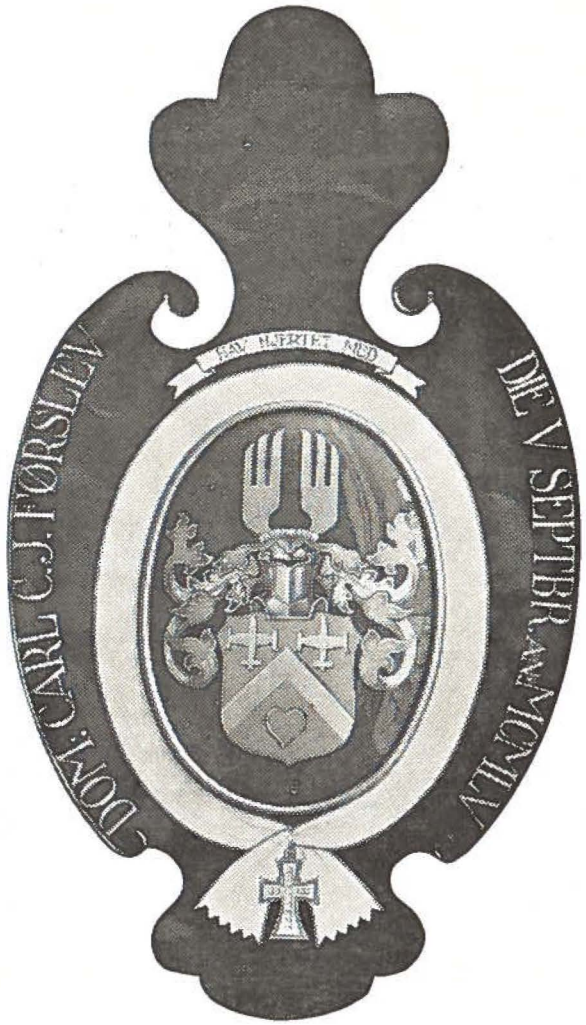
DEN DANSKE CYKLE

... et kvalitetsprodukt

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

JULI 1957



Flyvevåbnets tidligere chef, Hs. ekscellence, generalløjtnant

Carl Christian Jacob Førslev

har for kort tid siden — i sin egenskab af storkorsridder — fået ophængt ovenstående våben i Frederiksborg slotskirke.

Skjoldet er blåt, delt af en sølvsparre. I øverste felt ses to grå jet-jagere, i nederste et guldhjerte.
Generalens motto er: Hav Hjertet Med.

FLYVEVÅBNET

JULI 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— ZHUKOV
— Enhedsværn
— Anno 1925
— Ny U. S. A. chef
— Dunkirk
— Luftmeldekorps
— Et samfund
— Australien
— 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. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Advarende ord til en verden, der har betrådt en farlig vej

Chefredaktør Eigil Steinmetz

Både den amerikanske og den britiske regering har fremsat officielle udtalelser, der må få deres folk til at vente en afrustningsoverenskomst af en eller anden slags i den nærmeste fremtid. Det bliver nu meget vanskeligt for dem at trække sig tilbage, hvis russerne begynder at hæve prisen, hvad de ganske naturligt og udenfor al tvivl v i l gøre

Denne nøgterne kommentar til øjeblikkets store udenrigspolitiske spørgsmål fremsattes forleden dag af en „udenforstående", men yderst sagkyndig udenrigspolitisk iagttager, Geoffrey Hudson, der er professor ved St. Anthony College i Oxford. Det skete på en i mange retninger bemærkelsesværdig sommer-konference, der afholdtes på St. Anthony College med emnet „Ændringer i sovjetsamfundet".

Hudson fortsatte:

— Det betænkelige er, at forholdsregler, der dikteres af hensyn til finanser og indenrigspolitiske forhold, præsenteres som udsprunget af aktuel strategisk klogskab med det resultat, at offentligheden i stedet for at blive informeret gennem de officielle forklaringer, ledes længere og længere bort fra de virkelige realiteter. — Og han fortsatte med denne logiske udredning, der slår bunden væk fra alt det, der er fundamentet for Stassens forhandlinger i London: „Når begge parter i en eventuel kommende krig er fuldt bevæbnede med atomvåben, vil sejren gå til den, der er stærkest, hvad angår de ortodokse våben. 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 baglandene med B-bomber, overhovedet ikke vil finde sted. Det vil for den magt, der føler sig stærkest „på jorden", være naturligt så vidt muligt at undgå B-bombekrigens 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 B-bomberne først".

*

Teorien om atomkrigens præventive virkning er aldrig blevet fuldstændig gennemtænkt, hvilket ikke kan forundre. Den er nemlig én 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 lulle sig ind 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".

Hudson drog følgende alvorlige slutninger af sine præmisser:

„Den nuværende tendens er åbenlyst moralsk og politisk til russernes fordel. Jo mere de vestlige nationer stoler på atomvåbnene, specielt strategisk A-våben, i det forsvar, som de nægter de nødvendige ortodokse midler, des mere påtager de sig i de neutrale og også i vasallandenes øjne — ansvaret for at sætte alt ind på det kort, der hedder den totale A-krig, samtidig med at russerne ustandseligt propaganderer for et forbud mod denne. Resultatet bliver, at Moskva får mulighed for indefra at opløse den demokratiske alliance indtil det punkt, hvor det kan sejre gennem pres uden at starte krig eller i hvert fald med en stærkt formindsket risiko for krig. Efterhånden som NATO-forsvaret i Tyskland bliver stadig mere farceagtigt, øges mulighederne for at Bonn vil falde for Moskvas tilnærmelser, forlade den store alliance, opgive sin oprustning. Vi er på vej mod det store München. Krigen kommer altid et år efter München . . . . . "

Hudson's udtalelser bør ikke forblive ubemærkede i den frie verden. Det er en appel om at standse op og tænke sig om, inden det er for sent. Ønsketænkning kan lede mod ødelæggelse. De bliver ikke mindre rigtige af, at de — fremsat af en mand, der rent videnskabeligt har bedømt verdenssituationen, — svarer nøje til de overvejelser, der er gjort af NATO's hærchef, general Norstad.

Eigil Steinmetz.

ZHUKOV!!!

Da marskal *Georgi Konstantinovish Zhukov* for et par år siden atter dukkede ud af mørket, var man tilbøjelig til at se hans genkomst på baggrund af de indre magtstridigheder i Kreml. At den geniale 62-årige hærfører pludselig svang sig op på forsvarsministertaburetten, gav i vest anledning til spekulationer i retning af, om det nu var ham, der skulle være *the coming man*. Der er sikkert ingen tvivl om, at han på denne vigtige post, parret med sin militære dygtighed, kan have en væsentlig indflydelse på Sovjets beslutninger.

Da den anden verdenskrig var forbi, stod Zhukov umiddelbart efter Stalin (i visse russiske kredse) som soldaterhelten og sejrens skaber. Som chef for sovjetzonen i Tyskland var Zhukov i stadig og venskabelig kontakt med vestlige militære ledere, og fotografier af ham i selskab med daværende general Eisenhower og feltmarskal Montgomery, gik verdenspressen rundt.

At han nogle måneder efter forsvandt fra synskredsen, for først igen at dukke op i begyndelsen af 1954 til sit nuværende høje embede, forklares med, at Stalin fratog ham kommandoen og forviste ham fra Moskva til et sted ude østpå. Der blev angivet to grunde hertil. Først og fremmest var Stalin jaloux, thi i den røde diktatorstat er der kun plads til een superhelt. Den anden grund skulle være, at Zhukov var blevet besmittet ved sin nære omgang med almindelige normale mennesker.

Uanset grunden til de mørkelagte år, fortsatte Zhukov med at være en god og loyal partikommunist. Han vedblev med at tjene Stalin på samme måde, som han havde vundet sit krigsrenommé, som den officer, der i militær henseende kunne ordne vanskelighederne.

Georgi Zhukov blev født i 1895 i *Sterkova,* en lille by ca. 100 miles sydvest for Moskva. Hans familie var af storrussisk oprindelse, en udpræget fordel i vore dages Rusland, hvor Sovjet med hård hånd diskriminerer mindre befolkningsgrupper i det vældige rige. Hans forældre er officielt beskrevet som „stakkels undertrykte bønder", en nødvendig baggrund, der rask væk hægtes på hver eneste af de kommunistiske spidser. Som ganske ung kom Georgi til Moskva og blev buntmagerlærling. I 1915 blev han indkaldt til den kejserlige armé og uddannedes i et kavalleriregiment. I begyndelsen af den første verdenskrig kæmpede han mod tyskerne og udmærkede sig adskillige gange, hvilket også resulterede i ikke mindre end to Georgskors.

Straks fra starten så han sin fordel i revolutionen og tilsluttede sig den røde hær, hvor han tjente som officer under den sagnomspundne *Budjenny.* Allerede i 1919 blev han medlem af partiet, på et tidspunkt, da sovjetregimets stilling endnu var uklar. Dette sidste befordrede i høj grad hans videre vej mod stjernerne, thi under borgerkrigen havde de røde desparat behov for pålidelige officerer. Men efterhånden magede tingene sig for Lenins disciple, og størstedelen af de russiske provinser blev undertrykt. Zhukov foretrak at blive i hæren, skønt mange af hans ligestillede modtog høje poster i regeringsbureaukratiet. I 1932 var Zhukov elev på *Frunze-akademiet,* Ruslands fornemmeste stabsskole, og han specialiserede sig navnlig i faldskærmstropper og panserkrigsførelse.

I 1936 blev Zhukov af Stalin valgt til at lede den russiske observations- og uddannelsesgruppe, der opererede i Spanien under borgerkrigen. Zhukov havde her rig lejlighed til på nært hold at studere de tyske våben og de spanske facisters taktik.

I pagt med kommunistisk tankegang blev marskal *Tukhachevsky* og en mængde højtstående russiske officerer udrenset i 1937, og Zhukov hørte nu til inderkredsen som en af den røde hærs få seniorofficerer. Det følgende år fik han kommandoen over den røde fane's armé, en elitestyrke, der var stationeret i det fjerne østen for at imødegå et muligt japansk angreb.

De japansk-russiske grænsesammenstød i 1938-39 satte Zhukov i stand til at vise, hvad han duede til. Da japanernes 6. armé indledte et angreb på russiske provinser i Mongoliet, resulterede Zhukov's glimrende strategi i en komplet nedsabling af den invaderende styrke i en række kampe langs *Khalka*-floden.

Zhukov var een af de få russiske hærchefer, der var imod den tysk-russiske ikke-angrebspagt i 1939, og han blev ikke træt af at understrege, at tyskerne blot ønskede at vinde tid, for at se udviklingen på de andre fronter, inden de ville vende sig mod øst. I november 1940 førte de to tiltalende herrer, Hitler og Molotov forhandlinger om Europas deling, men kunne ikke blive enige. Den tyske fører gav ordre til forberedelser til det russiske felttog. Efterretninger om den nazistiske opmarch nåede Moskva, og Stalin kaldte sine militære rådgivere sammen. Kammerat Zhukov argumenterede ivrigt for, at en tysk invasion var nært forestående. Den 12. februar 1941 blev han udnævnte til generalstabschef og vicekommissær for forsvaret.

Da Hitler endelig begyndte i juni 1941, var reorganiseringen af sovjethærene endnu ikke tilendebragt. Dumhed og forvirring blandt de røde ledere og store dele af den russiske befolknings had mod sovjetregimet bidrog i udstrakt grad til de tyske våbens hurtige fremgang.

I oktober var de tyske tropper ikke langt fra Moskva. Alt som de nærmede sig spredtes panik-

ken, og røveri og plyndring hørte til dagens orden. Regeringen forlod byen, og der erklæredes belejringstilstand. I disse desperate timer blev Zhukov udnævnt til øverstkommanderende over de russiske centralarméer.

Vinterens komme og forstærkninger af friske tropper fra Sibirien (bl. a. den røde fane's hær), gjorde det muligt for Zhukov at frelse byen. I 1942 blev han marskal af Sovjetunionen. I 1943 sendtes han til sydvestfronten for at organisere linierne. Hans indsats og føring her var den direkte årsag til omringningen af den 6. tyske armé ved Stalingrad, een af de mest sensationelle sejre under hele krigen. Marskal Zhukov blev anvendt overalt, hvor det brændte på. Da marskal *Valutins* sygdom i foråret 44 berøvede Ukraine-fronten dens øverstkommanderende, netop som den røde offensiv skulle sættes ind, overtog Zhukov kommandoen og beholdt den sålænge krigen varede.

Efter at have ført sine sejrrige styrker til Berlin, blev Zhukov chef for den sovjetrussiske besættelseszone i Tyskland. I denne stilling havde han, som tidligere omtalt, et snævert samarbejde med de vestallierede myndigheder, og de fleste beskrivelser og træk af Zhukovs person stammer fra denne periode. Præsident *Eisenhower,* der dengang var chef for SHAFE, beskriver Zhukov *som indbegrebet af en overbevist kommunist",* hans faste tro kommer fra *„indre overbevisning og ikke fra nogen ydre tvang eller påvirkning."*

Nu fulgte der en tid i Zhukovs tilværelse, der for vestlige iagttagere fortabte sig i tåge. Ved krigsafslutningen var Zhukov blevet ophøjet til medlem af det øverste sovjets præsidium, noget der nærmest måtte betragtes som en udmærkelse, thi præsidiets indflydelse på diktatorens handlinger var forsvindende ringe. I marts 1946 gik rygterne i Berlin, at Zhukov snart ville forlade sin post i Tyskland, grundet på vanskelighederne ved at følge præsidiets samlinger i Moskva. Den 10. april forlod han Berlin, men blev straks efter chef for samtlige russiske markstyrker.

Marskal Zhukov blev set i Moskva den 1. maj ved det årlige bluffnummer. Kort efter meddelte *Pravda,* at han nu havde fået kommandoen over Odessa militærdistrikt. I lange tider hørtes intet om Zhukov, og han blev ej heller omtalt i den russiske presse. Den frie verden gisnede om, at han var blevet degraderet, dels på grund af sine vestlige kontakter, og dels fordi Stalin ikke kunne lide den enorme popularitet, han var genstand for i befolkningen. Det er muligt, at disse faktorer var skyld i, at Zhukov blev skubbet ud i mørket. Men der er andre forklaringer, der peger henimod, at han ingenlunde var faldet i unåde. I 1946 rejste der sig i visse dele af Ukraine oprør imod genindførelsen af kommunistiske tilstande fra før krigen. Det er meget muligt, at sovjetregeringen ønskede at sende deres førstemand afsted for at slå de farlige opstande ned, uden forsættelsen skulle betragtes som et forsøg på at rokke ved hans autoritet.

I september 46 forlød det, at Zhukov inspicerede de rumænske, bulgarske og polske styrker for at få et indtryk af deres effektivitet, men ligeså meget for at undersøge om der var områder, der unddrog sig Sovjets kontrol.

I 1948 beretter den russiske presse, at Zhukov ikke længere havde kommandoen i Odessa. Det hed sig, han var sendt til Kina som militær-rådgiver, hvilket ikke var utænkeligt, thi allerede fra Spanien havde han erfaringer fra en lignende opgave. I juni 1950 blev Zhukov identificeret som deltager i et møde i den øverste sovjet, hvilket dog tydede på, at han havde holdt sin position under den påståede unåde. Så brød Koreakrigen ud, og rygterne tog fart, det hed sig, at Zhukov dirigerede de kommunistiske operationer i det fjerne østen. En pålidelig kilde mente at vide, at det var Zhukov, der stor bag den kinesiske offensiv på halvøen, som han skulle have ledet fra et hemmeligt hovedkvarter i Mukden.

Uro i de europæiske vasalstater forårsagede Zhukovs tilbagekomst fra østen. I juli 1951 kom han og Molotov til Warszawa for at deltage i „festlighederne" i anledning af syv-årsdagen for den pol-

ERLING B. IBSEN
Specialstål,
Drejestål, Toolbits,
Snitværktøj
VESTERPORT 251 . KBHVN. . BYEN 8061

ske kommunistiske regering, og i sin tale priste han i høje toner den nye polske armé. Men få dage efter blev Zhukovs egentlige mission øjensynlig, idet ni højtstående polske officerer blev arresterede som mistænkt for spionage til fordel for De Forenede Stater.

Efter Stalins død og Malenkovs udnævnelse til ministerpræsident, kom Zhukov atter i forgrunden, idet han den 6. marts 1953 blev udnævnt til viceforsvarsminister. Tilsyneladende voksede hans indflydelse i det kommende år, bl. a. prægedes pressen af en del artikler fra hans hånd. Da det den 8. februar 1955 blev marskal Bulganin, der overtog lederposten efter den fallerede Malenkov, var det Zhukov, der efterfulgte Bulganin som øverste forsvarsminister. I denne stilling er han den højeste militære autoritet og chef for hær, flåde og flyvevåben.

Vestmagterne anstrengte sig for at vurdere betydningen af Zhukovs udnævnelse. Nogle mente, han var på vej til at blive een af de mest indflydelsesrige mænd i Sovjet. Dog forekom dette temmelig usandsynligt. Over 77 % af Ruslands uniformerede personel er medlemmer af partiet eller ungdomsorganisationen, og både partiet og MVD (hemmelige politi) er i den grad kædet sammen med de væbnede styrker, og skal nok vide at hindre en enkelt mand i at tiltage sig egentlig magt.

Det kan næppe engang siges, at Zhukov er chef for et absolut loyalt officerskorps. Sovjetgeneralerne har lidt vanskeligt ved at vide i hvilken retning deres troskab skal gå; adskillige blev f. eks. henrettet for at have støttet sig til den nu udrensede politichef Beria. At Zhukovs stilling er betydningsfuld er en selvfølge, på den anden side er der ikke tvivl om, at hans arbejde og beslutninger nøje overvåges både fra politi- og partiside.

Der var blåøjede personer, der troede, at Zhukovs ophøjelse ville blive indledningen til en mere fredelig politik. Denne formening stammede fra Zhukovs venskabelige forbindelse med bl. a. Eisenhower i 1945, og fra en artikel i *Pravda* i maj 1954. I denne, der blev offentliggjort i anledning af 9-årsdagen for Tysklands sammenbrud, roste Zhukov de engelske og amerikanske troppers tapperhed i kampen for sejren og komplimenterede de allieredes hærførere. I sandhedens interesse må det siges, at disse smukke ord ganske forsvandt i resten af artiklen, der fulgte den gængse kommunistiske linie. Zhukov angreb nu USA for at have profiteret på krigen, på fremmed blod og andres ulykke. Han mente at vide, at Europas og Asiens befolkninger ikke ønskede at være kanonføde for Staterne, og ikke ville akceptere de ideer, der doceredes af Dulles og Adenauer m. fl. Han sluttede med at understrege, at Sovjets styrker var rede til at imødegå ethvert overgreb, både hvad angik udrustning og nye våben. Man skal vist være superoptimist for i disse udgydelser at finde nogen form for tilnærmelsespolitik.

Marskal Zhukov er både russisk patriot og loyal kommunist.

Billedet må være klart for enhver. Udnævnelsen af Zhukov, en mand, hvis duelighed og evner så rigelig har bestået sin prøve, til chef for Sovjets væbnede styrker, gør ham til en af vestmagternes farligste modstandere. Og den sidste udvikling: Marskal Georgi Zhukov støtter Nikita Kruschev's opgør med Molotov og Malenkov viser klart, hvilken betydelig rolle den røde hærs marskal spiller i det sovjetiske samfund. Hvis Kruschev en dag snubler, så ..... Tiden vil vise, om det kommunistiske personregister vil blive: Lenin — Stalin — Kruschev — Zhukov.

FLÅDE HÆR FLYVEVÅBEN eller ENHEDSVÆRN

Det er ikke blot i de militære kredse, at „Enhedsværn"-spøgelset med regelmæssige mellemrum dukker op.

Under afrustningsforhandlingerne i London blussede diskussionen op rundt om i den frie verden, man spurgte, om de taktiske A- og B-våben (herunder også fjernstyrede raketter) havde gjort den hidtidige værns-opdeling utidssvarende. Burde de tre værn smeltes sammen til en enhed?

Uden at tage stilling til problemet vil vi overlade ordet til den britiske militærskribent B. H. Liddell Hart der grundigt har studeret den II verdenskrigs forløb og i „Defence of the West" analyseret den lære, som kan uddrages af felttogene i Nordafrika, Italien og Frankrig.

Lad artiklen være en påmindelse til vort værns officerer om, at den ortodokse læresætning: „En officer bør under fredsforhold nøje studere og analysere tidligere krige", også gælder for flyvevåbnets officerer.

Slagene i land blev i den anden verdenskrig for en stor del afgjort ved virkningen af langt mere omfattende forhold og større kræfter. Som de fleste andre virkelige afgørende sejre i historien, bestemtes udfaldet ikke så meget af de hårde kampe, som af de hårde forhold, hvorunder taberne måtte kæmpe. Skønt de allieredes landstridskræfters operationer på selve slagmarken spillede den mest fremtrædende rolle, især i krigens slutfase, blev de grundlæggende betingelser for deres sejre dog skabt andetsteds — i luften og på havet.

Dette gælder i endnu højere grad krigen i Stillehavet, men denne var i følge hele sin karakter, og på så indlysende måde, en oceankrig, at man gerne betragter den som et specielt tilfælde, hvor forholdene var helt anderledes end under en normal fastlandskrig. Det har derfor større almen interesse at beskæftige sig med begivenhedernes forløb på de vestlige krigsskuepladser, hvor størstedelen af kampområdet bestod af landmasser med kun smalle søområder ind imellem.

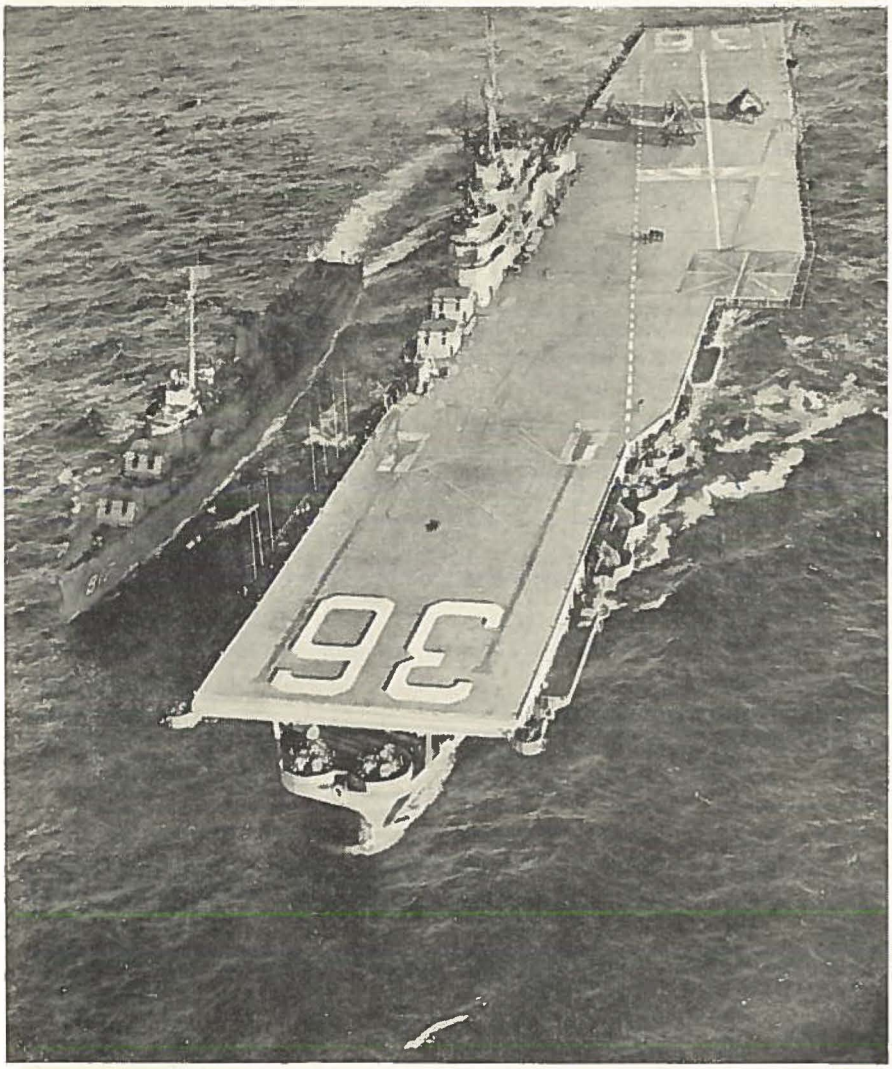
Var sø- og luftmagten end nødvendige forudsætninger for den fremgang i krigens sidste fase, der fulgte efter de allieredes landgang i Normandiet, så kan de mest oplysende eksempler på et snævert samarbejdes nødvendighed dog udledes af en undersøgelse af langt tidligere begivenheder, nemlig af Middelhavsfelttogets afgørende del.

Luftherredømmets vitale betydning var et forhold, som ingen iagttager har kunnet undgå at lægge mærke til. At sømagtens betydning var lige så stor, ja, på en måde altoverskyggende, er et forhold, man især bliver klar over, når man nu ser tilbage på begivenhederne og analyserer dem mere indgående.

Enhver har hørt, at man kalder flåden for *„det stille værn"*. Imidlertid ville *„det usynlige værn"* være en mere passende betegnelse. I sammenligning med de øvrige forsvarsgrene virker flåden i et område, som i højere grad ligger uden for synsvidde, og dens virksomhed lader sig ikke så let iagttage direkte. I søkrigsførelsen er der ingen mulighed for lynkrig, ingen lynsnare fremstød tværs over havet, som slår en modstander omkuld. Sømagten virker på samme måde som radium, til gavn for den, der forstår at anvende den, og som selv er beskyttet, men ødelæggende for livskraften i de organismer, der udsættes for dens påvirkning.

De allieredes sejre i Nordafrika — ikke blot i Tunis, men også ved El Alamein og under de endnu tidligere kampe — kan i første række klasseficeres som „benzinsejre". Uden tilstrækkelige og sikre tilførsler af brændstof kan ingen nutidshær udfordre sin angrebskraft eller blot yde et vedvarende effektivt forsvar, da også dette sidste beror på dens evne til hurtigt at flytte reserver til de truede steder.

Flåden og flyvevåbnet i forening sænkede de fleste af fjendens tankskibe, medens disse var på vej over Middelhavet. Derved lammede de hans hær i dens bevægelighed, samtidig med, at de begrænsede dens størrelse. Derefter bragte flyvevåb-



Flådens og Flyvevåbnets samarbejde kommer bedst til udtryk på de enorme hangarskibe. Billedet viser et af U. S. A.'s nyeste, hvor dækkets konstruktion tillader luftfartøjerne at starte og lande helt uden hindringer.

net uorden i den lokale fordeling af de benzinforråd, han endnu havde i Afrika, og gjorde derved lammelsen fuldkommen.Flyvevåbnet satte også hans ledelse ud af funktion ved sine knusende bombardementer af hans kommando- og meddelelsescentraler. Derpå var det atter flåden, der afskar ham tilbagetoget til det europæiske fastland og derved fremkaldte den følelse af håbløshed, som altid bidrager til at fremskynde et sammenbrud.

Man kan bedst karakterisere sejren i Nordafrika ved at sige, at hæren vandt den, flyvevåbnet banede vejen for den, og flåden gjorde den mulig.

Det er både korrekt og retfærdigt at anerkende den hovedrolle, som flåden spiller. Kun ved i fuldt mål at tage den i betragtning, kan strategerne udarbejde fremtidsplaner på et sundt grundlag. Men det må tillige erkendes, at sømagten i samme grad som landmagten er afhængig af luftmagten. Hvad kan man lære heraf? At de på grund af denne sammenknytning før eller senere kommer til at gøre skridtet fra samarbejde til sammensmeltning. Det vigtigste spørgsmål i denne forbindelse er et spørgsmål om tid: om denne sammensmeltning vil ske snart eller senere, og om man ved at fremme denne naturlige udvikling vil kunne vinde frem ad vejen til større militær sikkerhed i fremtiden.

Indenfor de enkelte værn er *specialiseringen* under nutidens forhold blevet stadig mere udpræget, men samtidig er *sammensmeltningen* på det opera-

tive område også blevet det. I hæren, for eksempel, er der ikke blot opstået en intim forbindelse mellem de forskellige våbenarter, men ofte tillige en udveksling af personel, som før i tiden aldrig ville have været anset for mulig, skønt de enkelte våbenarters tekniske hjælpemidler den gang var mindre komplicerede.

Hvorfor skulle den samme dobbelte tendens ikke også vise sig — og bevidst blive fremmet — mellem de tre værn indbyrdes? Man har allerede indset, at de højere stabe må være fortrolige med andre af krigsførelsens områder, end dem, der angår deres eget værn. Oprettelsen af det britiske Imperiums forsvarsakademi for en menneskealder siden var det første skridt på denne nødvendige vej. Længere nede i rækkerne har forståelsen af dette faktum givet sit udslag derigennem, at stadig flere officerer gennemgår kursus eller udkommanderes til tjeneste inden for andre værn, end deres eget. Hvorfor skal man imidlertid bevæge sig henimod sammenslutningen i dette langsomme tempo, når krigserfaringerne så tydeligt opfordrer til at sætte tempoet op?

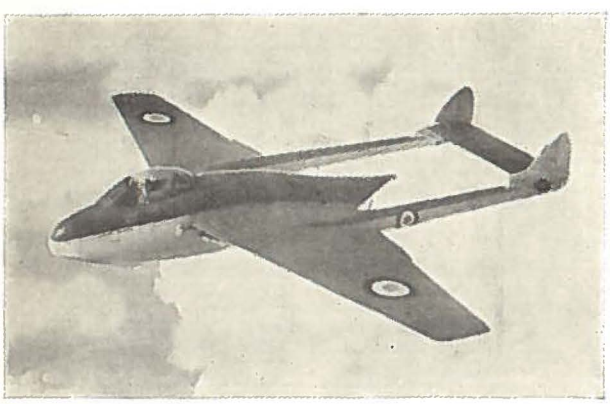
Det er ganske rigtigt, at en hurtigere udvikling hen imod en sammensmeltning af værnene ikke blot ville have indebåret fordele, men også visse farer. Havde den britiske regering for en menneskealder siden ikke ladet sig bevæge til at forvandle hærens flyverkorps til en særskilt forsvarsgren, ville luftmagtens udvikling måske være blevet hæmmet af konservative fordomme, på samme måde, som udviklingen af hærens pansertroppe er blevet det, eller som det er gået med flyvervåbnets udvikling i Frankrig og De Forenede Stater, så længe det blot var en våbenart, der var underlagt hæren. Selv da det var blevet selvstændigt, kom det til at lide under, at det blev betragtet som den yngste af forsvarsgrenene. Når man foretager en sammenslutning af en hvilken som helst art, må man altid tage hensyn til mindretallenes interesser, især når disse mindretals stilling ikke i forvejen har været grundfæstet fra gammel tid. Det er ligeledes rigtigt, og bør aldrig glemmes, at forskelligartethed er en kilde til livskraft.

Alligevel bliver man af den kendsgerning, at værnenes funktioner bliver stadig mere sammenblandet, tvunget til at overveje deres organiske sammensmeltning. Flyvevåbnets adskillelse fra hæren og flåden er principielt usund og, logisk set, meningsløs. Ikke desto mindre ville en opdeling af flyvevåbnet mellem hær og flåde — som disse sidstnævnte værn så ofte har ønsket — være et tilbageskridt, og ville ikke være i samklang med udviklingstendensen i krigsførelsen. Det givne og naturlige skridt ville være en sammenslutning af alle tre værn til et enhedsværn. Et sådant skridt ville på flere måder fremme en forøget effektivitet i operationerne. Det ville også gøre en ende på meget af den dublering eller tredobling af tjenestegrenene inden for forsvaret, som kun alt for ofte betyder spild af personel. Således ville en sådan sammensmeltning i dobbelt forstand blive et fremskridt henimod en mere økonomisk udnyttelse af kræfterne.

B. H. Liddell Hart.

*

Om den kendte britiske militærskribent har ret skal være usagt. Hans saglighed og forudseenhed er legendarisk. Alligevel kan det måske undre nogen, at han slet ikke tager den *grundlæggende* uddannelse i betragtning. Men den tid, der er til rådighed — og indenfor et forsvars økonomiske rammer — kan man dårligt forestille sig, hvorledes en uddannelse af et enhedsværns officerer skulle være muligt. Tag f. eks. hæren. Det tager her 6-8 år for en mand at blive officer, (når han går den lange vej over forsvarets gymnasium). Hertil må lægges yderligere et år eller to, såfremt den nybagte løjtnant forsættes til en anden våben-



SEA VAMPIRE

art. Hvis nu denne unge mand ikke var uddannet til at blive „hærofficer", men til „enhedsofficer" — hvor lang tid ville der så ikke gå yderligere, når han skulle sætte sig ind i flådens og flyvevåbnets problemer. Selvfølgelig kommer man ikke uden om en yderligere specialisering — men hvordan? Man opgiver kravet om studentereksamen; men dette vil dog være en tilbagegang standardmæssigt set, bortset fra, at studentereksamens matematik-pensum vil være en forudsætning for i hvert fald søofficerer, artilleri-, ingeniør-, telegraf- og krigsmaterialforvaltningsofficerer.

Tendensen indenfor NATO-styrkerne er tilsyneladende en bibeholdelse af de tre værn. Hvad der herhjemme måske snarest burde tages op til behandling er at forøge kendskabet mellem flyvevåbnet og hærens luftværnsartilleri. Her ville det sikkert være af stor betydning med en udveksling af personel — om ikke til operativt arbejde, så dog i form af *observatører*. Et snævert samarbejde mellem hærens luftværnsartilleri og flyvevåbnets kontrol- og varslingstjeneste er en bydende nødvendighed. Hvor mange controllere kender arbejdsgangen ved et tungt luftværnsartilleri-batteri — og omvendt? Hvor mange piloter har ikke gang på gang „angrebet" bataillonskommandostationer uden at vide, hvordan sådanne ser ud (set fra jorden) — endsige kende dets funktioner og arbejde? Hvor mange gange har kompagnichefer ikke råbt om taktisk flyverstøtte — uden at kende de flyvende enheders problemer? Ganske vist har såvel flyvevåbnets egne stabsofficerer som hærens dito et kendskab til problemerne og arbejdet. Det er en forudsætning for et gnidningsløst samarbejde i de højere staber. For at apparatet kan blive 100% sikkert må også lavere led være inde i de andres værns organisation, arbejde og problemer — og dette opnår man ikke ved få timers forelæsninger på de respektive værns skoler.

Red.

Anno 1925!

ALMINDELIGHEDER OM LANDING.

Det at bringe et i luften flyvende fartøj ned til jorden og foranledige det anbragt på et dertil beregnet sted, kræver noget af samme bedømmelsesevne, som det at fange en gennem atmosfæren flyvende genstand og få den til at blive i ens hånd.

Når en mand holder øje med en genstands bevægelser med den hensigt at fange den, er det første han må gøre for alt i verden at holde øje med den hele tiden. Den, som ønsker at forsøge at lande en eller anden form for et luftfartøj, må derfor holde øje med det sted, hvor han ønsker at anbringe det. Derfor er enhver indflyvningsmetode (såsom spin, sideglidning, haleglidning eller 100p) som gør det umuligt for piloten at holde øje med stedet, han skal ramme, eller som distraherer ham m. h. t. bedømmelse af vind, ikke alene idiotisk, men også dadelværdigt. Kunstflyvning bør aldrig iblandes landinger. Det er toppunktet af perfekt landingsflyvning at kunne foretage en jævn glidning på ca. 4 miles og afslutte den på det rigtige sted med den rigtige fart. Ingen vil nogensinde blive i stand til at kunne gøre dette. En pilot, som bruger s-drej, spiraler eller andre former for manøvrer for at finde det rigtige sted, vedkender sig blot sine manglende egenskaber m. h. t. bedømmelse.

Brugen af motor under landing ødelægger al den ren erfaringsmæssige værdi, som landingen kan have, thi al udførelse af landinger burde foretages som nødlandinger uden brug af motor.

RISIKO.

En pilot, som flyver for regeringen i et af regeringen betalt luftfartøj, bør ikke løbe nogen som helst form for risiko, med mindre den indebærer en indlysende fordel for regeringen. Uddannelse af en pilot er en fordel for regeringen. Pilotens drengestreger er ikke.

OM AT NÆRME SIG EN FLYVEPLADS.

Når en pilot nærmer sig en flyveplads på hvilken han ønsker at lande, er hans eneste pligt, og burde hans eneste tanke være den at få bragt fartøjet til jorden og ned til det rette sted på pladsen. Spørgsmålet om at gøre eventuelle tilskuere bange

eller at imponere jordpersonellet burde ikke på noget tidspunkt have indflydelse på hans handlinger.

Enhver perfekt landing er et resultat af

1) evnen til at bedømme rigtigt,

2) kundskab.

Evnen til at bedømme rigtigt er ikke værd at diskutere. Det er noget, man enten har eller ikke har. (Desuden er den også meget afhængig af den tilstand, hvori pilotens lever befinder sig.)

Kundskab kan erhverves, og det er pilotens pligt aldrig at gå glip af en mulighed for at udvide sine kundskaber.

Følgende er oplysninger, som piloten er interesseret i, når han skal lande på en fremmed flyveplads:

1) Overfladens beskaffenhed og

2) vindens styrke og retning.

1) Kan man gætte sig til efterhånden som man nærmer sig jorden, og det er derfor pilotens opgave at foretage glidningen ned, således at han giver sig selv en mulighed for at bedømme overfladen. Selv i det tilfælde, at man er både født og opvokset på eller i nærheden af pladsen, kan man dog ikke være for sikker. Een eller anden kan i mellemtiden have gravet et hul eller efterladt en hjulbør på stedet.

2) Kan i 99 tilfælde ud af 100 bedømmes korrekt, hvis piloten gider gøre sig den ulejlighed. Det er derfor hans pligt at foretage indflyvningen således, at den giver mulighed for korrekt bedømmelse af denne vigtige faktor.

GOD TONE I LUFTEN.

1) Tillad aldrig, at en motor bliver startet op, hvis maskinens hale peger ind mod en hangar eller lige i hovedet på piloten i en bagved værende maskine.

2) Forsøg aldrig at overtale mekanikerne til at fjerne bremseklodserne medens fartøjet går med motoren på tredsindstyve hestekræfter. Før eller senere vil den ene bremseklods komme væk fra hjulene før den anden, og fartøjet vil da snurre rundt, halshugge den mekaniker, hvis klods ikke er blevet fjernet, og derefter højst sandsynlig stikke næsen i en hangar.

3) Når du ankommer til en flyveplads i 3000 fod, så lad være med at glide ind under en pilot, som allerede er begyndt at glide ned fra 4000 fod. Måske har han mistet motoren. Den, som først tager gassen fra motoren, har forretten.

4) Hvis du er een af en større forsamling, som ankommer til flyvepladsen i stærk vind, så undlad venligst at taxie vildt og ubehersket rundt på pladsen. Erkend tingenes tilstand, sid stille og vent til jordpersonellet kommer og fører dig på plads.

5) Og hvis du er een af flere, som starter fra en plads, og alle andre gør runden højre om, så lad være med at gøre den venstre om.

T A K !

Ny generalstabschef i U. S. A.

Chefen for United States Air Force, general *Nathan Twining,* overtager den 15. august i år stillingen som chef for samtlige Amerikas generalstabe og afløser dermed admiral Radford. Denne betydningsfulde post blev oprettet i 1949, og den første, der satte sig i den ansvarsfulde stol var den fra krigen så kendte arméchef, general *Omar Bradley.* Han afløstes i 1953 af admiral Radford, hvis flåde i Formosastrædet indtil nu har hindret Mao-Kina i at indlade sig på nogle eventyr overfor øen.

Sovjets presse har indgående beskæftiget sig med udnævnelsen af general Twining og med vanlig mangel på takt sjoflet ham til på det groveste. Grunden er vel den, at general Twining aldrig har lagt skjul på, hvem der er USA's fjende, og at Amerika, i en given konflikt, i første række skal koncentrere sig om en omfattende strategisk luftoffensiv mod Sovjet. Han har dog dermed kun sagt det, der næppe kan være nogen hemmelighed for noget menneske. Heldigvis kan de hadske udfald kun tages som et udtryk for, at kommunisterne har respekt for ham. Iøvrigt er vi vel kommet dertil, at de fleste sikkert helst vil have sig frabedt at blive hyldet og fejret af kommunisterne,

General
Nathan Twining

Admiral
Arthur Radford

naturligvis med undtagelse af de traditionelle, triste eksempler på kremlproselytter, der desværre findes, omend kun i ringe tal, i de fleste lande.

General Nathan F. Twining er født den 11. okt. 1897 i Monroe, Wisconsin. Han er uddannet på de Forenede Staters militær akademi og blev sekondløjtnant i 1918. Har tjenestegjort på March Field i Californien og på Hawaii fra 1927 til 1932. Blev i den tid uddannet som pilot og forflyttedes til Army Air Force. I 1942 blev han udkommanderet til det sydlige Stillehavsområde som generalstabschef, men allerede i januar 1943 fik han kommandoen over den nyetablerede 13thAir Force med hovedkvarter på Henderson Field, Guadalcanal. Allerede eet år efter flyttedes general Twining til 15th Air Force, hvor han overtog chefposten efter den herostratisk berømte general Doolittle. Krigsskuepladsen blev for general Twinings vedkommende nu henlagt til Europa. Fra basen ved Foggia i det sydlige Italien, rettede 15th Air Force de knusende angreb mod de tyske våbensmedier i Regensburg, Steyr og Obertraublund. Også ødelæggelsen af Messerschmidtfabrikkerne i Wiener Neustadt, Østrig, kunne Femtende tage på sin kappe. I de tidlige måneder af 1944 var 15th Air Force den hurtigst voksende enhed indenfor AAF.

Da krigen i Europa var forbi, blev general Twining omgående sendt til Stillehavet igen, hvor han fik til opgave at knække japanernes sidste modstand. De B-29'ere, der kastede atombomberne over Hiroshima og Nagasaki, var under gen. Twinings kommando.

Den nye generalstabschef har således været med fra atomtiden blev indvarslet. Han er så afgjort forkæmper for den nødvendige omorganisering af forsvaret til raket- og fjernvåben, der fremover skal være den vestlige verdens garant for, at kommunisterne skulle få lyst til at fremme deres ekspansionsplaner ad denne vej.

Der er, for unge officerer, noget betagende ved en mand, der ved sin energi og indsats når sit lands, det være sig stort eller lille, højeste stilling, indenfor det felt han år i forvejen har valgt som sit virkeområde.

DUNKIRK....

Det er daggry den 21. maj 1940. Morgenen er grå og trist. En engelsk stabsvogn med to søofficerer og en sergent fra hæren, baner sig langsomt vej gennem endeløse rækker af udtærede soldater og strømmen af flygtninge, der bevæger sig af hovedvejen fra *Abbeville* til *Dunkirk*.

I forsædet nikker captain *A. O. Lane* til chaufføren, *løjtnant Harry Mosbry*. Bagi har sergenten travlt med at lune en transportabel sender. Vognen standser, Lane grifler nogle ord på en lap papir og rækker den bagud. *„O. K., Wilkes, send dette."* —

En time senere nåede Lane's meddelelse admiral *Sir Bertram Ramsey's* kontor i London. Han samlede straks den engelsk-franske overkommando til et møde og løftede sløret for de kommende, truende begivenheder. *„Gentlemen"*, fortsatte admiralen, *„problemet er ganske simpelthen at iværksætte en omgående evakuering af meget store styrker, nødvendigheden af luftbeskyttelse og fremskaffelse af både til transporten."*

Der var blevet trykket på alarmklokken, og nu begyndte alle tiders mest fantastiske redningsaktion af de allierede styrker på strandbredden øst for Dunkirk, kun 54 km fra den britiske kyst. „Det var en „lift" uden sidestykke i krigshistorien, og den gennemførtes med en udholdenhed og et mod uden lige. Det var en sejr midt i nederlaget. Sir Ramsey kaldte operationen DYNAMO — med D som i Dunkirk og D som i død.

På grund af en misforståelse var det britiske ekspeditionskorps og1.ste franske armé blevet beordret til at gå til angreb. De havde næppe nået deres udgangsstillinger, før styrkerne på deres venstre flanke blev angrebet og hæren på den højre alvorlig truet. Tre dage efter gik venstre flankesikring tilbage, og på højre side brød fjenden igennem. De forenede fransk-engelske styrker stod næsten isolerede, og forbindelsen var håbløs. Der var simpelthen intet at gøre end at søge tilbage og afvente den videre udvikling. Men det var et problem i sig selv, thi millioner af flygtninge oversvømmede terrainet og vejene. I flygtningeskaren optrådte fjendtlige agenter, der rapporterede de allieredes bevægelser.

To dage efter admiral Ramsey havde holdt sit hastemøde i London, indtog tyskerne Abbeville, afskar vejen til Somme og bombede uafladelig Dunkirk. Bologne overgav sig om morgenen den 24. maj, og fjenden gik mod Calais for at afskære det retirerende korps. Efter et nyt angreb på Dunkirk med 100 Stukas styrtbombere, meddelte den tyske overkommando den udenlandske presse, „at ringen omkring de britiske, franske og belgiske hære definitivt var sluttet".

Så begyndte det .....

Søndag den 26. maj antændtes de store oliebeholdere i havnen i Dunkirk, en tyk, kvælende røg lagde sig over byen, og de tyske kampvogne dundrede løs på byens vestkant. Calais bukkede under, og garnisonen søgte tilflugt ved kysten. Samtidig nåede de første franskmænd og briter stranden. Den følgende morgen stod de allierede styrker i tætte formationer langs havet og hørte nyheden om, at den belgiske hær havde kapituleret.

Evakueringen var endnu ikke begyndt for alvor, soldaterne ventede, tavse og udmattede. Mere end 300.000 mand trængte sig ad vejene mod kysten. De tyske radiosendere hovererede: „de sidder som rotter i en fælde, Luftwaffe vil hurtigt bane vej for vore tropper."

På een måde var praleriet berettiget — på en anden ikke. Om eftermiddagen den 28. maj, medens RAF søgte at angribe de lavtflyvende Stukasbombere, vadede de første afdelinger i ro gennem brændingen til de ventende skibe. Men så let skulle det ikke gå. Kun enkelte af de mindre både klarede sig, da 35 bombefartøjer dukkede ud af de oliemættede røgskyer og angreb. Destroyerne VERETY og SABRE sank omgående og sammen med dem en halv snes mindre kystbåde.

For de ventende mænd var uvirksomheden forfærdelig — den smule de kunne stille op med de enkelte kanoner og geværerne, var som for en myg at angribe en elefant. Langs havet bugtede de uendelige kolonner af soldater sig som slange i en længde af 12 miles. Men de holdt formationerne, spiste og sov på skift i sandet. I det samme sand begravede de deres døde kammerater, både de, der

blev dræbt under beskydningen fra luften, og de, der drev i land fra ramte både. Om natten til den 29. vadede 38.000 mand med våbnene højt løftede ud til skibene, og denne gang lykkedes det.

På bredden var soldaterne vidne til de rasende luftkampe. En enkelt RAF-pilot tog kampen op med en formation af 40 Stukas — han fik ram på 11 — elleve — inden har styrtede ned bag de tyske linier. Aldrig er vel en mand blevet fulgt af så mange hede ønsker, og næppe et øje var tørt, da han forsvandt.

Kl. 16,00 samme eftermiddag brød Luftwaffe igennem med overvældende styrke, og to fuldtlastede transportbåde, WAKEFUL og GRAFTON gik ned. Det sparsomme luftskyts gjorde det af med tre tyske fartøjer. *„Situationen er desperat, send alt, hvad der overhovedet kan flyde"*, tikkede senderen uafladeligt. Om natten indstilledes angrebene, trods kæmpebrandene fra byen oplyste stranden. Franske og engelske feltpræster var i ustandselig aktivitet blandt soldaterne. Der var ingen, der talte sammen. Kun de såredes stønnen hørtes. Mændene sad apatiske på deres paksække og afventede dagens komme og de nye rædsler.

Tyskerne ville have haft let køb, hvis de havde kunne angribe stranden med tankvåben, men to faktorer umuliggjorde det, RAF-jagerne og den fuldstændig sønderskudte by, der virkede som en bastion.

Eksemplerne på individuelt mod var talrige. Hver eneste gjorde sit yderste. En enkelt redningsbåd på 32 fod gjorde så mange ture over kanalen, at den alene transporterede 1200 soldater tilbage til friheden og livet. I de dage nedskød RAF 377 tyske luftfartøjer i området mod egne tab på 87. 35 engelske krigsskibe blev sænket og 42 delvis ødelagt, franskmændene mistede 19 marinefartøjer.

Den 29. og 30. maj var det rene helvede for de ventende. Den ene angrebsbølge afløste den anden. Nazisterne droppede 30.000 bomber i de to dage. Men evakueringen fortsatte. To hospitalsskibe med dødelig sårede mistede flere tusinde mand, og efter angrebet bestrøg maskinerne den tætpakkede strandbred. Men endnu holdt dækningsstyrkerne de tyske kampvogne og infanteri tilbage i Dunkirks ruiner.

Marineskibene BIDDEFORD og JAGUAR sank om morgenen den 1. juni, da de forsøgte at forcere havneindløbet, og senere på dagen blev otte mindre både ramt under indladningen. Stranden og vandkanten var et kaos af døde og døende soldater.

Den følgende morgen, søndag den 2., blev der holdt gudstjeneste i sandet, og den gennemførtes trods tre luftangreb. Bagefter blev de dræbte begravet og evakueringen genoptaget. Den søndag blev 62.000 mand overført.

Destroyeren PARIS fik en bombe midtskibs, og dagen kostede yderligere 12 skibe. Havnen var nu helt blokeret af sunkne havarister.

Indtil nu var der blevet flyttet 200.000 mand — men endnu ventede 100.000. Det Fjerde Ghurkaregiment, den engelske hærs stolthed, havde krævet at være de sidste. De mistede mange folk, det gjorde alle divisionerne, men ikke en uniformsgenstand, ikke et stykke udrustning blev efterladt. De koldblodige Ghurka'er tilberedte og spiste deres konserves-beef alt medens de blev overfløjet, når de mente, at tyskerne blev for nærgående, lagde de sig på ryggen og skød med geværerne.

Den 3. kom det sidste af den enorme undsætningsflåde til den blodige og ødelagte strandbred. Alt, hvad der kunne sejle var mobiliseret for at fuldende evakueringen. Hundredevis af englændere havde stillet sig selv og deres småbåde til rådighed for admiral Ramsey. Uden at skåne sig selv, gik de til opgaven med offervilje og mod for at vriste deres landsmænd ud af tyskernes jerngreb.

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

Den 4. juni kl. 04,30 om morgenen var operation DYNAMO tilendebragt, de sidste af de små både stævnede mod England. At det lykkedes at redde alle 335.000 mand havde ingen troet muligt. I London havde man, da det så sortest ud, anslået et sted mellem 45-50.000.

Det er rigtigt, at England og Frankrig led nederlag, og tyskerne var for en tid på den høje hest. De slog det britiske ekspeditionskorps og den 1ste franske armé, de sænkede en masse marinefartøjer, men det lykkedes dem ikke at tage modet fra mændene i de store og små skibe, ej heller fra mændene, der ventede på stranden.

Som Sir Ramsey udtrykte det, *„hver mand var en helt, hver mand en hær."* De stod i det blodvædede sand, ventede og skød med hvad de havde. Når det blev deres tur til at gå, gik de.

Den skrydende tyske overkommando blev siden mindre spag, for disse mænd kom tilbage, de ønskede revanche — og de fik det .....

B.

Luftmeldekorpset...

Samarbejdet — mellem post og central

På opfordring bringer vi bladets læsere nedenstående artikel om samarbejdet mellem luftmeldetjenestens poster og centraler.

En af luftmeldetjenestens vigtigste opgaver indenfor flyvevåbnets kontrol- og varslingstjeneste er at melde om alle lavtgående fly, der opererer over dansk område.

Der er ingen, der skal forestille sig, at dette er nogen let opgave. Netop løsningen af *denne opgave* stiller de største krav til luftmeldetjenestens personel. Det medfører, at *enhver* altid skal være i topform, hvadenten man er observatører eller plotter. Blot 10 sekunders tøven ved fjernkendingen eller lidt fumleri for at finde en plottebrik i den rigtige farve betyder, at flyet befinder sig over det næste felt i trådnettet, og plottet bliver flere kilometer forkert!

Luftmeldetjenestens nye system rummer betingelserne for, at opgaverne *kan* løses, men det er op til personellet at udnytte systemets fordele fuldtud, og dette kan kun gøres ved et forbilledligt samarbejde mellem en central og de tilknyttede poster.

Godt samarbejde mellem post og central er *den eneste vej* til at øge hastigheden og sikkerheden ved meldingsafgivelsen. Det lille *„hold"*, der består af plotteren på centralen og de to observatører, nr. 1 og nr. 2, på hver af klasens poster, må udvikle det mest fuldkomne samarbejde for at kunne give de hurtigste og nøjagtigste oplysninger om fly, der på et hvilket som helst tidspunkt passerer klasens observationsområde.

Det tilsigtede mål for sådant et *„hold"* kan kun nås ved hjælp af realistiske og omhyggeligt tilrettelagte træningsøvelser efterfulgt af øvelser med deltagende fly. Målet skal nås af ethvert medlem af „holdet", ellers vil dette ikke være 100 pct. effektivt. Et svagt led kan resultere i fejl i de oplysninger, der er af vital betydning for landets forsvar.

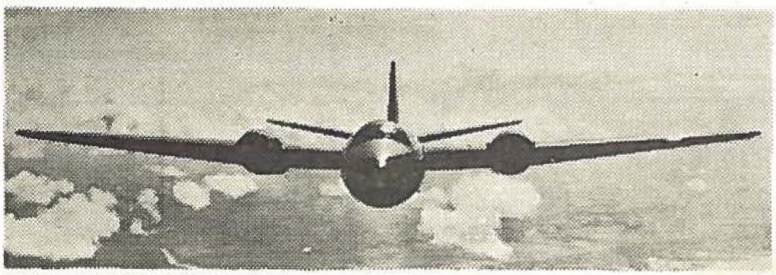
„Holdet" må arbejde smidigt og hurtigt. Enhver af dets medlemmer må være ekspert i sit job og samtidig fuldt inde i sine holdkammeraters arbejde. Man kan være en fuldstændig mester i fjernkending, men kan dog være en frygtelig hemsko

for holdet, hvis man forsømmer sine øvelser i meldingsafgivelse.

Hvad en observatør skal kunne:

1. Først og fremmest være hurtig og sikker i betjeningen af pejleapparatet. Alt for megen tid går tabt, hvis dette først skal læres under større øvelser eller i en alvorlig situation. „Lyn-bebetjening" af pejleapparatet indgår som en vigtig del af postpersonellets træningsprogram.
2. For at kunne udnytte pejleapparatets fordele er det nødvendigt at være øvet i bedømmelse af flyvehøjde. Derfor bør man ikke forsømme nogen lejlighed til at træne sig selv i afstands- og højdebedømmelse. Så snart en situation giver lejlighed til at benytte pejleapparatets hjælp til at fastslå den korrekte højde, skal dette middel anvendes. Dette finder sted, når et fly er lige over klasens poster og samtidig kan iagttages fra en nabopost: Ved at sigte på flyet og føre linien lodret op fra den post, over hvilket flyet befinder sig, (denne placering er indtegnet på pejleapparatets kortplade) til aflæsningslinealen, og direkte på højdeskalaen aflæse den nøjagtige flyvehøjde. Samme fremgangsmåde kan anvendes, så snart det fastslås, at flyet befinder sig umiddelbart over et på kortpladen aflæseligt terrainpunkt.
3. For postens telefonist gælder det, at man ikke misbruger klaselinien til unødvendig tale, men kun benytter den til afgivelse af hurtige og præcise meldinger, samt at man lytter opmærksomt til de øvrige posters meldinger og ordrer. Ønsker en post undtagelsesvis at tale med en nabopost, kan det kun ske efter indhentet tilladelse fra plotteren på centralen.
4. Hensigten med at udstyre luftmeldeposterne med kikkerter er at give dem et hjælpemiddel til *fjernkendingen*. Det må aldrig finde sted, at man konstant står med kikkerten for øjnene og afsøger sit observationsfelt, idet man herved afgrænser sit synsfelt i en meget betydelig grad. Den rette fremgangsmåde er at „få mistanke" til en lille prik ude i horisonten og derefter benytte kikkerten til at fastslå, om det er et fly, og i så fald hvilken type.
5. Meldeskemaet skal kunnes *„forfra og bagfra samt i søvne"*, således at der aldrig opstår tvivl om, hvorledes en melding opbygges. — Men *glem ikke* at give *øjeblikkelig* melding om nye nye spor *uden at tøve* for at fastslå type eller for at være mere sikker på kurs, flyvehøjde eller antal. Disse oplysninger kan indmeldes ved den næste melding, idet det må tilstræbes, at en post afgiver 3 meldinger om samme spor:

   een ved første observation,
   een, når flyet er over eller ud for posten,
   og een, når flyet går ud af postens synsfelt.



En opgave for luftmeldeposten.

Hvad en plotter skal kunne:

1. Plotteren er holdets nervecentrer, idet hun skal omsætte posternes meldinger til pilot. Hun skal føre kontrol med meldingerne fra sin klase af poster — filtrere oplysningerne i betydning — således at netop det nøjagtige aktuelle „lige-nu-billede" fremkommer på plotterbordet. De mindre vigtige spor må vente for at give plads for oplysninger om fjendtlige, ukendte og S.O.S.-spor.
2. Hun er ansvarlig for klasens taledisciplin og skal på grundlag af det gode overblik, hun har

i centralen, bestemme, hvilken post, der skal meldes først, dersom 2 poster samtidig ønsker at afgive melding om det samme spor.

3. Plotterens træning skal give hende en fuldstændig overlegen plotteteknik. Det går kun, når hun kender gradnettet som bagsiden af sin hånd eller meldeskemaet som sit eget modersmål. Hun skal være fattet, hurtigt-tænkende og med instinkt for at gøre det rette i enhver situation.

   De, der er uddannede som plottere, vil give os ret i alt dette. De vil vide, at det er mange og svære øvelser, der skal til, før en plotter er kvalificeret til at løse sine opgaver.

4. Når man kender postpersonellets ivrighed efter at fremskynde deres meldinger, bør man forstå, hvor irriterende det må være for en post, hvis plotteren sinker samarbejdet ved ustandselig om at få *gentaget* positionen eller flyvehøjden eller kursen, fordi plotteren har vanskeligt ved at huske de forskellige oplysninger.

   Denne hemsko for „lyn-plotning" kan udryddes, ved at vagtholdsføreren en gang imellem benytter en del af en undervisningsaften til en øvelsesserie, der tilrettelægges således:

   Alle får udleveret et ark papir forsynet med 5 kolonner svarende til: Iagttagelse, position, kurs, antal og flyvehøjde. Vagtholdet skal derefter nedskrive oplysningerne i de respektive kolonner, således som de gives af instruktøren, der oplæser meldingerne med en hastighed på *5 sekunder pr. melding* og uden ophold fortsætter 30-35 meldinger igennem. I begyndelsen vil der nok blive en del blanke felter i kolonnerne, men efter nogle øvelser vil der ikke vise sig vanskeligheder ved at notere alle oplysningerne ned!

5. Mange plottere vil måske sige, at dette virkelig kun er begynderstof. Deres behændige fingre kan placere en pil og et skjold korrekt uden hensyn til, hvor hektisk luftvirksomheden er! Imidlertid viser stikprøver, at det hænder, at årvågenheden skal friskes en smule op, når alle posterne nu snart kommer regelmæssigt med:

   Der skal gives intelligente advarsler til posterne om fly, der nærmer sig,

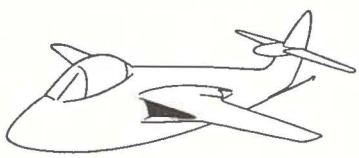
   der skal holdes igen på „stjernemelderen", der beslaglægger linien i lang tid for at melde om en lille sportsmaskine e. l.,

   De skal forlange meldinger om „rettet højde", og De skal pace meldinger om de vigtige spor frem på bekostning af de mindre vigtige. — Sommetider vil en melding medføre et „vældigt sving som en fiskehale" i et ellers retlinet spor — — en post har fejlet, og det er Dem, der skal rette ham hurtigt, — og taktfuldt!

Hold-samarbejdet er løsenet!

Til slut ønsker vi at slå fast, at selv med jetfly, der flyver 1100 kilometer i timen, kan luftmeldetjenesten magte at melde og plotte. De små „hold" *kan* gøre det. Holdene *kan* nedskære meldetiden med de vitale sekunder, der i moderne luftkrig betyder hele forskellen mellem succes og nederlag. Alle holdene må have selvtillid og være opfyldt af den rette samarbejdsånd.

Fremfor alt, prøv at blive hurtigere!



Kør på
VREDESTEIN
Under alle forhold
de fleste kilometer
Generalrepræsentant
TYRESOLES
DANMARK
Palægade 4 . København K. . Central 13579
Det er prisen pr. kilometer, der tæller

ET SAMFUND

og dets forsagte forsvarere....

For at give vort værns personel en så bred orien-ering som vel muligt, tillader vi os nu og da at itere danske fagblade, som er lidet kendt ud over egen fagkreds", men hvis synspunkter dog præ-er vort samfund. Det være anskuelser og menin-er set fra „begge sider af bakken".

Et af landets mest saglige blade er „FINANS-TIDENDE", redigeret af Carl Thalbitzer og Svend Thiberg.

At bladet skriver om andet og mere end obliga-ioner, kurstab og „effektiv rente", viser neden-tående artikel om „det eksisterende samfund", om vi med redaktionens venlige imødekommen-hed bringer vore læsere.

Et almindeligt anvendt udtryk i den aktuelle debat er „det eksisterende samfund". Når udtryk-ket anvendes af borgerlige politikere eller erhvervs-livets folk, menes dermed det liberale, af borger-lige idealer bårne samfund.

Men har dette samfund en *eksistens?* Det kan knibe med at opdage det bag de slør af indtægts-udjævning, statsindgreb, ekspropriationsrasere og sociallovgivning i stemmekøbets tjeneste, der efter redive års socialdemokratisk og radikal kursangiv-ning dominerer scenen.

Dette kunne endda være mindre væsentligt, hvis det borgerlige samfund røbede vilje og evner til at forsvare sig. Men herpå skorter det. Det ser ud til, at ikke blot rammen omkring, men også ånden i den borgerlige, liberale samfundsorden er ved at løb ud. Gnisten mangler, dermed er det halve nederlag vist og sikkert, og dermed synes også sejren næsten fuldkommen for kræfterne, der hugger ind på det samfundssystem, vi overtog fra det nittende århundredes sidste halvdel.

Om hundrede år er alting glemt. Idag er det eksisterende samfund for de fleste snarere den socialdemokratiske-radikale velfærdsstat, hvor indtægtsudjævning forveksles med socialpolitik, konfiskation med skattelovgivning, flertalstyranni med demokrati med økonomiske straffeforanstaltninger for initiativ og ekstra arbejdsindsats.

Mod dette eksisterende samfund formår borgerlige kredse tilsyneladende ikke at vende sig med samme hensynsløse kampkraft og klassebevidsthed som arbejderbevægelsen, da *den* for 70-80 år siden stod overfor at ændre det eksisterende samfundssystem.

Dengang sparedes der ikke på voldsomme ord og handlinger. Med fremragende organisationstalent lykkedes det arbejdernes ledere at få massen af deres tilhængere til at optræde som en sluttet falanks, en kampfront, der vakte respekt hos udenforstående og stadig øget selvtillid i arbejderklassen selv. Et eksempel fra de seneste år har man i „kartoffeldemonstrationen" mod Knud Kristensen, da Københavns arbejdere anført af smedene fra Burmeister og Wain nedlagde arbejdet og drog i sluttet trop til Christiansborg for i særdeles utvetydige vendinger at udbede sig kartoffelforsyninger, bønderne mentes i en uges tid at have holdt tilbage fra hovedstaden for at drive priserne i vejret. Det hjalp. Detailhandlerne havde kort efter de kartofler, de skulle bruge.

I stort som i småt. Arbejderne har gang på gang vist, at de ikke er bange for at ulejlige sig med demonstrationer, der efter dannet demokratisk opfattelse ikke rigtig hører hjemme i et demokrati. En opfattelse, arbejderne på baggrund af vundne erfaringer og resultater ikke har meget tilovers for.

Omvendt ser man nu en skatteprotest af ret imponerende omfang løseligt organiseret af den tvangslånsramte mellemstand — og med det påfund som aktionens *clou,* at de indsamlede underskrifter afleveres til regeringens to halv- eller kvartborgerlige støttepartier, radikale og retsforbundet, hvor de håbes at gøre indtryk. Anstrengelserne forekommer dog beskedne i sammenligning med, hvad Burmeister og Wains faste stok kunne have præsteret, stillet overfor en lignende opgave.

Man kan i borgerlige kredse tilsyneladende ikke forestille sig en situation, at man skulle forsvare sine interesser ved at møde op i sluttet trop foran Christiansborg og kræve at se hr. Dahlgaard og hr. Starcke på balkonen. Selvom det dog er den slags metoder, der har vist sig at gøre indtryk på lederne i et demokratisk samfund.

Skyldes disse undladelser på borgerligt hold manglende forståelse af, at væsentlige elementer i den direkte og indirekte kontrol, det borgerlige Danmark før i tiden havde overfor statsapparatet, idag er forsvundet — at grundlovens liberale bestemmelser er svækket både i bogstav og praksis, og at ingen har set det som sin opgave at indoktrinere grundprincipperne i det liberale samfund eller nødvendigheden af at forsvare dem med alle tilgængelige midler ved enhver lejlighed — f. eks. også ved de talløse, efterhånden ubesværede ekspropriationer?

Er de nuværende borgerlige befolkningsklasser uden det talent for ideologisk og organisatorisk klassekamp, som arbejderne har lagt for dagen? Og er det i så fald ikke gået op for dem, at der ikke længere er noget, der kan kompensere denne mangel, men at kampen må føres med det samme — let uddannede — metoder, som man selv er kommet til at ligge under for?

Eller er sagen i sin enkelhed, at man af en i kø-

Bertel Dahlgaard

det båren, og på de lidt højere samfundspositioner dyrket, *høflighed* og formalitetssans afholdes fra at reagere med jordbunden effektivitet på politiske trusler? Høfligheden kan være stærkere end selvopholdelsesdriften. Denne kendsgerning er bl. a. fremstillet i den amerikanske gyserfilm, hvor den svagelige hustru langsomt blev forgivet af sin

Viggo Starcke

mand og vel havde en anelse derom — men af konventionelle høflighedshensyn afholdtes fra a reagere, når ægtemanden omsorgsfuldt aften efte aften rakte hende godnatdrikken med det forgif tede indhold.

Det vil sikkert også stadig være kutyme, at vor erhvervsliv til årsmøder og arrangementer indby der de ministre, der netop har dikteret godnat drikken til erhvervene og disses medarbejdere Smukt vil der blive talt ved disse møder, om an svar og samarbejde. Men ingen af parterne define rer, hvilket samfund der føles ansvar for eller øn skes samarbejde om at bevare. Enhver tænker si — i høflig tavshed.

Således kan et samfundssystem og dets ledend klasser gå stilfuldt på hæld. Det er som året, de nu har vendt. Dagene bliver kortere, træernes lø skal langsomt forvandles fra højsommerens mørk grønne hang til de gule oktoberblade. Længe ka det i årets sene dage tage sig ud, som om intet va hændt, blot en nuanceændring, der efter mange mening oven i købet er til det bedre. Men ødelæg gelsen er sket, alle strenge og kar er mærket af un dergangen, hvert vindpust bærer et blad til jorder og en dag ligger de der alle.

AUSTRALIEN —

og Commenwealth-forsvaret

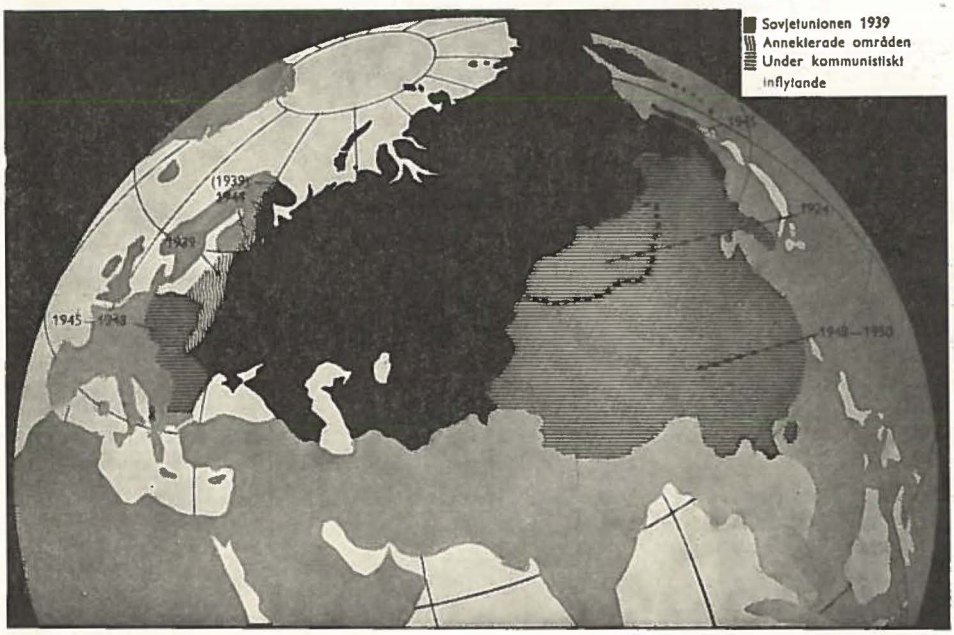
En australier, en tidligere wing commander i Royal Australian Air Force, udtaler sig om sit syn på sit lands deltagelse i forsvaret af det Britiske Imperium.

Australien står ansigt til ansigt med et dobbelt forsvarsproblem. Det ene består i at tage fuldt og aktivt del i forsvaret af hele det engelske statssamfund, og det andet er at kunne yde tilstrækkeligt forsvar af det australske kontinent. Dette kan og har voldt noget hovedbrud; men lad os søge at analysere problemet.

Commonwealth-forsvaret er i princippet baseret på forsvar af moderlandet, de britiske øer. Det er ikke noget tilfældigt valg, for England er ikke alene samfundets administrative centrum, men råder også over større industri og arbejdskraft end de enkelte medlemmer. Det er før sagt, at hvis England skulle bukke under for en fjende, ville de øvrige medlemmer komme i en vanskelig situation forsvarsmæssigt. Imidlertid er vi herude overbevist om, at De forenede Stater ville komme til undsætning, før noget sådant ville ske.

Reelt kan princippet om sikring af de britiske øer altså ikke være forkert, men hvilken reaktion tror man vi kan vente fra „the man in the street"? Kan vi virkelig fortælle ham, at hvis det kommer til det værste, må han akceptere en besættelse af sit eget land. Jeg kan ikke lade være med at forestille mig, om en englænder ville gå med til en forsvarsplan, i hovedsagen baseret på et andet land end hans eget.

Det er tilfældet, at vi har været igennem to krige under sådanne konditioner, måske endog uden at tænke nærmere over det — men i den sidste var Australien meget tæt ved at blive okkuperet af japanerne. De af vore folk, der er gamle nok, har en levende erindring om fjendens frem-



Kommunismens fremtrængen fra 1924—1950. Den nærmer sig Australiens geografiske område.

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

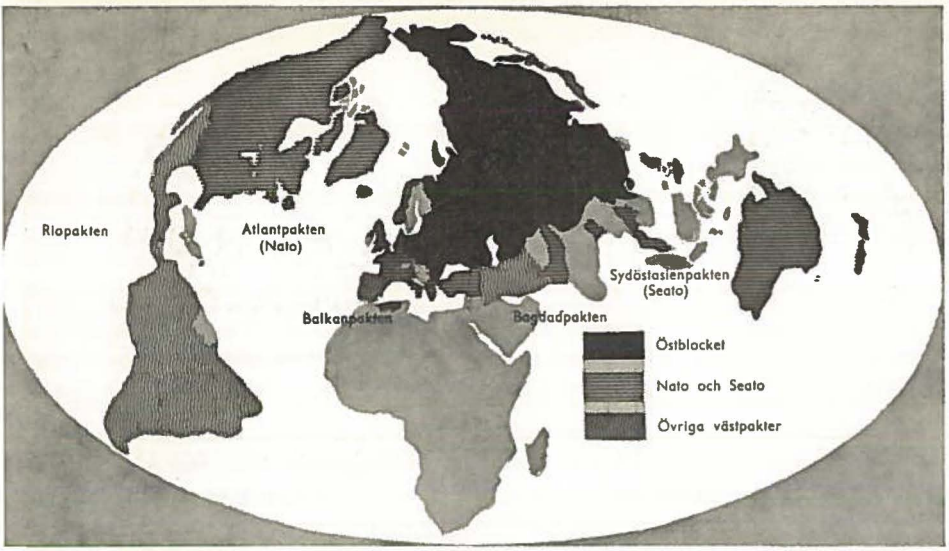
åbent mandag og torsdag kl. 12-14
samt på lønudbetalingsdage kl. 10-14

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

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

AARHUS NY TØMMERGAARD A/S



Demokratiernes pagter 1957 med Australien som hovedhjørnesten i sydøst-asien

ykning gennem det sydøstlige Asien, øerne i Stille-avet, helt frem, hvor de næsten bankede på Au-traliens dør. Vi husker også bombardementerne f Darwin og kampene på New Guinea og Papua. Da var det krigslykken vendte sig, og vi slap for en truende invasion. Det var medens dette stod å, at den australske premierminister, på trods af ir Winston Churchill's ønske, trak vore tropper ilbage til Østen. Men disse soldater var uddannet ørkenen og kun ringe udrustet til junglekrig. Vi ndslap lykkelig vor skæbne, men uden amerika-ernes mellemkomst var det ikke gået. I denne or os så kritiske periode kæmpede over tyve tu-inde af vore luftstyrker på de europæiske slag-narker.

Australierne glemmer ikke disse skæbnesvangre nåneder, og det er deres mening, at vi naturligt kal kæmpe i en given situation, men som en amlet enhed i stedet for at sendes rundt i verden små spredte afdelinger. Iøvrigt mener de at tjene Commonwealth bedst ved at forsvare deres hjem-neområde — Sydøstasien.

Hvilke forsvarsopgaver skulle vi tage os af her? t forslag fra den australske regering om at sende nheder af RAAF og ARMY til Malaya, gav an-edning til offentlig debat om hele spørgsmålet. Der er mange, der har udmærkede argumenter for, t det bør vi ikke gøre, de mener, at vi ikke har ret til at blande os i noget, der er et indre anlig-gende mellem den engelske regering og urolige elementer på øen. Atter andre peger på, at en sådan indblanding ville fremkalde kritik fra de asiatiske lande, af hvilke flere som bekendt har undsagt den hvide mand. For så vidt er dette rig-tigt nok, Australien er, i alle fald geografisk en del af Asien. Og i de senere år, hvor Englands og Europas markeder og betalingsevne i nogen grad har svigtet, må vi i langt højere grad vende vore øjne mod vore asiatiske naboer for at finde afsæt-ning. Det er os magtpåliggende, at de ikke mis-forstår vore hensigter. Iøvrigt har Australien ingen koloniale interesser, vi ønsker blot at vende os imod kommunismen, der trænger frem fra Kina. Jo nærmere de kommer, des mere vægt må vi læg-ge på vort forsvarsproblem.

Hvad er det da, der truer Australien? Vore fjender vil blive de røde asiatiske lande. Se på Kina, se på Indo-Kina. Hvorledes Thailand vil modstå trykket, når først hele Indo-Kina er kom-munistisk kontrolleret, kan der kun gisnes om. Vi ved, at malayiske terrorister bruger siamesisk terri-torium som basis.

Denne mulige fjende er i bekneb for Sea Power og må nødvendigvis rykke frem over land eller evt. over havet i korte spring mellem øerne, hvis de vil nå deres mål.

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N.

Con-FORMS

N. PURUP

KØBENHAVN A-S

FORMULARTRYKKERI

Esplanaden 6-10 - København K

Palæ 8323

Østbanegade 3 København Ø.

Carl Jacobsens Vinhandel

E. Seligmann

AUTOUDLEJNING UDEN FØRER

5 personers Consul 1955
5 „ Taunus de Luxe 1954
4 „ Opel Record 1955
4 „ Anglia 1955

GEORG OLSEN

JONSTRUP

TLF Ballerup 873

HANSBORG A/S

(Haderslev Trælasthandel)

Hansborggade 11 Telf. 21300

For ædel Dörst

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

Jul. Jacobsen AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

INDEPENDENT AERONAUTICAL CORPORATION

New York

Repræsentant i Danmark:

HENRIK WENDT

Havnegade 17 - København K

Der er blevet sagt og skrevet meget om, at luftoverlegenhed er nøglen, og der er rigelige eksempler til at underbygge denne påstand. Vor teori er at udvikle en stærk jagerstyrke, veluddannede piloter med første klasses luftfartøjer, således at vi kan sætte ind og vinde et afgørende slag, i stedet for at indvikle os i en lang, udmattende og dyr strid. Det er ikke nok at vinde luftherredømmet, vi må forfølge dette og kunne ramme vor fjende afgørende på jorden. Det vil huskes, i hvor lang en periode der kæmpedes om luftherredømmet over Ny Guinea, og det lykkedes først, da japanerne var nedkæmpet på de omkringliggende øer. Først da var det japanske taktiske flyvevåben ødelagt, og vejen var åben for yderligere fremgang.

Vi må også have en taktisk bombestyrke til angreb bag linierne og ødelæggelse af fjendtlige baser. Der er mange af vore hærofficerer, også folk fra Air Force, der mener, at der må lægges mere vægt på ground-attack til støtte for jordstyrkerne. Det er sikkert rigtigt, at det bør være sådan, men ikke når det drejer sig om junglekrig, en tæt og vildsom jungle er det ganske umuligt at lokalisere mål fra luften.

Strategiske luftstyrker? Vi må være i stand til at ramme fjenden på hans område. Hans luftbaser, forsyningscentraler, kommunikationslinier, hovedkvarterer, alle den fjendlige krigsmaskines nål, som er uden for rækkevidde af vort taktiske flyvevåben.

Man kunne vel spørge, hvad der ville ske, hvis vi ikke var i stand til at stoppe fjenden f. eks. ved Kra Ismas? Det er en mulighed. Skulle det ske, at fjenden trængte igennem, havde vi næppe andet at gøre end at falde tilbage til det australske hovedland. Vi kunne udmatte angriberen på hans vej fra ø til ø, men det var næppe sandsynligt, at vi kunne etablere en hovedforsvarslinie før selve Australien. Men hvad skulle hæren stille op, hvis det nåede dertil, vi har en 2000 miles lang kystlinie at forsvare. Der var sikkert ingen grund til at vente, at fjenden er elskværdig nok til at gå i land, netop hvor vore styrker er placeret. Måske vil flåden kunne gøre fyldest ved forsvar af hovedlandet, navnlig hvis vi har herredømmet i luften, i modsat fald ville den få rigelig at gøre med at bide fra sig over for angreb fra luften.

Det er allerede nævnt, at angriberen antagelig ikke vil råde over større flådestyrker. Hans bevægelser vil formodentlig ske ved mindre skibe med jagerdækning. Skal vi imødegå en invasion, må disse landgangsstyrker tilintetgøres eller stoppes, inden de krydser de få hundrede miles hav, uden landgangsmuligheder overhovedet, der omgiver vort land. Dette er ganske klart en opgave for Air Force.

Det fremgår, at Australiens andel i forsvaret af Commonwealth er kompliceret. Givet er det, at i en evt. fremtidig krig ville det være uheldigt, hvis vore styrker befinder sig på alverdens fronter, som det var tilfældet sidst; men bærer vi os ad som ovenfor skitseret, vil vi kunne ramme fjenden føleligt på hans eget territorium, og mener også derved at løse en opgave i Commonwealths interesse.

*

NYT MATERIEL.

Vi har i flyverfaktisk kommando med begejstring hilst de nye aeroplaner (F-84 Foxtrot) velkommen. Desværre var aeroplanerne blevet let beskadiget under transporten, således at planerne på dem alle var bøjet et betydeligt stykke bagud, men vi nærer håb om, at vore dygtige teknikere hurtigt vil få dette forhold ændret.

Vel mødt
O. Potte.

RATIONALISERING.

På ny har flyverfaktisk kommando været forrest i kapløbet om indførelse af moderne metoder i stabsarbejdet. Vi har således for en beskeden udgift forsynet alle vore kontordamer med rulleskøjter til brug ved færden i vore lange gange. Ved et eftersyn har jeg personligt konstateret, at det kun i et enkelt tilfælde vil være nødvendigt med en bagpolstring ud over den fra naturens side forekommende, hvorfor udgift hertil næppe vil blive af betydning. O. Potte.

ALT BRANDMATERIEL

leveres af:

Telf. Eva 19770

A/S H. MEISNER JENSEN

Bülowsvej 3 - København V

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

Ønske-hjem

ØSTERGADE 29 · HERNING · TLF. 1151

MØBLER

Chr. Rasmussen & Søn

BRYGGERGADE 8 · HERNING TLF 951

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING.F.

Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker

Vesterbrogade 6 D . Telefon Palæ 1343

Fiskehuset

Stationsvej 37 . Telefon 126

Ballerup

Lev. til officersmessen

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22 Ballerup

JENS JENSEN'S EFTF.

VINHANDEL

Grundlagt 1813

ST. SCT. HANSGADE 1 . VIBORG

Handelsbanken i Viborg

Filial af Aktieselsk. Kjøbenhavns Handelsbank

VIBORG

KARUP KØLVRÅ

Brdr. EGHOLM's eftf.

Bosch service . T. B. T. hovedforhandler

Haderslev . Tlf. 22 342

MACHOLD's FILT

St. Kannikestræde 7 - Byen 2445

— der bliver stadig flere . . .

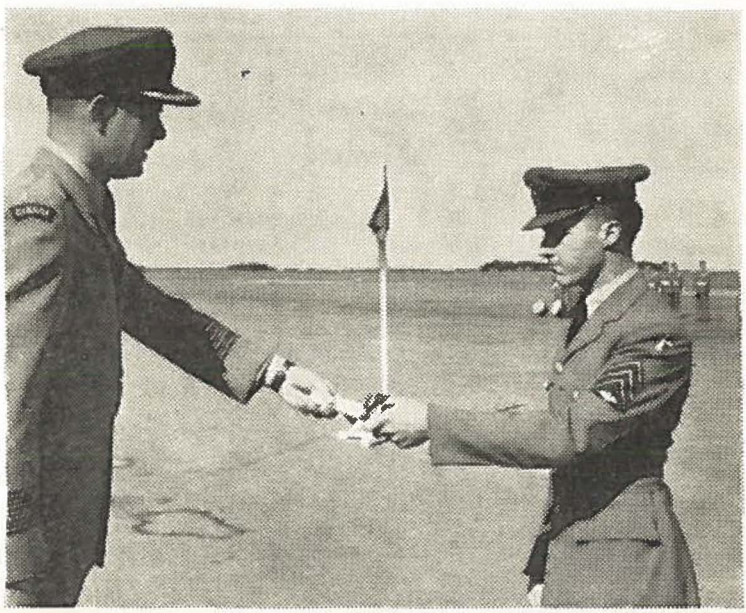
FOLKEVOGNEN

Generalrepræsentation: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S København - Odense

Fin udmærkelse . . .

Kadet
Ove Jørgensen
modtager i Canada
»Flying Trophy«

★



Verden rundt

Mr. F. A. Cleveland, Lockheed Aircrafts ledende fysiker, har på et møde i Instituttet for Aeronautisk Videnskab løftet sløret for, hvordan verdens første luftfartøj med atomkraft vil komme til at se ud. Han er leder af Lockheed's atommaskineprojekt i Georgia.

Atomflyvemakinen — det bliver sandsynligvis en strategisk bombemaskine — vil få to ganske tynde planer af en meget simplere og mere effektiv type end på de nuværende fartøjer. Man kan gøre vingerne så tynde, fordi de ikke skal indeholde landingshjul og -stel og selvfølgelig heller ikke de enorme mængder brændstof, man i dag placerer i tanke i bombemaskinernes planer.

Motoren vil komme til at sidde inde i selve maskinen i stedet for som nu i planerne. På den måde kan man nemlig reducere varmetabet mest muligt. Reaktoren vil blive lille, og maskinen vil kunne få en meget stor nyttelast, fordi man sparer den store vægt på brændstoffet. Kemisk brændstof skal kun bruges ved start og landing.

Også på anden måde vil atomflyet komme til at adskille sig fra vore dages flyvemaskiner, idet halepartiet bliver meget kortere som en følge af ændringen i tyngdepunktet, der kommer til at ligge et helt andet sted, når planerne ikke skal belastes. Vinduer vil der komme meget få af både i siderne og bagude for på den måde at formindske udstrålingen.

Beskyttelsen mod atomstråler og radioaktivitet bliver et af de vanskeligste problemer at løse, idet bestemmelsen af den mængde stråler, et menneske kan stå for, er så vanskelig. Og det bliver måske en af de sværeste opgaver for videnskaben at få bugt med.

Selve besætningen vil man forholdsvis let kunne yde den fornødne beskyttelse ved at opsætte to meget svære skærme, den ene mod førerkabinen, og den anden mod halepartiet. Værre bliver det, når spørgsmålet om jordmandskabet melder sig. Det skal arbejde i reaktorens umiddelbare nærhed, når der skal udføres eftersyn og reparationer. Man vil i alle tilfælde kun kunne lade dem arbejde i den halve tid af den normale. Sagen er den, at de under udførelsen af deres gerning vil blive udsat for en meget stærkere bestråling, end tilfældet er med maskinens besætning.

Endnu et stort problem melder sig, navigationen, idet radioaktiviteten vil komme til at påvirke både radio- og radarudstyret, men dette er man også i gang med at finde en løsning på.

Mr. Cleveland sluttede sit foredrag med følgende udtalelse: „USA er ved at nå grænserne for flyvemaskinernes aktionsradius med de nuværende motorer, og man må endog gå til påfyldning af brændstof under selve flyvningen for at opnå en nogenlunde akceptabel aktionsradius. Med atomkraft som kraftkilde vil uendelige afstande kunne tilbagelægges uden vanskelighed.

Scannens.

*

London.

Det er lykkedes det engelske firma A. V. Roe & Co. at konstruere nogle nye radarantenner efter et helt nyt princip, hvorved man helt kan undgå korrektioner ved signalernes modtagelse. Antennerne er fremstillet efter bikage-systemet af ganske tyndt metal mellem to metalplader. Herved opnår man meget stor styrke og stabilitet ved en ganske ringe vægt. Princippet har allerede længe været anvendt ved produktionen af fusilage og vinger til de store Vulcan bombemaskiner.

London, 28. juni.

De belgiske luftstyrker har i går afgivet ordre til Hawker-Siddeley gruppen på en serie canadiske jagermaskiner af typen CF-100 til en værdi af 43 millioner doll.

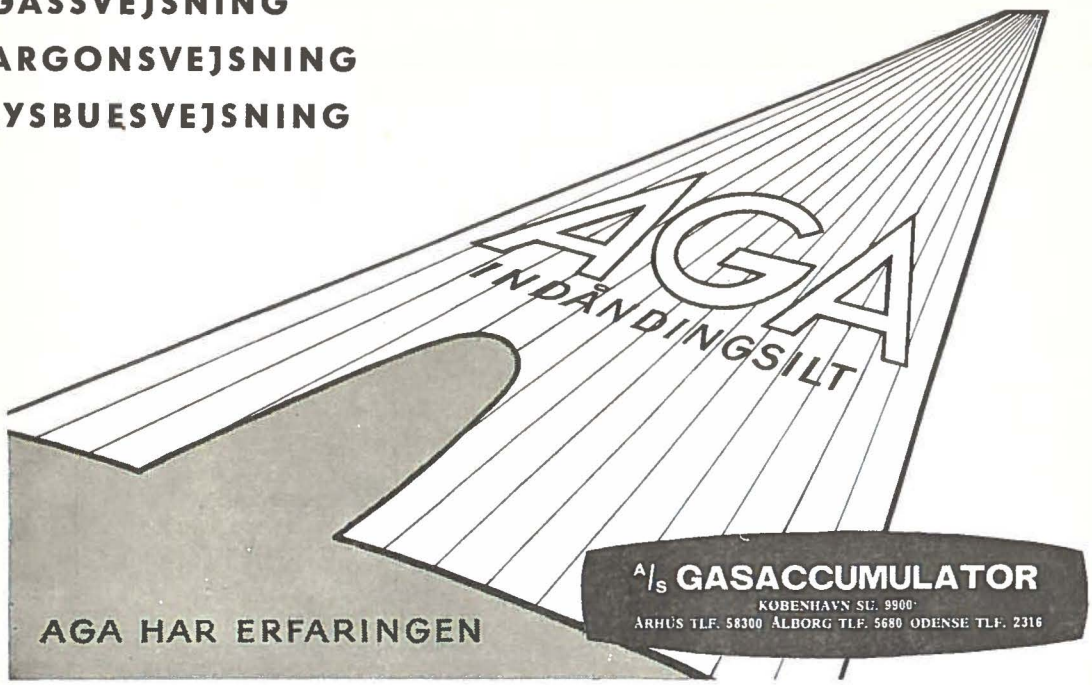
Købet er sket under det amerikanske hjælpeprogram, og direktør for Hawker-Hunter Sir *Roy Dobson*.

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

AUGUST 1957

DIVERSE LUFTARTER
GASSVEJSNING
ARGONSVEJSNING
LYSBUESVEJSNING



DUNLOP

Dæk til alle formål

Flyvemaskinedæk, hjul, bremser etc.
Personvognsdæk, nu også i slangeløse
Lastvognsdæk, med landevejs- og terrainmønster
Motorcykledæk og scooterdæk
Traktordæk - trillebørdæk m. m.

DUNLOP RUBBER CO A/S - Vennemindevej 30 København Ø

FLYVEVÅBNET

AUGUST 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Fred, — til hvad?
— Sir Basil Embry
— Pal Maleter
— Videnskabens nye sværd
— B-52
— Radar
— 12 datoer
— Turn of the tide
— Nyt fra flyvestationerne
— Det afgørende våben

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. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

FRED, — *til hvad?*

— Verdensopinionen vil forhåbentlig tvinge Sovjetrusland til at godtage en af de vestlige nedrustnings- og kontrolplaner, der er forelagt i London, sagde Foster Dulles forleden dag.

— Uden en effektiv kontrolplan er ingen afrustning muligt, sagde præsident Eisenhower dagen efter.

Men Dulles ved, at en Sovjetunion, der f. eks. i spørgsmålet Ungarn ikke lod sig anfægte af en samlet opinion i den frie verden, heller ikke vil lade sig påvirke af en sådan, når spørgsmålet drejer sig om nedrustning. Og Eisenhower ved — hvad hele verden længe har anet, — at Sovjetrusland ikke vil og ikke tør gå med til en effektiv kontrolplan. Problemet for den afrustningskonference, der har været ført af FNs underudvalg i Londons Lancaster House med Amerikaneren Stassen og Sovjetrusseren Sorin som hovedpersoner, siden marts måned, er derfor for begge parter, hvordan man kan få konferencen afbrudt på en måde, der placerer ansvaret for afbrydelsen hos den anden part.

Den „o p e n s k i e s"-kontrolplan, der oprindelig formuleredes af Eisenhower på Genevekonferencen, har nu antaget karakteren af tre vestlige forslag til kontrolzoner som forudsætning for eller i hvert fald som indledning til en etapevis afrustning både af de nye totale og de ortodokse våben: 1) En kontrolplan omfattende hele USA og Canada på den ene side, Sovjetrusland på den anden, 2) en kontrolplan omfattende arktiske områder følgende f. eks. 60. breddegrad og indbefattende landområder, der står under russisk, amerikansk, canadisk, dansk og norsk kontrol samt Kurilerne og Aleuterne og 3) en vidtgående kontrolplan omfattende hele Europa, inclusive Eire i Vest og Rusland indtil Ural i Øst.

Der er mange spørgsmålstegn og mange huller i disse planer, hvis man virkelig betragter dem som basis for kontrol og dermed som bolværk mod overraskelsesangreb. Efter den første forbløffelse over planernes vidtgående karakter, pegede Sorin på, at kontrolplanerne jo ikke omfatter de amerikanske baser for Nordafrika, Tyrkiet, Mellemøsten, Pakistan o. s. v., der „af Sovjetunionen betragtes som den største og mest permanente fare for overraskelsesangreb", — fra vestlig side har man allerede (rent bortset fra de

politiske og diplomatiske vanskeligheder der kan opstå med USAs europæiske allierede og den frygt, de naturligt kan føle for at blive forvandlet til et efterhånden demilitariseret tomrum mellem to supermagte) peget på, at kontrol med oplagring og afprøvning af atomvåben ikke bliver effektiv, hvis den f. eks. kun omfatter selve Sovjetrusland og ikke lydlande som Manshuriet og Mongolierne, hvor forskningen, eksperimenterne og oplagringen fortsat kan foregå og måske allerede foregår.

Ved at fremsætte de vidtgående planer har Vesten vundet en propagandasejr, på hvilken afrustningskonferencen kan afvikles. At den ikke vil kunne give håndgribeligt resultat skyldes ikke i første række teoretisk diskussion om „open-skies"-kontrollen eller praktisk diskussion om dens enkeltheder, men at der endnu er så dybtgående uoverensstemmelse mellem Øst og Vest i deres syn på afrustning og hinanden, at klimaet ikke kan få virkelige afrustningsblomster til at gro.

Sovjetruslands ledemotiv er fortsat frygt for indkredsning, Vesten frygt er begrundet i forståelsen af, at Sovjetrusland i sit fundamentale krav om at atombomber skal forbydes, ødelægges og eksperimenterne standses før afrustningen kan begynde, demonstrerer, at det kun ønsker at bevare eller rettere: at udvide sit kolossale forspring i konventionelle våben og antagelig også at bruge dem til det, der er kommunismens uforandrede og uforanderlige mål: verdenserobringen.

Våben er symptomer, ikke årsag. Skal afrustningsforhandlinger mellem Øst og Vest føres med blot nogenlunde håb om resultat, må først den rette psykologiske og politiske atmosfære skabes, den gensidige mistro fjernes. Det sker ikke ved, at Krushchev i Østberlin truede det vestlige Tyskland med atombomber eller at sovjetrussiske våben i skibsladningsvis sendes til de urolige lande på den arabiske halvø.

Da William Pitt den yngre i sin tid var permierminister i England, modtog han Napoleons særambassadør Fouchet, der til den britiske regering sagde:

— Kejseren ønsker fred.

— Utvivlsomt, svarede Pitt, men til hvad?

Den vestlige verden må i dag til Sovjetrusland stille det samme spørgsmål.

Eigil Steinmetz.

Sir Basil Embry

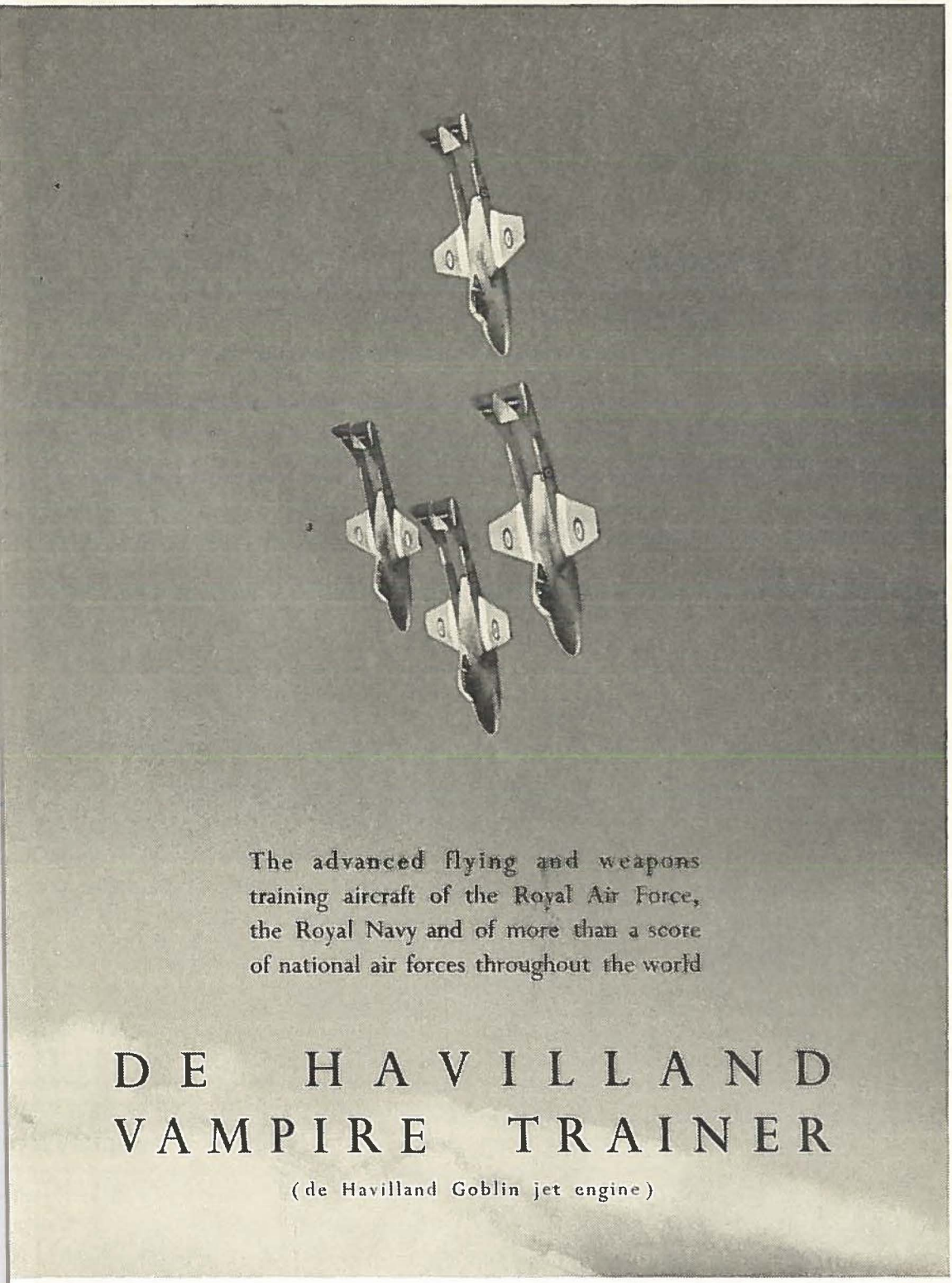
Af *William Baker.*

Under krigen kunne det ske, at man i RAF sagde om en mand, at han var blevet „Basilized" og hvad det betød var, at vedkommende var kommet under indflydelse af en af det engelske flyvevåbens største operationelle chefer Sir Basil Embry.

Mange danskere kender Basil Embry — han var her sidst i 1955 på 10-årsdagen for befrielsen. Han havde jo en særlig tilknytning til Danmark gennem den kendsgerning, at det var hans „pin point" bombeteknik, der slog gestapohovedkvarterne i Århus, Odense og København ud. Sir Basil har den nådegave, at han er i stand til at inspirere andre mænd. Det var ham, der med rang af viceluftmarskal fløj med sin bombergruppe mod deres farligste mål. Han måtte flyve under pseudonymet „wing commander Smith", fordi han tidligere havde foretaget en fantastisk flugt fra tyskerne, der havde sat en pris på hans hoved. Den dygtighed og det mod, han viste under disse operationer, var under krigen en stadig spore for hans mænd.

Efter krigen fortsatte hans strålende karriere. Han blev chef for RAF's fightercommand og derefter chef for de allierede luftstyrker i Centraleuropa under NATO — og så kom bomben. Sir Basil tog sin afsked fra RAF på et tidspunkt, hvor alle havde vente, at han skulle fortsætte sin tjeneste inden for NATO.

— Jeg blev tvunget til at trække mig tilbage, har Sir Basil senere sagt — men han afslog altid siden at diskutere sagen. Hvorfor? — hvis der *var* nogen grund, er den aldrig sluppet uden for det



The advanced flying and weapons training aircraft of the Royal Air Force, the Royal Navy and of more than a score of national air forces throughout the world

DE HAVILLAND
VAMPIRE TRAINER

(de Havilland Goblin jet engine)

Repræsentant for Danmark: C. THIELST - St. Kongensgade 118 - København K.

Sir Basil Embry ankommer til Kastrup Lufthavn ved sit besøg i Danmark d. 5. maj 1955.

engelske forsvarsministeriums inderste cirkler. Få måneder efter at han havde trukket sig tilbage, slog sir Basil sig ned på New Zealand som landmand — og forfatter. Han har netop udsendt bogen „Mission completed" — men heller ikke denne bog kaster noget lys over mysteriet Basil Embrys tilbagetrækning. Det synes dog som om man, når man lukker bogen, bedre forstår den årsagssammenhæng, der fik Embry til at tage sin afsked. Han var simpelthen en for aktiv mand. I en fredstid var der ikke rigtig noget sted, hvor man kunne placere ham og hans ubestridte talenter. Hans måde at sige tingene lige ud på vakte til tider furore og gjorde ham yderst upopulær nogle steder. Han lagde ikke skjul på, at han syntes, at opbygningen af et stærkt NATO jagervåben gik altfor langsomt, at de enkelte lande smølede, at der ikke bevilgedes nok, og at man ikke kunne opbygge et effektivt luftforsvar i Centraleuropa under de løse organisationsformer, der herskede. Som han selv har sagt — jeg vadede rundt som en hund i et spil kegler mellem alle disse diplomatiske formaliteter, der skulle til. Det kunne man altså ikke lide.

Bogen, som han har udsendt, fortæller ikke så lidt om dette storartede mandfolk — denne strålende flyver. Han endte i en af RAF's højeste stillinger, men karrieren var i og for sig aldrig noget mål for ham. Derimod elskede han spændingen og eventyret — handlingen. I 1921 bad han som ung løjtnant om at blive sendt overseas. Han var først i Det nære Østen og senere i Indien, hvor flyvevåbnet efterhånden spillede en rolle i kampe mod oprørere. I 1928 finder vi ham tilbage i England som flight commander, men snart er han atter ude i Indien og først i 1939 vender han atter tilbage til England. Da står krigen for døren. Han var vant til at flyve i maskiner med åbent cockpit, med fast understel og en fart på omkring 300-350 km i timen. Nu blev han stillet over for den hurtige Hurricane — men det var blot en ny spændende opgave. I en alder af 37 år blev han indfløjet på 12 forskellige typer på tre uger.

Han var chef for RAF's 107. Squadron, Bomber Command, da krigen brød ud, og inden længe begyndte legenden om ham at tage form. Han fløj operationer på ethvert besætningsjob i sin Blenheim, så han kunne sætte sig ind i alle problemer. Han blev også upopulær, da han beordrede, at alle gifte, der boede nær flyvestationen ikke kunne bo hjemme — men skulle være på stationen. Men hans mænd gik alligevel gennem tykt og tyndt med denne bulldog af en chef. De vidste, han var den bedste af dem, at han udsatte sig for de samme farer som dem — og at han kunne lande sin Blenheim med et hul i vingen så stort som et flygel.

Under et angreb mod tyske kolonner ved Dunkirk blev hans Blenheim ramt, og han og hans mænd måtte springe. Han og en kammerat blev fanget — og under bevogtning sendt til en fangelejr bag fronten i Frankrig.

Skulle dette virkelig være enden på min krig, tænkte Embry — og så pludselig noget, der gav ham mod: „Embry — 3 km", stod der på et skilt. Ved første lejlighed smuttede han fra sine bevogtere — til trods for, at hans ben var såret. Så fulgte en flugt gennem hele Frankrig, der var helt besat, da han nåede den spanske grænse, og en

gang undgik han kun at blive fanget ved at grave sig ned i en gødningsdynge. Han nåede Gibraltar gennem Spanien og meldte sig atter i det engelske Air Ministry. Han fik overdraget en natjagerwing — og i 1943 blev han operationschef for den 2. gruppe af 2nd Tactical Air Force. Her var det atter hans strålende organisationstalent og pinlig nøjagtige planlægning, der skabte resultater. Han førte en evig kamp mod regulativer, der hindrede hans effektivitet — og han skabte virkelig resultater.

Hvor detailleret hans planlægning var viser, at han kaldte fugleeksperten Peter Scott til hjælp for at få noget at vide om fuglenes bevægelser, da en af hans lavtflyvende Mosquitobombere var blevet beskadiget af en and.

Da var det ikke længere tilladt Embry at flyve med sine mænd — men han gjorde det alligevel — for som han siger i sin bog: *Når besætninger ved, at deres chef deler vanskeligheder og farer med dem, hjælper det dem til at overvinde operationsflyvningernes pres og giver dem det ekstra „noget", som får en mand til at yde mere, end han nogensinde selv havde forestillet sig at være i stand til".*

Dette var et princip, han altid omsatte i praksis og han fløj lige til det sidste som „wingcommander Smith" med sin særlige navigatør Peter Clapham. De valgte ikke de letteste mål til sig selv. Som Viceluftmarskal og fyrretyve år gammel var Embry med i sådanne angreb som bombningen af Shellhuset i København.

Han beskriver angrebet sådan efter at have fortalt om lavflyvningen over Nordsøen og Østersøen, hvor man fløj så lavt, at saltvandet til tider sprøjtede op mod cockpittet. *„Det er målet", sagde Peter, „lige foran os — over disse småsøer". Vi nærmede os øjeblikket for bombeudløsningen. Pludselig kom en bro til syne — og jeg så nogle lysmaster stikke op. Jeg trak maskinen lidt op og gik så atter nogle få fod ned. Netop da havde Peter åbnet bombeportene og målet nærmede sig meget hurtigt. Jeg pressede bombeudløseren og trak maskinen op over Shellhusets tag og bragte den atter ned i gadehøjde. Jeg kunne se røg fra flak over hustagene. Samtidig passede en Mosquito ikke mange fod over os. Under os kunne jeg se folk på gaden kaste sig fladt ned eller søge ly i porte."*

Sådan skildrer han angrebet på Shellhuset — men langt mere spændende er skildringen om hele planlægningen.

Så pludseligt var krigen ovre — og Embry fandt pludseligt sig selv med tomme hænder. Men der var stadig et job at gøre, og han kastede sig ud i en reorganisation af Fighter Command med karakteristisk effektivitet.

Før han havde afsluttet dette job, blev han imidlertid overflyttet til posten som NATO's flyverchef i Centraleuropa. Denne udnævnelse vil altid forblive noget af et mysterium. Det var en post, der krævede en mand med udprægede diplomatiske evner og megen takt — ikke netop Embrys stærke sider. Selv var han ikke glad for udnævnelsen — og alligevel lykkedes det ham som chef for NATO luftstyrkerne at bringe disse op på en langt højere standard, end da han overtog dem. Han blev aldrig enig med franskmændene i deres synspunkt, at flyvevåbnet hovedsageligt skal bruges til støtte for hæren, og han havde timelange diskussioner med marskal Juin. Men de to mnæd var gode venner — og sluttede altid deres diskussioner i venskabelighed. Marskal Juin satte i virkeligheden hele sin position ind på at få Sir Basils udnævnelse som centraleuropæisk flyverchef forlænget.

Det er typisk for Sir Basil Embry, at han valgte at rejse til et af de lande, han ikke kendte, New Zealand, for at gøre det, som måske lå ham mest fjernt — dyrke landbruget.

Men denne personlighed vil altid blive stående som en af RAF's dygtigste flyvere og taktikere — og en af dets mest strålende krigstidsledere.

✡ ✡ ✡ *Pal Maleter*

Ungarns forgudede frihedshelt ✡ ✡ ✡

Af *Preben Eriksen*

Sålænge der findes folk der ikke går på akkord, er der vel håb for denne verden

Medens et nyorganiseret hemmeligt politi nu forsøger at slukke de sidste gløder fra den ungarske oktoberrevolution, venter en mand i en enecelle i AVO fængslet i Gödölö 30 km fra Budapest på sin dom. Manden er generalmajor Pal Maleter, hvis navn for evigt vil være knyttet til den korte ungarnske frihedskamp mod diktaturet. Han var opstandens store personlighed — den mand, det nye Ungarn så hen til i den korte lykkelige frihedsrus. Mærkeligt, at han ikke allerede er stillet for en folkedomstol og dømt, men ifølge oplysninger, der er nået frem til Wien, forbereder kommunisterne ham til en skueproces. Forberedelsen har næsten varet et år.

Men ind imellem „forberedelsens" stadier har Maleter fået smigrende henvendelser. Russiske politikere har opsøgt ham i hans fængsel sammen med repræsentanter for Kadarregimet og bedt ham træde ind i den vaklende Kadarregering. Men Maleter har hver gang sagt nej. Hans vældige popularitet som folkebefrier havde givetvis kunnet betyde noget for Kadarregimet. Men Pal Maleter valgte ikke den letteste vej til en kommunistisk karriere — at forråde det, han tidligere havde kæmpet for.

Denne mand, der på et par uger fra at være en ukendt ungarsk oberstløjtnant blev symbolet for det kæmpende Ungarn i langt højere grad end ministerpræsident Imre Nagy, er en interessant personlighed. Han begyndte som ung menig i den ungarske hær under den anden verdenskrig og nåede efterhånden rang af oversergent. I 1944 faldt han i russisk fangenskab under en patrulje og sammen med andre antinazistiske ungarske kammerater blev han et frivilligt bytte for de kommunistiske sjælefangere, der allerede på dette tidspunkt var begyndt at virke blandt fangerne fra de østeuropæiske lande. Han kom på kurser i forskellige lejre og gjorde et så fordelagtigt indtryk, at kommunisterne begyndte at stole på ham. I 1946 hjemsendtes han — men han var ikke nogen overbevist kommunist. Han meldte sig ind i det ungarske socialdemokratiske parti og blev drejer på en maskinfabrik i Budapest. Men da det socialdemokratiske parti blev knust, gled Maleter ind i kommunistpartiet.

Den unge raske mand, der havde været på Moskvaskole, blev efterhånden sekretær for en gruppe på 40 arbejdere i en maskinfabrik.

I 1950 blev han så genindkaldt — og da han meldte sig på kasernen, lå alle akter fra hans Moskvaophold allerede på polit-officerens bord. De så lovende ud, og det blev betydet ham, at kunne han gøre sine ting godt, var der en karriere for ham i hæren. Men var han en overbevist kommunist? Næppe — han har næppe nogensinde været det, men han var en god officer, og to år senere var han kaptajn og chef for de ungarske panserstyrkers skole i Dorog.

Så i 1953 kom hans første konflikt med kommunisterne. Hans politofficer oberst Gyula Pilcsik

neddelte ham, at han skulle rejse på et to års cursus i Moskva og antydede, at dette var en stor hance. Men det uhørte skete — Maleter afslog estemt. Det kom til en vældig scene mellem ham g obersten, hvorunder Maleter kort og godt erklærede, at han ikke agtede at rejse til Moskva, at an kunne trække sig tilbage og atter tage plads ag drejebænken. Han blev i hæren, og kom ikke il Moskva. Men han havde fået fjender. Ganske ist udnævntes han automatisk til oberstløjtnant i 954 — men samtidig forflyttedes han til en inferiør post som chef for en antikveret kaserne i Budapest. Maleter var ikke særlig ked af det — ans kone, Maria, var netop nedkommet med egteparrets første søn og Budapest var efter Maeters opfattelse at foretrække for Moskva. Kasern en var den senere så berømte Kiliankaserne.

— Loyalitet er en officers første bud i hvilken ær han så end tjener. Men under et tyranni kan lenne loyalitet blive noget dobbeltsidet. Hvem har rav på en officers loyalitet, når friheden baner sig ej — hans ed, hans samvittighed, hans folk eller ans undertrykkere? Hvad med en officers ære i t land, hvis diktator lyder diktat fra et fremmed liktatur? Den er ikke så meget værd. Man kan aste den bort — og bliver måske da først en nand af ære. Dette var Maleters ord til en vestlig ournalist, da han ledede de ungarske frihedsstyrers kamp. I en sådan situation kommer ordren kke fra hovedkvarteret, sagde han — men fra ens gen samvittighed og ens eget hjerte.

Da den ungarske revolution brød frem den 23. ktober i fjor behøvede oberstløjtnant Maleter kke mange timer til at finde ud af, hvor hans jerte var: hos Sovjetstjernen, som han havde forligtet sig over for — eller under den rød-hvidrønne fanedug, som hans landsmænd havde revet tjernen af. Kasernen, som han var chef for, var ammel — men den lå i en udmærket position ver for Petöfibroen, som russerne ville angribe ver.

Den 24. oktober tonede Maleter rent flag. Da hefen for de kommunistiske AVO tropper bad m militær hjælp, afslog Maleter bestemt at sende em. AVO rapporterede dette til den russiske verkommando i landet, der straks gav Maleter rdre til at gå i aktion mod de revolutionære. Han afslog. Så sendte russerne en ungarsk forbindelsesofficer, der havde ordre til at arrestere den rebelske oberstløjtnant. Denne lod i det ungarske folks navn forbindelsesofficeren arrestere, hvorefter han meddelte den russiske overkommando, at han som ungarsk kasernechef og regimentskommandant ikke modtog ordrer fra en fremmed magts overkommando.

Nu sendte russerne panserstyrker for at få denne gale ungarer anholdt. Maleter, der havde bragt sine styrker i stilling, tog panserstyrken under ild, og den vendte om. Nogen tid senere dukkede fire svære russiske tanks op. Maleter lod dem ubesværet køre helt ind i kasernegården. Så gik hans folk til aktion med antitankvåben, flammekastere og håndgranater og de fire tanks var sat ud af spillet i løbet af kort tid. Det var det sidste direkte forsøg russerne gjorde på at fange Pal Maleter.

Fra dette øjeblik var Kiliankasernen blevet revolutionens hovedbastion og nervecenter — og dens kommandant var blevet denne revolutions militære og moralske leder. Hans eksempel fængede og fjernede frygten for de russiske panseruhyrer fra befolkningen. Her holdt Maleter og hans mænd stand i over fem dage mod overlegne russiske styrker — mens sovjetflyvevåbnet strøg lavt hen over kasernen og bestrøg den.

Ungarske frihedskæmpere, mænd og kvinder, sluttede begejstret op bag Maleter og hans soldater, og fra Kiliankasernesn kæmpemæssige våben og ammunitionsarsenaler forsynedes denne modstandshær. Hele Ungarn talte om „den lange oberst" i Kiliankarsernen, der med sin evige „Terv-cigaret" i munden syntes at kunne udrette det utrolige, der gang på gang i spidsen af sine folk jog russerne tilbage og personligt tog sig af flere panservogne, som uddelte våben og satte modet og moralen i vejret — hans valgsprog var „I er ikke kontrarevolutionære — I er Ungarns befriere".

Sådan var oberst og senere generalmajor Maleter, der blev udnævnt til Ungarns forsvarsminister i den første demokratiske regering efter krigen. Sammen med præsident Nagy og de andre ministre gik han til forhandlinger med russerne, der havde forberedt historiens mest nederdrægtige aftalebrud.

Længe taltes der om, at Maleter var sluppet

bort — at han førte kampen videre. Men den sørgelige kendsgerning er, at han i dag sidder i det berygtede AVO fængsel. Han var og er ingen politiker — kun en ganske almindelig soldat — men også den militære prototype for den østeuropæiske ungdom, hvis hjerter kommunisterne aldrig rigtig har kunnet erobre, hverken i Polen, Czekoslovakiet eller Ungarn. Pal Maleter kæmpede ikke blot mod en militær overmagt — men også mod politisk forræderi. Han var det ungarske folks samlingspunkt i en af dets største timer.

Videnskabens nye sværd

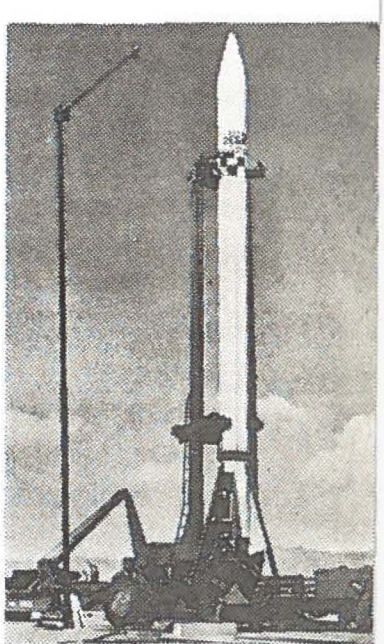
Som altid i historien hører det til forsvarets opgave at analysere de erfaringer, der er draget af en krig, og anvende de fremskridt, der er sket, hvad så end internationale omstændigheder op politisk blåøjet optimisme måtte diktere.

Allerede i 1945 begyndte den nye vurdering på grundlag af den afsluttede verdenskrig. Nye retningslinier for strategi og taktik havde set dagens lys, og i krigens blodige kølvand fulgte flere ændringer og våbenfornyelser end nogensinde tidligere Den fremsynede sovjetregering, hvis mål var og stadig er fremmelse af verdenskommunismen for enhver pris, indså straks hvilke fordele udviklingen indebar for deres bestræbelser. Hele tyske fabriksanlæg og laboratorier blev i den første hektiske tid flyttet bag Uralbjergene. Tyske statsborgere, der ikke kom under begrebet krigsfanger, blev ved forskellige metoder, bl. a. regulær kidnapning, tvunget til at slutte sig til det russiske forskningsprogram. En amerikansk avis bragte i 1947 en rapport, baseret på pålidelig kilde, om at over 7000 tyskere var beskæftiget i Sovjet med fjernstyret raketudvikling.

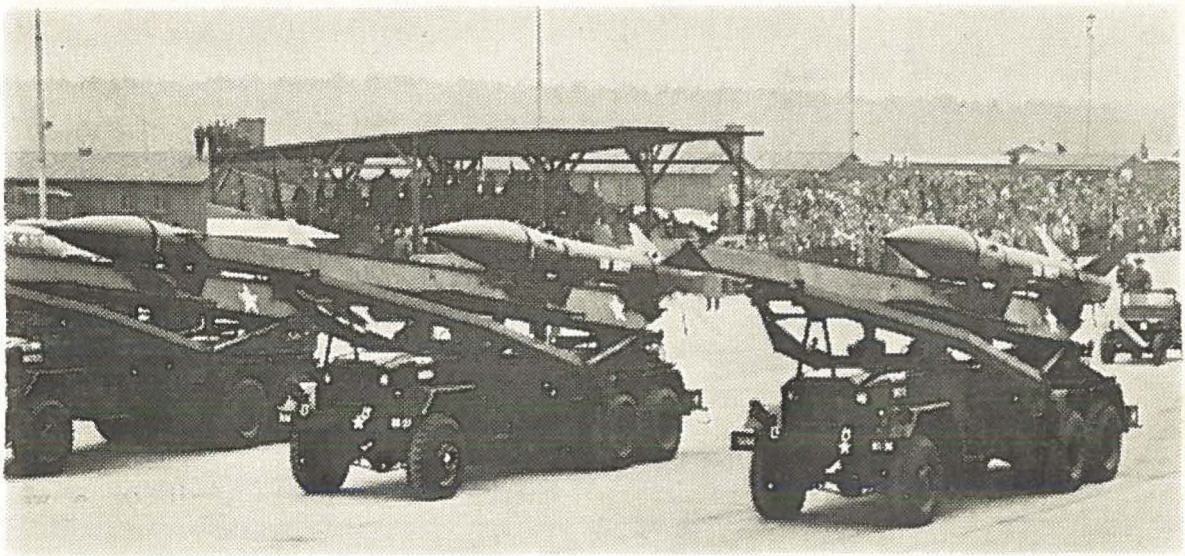
I de vestlige stormagter ville man sandsynligvis have fordøjet krigserfaringerne i ro og mag, hvis ikke det på et tidligt tidspunkt var blevet klart, at kommunisterne havde følehornene ude efter at blive den dominerende part. Nye farlige tendenser, Sovjets, med grove midler, voksende indflydelse i forskellige dele af verden, de russiske delegeredes obstruktionspolitik i FN pegede på nødvendigheden af en skærpelse af det militære beredeskab.

Den videnskabelige forskning har afdækket så fantastiske muligheder, at det har overgået de mest dristige forventninger. Mere end 200 forskellige typer af fjernstyrede raketter har opnået operativ status eller står umiddelbart for det.

Der er i USA og visse af de engelske kronlande en række forsøgsområder, hvor resultaterne bliver demonstreret, men udviklingen foregår med sådanne stormskridt, at næppe er en ny type prøvet, før den ganske fordunkler sine forgængere og dermed forælder dem. På den amerikanske hærs forsøgsareal White Sands, nåede en modificeret version af den tyske V-2 en højde af 114 miles, næsten dobbelt så højt som den originale model. I februar 1949 var White Sands atter i forgrunden, da en WAC-Corporal nåede 250 miles over jorden på 6½ minut.



Vac-corporal
på affyringsrampen



Et batteri „Honest John"

De fleste af flyvevåbnets forsøg foregår på Holloman AFB, New Mexico, og på Air Force Missiles Test Centre i Florida, et enormt land-, sø- og luftområde, der er underlagt USAF. Desuden råder AFMTC (Air Force Missile Test Centre) over en række småøer, der strækker sig langt ned i sydatlanten. De anvendes som observations- og måleposter, et specielt konstrueret kabel fører 1370 miles under havet, således at reaktioner, der måtte være for følsomme for radio, tilbagesendes til centres hovedkvarter.

AFMTC begyndte sin virksoimhed i juli 1950, hvor man fortsatte forsøgene med V-2 og Corporal. Ved det første eksperiment opnåede en kombination af disse to en fart af 2260 miles i timen.

Nogle af de „ældre" raketter står stadig i forgrunden. Hærens NIKE fangede offentlighedens opmærksomhed, da det meddeltes, at den skulle beskytte amerikanske byer og andre vigtige mål mod strategiske bombeangreb. NIKE, der er opkaldt efter den græske sejrsgudinde, er 25 fod lang, bærer en 300 pound eksplosiv ladning og går igennem himmelrummet med 1500 mph. Den føres mod målet af den samme radarbeam, der registrerer den indtrængende fjende.

De Forenede Staters flåde har ydet et væsentligt bi drag til raketforskningen. Den U-båds-bårne REGULUS medfører en atomladning og kan ramme sit mål i 500 miles afstand. Flåden lægger betydelig vægt på undervandsraketter rettet mod fjendtlige u-både og skibe. NAVY's eksperimenter med VIKING, der tidligere blev kaldt NEPTUNE, har bidraget til yderligere videnskabelige fremskridt. I lange tider led man ustandselig fiasko og skuffelser under arbejdet med VIKING, men arbejdet blev fortsat, og den er i dag den største af de amerikanske rockets. Iøvrigt har den gjort sig bemærket ved at tage en række aldeles glimrende fotografier af jorden fra 150 miles højde.

Den 15. marts 1955 bekendtgjorde US-Air Force, at et par strategiske, intercontinentale raketter var færdige. Det viste sig at være NAVAHO og SNARK, og flyvevåbnet gav tillige udtryk for, at en skare kortere rækkende (taktiske) raketter var på trapperne. I ICBM-programmet (Intercontinental Ballistic Missile) har Air Forceeksperterne arbejdet sammen med Convairfabriken, en afdeling af General Dynamics Corporation i San Diego. Raketten TITAN blev skabt i samarbejde med Denverafdelingen af Martins Company i Baltimore.

De nye våben tiltrak sig betydelig opmærksomhed, og en række blade og tidsskrifter i USA ofrede megen spalteplads på projekterne, og naturligvis stillede man spørgsmålet: „Hvad nu, hvis russerne kommer først?" Fra officiel side kom der intet svar, man anså det dengang (medio 1956) for tidligt at udtale sig; endnu var der mange problemer at løse, endnu var der meget, som

kunne forbedres med hensyn til føring og træfsikkerhed, man måtte finde frem til nye legeringer til at modstå den kolossale varmeudvikling. Sådan så man på det i juni 1956, men eet år er lang tid med det tempo, der har været på i udviklingen.

Man ved ikke helt sikkert, hvor langt russerne er kommet, selv om de rasler drabeligt med sablen, men der er absolut ingen grund til at tro, at de ikke skulle være med på noderne.

For et års tid siden holdt mr. Donald Quarles fra det amerikanske forsvarsministerium en tale i Boston. Han var inde på, at det naturligvis var begrænset, hvilke oplysninger der kunne gives om ICBM, hvorfor offentligheden måske i nogen grad havde fået visse kendsgerninger galt i halsen, men han pointerede, at arbejdet var afgjort nødvendigt, hvis USA ikke ønskede, at Sovjet skulle komme foran og dermed bane vej for sin aggressionspolitik. Mr. Quarles understregede, at Rusland var i besiddelse af en bombefly, der kunne udløse en A-bombe med større præcision, end det kunne ventes af en fjernstyret missile. Trods USA's bestræbelser i raketforskningen ville man arbejde videre med strategiske, bemandede bombere.

Endnu i nogle år kan det vel ventes, at taktiske raketter vil spille en større rolle end de intercontinentale, strategiske giganter. En taktisk raket har har en rækkevidde på 200 til 1000 miles. En guided missile, der rækker derud over, betragtes som et strategisk våben.

I Europa samler interessen sig navnlig om TM-61 MATADOR, idet 12th Air Force i Tyskland er udrustet med denne. Prøveflyvningen af MATADOR foregik i 1947 på Holloman AFB, og i 1951 gik den i serieproduktion. Den er 39,6 fod lang, diameteren er 54 tommer og vingespændvidden 28,7 fod. Det pilotløse fartøj kravler let op til 35-40,000 feet og farten overskrider 650 mph. Over target retter raketten sin dødbringende næse mod målet og nærmer sig med en supersonisk hastighed, der faktisk gør en interception umulig.

MATADOR består af 7 hoveddele og emballeret i kasser kan de sendes overalt. De enkelte dele kan let udskiftes, en vigtig omstændighed i økonomisk henseende.

Den 1. oktober 1951 oprettede US Air Force sin første *pilotløse bombeeskadrille,* og i januar 1952 aktiveredes endnu en, den 69th sqd. Begge eskadrillerne blev udstyret med TM-61 missiles. Den *6555th Guided Missile Wing,* der sorterer under *Air Research and Development Command,* stod for uddannelsen. I januar 1956 indgik *7382nde Guided Missile Group* i *12th Air Force,* som en fuld operativ enhed på Hahn Air base i Tyskland. Endvidere ligger 1st taktiske missile esk. i Bitburg og 11th i Sembach.

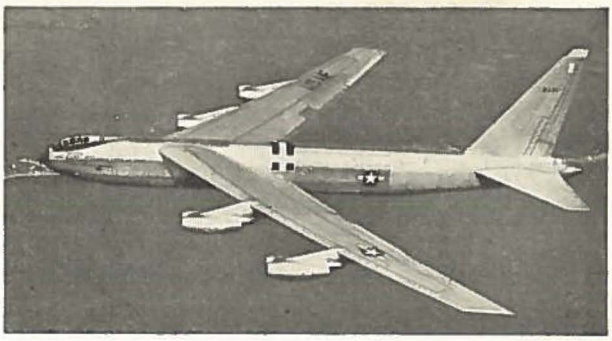
Jo dybere et luftvåben er i stand til at trænge ind på det fjendtlige territorium, desto større støtte ydes der indirekte til jordstyrkerne; eventuelle mellemliggende vigtige mål er hidtil blevet overladt til det strategiske flyvevåben. I stedet kan nu de taktiske raketter sættes ind på sådanne opgaver, ikke alene får de strategiske styrker mere bevægelsesfrihed, men raketterne vil også kunne støtte de bemandede luftfartøjer ved at angribe objekter, der ville være en utaknemlig opgave at ødelægge på konventionel facon.

Uanset hvilke former en eventuel fremtidig krig vil antage, er det ganske givet, at raketter vil blive en vigtig faktor — og det dystre perspektiv er, at jo længere tid der går, desto større vil deres rolle blive.

★

B-52

»*Stratoforstress*«



Det amerikanske bombeluftfartøj B-52 „Stratoforstress", Boeing Airplane Company, der under den anden verdenskrig skabte sig et navn med bombeluftfartøjerne B-17 og B-29, begyndte allerede i året 1945 med udviklingen af en reaktionsdrevet bomber. Denne type bar betegnelsen B-47 og er den egentlige forløber for typen B-52. Som drivkraft bestemte man oprindelig fire propelturbiner af typen Whright T 35 med en ydelse på 8900 hestekræfter, da de daværende reaktionsmotorer med en maksimal reaktionskraft på 2250 kg ikke var tilstrækkelige. Endvidere var aerodynomikken for så store hastigheder ikke så vidt fremskredet som i dag. Hele udviklingen af denne type standsede derfor helt en overgang, indtil man pludselig fra den ene dag til den anden i oktober 1948 opgav at foretrække propelturbinen fremfor reaktionsmotoren. Hermed begyndte udviklingen af den nuværende B-52, ved hvilken man i vid udstrækning udnyttede de forudgående forsøg. Den første flyvning med prototypen YB-52 fandt sted den 15. april 1952.

Opbygning: Det mest iøjnefaldende ved dette bombeluftfartøj er den kendsgerning, at de amerikanske konstruktører ved planernes udformning ikke har anvendt deltaformen, men har bibeholdt den traditionelle form med en tilbagestrygning på 35°. Korda-tykkelsesforholdet er 12 % ved planroden. Mod plantippen bliver planerne imidlertid endnu tyndere. Indfaldsvinklen er temmelig stor og andrager mindst 7°. Sideforholdet bliver angivet til omkring 9. Hovedstøttebjælken ligger i planets midte og danner sammen med den ret tykke beklædning et meget drejningsstivt system. På planets bagkant er anbragt fire flaps på hver 2,85 m længde, der maksimalt kan slås ned til en vinkel på 50°. Balanceklapperne er i besiddelse af et usædvanlig stort sideforhold og er anbragt mellem flapsene og motorerne. Hver af balanceklapperne kan bevæges uafhængigt af den anden. I en plandybde af 65 % er der — nedsænket i planerne — anbragt yderligere nogen balanceklapper. Disse består af flere enkelte plader, der er fæstnet på forkanten og kan slås ud til 60°. Mellemstillinger synes ikke at være mulige. Disse klapper kan bruges såvel til forhøjelse af modstanden som til formindskelse af opdriften. De benyttes først og fremmest til pludselige bevægelser om længdeaksen og endvidere til opretning, hvis en af motorerne skulle komme ud for motorstop.

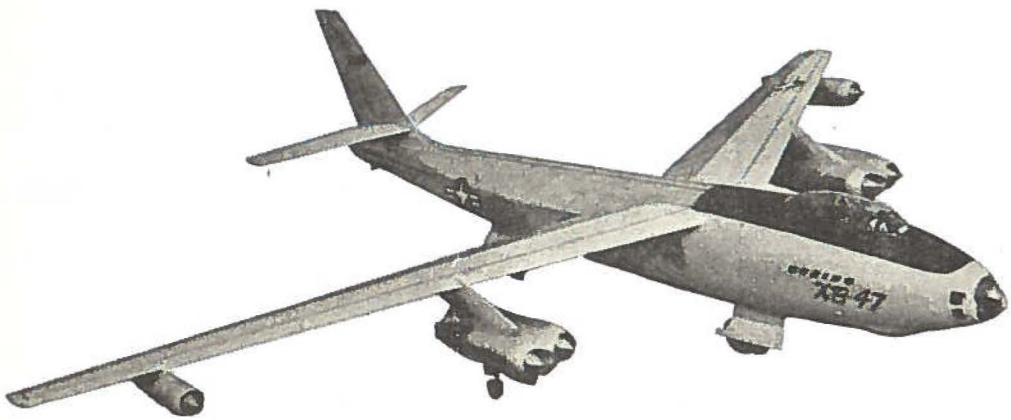
Hvad der særlig er karakteristisk for denne type, er det meget store lodrette haleror. Halefinnen og -plan har ligesom planerne kun en støttebjælke. Den lodrette finne kan mod højre drejes parallelt med højdefinnen. Højdefinnens højde andrager 9 meter. Højderoret er ophængt i en dybde af $^2/_3$ korda og kan drejes til plus 7° og minus 5°. Dette store område lader slutte, at det i nødstilfælde anvendes til trimning, i modsætning til den gængse byggemåde for overlyds-luftfartøjer.

Ved konstruktionen af kroppen valgte man — i modsætning til den ellers af Boeing benyttede runde eller ovale byggemåde — en ny tværsnitsform. Den derved indvundne plads tjente hovedsagelig til anbringelsen af omfangsrige brændstoftanke, der på grund af planernes lamonarprofil ikke kunne anbringes i disse. I forreste del af kroppen findes trykkabinen til besætningen. Det man særlig bemærker er kabinens tag, der består af en massiv ramme med indbyggede vinduer for bedre at kunne modstå de store trykforskelle. Det mellemste stykke af kroppen er af konstant tvær-

snit. De fire landingshjul-enheder med tvillinghjul bliver trukket op i kroppen. De er ophængt på to tværgående akser med en afstand af 15 m. Imellem dem ligger den næsten 9 meter lange bombeskakt. Hjulafstanden angives til 2,7 m. For yderligere sikkerhed er der anbragt små hjælpehjul i planerne i en afstand af 23,1 m fra længdeaksen, der kan slås ud under landingen, for at sikre kørselen. I ligevægtsstillingen berører de dog ikke jorden.

Motorer: 8 reaktionsmotorer fra firmaet Pratt og Whitney af typen J57P 1, hvis reaktionskraft andrager op imod 5500 kg. De i prototypen indbyggede motorer leverede hver en reaktionskraft på 4000 kg. Opstarten af motorerne sker ved den massefremstillede type ved hjælp af et indbygget startaggregat med en Continental-Turbomecaenhed. Motorerne er som ved den tdligre type B-47 to og to anbragt i gondoler under planerne. Dragerne, der bærer motorgondolerne, er endvidere rettet stærkt frem efter for at modvirke en eventuel drejning af planerne. Den første bærebjælke befinder sig i en afstand af 10,5 m, den anden 19 m fra længdeaksen. Ved vægten af de to motorer, der beløber sig til over 5 tons pr. gondol, skulle plandrejninger synes næsten udelukket. Strømningsteknisk opfylder gondolerne en lignende funktion som gænselagshegnet ved de moderne luftfartøjer.

Bevæbning: I bagenden af dette luftfartøj findes et skydetårn til flere maskinkanoner eller fjernstyrede våben. Hele forsvarssystemet synes at blive styret fra et centralt radaranlæg. I halespidsen er der installeret et radarsigtemiddel.



RADAR *i meteorologernes tjeneste*

Man har registreret storme på en afstand af indtil 275 miles.

Fra Rocky Mountain til østkysten af Amerika er travle radarstationer beskæftiget med at registrere udstrækning og styrke samt bevægelsen af områder med heftige regnskyl, hvorved meteorologerne bliver i stand til angive detaillerede og mere nøjagtige vejrforudsigelser på kort sigt, oplyser IRE-Student-Quarterly. Flyvemaskiner bruger radar for at undgå hårdt vejr, idet de gør mindre omveje og derved sikrer passagererne en mere komfortabel rejse, samtidig med at det ikke mere er nødvendigt at gøre de store omveje for at undgå uvejrsområder.

Med radar bestemmes vindens retning og hastighed i den øvrige atmosfære, nedre og øvre grænse af skylag og deres lodrette fordeling samt atmosfærens stabilitet. Selv for „regnmagerne" bliver det lettere, når man har radartjenestens oplysninger til hjælp.

Begyndelsen blev gjort under den 2. verdenskrig, og i tiden siden er der opnået talrige resultater med hensyn til at hjælpe meteorologerne til

bedre at kunen fortolke de atmosfæriske betingelser.

Et andet projekt har haft til formål at udvikle kvantitative metoder til bestemmelse af regnmængden over et område ved hjælp af radar, og radars betydning for undersøgelse af og forudsigelse af uvejr blev åbenbar efter en række observationer.

Den type radar, der almindeligvis bruges til meteorologiske observationer, har en bølgelængde af 3 til 10 cm, men udstyr for fra 0,86 til 23 cm benyttes også, afhængig af formålet med undersøgelsen, eller hvad der er til rådighed af udstyr. En sender med stor energi, en stor roterende antenne med strålingsvinkel meller 1 og 3 grader, impulslængder på 1-5 mikrosekunder, stabile sender- og modtagerneheder, en 7-12" Plan-Positions-Indicator og Range-Height-Indicator er nogle få af de ønskelige karakteristika for radarudstyr til dette brug.

Man registrerer kun amplituden af det modtagne signal, da frekvensen ikke nødvendigvis er præcis den samme som for det udsendte signal på grund af hastighedsforskelle, der bevirker Doppler-effekt.

Metoden har en begrænset rækkevidde først og fremmest på grund af det reflekterende mediums højde. Normalt udbreder radar-signalerne sig efter sigtlinien, d.v.s. stålens højde vokser med afstanden på grund af jordrundingen. Dæmpning forårsaget af nedbør påvirker også den opnåelige afstand. Voldsomme regnskyl, som kommer i vejen for strålingen, reflekterer hurtigt og absorberer det sendte signal og forhindrer derved registrering af andre storme, som kommer til at ligge i skyggen af den nærmere beliggende uvejrsaktivitet. Effektivt kan der om sommeren registreres inden for afstande på 150 miles og om vinteren inden for 90 miles, men ofte har man registreret storme op til en afstand af 275 miles med radar.

Særlig betydning venter man, at metoden vil få til hjælp ved varsling af de voldsomme tornadoer, men varslingssystemet skal være uhyre effektivt, da varslingstiden for sådanne naturkatastrofer ikke bliver mere end ca. 15 minutter.

Tolv betydende datoer fortæller historien om forsøgene på at finde „Nordvest Passagen" og på at erobre Nordpolen. De er:

1496: *John Cabot,* England, når Labrador.
1741: Danskeren *Vitus Bering,* der var i Peter den Stores tjeneste, når Beringsstrædet.
1846: *John Franklins* ekspedition fra England standses ved en katastrofe i McClintock kanalen nord for Canada, men indleder polar-udforskningens tidsalder.
1896: *Fridtjof Nansen* vender hjem til Norge efter „Fram" ekspeditionen, hvor han rejste over polarhavet i et skib indefrosset i en isflage.
1897: *S. A. André* fra Sverige gør det første — men mislykkede — forsøg på at nå Nordpolen pr. ballon.
1906: *Roald Amundsen* gennemfører den første sejlads gennem „Nordvest-Passagen" efter at have sejlet sit skib „Gjöa" fra Norge til Nome i Alaska.
1909: Den amerikanske *Robert E. Peary* når som den første Nordpolen.
1926: Den amerikanske søofficer *Richard E. Byrd* foretager den første flyvning over Nordpolen, og *Roald Amundsen* flyver over polaregnene med luftskibet „Norge" fra Spitzbergen til Alaska.
1928: *Sir Hubert Wilkins* foretager den første flyvning over polaregnene med et luftfartøj „tungere end luften".
1954: *Scandinavian Airlines System* åbner den første polar-passagerrute mellem Europa og USA's vestkyst.
1957: *Scandinavian Airlines System* indvier den første flyverute ad „genvejen ad Nordvest Passagen" fra Europa til Det fjerne Østen.

VISCOUNT ALLANBROOKE

TURN OF THE TIDE...

I fire afgørende år i Storbritanniens historie var marshal Alan Brooke premierminister Winston Churchill's nærmeste militære rådgiver. Bernhard Montgomery har kaldt ham „den største general noget land fostrede under sidste verdenskrig". Denne fremragende soldat, der nu har trukket sig tilbage, og iøvrigt i dag er Viscount Alanbrooke, har skrevet sin åbenhjertige memoirer, hvori han skildrer, naturligvis i første omgang Churchill, men også krigens personligheder som Eisenhower, MacArthur, Marshall m. fl. på ganske nært hold. Beretningen er fantastisk interessant, og dette blad vil ikke undlade, i yderst beskedent uddrag, at bringe enkelte nærbilleder af disse krigs- og efterkrigstidens så berømte mænd.

Viscount Allanbrooke

Mange store mænds navne er nedfældet i lord Alanbrooke's blade. Han er ikke i tvivl om, at den største af dem alle er Winston S. Churchill. „Jeg tillader mig at tvivle på", skriver forfatteren, „om nogen fremtidig historiker vil være i stand til at fremmane det rette billede af Churchill. Det skal tegnes, så det giver udtryk for en helt enestående karakterstyrke, storslåede evner og et overmenneskeligt geni, en intens voldsomhed, som, hvis han ikke formåede at holde den i tømme, uafladelig ville bringe vanskeligheder."

„Han er", skriver Alanbrooke, „den vanskeligste mand at arbejde sammen med, men jeg forsikrer for, at for alt i verden ville jeg ikke have undværet eet minut af de år. Han har evnen til at lugte en fare, forudse modstanderens træk, og selv slå til i det rette øjeblik. Hans mulighed til at få det bedste frem i mænd og få dem til at yde deres bedste er legendarisk.

48 timer efter Dunkirk blev generalløjtnant Brooke beordret til Frankrig for at tage kommandoen over de 150,000 tropper ,der endnu befandt sig på kontinentet, hvis opgave det var at støtte de vigende franske styrker.

Den 14. juni 1940 ringede telefonen og over den elendige interimistiske forbindelse, der var etableret mellem Le Mans og London talte jeg med general Sir John G. Dill. Han ville vide, hvad jeg foretog mig med den 52. division. Jeg gjorde rede for mine dispositioner, der gik ud på at trække den ud mod kysten, men fik til svar, at det var ikke netop hvad premierministeren ønskede. Jeg tillod mig at spørge hvad pokker han så ville have, jeg kunne svagt fornemme Dill svarede, at det vil P.M. selv snakke med mig om, og til min overraskelse havde jeg Churchill i den anden ende. Jeg havde aldrig mødt ham, endsige talt med ham. Til gengæld havde jeg hørt ikke så lidt.

Han spurgte, hvad det var jeg var i færd med og understregde, at jeg var blevet sendt til Frankrig for at franskmændene skulle føle, at vi støttede dem. Jeg argumenterede, at så kunne jeg lige så godt få en afdød til at føle noget og at den franske hærledelse var ganske ude af stand til at fatte, at vi forsøgte at gøre noget for dem. P.M. insisterede på sin opfattelse, medens jeg tillod mig at imødegå ham på en måde, det nu engang sømmer

sig over for mit lands regeringschef. Jeg påstod, det ville være at øde styrkerne uden formål. Vi fortsatte vor diskussion i en halv times tid, og han søgte at give udtryk for, at jeg skulle have fået „kolde fødder". Dette sidste gjorde mig aldeles rasende, hvad jeg afgjort ikke undlod at bemærke. Til sidst kom det ganske overraskende: „all right, jeg er enig med Dem —".

Uge efter uge stod Storbritannien alene i kampen mod tyskerne og italienerne. I 69 nætter bombede Luftwaffe ustandselig London. I Nordafrika var aksemagternes styrker talmæssigt overlegne i forholdet 5 til 1. Englands position i Middelhavet og det mellemste Østen var i alvorlig fare. En invasion på moderøerne syntes forestående. Men det var R.A.F. der frelste England. I juni 1941 gik Hitler på Rusland. Churchill kaldte Brooke til sig i november dette år.

Han ønskede, jeg skulle overtage posten som chef for Imperiets generalstab. Jeg tøvede vist noget med mit svar —. P.M. misforstod min tavshed og fortsatte, „er De bange for at vi ikke skulle kunne arbejde sammen? Indtil nu er det da gået meget godt". Jeg forsikrede ham om, at jeg ingen betænkelighed havde i den retning, trods jeg ved mig selv var ganske klar over, at det samarbejde ingenlunde ville blive nogen dans på roser. Senere, da vi havde gennemdrøftet problemerne, så han på mig med et ubeskriveligt udtryk og ønskede mig good-luck — i hans øjne anede jeg et udtryk for det kæmpemæssige ansvar han bar.

Den 7. december 1941 angreb japanerne, medens deres egen udenrigsminster forhandlede i Washington, Pearl Habor — dagen efter erklærede England Japan krig.

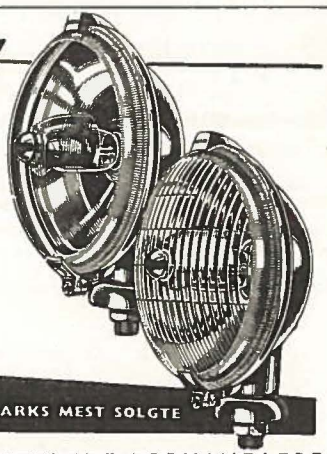
Ved et møde i London nogle dage efter kom en af deltagerne ind på et spørgsmål vedrørende USA, han benyttede de vanlige forsigtige vendinger, der i månederne før, medens USA's intervention endnu var tvivlsom, havde været den engelske politik. Churchill afbrød vedkommende med et næsten skadefro sideblik, „sådan talte vi, medens vi endnu bejlede, nu da hun er med i harem'et, kan vi tage skeen i en anden hånd".

Brooke blev ofte kritiseret af sin politiske chef. Han kunne komme med bemærkninger som: „Har De ikke bare een general i hæren, der kan vinde et slag?" Midt under et kabinetsmøde vendte han sig imod mig: „Jeg beder Dem forklare os hvordan pokker det kan gå til, at der i det mellemste Østen er 750,000 mand der hæver løn, men kommer det til kamp, kan der tilsyneladende kun stilles 100,000. Er De venlig nøjagtig at sige os, hvorledes de resterende 650,000 anvendes?" Det var ikke altid lige let at bevare humøret.

Da den amerikanske stabschef, general George Marshall, første gang traf Churchill, blev der arrangeret en middag, som efterfulgtes af en udredning om krigens gang, hvor det hovedsageligt var Churchill der talte, endelig insisterede sidstnævnte på at vise nogle tyske propagandafilm. Da kl. var 3 om morgenen og P.M. tilsyneladende endnu ikke var færdig, var Marshall's ansigt et studie værd, skriver Brooke. Han havde det ulige lettere

Exclusive i skønhed og styrke uundværlige for sikkerhed i tåge, regn og ved hurtig natkørsel. Udført i svært forchromet messing. Incl. pære pr. stk..... kr. 87,50

LUCAS



TVILLING-SÆT - DANMARKS MEST SOLGTE

FÅS MED KLART ELLER GULT GLAS HOS ALLE VELASSORTEREDE FORHANDLERE

Sir Winston i en for ham karakteristisk situation

med Roosevelt. Han fortalte mig, at der kunne gå både een måned og 6 uger imellem han så præsidenten. Hvis der var mere end 6 timer imellem P.M. tilkaldte mig, ville jeg begynde at spekulere på, om han i det hele taget var i live.

De allierede kom ud for det ene nederlag efter det andet. Rommels afrikakorps legede katten efter musen med briterne. Japanerne satte sig på Malaya og Phillipinerne. Den 15. februar 1942 kapitulerede den vigtige flådebase Singepore.

Premierminsteren mødte vanskelighederne med urokkelig ro. Han havde den mærkelige vane at forberede sine taler i sengen. Når jeg blev tilkaldt, fortsætter Brooke, fandt jeg P.M. liggende støttet til et hav af puder, han var da gerne iført sin vanvittige røde og gyldne orientalske slobrok, det sparsomme hår strittede, den kæmpemæssige og uundværlige cigar i munden, medens sengen formelig flød af papirer og dokumenter. Alene den rød-gyldne drage-kimono var det værd at gå en miles for at se. Han lignede en særlig udgave af en kinesisk mandarin...

Selv da japanerne trængte fra Hong Kong til Ny Guinea og truede Australien og fra Indokina til Singapore og Burma, mistede Churchill ikke sin optimisme, men fortsatte med at undersøge mulighederne for landgang i fransk Nordafrika, landgang i Frankrig og invasion i Norge. Hvorfor han ville invadere Norge og hvad han ville der, fandt vi aldrig ud af.

Tyske u-både hærgede voldsomt, alene i februar 1942 mistede de allierede 679,000 tons af last- og tankbåde. Japanerne besatte Java og Burma. Australien lå blottet for invasion. I april sendte præsident Rooseveelt gen. Marshall og Harry Hopkins til London.

Marshall foreslog i en lang udredning, at der allerede kommende september skulle oprettes en vestfront, hvori US-styrker skulle deltage. Imidlertid ville det for amerikanerne ikke være muligt at overføre mere end 2½ division. Mit første indtryk af gen. Marshall var godt, jeg anså ham for en hyggelig og omgængelig mand, men temmelig overbevist om sit eget værd. Dette førstehåndsindtryk var måske noget forhastet, skriver B. senere. Det var baseret på en enkelt dags samtaler, hvor Marshall udelukkende kredsede om problemet landgang i Frankrig, uden at trænge til bunds. Under hensyntagen til den øjeblikkelige situation, var hans plan om en invasion allerede i september 1942 for fantastisk.

Brooke's planer, som iøvrigt ikke blev støttet af Churchill, gik ud på at nedkæmpe tyskerne og italienerne i Nordafrika, derved skaffe adgang til Middelhavet og så invadere Italien. Før efter dette ønskede B ikke at gå over kanalen. Han gik således imod en omgående oprettelse af en vestfront, som hans allierede, ikke mindst russerne, krævede.

Kort efter havde jeg et langt møde med Marshall og forklarede vore dispositioner. Efterhånden fandt jeg ud af, at han sikkert var en god skrivebordsgeneral og et dygtigt (og nødvendigt) led mellem den militære og politiske verden, men hans strategiske evner imponerede mig bestemt ikke. Han ærgrede sig voldsomt over gen. Mac Arthur, der fra Australien forlangte tropper for at gennemføre en offensiv. Ganske det samme var det med admiral E. King i Stillehavet, der krævede styrker for at holde baserne der. For at imødegå disse to gik M. så kraftigt ind for den europæiske offensive plan. Der var imidlertid et stort „men", det viste sig, at han overhovedet ikke havde sat sig ind i forholdene. Han mente, vanskeligheden ville ligge i at gennemføre selve landingen. Jeg

måtte give ham ret, men holdt på, at denne ikke ville være noget imod de besværligheder, der ville følge efter. Vi ville på nuværende tidspunkt blive talmæssigt meget underlegne, fjenden ville kunne trække styrker til langt hurtigere end vi. Det var vanskeligt at få ham til at indse, at før Middelhavet var åbent, ville vi lide under mangel af søtransport.

I maj og juni 1942 blev der sænket over 1½ million tons allieret tonnage. Rusland lagde deres pres på Churchill og Roosevelt for hjælp. Molotov(?) fløj til London for at gennemtvinge den „anden front". I Nordafrika havde den 8. armé Rommel i hælene. Den 17. juni fløj Churchill og Brooke til Washington.

To episoder dukker op i min erindring som typiske for Winston. Vi var på vej til motorbåden, der skulle sejle os ud til flyvebåden. Han var iført en overtræksdragt med lynlås, sko ligeledes med lynlås, en sort Homburg på sned og sin guldknappede malakkastok i hånden. Pludselig begyndte han at nynne: „We are here because we're here, because we're here o.s.v. Han kunne næsten ikke have fundet på noget mere passende. Det var på det tidspunkt ikke nogen ren spas at flyve over Atlanterhavet, vi havde lov til at tvivle på, om vi overhovedet nåede frem. Da vi nåede luftfartøjet hidkaldte han stewarden: „Der skal ske et eller andet mærkeligt med uret, medens vi er på vej, men min mave er mit ur og jeg spiser hver fjerde time". Da jeg måtte deltage i alle disse måltider og det hele skulle skylles ned med champagne og cognac, blev det efterhånden lidt af en prøvelse.

I Washington blev de amerikanske værnchefer, gen. Marshall, Army, adm. King, navy og gen. Arnold, army airforce, underrettet om de kriser, man stod over for og hvilke modtræk der var planlagt.

Mødet med præsident Roosevelt var een oplevelse. C. og jeg sad i samtale med ham, da Marshall kom ind med meddelelsen om Tobruks fald. Jeg husker ikke præsidentens ord, men vi blev begge dybt grebet af den sympati og varme, der lå bag.

Marshall's samarbejde med Roosevelt var ideelt. Præsidentens militære indsigt var kun ringe, en omstændighed han var fuldt ud på det rene med, hvorfor han i høj grad støttede sig på sine rådgivere. Min stilling var noget anderledes. Winston var ikke et sekund i tvivl om, at han havde arvet sin forfaders, den berømte Marlborough's militære geni. Han planer varierede fra de mest brillante til de vildeste og farligste ideer. Alene det at få ham fra disse sidste, var anstrengelser, man ikke gør sig begreb om, og helt lykkedes det aldrig, for han vendte ustandselig tilbage til dem.

Ved hjemkomsten til London var udsigterne alt andet end lyse. Det gik stadig ilde for de britiske våben i Afrika. Hele Ægypten var truet og vi havde evakueret Aleandria. Tyskerne var brudt igennem de russiske linier og nærmede sig Stalingrad. I august finder vi Churchill og Brooke i Teheran sammen med gen. Wawell, hvorfra et russisk luftfartøj befordrede dem til Moskva.

Vi mødte Stalin i Kreml. Hans listighed og nærmest forslagne dygtighed forbavsede mig. Det varede ikke længe, før diskussionen kun drejede sig om vor modvilje mod at oprette en vestfront på indeværende tidspunkt. Jeg følte dengang, at vor politik over for russerne havde været forkert fra starten —. Vi havde bukket og skrabet for dem — vi havde anspændt vort i forvejen hårdt belastede produktionsapparat til det yderste, uden

Den anden verdenkrigs amerikanske stabschef, general George Marshall

på noget tidspunkt at stille blot et spørgsmål om deres egen ydeevne, muligheder og dispositioner. Om mødet i Moskva skriver Brooke videre: „Enhver detaille står tydeligt i min hukommelse. Vi påpegede, at i stedet for invasion i Europa nu, ville vi snarest foretage en operation i Nordafrika. Straks begyndte Stalin at øse op: „Hvornår begynder I at kæmpe? Er det meningen, vi skal gøre det hele og bære alle byrderne? I vil måske ikke? Er det hele blot dårlige undskyldninger? Nu slog den engelske premierminister i bordet, han sendte Stalin et blik, der ville have fået selve Djævelen til at fryse. Han holdt een af sine oratorisk vidunderlige, spontane og bidende taler. Jeg tør antyde, at den russiske politik fik læst og påskrevet. Stalin bed i sin pibe, stoppede tolken og sagde igennem sin egen: „Jeg forstår ikke, hvad De siger, men ved Gud (Lenin?) jeg kan lide Deres temperament. Ved den lejlighed blev Stalin klar over, hvem han havde med at gøre og det kom ikke til flere ubeherskede angreb.

Ved et af de sidste møder P.M. havde med Stalin, inviterede denne Churchill alene ind på sit kontor. De to mænd tilbragte 6 timer sammen. P.M. spurgte rent ud, hvorfor Rusland havde spillet falsk spil, først diskuteret politik med England, for derefter at svinge over og alliere sig med Ribbentrop. Stalin svarede, at han havde troet, at England kun havde bluffet. Han vidste, vi dengang kun var i stand til at stille 2 divisioner straks ved mobilisering, og han havde været sikker på, at vi havde været vidende om, hvor ringe den franske hær var. Han havde bestemt ikke tænkt sig, at vi på dette grundlag ville gå i krig. På den anden side, forklarede han videre,, vidste han det var Hitlers kongstanke at gå i krig mod kommunismen, og hans land var på det tidspunkt ikke rede til at imødegå et tysk angreb, men måtte og skulle vinde tid, hvilket han gjorde ved at angribe Polen sammen med Tyskland. Dette er velsagtens den mest åbenhjertige forklaring Stalin nogensinde er fremkommet med. Den russiske selvhersker spurgte nu til gengæld, hvorfor R.A.F. havde bombet Molotov, medens denne var i Berlin. Churchill kunne kun svare, at i en krig måtte den slags hensyn negliseres. Den russiske diktator fortalte videre, at Molotov havde siddet i et møde med udenrigminister Rippentrop, der var i færd med at forklare sin gæst, at det britiske imperiums saga var ude og at tiden nu var inde til en deling af verdensriget. I det samme hylede sirenerne og den tyske udenrigsminister foreslog at forsætte drøftelserne i beskyttelsesrum. Vel anbragt her tog Ribbentrop tråden op og understregede, at England kunne lades ude af betragtning. Molotov afbrød ham med spørgsmålet „Hvorfor er vi så her nu-" Dette ordspil havde moret Stalin meget, og han betroede Churchill, at hans Molotov havde en udpræget humoristisk sans. Personlig har jeg haft vanskeligt ved at indse dette.

Kort efter premierministerens hjemkomst indledte Rommel sin store offensiv og Churchill og Brooke konfererede med Eisenhower og Mark Clark om en allieret invasion i Nordafrika.

Visse farer va r forbundet med den nordafrikanske ekspedition, men den rigtige mand fik overdraget kommandoen. Eisenhower var ganske vist uden krigserfaring, men iøvrigt havde han de rette kvalifikationer, velbegavet, uselviskhed og en enestående evne til at få en stab af forskellige nationer til at samarbejde. „Vi går til værks", skrev han senere, „som om stabens medlemmer alle tilhører een nation."

Tyskerne var nu nær Stalingrad. Gen. B. Montgomery og R.A.F. angreb Rommels styrker på det kraftigste, og den 6. november var det berømmelige tyske afrikakorps endelig på retræte.

Churchill glædede sig overmåde. Kl. 16,30 sendte han bud efter mig og foreslog, vi skulle ringe med landets kirkeklokker. Jeg gik ind for at vente lidt endnu. Ved 11-tiden om aftenen blev jeg igen tilkaldt. Premierministeren var optaget af at sende i snesevis af meddelelser til Roosevelt, Stalin og dominions regeringschefer. Han var i strålende humør.

Den 8. november 1942 landede amerikanske og engelske styrker i fransk nordafrika. General Patton angreb Casablanca. Det lykkedes Eisenhower at komme til en ordning med den franske admiral Darlan. Den 19. november iværksatte russerne modangreb på deres front og indesluttede von Paulus armeer ved Stalingrad. I Stillehavete satte de amerikanske styrker sig på Guadalcanal.

Churchill triumferede: „Dette er begyndelsen til enden.

23. november: Operationerne i Tunis går ikke så godt som ønskeligt. Monty's forfølgelse af Rommel forsinkes på grund af dårligt vejr. Det giver fiam tid til at reorganisere sig.

24. november: Lang rapport fra Eisenhower. Men er stadig bekymret over det ringe fremskridt Tunis. Det er som om Eisenhower ikke går hurtigt nok til værks. Tyskerne får for megen tid. Tidspunktet er inde nu, hvor lynhurtig aktion vil give de store resultateer. E. fordyber sig for meget situationens politiske perspektiver. Måske er han strategisk i vildrede. Jeg har ærlig talt ikke overdreven tillid til hans evne til at magte den militære situation, hvilket i nogen grad indgyder mig ængstelse. Han havde glimrende hjælp i sin stabschef gen. Bedell Smith, der havde væsentlig mere flair for militære operationer end sin foresatte. Dog er der ingen tvivl om, at han er en strålende øverstkommanderende i kraft af sin personlighed.

I januar 1943 mødtes Roosevelt og Churcill med stabschefer i Casablanca.

Vi ønskede mere intensitet i felttoget i Afrika. Det var klart, at en enhedskommando, omfattende 1. og 8. armé, de amerikanske og franske styrker, var nødvendig. Vi anså det for rimeligt at lade en amerikaner få kommandoen, men som sagt havde vi vore betænkeligheder med hensyn til Eisenhowers taktiske og strategiske evner. Problemet blev løst ved at hente gen. Alexander fra det nellemste Østen og gøre ham til næstkommanderende. Derved belv E. løftet op i en atmosfære om supreme commander, hvor han i langt videre udstrækning kunne tage sig af de politiske og interallierede problemer, medens Alexander ville blive den drivende kraft bag den militære udvikling.

Efter lange diskussioner enedes man om en plan. U-bådsblokaden skulle brydes — aksestyrkerne i Afrika tilintetgøres, hvorefter Sicilien skulle invaderes. Tyskerne skulle nu trækkes ud af busken ved uafladelige angreb på hjemlandet af R.A.F. om dagen og US-Army-Airforce om natten. Marshall ønskede landgang på den franske kanalkyst 1943. De engelske mødedeltagere, med undtagelse af Churchill, mente ikke dette muligt før 1944. Mødet sluttede den 24. januar og turen gik videre til Cairo.

Da vi ankom til ambassaden og havde hilst på Miles Lampson (den engelske ambassadør), spurgte Winston mig, om vi ikke skulle have nogen morgenmad. Jeg mente, vi skulle gøre os lidt i stand først, men C. insisterede og spurgte mrs. Lampson, om hun havde noget klar. Hun tilbød os te, hvilket tilsyneladende ikke faldt i særlig god jord. C. bad om et glas hvidvin og nød det med stort velbehag og sagde samtidig til den noget bestyrtede frue: „Ved De, jeg har allerede fået to whiskysjusser og to cigarer til morgen". Klokken var på det tidspunkt, da vi sad ved bordet, 7,30.

Churchill og Brooke fløj til Ankara, hvor de forsøgte at få den tyrkiske regering til at gå med i krigen. Derfra videre til Tripoli, hvor de besøgte Montgomery og hans berømmelige ottende arme.

Da jeg sammen med Winston så den 51. division marchere forbi og hørte den klagende sækkepibemusk, følte jeg en klump i halsen, og kunne ikke forhindre øjnene i at blive våde. Jeg skævede til premierministeren, og det var tydeligt, at han var endnu mere bevæget. Disse stærke følelser må ses på baggrund af de utrolige vanskeligheder, der nu lå bag os, hvor alt gik skævt og ikke den mindste stråle af håb syntes at trænge igennem. Men aldrig havde Winston, selv i de mørkeste dage, tvivlet på den endelige sejr.

Alle tiders soldaterskikkelse, den femstjernede general Douglas Mac Arthur

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

TOPSØE-JENSEN & SCHRØDER

Civilingeniører, entreprenører

ØSTBANEGADE 1 CENTRAL 9141

KØBENHAVNS
SADELMAGERI & LÆDERINDUSTRI

Ravnsborggade 8 . København

Vald. Hinrichsen & Schrøder

Haderslev

AUTOMOBILER - RESERVEDELE

Chloride

BATTERIER

til ethvert formål

CHLORIDE
AKKUMULATORFABRIKKEN A/S

Mynstersvej 6 . København V
Telefon Hilda 2288

AKTIESELSKABET

LYFA

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

★

- Lyfa fabrikerer også moderne belysninger til brug i hjemmende. Spørg efter Lyfa-belysninger hos Deres installatør.

I maj var der atter møde i Washington og senere på måneden tog vi til Algier før at mødes med Eisenhower og Alexander.

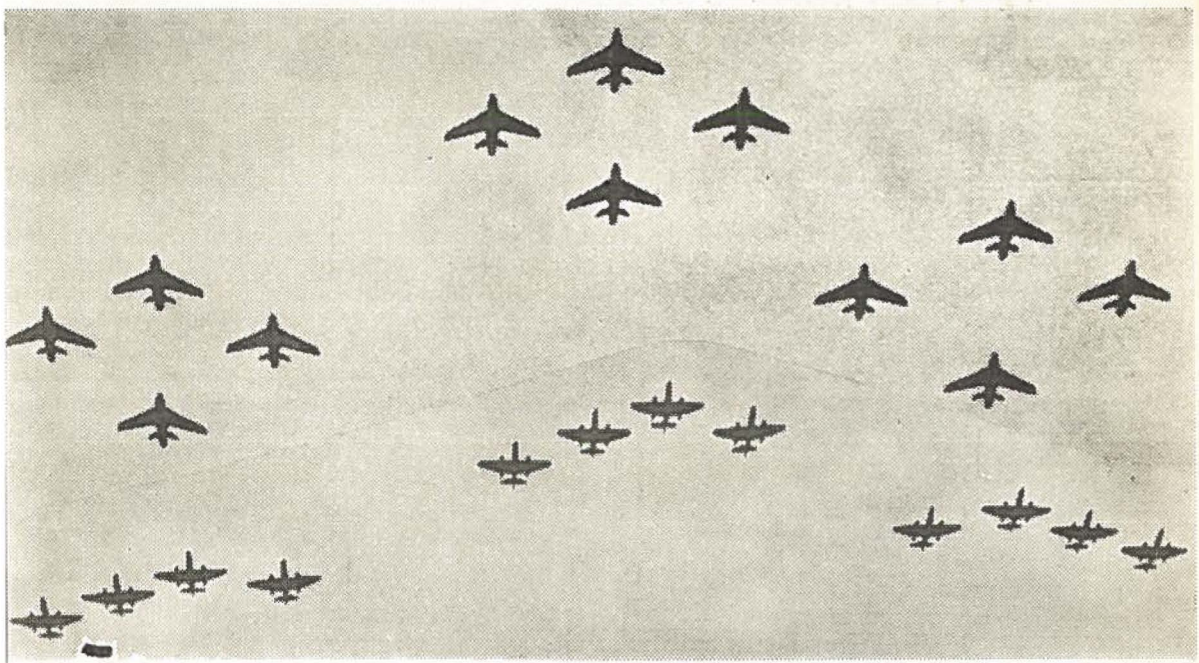
Churchill havde sit mas med at få de øvrige overbevist om hvad det ville betyde, hvis Italien blev sat ud af spillet. Jeg var sikker på, at gen. Marshall ikke forstod betydningen. Ved en senere middag var alle i opstemt humør. Winston var ykkelig over, at han havde talt til soldaterne fra uinerne af Karthagos amphieteater. „Jeg taler erfra, hvor luften for århundreder siden genlød af de uskyldige kristnes skrig, medens de blev sønlerrevet af løver — men nu — jeg er ingen løve, nen ej heller uskyldig."

Jeg har siden krigen undret mig over, hvor nange ting der ville have artet sig anderledes, vis jeg havde haft gen. MacArthur til at arbejde ammen med i stedet for gen. Marshall. For hver gang jeg talte med MacArthur, og efterhånden som jeg så, hvad det lykkedes ham at udrette, er der ikke to meninger om, at han var een af den sidste krigs største generaler. Han havde så afgjort en langt større militær indsigt og dristighed end Marshall. Hans sidste bedrifter viste også dette med al ønskelig tydelighed. I Korea turde man blot ikke følge ham, måske havde den frie verdens tilværelse været en anden i dag, hvis det var sket som han ønskede.

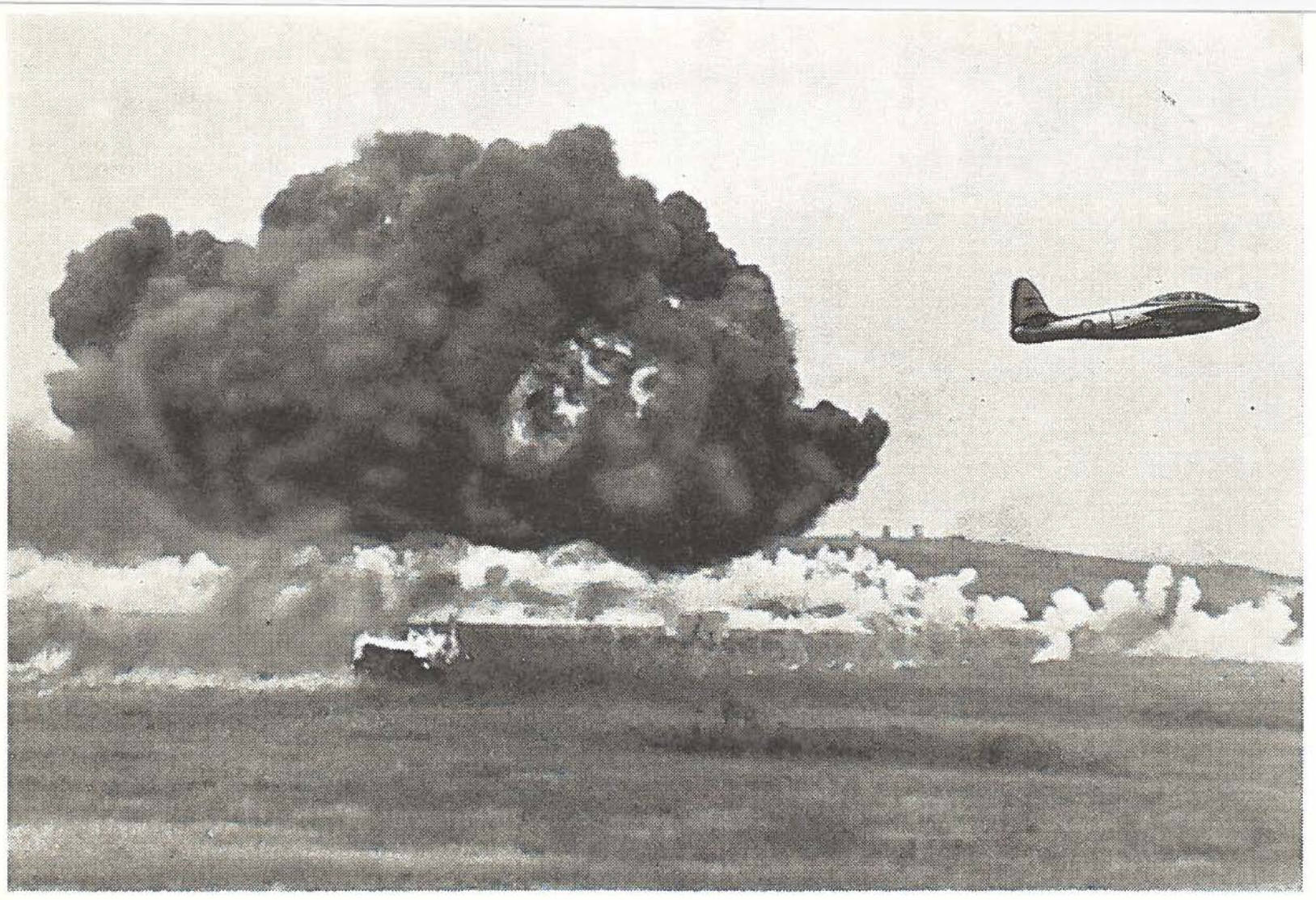
Når jeg ser tilbage på disse år i snævert samarbejde med Winston Churchill, den største lederskikkelse i moderne tider, vil jeg altid i min erindring bevare en dyb beundring for hans storslåede geni, enorme energi, hans stædige beslutsomhed, hans udholdenhed over for skuffelser, hans personlige vitalitet — hans evne til at indgyde inspirerende respekt og loyalitet hos den, der oplevede den lykke at stå ham nær...

Arnold Busck; kr. 31,00

NYT *fra flyvestationerne...*



Jægersprisopvisningens strålende afslutning



3 - 2 - 1 - 0 - bombs away . . .

'ÆGERSPRIS.

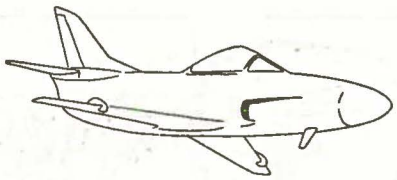
Det var en fornøjelse og oplevelse at overvære 'lyvevåbnets opvisning i Jægerspris torsdag den 8. ıugust. Ligeledes var det en glæde at læse pres- ens kommentarer. Langt de fleste var ovenud venlige, måske endog overraskede over flyvevåb- nets styrke og ydeevne. Der var masser af lovord il vore piloter, vi har altid vist de er dygtige, nen nu ved pressens referater fik hele befolknin- gen det at vide. Det er rigtigt, at en del af materi- ellet er forældet, ikke desto mindre udnyttes det på en måde, der vinder respekt i de øvrige NATO- ande.

Dette er ikke stedet til at gennemgå selve opvis- ningen, meget af vort personel overværede den, de, der ikke var så heldige, havde rig lejlighed til at få et indtryk af den gennem aviserne.

Måske er det værd at opholde sig ved den om- tændighed, at opvisningen overhovedet blev ar- rangeret. Der er ikke tvivl om, at det er vældig klogt af flyvertaktisk kommando at skabe en lig- nende opvisning som en årlig tilbagevendende be- givenhed. Hvorfor i alverden skulle der ikke være brug for public relation, når det drejer sig om for- svaret, hvorfor skulle skatteyderne, inden for rime- lig og sikkerhedsmæssig grænse ikke have lejlighed til at se, hvorledes deres penge anvendes, til at se hvilken høj standard både værn og personel, trods relativ små midler, i virkeligheden indtager. Det kan slet ikke understreges kraftigt nok, det er simpelthen en nødvendighed for at skabe inter- esse og velvilje for det arbejde der udføres.

Det skal lige nævnes, at enkelte blade, selv om de ofrede rigelig plads på begivenheden, hoved- sagelig opholdt sig ved, at tilkørselsforholdene ikke var som de skulle være, at Århus by blev opskræmt af en bombe, at et dådyr havde forvil- det sig ind på øvelsesterrainet, men herregud, vi kender de gamle toner, og de skal ikke slå humø- ret ned, de bliver ganske enkelt nødt til at forny sig, hvis det skal gøre indtryk.

I dagene efter talte redaktionen med en del mennesker, der på en eller anden måde har forbin- delse med vort værn, og den almindelige kom- mentar var: „Det var pokkers godt". — En fjer i hatten til FTK.



Atter har vi god grund til at ønske flyvevåbnets hef til lykke, idet generalen er blevet benådet ıed Storkorset af den britiske Victoria Orden.

*

En god ven af dette blad, direktør Chr. Thielst, yldte 80 år den 31. august. Direktør Thielst har mange år repræsenteret de Havilland her i landet g hans indsats for dansk sportsflyvning er almin- elig kendt.

Først som 52-årig tog Chr. Thielst sit certifikat g endnu for ganske få år siden var direktøren finde ved pinden.

Da redaktionen i sin tid forelagde dir. Thielst lanerne for bladet, mødte vi en velgørende støtte g hjælpsomhed, der ingenlunde har fortaget sig de godt to år, vort blad har eksisteret.

Dette blad vil således sige både oprigtig tak og jertelig til lykke.

Den 16. juli blev chefen for FSN Værløse, oberst S. E. Grønbech, 50 år.

*

Oberst E. Giørtz-Behrens fyldte 46 år den 17. juli.

*

Oberstløjtnant H. P. M. Hansen, vistnok bedst kendt under navnet flyveren Michael Hansen, fra- træder den 1. november sin stilling som leder af flyverstabens operationsafdeling og overtager job- bet som chef for FSN Vedbæk.

*

Oberstløjtnant V. Holm overtager i stedet po- sten som chef for O-afdelingen.

*

Oberstløjtnant E. L. Rostrup fra træningskom- mandoen bliver medio november chef for math- skolen.

Wright, Thomsen & Kier

Civilingeniører, entreprenører

TRONDHJEMSPLADS 3 . CENT. 16535

TAGE OLSEN A/S

Civilingeniør M. A. ING.F.

Præcisions- måleinstrumenter fra førende amerikanske og tyske fabrikker

Vesterbrogade 6 D . Telefon Palæ 1343

L. V. ERIKSEN A/S

ISENKRAM - VÆRKTØJ - BESLAG

Nørrebrogade 55 . Luna 2550

København N.

Jul. Jacobsen AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

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

P. J. Schmidt

VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 41226

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22 Ballerup

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

Den 3. juli blev kaptajnløjtnant E. Thor Larsen kaptajn — til lykke.

*

Ved jordforsvaret er flyverløjtnanterne T. L. Overgaard og P. T. Raae blevet kaptajnløjtnanter — endnu et skridt på vejen.

*

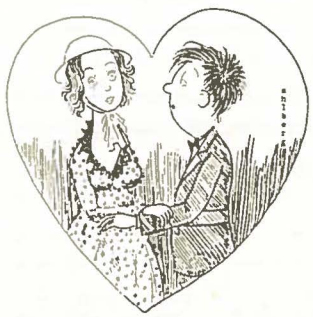
KL Folmer Nielsen er afgået fra flyverstaben sammen med flyverløjtnanterne N. T. O. Rasmussen (populært kaldet NATO) og J. Tvermose. Den sidste kæmpede på engelsk side under sidste krig.

Lærerne ved flyvevåbnets officersskole er udpeget således: oberst T. A. Poulsen, retslære — OBL E. von Holck våbenteknik — KN E. J. Harder, flyvestationsforsvar — KN E. H. Krum-Hansen, luftkrigshistorie — KN J. P. H. Petersen, lufttaktik — KN C. F. Lous, navigation — KN J. Termøhlen, pædagogik og psykologi.

*

Oberstløjtnant fra flyverstaben A. K. Hovgaard er ansat til rådighed for træningskommandoen, nedens oberstløjtnant J. Brodersen fra Skrydstrup afgår til flyverstaben. Kaptajn G. F. L. Hemicke afløser kaptajn F. Birkelund ved FTK. Også kaptajnløjtnant P. Schrøter ansættes ved denne stab sammen med kaptajnløjtnanterne P. D. Jørgensen og H-J. Bisp.

Kaptajn Steen Glarborg har afviklet sin tjeneste som adjudant hos Hans Majestæt Kongen og er afløst af kaptajn Flemming Koch.



For ikke så længe siden blev frk. Gerda Friis Hansen gift med flyverløjtnant I John Mottlau. Vielsen foregik i Søllerød kirke.

*

Frk. Bente Borg Holm har indgået ægteskab med FL Mogens A. Hansen.

Er det afgørende våben — EN IDE?

Af dr. *S. DOUGLAS CORNELL,* direktør for videnskabernes selskab, Washington D.C.

Jeg har tilbragt ti år med at udvikle nye videnskabelige våben, først som officer i De forenede Staters flåde, senere som rådgiver i videnskabelig krigsførelse i forsvarsministeriet. Som direktør for Amerikas førende videnskabelige organisation kan jeg fortsat iagttage de fantastiske videnskabelige fremskridt, som betinger vor militære styrke.

Jeg har set de moderne våbens enorme kraft. Jeg har en del kendskab til sådanne ting som sammenføjninger af atom-granater med fjernstyrede robotter. Jeg er taknemmelig for, at jeg har haft del i udviklingen af denne kraft, for hvis vi ikke havde den, ville den frie verden ikke længere eksistere. Lad der ikke herske nogen misforståelse om denne sag.

Men videnskabsmanden har mulighed for klarere end de fleste at se de forfærdende konsekvenser af den nuværende udvikling af verdensbegivenhederne.

Bag vor gamle diplomatiske tænkning lå altid den mulighed at afgøre sagen med magt som en sidste udvej. I dag er situationen blevet fundamentalt forandret. Videnskaben har skabt våben, som er afgørende i den uhyggelige forstand, at begge de to magtcentre i verden nu kan ødelægge så mange mennesker og så megen ejendom, at liv på den måde, vi kender til det, vil være umuligt. På grund af den magt kan militær styrke, ligegyldig hvor vigtig dens præventive virkning er, ikke længere være det sidst afgørende ord i verdensspørgsmål.

Våben og industriel styrke og diplomati vil i sig

selv ikke sikre fremtiden. Som admiral Radford har sagt det, kan vor militære styrke ikke gøre mere end købe os tid, så vi imens kan gøre det virkelige arbejde.

En tidligere kommunist sagde til mig: „Den kommunistiske verden frygter ikke brintbomben; det eneste, den kommunistiske verden frygter, er Vestens ideologiske enhed".

Amerika har vist mange gange, at det kan forenes med andre nationer, når det er stillet over for en akut militær krise, som truer vitale interesser. Truslen er materiel, og svaret kan gives med materiel magt og fysiske ofre.

Men den virkelige opgave i dag er at forene verden. Vi kan svare kugle med kugle, bombe med bombe, men nu må vi besvare idé med idé.

Vi udvikler våben stærke nok til at ødelægge verden, men ikke ideer praktiske nok til at forene verden. Vore opfindelser overvinder tid og rum. Vore ideer magter ikke at overvinde falske ideologier. Vi lever i en tidsalder, hvor robotter rammer deres mål, men hvor mennesket er faret vild. I dag ser det ud, som om alt kan styres undtagen mennesket selv. Er det muligt, at vi med alt vort geni er holdt op at tænke?

Bedrager vi os selv, i vor anstrengelse for at frembringe nye våben at sikre os med, ved at overse det afgørende våben — den idé, som kan genskabe mennesker og forene dem for at genskabe verden?

Hvad der i sit væsen er en ideologisk kamp, kan kun vindes ved en højere ideologi. For at bringe den ideologi til vort eget folk i stor målestok og til andre folk overalt behøver vi en effektiv ideologisk styrke, trænet og mobiliseret.

Vor ideologi og tro må styrkes. Den skal være disciplineret, voksende og overordentlig effektiv. I dens enhed og forpligtelse vil så vor styrke ligge. Den besvarer racebitterhed og moralsk råddenskab i Amerika, skal smede en kæmpende overbevisning og enhed i Europa, nedbryde skrankerne for internationalt samarbejde i Asien og være kommunismen overlegen verden over.

De mennesker, der går ind herfor, har en træning, som alle kan have, men som få har; den opofrende tjeneste, de yder verdens folk, giver få magen til. Det er en tjeneste, som er selve hjerteblodet i vor kamp for at styrke vort eget folk, for at vinde de uforpligtende nationer og for at tvinge materialismens fremmarch tilbage alle vegne.

Ved de asiatiske nationer konference for nylig så jeg, hvor effektiv denne styrke er i funktion. Jeg så splittede nationer i Asien, hvis enhed er livsvigtig for verdens fremtid, opgive deres mistro og begynde at forenes. Japanske, koreanske og filippinske ledere bad om tilgivelse for det forkerte, de havde gjort, og den bitterhed, de havde næret mod hinanden.

Formanden for det filippinske senats forsvarskomite erklærede, at han havde fundet nøglen til sit folks sikkerhed mod infiltration. Den højeste rådgiver til den japanske regering bekræftede, at han havde set en højere ideologi i funktion, som kunne vinde selv den kommunistiske verden. En kinesisk statsmand fastslog, at det, som man ikke havde opnået gennem ti års diplomatiske anstrengelser efter krigen, var blevet til virkelighed ved denne konference.

Facts er videnskabsmandens drivkraft. Disse fakta overbeviser mig om, at en moralsk oprustning er atomtidens ideologi. De tvinger os til at handle.

Der er tre muligheder foran os: Materialistisk verdensdiktatur, atomisk verdensødelæggelse eller verdensrenæssance. Vil vi overleve, må vi vælge en renæssance.

Det er det afgørende våben.

ÅBENT SVAR.

Foranlediget af forskellige ildevarslende rapporter, vi har modtaget fra kontrol- og varslingstjenesten, skal jeg på flyverfaktisk kommandos vegne ikke undlade at meddele, at vi nu definitivt er ophørt med at tillægge varsler nogen betydning.

O. Potte.

„Flyvevåbnets" klagesang ved abonnementsindbetalingen . . .

„I al ærbødighed
thi vi bør holde fred,
nu send mig kroner ti,
den linie var der skæmt i . . ."

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

SEPTEMBER 1957

CARL ZEISS

ZEISS

—det verdenskendte fabrikat for

kontrolmikroskoper, målemikroskoper, værktøjsmikroskoper, teknoskoper, kikkerter, finmålingsværktøj, spektrofotometre, kolorimetre, lupper, specialkameraer, flyverkameraer, kortudmålingsinstrumenter, medicinske instrumenter, oftalmologiske instrumenter, geodætiske instrumenter.

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

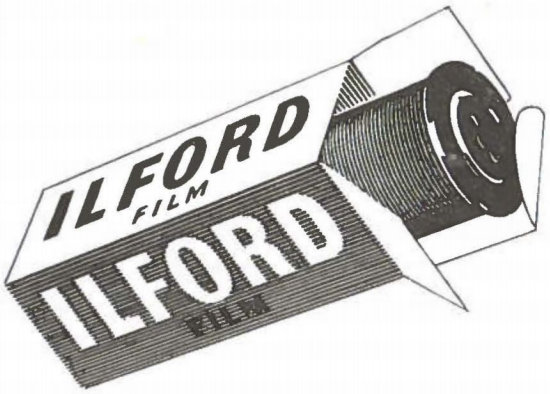
Vort værksted påtager sig alle reparationer og specialopgaver

Leverandør til flyvevåbnet

Brock & Michelsen

Specialfirma for optiske instrumenter siden 1905

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



— FILMEN
DE PROFESSIONELLE
FORETRÆKKER

FLYVEVÅBNET

SEPTEMBER 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— New look
— Administration
— Luftinvasion
— Mau-Mau
— Lufttankning
— Slagmarkens chock
— 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. Tlf. 98 18 79.
Giro 98 025.

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Militarisme er i grunden et væmmeligt ord, eller det er alle fald blevet gjort til det. Visse kredse undser sig ikke for at hefte det på hver eneste person i uniform. Militarisme i sin egentlige forstand er identisk med militærherredømme, altså en agressiv og hårdhændet politik. Mon der er nogen fornuftig person, der vil anklage soldater i dette land, der flyder af mælk, honning, velfærd og statsindgreb, for at omgås med planer om militær ekspansionspolitik. Danske professionelle soldater vil sikkert gerne have sig frabedt denne betegnelse, for ikke at tale om de unge mennesker, der aftjener deres værnepligt og dermed adlyder rigets grundlov.

Fra Sparta til vore dage kender vi militarismen i dens uhyggeligste form. I forhold til samfundet var og er militæret det primære, om nødigt ændres samfundsforholdene af hensyn til de militære krav og dermed de politiske mål. Der tages intet hensyn til den enkelte, alle må tilpasse sig forholdene på godt og ondt. Valgsprog som: „Lad dem hade, når de blot frygter" gælder i dag i de kommunistiske lydstater som i Djengis Khans dage.

Det sovjetrussiske samfund af i dag er i høj grad en militærstat, blot kan det være vanskeligt at se, hvad der kommer i første række, partiet eller de væbnede styrker, eller om disse to er identiske. Militæret eller partiet ligger som et mangearmet uhyre over det russiske folk, kvæler alt og alle, der ikke passer i dets kram. Midlerne er komplet ligegyldige, hensigten og målet helliger alt, det er simpelthen mord og vold en gros. Og målets uhyggelige perspektiv er at svinebinde den frie verden, som det arme russiske folk er blevet det. Den kommunistiske appetit har ingen grænser hvad angår erobringer og udbredelsen af den os så forhadte lære. Kun eet eneste kan standse dem, en militærmagt; en militærmagt stærkere end deres egen. Det koster økonomiske ofre, javel, men lad os dog ransage vor samvittighed, hvad er disse ofre ved siden af et Ungarns skæbne. Det er snart et år siden Ungarn led sit blodige endeligt, en hel verden lukkede deres øren for et lille lands nødskrig, og, lad det være sagt i en god stund, Ungarn er et skoleksempel på *vor* skæbne, hvis vi ikke står fast på vor ret til at leve som frie mennesker i en fri verden.

Hvorfor kan der så i dette land overhovedet tales om militarisme? Det at væbne sig mod en modstander og forsvare det, vi i skolerne lærer skal være os helligt, er det da militarisme? At vi som en konsekvens af historiens lære og de aktuelle begivenheder har tilsluttet os en forsvarspagt, er det da militarisme? Der er et gammelt romersk ordsprog der siger: „Hvis du vil freden, så vær forberedt på krigen". Når vi blot ønsker at forsvare: frihed til at tro og tale, stor hensyntagen til individet, en relativt smidig samfundsstruktur, der lægger vægt på evner og præstation, og idealer centrerende omkring det fredfyldte, det medmenneskelige, det alment humanistiske — kan vi vel næppe tillægges militaristiske tendenser, selv af den mest forsagte.

Hvorfor så denne evindelige talen om militarisme i Danmark, det er i virkeligheden så tåbeligt at man kunne nægte at tro, at bevæggrundene er ærlige. Hvis det virkelig er sådan, at vor stillingtagen til de omtalte værdier skal gøres til genstand for politiske studehandeler, så er det et spørgsmål om samfundet i den form overhovedet er værd at forsvare. *M. C. B.*

ROYAL NAVY's »New Look«

„Musik" over hovedtelefonerne under landing er en af de nye behageligheder, der glæder Sea-Hawk-piloterne i Royal Navy.

Når piloten lander på en af den engelske flådes hangarskibe, liner han sit fartøj op ved hjælp af spejle og modtager sin airspeed-informationer fra et lavfrekvenset radiobølgeområde, idet der transmitteres varierende toner. Piloterne tager af fra hangarskibet ved hjælp af et damp-katapult, der virker efter det samme cylindersystem, der blev prøvet på tog for mere end 100 år siden. Hangarskibet er indrettet med det nye vinkeldæk, der tillader luftfartøjerne at starte og lande ganske uden hindringer.

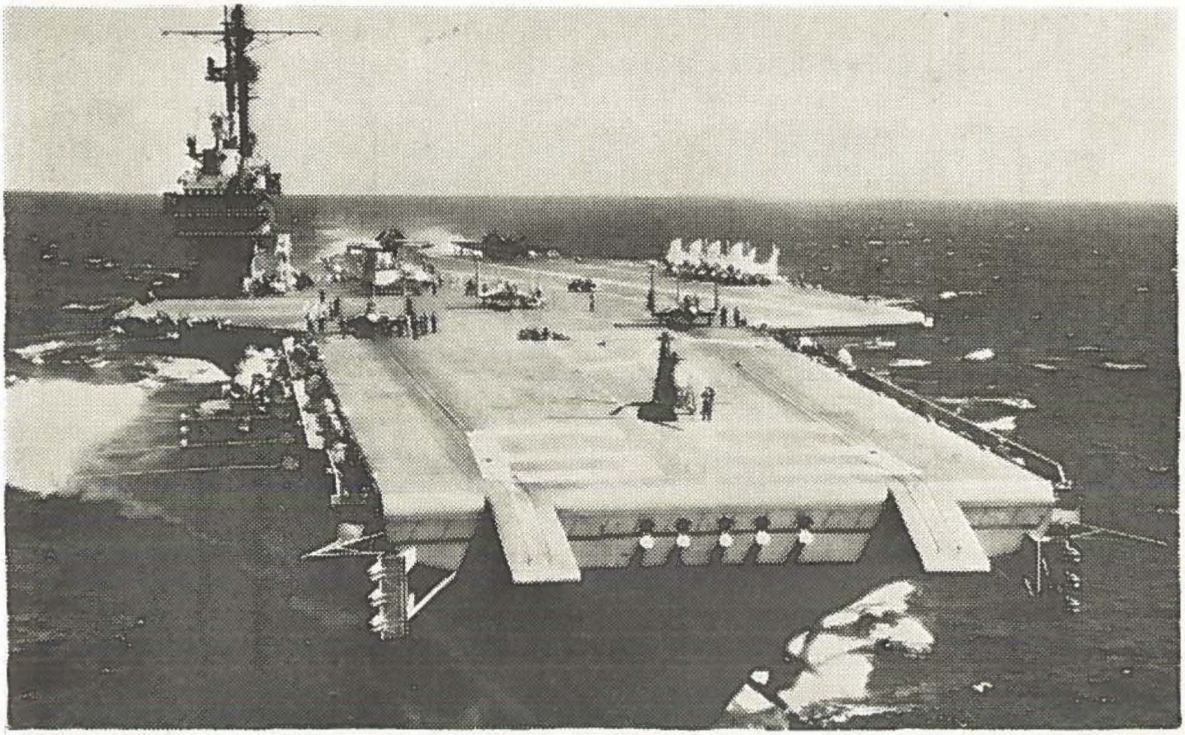
Disse fire nye, moderne hjælpemidler, vinkeldækket — dampkatapulten — spejllandingen og audio air speed-indikatoren er alle engelske fortjenester. Takket være dem er det lykkedes Royal Navy at nedsætte uheldene til $^1/_5$ af tidligere, samt yderligere forøge antallet af take-offs ganske væsentlig.

De første af disse forsøg skete tidligt i 1953 og afprøvedes af en Sea Hawk fra den berømte eskadrille 806 (ace of diamonds). Luftfartøjet, der blev ført af Lt. Commander P. C. Childton, landede på det amerikanske hangarskib „Antietam". Det var den første britiske touch down p et vinkeldæk.

Den første Sea Hawk eskadrille blev indskib i januar 1954 på H. M. S. „Eagle". Siden har luf fartøjet været i konstant tjeneste som flåde fighter i første linie. Sea Hawk, der er et af je alderens mest succesrige fartøjer, er et Hawk produkt. Hawker har som bekendt stået bag e række berømte fly. Bl. a. Sea Fury, en af de sidste krigs flådejagere, Hurricane, der indlag sig berømmelse under slaget om England og Hu ter'en, RAF's fornemste daginterceptor, der tilli er indkøbt af Danmark, Sverige, Holland, Belgi og Peru. Da der var fremstillet 20 eksemplarer Sea Hawk, blev produktionen overtaget af Arm strong Whitworth Aircraft, også et medlem Hawker Siddeley Group.

Sea Hawk, der er armeret 4 stk. 20 mm kan ner, har en umådelig slagkraft. Skønt der ikke h kan gives detailler, får man et indtryk af fly ydeevne, når det fortælles, at Sea Hawk indehav London-Amsterdam-rekorden, der blev sat i j 1954, da Lt. Overbury tilbagelagde strækning på 23½ minut med en gennemsnitsfart af 571 miles i timen.

Det før omtalte vinkeldæk, der har bidraget at intensivere flådens oprationer, blev opfundet



Det amerikanske hangarskib »Forrestall«; vinkeldækket ses tydeligt.

Navy og forsyningsministeriet i forening. Ændrin-
en har bevirket, at det effektive dækareal er ble-
et forøget med halvanden gang på bekostning af
un ringe forandringer på selve hangarskibet.

Luftfartøjerne flyver i en vinkel af 8° på dæk-
et. Barrierenettet er overflødiggjort, idet flyene
år fri af parkerede maskiner. Skulle et af luft-
artøjerne ikke få fat i wiren, giver piloten blot
as og rundt en gang til.

De moderne jets voksende take-off speed ledte
l et nyt hjælpemiddel — damp-katapulten. Cy-
nderprincippet, på hvilket den er baseret, gjorde
g ikke særlig, da det blev prøvet på tog i 1810,
en i dag nærer Royal Navy de største forvent-
inger til udnyttelsen.

Luftfartøjets bugseringsline er i forbindelse med
n spole, der drives af damptryk fra to stempler,
m er monteret under dækket. Flyet holdes til-
age af en ankerordning, der er instillet til at
ippe, når trykket har opnået den ønskede styrke.
ampkatapulten er kraftigere og langt mindre be-
ærlig end det gamle hydro-pneumatiske system.

Også spejllandingen er gennemført for at imø-degå flyenes voksende fart. Man var klar over, at den store indflyvningshastighed nedsatte reaktionstiden betydeligt. Når der nu landes efter spejlmetoden, holder piloten sit blik fæstet på et stort krumt spejl, der er anbragt agterude på flyvedækket. I dette ser han nogle lysglimt, der reflekteres fra en række lys anbragt foran spejlet. Ved at holde sit fartøj på linie med glimtene og lygterne vil piloten opnå den rette approachvinkel. Spejlet holdes på plads ved hjælp af en gyromekanisme, således at det ikke generes af skibets rulninger i søen.

Den „talende" airspeed-indikator fandt man frem til sideløbende med spejlsystem. Når piloten uafladelig skulle holde øje med spejlet, var det nødvendigt for ham at få speed-informationerne på anden måde.

Disse fire forbedringer — vinkeldækket, dampkatapulten, spejlhjælpemidlet og audio a. p. i.'en — har tilsammen givet Royal Navy et strømlinet „new look". Også andre nationer er i fuld gang med at indrette sig efter de nye retningslinier, bl. a. Frankrig, Nederlandene, Indien og USA.

ADMINISTRATION — *bag kulisserne*

Stations adjutanten:

Stations adjutanten er sædvanlivis en flyverløjtnant af 1. grad, og han har altid et ydre kontor forbundet med stationschefens kontor. Grunden hertil er, at han hurtigt skal kunne smutte derind. Grunden er også den, at han skal kunne forhindre andre i at kunne gøre det samme. I hvert fald ikke før de har gennemgået et trediegradsforhør i hans eget kontor, for at man kan klarlægge grunden til, at de ønsker besøg hos chefen.

Han er egentlig en blanding af en bydreng, bølgebryder, et filter, en vagthund og syndebuk.

Som bydreng vil han vejlede, og gøre sig til over for menig Petersen, hvis denne ønsker foretræde hos chefen (på trods af hårdnakkede rygter iblandt Petersens kammerater, forsøger han dog ikke at lave penge ud af det). Han agerer også rådgiver og ceremonimester, når menig Petersen slet ikke har lyst til at aflægge chefen besøg, men absolut skal.

I rollen som bølgebryder tager han det første stød, når bølger af rekvisitioner, forslag og problemer vælter ind fra alle retninger. Flertallet slår sig selv ihjel på hans hårdnakkede forsvar og afgår ved en blid og rolig død på hans skrivebord.

Som filter reducerer han den nedskrevne ordflom, som ankommer både oven fra og neden fra til det koncentrat, som det er en stationschef værdig at beskæftige sig med.

Som vagthund beskytter han „the old boy" mod ubetydelige klagere og klagerinder. En sådan klagerinde kan meget godt være en harmfuld, men velskabt ung dame, som mistede sin håndtaske i et lokale forleden aften og mener, at en menig muligvis har samlet den op tillige med hendes — altså piger i dag må passe på sig selv. Han havde sort hår og blev kaldt Jørgen.

Og til slut får han som den betroede undergivne et venligt ord, når tingene går godt, ligesom han får adskillige uvenlige, når tingene går dårligt.

Blandt de mest bemærkelsesværdige og irriterende af adjutantens vaner er det, at han evig og altid farer ind til stationschefen med dokumenter og har korte og mystiske samtaler med denne, for så at fare ud igen så hurtigt, at han næsten møder sig selv på vej ind. Mange er af den mening, at dette er fuldstændig unødvendigt og kun bliver gjort for at dupere andre tilstedeværende.

En af dem, som er af den mening og som desuden er ganske uimponeret er naturligvis

Adjutantens assistent.

Assistenten sidder i det samme kontor som adjutanten, men har et mindre bord, i et dårligere lys, har flere rutine-rapporter, lister, skemaer og ordrer og fremfor alt en pen med krydset spids grundet på, at folk, som skal skrive under i bogen for fra- og tiltrædende, altid skal låne den.

Assistentens arbejde er, som De måske har gættet, at assistere adjutanten. Sædvanligvis er han en løjtnant af 2. grad, og ofte en ældre, men til tider er han fenrik. Ofte kan han, eller rettere hun også være en ung kvindelig kontorist eller en K.F.e. Mange adjutanter påstår, at på trods af, at hendes arbejde er at hjælpe ham i hans job, lykkes det hende hyppigst, hvilket vel i nogen grad kommer an på forskellige *ydre* omstændigheder, at bortlede hans opmærksomhed fra det.

De interessante betragtninger vil søges fortsat.

Red.

*

Luftinvasionen

I HOLLAND

Invasionen i Holland med luftbårne tropper under sidste verdenskrig, er blevet kaldt historiens hidtil største flyveoperation. Det er lykkedes „Flyvevåbnet" at skaffe en gammel officiel rapport, der nøje beretter om handlingens forløb.

På vejen ned er tropperne meget sårbare

En sensommermorgen den 17. september 1944, ar der i byerne i det sydøstlige del af England, ı usædvanlig masse mennesker på gaderne. Alle irrede de åndeløst mod himlen, hvor en fantaisk armada af luftfartøjer bevægede sig sydover. Iogle stirrede blot tryllebundne. Andre vinkede g atter andre faldt på knæ og bad for mændene i yene. Præster kaldte deres menigheder til kirken g opsendte brændende bønner for de uforfærdede ıænd, hvoraf mange ikke ville vende tilbage. Farikt- og skibsfløjter tudede uafladeligt „Good ye" og „Good luck".

I over 1½ time kunne englænderne i landsdelen to kæmpebølger af transportglideplaner passere. ien første bølge bugseredes af amerikanske C-47' re, og den anden af engelske firemotors Short Stirling"s.

Glideplanerne og slæbefartøjerne eskorteredes Avro „Lancaster"s og store styrker af jagermaıiner. Det var et betagende syn, den engelske beılkning, der var vidne til dette masseopbud, følte g håbede, at det måtte blive den sidste kraftanrengelse.

Omtrent 2 timer senere vendte de første enmme slæbefartøjer tilbage, og atter var himlen evende". Med gru vidste iagttagerne hvilken æbne der var blevet de manglende glideplaner del. Nu fulgte massive formationer af C-47ere g Stirlings med deres tomme planer efter sig. De k så langt nede på dørken, at hver eneste detalje i afmærkningerne let kunne ses fra jorden. Slæbefartøjerne syntes ikke at have det mindste tegn på skader.

Starten var sket fra forskellige pladser i England og var foregået i strålende solskin. Efter morgenmaden blev mandskabet kørt til de opvarmede planer. Udrustningen kontrolleredes endnu engang. Alt skete på de fastsatte tidspunkter og snart var divisionerne i luften med kurs mod det besatte Holland. Det var en af de længste flyvninger både RAF og AAF (US Army Airforce) nogensinde havde udført med luftlandsætning for øje. Der var taget alle forholdsregler før det store øjeblik var inde. Samtlige fjendtlige flyvepladser, hvorfra det kunne tænkes, at jagere ville nå frem til invasionsflådens „marchvej" var systematisk blevet bombet og sat ud af virksomhed.

En journalist, der fulgte med som faldskærmssoldat beskriver scenen: „Det var allerede fra begyndelsen en uforglemmelig oplevelse. Soldaterne lignede robotfigurer, klædt i lange camouflerede faldskærmsjakker med de mærkeligste personlige udrustningsgenstande, hængende ligeså mærkeligt, men absolut hensigtsmæssige steder. Den øvrige udrustning blev i en utrolig fart stuvet ombord i fartøjerne, og alle syntes at være i det bedste humør. Der var amerikanske og engelske soldater,

hentet lige fra uddannelseslejren, men med en passende blanding af veteraner fra den 8. arme, ørkenrotterne og 7. panserarme, der havde kæmpet ved El Alamein, de havde været med ved landsætningen på Sicilien og Salerno. Jagermaskiner kredsede over os, nogle med de belgiske og norske farver og atter andre med de hollandske. Disse sidste skulle nu se deres inderligste drøm gå i opfyldelse. Hele denne paraply fyldte himlen.

Så nåede vi den hollandske kyst, fløj over de mange kanaler og vandveje. Der blev givet ordre til at indtage pladserne. Folkene stod nu klar i den rækkefølge, de skulle springe. Så lød ordren. Den var både ventet og frygtet. Den første slikkede læberne, råbte: „Adolf, nu kommer vi", og sprang. Uden måske selv at vide det, havde han ved dette råb udløst spændingen — nu gik det mand efter mand. Pludselig var det min tur. Jeg var nr. 19."

En amerikansk pilot fortæller: „Faldskærmsjægerne sprang fra fartøjerne ganske som det var under en øvelse. På et tidspunkt talte jeg i vort område mere end 400 i luften. Jeg var sikker på, der ventede dem en varm modtagelse, og jeg må tilstå, at jeg på et tidspunkt glædede mig over at være pilot. De forskelligfarvede skærme dannede rammen om et makabert skuespil."

Tilsyneladende var der stille og roligt på jorden. Enkelte civilister for forvildede omkring, vinkede, smed sig i dækning, vinkede igen. Der var ikke mange fjendtlige luftfartøjer oppe. Enkelte grupper tyskere dykkede ned fra skyerne, angreb lynsnart et af svæveplanerne og forsvandt igen; dette gentog sig et par gange, men inden længe havde vore egne jagere herredømmet. Forinden invasionen havde det amerikanske 8. flyvekorps ved bombning ødelagt ikke mindre end 142 tyske kanonstillinger. Ustandselig , medens luftlandsætningen stod på, var områdets yderkant udsat for frygtelige og ødelæggende bombardementer.

De svæveplanstyper, der blev anvendt ved invasionen var bl. a. den amerikanske Waco CG-4A de britiske Airspeed „Horsa„ og endelig enkelt General Aircraft „Hamilcar". Horsa var oprindelig navnet på en saksisk høvding, der med sine horder i det 15. århundrede bosatte sig i England og oprettede kongeriget Kent. I 1944 deltog Horsa i en anden form for invasion. En interessant detalje i denne svæveplanstype, er den delelige krop. Straks efter landingen og planet har lagt sig til hvile, kan kroppen skilles i to, hvilket gør det muligt for soldaterne i løbet af få sekunder at forlade planet og springe i dækning. Ligesom i Normandiet blev også „Halmilcar", som dengang end

Når først faldskærmssoldat har nået jorden og blevet frigjort for skærmen er han en dristig og hårdtslående soldat.

ıu var på den hemmelige liste, anvendt. Planet ıavde endnu større spændvidde en „Lancaster", og :unne med lethed tage en middelstor kampvogn ɔmbord. I samme øjeblik som planet tog jorden, :unne næsen åbnes, og kampvognen, hvis motorer ıllerede var startet i luften, rullede straks ud klar il angreb. I mange tilfælde, både i Normandiet ɔg i Holland, havde denne pludselige og opduk:ende tank en vældig moralsk virkning.

De mænd, som ledede det vældige og yderst ɔvelige foretagende i Holland, var generalløjt:ıant Lewis Brereton fra den amerikanske hærs fly:evåben, og den britiske general F. A. M. Brow:ıing.

Brereton kommer fra en gammel søofficers:ılægt, og var oprindelig selv sømand, elev fra den ımerikanske søofficersskole i Annapolis. Men knap ıavde han fået sin første løjtnantsdistinktion, før ıan blev „bidt" af flyvningen. På det tidspunkt ɔpmuntrede de konservative admiraler egentlig kke til flyverdrømme hos en ung løjtnant. Og en:ang da Brereton i et lokalt dagblad havde offent:iggjort en begejstret artikel om samarbejde mel:em luftflåde og flåde, antydede hans chef, at det ıok var bedst, at han, Brereton, opgav det våde :lement til fordel for flyvningen. General Brereton ɔmbyttede så sin marineblå uniform med hærens chaki. Han blev hurtigt kendt som en habil pilot ɔg havde under første verdenskrig kommandoen ɔver en enhed flyvebåde, der opererede mod ty:kerne udfor Flanders kyst. Han høstede en række ıdmærkelser, men også en del kritik fra ældre ma:ineofficerer, der stadig ikke ville indse, hvilken ɔetydning krigen i og fra luften ville få. Dette ɔkkede ikke ved Breretons meninger, og han ɔendte tilbage til USA mere entusiastisk end no:ensinde.

Næste gang offentligheden hørte om general Brereton var efter Pearl Harbour. Fra nyanlagte og ılårligt udrustede flyvepladser på Ny Gninea førte ıan en uafbrudt kamp mod de numeriske over:egne japanere på den nordlige del af øen, en :amp, som ikke alene krævede stort mod men og:å en udpræget evne til at improvisere. Hans næ:te job var som chef for USAs flyvestyrker i In:ien, hvor han organiserede flyverstøtten for ge:eral Wingates hårdt kæmpende tropper i Burma. Senere blev han chef for den amerikanske 9. flyvestyrke i Nordafrika. Han ledede personligt langdistancebombningerne af de rumænske oliefelter ved Ploesti, ligeledes mod de norditalienske industricentre i Milano og Turin. På samme måde spillede den 9. flyverstyrke hovedrollen, da det gjaldt om at stoppe Rommels offensiv i Ægypten og drive aksemagterne ud af Afrika. Siden blev Lewis Brereton kaldt tilbage til staterne, og i lang tid hørte man intet om ham. Til slut i efteråret 1944, løftedes sløret, og det viste sig, at general Eisenhower havde givet ham til opgave at opstille den første allierede luftbårne arme og træne denne til invasionen i Holland.

General F. A. M. Browning var officer fra den regulære engelske hær, og gjorde sig ganske enestående fortjent under den første verdenskrig. I sin ungdom var han en fremragende idrætsmand, to gange var han olympisk repræsentant i 110 m hækkeløb. Han begyndte at flyve i 1931. Kort efter blev han gift, og hans kone, den kendte forfatterinde Daphne du Maurier (bl. a. i Jamaica kroen) opmuntrede ikke hans nye hobby. Krigsudbruddet i 1939 medførte, at han atter vendte tilbage. Udviklingen gjorde, at han blev mere og mere overbevist om, at luftbårne tropper, vel udrustede og under den rigtige føring, måtte være et af den moderne krigs værdifuldeste instrumenter. Han begyndte at organisere og træne faldskærmsjægere, hvilke, som bekendt, havde en afgørende indflydelse på krigens lykkelige afslutning.

*

FORHÅNDSPRAJ.

Vi arbejder for øjeblikket i FFK med udarbejdelse af nye checkformularer til motoreftersyn. De nuværende, hvor man med krydser markerede, at man havde været alt igennem, viste sig jo at give frygtelige konsekvenser ved det nyligt afholdte folketingsvalg. *O. Potte.*

*

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

MAU — MAU....

Hide-out sighted! Kenya-politiets lille skinnende Piper Pacer svæver ind over trætoppene. Piloten markerer pladsen og optager radioforbindelsen med en Lincoln bomber i nærheden. Det tunge luftfartøj nærmer sig, får de sidste positioner og piloten drejer sin firemotors maskine mod målet og gør klar til angrebet — at bombe et af Mau Mau terroristernes tilholdssteder i det vildsomme og øde terrain i Aberdare Mountains. De nyder ikke deres opgave disse folk — men de føler sig overbevist om, at den er tvingende nødvendig. Højde 2500 fod. Fra sin plads i fartøjets næse gør bombeskytten sig klar til at slippe sin dødbringende last.

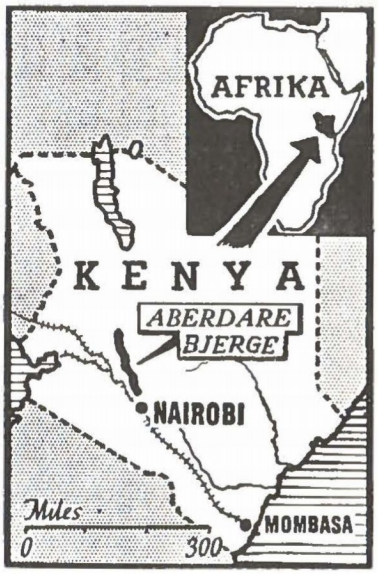
„Bombs away", en stribe 500 pounds bomber frigør sig fra maskinen og nærmer sig jorden. For besætningen tager eksplosionerne sig ud som et inferno af ild og røg, de kæmpemæssige træer falder som tændstikker. Lincoln'en duver, da dønningerne fra detonationerne når den. Piloten holder i nogle sekunder sit fartøj steady på kursen, derefter går han rundt, decenter til trætopshøjde, kurver over målet og maskingeværskytterne tager fat...

Denne mission er en del af det program, der tog sin begyndelse den 19. november 1953. Bombningerne var blevet forlangt af chefen for anti-Mau Mau styrkerne, general Sir George Erskine.

Siden november 1953 er der blevet gennemført en række aktioner fra luften og et utal af bomber er blevet droppet over terroristerne. Man anså bombningerne nødvendige for at hjælpe hæren i bekæmpelsen af Mau Mau-bevægelsen, idet man måtte tvinge Mau Mau ud af busken, for at levere dem et afgørende slag. For nylig fik man nys om en stor samling af de sorte gangsters. To Lincolns og 9 Havards gik til angreb, bombede og beskød området og banede således vej for tropper af den 39th brigade, der ventede bag bombelinien. Rapporter fra Afrika fortæller, at aktionerne fra luften virker efter hensigten, idet et utal af bander, der på deres natlige togter plyndrer og myrder på en ubeskrivelig bestialsk facon, er trængt ud af junglen.

Hvad er baggrunden for de uhyggelige tilstande i Kenya? Det går ikke alene ud over europæerne; men også de negre, der vægrer sig imod at tilslutte sig Mau Mau og aflægge de ganske uhyrlige eder med tilhørende ubeskrivelige ceremonier, bliver mishandlet til ukendelighed.

Alene i Kenya bor der mere end 6 millioner negre, til gengæld er der blot 30.000 hvide. Raceproblemet er naturligvis et spørgsmål af allerstør-



ste betydning. Også i USA er det som bekend et yderst prekært emne. Det er ikke mange dag siden aviserne meddelte, at en flok blue jeans-boy havde slået en sagesløs neger ihjel med en ham mer. Hvis det er denne form for „demokrati" d afrikanske negre ønsker at deltage i, så Gud nåd dem. Europæerne i Afrika behandler negrene stor set godt, måske som ikke altfor begavede børn. D tiltales „boy" ganske uanset alder. De ansættes hjemmene, man er til en vis grad afhængig a dem, men man kommer på ingen måde yderliger sammen med dem.

Før europæerne, for mindre end 50 år siden kom til Afrika, åd negrene hinanden, slog hin anden ihjel blot for tidsfordriv. Epidemier, vild dyr og stammefejder holdt befolkningstallet i ave

så kom englænderne — nu skulle der med djæveens vold og magt civiliseres. Man gav dem et par benklæder, man byggede kirker og fortalte, at der boede en gud, der var langt stærkere end alle deres egne gode og dårlige ånder tilsammen.

Man har lært dem at tage vare på deres kvæg og dem selv, så de ikke dør i hobetal. Man har ændret deres gamle system, der bestod i vekselvis dyrkning af jorden og ødelægge den. De lever klods op af de hvide, og formerer sig kolossalt — en ting må ikke glemmes, de har langt mere jord til rådighed ned nogensinde før, men alligevel slår det ikke til. Man har sat en stopper for deres tidligere livsførelse, fordi den var i strid med de love, vi anerkender. Det er et spørgsmål, om man har givet dem noget i stedet. Det vrimler nu med offentlige kvinder, hvor prostitutionen før ikke eksisterede overhovedet. Der er nu et hav af tyve, vagabonder og snedige plattenslagere, måske fordi man, i sin iver for at gennemføre en civiliseret evevis, har ødelagt deres stammeordning, uden de derfor er blevet bymennesker.

Man har rigelige beviser for kommunistisk infiltration i Kenya-distriktet. Før den egentlige Mau Mau-opstand gik massevis af negre fra deres arbejde. Da man spurgte hvorfor, lød svaret, at det varede ikke længe, før russerne kom, *så ville hver eneste indfødt få bil og radio og han behøvede ikke at arbejde.*

Problemet stikker uendelig dybt, og uden at kende det på nærmeste hold bør man være forsigtig med at tage standpunkt. Een ting er sikkert, det ville være fuldstændig forkert at identificere negrene i Kenya med Mau Mau. Bevægelsen består kun af en horde fanatiske og dyriske voldsmænd, der er lige frygtet af såvel sort som hvid i distriktet.

For fuldstændighedens skyld bringer vi et udrag af en af de mest „menneskelige" eder, Mau Mau-lederne forlanger deres stammefrænder skal aflægge. Der er masser af eksempler på, hvorledes en børneflok er blevet hugget ned for øjnene af forældre, hvis disse har nægtet at underkaste sig det. Edsaflæggelsen i forbindelse med afrikanernes rodfæstede overtro, gør dem til, måske om end uvillige, redskaber i deres lederes eller snarere deres kommunistiske bagmænds hænder. Ceremoniellet, der ledsager edsaflæggelsen, er af en sådan art, at det ikke kan beskrives i disse spalter, selv om det i udstrakt grad ville forsvare de hvides skånselsløse udryddelseskampagne.

Hvis jeg får ordre til at bringe min broders hoved og jeg ikke adlyder, vil denne ed dræbe mig.

Hvis jeg får ordre til at bringe en finger eller et øre, der tilhører min mor, og jeg ikke adlyder, vil denne ed dræbe mig.

Hvis jeg får ordre til at bringe en europæers hoved, hår eller fingernegl og jeg ikke adlyder, vil denne ed dræbe mig.

Hvis jeg handler imod Mau Mau-bevægelsens ordre, vil denne ed dræbe mig.

Hvis jeg forråder mine edsbrødre eller røber, hvor der findes våben og ammunition, vil denne ed dræbe mig.

Hvis jeg handler imod eller ikke adlyder mine overordnedes ordre, vil denne ed dræbe mig.

Hvis jeg sender mine børn til regeringsskoler, vil denne ed dræbe mig selv og min familie.

LET FORSINKET NOTAM.

Flyverfaktisk kommando har delvist lukket på kommandoens fødselsdag og dagen derpå.

— — —

„Toget fløjter normalt ikke længere " (DSB).

Efter at vi i flyverfaktisk kommandos stab har høstet megen anerkendelse for vore flerfarvede klædesbøjler, er det mig en personlig glæde at kunne meddele, at vi også er kommet først med oprettelsen af flerfarvede blinklys ved de forskellige afdelinger.

Fremtidig vil vore stabsofficerer således ikke alene kunne se, hvilken afdeling de tilhører, men også hvorvidt det er søn- eller søgnedag. Det kan endvidere markeres, hvorvidt dørene er låsede eller åbne, således at generalen kan se, om man holder døren for ham eller den blot er låset. Et stort savn synes hermed afhjulpet.

Med stolthed

O. Potte.

PILOTEN —

der blev skudt ned 38 gange

Basen ved Kummer er et rent slagtehus. Hangarerne ligger i ruiner og dybe kratere ødelægger den ellers så regelmæssige planering. På en af de få intakte run-way's ses en enkelt stuka-dykbomber. Fartøjet bærer ingen bomber, men under hvert plan er monteret sværtkaliberede kanoner. Lidt fra den står også fire Focke-Wulfjagere startklar, tilsyneladende er det meningen, de skal optræde som eskorte for den ensomme bomber. Krigens ragnorok er ved at være forbi, Tyskland står på randen af afgrunden.

Piloterne kommer fra det interimistiske operationsrum, og fra den lille gruppe skiller 4 sig ud og løber ud mod jagerne. Den femte, en høj, velproportioneret mand med rang af oberst, kan ikke gå selv. Hans venstre lår er i gips og det højre ender med knæet. Det ser grotesk ud, da to folk slæber ham henover den endnu frosne jord. Ved bomberen venter skytten og giver en hånd med at få piloten på plads i fartøjet. Cockpittet ser mærkeligt ud, det har gennemgået væsentlige forandringer af hensyn til den invalide pilot. Ved hjælp af sindrige stålindretninger forbindes hans ødelagte ben med hammelen, således at han er i stand til at dirigere rorene. Obersten lader blikket glide rundt, det er tydeligt han føler sig hjemme — han skulle være klar til take-off. Piloten er oberst Rudel, en legendarisk skikkelse i Luftwaffe.

Et øjeblik efter er stuka'en i luften fulgt af eskortejagerne. Der er gået to timer, da fartøjerne vender tilbage fra togtet. Stuka'en ser ikke godt ud. Der er ikke tvivl om den er ramt, canopy'et er oversprøjtet med olie, der er huller i planer og fuselage, den kommer ind over pladsen som en vingeskudt fugl. Rudel løftes ud og det sædvanlige syn møder hjælperne, cockpittets bund, hammelen og instrumenterne siler af blod. Det er Rudels blod — hver gang han bevæger rorerne, gnider „stålforbindelserne" mod hans endnu ikke lægte sår, og blodet løber; da han løftes ud er gipsen og bandagen et svineri af blod og materie. Jordpersonellet, der skal rense cockpittet, går til opgaven med en egen højtidelighed, måske fordi de derved ønsker at give udtryk for deres grænseløse respekt.

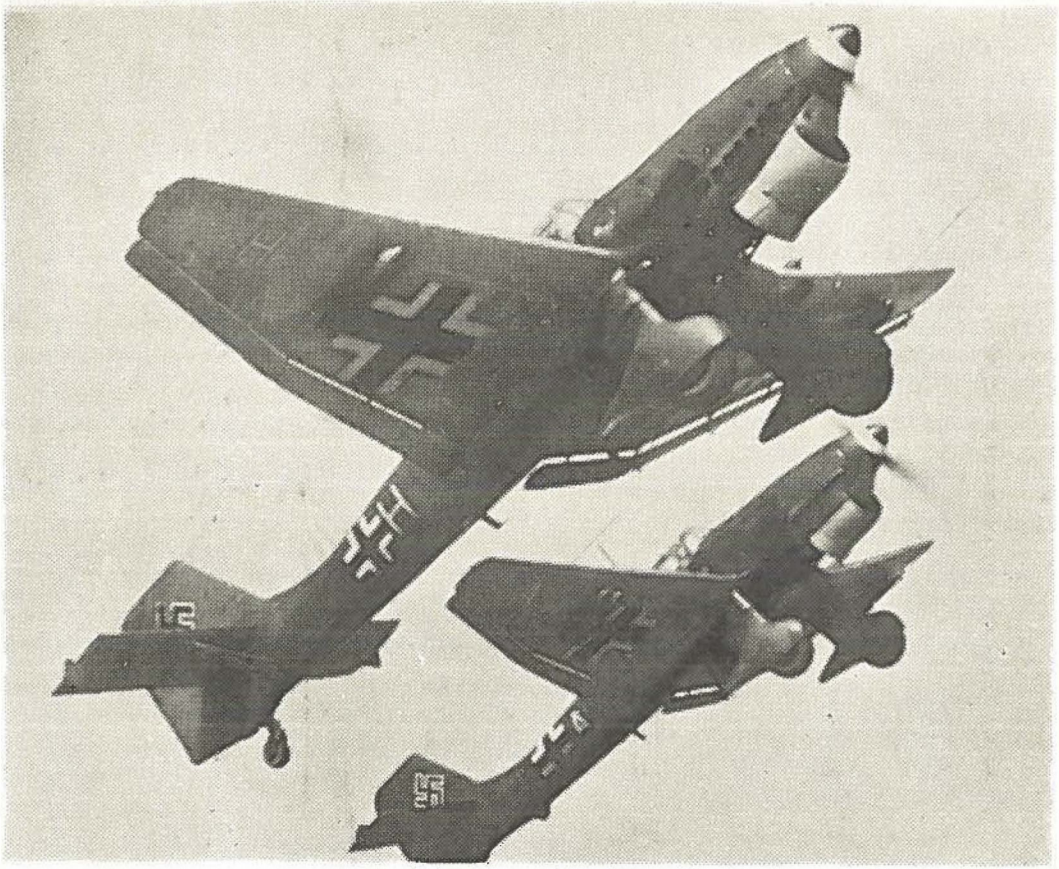
Det har været en god dag, 11 russiske kampvogne, 9 T-34 og 2 Stalinuhyrer er tilintetgjort.

Bomberpilotens fulde navn er Hans Ulrich Rudel, en tysk pilot, hvis dokumenterede rekord i luftkamp er af en sådan art, at en forfatter næppe ville anvende den i en roman. Under den anden verdenskrig blev oberst Rudel en sagnfigur i Tyskland og en hadet mand i Sovjet. En mand, der var velsignet med en løves mod, en enestående dygtighed og en hidtil uset portion held. Lykkens gudinde må have været med Rudel i hans cockpit, thi hans logbog viser ikke mindre end 2.530 kampmissioner. Under hele krigen fløj han på østfronten, og gentagne gange blev han såret. Sjældent dog på vitale steder, undtagen da han mistede sit højre ben, hvilket, meget mod hans vilje bandt ham til sengen i over 5 uger.

Rudel tog på sin kappe ødelæggelsen af mere end 500 røde kampvogne. Hertil kommer trucks vogne, artilleri, broer, bygninger og andre luftfartøjer. Ganske på egen hånd sænkede han de 23.000 tons russiske krigsskib „Marat", og slutte de den uge med at sende en mindre krydser ti bunds.

Russerne nedskød eller tvang Rudel's luftfartø til øjeblikkelig nødlanding ialt 38 gange. Han ble dekoreret 11 gange — jernkorset, ridderkorset me egeløv, sværd og diamanter. I det hele taget fi han alt, hvad Nazityskland ejede i den retning Til sidst måtte Adolf præge en ny orden, de kun blev tildelt Tysklands første pilot.

Hans Ulrik blev født i 1916 i den lille by Sü fordau, hvor hans far var præst. Som det alti hedder, havde han allerede som ganske ung tran til at flyve, men hans første forsøg blev en skæb nesvanger begivenhed, der nær havde kostet ha livet. Otte år gammel søgte han nemlig at spring ud fra anden etage med en opslået paraply i hæn derne. Parapetcren kunne ikke holde til himme



Stukas-bombere på østfronten

farten, men den unge Hans slap dog med et brækket ben og et par andre småting.

I skoletiden udviklede han sig til en all-round sportsmand, og den konstante fysiske træning hærdede hans legeme og årvågenhed, de egenskaber, der senere i mange tilfælde skulle frelse hans liv.

Tidligt i 1937 oprinder den store dag — Hans Ulrich bliver optaget på flyveskolen. Ingen drømmer om, at den magre, noget kejtede student, der absolut ikke udskiller sig fra de øvrige elever, skal udvikle sig til at blive Tysklands mest berømte pilot. I virkeligheden gør den unge Rudel alle de fejl, der overhovedet kan gøres. Han tumler og trænger sig gennem luften og overtræder gang på gang den fastsatte sikkerhedsmargin. Igennem skolen kommer han dog, men ikke uden betænkeligheder fra lærernes side. Han forsættes til den ene af de nye Stuka-eskadriller i Graz. Nu følger der måneders intensiv træning — dykvinkler på 90° — formationsflyvning — aerobatic — jordmålsskydning og bombning. Af sin chef får Rudel det prædikat at være den elendigste pilot, han nogensinde har været ude for og den unge Hans forflyttes til en opklaringseskadrille.

Rudel flyver sin første virkelige mission under overfaldet på Polen, men disse flyvninger er ganske begivenhedsløse, der flyves under beskyttelse af Luftwaffe, der i løbet af få dage udfører den „heltegerning" at nedkæmpe sin elendigt udrustede og talmæssigt underlegne fjende.

Efter Polen er Rudel heldig og kommer atter til en bombereskadrille og stationeres i Caen ved den engelske kanal. Her sker der en besynderlig ændring. Han søger selv at forklare det: „En morgenstund følte jeg mig mærkelig let i hovedet, jeg havde følelsen af, at fra nu af kunne jeg med lethed beherske mit luftfartøj". Og sådan er det. Han forbavser sine kammerater med en glimrende flyvning.

Den 22. juni i 1941 overskrider tyskerne med

brask og bram den russiske grænse og stukaeskadrillerne flyttes straks til østfronten for at deltage i nedslagtningen af de retirerende røde styrker og civilbefolkning.

Her er Rudel tilsyneladende rigtig i sit es, han udviser en djævelsk dygtighed med sin dykbomber. Den første dag flyver han fire missioner mellem Grodno og Wolkovysk. Vejene og markerne er oversvømmet med umådelige masser af tropper og forsyningskolonner. Næste dag tager han af allerede kl. 0300 og flyver, kun afbrudt af refuelling til kl. 2200 — 19 timers kampflyvning. Rudel får snart ry for at være den mest træfsikre bomberpilot på fronten. Stukaerne er ustandselig over fjenden, og den store motorvej fra Smolensk til Moskva driver af russisk blod.

I september 1941 flyttes Rudels eskadrille til Tyrkowo på det nordlige frontafsnit. Her er det den russiske flådebase i Kronstadt der er i søgelyset. Rudel får en dag øje på den 23.000 tons store „Marat" og han søger at give den en 1000 punds bombe, men „Marat" udvikler et røgtæppe og undslipper. I løbet af september modtager eskadrillen de første 2000 punds bomber. Rudel har ikke glemt, at „Marat" stak af fra ham, og snart hører de nyt om slagskibet. Det ligger til reparation i Kronstadt havn, og Rudel forbereder sin mission. Ved angrebet går de igennem en morderisk luftværnsild, R. sætter sit fartøj ind i et vertikalt dyk og holder mod målet, han holder kursen, indtil han kan se søfolkene på deres poster. Det var blevet indskærpet, at de nye bomber af sikkerhedshensyn skulle kastes fra mindst 2.400 fod. Men Rudel udløser sin fra 800 fod. Han trækker i pinden og først da landingshjulene berører vandoverfladen, lykkes det ham at komme fri af havnen og skytset, medens hans skytte i radioen hyler, at „Marat" er ved at synke.

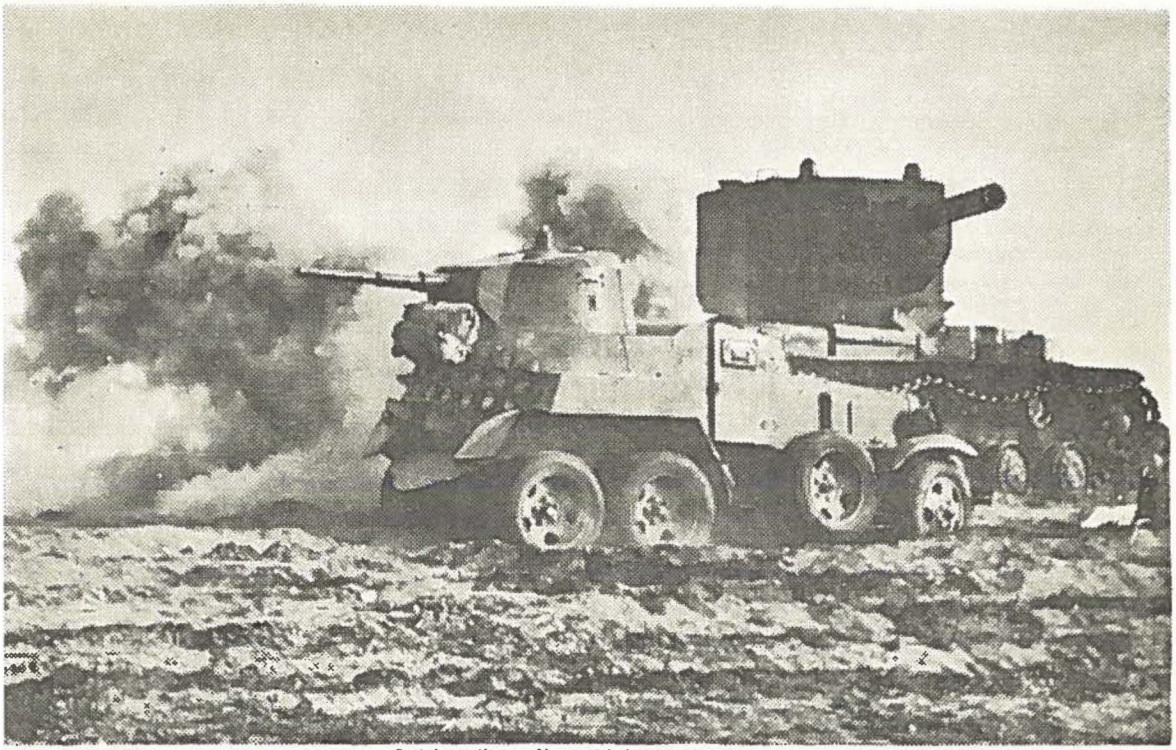
Denne bedrift indbringer nogle nye ordensbånd. Ved juletid flyver han sin mission nr. 500, ikke så dårligt på et halvt år. Vinteren tilbringer eskadrillen på en ny base, Dugino. Og hvilken vinter — temperaturen er nede på ÷ 50° C., når maskinerne står på jorden, må de startes op hver halve time. Rudel bliver kaldt til Berlin og først i oktober 1942 finder vi ham på Stalingradfronten. Her sætter han rekord med 17 missions på en dag. I sommeren 1943 finder historiens største kampvognslag sted. Hans Ulrich Rudel deltager med liv og sjæl, han har fået monteret en 37 mm under hvert plan, og een enkelt dag ødelægger han 12 kampvogne. Hans berømmelse som tankdestroyer vokser. Russerne sætter en pris på hans hoved. Men han gemmer sig ikke, enhver ved, at hans fartøj er forsynet med to brede, hvide tværstriber, og mangen russisk skytte eller jagerpilot ønsker brændende at få den hadede modstander i sigtet.

Rudel når nu 2000 missions, i Tyskland bliver han en folkehelt, selveste A. Hitler kalder ham til Berchtesgaden og udmærker ham med den gyldne fronttjenesteorden, der er fremstillet specielt for den herostratisk berømte stukaspilot. En måned senere ødelægger han kampvogn nr. 320.

I august 1944 flirter han atter med døden. Under angreb på en motorkolonne bliver han udsat for en morderisk krydsild. Det er et inferno af eksploderende granater, hans egen dyksirene hyler, larmen er ubeskrivelig. Hans motor er i flammer og cockpitet fyldt med røg. Rudel er for langt nede til at springe. Også planerne er i brand, han stopper sin motor og smider flaps ud — et stød, lyden af metal, der flænses — og tavshed.

De kommer til sig selv, men R. kan ikke bevæge sig. Ved et ubeskriveligt held kommer både skytten og han i sikkerhed og er samme dag tilbage på hjemmebasen. Få uger efter får fjender igen ram på ham, hans venstre lår flås op, dog lykkes det ham at nå pladsen, men han er bevidstløs inden stukaen har løbet farten af. To 13 mm projektiler bliver fjernet fra benet, og trods grove protester bliver han med en kæmpemæssig gipsbandage sendt tilbage til Tyskland. 8 dage efter får han det ordnet således, at et luftfartøj henter ham tilbage til eskadrillen. Den første dag er han uheldig, han bliver ramt, nødlander, men kommer ved hjælp af en flok infanterister tilbage til eskadrilleområdet. Inden solnedgang er han igen p vingerne.

I januar 1945 bliver han kaldt til førerhovedkvarteret, hvor det lykkes at knibe endnu en orde ind på hans bryst. Nu findes der heller ikke fler han kan opnå. Men samtidig hører han rygter om



Rudels yndlingsmål, russisk kampvogn

han på Hitlers ordre skal groundes. Rudel beer om foretræde, og fortæller sin fører, at han il aflevere alle sine udmærkelser, hvis han ikke å vende tilbage til fronten. Det er som Hitler liver blå i ansigtet og vender det hvide ud af nene. De tilstedeværende bliver bange for, at an skal begynde på sin yndlingsbeskæftigelse, at nave en bid af gulvtæppet. Dog fatter han sig, niler (hvad der på det tidspunkt næppe var rund til) og Rudel får sin vilje.

Ganske kort efter modtager Rudel Ungarns højte orden for tapperhed. Dengang var den kun ddelt til 7 mennesker og aldrig til en udlænding.

Den 9. februar 1945 mister Rudel sit højre ben. usserne bryder igennem overalt, de står nu kun) miles fra Berlin. I fire missions får R. ram på 3 kampvogne. Granater og projektiler smælder d i stukaen og flyet braser igennem underskoven r endelig at ligge stille. Igen er det hans skytte r redder ham, men fra knæet hænger hans højre n kun i sener og blodige hudstrimler. Han komer ikke til sig selv før han er amputeret og nder sig selv i Zoo-bunkeren i Selow, et af de få sikre steder i Tyskland, thi næsten hver plet af Grossdeutchland bliver sønderbombet af englænderne og amerikanerne.

En månedstid efter er Rudel atter på „benene", det venstre lår er langtfra i orden og stadig i gips, og af det højre er kun halvdelen tilbage. Han ignorerer komplet lægernes protester og ordner underhånden, at en stukas flyves til Selow. Hospitalet sætter himmel og jord i bevægelse for at hindre hans forsvinden. Man påstår, hans hjerne har taget skade. Men alt er vild forvirring, og påskesøndag flyver invaliden med blodige bandager tilbage til sin enhed.

Men der var ikke meget — krigen var næsten forbi. Tyskerne er omsider tvunget i knæ og må tømme kalken til bunds. Det russiske panser tromler alt ned og tager nu en grusom hævn over uhyrlighederne i begyndelsen.

Der er intet mere — hverken brændstof eller ammunition. Nogle dage efter lander Rudel og 10 af hans kammerater på basen ved Kitzingen, der er på amerikanske hænder. — Hans Ulrich Rudel har fløjet sin sidste mission. *B.*

Lufttankning . . .

Lufttankning er ingenlunde noget nyt problem. Det har allerede foregået længe og foretages i dag rent rutinemæssigt. Dette blad har ikke tidligere beskæftiget sig hermed, hvorfor vi mener det hensigtsmæssigt at bringe nedenstående orientering.

UDSKYDNINGSMETODEN

Ved den oprindelige udskydningsmetode til tankning i luften, der blev udviklet af *Flight Refuelling Ltd.*, trækker modtagerluftfartøjet en line, der er forsynet med et anker, efter sig. Tankeren nærmer sig modtageren bagfra, ovenfra til højre; så snart den er i stilling, affyrer den et projektil med en line tværs over modtagerlinen. Projektilet griber fast i ankeret, hvorefter operatøren i tanken haler modtagerlinen ind og fastgør denne til brændstofslangen, der nu bliver trukket over af modtagerfartøjet, hvor slangen fastgøres til tankbeholdersystemet. På denne facon kan der overføres omkring 150 gallons (ca. 680 liter) i minuttet.

Når tankningen er tilendebragt, „strømmer" slangen om bag modtageren, indtil transportlinens „svage" led viser sig. Nu „brækker" tankeren af, og linerne frigøres. Hele operationen har taget fra 20 til 40 minutter.

SONDE OG TRAGTMETODEN
(probe and drogue)

Sonde og tragtmetoden må anses for at have afløst udskydningsmetoden og anvendes såvel i USA som England. Det er også Flight Refuelling Ltd. der bærer æren for denne forbedring.

Tankeren firer en ca. 20 meter brændstofslange ud, på enden af hvilken der er anbragt en tragt. Modtageren er forsynet med en sonde, d. v. s. et metalrør på omkring 1,50 meters længde, og den nærmer sig tankeren bagfra forneden, og forbinder tankningssonden med brændstoffartøjets tragt. Når der er opnået forbindelse, passerer brændstoffet i en mængde af 300 gallons (1350 liter) i minuttet. Når nu tankningen er afsluttet, sætter modtageren blot farten ned, og sonden løsnes fra tragten. Det lyder uhyre simpelt, og de folk, der har med det at gøre, påstår, at operationen er ganske lige til.

Til hjælp for modtageren, når han skal intercepte tankeren, har man fremstillet og udstyret ham med en luftbåren EUREKA radarsender. Tankeren er udstyret med en REBECCA-enhed og ved samarbejde mellem disse to hjælpemidler er det muligt for tankeren at lede modtageren til sig fra en afstand af mere end 100 miles. Medens dette foregår, opretholdes forbindelsen fortøjerne imellem ved hjælp af ganske normal VHF radiotelefoni procedure. Tankning i luften foretages dag såvel i skyet og usigtbart vejr som om natten.

Der knytter sig adskillige umiddelbare fordele ved den sidst nævnte metode. Først og fremmest har både tankeren og modtageren temmelig stor bevægelsesfrihed. Man har i mange tilfælde udstyret tankmaskinen med indtil tre tragter, og så ledes haft mulighed for at forsyne lige så mange „hungrende" fly på een gang. Under kampforhold er det let at indsætte en eller flere tankere i formationen. De er nemlig vanskelige at skelne fra de øvrige luftfartøjer, idet både tromle, slange og tragt er skjult i kroppen.

Ulemperne ved metoden er, at de 300 gallons der kan overføres pr. minut, er for ringe en kapacitet, og endelig, hvad der er særdeles afgørende, at brændstofslangen ikke er anvendelig i højder over 25.000 fod, takket være den lave temperatur (normalt omkring ÷ 35° C.).

Der foretages utallige forsøg på at fordoble brændstofstrømmen pr. minut, halvere tankningstiden og ændre udstyret til brug i alle højder. Disse forbedringer ville — sammen med benyttelsen af 3 tragte pr. tanker, understrege ønskeligheden af anvendelsen af denne metode i alle allierede luftstyrker.

BOEINGS's „FLYING-BOOM" metode

Også denne praksis, der er udviklet af *Boeing Airplane Co.*, fortjener en omtale. Den „flyvende" bom består af et metalrør med en diameter

. 30 cm og en længde på 8 meter. Indeni selve ›vedbommen findes et 5 meter langt udtrække-ɜt rør.

Det modtagende luftfartøj placeres neden under ; bagved tankeren. Når den er i stilling, frigør nkeren bommen fra dens hængslede placering ıder halepartiet og styrer den til modtagerens nkåbning. Bommen tilpasses den ønskede læng-', og farvede lysfelter, der viser sig under tanke-ns hale, oplyser modtagerpiloten om, hvilke krav ·r stilles til hans position, og om hvilket tank-ngsstadium man er nået til. Brændstofstrømmen kraftig, og det er afgørende, at modtageren ılder sig i en nøjagtig position under tankningen. Også denne sidste mtode har sine fordele og emper. Først har man opnået, at brændstof-mængden pr. minut er væsentlig sat i vejret, ligeledes kan tankningen med bom-metoden anvendes i hvilken som helst højde. En ulempe er det imidlertid, at der stilles store krav til præcisionsflyvning for begge piloters vedkommende, og sidst men ikke mindst er tankeren nem at identificere, idet bomudstyret er anbragt synligt under halepartiet.

Både Royal Air Force og US-NAVY foretrækker tilsyneladende sonde og tragtmetoden, medens US-AIRFORCE i den senere tid har eksperimenteret med en blanding af denne og „Flying-Boom" metoden. Dog ser det ud, som om den øjeblikkelige interesse i Flight Refuelling's amerikanske datterselskab taler til fordel for probe- and drogue metoden.

Slagmarkens CHOCK

Der har i de sidste par måneder været rettet alrlige presseangreb mod uddannelsen af det nye, sttyske forsvar, pressen har anklaget befalingsændene for at træne mandskabet for hårdt. Belingsmændene har forsvaret sig ved at fremhæve vedformålet med fredsuddannelsen af militære rker: at gøre soldaten skikket til at udfylde sin ıds i krigstid. For at nå dette mål er det nødvengt at træne mandskabet med realistiske og hårde elser.

I nedenstående artikel berettes der om uddanlsesmetoder, som i slutningen af II verdenskrig vendtes i amerikanske uddannelseslejre for at ldaten allerede på eksercerpladsen kunne lære ɪgmarkens chok at kende.

Nu er det selvfølgelig ikke meningen at opfore jordforsvarets officerer til at gå hen og gøre reså. — Realistiske øvelser kan foregå på andre åder under hensyntagen til fredsuddannelse i alindelighed. Man skal blot holde målet for øje og le den sunde fornuft diktere måden og midne.

I amerikanske uddannelseslejre må soldaterne f. s. krybe 100 meter under rekylgeværild — rig-

Landgangsøvelser er både hårde og våde

tige skarpe 7,6 mm kugler, som ikke går mere end een meter over jorden. Soldaterne maver sig over diger og over forhøjninger i terrænet, som af og til tvinger dem så nær de dræbende kugler som en meter. Pludselig indtræffer en eksplosion — det er en trotylladning, der springer i luften i et hul nogle meter fremme. Soldaterne bliver rystede og oversprøjtet med jord, mens rekylgeværerne hele tiden fortsætter med at spy ild over hovederne på dem.

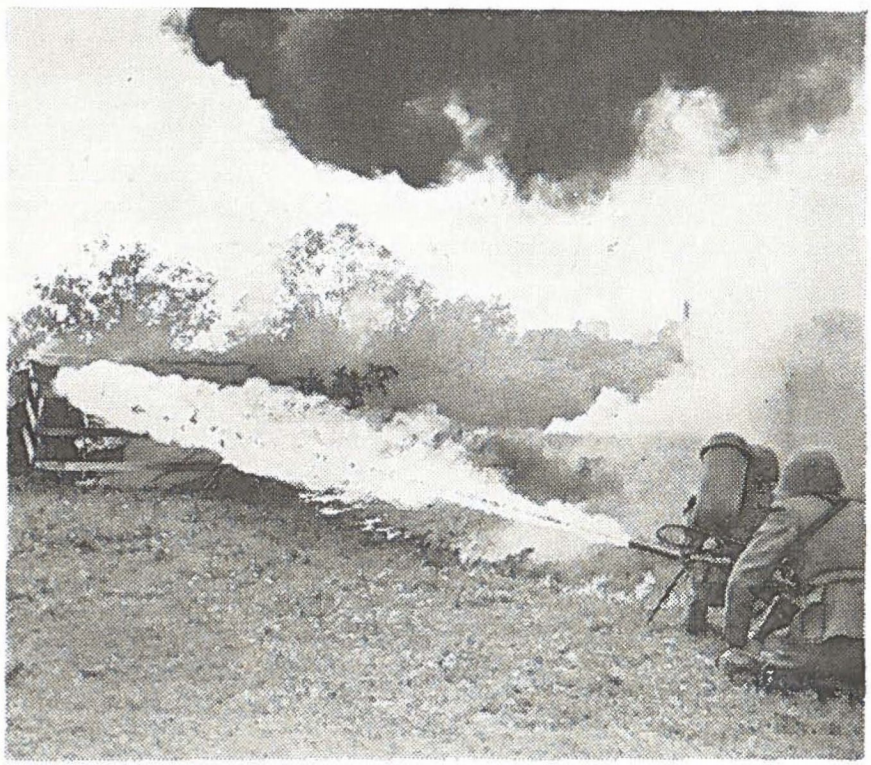
Derefter kommer de til en pigtråd, der er udspændt i 15 cm højde over jorden. Her gælder det om at vende sig om på ryggen og og klemme sig under pigtråden. Man er nu så nær rekylgeværmundingerne, at man kan mærke den intensive hede.

Selv om en soldat bliver lamslået af frygt et eller andet sted midt på den endeløse 100 meter bane, afbrydes rekylgeværilden ikke. Det har taget ængstelige individer to timer at komme igennem denne strækning, som de mere fattede kan klare på 6 minutter. Det må gå hurtigt eller langsomt — hvis soldaten mister besindelsen og rejser sig op, er han prisgivet.

Denne skjulte fremrykning under ild indgår i uddannelsesplanen, der gennemføres for at hærde soldaterne til slagmarkens krav. Officererne har i årevis forlangt en sådan uddannelse, men er holdt tilbage af frygten for den almindelige opinion. Grundtanken er den, at man må risikere nogle få liv for at redde tusinder. Ved Fort Bragg i Nordcarolina blev en faldskærmssoldat truffet i låret af en ricochet, da han krøb gennem forhindringsbanen under maskingeværild. Han gav et herrens vræl, men takket være den nye uddannelse trykkede han sig mod jorden i stedet for at fare op i panik. Dette ene kødsår kan en skønne dag redde menneskeliv i den gruppe.

— — —

Tropperne øver sig nu i kampgrupperinger i skov og på mark, mens skarpe artilleriprojektiler mod „fjendtlige" stillinger hvisler over hovedet på dem. De graver skytteværn og ligger i dem, men kampvogne dundrer frem over dem, hopper derefter op og kaster håndgranater og brandflasker mod vognene. De udsættes for styrtangreb fra flyvemaskiner, som sprøjter tåregas over dem.



Billedet viser en landgang under den nylig afsluttede NATO-øvelse

Den uhyggelige flammekaster i anvendelse

Rekrutterne må gå gennem svære feltbaner, svinge i tov, mens trotylladninger eksploderer under dem og give ild mod mål, der dukker overraskende op — med skarp ammunition, ikke løse skud. De må gøre praktiske erfaringer med minefælder. Engang så jeg en infanterist, som det ved sin klodsethed lykkedes at udløse fire miner på mindre end et minut. Mens soldaterne for to år siden beklagede sig over, at de måtte eksercere med trægeværer, må rekrutterne nu forsøge at uskadeliggøre skjulte snigskytter dybt inde i en skov, mens dygtige skytter selv sender skarpe skud om ørerne på dem.

— — —

Ved alle afdelinger øves nu gadekamp i „fjendtlige" byer. Ved Fort Brenning i Georgia ligger en „by" med to 400 meter lange hovedgader med sidegader imellem, med huse, butikker, en skole, et rådhus, en kirke o.s.v. Officersaspiranter fra infanteriet forsøger at tage byen fra kammerater, som er gået i stilling i de vigtigste bygninger. Samtidig med at angrebet sætte sind, bestryges gaderne med maskingeværild. Mens angriberne tager en samling huse, holdes forsvarerne nede af skarp ild. På et bestemt signal fra en af aspiranterne løftes ilden, og angriberne stormer tværs over gaden for at tage bygningerne. Dette er blodig alvor. Hvis signalet misforstås, vil halvdelen af gruppen blive dræbt på vej over gaden.

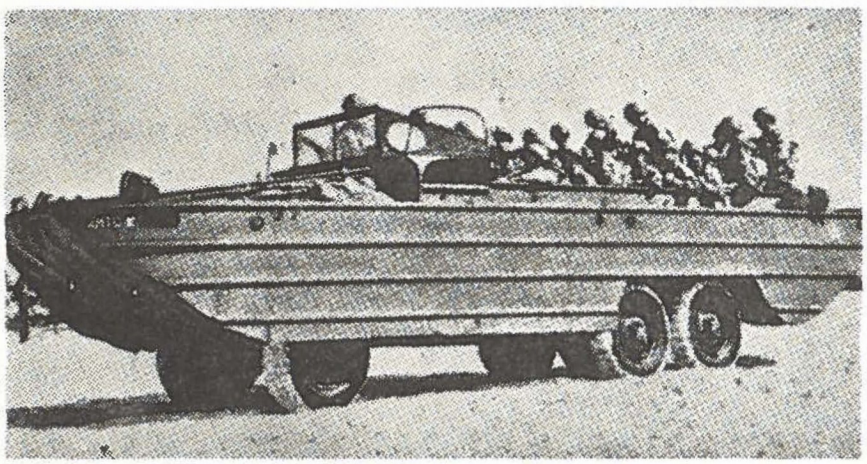
— — —

Opfindsomme officerer arbejder på at fremkalde kampens syns- og lugteindtryk. Kemikere har gennemeksperimenteret lugtene fra slagmarken, der tages i brug under gadekampe. Anvendt p den rigtige måde vil disse lugte mildne soldaten chok, når han første gang møder stanken af et li i forrådnelse. Der lægges et stort arbejde i at frem stille attrapper, som forestiller soldater med uhyg gelige sår. En uddannelseschef har anskaffet e blodlignende farve, som han lader nogle af solda terne presse ud indenfor skjorten, når de rykke frem under „fjendtlig" ild.

En faldskærmsofficer gik til et slagteri og købt et parti svinetarme, som han hængte op på e stormhindring. Derefter lod han sine folk kryb under forhindringen uden først at varsko dem. E anden faldskærmsofficer ved Fort Bragg købte par mulddyr, som han aflivede og lod sine sold ter øve bajonetfægtning på. Andre har forsøgt m dyrehuder, som blev fyldt med rødlig, blodagti vædske.

Ved i hvert fald een amerikansk forlægning h man indrettet et rædselskammer, som anvendes v uddannelse af stabsofficerer. Officererne saml ved nattetid i et skovkrat, hvor de må krybe ned en lukket skyttegrav for der at løse et ordregi ningsproblem. Medens de arbejder, udsættes de f alle mulige prøvelser: geværild, minebomber, m torvræl ind i øret, således dødsjammer, skarpe l glimt i forskellige farver, en storm, der hvirvl sand ind i øjnene på dem. Den, som rækker men ud efter en telefon, finder apparatet ov smurt med et klæbrigt rødt stof. En lommelamp blinken belyser et lig (dog en dukke) med blodi ansigt og maven revet op af granatstykker.

Sådanne oplevelser er naturligvis ganske uhy



Transport ved hjælp af amfibiekøretøjer

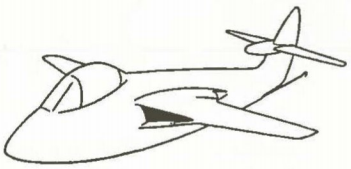
elige, men veteraner, der er kommet tilbage fra e forskellige fronter, understreger vigtigheden af isse tilvænningsøvelser. De kan fortælle om sol- ater, der blev dræbt, fordi de ikke havde lært at ybe under maskingeværild. En faldskærmsoffi- r, der var med i Tunis, fortalte mig, at nogen af opperne i begyndelsen slet ikke angreb, fordi de ır overvældede og lammede af krigens uvante ns- og lydindtryk. Han havde en gang set en uppe amerikanske ammunitionsbærere blive så mmede af kampens frygtelige uvejr, at de ikke nne røre sig af stedet. I stedet for at bære am- unition frem til rekylgeværerne, klyngede de sig l hinanden og trykkede sig rystende mod jorden - fuldstændig uvidende om, at deres vej frem ır sikker.

— — —

Sådanne erfaringer fra slagmarken beviser vær- en af hærens nye vaccineringsmetode". Det er ndgåeligt, at disse brutale tilvænningsøvelser edfører ulykker, også med dødelig udgang, lige- m der forekommer ulykker blandt dem, der læ- rer at flyve eller køre militære lastbiler. Men kun få er sårede eller døde af de tusinder, der har krø- bet under rekylgeværild. Tre mand druknede un- der en øvelse, der var så hård, at kun veteraner kunne sættes ud på den. En gang imellem får en soldat brandsår af dynamiteksplosioner. Ved en lej- lighed var en faldskærmssoldat blevet så udkørt under gravningsarbejdet, at han faldt i søvn og ikke vågnede, da afdelingen fortsatte fremryknin- gen. Han sov stadig, da granaterne begyndte at slå ned omkring ham, men han klarede sig uden at blive truffet og havde sit livs store øjeblik, da han kunne berette for generalen, præcis hvordan det føltes at være i granatild.

Jeg har talt med en mængde officerer og meni- ge, men jeg har endnu ikke truffet nogen, der havde noget at indvende mod de nye uddannelses- metoder. Alle indser den enkle sandhed, at jo hår- dere uddannelsen er, desto større udsigter har man til at klare sig, når det virkelig gælder.

American Legion Magasin.



NYT *fra flyvestationerne ...*

Fra den 16. til den 23. august afholdt FTK å flyvestation Karup en konkurrence i skydning ed geværer og raketter dels mod luftmål og dels od jordmål samt bombekast. I forvejen havde de kelte eksadriller afgjort, hvem de ville sende til n endelige match på Karup. I denne omgang ejede det sig kun om enheder udstyret med 84, dette naturligvis for, at konditionerne for de kelte skulle være ens. De respektive eskadrille- efer var ledere af deres hold og deltog i kon- rrencen.

Efter en hård opløbskamp, der strakte sig til dste flyvning, gik 1. præmien i holdkonkurren- cen til kaptain S. O. Nielsens eskadrille på Skryd- strup med 1819,60 point, skarpt forfulgt af kap- tain F. Hansens eksadrille (Karup) med 1749,63 point.

Bedste individuelle skytte og præmievinder blev kaptainløjtnant A. C. Larsen (Joe) fra Skrydstrup med 588,69 point, efterfulgt af flyverløjtnant I Aa. Petersen, FSN Karup, med 543,75 point. På 3. pladsen kom KN S. O. Nielsen (vindereskadril- lens chef fra holdkonkurrencen) med 506,88 p.

Konkurrencen forløb uden uheld af nogen art, og i FTK vil man søge at gøre den til en perio- disk tilbagevendende begivenhed.

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

Under de ikke altfor gunstige vejrforhold blev :r præsteret mange gode resultater. De mest be-ærkelsesværdige var i raketskydning, hvor både L A. C. Larsen, KL E. P. Schneider og FL Aage :tersen placerede alle deres raketter i målet (dia-eter på 5 m.).

Generalen overrækker KN. S. O. Nielsen præmien som bedste eskadrillechef

Præmieuddelingen skete ved en lille festlighed . FSN Karup om lørdagen den 24. august og ev foretaget af chefen, general Tage Andersen.

*

Chefen for FSN Skrydstrup, oberst E. C. T. nsen blev 48 år den 29. september.

*

Kaptain N. H. B. Sejr forlader sin tjeneste ved rsvarsstaben med udgangen af oktober.

*

Flyverløjtnant I F. Caspersen skal forrette tjene-: ved forsvarsstaben fra den 1. november.

*

aptain P. A. Jensen ved flyverstaben skal være rer i forsynings- og vedligeholdelsestjeneste ved yvevåbnets officersskole.

*

Fra den 3.-6. september blev der under ledelse FTK afholdt en undvigelsesøvelse i terrainet nkring FSN Karup. Der deltog ialt 49 piloter navigatører, hvoraf enkelte var fra det norske yvevåben.

Deltagerne blev den 3. september sat ud langs nordlinie, der gik over Stauning - Breining - kov - Sinding - Silkeborg og Gylling. Den syd-e begrænsning for øvelsesområdet var Skern ås udløb - Torning - Ølgod - Eg - Grindsted og Vejle. Meningen var, at piloterne på deres flugt skulle trænge frem til flyvestation Vandel, men tidligst den 6. kl. 0200 måtte de overskride en frontlinie, der strakte sig over Billund - Randbøl og Grindsted-Vejlevejen.

Øvelsen viste tydeligt, hvilke vanskeligheder nedskudte besætningsmedlemmer har at slås med, når de skal søge at trænge gennem fjendtligt territorium. Ikke alene må der regnes med en effektiv eftersøgning, men også den lokale befolkning vil normalt have en inderlig afsky for nødstedte flyvende besætninger, i særdeleshed hvis egnen i længere tid har været hjemsøgt af bombeangreb.

For at opnå et virkelighedstro billede, var piloterne henvist til deres nødration, ligesom det var forbudt at aftage overtræksdragten, dog måtte de naturligvis sløre såvel ansigt som hænder. Deres kontante pengebeholdning bestod af 2 kroner, der kun måtte anvendes til telefonopringninger.

Såvel hjemmeværnsstyrker som politi gik til opgaven med megen ildhu, og disse styrker lå også klart i spidsen med hensyn til indfangningen.

Allerede den 3. blev der taget 14 af de undvigende og den 4. mellem kl. 0700 og 1900 endnu 11 mand og den femte og sjette henholdsvis 5 og 9 piloter. Den 6., da øvelsen sluttede, resterede der endnu 10, hvoraf de 7 kom igennem. De tilfangetagne folk blev ført til Vandel, hvor de blev underkastet et skarpt forhør og derefter overladt til deres egne triste tanker (og nødrationer) i en bunker.

Allerede den 3. snuppede en hjemmeværnsmand ved Silkeborg en af deltagerne, men piloten anvendte det gamle nummer med at få tilladelse til at gå på toilettet, og han undslap.

Ved Sdr. Omme var en gårdejer så venlig at bespise en af vore folk. Han tilbød endog vor ven en pilsner (vi må håbe det var efter kl. 1700), trist nok var det fra gårdmandens side kun et træsk påfund for at alarmere sin kompagnichef i hjemmeværnet. Denne indså naturligvis muligheden for at indlægge sig hæder og fortjeneste og kom ilende i sin VW. Piloten anede uråd og forsøgte at forsvinde gennem terrainet, men uden smålige hensyn til sin vogn fulgte kompagnichefen efter og fik krammet på den flygtende.

JYDSK ILT- & ACETYLENGASFABRIK A/S

Horsens . Telefon 2 47 11

Ballerup Blomsterforretning

Telf. 68 . Stationsvej 26

S. Buchardt

Slagtermester

Stationsvej 22 **Ballerup**

Kør på

VREDESTEIN

Under alle forhold

de fleste kilometer

Generalrepræsentant

TYRESOLES

DANMARK

Palægade 4 . København K. . Central 13579

Det er prisen pr. kilometer, der tæller

RADIO IAN **PARTS**

GL. KONGEVEJ 89
KBHVN. V.

TELEFON:
VESTER 6565-9090

RADIO - RADAR - TV

Elektrotekniske artikler en gros

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

ALT BRANDMATERIEL

leveres af:

Telf. Eva *9770

A/S H. MEISNER JENSEN

Bülowsvej 3 - København V

På et senere tidspunkt lykkedes det atter piloten flygte, men hjemmeværnschefen viste sig at ære en lige så habil løber som chauffør, for allede inden 400 meter havde han indhentet og ermandet den undslupne.

Om natten den 6. september ventede hjemmeærnsstyrkerne naturligvis, at en del ville forcere ern å og havde i den anledning besat samtlige oer og spange. Men de fleste af piloterne gav m en lang næse og svømmede over. En enkelt gde en anden plan og denne hjalp ham ud i iheden. Han lagde sig temmelig tæt ved en lille o og begyndte at smide småstene over den. den længe dukkede den posterede hjemmeværnsand frem, han alarmerede sin gruppe og de bendte en grundig eftersøgning. På et tidspunkt r situationen ved at blive alvorlig for vor gemte n. Han fik da den lyse idé at tænde sin lommegte (?) og deltage i eftersøgningen af sig selv. age til frækhed havde man næppe ventet, i alt ld gik det godt.

At vore piloter kan flyve, det vidste vi på forand, men her viste de, at de også kan andet end ge netop det.

*

Flyvestation Aalborg havde den 18. august 1957 rangeret en forældredag, som var tilrettelagt i marbejde med Aalborg garnison.

Familie til soldaterne var inviteret og ca. 5000 rørende havde efterkommet invitationen. De rørende til flyvestationens soldater beså først andskabsbarakkerne, derefter deltog de i såvel ddags- som aftenspisning i kostforplejningen.

På en udstillings- og opvisningsplads vistes det ateriel, som anvendes i den daglige træning, og d en opvisning demonstrerede soldaterne, hvad havde lært.

Der var mange konkurrencer, bl. a. samling af eps, tovtrækning, hurtig omklædning, forhiningsløb m. m. Der blev sluttet af med en flyvevisning, bl. a. viste en af flyvevåbnets helikoe sin manøvredygtighed. Derefter fløj nogle rmationer af jet-jagere ind over udstillingspladn.

Trods regnfuldt vejr blev det helt igennem en rces.

Flyvestationen har ligeledes afviklet enkeltmandsmesterskaber i atletik, og der blev opnået en række udmærkede resultater.

Mestre blev:

100, 400, 1500 m løb: Oversergent T. Madsen.

Spydkast, diskoskast, højdespring: Løjtnant P. E. W. Jensen. 5000 m løb: Menig 326414.

Kuglestød: Math P. S. Kyneb.

Længdespring: Løjtnant L. Bach.

*

DANSK-ENGELSK TESTPILOT

Den danskfødte tidligere RAF-pilot, Michael Randrup, har sat ny højderekord med en Canberra, der var udstyret med raketmotorer. Randrup nåede nær 65.000 fod og slog derved den tidligere rekord for Canberra på godt 60.000 fod, der blev sat for et par år siden af den engelske testpilot Walter Gibb.

Michael Randrup

Mich. Randrup er chef-testpilot for D. Napir & son, der fremstiller raketfly. Han har haft sit job siden 1953 og har logget over 5000 timer på mere end 100 forskellige typer.

Randrup, der er født af danske forældre, kom allerede til England som dreng. I en alder af 22 år fik han sit certifikat, og før krigen ledede han et lille charterflyvnings-selskab i Heston. Han ejede dengang 3 luftfartøjer. Fra 1940 til 41 gjorde han tjeneste som instruktør i RAF, men kom senere i aktiv tjeneste som spitfire-pilot.

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

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

For adel Pörst
WEILES WINE
Vinhandlere siden 1822
P. WEILE & SØN . AALBORG

Andreas Schæbel A/S
ÅLBORG

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

VERDEN RUNDT...

Samtidig med meddelelsen om, at USA Airforce r givet Boieng Airplane Company en kontrakt 139 millioner dollars til fremstilling af IM-99)MARC projektilet, er der fremkommet nærme- oplysninger om dette opsigtsvækkende superso- ke angrebsvåben mod luftfartøjer. Den kan ud- res enten med atom-ladning eller med ladning konventionel sprængtype.

Tidligere er BOMARC blevet beskrevet kun n en jord til luft interceptor beregnet til at erere i „extreme" højder med overlyds hastig- der og med fremragende afstandsegenskaber. rsynet med atom-ladning ventes den ramjet ud- rede BOMARC, der nu er beordret i produk- n til taktisk brug, at blive en af de mest effek- e forhindringer for en eventuel luftinvasion.

Luftvåbnet har allerede tidligere afsløret, at)MARC's rækkevidde gør det muligt at ned- rde fjendtlige flyvemaskiner på langt større af- nd end noget andet projektil, der i øjeblikket i brug i luftforsvaret, og gennem en serie vel- kede skydninger mod højt flyvende „drone"- vemaskiner over Atlanten har det nye projektil erede bevist dette.

Prøveskydningen med den 7 tons tunge og 47 l lange BOMARC har stået på siden 1952, og l nylig afholdte prøver indgik BOMARC som del af et sammensat våbensystem.

På grund af sin rækkevidde karakteriseres det projektil som et „område-forsvars våben" i dsætning til kort-rækkevidde anti-flyvemaskine jektiler, der betegnes som „punkt-forsvars vå- n".

*

RBANK, Californien: Verdens første Jet-pri- flyvemaskine er blevet bygget på rekordtid af kheed Aircraft. Den vil blive prøvefløjet første g onsdag den 4. september.

Bygningen af denne maskine har været lidt af et eventyr, for der er kun gået 31 uger siden de første tegninger til den forelå i januar måned. Det var kun almindelige tredimensionale tegninger, og da modellen, konstrueret på grundlag af dem, blev prøvet i vindtunnel, måtte projektet laves helt om.

Vicepræsident Kelly Johnson, den mand, der har tegnet verdens hurtigste jagermaskine F-104 Starfighter, samlede derefter et team på 350 specialister til at bygge den nye maskine, der har fået navnet Jet-Star. Man besluttede at starte helt fra begyndelsen og at undgå de klassiske metoder for bygning af flyvemaskiner. I løbet af 63 dage var modellen færdig, og man mener ikke, at man nogensinde har konstrueret en maskine så hurtigt som denne.

Jet-Star vil i sin første udgave være udstyret med to Bristol Orpheus motorer, der kan give den en fart på 800 km i timen, de er monteret på siderne af fuselagen. Den anden prototype vil enten få 4 General Electric J-85 eller 4 Fairchild J-83 motorer.

Begge typer vil få en besætning på to mand samt plads til 10 passagerer. Vingerne er tilbagetrukne i en vinkel. De vil være i stand til at flyve i højder over 13.000 meter.

*

BURBANK, 21. juni. Den første Lockheed propjet (turbo-prop) passagermaskine Electra er nu ved at tage sin endelige form, idet man på samlebåndet begynder at sætte næse, vinger og hale til kroppen. Trykprøverne for fuselagen er allerede afsluttet. Samtidig er det endelige prøveflyvningsprogram til opnåelse af Civil Aeronautics Association (C.A.A.) certifikat blevet lagt. Udgifterne er intet mindre end 40 millioner kroner.

Man regner med at måtte gennemføre 400 flyvetimer alene for den første Electra, før certifikat kan opnås, og hver eneste time, maskinen er i luften, vil medføre samlede udgifter på 100,000 kr.,

dels til de almindelige flyveomkostninger, men navnlig til behandling af de mange oplysninger, man vil få under flyveturene.

Den første Electra, der får serie nr. 1001, vil medføre et ekstra udstyr til en værdi af 1 million $, og det skal udelukkende bruges til at registrere de oplysninger, man opnår om maskinens præstationer og flyveegenskaber. Udvendig på maskinen bliver der fæstnet et stort antal fjernsynskameraer, hvorigennem teknikere kan se detailler af maskinen, som ikke kan observeres inde fra.

Sideløbende hermed afprøves de Allison 501 motorer og propeller, Electra skal udstyres med — her er man foreløbig nået op på imponerende 50,000 motortimer, og man er lige blevet færdig med at installere 4 af disse Allison propjet (tuboprop) motorer i en Super Constellation, og det vil give maskinen en meget større nyttelast. Til trods for at hestekræfterne forøges fra 13,600 til 15,000, reduceres de 4 motorers vægt med over halvdelen, nemlig fra 6,720 kilo til 3,180 kilo. Prøveflyvningerne med denne Super Connie begynder i næste måned.

SUNNYVALE. De amerikanske luftstyrker har tildelt Lockheed Aircraft Corporation en ny kontrakt på 14½ mill. $ til fortsættelse af forskningsprogrammet med det supersoniske fjernstyrede ram-jet våben X-7.

X-7, der er ladet med elektronisk udstyr, sender en kontinuerlig strøm af tekniske data ned til jorden under sin fart op i himmelrummet. Når hver forsøgsrække er afsluttet, åbner en faldskærm sig, og X-7 daler tilbage til jorden og kan bruges igen.

Det amerikanske luftvåbens eksperter med hensyn til fjernstyrede våben udtaler, at dette system er meget bedre end at afprøve fjernstyrede våben fra produktionen, og at det oven i købet sparer de amerikanske skatteydere 2¼ million kroner ved hvert forsøg.

BURBANK, Californien. En violinbygger og en sprængstofekspert er blot et par af de specialister, der arbejder bag kulisserne på fremstillingen af USA's nye, supersoniske flyvemaskiner.

Den 50-årige *Raymond Del Prato* brugte tidligere al sin tid til at bygge violiner efter Stradivarius' traditioner — nu tjener han flyvemaskine-industrien ved med sin kniv at udskære små mo-deller af flyvemaskiner til aerodynamiske forsø-Nogle af dem har allerede „fløjet" i vindtunne-med en hastighed fem gange lydens.

I nærheden af et kæmpemæssigt betonbeskytte-sesrum sidder hans kollega, *George Papen,* der u-arbejder ny teknik til behandling af metaller, s-de bliver hårde nok til at modstå den såkald-„varmemur". Allerede nu har man metaller så sej-at de ikke kan gennembores med almindelige bo-man må bruge en specielt konstrueret pistol t-dette formål. Sommetider må man benytte spræn-stoffer inden i rør af disse metaller for at form-dem som fremtidens ultrahurtige flyvemaskinem-deller.

Begge er ansat hos Lockheed Aircraft, hvor d-nu arbejder med eksperimenter på flyvemaskine-der skal flyve endnu hurtigere end verdens hurti-ste jager F. 104, som de også arbejdede med, d-den var på forsøgsstadiet. For tiden er de med-at løse „varmemurens" problemer. Og her kan ma-virkelig tale om problemer, for der opstår allere-en varme på 150° Celcius, når en maskine flyv-det dobbelte af lydens hastighed.

Georgia.

Den amerikanske marine har besluttet at for-tage prøveflyvninger med Lockheed Aircrafts 130 Hercules prop-jet (turbo-prop) transportm-skine i både denne egenskab og som flyvende „ta-ker" for bombemaskiner fra de strategiske lu-styrker. Besætningerne har allerede gennemgået specialtræning, og flyvningerne skal foregå i Marylands flådelufthavn.

Med sine kraftige T-56 motorer og omstyrb-propeller kan Hercules operere fra ganske ko-improviserede landingsbaner, hvorfor den vil va-velegnet til sit job som „tank"-maskine. Den g-560 kilometer i timen og påstås at kunne flyve-kun halvdelen af de omkostninger, dens nærme-konkurrent kræver.

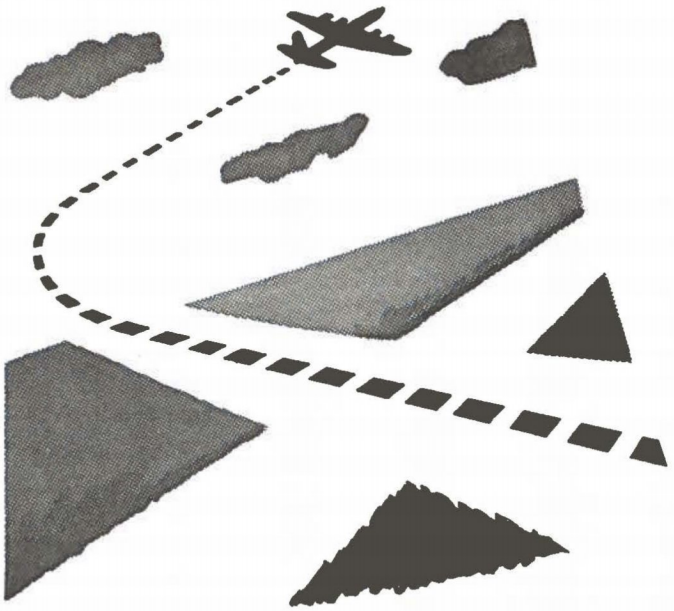
MACHOLD's FILT

St. Kannikestræde 7 - Byen 2445

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

OKTOBER 1957



SHELL AVIATION SERVICE

A/S DANSK SHELL - KAMPMANNSGADE 2 - KØBENHAVN V - MI. 534

FLYVEVÅBNET

OKTOBER 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder, Sputnik
— God dag igen Amerika
— Verden rundt
— Jorddrabanter
— Saratoga
— GI's i Tyskland
— Non stop
— Driftsværn
— Nyt fra flyvestationerne
— 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. Tlf. 98 18 79. Giro 98 025.

Ansvarshavende redaktører:

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

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Den militære betydning af satellit og fjernraket

Oberstløjtnant H. C. Engell

Lørdag den 19. oktober holdt chefen for Artilleriskydeskolen, oberstløjtnant *H. C. Engell*, nedenstående foredrag i studenterforeningen ved dennes aktuelle Sputnik-aften.

Inden jeg begynder at tale om fremtiden, vil jeg lige tage et kort blik tilbage på den militære rakets historie.

Jeg gør det, fordi det ved vurderingen af de militære aspekter er vigtigt at have forståelse af, hvilke tidsfaktorer der gør sig gældende.

Systematisk arbejde med skabelsen af en vædskeraket til krigsbrug begynder i det tyske rigsværn i 1929. Det skal lige nævnes, at arbejdet nok væsentligst begyndte, fordi det tyske rigsværn gennem Versailles-traktaten var afskåret fra at have flyvemaskiner og langtrækkende artilleri, og man ville undersøge, om man ikke i raketten kunne finde et kampmiddel, der kunne erstatte de forbudte midler.

Det er jo ikke første gang i teknikkens historie man under arbejdet med at finde en erstatningsvare er kommet frem til noget, som viste sig at have en betydning, der gik langt ud over surrogatets.

Der går en lige linie fra arbejdet i 1929 til affyringen af V-2 raketterne mod London, som tog sin begyndelse kort efter invasionen i 1944. Mange af de folk, der stod fadder til V-2'en, havde været med fra starten.

Det tog altså 15 år at skabe en raket, der kunne række henved 25 km. Nu må det erkendes, at arbejdet nok i visse perioder kunne have haft større prioritet end det fik — og at tiden altså måske kunne være blevet afkortet noget. Lad os være glade for, at det ikke skete. Eisenhower skriver i „Korstog i Europa": Var det lykkedes tyskerne at få raketten gjort klar til indsats nogle måneder før, ville det have voldt meget store vanskeligheder for invasionens gennemførelse, og måske have umuliggjort den".

Jeg har peget på disse 15 år for at vise, hvor lang tid udviklingen af så komplicerede kampmidler tager.

Nu var der selvfølgelig tale om noget principielt helt nyt — og det er jo altid de første skridt, der koster. Men efter hvad man i dag kan skønne, ser det stærkt ud til, at raketter er underkastet den samme lov som alt andet krigsmateriel:

At man må regne med en tid af størrelsesordenen 7 år fra det tidspunkt, da projekteringen begynder og indtil kampmidlet er operationsklart — og at det vel er muligt ved uheld og ved manglende energi at få tiden yderligere forlænget, men at selv de mest hensynsløse ofre i form af penge og menneskelig arbejdskraft ikke kan bringe udviklingen væsentligt ned under dette tidsmål.

Det er en lov, som man kender særdeles vel fra den industri, der beskæftiger sig med raketternes militære forgængere: de bemandede luftfartøjer. Her har man altid været i den situation, at når man begyndte projekteringen f. eks. af en jager — var tvunget til at gætte sig til, hvordan dens kommende modpart (bombemaskinen) kunne udvikle sig i løbet af 7 år.

Nu spørger man naturligvis efter at have stiftet bekendtskab med Sputnik om, hvornår det næste skridt kommer. Det vil forstås af det, jeg har sagt, at dette sandsynligvis forlængst er fastlagt, for så vidt som det afhænger af arbejder, der er sat i gang for lang tid siden.

Det vil også forstås, at hverken den kunstige satellit eller den interkontinentale raket, som russerne påstår at være i besiddelse af, og hvis eksistens Sputnik er det uigendrivelige bevis på, er kommet som et lyn fra en klar himmel. Så langvarige arbejder som dem, der her er tale om, kan ikke holdes skjult.

Den ubehagelige overraskelse ligger for Vesten deri, at russerne ikke (som man nok overalt havde regnet med det) lå et eller to år efter Vesten, men i stedet kom en tilsvarende tid før.

Sputniks streg hen over himmelen har derfor nok voldt mere bekymring og uro i de politiske end i de militære og militærtekniske cirkler. Militærteknisk er den jo bare en konstatering af, at en situation, man havde regnet med i så høj grad, at man i hvert fald havde sagt: Ikke senere end 1960, er kommet noget før man havde regnet med den. Men mange af de nye strategiske og tekniske forberedelser til at møde den nye situation, har været så længe i gang, at en fremskyndelse af dem ikke volder uoverstigelige vanskeligheder.

Militærpolitisk set er der grund til uro. I en verden, hvor rustningerne opretholder balancen meller to parter, der (for at sige det mildt) ikke har større tillid til hinanden, er der en kedelig mangel på balance, hvis den ene gør betydelige tekniske fremskridt for den anden.

Det er jo aldeles sikkert, at man ikke fra russisk side tror, at denne uligevægt vil blive bevaret. Fristelsen til at udnytte fordelen på den udenrigspolitiske arena i den korte tid, den består, ligger lige for.

Lad mig kun nævne, at situationen — omend med modsat fortegn — ligner den situation, vi havde i det korte åremål, hvor Vesten alene rådede over kærnevåben.

— — —

Den mest øjeblikkelige betydning af Sputnik er (som allerede nævnt) at den leverer kontante og uigendrivelige beviser på, at russerne er i stand til at producere en interkontinental raket. Det er uden videre givet, at en raket, der kan sætte en satellit i gang, både har rækkevidde og præcision nok til at påtage sig rollen som bærer af kærnevåben tværs over oceanerne.

Til denne rolle har man jo hidtil haft de strategiske luftstyrker — de styrker, som skulle levere den massive, ødelæggende og ojeblikkelig gengældelse, hvis den konventionelle dækningsstyrke blev udsat for angreb.

Groft set kan man jo beskrive NATO's forsvarssystem derhen, at de konventionelle stående styrker (hvoraf vi leverer vor andel) er at opfatte som en slags tyverialarm, mens det strategiske og kærnebærende luftvåben (som vi ikke bidrager til) er den egentlige magtfaktor, der skal hindre indbrudsforsøgene.

Naturligvis har man stadig set i øjnene, den mulighed forelå, at et stormangreb ville blive sat ind uden om tyverialarmen — rettet uvarsl mod de strategiske luftstyrker med det formål at neutralisere disse. Sikringen mod denne eventualitet (som den interkontinentale raket har accentueret) er forlængst søgt gennem en vidtstrakt spredning og opbygningen af en konstant virkende varslingskæde parret med egne forsvarsvåben som denne varslingskæde kunne aktivere.

I sin virkning er der i og for sig ikke forskel på dagens strategiske jet-langdistance-bomber og den afløser, der nu melder sig: Den interkontinen

ale raket. Derimod stiller den sidste forsvaret ver for en række nye problemer.

Nye kan man strengt taget ikke kalde dem — nder de vilkår, som militærteknik nu en gang ar, er man jo forlængst i gang med planer om, vad man ville gøre, når den interkontinentale aket blev en operativ realitet — når med andre rd jetbomberens anflyvningstid på nogle timer ned en hastighed på omkring Mach een blev afst af rakettens anflyvningstid på 10-15 minutter g en hastighed på henimod 15 Mach (20.000 m t).

Man har i dag (i øst som i vest) operative styede luftværnsraketter som et effektivt våben mod etbomberen. Det tekniske problem, der skal løses, liver at videreudvikle denne luftværnsraket, således at den kan bruges mod indflyvende transkontinentale raketter. Problemet er ikke uløseligt — tørre bliver vanskeligheden utvivlsomt med henyn til at få radarvarslingen så langt ud, at man år de fornødne minutter til at starte antiraketaketterne.

Hvordan radarvarslingskæden i dag er organiseret i Vesten, er af nærliggende grunde en omyggeligt overvåget militær hemmelighed — men er afsløres intet ukendt, når det fortælles, at man visse dele af verden har måttet supplere de jordaserede radarstationer med flyvende radarstationer — maskiner, der døgnet rundt ligger på en bestemt overvågningskurs og hvor den ene maskine fløser den anden. Det er heller ingen hemmelighed, at man af militære grunde i det høje nord på amme bekostelige måde kontinuerligt skaffer sig e nødvendige meteorologiske observationer.

Når denne overvågningskæde nu skal endog ndnu længere frem foran de objekter, der skal arsles og når den trussel, man er bange for, er et åben, der bevæger sig højt oppe over atmosfæens — ja, så ligger løsningen jo sådan set lige for: rabanten.

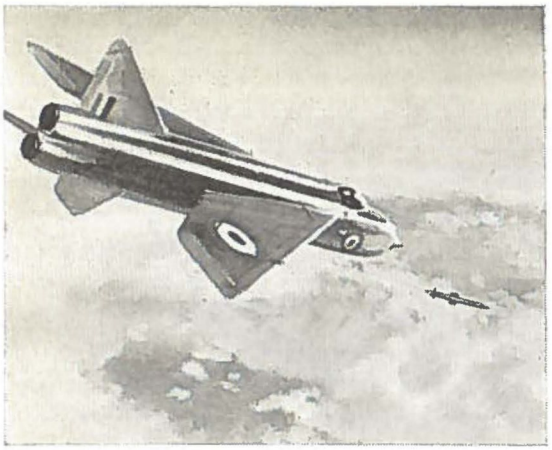
Naturligvis ikke een drabant — men drabanter ndt op i et sådant mønster, at man til stadighed ar den fornødne overvågning.

Her er opgaver for den kommende tids måleknik, der er af sådanne dimensioner, at dagens sperter i telemetri utvivlsomt om nogle år vil ive betragtet som uhjælpeligt famlende børn — men man finder næppe nogen ekspert, som i dag tør erklære disse problemer for uløselige. Og man kan roligt gå ud fra, at de arbejder, der foregår på dette område, forlængst har passeret den blotte tankes stade og er ført over på det reelle tekniske forskningsarbejdes område.

Vil der være radar i fremtidens Sputnik'er. Fjernsyn også? — spørgsmålet besvares lettest med modspørgsmålet: Hvorfor ikke? Nytten og interessen af fjernsyn i et legeme, der 5-6 gange om dagen passerer modpartens område, ligger så lige for, at der ikke er grund til at uddybe den.

Lad mig kun til slut — for at illustrere formatet af de tekniske overvejelser og arbejder, man er i gang med — nævne en enkelt ting: Et af de problem, der skal løses, er at finde ud af, hvordan man skal se forskel på meteorer og fjendtlige interkontinentale raketter — så man ikke brænder sit kostbare forsvarsfyrværkeri af, hver gang der kommer en flok meteorer.

Vi ved, at der i dag arbejdes med dette problem — men ser af nærliggende grunde ingen reklamerende artikler om, hvordan disse arbejder går.



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, HERTFORDSHIR

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

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

●

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

GOD DAG IGEN —

AMERIKA

General C. C. Førslev

Flyvevåbnets tidligere chef, general C. C. Førslev, der er vendt tilbage fra sin verdensrejse, har betænkt vort blad med nedenstående beretning. Vi vil gerne takke generalen for aldrig svigtende velvilje og imødekommenhed.

Hans exellence, generalløjtnant C. C. Førslev

Ved enkelte lejligheder har jeg prøvet at være „Greve for en dag", f. eks. når jeg har fløjet til eller fra Amerika med S.A.S. Man sidder i sin ronstol og lader sig opvarte af de venlige og opmærksomme stewarder og stewardesser, medens andskabet glider forbi dernede. At stewardesserne er så søde at se på, er et plus til rejseglæden. A propos stewardesser, kom jeg engang Amerika forfærdelig galt af sted. Min kone og eg besøgte en luftfartsudstilling, og da vi havde gået os trætte, satte vi os til hvile i en dertil indrettet afdeling, hvor vi omgående blev genstand or en sød, lille stewardesses omsorg. Hun havde etop til opgave at hjælpe de trætte. Vi kom selvølgelig til at snakke om luftfartsforhold, og jeg ortalte hende, at man i Danmark havde meget esvær med at holde på stewardesserne. Lige så nart man efter en langvarig og omhyggelig uddannelse havde sat dem i virksomhed, blev de ift med betagne flyvere eller passagerer. Hun ortalte, at det var ligesådan i Amerika. I hendes elskab regnede man med, at en stewardesse gennemsnitligt holdt ca. eet år, inden hun blev gift. å var det, jeg begik min fadæse. Hvor længe har De så været i tjeneste som stewardesse, spurgte jeg. "o og et halvt år, svarede hun, mens skamrødmen ver ikke at være blevet revet bort for længe siden kyllede op over hendes søde ansigt.

*

Nå, nu nærmer vi os Hamborg, hvor vi skal ellemlande. Her på disse kanter ligger de to ansestæder, Lybæk og Hamborg, som har spillet stor en rolle i Danmarks, ja i Nordens historie. Større end vi egentlig kan lide at tænke på. Danmark har faktisk en tid — omend kun en kort tid — været en vasalstat af Lybæk, al den stund det danske rigsråd engang lovede ikke at vælge nogen konge, som ikke var Lybæk behagelig, og om Gustav Vasa har en lybsk rådsherre engang sagt omtrent følgende: „Det kostede os 1000 daler at få ham op på tronen, så vi skulle vel for pokker kunne få ham ned igen for 2000" (for beløbenes størrelse garanteres ikke, men det drejede sig ikke om store penge).

Man gad iøvrigt nok vide, hvor meget jysk handelstalent disse to metropoler har suget til sig. En dansk historiker har tangeret problemet. Han nævnte bl. a. en forespørgsel fra Lybæk til en dansk myndighed om slægtninge til en borger i Lybæk, „som hernede kaldte sig (her nævntes et tysk navn), men som oppe hos jer skal have heddet (her følger et godt jysk navn)". Jyderne har jo aldrig været sinker udi handelen, og hvorfor skulle de egentlig ikke i stort tal have slået sig ned i de storbyer, de handlede så livligt med.

Iøvrigt har vel den glans, der udgik fra Hamborgs rige borgerskab været en stærk medvirkende

grund til danskhedens tilbagegang i Sønderjylland. Det var på de kanter i lang tid meget „finere" at være tysk end at være dansk, og en meget stor procentdel af *enhver* befolkning er ivrig efter at komme til at høre til den gruppe, som anses for at være „finest".

*

Fra Hamborg går turen til Prestwick, som ligger nær ved Glasgow, men også, og det er det, der fanger mine tanker, nær ved „Auld Ayr wham ne'er a town surpasses for honest men and bonnie lasses". Det var i denne lille stads omegn, Robert Burns drev sit spil, og til denne egn vil jeg, om forholdene tillader mig det, engang foretage en pilgrimsrejse. Jeg vil se „Ye banks and braes and streams around the castle o'Montgomery, hvor han sværmede med sin Highland Mary, den fromme og sky Mary Campbell, som han lod dø ugift i barselseng, måske fordi han var distraheret af det faktum, at et andet af hans sværmerier, Jean Armour, samtidig var på vej med tvillinger. Han havde ellers svoret Mary trolovelse, såvel på kristen vis (på bibelen) som på hedensk vis (over rindende vand). Jean og Mary fik hver et henrivende og udødeligt digt, og Jean blev omsider — efter at have fået to børn til — gjort til en „anstændig kvinde" af ham gennem giftermål.

Jeg vil se „Alloway's auld, haunted kirk", hvor Tam o'Shanter så lille Nannie danse djævleballet i sin altfor korte særk, og jeg vil se kroen, hvor Anna tjente, den Anna, til hvem Burns sang: „Yestreen lay on this breast o' mine the gowden locks of Anna." Jean fik den måske noget tvivlsomme glæde at opfostre Annas barn.

Det hele forekommer meget indviklet. Ak ja! Disse poeter, disse poeter! De har undertiden svært ved at „realisere det almene". Til gengæld skænker de, når de er store nok, deres ofre udødelighed.

En engelsk kritiker mener iøvrigt, at Burns ikke havde flere sværmerier end de fleste andre unge mænd, men at han blot havde „an embarrassing gift of fertilisation". Ja, det havde han jo i hvert fald.

*

Der er en times ophold i Prestwick, og i ventetiden finder vi passagererne fra det store amerikanske militærfly, som vi så kørte op uden for. Der er passagerer fra alle værn, af begge køn og af flere racer. Det er en første hilsen fra Amerika, og uvilkårligt dukker negerspørgsmålet op i ens tanker. Man lægger derfor mærke til omgangsformen mellem sorte og hvide soldater og konstaterer, at der ikke forekommer blot det svageste tegn på forskelsbehandling. De sidder og snakker hyggeligt sammen, hvide og sorte mellem hverandre.

*

Omsider flyver vi videre fra Prestwick. Nu er det forbi med at stoppe ved små holdepladser på den europæiske bred af Atlanten; nu sætter vi kursen direkte på New York.

Det er nat, og man ser kun oversiden af et skylag. Man griber til rejselekturen: „Jorden rundt med Holger Rosenberg", en gave fra den gamle globetrotter og overeventyrer himself. Den har ligget på natbordet derhjemme længe, men er stadig blevet skubbet til side for „nødvendige ting". Nu er man imidlertid som pensionist feriebarn for resten af livet, og intet er „nødvendigt" mere.

Bedst som man er på vej med den gamle gennem Sibirien, opdager man, at man er den eneste som endnu har læselyset tændt, og at det derfor nok er på tide, at man følger sin viv til de egne hvor Morfeus og Ole Lukøje hersker. Man lukker bogen, læner sin stol længst muligt tilbage, bliver puslet og syslet om af den søde stewardesse og mister kontakten med omverdenen.

Pludselig er den der igen, kontakten altså. Man ser på sit ur, som endnu står på dansk tid. Klokken er syv, den sædvanlige opstandelsestid, men det er nat endnu. Man forsøger at sove ind igen. Det lykkes ikke. Man griber bogen, men opdager at ingen har læselys tændt og viger tilbage for at forstyrre den natlige fred ved at tænde sit eget. Man føler sig efterhånden som Johannes V. Jensens himmerlandske syvsovere må have følt sig under visse afsnit af deres bemærkelsesværdige præstation: man er lysvågen, men det er stadig nat. De fire-fem timer, man er løbet fra solen gør sig gældende. Først da det danske ur nærmer sig elleve, lysner det i øst, og man oplever en rød og skøn solopgang over skylaget.

Noget før solopgang er der hist og her blev

tændt læselamper, og den altid årvågne og omsorgsfulde stewardesse har skyndt sig at servere dejlig morgenkaffe for de vågne.

*

Pludselig kommer der brud i skylaget, og man forsøger at identificere. Inden man har nået noget resultat, oplyser kaptajnens myndige og rolige stemme, at vi nu passerer Boston.

Ikke ret længe efter ser man toppene af Manhattans skyskrabere i solskin over et tågelag, der skjuler deres nedre dele, og så svinger man ind over de øde strandsumpe, i hvilke flyvepladsen Idlewild er anlagt. Her lander vi.

Udklareringen går med amerikansk hurtighed, når der ikke er noget mistænkeligt ved en, men man har, bl. a. fra formularudfyldningerne, en fornemmelse af, at om dette havde været tilfældet, ville man på et øjeblik havde været viklet ind i et sådant net af „red tape", at man aldrig ville have fået sig viklet ud igen. Nu går der ikke 10 minutter, før man sidder i bussen på vej til centret af verdens største eller måske kun næststørste by. Den viser sig fra sin fordelagtigste side i det solrige, lune vejr, en indian summer, som har fået folk til at lægge overtøjet, medens i Danmark den første sne allerede havde jaget dem i vintertøjet.

Noget af det første, man lægger mærke til, er den bløde, glidende, tavse, hurtige og velordnede biltrafik. Man mærker, at man er i et land, hvor bilen er en gammel nyttegenstand, et land, hvor dagstrædet forlængst er holdt op med at kræve absurde hastighedsbegrænsninger af de forbandede bilister. Man har i stor udstrækning fundet ud af at adskille trafikarterne, således at de veje, der ikke netop tjener den lokale trafik, er fri for børn og barnevogne samt for fodgængere, cyklister og landevejskøretøjer. Sagen er jo nemlig den, at kun på veje, som er forbeholdt motorkøretøjer, kan disse benyttes i sikkerhed efter deres hensigt; man kan kun køre med en *meget* ringe fart, hvis man må være forberedt på, at et barn hvilket øjeblik som helst kan løbe ud foran vognen. I paranthes bemærket er der ingen, der er ivrigere end amerikanerne efter at sikre børn mod motorulykker.

Når man kommer fra Danmark, bliver man selvfølgelig også slået af bilparkens modernitet og vognenes størrelse og kraft.

Pludselig fanges ens opmærksomhed af noget inde i bussen. Lidt fremme sidder to repræsentanter for Jahves udvalgte folk, en på hver side af midtergangen. De er gerådet i en kommercielt betonet samtale, og hele midtergangen er fuld af veltalende hænder. Man erindres om, at man er kommet til Israels største by.

Så kigger man igen ud ad vinduet. Man passerer statuer af nøgne mennesker i sten og bronze, og pludselig slår det en, at disse statuer jo må være øjebliksbilleder. De er snuppet lige i det øjeblik en viftende gren eller en flig af et flagrende gevandt har dækket det, som i et blufærdigt samfund ikke må ses.

*

Her er bilen virkelig blevet allemands eje, og levefoden er i det hele taget høj. Vi har eksempelvis konstateret, at en sygeplejerske foruden at sikre sin alderdom kan holde en pæn, moderne lejlighed og en bil, som en større direktør ville være glad for at kunne have hjemme.

I negerkvarteret Harlem står der tæt med flunkende biler uden for huse, som ser temmelig nussede ud. Negrene er kommet til penge, beskæftigelsen er høj, og forskelsbehandlingen er ophørt på disse kanter. De amerikanske negre hører til den fjerdedel af menneskeheden, der har den højeste levefod.

Når der overhovedet eksisterer et negerspørgsmål i Amerika i dag, er det, fordi en del af den hvide befolkning herovre — en stadig mindre del ganske vist — endnu nærer visse fordomme med hensyn til negrene og så — og det er det afgørende — fordi Amerika er et demokrati. I et demokrati er det nemlig muligt for politikere at spille på fordomme hos vælgerne for at hverve

stemmer. Det hænder også i andre demokratier. Var Amerika et diktatur, var al forskelsbehandling forlængst ophørt. De høje centrale myndigheder har længe gjort alt, hvad der er foreneligt med demokratiske fremgangsmåder for at standse den. Diktatorer har det desværre let på mange måder.

*

Det er dejligt at komme til et land, hvor al mekanik virker, som den skal. I Danmark kan man ofte komme ud for teknisk ufuldkomne ting. Man kan eksempelvis komme ud for læselamper, ved hvis konstruktion man ikke synes at have forudset muligheden af, at det kan blive nødvendigt at udskifte den elektriske pære, og man kan som bekendt også købe dåseåbnere, der ikke kan åbne dåser. Det er kun to eksempler blandt tusinder.

Men til trods for al mekanik og teknisk fuldkommenhed er man dog ikke i New York nået så vidt, at man er kommet bort fra de overfyldte og overflydende skraldespande på fortovene. Man undres.

Man ser på butikkerne. Der er mange dejlige ting, som man gerne ville have, men der er endnu mere, som man meget gerne undværer. Sammenlignet med mange af de butikker, der herovre sælger hjemmepryd, er kiosken på Københavns Hovedbanegård, hvis smagløse turistragelse man så tit har ærgret sig over, en ærværdig kulturinstitution. Navnlig er her for tiden nogle porcelænspudler i alle farver og størrelser, men i samme ræddelige form og i uoverskuelige masser. Uha, uha!

Befolkningen på gaderne ligner sig selv, og dog! Pludselig slår det ned i en, at de farveglade slips er forsvundet og har veget pladsen for andre, der er så stilfulde og kedelige, at man skulle tro, de var importerede fra Savile Row.

*

Om aftenen, når lysene tændes, *må* man op i toppen af Empire State Building og se til alle sider ud over det uendelige lyshav, ganske som gamle pariserfarere, hver gang de kommer til deres længslers by, *må* ned at indsuge luften på les Grands Boulevards. Det er en slags andagt, man holder. Man nikker genkendende til det meste af det, man ser, og føler sig velkommen og hjemme: God dag igen, Amerika!

C. Forslev.

VERDEN RUNDT

MARIETTA, Georgia. En flyvemaskine drevet med atomkraft kunne Lockheed Aircraft have færdig om tre år under forudsætning af „grønt lys" fra den amerikanske regering, og at selve „kraftkilden" var parat i rette tid, udtaler Mr. *Robert E. Gross,* der er formand for selskabets bestyrelse.

Mr. Gross oplyste, at det er økonomiske hensyn, der har fået den amerikanske regering til at være tilbageholdende med dette og lignende projekter. Han sagde videre: „Flyvemaskinen med atomkraft må imidlertid bygges, og hvis denne produktion ikke snart bliver påbegyndt, vil vort land komme til at angre forsinkelsen".

Lockheed Aircraft er for tiden ved at bygge kæmpemæssige atomkraft-laboratorier i det nordlige Georgia, hvor man vil studere atomstrålernes indvirkning på de forskellige dele af flyvemaskinerne. Mr. Gross fortsatte: „Vi er parat til at gå i gang med denne opgave, vi venter blot på, at regeringens planer skal udkrystalliseres".

LONDON. En ny rekord er blevet sat på ruten New York-London, da en Super Constellation tilhørende Flying Tiger Line landsatte 114 passagerer i Londons lufthavn. Aldrig er der transporteret så mange passagerer på denne atlantrute med en kommerciel maskine.

Flyvningen blev foretaget med en ny Super Constellation af typen 1049H, den kombinerede last- og passagermaskine, der hurtigt kan forvandles fra lastmaskine til passagermaskine.

PALMDALE, Californien. En gruppe af Japans førende luftfartsmedarbejdere fra dagblade, radio og fjernsyn har efter indbydelse fra det amerikanske luftvåben aflagt besøg på en række af luftvåbnets baser i USA. Her i Palmdale så de Starfighter-Lockheed F. 104 — der påstås at være verdens hurtigste jagermaskine. Under forbiflyvningen nåede de kun at se den i ialt 10 sekunder fra det øjebelik, den viste sig, til den var borte igen — og så fløj den oven i købet for nedsat fart.

I løbet af de sidste måneder har de amerikanske luftstyrker haft besøg af teknikere fra både Australien og Tyskland for at studere denne hurtige jagermaskine.

LONDON. Hawker Siddeley Gruppen, Englands største flyvemaskinefabrikker, har afgivet bud på hele aktiekapitalen i de store dieselmotorfabrikker, der er sammensluttet i Brush Gruppen. Disse fabrikker producerer dieselmotorer af alle typer til skibsfarten samtidig med, at de fremstiller en tredjedel af de engelske dieselmotorer, som anvendes i industrien og på kraftværkerne.

Sir *Roy Dobson,* der er administrerende direktør for A. V. Roe & Co., udtaler, at Hawker Siddeley Gruppen er stærkt interesseret i atomenergiens udvikling, og at man ved en sammenslutning af sine og Brush Gruppens tekniske og økonomiske kræfter kan nå langt videre inden for dette område. De to industriforetagenders samlede eksport udgjorde i 1956 over 600 mill. kr.

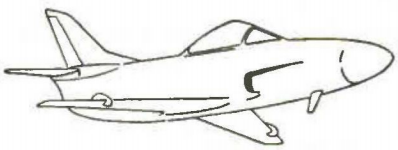
For tiden står Hawker Siddeley Gruppen midt i store udvidelser, der samtidig betyder omlægninger af virksomheden. Nye planer i denne retning er allerede under udvikling.

På den 22de Salon International de l'Aeronautique viste det amerikanske General Electric for første gang offentligheden en ny turbo-jet motor J-805, der skal indsættes i jetalderens passagermaskiner.

Den militære version af den nye motor J79 har allerede bestået sin prøve ved tusinder af flyvetimer i Lockheeds Starfighter F-104A og Convair B-58, USA's første supersoniske bombemaskine. J79 motoren yder større kraft pr. kg motorvægt end nogen anden motor i dens klasse med en kraft på omkring 10,000 lbs.

CJ-805 motoren er i første række bestemt til mellemdistancerne og er derfor valgt til Convairs nye 880 jet-passagermaskine, som er købt af Transworld Airlines, Delta Airlines og det argentinske Transcontinental. Den er konstrueret til at yde meget store præstationer ved lave omkostninger.

Motorens nøjagtige kraftydelse oplyses ikke, hvilket sikkert står i forbindelse med, at den er installeret i verdens hurtigste jagermaskine. Brændselsforbruget er ikke lille, og der er garanti fra fabrikken for forbruget af reservedele.



Motoren er forsynet med indstillelige ledeskovle i kompressoren og tre-stadiers turbine. Herved opnår man stor brændstof-økonomi og lav motorvægt, idet man samtidig kan reducere eftersynsomkostningerne. Samtidig giver det driftssikker motorkontrol, og systemet med de indstillelige ledeskovle giver endnu større motorydelse ved start.

Indtil nu er CJ.805 motorer konstrueret i fem forskellige versioner beregnet på de krav, de forskellige luftfartsselskabers rutenet stiller. Tre af dem leverer en meget betydelig større kraft end den motor, der var udstillet som model på Paris Air Show.

General Electric er førende i USA med hensyn til jet-motorer og har fremstillet flere militære

jet-motorer end nogen anden fabrik, alene 31,000 til de amerikanske luftvåben. Over 40 % af USA's bombemaskiner og jagere er udstyret med General Electric jet-motorer.

Allerede i 1900 begyndte General Electric de første forsøg med jet-motorer, hvor dr. *Sanford A. Moss* begyndte et arbejde med en kompressor til en turbine. Hans forsøg førte til konstruktionen af den første turbo-kompressor i 1919, og dermed banedes vejen til jet-motoren, selv om der skulle gå næsten 30 år, før de første jet-maskiner gik på vingerne.

Det var også General Electric der fremstillede USA's første prop-jet i 1943 — måske den første i verden. Også Amerikas første jet-motor blev konstrueret af General Electric, den fløj første gang i 1942 i en Bell P-59.

Den første jet-motor havde en kraft på kun 1250 lbs., og man begyndte straks at bygge kraftigere motorer. Resultatet var J-33 motoren, der blev massefremstillet til Lockheed F-80 Shooting Star jageren, den havde en motorkraft på 4000 lbs. Også J-47 motoren, der er installeret i de berømte F-86 jager og den interkontinentale B-36 Convair bombemaskine er fremstillet af General Electric.

SCAN.

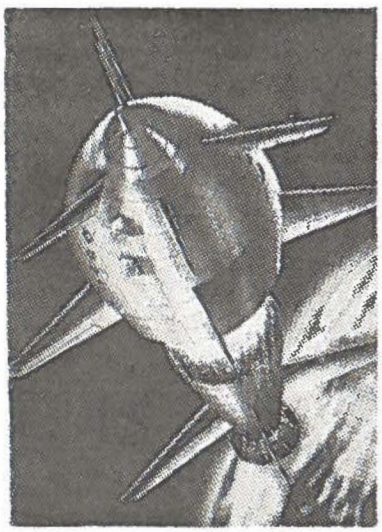
Jorddrabanter — Raketter . . .

Opsendelsen af en jorddrabant bringer den til at kredse omkring jorden i adskillige dage i en højde, der varierer mellem 30 til 800 miles og med en fart på måske 18.000 miles i timen, er naturligvis ikke så ligetil en historie. En hurtig vurdering vil sikkert give det resultat, at projektet er endnu vanskeligere end at få en Intercontinental Ballistic Missile til at ramme et jordmål 5.000 miles borte. Men denne hurtige konklusion er i virkeligheden piskegal. De, der har forstand på tingene, påstår, at det er langt lettere at fremstille den langtrækkende og hurtige drabant. Det viste sig også med den russiske drabant, at videnskabsmændene er overbevist om, at de inden for mindre end eet år vil være i stand til at sende ikke en enkelt, men et dusin af drabanter til vejrs.

Til gengæld tør man endnu ikke med bestemthed udtale sig om, hvornår 5000-miles raketten er klar, eller hvornår dens 1500 miles forfader, IRBM (Intermediate Range Billistic Missile) blot er tilfredsstillende. At de begge bliver en realitet, er der dog ingen som er i tvivl om.

Hvor ligger forskellen? Hvorfor i alverden er det vanskeligere at frembringe et instrument, der kan gå 5000 miles i et stræk, end at finde frem til drabanten, der er villig til at fare næsten 500.000 miles om dagen rundt om jorden, sålænge den blot beholder sin kurs.

Svaret er præcision — større rækkevidde, omtrentlig kurs og højde er ingenlunde det primære problem. Efter hvad generalmajor John B. Medaris, der er leder af „Jupiter-projektet", oplyser, er det muligt at få en raket til at gå næsten så langt man vil. Det svære er, at man gerne vil være sikker på, at raketten nu rammer målet i det land man har udset til den tvivlsomme fornøjelse. På adskillige forsøgsområder arbejdes der intenst med at bringe træfsikkerheden under kontrol.



Billedet viser en trinraket, d kaster det sids trin.

Læg mærke til, at spørgsmålet, hvor der tales om ICBM eller IRBM, drejer sig om en ballistisk raket med en indbygget „føring", og adskiller sig fra de guidede missile ved, at denne sidste af en radar-beam føres direkte mod målet. Det bedste eksempel på en ballistik missile kan illustreres ved stenen, der kastes af et menneske. Straks stenen har forladt hånden kan kasteren intet gøre for at ændre dens kurs. Den langtrækkende, ballistiske raket følger denne regel og har efter en vis tid behov for en ny kontrol, der må således være indbygget et lede-system, der magter at holde raketten på rette kurs. Systemet opererer under flugten i nøje overensstemmelse med den plan, der er lagt før raketten forlader jorden. Hvad der skal gøres, er at finde frem til en propel-drivkraft, der fortsat kan lede raketten mod målet. Endvidere må der beregnes, hvad der kan ske, som vil forstyrre de forud lagte kalkulationer og finde forholdsregler herimod.

Det er sådan, at en serie granater affyret fra een kanon mod et bestemt mål, ikke vil ramme nøjagtig ens. Vinden ændrer sig, temperatur og fugtighed er forskellig ved ulige højder. Kort sagt, enhver indflydelse, som betyder blot en lille ændring, til venstre eller højre, op eller ned, vil resultere i en sandsynlig fejl. Er der tale om en artillerigranat, der måske rækker 15 miles, forstår man, at på 5000 miles vil fejlen blive enorm.

Fornylig skulle en dygtig veteran, en bomberpilot, kaste en bombe over det letkendelige Bikinimål i Stillehavet. Han var ikke under fjendtlig ild, vejret var strålende, så han kunne udelukkende koncentrere sig om den foreliggende opgave. Ikke desto mindre missede han målet med 4 miles og kan tog sigte på sit mål mindre end 20 miles fra. Han vil forstå og føle med de teknikere, hvis opgave det er at fremstille en raket, der skal ramme sit mål på de afstande, der i dag er tale om.

Den rette mængde drivkraft er naturligvis af stor betydning, for meget, ja, så går den for langt, og modsvarende, hvis der er for lidt. Den rigtige mængde eller styrke er afhængig af vejrforholdene. Det kræver større kraft at trænge igennem rigtige lag end igennem tørt. Det må kalkuleres og beregnes, hvor disse lag befinder sig og hvilken rykkelse. Det er givet, at de meteorologiske forhold spiller en væsentlig rolle for en genstand, der bevæger sig på en kurs 300 miles over jordens overflade.

Den indbyggede „fører" omfatter et batteri af accellerometre, der hver arbejder i tre dimensioner. Disse måler den aktuelle fartforøgelse, således det yderst indviklede (og indbyggede) kalkulationsinstrument kan foretage beregninger og dermed automatiske korrektioner. Endvidere er på „platformen" (stedet hvor instrumenter er anbragt) indbygget en gyroscopisk kontrol, og bringes raketten blot det mindste ud af kurs, vil instrumenterne straks være på afveje. Også jordens bevægelse må tages i betragtning. Det er ikke nok at sende raketten af sted efter beregninger på kortet, thi også medens raketten er i luften bevæger jorden sig, og dens bevægelse er betydelig mere cirkulær end rakettens.

Videnskabsmændene kæmper med uhyre vanskeligheder. En del af beregningerne må foretages mere på grundlag af formodninger end egentlige kendsgerninger. Tillige arbejder de under det pres, som kapløbet mellem øst og vest er.

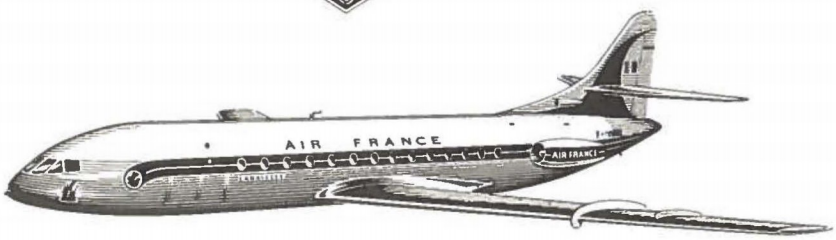
Endelig må vi omtale besværlighederne af mere åbenbar karakter, hvorledes overvindes de ødelæggende virkninger af friktionsvarmen? Kan man være sikker på, at det anvendte metal er fri for endnu skjulte svagheder. Tænk endvidere på, at 90 % af vægten af hele indretningen består af brændstof — tilbage er blot 10 % til hylster, instrumenter m. v. Der er på raketforskningens område sket utrolige fremskridt. Men videnskabsmændene indrømmer, at for at fremstille en raket med en rækkevidde på 5000 miles og med tilstrækkelig præcision, vil det være nødvendigt radikalt at forbedre de nuværende — og spørgsmålet er altså ikke at fordoble eller tredoble deres kraft — men at gøre dem ti gange mere præcise.

*

UDTALELSE.

Flyverfaktisk kommando bøjer sig loyalt for den nye regering, og ønsker dem held og lykke på den videre vej. Vi må dog beklage, at ethvert håb om afskaffelse af fuld messeskyld nu må være grundløst.

O. Potte.



SUD-AVIATION CARAVELLE

bestilt af

AIR FRANCE

og

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

er udstyret med

ROLLS-ROYCE AVON

TURBO-JET MOTORER

ROLLS-ROYCE LIMITED · DERBY · ENGLAND

REPR.: CIVILINGENIØR MOGENS HARTTUNG · JENS KOFODSGADE 1 · KØBENHAVN K.

SARATOGA...

Redaktør Ulrich Fritze

Ulrich Fritze

Hangarskibet Saratoga i September.

Under NATO-øvelsen i september var Nordatlanten og Middelhavet skueplads for de største flådekoncentrationer siden krigsafslutningen, bl. a. deltog hangarskibet Saratoga, et uafladeligt drønende og velsmurt led i Vestens forsvar. En gruppe vestlige journalister var inviteret ombord på hangarskibet og opholdt sig der så længe øvelsen varede. En af dem, redaktør Ulrich Fritze fra Hamburger Abendblatt, har været så venlig at sende „Flyvevåbnet" nedenstående beretning.

Saratoga er det største og mest moderne krigs-
b i verden. Det er på 60.000 tons, bærer 170
tfartøjer og havde, da det i 1956 indgik i
tiv tjeneste, kostet ikke mindre end 228 millio-
r dollars. Der lever 3870 personer ombord, og
er pludselig blevet en af dem.

På dækket er der bitterlig koldt, vi befinder
i arktiske farvande, ca. 100 sømil fra Nord-
rges kyst, og den kæmpemæssige kolos skærer
igennem det grågrønne hav med en næsten
ttelig fart. Søen er ret kraftig, vindstyrke godt
men på SARA, besætningens øgenavn til han-
skibet, mærkes det overhovedet ikke. Under
k føler jeg næsten ikke vibrationerne fra de
ldige turbiner, der trækker de fire skruer, så
hun går for fuld kraft eller ligger stille, må
n ikke spørge mig om. Mit kammer ligger 10
ter under dækket, og jeg kan forsikre for, at
er en anden støj, der kan både høres og
rkes. Dag og nat tager jetbombere og jagere
fra Sara's flyvedæk, det foregår ved hjælp af
npkatapult, og der lyder et øredøvende brag,
r gang et fartøj slynges ud i luften. Vi havde
e været længe ombord, før vi fik den første
ve. Jeg gik og ordnede mine personlige sager
ammeret, da der med et lød et drøn, der i
under fuldstændig lammede mig. Jeg for ud
at tage katastrofen i øjesyn, de fleste af mine kolleger fra alverdens lande sprang forvildede rundt i gangene, der var ingen som var i tvivl om, at noget frygteligt var sket. Besætningen troede ikke vi var rigtig kloge — det var blot et Skywarrior der var gået i luften.

Forbavsende hurtigt vænner vi os til støjen, sker der ikke noget, er stilheden næsten ubehagelig.

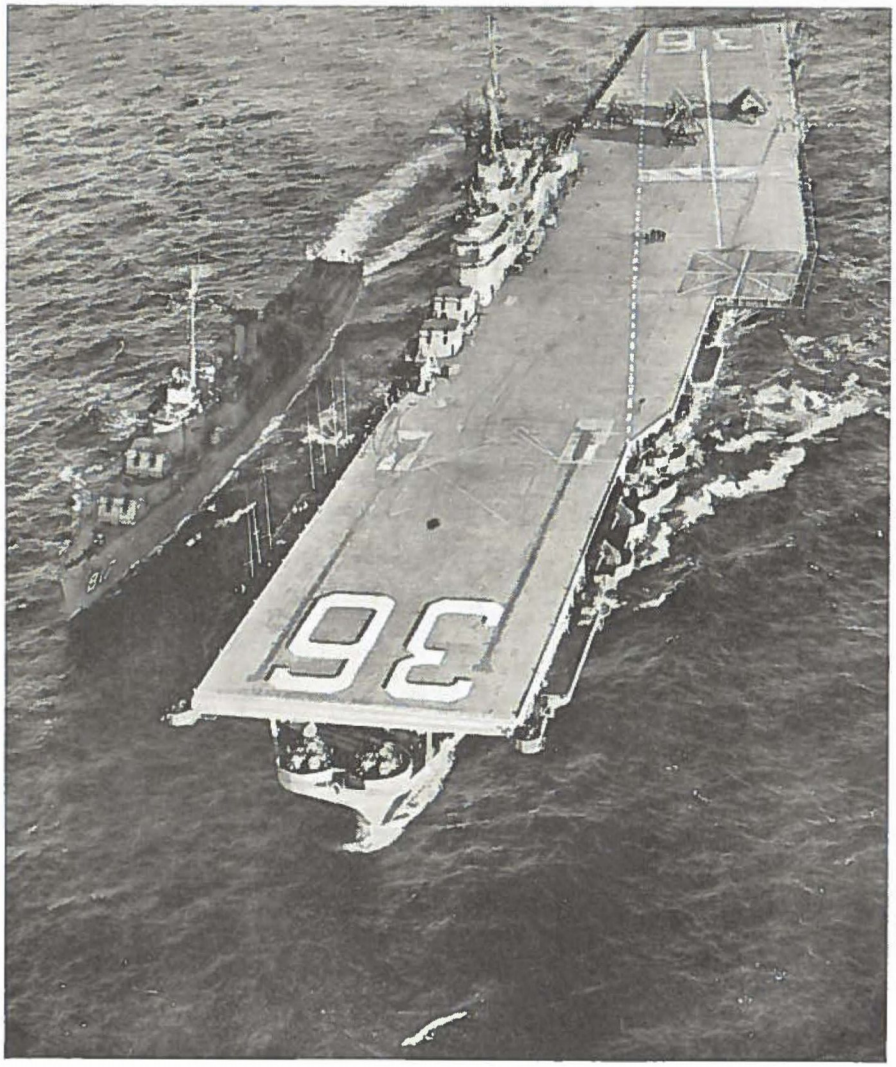
Det er en oplevelse at se denne armada, der her er samlet, enhver af enhederne udstråler en fortættet kraft, og vi kan ikke et øjeblik tvivle på NATO's styrke, hvis det skulle komme dertil. Saratoga's søsterskib „Forrestal" ligger ikke langt fra os, her på Sara hersker en ikke ringe lokalpatriotisme, besætningen ser medlidende på Forrestal, der efter *vor* ringe mening ellers tager sig ret imponerende ud. Det viser sig da også, hun er på 59.650 ton, kun 350 tons mindre end Sara. Desuden deltager heroppe de amerikanske hangarskibe „Wasp", „Intrepid", „Essex" (alle på 33.000 tons), samt „Tawara" (27.100 t.). Fra den britiske hjemmeflåde ser vi „Ark Royal" og „Eagle", begge på 36.800 tons og endelig „Bulwark" med sine 18.000 tons. Hele eskadren medfører 895 luftfartøjer, hvoraf de fleste er bombere, der i givet tilfælde alle kan bære atombomber. Det er en ganske ufattelig slagkraft — et uhyggeligt perspektiv, der gør det klart for os, hvorfor verdens politikere gør alt for at undgå katastrofen.

Hangarskibene har faktisk fuldstændig fortrængt slagskibene fra havene. De er i dag de stærkeste våben i de to store sømagter USA og England. Den amerikanske flåde er udstyret med *103* hangarskibe, medens 17 sejler under britisk flag. Sovjet har, så vidt vides, ingen...

Jeg vil som lægmand søge at give øvelsesgrundlaget ganske kort. Det blå parti mod orange. Saratoga er et af blåt partis 9 hangarskibe, desuden råder man over to slagskibe, seks krydsere, 63 destroyere og 6 u-både m. m. Orange parti har 20 u-både med i „krigen", bl. a. US Navy's stolthed, atom-u-båden „Nautilus", to krydsere, seks destroyere og store dele af britisk bombercommand.

Den blå flåde er stået til søs fra skotske og nordirske havne, og er lykkelig kommet gennem den af „fjendtlige" u-både bevogtede strækning mellem Island og Færøerne (et hangarskib blev „torpederet", og blev dømt til at nedsætte farten til 27 knob) og opererer nu med stadig vekslende positioner i farvandene omkring Nordnorges ky ster. Ikke mindre end 269 mål i Danmark, Norg og England bliver angrebet af bombefartøjerne fr hangarskibsflåden. Hele operationen skal vare 1 dage og er hovedfasen i NATO-flådemanøvre under dæknavnet :*Exercise Strike Bach.*

Eskadren står gennem Nordatlanten. Afstande mellem skibene er 30 sømil. Man regner med, denne er den bedste som beskyttelse mod atom angreb. Verdens første raketkrydsere „Boston" o „Canberra" er med os. De har terrier-raketter om bord og udgør, sammen med hangarskibenes egn jagere, luftbeskyttelsen. Slagskibene, krydserne o destroyerne danner en svømmende radarkæde hvis rækkevidde er mere end 200 sømil. Endvide



Dette er ikke »SARATOGA«, men »FORRESTAL«. De 350 ton gør dog ingen synlig forskel i de to gigantiske hangarskibe. Bemærk vinkeldække

)åde dag og nat luftfartøjer med airborne radar-
ioner i luften. Hangarskibene går ustandselig
g-zagkurser for at undgå mulige u-bådsangreb.
)å meget om selve manøvren, jeg vil prøve at
: Dem med en tur Sara rundt. Hun er 319 m
g og 76,8 m bred og har 18 dæk. Maskinen
'ikler 300.000 hestekræfter og elektricitetsvær-
ville kunne forsyne en storby på 400.000 ind-
gere. Man påstår, at jeg har været heldig at
et kammer ganske nær kommandobroen, ikke
to mindre tager det mig 8 minutter at spadsere
hen, hvorefter jeg skal 6 etager op. For at
nme til messen, hvor der i parantes bemærket er
)iografer, må jeg ile for at gøre turen på et
rter, og det er rigtigt, når jeg skriver, at alle-
e den første dag måtte jeg tegne en skitse over
:n derhen, thi løber jeg først vild, er der intet
;tille op, jeg prøvede det een gang, og det tog
; næsten to timer at finde „hjem". Det nyttede
e at spørge om vej. Her ombord lever besæt-
gen ganske som i en by, det hele er inddelt i
rterer, man kender vejen til arbejdsstedet og
;esalen og intet mere.

Der er forretningsgader, hvor der kan købes
hvad hjertet begærer. Jeg talte 17 forskellige
rker i fotografiapparater, 14 i ure (endog kuk-
). Heller ikke pigen i land skulle mangle no-
, her er ikke mindre end 32 slags parfume,
abu" — French Can-Can — „Shocking" og
hristian Dior". Ved siden af de officielle bu-
:er er der et livligt „frit marked"", hvor så
l varerne kommer fra. Aften efter aften sidder
grinende bådsmand på sine skatte. Han har spe-
iseret sig i sølvvarer, for, som han siger, en
; skal drengene giftes, og de får varerne hos
; både bedre og billigere end i land. Forret-
gen går strygende, han har allerede sparet sam-
n til et lille hus, om to år går han i land og
således skabt en hyggelig ramme om sit fami-
iv.

Her er to frisørforretninger og foruden de or-
ære spisesale diverse Snack-barer, hvor speciali-
n er de elskede Hamburgers, og selvfølgelig
ngler Coca-cola-automaterne ikke i hver eneste
g. Forplejningen ombord er i det hele taget af
sådan beskaffenhed, at mine tænder endnu lø-
i vand ved tanken. Det er mig en gåde hvor-

ledes mændene, trods den fede kost, kan holde sig så slanke, selv har jeg taget 3 kg på.

En morgenavis „Sara Morning News" bringer daglig det vigtigste nyt, medens et yderst velredigeret ugeblad „Den kæmpende hane" (Saratogas symbol) kommenterer øvelsens forløb, bringer vekselkurser og sportsresultater fra hjemlandet. Radioen har et 24 timers program. Radiolederen og speakeren er samme person, den protestantiske præst Warren L. Wolf. Pastoren vælger selv de skrappeste rock'n roll-plader ud, for, som han siger, jeg skal nok få sagt til drengene, hvad der skal siges. Wolf og hans katolske kaldsbroder,

Bemærk spejlanlægget i forgrunden.

fader Burns, har rigeligt at gøre. Gudstjenesterne er altid meget stærkt besøgt. Iøvrigt omgås præsterne såvel officerer som mandskab på ganske lige fod, de er begge erfarne sømænd og piloter, og når det brænder på, har de deres job i operationscentralen.

Det er ikke det rene eventyr. Øvelsen kræver sin ofre — ikke altid lykkes landingerne på flyvedækket — især hvis vejret er hårdt. Øvelsen her kostede 13 piloter livet og otte luftfartøjer styrtede i det umættelige hav.

Jeg har beskrevet, at tilværelsen ombord er komfortabel — det er rigtigt — men tjenesten er sandelig hård. Luftfartsbesætninger er ofte, om ikke i luften så på stand by, i både seks, otte og tolv timer ad gangen. Og efter 5 eller 7 timers søvn må de på den igen. I øvelsens sidste dage var Nordatlanten helt hysterisk, vindstyrken var mellem 9 og 11, og den elegante pige SARA be-

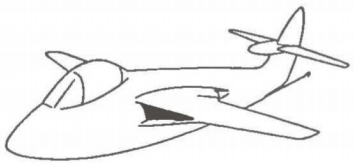
gyndte, trods sine egenskaber, at rulle kraftigt — men der blev fløjet alligevel.

Min største oplevelse på Saratoga er en patruljeflyvning med en Douglas Skyraider; piloten, en ganske ung mand, er løjtnant af reserven og blot indkaldt for at deltage i øvelsen, normalt læser han på Columbia universitetet. Forinden får jeg en lektion af en mekaniker om, hvad alle instrumenter er godt for. Til sidst opgiver jeg at følge med og indskyder ind imellem blot et meget forstående „yes". Vi er klar, der føres en mig uforståelig samtale mellem piloten, John Blesch (man har i forvejen garanteret mig, at han er meget dygtig) og tårnet. Han giver gas og stadig hurtigere flintrer vi hen over dækket, før mente jeg det var kæmpemæssigt stort, men ak, nu forekommer det mig uendelig lille, — i et nu er vi ude over havet, vi stiger og inden længe har Saratoga antaget badekarsformat. Piloten siger et eller andet til mig i radioen, jeg fumler med tasteknappen og svarer blot: *O. k, John.* Ved den norske kyst går Blesch nedad, han vil åbenbart fotografere en russisk trawler, vi passerer yderligere 6 kuttere i mastetopshøjde, de har tilsyneladende hjemme i Cuxhaven, fiskerne vinker — men vi er allerede væk. Vi går atter op, under os ligger Lofoten, bjergtoppene er dækket af sne — et ubeskriveligt skønt billede. Over radioen giver Saratoga os næsten hvert andet minut nye kurser. Jeg har efterhånden ingen anelse om hvor vi befinder os. Det er meningen, turen skal vare 4 timer — langsomt bliver jeg overvældet af en dødelig træthed, solen brænder ubarmhjertigt på den tykke hjelm — jeg retter mig lidt i sædet — bare nu ikke piloten falder i søvn. Men nej, han har sine øjne overalt, det er også nødvendigt. Himmelrummet er fyldt med luftfartøjer, en hvinen i luften og en formation jetbombere skyder frem af skydækket. Vi møder en engelsk Gannet-ubådsjager — han følger os et stykke vej, så tæt (alt for tæt efter min mening) at jeg kan se hvert eneste træk i hans ansigt.

Blesch kalder mig op: *om otte minutter lander vi* — det lykkedes mig end ikke at anlægge en overlegen og erfaren mine — det er mig ikke muligt at få øje på den mindste antydning af vort moderskib. Jeg lytter opmærksomt efter informationerne — og pludselig er vi der. 7 gange g vi rundt om Sara, så kommer LSO's (landing signalofficeren) ordre: *Come down, John.* Det faktisk dette, jeg har været mest bange for. D er ingen spøg at lande på et flyvedæk. Det for går ved hjælp af et kæmpestort spejl med masse reflekterende lys — jeg ved så meget, hvis et grønt lys glimter, må vi gå ned. Men j opfatter hverken det ene eller det andet, for plu selig giver det et ryk, gummitovene har fået fa halekrogen — vi er nede.

Både benovet og stivbenet klatrer jeg ud flyet og bliver befriet for udrustningen. Skal j være ganske ærlig — det var vidunderligt, m kun een gang og aldrig mere...

Ulrich Fritze.



GI's i Tyskland!

:n tidlig grå og dødsenstrist morgenstund i ruar, næsten 12 år efter VE-dag, blev menig nald A. Baker, efter at have modtaget den sid- olie, sænket i en 5 fod dyb og stenet grav, som resultat af den ikke-erklærede og uofficielle ; med Tyskland.

Menig Baker's skæbne, han blev dømt til døden en krigsret i Fort Leavenworth, for at have :bt en tysk pige i Kitzingen, fremhævede det tum, at konflikten mellem de amerikanske sol- er og den tyske befolkning er mere end blot ældige skærmysler, men et ulmende fjendskab, hviler tungt over army og ødelægger soldater- renommé.

:n række amerikanske blade sendte i al hemme- ied korrespondenter af sted med den opgave finde ud af, hvad der egentlig foregår i landet Rhinen. Består vore soldater virkelig af ban- er og slyngler i hundredvis? Eller er det sådan, kredse af tyskere anvender enkelte eksempler dårlig opførsel blandt US-soldaterne til at ned- de og ødelægge det tysk-amerikanske forhold. Ved imødekommenhed fra både Pentagon, army air-force besøgte een af journalisterne otte sto- militæretablissementer, passende fordelt over Vesttyskland. I tre uger talte han udelukken- „ballade" med hundreder af soldater og mindst så mange tyske civile borgere.

Han begyndte sine undersøgelser i army-hoved- rteret i Heidelberg. Uanset hvad tysk presse offentlighed end måtte sige — og der siges så lidt — har kriminaliteten blandt de ame- nske soldater ingenlunde taget overhånd, ej er har den tilsyneladende tiltaget i de senere år. eg fik lejlighed til at se de tørre tal — de mig, at antallet af forbrydelser, begået af rikansk, uniformeret personel, var ens i de te 6 måneder af 1955 og 1956. I begge halv- erioderne var der 1) seks tilfælde af vold, tyskere og amerikanere var involveret, 2) i ten tilfælde blev GI's sigtet for overfald under rpede omstændigheder i de første 6 måneder 955 mod seksten i det samme tidsrum i 1956. På et område kunne der påvises en stigning, idet der i 1956 var 8 røverier mod kun 5 i 1955.

Hæren påstår, hvad enhver politimand vil give ret i, at tallet absolut ikke er uheldsvangert, når man tager i betragtning, at der findes over 100.000 amerikanske soldater i Vesttyskland. „Den tyske påstand", siger col. S. Wolf, generalauditør i Heidelberg, „om, at soldaterforbrydelserne skulle være i tiltagende, er det rene nonsens. Kriminaliteten blandt vore tropper er ikke større end i England eller Frankrig, og i virkeligheden mindre end blandt styrkerne, der er stationeret i hjemlandet." Hæren tilføjer: „sandt nok er det, at ca. 2 % af soldaterne, der sendes oversøisk, har kriminelle

tilbøjeligheder. Disse kan naturligvis let, men uretfærdigt, bringe den resterende store masse i miskredit. Men der er ingen som helst grund til at støtte opfattelsen af en voksende kriminalitet, denne kan kun tilskrives den langt større publicity, man har fundet det for godt at give de enkelte tilfælde."

Dette fik vor kilde et tydeligt indtryk af, den ene måned han tilbragte i Tyskland — der var tiltale med 9 GI's, der var beskyldt for massevoldtægt over for en 15 års pige, mod en gruppe på fire, der skulle have krænket en 18-årig fraulein og mod en ensom, bitter og pludselig sindssyg soldat, der kastede en håndgranat i den berygtede bar „Den syvende himmel" i München, hvorved der såredes ni tyskere og otte amerikanere. Endelig blev i samme måned en soldat henrettet for at have stranguleret en kvinde.

Takket være disse tilfælde har den tyske presse svælget i anti-amerikanske udgydelser, „Gangsters og sex-gale" var de hyppigst anvendte udtryk om

ltrakteret med samme våben, da han søgte at mme hende til hjælp, og ingen af de øvrige tildeværende tyskere gjorde det ringeste for at gge sig imellem. En amerikansk menigs to døtre 5 og 6 år blev standset af en sædelighedsforder. Denne opførte et usædvanligt svinsk skuel for øjnene af børnene. Endelig søgte han at kke dem ind i et nærliggende krat, men det kedes pigerne at undslippe. Forbryderen blev rig fundet, skønt de amerikanske myndigheder ellerede kraftigt til at intensivere jagten.

Naturligvis er der fejl på begge sider. En oberst, blev spurgt om forholdene, forklarede: „Først De forstå, at vore soldater repræsenterer et rsnit af den amerikanske befolkning, og det ikke undgås, at der blandt så mange findes gle, der vil optræde mindre heldigt, og der er e tvivl om, at disse enkelte ville optræde nøjig på samme måde hjemme i staterne. Ulykkevis er det således, at her fremhæves de ved den geste lejlighed."

Korrespondenten i Vesttyskland er gået grunt til arbejdet. Hans absolutte indtryk er, at som hed må de amerikanske GI's have de blomster, har krav på i retning af god opførsel. Naturvis kan for meget øl undertiden gøre dem noget rstadige, men det behøver man vist ikke at e uniform på for at blive, end sige være tysker r amerikaner.

Mange af de unge soldater gør virkelig en indfor at lære Europa at kende. Jeg har set ueng mange tilfælde, hvor de har sparet op af nen for at foretage en rundrejse i Tyskland, igt rejser, der arrangeres på tysk initiativ.

Der er i alle fald eet område, hvor det tyskrikanske forhold tilsyneladende er „tilfredsstilde". En tysk by offentliggjorde fornylig, at for r tysk pige der giftede sig med en landsmand, ede to sig med amerikanere.

de sidste år har de militære myndigheder gjort tort stykke arbejde for at skabe good-will om rikanerne, og i mange tilfælde er disse angelser kronet med held. US-Airforce har sørfor, at alle tidligere rekvirerede ejendomme er gegivet de tyske ejere. En besættelse er naturis aldrig populær, men efter Vesttysklands suverænitet har de væbnede, udenlandske styrker gjort en indsats for at skabe et venskabeligt, allieret forhold. I nærheden af deres baser har amerikanerne skabt hele små byer for deres personel, hvor livet leves helt på amerikansk vis. Disse forsøg på ikke at træde tyskernes rettigheder for nær i boligmæssig henseende, er ikke alle vegne faldet i god jord. Blandt den lokale befolkning kaldes de „gyldne Ghettoer" — det er tydeligvis ikke let at være alle tilpas.

Endvidere er der problemet med de US-folk, der tilbringer deres fritid i de tyske øl-haller. Barer er skudt op overalt, og er mangfoldige som de triste fluer på det berømmelige fluepapir. Nogle af dem drives efter temmelig skrappe principper. Et sted forsikrede de faste piger, at de tog sig af de unge mennesker, som var de deres mødre(?). Den tyske moderfølelse har sikkert sine gode sider, i alle fald ofres de amerikanske bargæster tydelig opmærksomhed, eller også står pigerne blot uden for og svinger med gadedørsnøglen på pegefingeren. For at få tingene til at glide og undgå episoder, er der oprettet „fredspatruljer" i de områder, hvor soldaterne holder til. Patruljerne foretager ikke anholdelser, men hjælper hvor det skønnes nødvendigt, bl.a. hvis en soldat ikke ser ud til at kunne klare hjemturen på egen hånd.

Da vor hjemmelsmand rejste tilbage til USA, var det hans indtryk, at de værste vanskeligheder lå bagude. Skandalehistorierne og bagvaskelsen tager efterhånden mindre plads. Da en soldat for kort tid siden påkørte en tysker, samlede regimentets mandskab et større pengebeløb ind, en gerning, som de moderate tyske aviser bragte til torvs med megen begejstring.

Ottende infanteridivision i Goeppingen har udfoldet store bestræbelser for at fremelske det gode naboskab. De har arrangeret store sportsstævner for børn og med faste mellemrum holdes selskabelige sammenkomster mellem de voksne, hvor problemerne mellem tyskerne og amerikanerne diskuteres tilbunds.

Forståelsen for de amerikanske bestræbelser er allerede nu langt mere udbredt. General H. I. Hodes modtog i juli nedenstående brev fra en ung tysker:

Sir, må jeg på den amerikanske nationaldag
e lov til at takke Dem som repræsentant for
erika for alt, hvad Deres landsmænd har gjort
gør for mit land, vor frihed og fred. I dag er
lle pilgrimme i frihedens korstog. Jeg og man-
af mine landsmænd forstår fuldt at vurdere
A's indsats for Tyskland og Europa.

Et blad skrev i foråret: „Det vil aldrig blive glemt, hvor uegennyttigt tusinder af allierede soldater har gjort sig fortjent til tyskernes venskab.

Hertil kan den ganske almindelige gennemsnitssoldat, hvis delingssergent stadig husker kampen og det blod, der blev ofret for at befri verden for det nazistiske kvælertag, sige: „You said it, Fritz".

'ON-STOP

JORDEN RUNDT

Det hele begyndte med, at chefen for SAC, gene-
Curtis E. Lemay (Stratetic Air Command), en
gav ordre til en non-stop-flyvning jorden rundt
d 3 stk. B-52'ere. Det er generalmajor Archie
Old, som havde kommandoen, der fortæller
te. Der gik en tre ugers tid med planlægningen
jeg havde bedt gen. Bill Eubank om at vælge
rigtige mandskab. Det var meningen, vi skulle
sted fra Castle Airbase onsdag den 16. januar.
havde fortalt min kone, at jeg blot skulle en
til Castle, hvorefter jeg om onsdagen ville flyve
age til hovedkvarteret. Det var for så vidt helt
erensstemmelse med sandheden, blot sagde jeg
e, at turen skulle gå den modsatte vej rundt
jorden.

Allerede om mandagen fløj jeg til Castle og i
et af tirsdagen tog jeg et par rutineture med
rstløjtnant James H. Morris og hans mandskab,
e fordi jeg var i tvivl om, at de alle var O K,
n for at vænne dem til at have den „gamle"
ord„ ligesom jeg lod forstå, at jeg var rede
at tage min tørn. Da Morris spurgte mig, hvil-
sæde jeg ville have, svarede jeg:*det til venstre,*
som jeg føjede til, *der er flere instrumenter*
passe for ham til højre.

Ordren lød på 3 stk. jetbombere, men i virke-
eden startede der fem fra Castle. Der blev
n skrevet og talt meget om de to andre, men
navde andre opgaver. Den ene landede i Eng-
d og den anden et sted i Labrador. Vi startede
r den sidste briefing præcis kl. 2100 z. Vi
de beregnet at gøre turen på 45 timer og 6
utter, men lad mig tilstå, at vi brugte 13 mi-

B-52

nutter mere. På den anden side kan vel nok røbes her, at da vi havde gennemfløjet nøjagtig halvdelen af ruten, var vi kun 60 sekunder forsinket.

Vi lå i godt 50.000 fod og havde en jetstrøm med os, som gav fartøjerne en fart af nærved 1125 km i timen. Jeg betragtede Morris ved min side. Dette var hans anden jordomflyvning. I 1949 var han anden pilot på den B-50'er, *Lucky Lady II,* der gjorde rejsen på 4 døgn. Nu var han chef her ombord, medens jeg havde kommandoen over alle tre fly. Jeg har vist glemt at fortælle, at vi startede med 90 sekunders mellemrum. Morris fangede mit blik og grinede, han gjorde mig opmærksom på, hvor langt vi var nået. Jeg trykkede på knappen til intercom-frekvensen og hørte min egen stemme trænge ud i tomheden. *Chefen til mandskabet: Netop nu kl. 2000 z har vi nået halvvejs, vi holder tiden fint — tilsyneladende ingen vanskeligheder — vi fortsætter — held og lykke...* Jeg opfattede en uforfalsket texasaccent i radioen: *Må vi hænge med på, general.* Sådan var stemningen, det var den slags humør, der fik os til at glemme trætheden og spændingen i de 45 timer på denne næsten 40.000 km lange, globale flyvning.

Allerede nu havde vore tre bombefartøjer —

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

Fiskehuset
Stationsvej 37 . Telefon 126
Ballerup
Lev. til officersmessen

S. Buchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 **Ballerup**

BEIDEL & CO
Værktøjsmaskinfabrik
RYESGADE 3 KØBENHAVN

MACHOLD's FILT
St. Kannikestræde 7 - Byen 2445

Vald. Hinrichsen & Schrøder
Haderslev
AUTOMOBILER - RESERVEDELE

P. J. Schmidt
VOJENS
BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 4 12 26

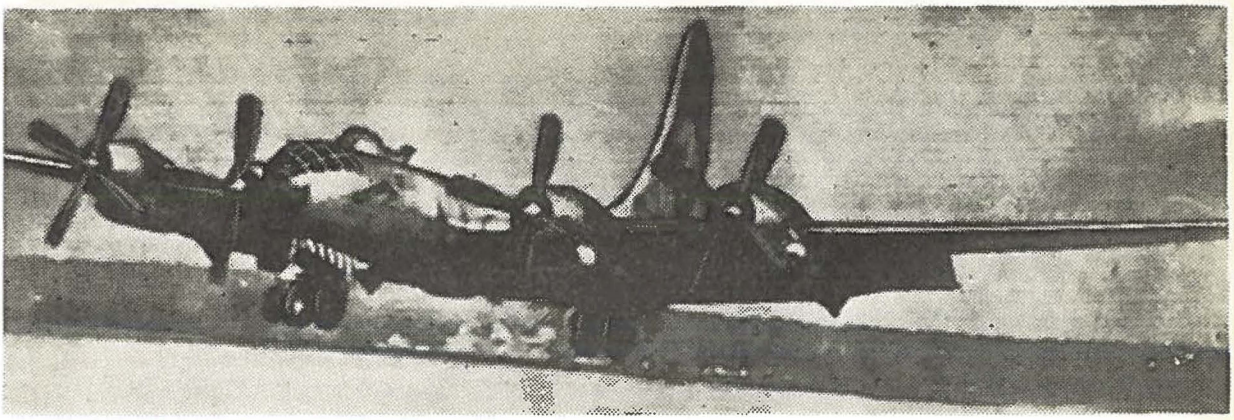
hver med otte jetmotorer — i 23 timer stormet af sted mod solen. Fra baser på to kontinenter kom olietunge KC-97 tankfly op imod os som spøgelser både ved dag og nat. Fra tankflyenes bug gled olierørene ned, medens mandskabet hele tiden „snakkede" os ind i den rette fyldningsposition: *Lidt mere tilbage — lidt styrbord — O K — hold hende der.* Og vore forslugne B-52'ere stillede deres grænseløse appetit.

Under den første tankning, der fandt sted om natten og i et forbandet vejr, mistede fartøjerne kontakten med hinanden. Af sikkerhedshensyn måtte vi sprede os. Nu er *Boeing B-52, Stratofortress* ganske kraftige fyre, men himmelrummet er væsentlig større. Vi brugte en halv time til at samle os i formationen igen — lange minutter medens ni navigatører i tre fly beregnede som gale og vor radarofficer, major Albert F. Wooten, overhovedet ikke turde flytte blikket fra sin skærm.

Knapt 6 timer efter starten kortsluttede komfuret i pantryet. kokken, sergent Donovan W. Higginbotham, var netop ved at tilberede nogle herlige bøffer, da det gik. Da han rapporterede det, brummede en eller anden: *der røg den varme mad;* Langt agterude, næsten 30 meter fra os, lige isoleret som sad han i et andet luftfartøj, ku vi skimte agterskytten, sergent Carl Ballew. H var presset ind mellem agterkanonen og ra anlægget, og havde sin egen lille private k plade. Han undså sig ikke for med jævne mell rum over radioen at gøre opmærksom på, h dejligt hans egen bøf lugtede.

Iøvrigt findes der ingen i SAC som misu agterskytten. Der bagi nytter det ikke at lid klaustrofobi — sygelig angst for at opholde i snævre, lukkede rum. Ret ofte er det nødven at checke ilttilførslen hos ham. Lidt senere me Ballew: *To fartøjer på skærmen klods agter* Vi havde ikke troet, at nogen ville opdage den højde vi gik. Skulle vi virkelig blive inter tet? Men kort efter fik vi forklaringen. De to vore egne B-52'ere. Vi havde foretaget en ning, som Ballew ikke havde været opmærk på, deraf kom positionsændringen. Havde det ret på film, ville Ballew sikkert være blevet h af kammerraterne, men her ombord var der in der så meget som trak på smilebåndet.

Da vi var over Ceylon kom andenpiloten



B-50 - »LADY LUCKY«

advarsel: *begynder at mærke iltmangel.* Situa-ıen var ingenlunde kritisk, men vi var meget sigtige med at sløse med den dyrebare ilt her isse højder. Det gælder om at have masken lige i hånden og ind imellem tage en „snaps", det rer hjernen og holder os vågne og i form. At de trangt indeklemt i 45 timer slider ikke alene buksebagen, men også på nerverne.

Det var radarofficeren der varskoede om B-eren, da vi forberedte brændstofpåfyldning for ste gang. Cigaretterne blev slukket, alle elektri- kontakter og generatorer, der ikke var absolut lvendige, blev afbrudt under tankningen.

'tand by, kom det fra kaptajn Ernest E. Camp-, der sad ved pinden. Han havde 2000 timer jet og var fuldstændig fortrolig med lufttank-g. Men ikke tale om, at hans rutine et eneste blik fik ham til at være mindre årvågen. Dette vor sidste chance for påfyldning og vi havde brug for brændstoffet til det sidste hop over lehavet. Vi gled ind under tankeren, snabelen ı frem, blev koblet til og vi sugede 2200 liter inuttet. I det samme lød der en stemme over oen: *Er det den gamles fartøj du fylder på?* var piloten på B-47'eren der talte med tank-ıden. Jeg brød ind og meddelte, at jeg var ord. *Det er P. K., general,* råbte stemmen iv- *Godaften* P. K., hvad i alverden laver du ppe? Verden bliver stadig mindre og mindre Stratetic Air Command. P. K. var en gammel jeg ikke havde set i et årstid. Han havde taget sidste vejrmelding med. *Jeg regnede med, at gerne ville have den personligt,* sagde han. *På det næste stræk kan du vente en vindstyrke op til...* Over vort eget telefonsystem hørte jeg en hånlig latter fra mine navigatører. *Hør her P. K.,* råbte jeg, — *jeg vædder en flaske whisky på, at meteorologerne har regnet mindst 20 knob galt.* Han tog imod væddemålet, men jeg vandt, det viste sig, at fejlen var ikke mindre end 40 knob.

Medens vi fortsatte påfyldningen, tænkte jeg på det første bombetogt jeg havde ledet over Tyskland, mine 150 B-17 måtte lande i Rusland, uden nogle af dem havde brændstof nok til en lighter. Den gang var der ikke noget der hed lufttankning...

Jeg tror nok, vi følte os temmelig oven på, da vi efter 45 timer og 19 minutters flyvning atter var på hjemmebasen. Vi havde fløjet jorden rundt på rekordtid, selv om vi måtte indrømme, at vi havde haft heldige vindforhold.

Kort tid efter ringede jeg til min kone: „Jeg er så glad", sagde hun, „men du kunne godt have fortalt mig, at du skulle rundt om jorden hjem, du må love mig ikke at gøre det mere." Men den slags løfter kan ingen, der tjenestegør i SAC give.

*

ÅBENT BREV.

Man har i det nye besparingsforslag bl. a. tænkt på at nedskære flyvetimerne for piloterne. Hvad er det dog for noget? Vi nærmer os jo folkedemokratiske tilstande. En time er en time og det kan der ikke pilles ved.

Ærbødigst
O. Potte.

Driftsværn

Storsund er navnet på en gård i Sverige. Måske siger det end ikke mange svenskere noget særligt, men falder talen på søen Runn, er det noget ganske andet. Hvert barn ved, at det var her kong Gustav Vasa, forfulgt af de slemme danskere, reddede sig selv og Sverige ved flugt over Runns isbelagte flade. Omtrent hvor den svenske konge nåede bredden ligger gården Storsund.

I dag er Storsund atter blevet centrum og udtryk for ærlig svensk forsvarsvilje. Enhver der er ansat i Svenska Järnväger kan fortælle Dem hvad det drejer sig om. I en week-end fornylig indviedes gården af generaldirektør Upmark fra de svenske statsbaner, idet den skal tjene som hjemmeværnsgård — Sveriges største og mest moderne.

Det er SJ der skriver herom, tidsskriftet for de svenske statsbaners personel, og artiklen giver tydeligt udtryk for glæde og forsvarsinteresse.

Har vi nogensinde herhjemme set vore etaters chefer gå i spidsen for et lokalforsvar af denne art, en slags driftværn. Ideen er glimrende. Artiken fortæller videre, at fra generaldirektør til yngste elev deltager personalet i forskellige discipliner og uddannelse, og at de går til sagen med ildhu, skinner velgørende tydeligt igennem.

I Sverige som her vil størstedel af jernbanepersonellet ikke blive indkaldt til krigstjeneste, men i stedet har man på glimrende måde organiseret nærforsvaret af jernbanenettet — når ulykken over os vil det være for sent, og hvem siger ikk at hjemmeværnet vil få andre opgaver. Det er ik godt at vide, hvorledes vore hjemlige baner s på spørgsmålet, vi skal heller ikke søge at besva det eller gisne om interessen — men givet er d at der inden for mange store og vitale virkso heder er et absolut behov for driftværn.

Et hjemmeværn er jo et lokalforsvar, et forsv af den egn, det hus, den lejlighed, man hø hjemme i, men hvorfor ikke også den virksomh hvor man tjener til sin families eksistens og d med vort lands og kulturs fortsatte trivsel og l stået.

Der er mange steder, der for alvor kunne sæt ind, de svenske jernbaner er her kun nævnt s eksempel, og hvorfor skal et prisværdigt initia ikke nævnes. Det ville virke åh så forfrisken hvis man så og hørte, at driftværnstanken b støttet af vore højeste embedsmænd og indus ledere.

B. Krayenbühl

NYT *fra flyvestationerne . . .*

TIL LYKKE.

Generalmajor Erik Rasmussen afløste som bekendt oberst T. V. G. Nielsen på posten som militærattache i Washington. Pudsigt nok har både generalen og obersten fødselsdag samme dag, nemlig den 7. oktober og fyldte henholdsvis 54 og 48 år.

*

Oberstløjtnant V. V. Mouritzen havde fødselsdag den 25. oktober og kaptajn G. Bouet den 18. oktober.

Chefen for flyvestation Skrydstrup, oberst E T. Jensen, har fået tildelt ridderkorset af 1. g af Dannebrogsordenen.

Oberstløjtnant A. K. Møller, chef for FSN V bæk, er blevet ridder af Dannebrog.

Kaptajn H. J. Foged, FSN Skrydstrup, er bl benådet med ridderkorset af Dannebrogsorde

*

På forsvarsakademiets våbentekniske ku 1957/60 er indtrådt Fl I N. B. Ø. Petersen og J. Andersen.

den tid Fl I K. A. Bruun-Simonsen tjeneste- i staben hos den øverstkommanderende for de es forsvarsstyrker i Nordeuropa har han fået gt grad som kaptajnløjtnant.

*

)et vesttyske luftvåben søger piloter. Det har sig, at forsøgene med at omskole de yngste veteranerne fra sidste verdenskrig, ikke er fal- særlig heldigt ud, dels havde emnerne været længe fra flyvningen og dels har det vist sig skeligt at skole dem om til jetfartøjer. Det tyske flyvevåben er ingenlunde uinteresseret kontakte danske piloter, hvis kontrakter er ɔbet.

r der ikke tale om rådighedspligt, skulle sagen så vidt være klar. Et dagblad skriver, at man dansk side intet har imod en sådan evt. ord- g, idet Vesttyskland er et NATO-land på lige med de øvrige. Mon man fra dansk side kun- ige noget til arrangementet, selv om dette ikke tilfældet. Stavnsbåndet er så vidt vides i prin- et ophævet. Også LUFTHANSA har interesser nske piloter, der skulle således være mulighe- for at skabe en karriere.

*

GARNS-RAPPORTEN I HANDELEN.

apporten fra F.N.s særlige Ungarns-komité, nedsattes af F.N.-generalforsamlingen i januar og hvis formand er folketingsmand Alsing ersen, er nu udkommet i bogform og kan fås ndelen. Rapporten er som bekendt baseret på til rådighed stående dokumenter og på afhø- af deltagere i eller øjenvidner til begivenhe- derne i Ungarn i oktober i fjor. I Danmark kan Ungarns-rapporten købes hos Ejnar Munksgaards Boghandel, Nørregade 6, København. Prisen er 14 kr.

*

Mr. Harold Mansfield, der er direktør for *Boeing Airplane* Company's public relation afdeling, har fornylig været i København og indbød pressen til en sammenkomst, hvor også „Flyvevåbnet" deltog. Mr. Mansfield, der var ledsaget af Europachefen, mr. Percy A. Blackburn (Geneve), er en meget rutineret pilot, som har fløjet alle tænkelige luftfartøjstyper lige fra begyndelsen af den første verdenskrig til nutidens jetbombere og jetcargoes. Han var deltager i den første oceanflyvning med militære C-97 fartøjer og den første transatlantiske flyvning med stratocruiser. Mr. Mansfield har på nærmeste hold studeret Airforce operationer i tre verdensdele.

Redaktør N. P. Sørensen fra Ritzaus bureau, der er blevet *Boeings* pressерepræsentant her, vil gøre det muligt for dette blad på nærmeste hold at følge Boeings forsknings- og udviklingsarbejder.

*

Den ene af dette blads redaktører, Fl I P. L. Wiisbye, har, efter indbydelse, været gæst og deltager i et af Moralsk Oprustnings kurser på Mackinac Island i Michigan søen. I lighed med de øvrige deltagere måtte Wiisbye naturligvis også komme med sine indlæg, hvilket ved en lejlighed gav anledning til følgende kommentar i den amerikanske presse:

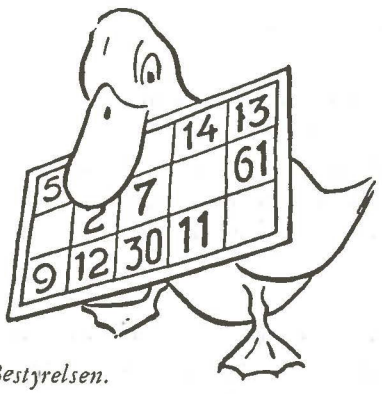
„In the shadow of Russia's reported success with

Flyvevåbnets soldaterforening

Københavns afdeling, afholder *JYSK andespil* fredag den 8. november kl. 19,30 i Forsvarsbrødrenes Selskabslokaler, Gothersgade 137 (på 1. sal).

Tjenestegørende kammerater, såvel officerer og befalingsmænd som menige — medlemmer af Kvindeligt Flyvekorps, — personel ved Flyverhjemmeværnet — og civilansatte ved Flyvevåbnet er hjertelig velkomne.

N.B. Aftenen slutter med dans, hvorfor det foreslås, at man medtager damer, henholdsvis herrer.



Bestyrelsen.

an intercontinental missile, a danish Air Force officer, lt. P. L. Wiisbye, reminded the Assembly of nations here to day of a recent statement by Nikita Khrushchev in Helsinki that the Sovjet would conquer the world not necessarily with weapons but with its ideology.

When America recently offered my country rocket weapons for its defense, he told the representatives of 47 nations, Russia warned us we might expect atomis attack in wartime if we accepted this aid.

Wiisbye pointed out that Denmark lies only few minutes from Sovjet bases in the Baltic and went on: That is why I came her to visit dr. Frank Buchman. I heard that here was a superior ideology.

I came bitter against Russia and pessimistic for the future. Without an answer we will centainly go into a third world war.

At Mackinac I found the superior ideology. I go back free from bitterness, with faith in the future, to create a new type of soldier — a man with an ideology in his brain and an answer in his heart as well as a weapon in his hand".

MCB.

Tage Vandsted: *„TORDEN-JET KALDER KARUP!"*

Martins forlag.

En af de få civilpersoner, der har haft lejlighed til at komme inden for Flyvestation Karups lukkede område, er journalisten Tage Vandsted. Ved forsvarsministeriets og flyverkommandoens mellemkomst har han haft lejlighed til at opholde sig i lange perioder på flyvestationen, og har her haft en enestående chance til at opleve hverdagen i flyvevåbnet, samt haft lejlighed til personligt at opleve en jet-pilots træningsprogram: højdeflyvning indtil 40.000 fod, luftkamp, skydning mod luftmål, bombeflyvning, formationsflyvning, natflyvning, navigationsflyvninger etc. — At Tage Vandsted har haft lejlighed til at være samm med piloter „efter fyraften", viser forfatterens mærkning til bogen: „Denne bog er tilegnet D marks jet-piloter. Dens personer er opdigtede, r skulle én eller anden mene at kunne identifi sig med personer, som forekommer i bogen, de pågældende selv været ude om det!"

I forordet til bogen skriver flyvevåbnets c generalløjtnant Tage Andersen, bl. a.:

„Denne bog, der er den første herhjemme, er blevet til med flyvevåbnet som baggrund, jeg som chef for flyvevåbnet umiddelbart b velkommen. Når jeg gør det, er det ud fra opfattelse, at læserne i almindelighed ved for indblik i en del af det arbejde, som jetpilot om flyvevåbnets daglige arbejde. Bogen give indblik i en del af det arbejde, som jet-pilot udfører, som om den er en roman og ikke et skrift..."

Generalen siger endvidere: „Som roman betra er det min opfattelse, at forfatteren i hovedp nen og de beskrevne typer behandler menneske problemer, der ikke behøver at være virkeligh fjerne, men måske netop beskriver en ung m problemer i forbindelse med valget af erhver hans vanskeligheder med at finde sig til re tilværelsen.

Jeg håber derfor, at bogen, ved at udb kendskab til jetpiloternes tilværelse, vil hj med til at skabe forståelse for det arbejde, jetpiloter udfører, og den indsats, de gør for svaret af vort land."

Vi skal ikke her give en karakteristik af bo blot vil vi gerne ønske forfatteren til lykke udgivelsen af bogen og hylde det initiativ, ha har lagt for dagen. Vi håber og tror, bogen være en hjælp til at fremme en forståelse og tiv indstilling over for vort værn.

NB! Hvor ofte bliver vi, der har valgt flyv net som vor livsgerning, ikke stillet ove spørgsmål desangående, som vi af si sikkerhedsmæssige hensyn ikke er i sta at svare på. Her er chancen. Forær slæ venner bogen. Den giver et blik i f våbnets arbejde — uden at sikkerhedsk slækkes. *R*

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

NOVEMBER 1957

— der bliver stadig flere...

FOLKEVOGNEN

Generalrepræsentation: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S København - Odense

AKTIESELSKABET

ACCUMULATOR-FABRIKEN

KGS. LYNGBY . TLF. 87 16 45

Accumulatorer til alle formål

FLYVEVÅBNET

NOVEMBER 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— Stratojet
— Sputnik og U. S. A.
— Katapult
— Russiske raketter
— Invasion fra mars
— Nyt fra flyvestationerne
— Garry Davis
— 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 redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

NATO ved en skillevej ....

Chefredaktør Eigil Steinmetz

Bip . bip . bip...

De små signaler fra den kunstige Sovjetmåne er blevet et alarmsignal for den frie verden. Med en eksplosionsagtig karakter er udløst ny aktivitet, ny orientering, ny vurdering i de vestlige hovedstæder og de vestlige forsvarsledelser. „Sputnik betyder ikke en teknisk krise, men en tillidskrise for den vestlige verden", sagde NATOs øverstkommanderende, general Norstad. Alt må sættes ind på, at sputnik'erne ikke også skal blive til en tros-krise for de frie lande.

Prologen til dette NATO-møde „på højeste plan", der indkaldtes til 15. december i Paris, var den dårligst tænkelige. Midt under de 200 NATO-parlamentarikeres forhandlinger i den franske hovedstad eksploderede krisen omkring våbenleverancerne til Tunis som en tidsindstillet bombe og uddybede netop den tillidskrise, Norstad frygtede. Den viste også, hvad der på een gang er demokratiernes umistelige ret og i krisetider deres store handicap: at alle indre og alle indbyrdes konflikter udspilles for åbent tæppe. På et tidspunkt, hvor Atlantpagten skulle symbolisere større sammenhold og udbygges til større styrke, startede Frankrig sin egen offensiv mod *det,* der er hele den vestlige verdens eksistensgrundlag: dens solidaritet.

Men uanset alle øjeblikkelige konflikter og alle nationale kriser fik parlamentariker-konferencen peget på Atlantsamarbejdets to store problemer, ansigt til ansigt med Sputnik: Man må revidere NATOs *mål*sætning og man må reorganisere NATOs *midler.* Det skete i to rapporter, — den ene fremlagt af den hollandske general Rudolf Kalmeyer og belgieren Arthur Gilson, den anden af den amerikanske demokratiske senator Henry Jackson.

*

Den første, der i stor udstrækning giver udtryk for, hvad NATO-alliancens små lande tænker og frygter, vender sig i ikke ringe grad mod den strategi, der hidtil er ført af NATO-ledelsen og general Norstad under devisen „massiv gengældelse", baseret på USAs strategiske luftvåben, mod Storbritanniens plan om at trække tropper tilbage fra kontinentet og mod USAs opretholdelse af sit atom-monopol. Den går ud fra den opfattelse, at den globale, totale krig ikke er det sandsynligste perspektiv, men at man fremtidig

også må kunne regne med og forsvare sig imod mindre, lokale krige. Dette betyder, at de enkelte NATO-lande må sættes i besiddelse af taktiske atomvåben og på deres område have installeret raketbatterier.

I den reviderede forsvarsplan, Norstad vil fremlægge på decembermødet, vil blive foreslået oprettelsen af en kæde af raketbatterier fra Norge gennem Danmark og ned gennem Vesttyskland. Våbnene og ammunitionen til disse skal — ifølge planen — leveres af USA, men ikke som nu kun til områder, der kontrolleres af amerikanske tropper. Opbygningen af raketbaserne skal ske inden for infrastructure-programmet og altså afholdes af NATO-landene i fællesskab, den samlede udgift menes at blive ca. 800 millioner kroner, og programmet skal gennemføres på tre år. Samtidig vil Norstad reducere sit „skjold" fra 30 til 29 divisioner, men dette forudsætter stadig, at såvel det vesttyske forsvarsprogram gennemføres efter bogstaven, som at hovedparten af de franske styrker, der nu befinder sig i Algier, trækkes tilbage til kontinentet, — hvorved det militære program atter bliver et politisk problem.

I senator Jacksons rapport slås fast, 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 jonossfæren, har tabt de allerførste slag i skoleklasserne og ved universiteterne, — men at der er tid til at vinde krigen i det uendelige rum, hvis man hurtigst og drastisk drager konsekvenserne deraf.

Baggrunden for det sovjetrussiske fremstød i verdensrummet er nok en organiseret raketforskning, der startede allerede før 2. verdenskrig, tyske teknikeres og sovjetrussiske spioners indsats, samt ikke mindst den kendsgerning, at et diktatur ikke ved gennemførelsen af et kæmpemæssigt militært program behøver at tage smålige hensyn til folkeopinion, bevillinger, økonomiske ofre og menneskeliv. Men det er *først* og *fremmest* resultatet af en bedre undervisning med større krav til den enkelte og større eftertryk på de eksakte videnskaber som matematik, kemi og fysik, der gennem år har været forsømt ikke mindst i amerikanske skoler og *colleges*.

Jackson foreslår en „mobilisering af talenterne" i hele den frie verden ved at skabe et program fo bedre videnskabeligt samarbejde, bedre videnska belig uddannelse og bedre forståelse af videnska bens betydning for demokratiernes eksistenskamp på 77 millioner kroner om året, hvilket er — understregede han — det samme beløb som tr amerikanske B 58 jetbombefly koster. Han kunn have tilføjet: At en fordobling af udgifterne ti undervisningen på det amerikanske statsbudge ikke når det beløb, amerikanerne bruger til tobal om året.

*

Bag NATO-landenes selvransagning og bag d to rapporters realistiske erkendelse af, at menn skeheden er slynget ind i Sputnik-æraen endnu fø den havde vænnet sig til at leve i atom-tidsalderen spores ikke mindst NATOs nye dynamiske gene ralsekretær, Paul Henri-Spaak, der i stor udstræk ning føler sig og tænker som repræsentant navnli for NATO-pagtens små lande. Det er også *han* der ønsker hele NATO-samarbejdet, både d militære og det civile, koncentreret i Paris, hvilke antagelig vil bevirke, at den højeste militære lede se, den såkaldte „standing group", flyttes fr Washington til Paris, og at hvert af Atlantlanden skal udnævne en special Nato-minister, der me fuld kabinetsrang kan repræsentere sit land i d øverste ledelse.

Den frie verden står ved en skillevej. Den n have blikket hæftet på verdensrummets uendeli vidder i erkendelse af, at Sovjetrusland har gjo det umulige muligt, men samtidig realistisk o realpolitisk indrettet sit forsvar efter de jordnæ militære mål i forvisningen om, at politik er d muliges kunst. På et tidspunkt, hvor næste ba måske bliver månen, synes grænseproblemer Tuni Algier anakronistiske. I et øjeblik, hvor kapløb om verdensrummet er begyndt, synes nationalist ske mindreværdskomplekser komiske og i hve fald for kostbare.

Det store problem for NATO og for hele d frie verden er imidlertid, at udviklingen er løb hurtigere end strategerne, statsmænd og gansl almindelige mennesker kan fatte. Det gælder ikl i første række om at ændre militære mål og skal nye politiske midler. Problemet er at ændre sel *mentaliteten.* *Eigil Steinmetz.*

Breaking in the
STRATOJET!

Til trods for opsendelsen af de russiske satelit-
·r — Sputnik I og Sputnik II — og til trods for
orpralende og truende taler ved 40 års revolu-
onsfestlighederne i Moskva er det en kendsger-
ing, at det er tilstedeværelsen af De forenede
:aters strategiske bomberstyrker (SAC), der hin-
rer kommunisterne i at nå deres mål: verdens-
erredømmet. Det er sikkert kun et tidsspørgsmål,
ər kommunisternes raketudvikling overgår de tun-
e strategiske bomberstyrkers. Indrømmet. Men
ıdtil russerne er i stand til at ramme præcis med
ıterkontinentale raketter samt være i stand til at
:riefremstille sådanne fjernstyrede projektiler, vil
lstedeværelse af SAC hindre russerne i militær-
olitisk eventyrpolitik.

Nedennævnte artikel af *oberst Michael McCoy* tidligere chef for *SAC 32te BOMB WING, US AIR FORCE)* viser tydeligt, at det tager tid, før man kan erstatte et våben med en nyere og mere effektiv type. Det være sig fly med nyere model – eller endog helt erstattet visse typer fly med fjernstyrede projektiler. Oberst Mc Coy begyndte januar 1950 på det første omskolingskursus til en nye bombertype B-47, og først i april måned år senere var han i stand til at flyve den første B-47 til oversøisk stationering.

Analogt med denne artikel må man være klar over, at udskiftningen af strategiske bombere med fjernstyrede raketter ifølge sagens natur vil tage en vis tid.

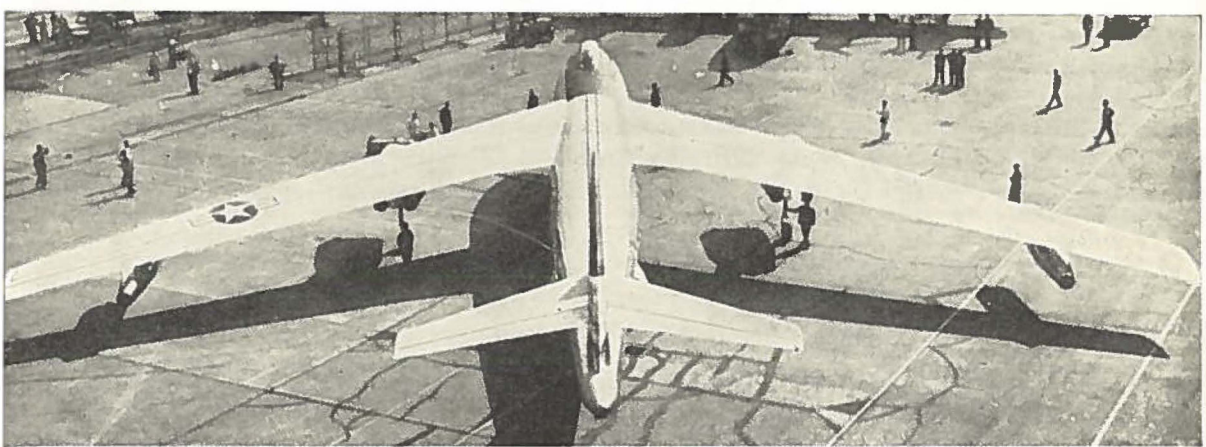
Vi giver ordet til *oberst Michael N. W. McCoy* med artiklen „BREAKING IN THE STRATOJET".

„Denne historie tager sin begyndelse i januar 1950 på *Goose Bay luftbasen, Labrador,* hvor jeg dengang var SACs planlægningsofficer og bl. a. arbejdede med forsøg på lufttankning under kolde vejrforhold.

En lørdag modtog jeg signal om at møde på *Omaha Airbase* førstkommende mandag. Jeg pakkede mine ting, rekvirerede et luftfartøj og forlod Goose Bay basen spændt på, hvad der nu kunne være i vejen.

2 dage efter meldte jeg mig til tjeneste i SACs hovedkvarter. Man fortalte mig kort og godt, at jeg atter skulle på skolebænken, såfremt jeg ønskede at blive chef for *306te Bomber gruppe,* der senere skulle udgøre den første oversøiske kampenhed af B-47. Jeg spurgte, hvornår jeg skulle begynde på træningen. Der blev svaret: „I overmorgen".

Jeg har været længe nok i SAC til at vide, at



B-47

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

:r her er fart over feltet, men dette var dog en ıule hurtigere end jeg var vant til.

Fuld af forventning meldte jeg mig to dage nere på *Mac Dill Air Force Base* forvisset om se flyvepladsen fyldt med B-47ere. Efter at have ıet anvist kvarter, var der en kort briefing om ɔn aktuelle situation. Det gik hurtigt op for mig, : det ville vare en rum tid, inden jeg fik lejlig- ed til at sætte mig bag pinden i en B-47, da far- ɔjet langt fra var klar til at gå i aktion. Vi stod ɔran mange, mange måneders „jord"-træning på lle mulige steder i staterne, før der blev mulighed ɔr at sætte vore ben i SACs nye bomber.

Vi fandt, at mange af vore indhøstede erfarin- er fra vor tid på B-28 og B-50 stadig kunne bru- es. Men selvfølgelig var der meget nyt at lære.

Først i april måned året efter fik jeg lejlighed il at besøge BOEINGs skole for her at stifte nær- nere bekendtskab med konstruktionen af B-47. eg fik at vide, at SAC efter al sandsynlighed vil- e modtage de første B-47 i løbet af et par måne- ler.

SACs hovedkvarter gav mig en høj prioritet ved ıdvælgelsen af personel, forsyninger og udrustning. Jeg besøgte samtlige SAC-baser for at finde de ɔedst egnede besætninger. Ved 15. AIR FORC H. Q. i Californien fandt jeg mange piloter krydstrænet som radaroperatører, navigatører og bombekastere. Efterhånden fik jeg skrabet 30 af SACs mest erfarne piloter sammen medens træningskommandoen begyndte en skole i *Wichita* for kommende B-47 instruktører.

Den første udcheckning kan nærmest sammenlignes med, at en blind lærer en blind at gå, da ingen dengang vidste ret meget om den nye luftfartøjstype. Den 24. oktober 1951 modtog vi vort første fartøj. *Major Prieve* og jeg hentede luftfartøjet på Wichitafabriken, hvorefter vi fløj til Mac Dill, hvor en velkomstkomité med *generalmajor Frank A. Armstrong Jr.* i spidsen ventede os — eller rettere sagt det nye fartøj. Vi landede uden uheld — 1 miles borte fra velkomstkomiteen.

BOEINGs vicepræsident, *mr. J. E. Schaefer,* og chefingeniøren, *mr. N. D. Schonwalter,* havde lært os en masse om luftfartøjet. Noget af det troede vi på, en del tvivlede vi i begyndelsen på. Efter at have fløjet fartøjet 13 dage i træk uden eftersyn og uheld gik *oberst Hillman* og jeg over til at udchecke yderligere 7 instruktører, hvorefter træningen af 306'BOMB WING kunne begynde

Vi oprettede en kontrolpost ved startbanen udstyret med radiomodtager og -sender. Hvis der under flyvningen opstod vanskeligheder og problemer, kunne vi via radioen komme i forbindelse med kontrolofficeren. Det er vor overbevisning, at vi på denne måde i det mindste i tre tilfælde undgik ulykker — og i det ene tilfælde reddede vi muligvis tre menneskeliv.

Vort første uheld indtraf, da en elev fejlmanøvrerede brændstofsystemet og fik en seks motors flames-out. Jeg opholdt mig på kontrolposten ved startbanen og talte med *Capt. Williamsen,* instruktøren på bagsædet. Han kunne ikke udrette ret meget, da kontrolknapperne til brændstofforsyningen var anbragt ved forsædet. Piloten forsøgte at komme ind over runwayen. Da han var over basen, opdagede jeg, at næsen begyndte at rejse sig, hvorefter jeg bad ham lande *straight ahead.* Hvad enten han hørte det eller ej, fortalte hans dømmekraft ham, at det ikke ville lykkes ham at sætte fartøjet på banen, hvorfor han fladede ud og landede *straight ahead* — på fem fod vand. Alle kom frelst ud af fartøjet.

For at blive kendt med de problemer, vi kunne møde i dårligt vejr og under turbulence-forhold, planlagde vi *Cross -Country* missioner med de trænede besætninger.

Een bestemt nat husker jeg særligt. Jeg var ved at udchecke *oberstløjtnant Benny Close* og hans operationsofficer, *oberstløjtnant Charles Jeyce,* da vi løb ind i en særlig ondartet tordenstorm. Begge eleverne stod lige foran afslutningen af uddannelsen, så jeg opholdt mig ude i næsen. Ved midnat fløj vi ind i tordenstormen og fartøjet begyndte at støde. Jeg kunne høre begge piloterne på det interne meddelelsesnet. De prøvede at finde ud af, om stødene skyldtes et *stall,* eller om der var tale om *high-speed stød.* Jeg brød ind i samtalen og meldte: *„Een af Dem må forlade Deres plads. Jeg kommer selv og overtager et pilotsæde"* — og vi mødtes alle tre i gangen!

Flyvningen forløb godt indtil juli 1953. På daværende tidspunkt havde vi modtaget vore observatører, således at vi nu fløj med faste besætnin-

ger. Den 2. juli meldte de første vanskeligheder sig.

En af eskadrillecheferne *oberstløjtnant Howard Weebs,* tog med sin besætning på en rutinemæssig flyvning og styrtede ned fra 17.000 fods højde syd for basen. Vi blev aldrig helt klar over, hvad der egentlig skete, men formodede, at hans canophy var blevet revet af og havde kvæstet de to piloter.

Tre uger senere indtraf et andet uheld, denne gang fandt nedstyrtningen sted fra 35.000 fods højde. I begge tilfælde var der fire besætningsmedlemmer. Alle dræbt.

Efter dette sidste uheld *grounded*e vi alle B-47erne, indtil årsagen til uheldene var opklaret. Vi fandt ud af, at årsagen måtte findes i brændstofcellerne, hvorfor vi bestemte os til at flytte dem. Derefter optog vi atter flyvningen.

Vi havde flere gange rettet forespørgsel såvel til „Air Materiel Command" som til Boeing om, hvad der ville ske, hvis vore tiptanke en dag var fyldt med brændstof, og der indtraf en teknisk fejl ved dem (f. eks. at de ikke ville føde), og derefter ikke ville kunne smides.

Inden den officielle undersøgelse havde fremsendt en redegørelse, løste problemerne sig selv.

En nat havde et af vore luftfartøjer tiptankene fyldt op uden at brændstofsystemet ville føde. Piloten spurgte over radioen, hvad han skulle gøre. Jeg beordrede ham hen over Salov-området for der at kaste tankene. Dette gjorde han, men kun den ene tipper faldt, den anden var der stadig. Han var nu tvunget til at foretage en natlanding med kun een tiptank — og denne endog fyldt med brændstof. Landingen lykkedes.

Ikke 10 minutter senere rapporterede en anden B-47, at hans tiptanke heller ikke ville føde. Han modtog samme instruktion, men ingen af hans tiptanke ville slippe planet, så han måtte lande med to fyldte tiptanke. Også denne landing lykkedes uden uheld. Jeg kunne næste dag melde de respektive myndigheder, at nu var vore forsøg til ende. Vi var i stand til at lande en B-47 med tiptanke i hvad stilling og form det end skulle være.

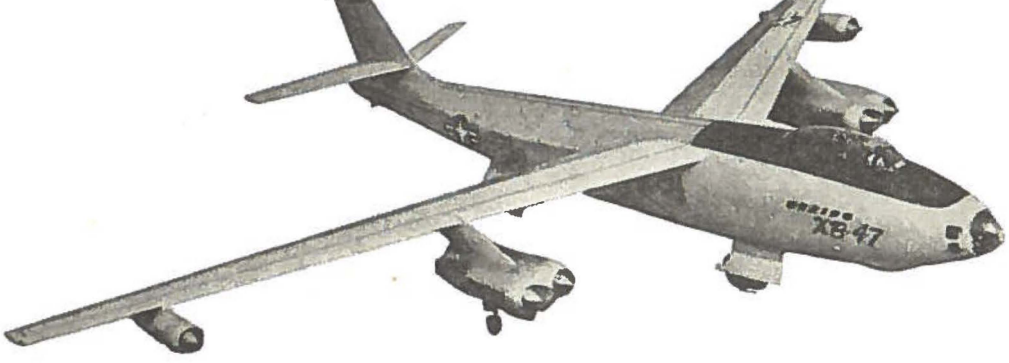
I april 1953 fløj de to første B-47' til England. Begge luftfartøjerne — *oberst Klose* fløj det ene og jeg det andet — slog samtlige transatlantiske hastighedsrekorder. For første gang var en amerikansk stratojet landet på en oversøisk base.

Vi forberedte en *wing-rotation* i Storbritannien. Denne blev begyndelsen til en række SAC wing rotations, de såkaldte „90 dages rotation". Takket være disse uvurderlige forlægninger udviklede vor wing sig til en „well-knit outfit". Vor refuelling-taktiske- og vedligeholdelseseskadriller var i intim forbindelse, således at vi var i stand til at bryde op og flyve til en ny base i løbet af få timer. USA's strategiske bomberstyrker var kampklar."

Michael N. W. McCoy.
Col. USAF.

— — —

Dette var begyndelsen af B-47' historie i SAC's tjeneste. Historien skrives stadig over samtlige himmelstrøg kloden rundt. De oprindelige B-47 eskadriller er blevet forstærket med B-52. SAC står stadig på vagt — indtil afløsningen i form af fjernstyrede raketter melder sig...



SPUTNIK OG USA

Redaktør Preben Eriksen

Mens USA er vågnet efter den russiske raket-
ırskrækkelse og de „bippende" Sputniker, spør-
ɛr den amerikanske offentlighed: — Hvordan
ınne det gå til? Hvorfor kom USA, hvor alle
ɛgnede med at ligge nogenlunde varmt i svinget,
ıgefter Rusland i raketkapløbet?

Det er det store internationale spørgsmål i dag,
g skal man besvare det, må man gå så langt
lbage som til den fatale Jaltakonference, hvor
talin, Churchill og Roosevelt mødtes for at dele
erden — eller i hver fald gøre sejrens resulta-
ɛr op.

På denne konference forærede amerikanerne
ısserne den vigtigste tyske raketstation Peene-
ıünde. Stationen var besat af den røde hær alle-
ɛde tidligt i foråret 1945 — men det var en af-
ıle mellem de allierede magter, at de tyske våben-
emmeligheder skulle deles. USA gav afkald på
t få lov at kigge i kortene med hensyn til Peene-
ıünde. Ganske vist sikrede man sig en række
remragende hjerner med raketforskeren Wernher
on Braun i spidsen, men russerne løb med nogle
vancerede projekter, der faktisk kun fandtes i
ılåtryk og førte von Brauns næstkommanderende i
Peenemünde, dr. *Herman Gröttrup* og en gruppe
yske videnskabsmænd til Sovjet. Her var valget
ıidereudvikling af de tyske raketter under for-
ıoldsvis gode forhold — eller Sibirien.

Valget var enkelt — og så udvikledes de raket-
er, som nu har båret Sputnik'erne ud i rummet.
Den tyske indsats sparede russerne for 7-8 års
ıdviklingsarbejde og skaffede russerne det ultima-
ive våben først: den interkontinentale raket.

Det ligger helt uden for al tvivl, at USA vil
ndhente dette forspring. Den amerikanske nations
ældige civile resourcer kan i dag ingen — inclu-
ive Sovjetunionen — hamle op med. Men ofte
kal et demokratisk samfund som det amerikanske
ıave en alvorlig forskrækkelse for at komme i
gang.

I månederne op til den store Sputnikforskræk-kelse var der en enkelt amerikansk officer, som ofrede sin karriere for at fortælle USA's offentlighed, at det var pinende galt. I dag giver de uomtvistelige kendsgerninger ham ret.

Men lad os hellere først repetere en anden sag, hvor en amerikansk officer mistede anseelse og ære på nationens alter. I mellemkrigsårene rystedes Amerika af den såkaldte Billy Mitchellaffære. Den amerikanske militærflyver Billy Mitchell — en af USAs helte fra den 1. verdenskrig — indså

Wernher von Braun

meget tidligt, hvilken vældig betydning flyvemaskinen ville få for den moderne krigsførelse. Han kom til det resultat, at USAs militære opbygning var skæv, fordi der ofredes for lidt på flyvevåbnet. Mitchell forsøgte at få sine meninger frem — men hærens og navnlig flådens officerer lo ham ud. De lo ikke så meget, da han viste dem hvordan flyverbomber i praksis kan sænke en panserkrydser — det var en udrangeret krydser lånt til formålet. Men Mitchell *måtte* ikke få ret — og så gik han til pressen, den „farlige vej" enkelte officerer er gået, når nationens vel lå dem mere på sinde end deres egen karriere. Det resulterede i en krigsret, hvis resultat blev en skamplet på den amerikanske jura. Mitchell blev degraderet og udstødt af hærens flyvekorps. Men verdenshistorien

gav ham blodig oprejsning. Han fik den, da japanske bombemaskiner lammede USAs magt i Stillehavet ved angrebet på Pearl Harbor.

Det er ikke mange måneder siden, at USA oplevede et sidestykke til Mitchellsagen. I Red Arsenal — den amerikanske hærs raketforskningscentrum, der har den fremragende tyske Wernher von Braun som chef, så man, hvorledes USAs flåde fik overdraget hele projektet med de fjernstyrede våben og rumdrabanterne — og kludrede helt forfærdeligt i det. I denne situation besluttede en ung amerikansk oberst, en af hærens fineste raketforskere, at sætte sin stilling ind på at vejlede den amerikanske nation. Men de røde Sputnik'er og hele Sovjets foreløbige stilling — som verdens superraketmagt har givet den mand, der for godt fire måneder siden ved en amerikansk militærdomstol hørte sig frataget sin rang i et år og kommanderet til eksiltjeneste til Panamazonen fuld oprejsning.

Oberst John D. Nickerson kan pudse sin martyrglorie og roligt sige: Hvad sagde jeg?

Nickersons forbrydelse var helt bevidst. Han indrømmede som officer, at det var en forbrydelse, fordi den rystede hærens disciplin, men han opstillede samtidig det spørgsmål: hvad er vigtigst — skår i hærens disciplin, eller hele den amerikanske nations, ja, hele den frie verdens sikkerhed? Han kom til det resultat, at det var forkert, at USA ikke forlængst havde en kunstig måne oppe. Han påviste, at hærens raketprogram havde kunnet sendt en drabant op allerede i fjor, men at programmet var blevet saboteret, og han gav USA's nu forhenværende forsvarsminister Charles Wilson skylden. Det var om ham „New York Times" i oktober skrev, at han skulle have haft en rød måne i knaphullet, da han gik af. Forsvarsministeriet splittede det amerikanske raketprogram og overdrog drabantudskydningen til flåden. Kun med nød og næppe fik hæren lov til at beskæftige sig med raketter. Det var på et tidspunkt, da von Braun havde Jupiter raketten klar. Der skulle en Sputnik til, før Pentagon ændrede kurs og anerkendte Jupiter, som nu har vist, at den sammen med flyvevåbnets „Snark" er Amerikas i øjeblikket eneste „konkurrencedygtige" fjernvåben af interkontinental rækkevidde.

Nickerson viste rivaliseringen mellem hær, flåde og flyvevåben og påpegede, hvad den kostede. Senere begivenheder gav ham fuldstændig ret, og i dag understreger den amerikanske presse, at den kølige, lidt fåmælte oberst ikke ofrede sig forgæves. Han formåede ikke det Sputnik kunne — at få hele USA's raketforskning samordnet under den højtbegavede *James Kilian* fra Massachussets Institute of Technology — *men han havde ret.*

Men den virkelige kapacitet bag Jupiterprogrammet, der nu må siges at være USA's mest avancerede raketprogram, er Wernher Freiherr von Braun i dag 47 år og verdens fineste raketforsker, i en alder af 32 år manden bag V-våbnene, bortset fra atombomben den anden verdenskrigs største tekniske fremskridt. Han er et eksempel på den moderne *„homo technicus"*, der løser matematiske problemer i hovedet og uden tøven begiver sig ud i rumtidens dristige projekter. For von Braun synes intet umuligt. Han er hjernen bag tanken om de amerikanske drabanter — og det er ikke hans fejl, at de ikke var ude et halvt år før de russiske. Hans næste projekt er den bemandede rumstation. Han vil anbringe den i 1750 km.s højde fra jorden, og den skal omkredse vor klode med en fart af godt 25.000 km i timen. Den vil overflødiggøre andre våben, siger han — for den, der har den første bemandede rumstation, vil kontrollere verden. Det er denne rumstation, kapløbet nu på langt sigt gælder. *Preben Eriksen.*

Udskydning med katapult...

I dag konstrueres militære jetfartøjer med en hastighed, der er tre gange lydens. Kan piloten klare sig, hvis han får trouble i de store højder og med den enorme fart. Ikke endnu. Men alt tyder på, at en løsning af dette vitale problem er på trapperne... Convairfabrikkerne i San Diego arbejder intenst på området. Ikke blot med at finde frem til den helt rigtige udskydningsform, men også med de mest ideelle G-dragter og hjelme.

Det er både godt og ondt med den menneskelige stræben efter det uopnåelige, men kan sikkerhedsmomentet holde trit med udviklingen? Hvorledes skal en pilot klare sig ud af sit fartøj ved de supersoniske hastigheder? I USA og England er der gjort en række praktiske forsøg for at komme frem til en automatisk og tidsindstillet faldskærmsordning, der skulle virke, selv om piloten mister

bevidstheden. Prøverne startede på jorden. En slæde blev skudt af sted op opnåede supersonisk fart og en dukke, som var fastspændt, blev på et givet tidspunkt slynket ud ved hjælp af raketkraft. Dukken var konstrueret, så den havde mest mulig lighed med det menneskelige legeme og de menneskelige funktioner, og ved hjælp af målelnstrumenter var det muligt at registrere virkningen på de forskellige organer. Man gik videre med dukken og udsatte den for udskydning i luften, ellers under tilsvarende konditioner. Det viste sig hurtigt, at piloten måtte beskyttes på en eller anden måde, idet presset i selve udspringet var altfor stærkt for den menneskelige organisme, selv når hele „sædet" fulgte med. I sædets ryg blev der anbragt bevægelige „finner" eller „arme" om man vil, der automatisk kom frem og omsluttede piloten samtidig med at katapultens mekanisme sattes i gang. Sædet blev så skudt bagud og op eller bagud og nedefter, både for at reducere choket af luftpresset og for at undgå en kollision med fartøjets agterparti. Nå piloten (dukken) nåede passende luftlag, blev han automatisk befriet for katapultsædet og fortsatte mod jorden på normal facon.

Denne redningsmetode fandt man for så vidt var O K og anvendes også i dag, men på den anden side kunne det siges, at proceduren er noget indviklet. Meget enklere ville det være ,hvis hele cockpittet med et enkelt greb kan løsnes fra den øvrige del af maskinen, for derefter at gå mod jorden i en kæmpeskærm. Når piloten er langt nok nede, kan han efter behag gå ned med det hele eller evt. løsgøre sig for cockpittet og fortsætte med en almindelig skærm.

Den sidste måde er foreløbig på tegnebordet, men tegn i sol og måne taler for, at det i princippet vil blive således det kommer til at foregå fremover, ikke alene af sikkerhedsmæssige grunde, men ligeså meget fordi der er mulighed for at redde cockpittet med alle dets værdifulde instrumenter.

Forsøgsdukkerne er naturligvis glimrende, men før eller senere må en pilot vove pelsen, for at se, om forventningerne nu også holder stik. Den engelske luftfartsskribent S. J. Byron fortæller om et af disse dristige spring, der blev foretaget af major Terence Willians. Majoren er test-hopper ved Irving fabrikerne og har utallige gange betroet sit liv til nykonstruktioner.

For et par år siden gjaldt det om at få fastslået, om faldskærmen nu også åbnede sig efter 52 sekunders fald eller rettere efter ca. 48.000 fod. Gjorde den det, ville major Willans have skrevet at afgørende kapitel i flyvningens historie.

Den automatiske udløser bestod af en lille aluminiumskasse med to visere og fra kassen gik der

en tynd ledning til skærmen, som Willians havde fastspændt på ryggen.

På pladsen stod Irving-folkene og ventede spændt på udviklingen. Willians havde et stopur fastspændt på armen. Hvis der ikke skete noget efter nøjagtig 52 sekunder, havde majoren netop tid til at udløse en nødskærm — hvis han da var i stand til det efter et fald på 48.000 fod på mindre end eet minut.

10 sekunder... 15... 20. Der skal kolde nerver eller rettere vel nok mangel på sådanne, til at følge et stopur, medens man hvirvler rundt i lufthavet... 40 sekunder... 50, så sker det, Willians skimter en sky og den 9 meter brede skærm hvælver sig over ham og standser farten med et modbydeligt ryk. Jorden kommer imod ham og et øjeblik efter roder han rundt i en pløjemark.

Major Willians er ikke bange for at tilstå, at han er hunderæd hver gang han skal til et af disse spring.
Men ved dette spring beviste Terence Willians, at en barometrisk faldskærm vil opføre sig som forud beregnet. Barometret starter et urværk, der udløser skærmen i den fastsatte højde.

Blandt de metoder, der arbejdes med for at sikre jetpiloternes liv, venter man sig de største resultater af det „løsagtige" cockpit. Adskillige amerikanske fabriker er i gang med forsøgene — bl. a. Douglas Aircraft i Californien. Hele næsepartiet er faktisk et luftfartøj for sig selv, som piloten kan skille fra resten af fartøjet ved at trykke på en knap. Resten går ganske automatisk. Jetfartøjets bagparti, der nu ikke længere er strømlinieformet, slides øjeblikkelig i stykker af det voldsomme luftpres. Forpartiet med cockpit skydes af raketkraft opover og bagud. For at øge stabiliteten, kommer to finner frem i bagkanten. En faldskærm, der udløses ligeledes automatisk, sørger for at nedsætte hastigheden. En indbygget detektor virker netop i det øjeblik, hvor det løsgjorte forparti er kommet ned på en sådan hastighed, at hovedskærmen kan udløses og den er rigelig stor til at bære både cockpit og pilot sikkert til jorden.

Piloten kan som sagt forlade forpartiet hvis han vil, men dels er det af betydning at redde noget af fartøjet og dels kan nødlandingen ske i ufremkommelige eller arktiske egne, så i cockpittet vil han finde hjælpemidler til at klare sig til undsætningen kommer frem.

Konstruktørerne mener, at dette vil blive den mest brugbare løsning, men erkender, at der endnu er et stykke igen. Men som de siger, når vi i dag kan bygge fartøjerne til de store hastigheder, er det vor simple pligt også at sørge for, at piloterne, hvis uheldet er ude, kan redde sig — for dygtige piloter er det svært at skaffe erstatning for.

MEDDELELSE FRA FFK (MFFFK).

Foranlediget af ondartede rygter gående ud på at vi i FFK ikke foretog os noget i anledning af opsendelse af den russiske måne, skal jeg hlo meddele, at jeg personligt beordrede alle vor radarstationer flyttet op på toppen af Himmel bjerget. Desværre forbyder sikkerhedsbestemmel serne mig til at fortælle andet end, at der straks ved ankomsten udleveredes en håndskåret kuk-kuk fløjte til alt mandskab.

Baereboelge.

*

NYT FRA FFKs SIKKERHEDSOFFICER.

Mine herrer.

Den nu næsten overståede epidemi af asiatisk influenza beviste i sandhed hvilke midler der fr kommunistisk side anvendes for at undergrave vo moral og skaffe oplysninger om hver enkelt mand stabilitet. Det er derfor med stolthed, at jeg kan meddele, at vi her i staben tilfulde beviste vo loyalitet mod Vesten, idet kun een mand viste sig modtagelig for de østlige impulser.

Safety first
O. POTTE.

*

NYT FRA STABEN.

Ved en stille l'hombre i SOC under efterårs øvelsen fik værten (sector controller) ni matadore plus en enkelt Canberra. Den obligate reprimand faldt omgående. *O. POTTE.*

Russiske

Raketvåben

Tyskerne var foregangmænd på raketområdet. Det tyske program indeholdt i hovedsagen alle de typer, der i dag er aktuelle. Disse planer blev som bekendt russernes krigsbytte og har dannet grundlaget for Sovjets intensive raketudvikling, der har ført Sovjet frem til en position, der i flere henseender er vestmagternes overlegen. FLYGREVYN, Kungl. Svenska Aeroklubben, skriver herom i sit sidste nummer og kilderne stammer hovedsagelig fra det amerikanske magasin Missiles and Rockets.

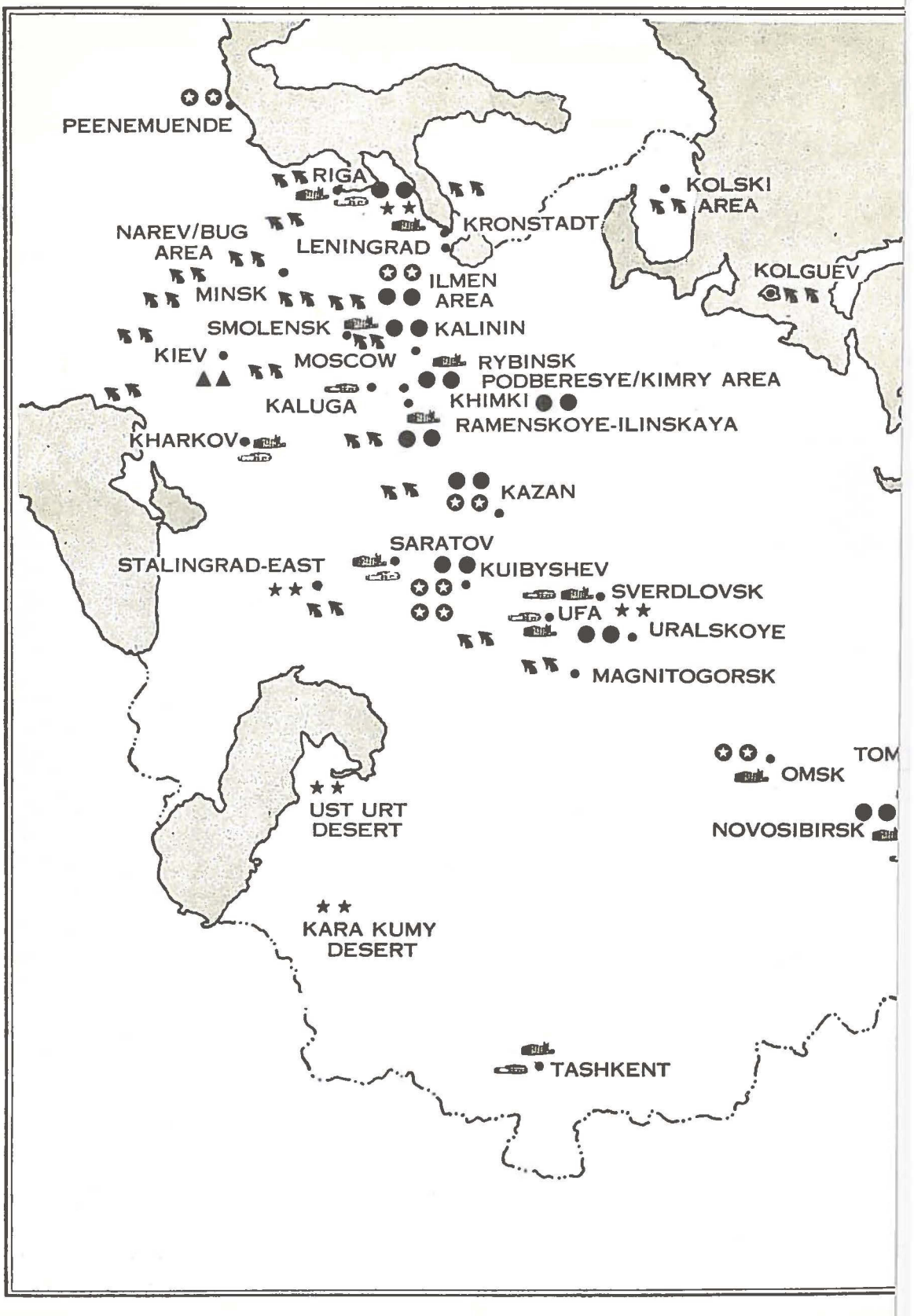
Marshal Zhigarev, det røde luftvåbens chef.

Hvis man er blåøjet nok til vedblivende at tro å de russiske oplysninger, skulle en sovjet-videnskabsmand, M. K. Tikhonravov, allerede i 1933 have konstrueret ved V-2, som blev drevet af en flydeskeraket. Denne kunne stige til uanede højder, ændre kurs og flyve horisontalt, inden den vendte tilbage til jorden. Selv om der naturligvis foreligger store overdrivelser, er det hævet over enhver tvivl, at russerne har gjort et stort stykke arbejde på raketforskningens område, også inden de i 1945 beslaglagde hovedparten af de tyske udviklingsresultater og anlæg, og „inviterede" en lang række tyske videnskabsmænd og teknikere til et tvungent ophold i øst.

I årene efter den anden verdenskrig var den øde raketudvikling udelukkende baseret på tyske konstruktioner, og iøvrigt også ledet af tyskere, der var tvunget til at gå frivilligt med. Men efter 1950 er arbejdet blevet overtaget af russerne, der tilsyneladende nu har lært nok, og de tyske konstruktioner er blevet erstattet af russiske, med deres egne drivkraftsanordninger og styresystemer, selv om de tyske grundtanker med lethed afspejler sig.

Der er ingen tvivl om, at Sovjet lægger store anstrengelser i dette arbejde og stiller, som kun en diktaturstat kan, uhyre resourcer til rådighed for forskningen og udviklingen. Lederen af programmet menes at være general A. S. Yakolov, der har fuld støtte af flyvevåbnets chef, marshal Zhigarev, der ubetinget tror på raketvåbnenes kommende betydning. I det hele taget er Kreml-cheferne meget raket-mindede, og det er formentlig de russiske lederes ønskedrøm inden længe at have store mængder af pålidelige missiles og rockets til rådighed. Et spørgsmål der naturligvis optager vestmagterne stærkt er, hvor langt russerne er kommet. Sputniks opdukken taler for sig selv. Men forinden blev problemet gang på gang diskuteret på højeste plan i USA, og ved en særlig lejlighed sagde senator Symington: „Jeg *tror* ikke, at russerne er kommet foran os i udviklingen af ballistiske raketter, jeg *konstaterer*, at de er det." Navnlig med hensyn til drivraketter er russerne kommet langt. Iøvrigt var Sovjet de første til at gøre anvendelse af raketter i sidste krig. Derimod er det muligt, at træfsikkerheden er ringere, takket være mindre pålidelige styre- og kontrolsystemer. Efter amerikansk opfattelse har russerne temmelig ubegrænsede muligheder hvad angår elektronisk udstyr.

Da den røde hær besatte den østtyske zone, faldt en betydelig mængde V-2 materiel i deres hænder, både færdige og halvfærdige raketter og komponenter, for ikke at tale om de kæmpemæs-


PEENEMUENDE
RIGA
KOLSKI AREA
KRONSTADT
NAREV/BUG AREA
LENINGRAD
ILMEN AREA
MINSK
KOLGUEV
SMOLENSK
KALININ
KIEV
MOSCOW
RYBINSK
PODBERESYE/KIMRY AREA
KALUGA
KHIMKI
RAMENSKOYE-ILINSKAYA
KHARKOV
KAZAN
SARATOV
STALINGRAD-EAST
KUIBYSHEV
SVERDLOVSK
UFA
URALSKOYE
MAGNITOGORSK
TOM
OMSK
UST URT DESERT
NOVOSIBIRSK
KARA KUMY DESERT
TASHKENT

SEVERNAYA ZEMIYA
NEW SIBERIAN ISLANDS
ANADYR AREA
TAIMYR AREA
CAPE NORVIK
KHATANGA
MILKOVO
NORTH SAKHALIN AREA
NIKOLAEVSK
TOROKO
OTOMARI
KOMSOMOLSK
IRKUTSK
ROBOTANLÄGGNINGAR
Utskjutningsbaser
Verkstäder
Robotskolor
Försöksstationer
Luftförsvarets robotbaser
Centrum för robotutveckling
Centrum för utveckling av raketmotorer

sige forsknings- og affyringsanlæg i Peenemünde. For at sætte sig rigtigt ind i teknikken og fabrikationsmetoderne, byggede de en serie på ikke mindre end 1000 stk. V-2'ere, der er blevet anvendt til højdeforskning.

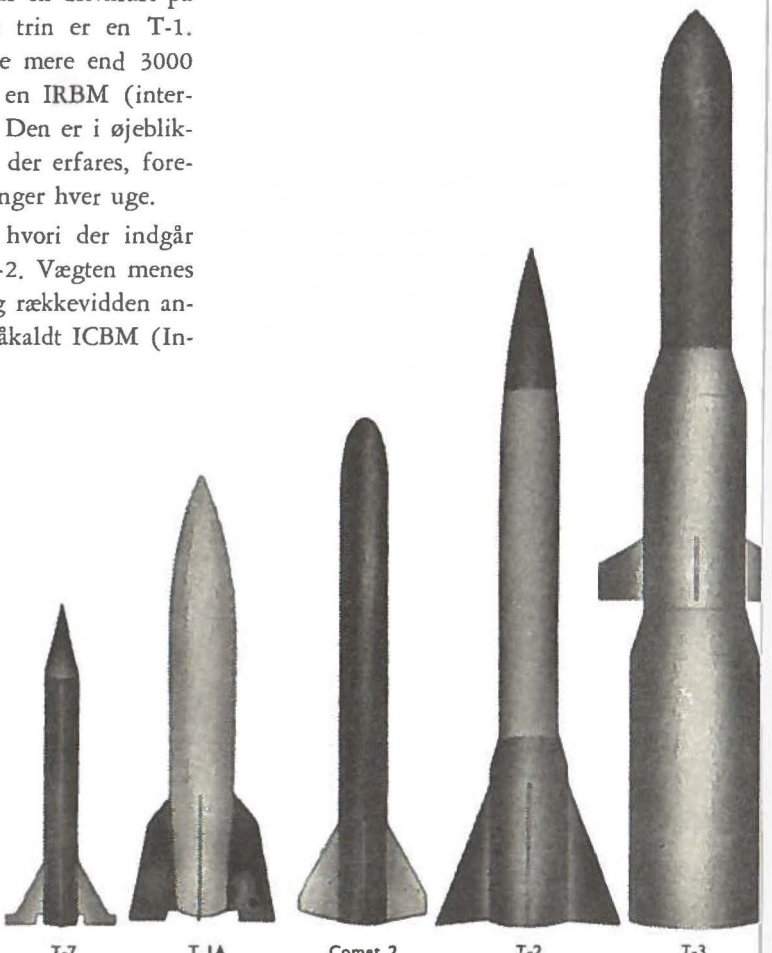
Med V-2 som forbillede har man derovre konstrueret ballistiske raketter som T-1, T-2 og T-3.

T-1 er en direkte udvikling af V-2'en. Den har en længde på 15 m, diameteren er 1,65 m og den drives af en 35.000 kp vædskeraket. Rækkevidden opgives til at være 700 km, hvorfor raketten, efter amerikansk terminologi betegnes som MRBM (Midium range ballistic missile). T-1 er i masseproduktion og findes i operativ tjeneste.

T-2 er en to-trins-raket med en længde på ca. 35 m og en diameter på 4,5 m, dens vægt opgives til mellem 70-80 tons. Det første trin består af en vældig drivraket, der er udviklet fra det tyske projekt A4-A9. Raketmotoren har en drivkraft på 115,000 kp, medens det næste trin er en T-1. Rækkevidden angives til at være mere end 3000 km, og betegnes i NATO som en IRBM (intermediate range ballistic missile). Den er i øjeblikket i produktion, og efter hvad der erfares, foregår der adskillige prøveafskydninger hver uge.

T-3 er en to- eller tre-trins, hvori der indgår komponenter af både T-1 og T-2. Vægten menes at ligge mellem 100-150 tons og rækkevidden angives til ca. 8000 km, altså en såkaldt ICBM (Intercontinental range ballestic missile). Der er ikke tvivl om, at T-3 i Sovjetunionen har allerhøjeste prioritet, og efter amerikanske gisninger skulle den være klar til operativ indsats i løbet af et par år. *Da B. & K. besøgte England i april 1956, ytrede Khruschef i en tale, at Sovjet meget snart ville være i besiddelse af en raket med brintladning der kunne ramme hvilket som helst mål på jordkloden.*

Baggrunden for den politik, som Sovjet har ført i spørgsmålet om raketter, er stort set den samme som USA's. I begyndelsen lagde man hovedvægten på raketter med vinger, idet deres bane er lettere at kontrollere end de ballistiske. Men vel fremskridtene på de styretekniske område, og ikke mindst ved den forøgelse af sprængladningen, der blev indvundet ved brintbombens fremkomst, hvor

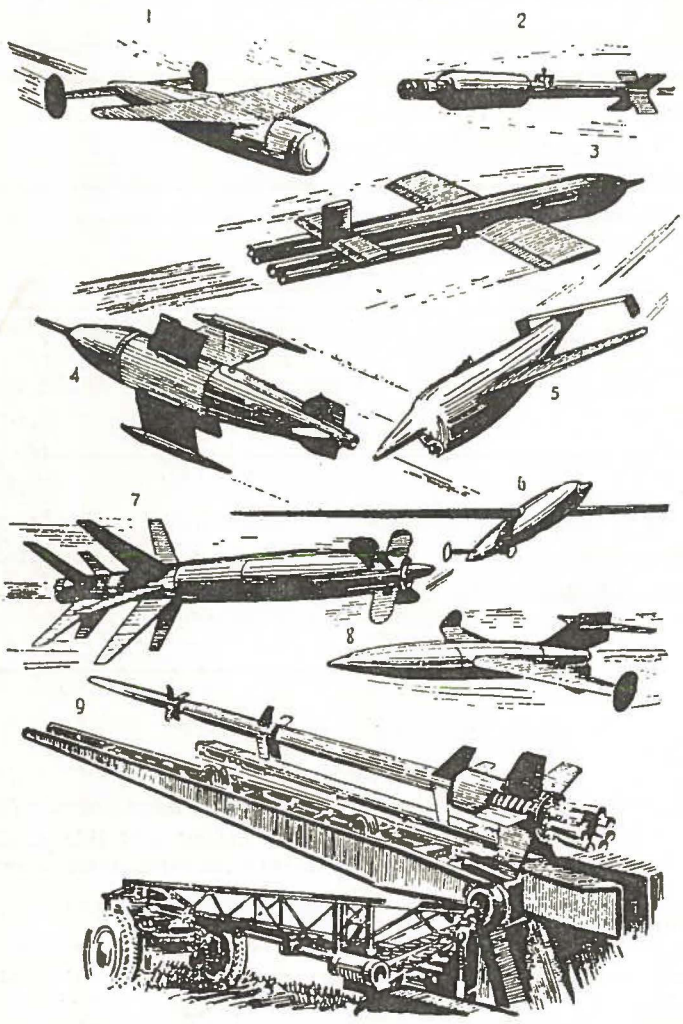


Den intercontinentale russiske raket, der ifølge de sidste oplysninger skulle kunne ramme et hvilket som helst mål på kloden, menes at være T-3. Opstandelsen i pressen er ret mærkelig, eftersom Krushtiev sagde det samme for et årstid siden.

:d kravet om træfsikkerheden i nogen grad er ırmindsket, er den ballistiske raket kommet i ırgrunden.

T-4 er den russiske betegnelse på en raketbom-, der faktisk er en „bevinget" udgave af T-1, en dens rækkevidde skulle ved glideflugt kunne ere end fordobles. Selv om T-4 kommer til pro-ıktionsstadie, er den blot et skridt på vejen mod :n interkontinentale raketbomber, der af russerne ır fået navnet T-4A.

T-4A er en videre udvikling af den idé, som den tyske raketforsker, dr. Sänger, fremkom med under sidste verdenskrig. Han havde tænkt sig noget i retning af en bemandet raket, der skulle slynges nogle hundrede kilometer op. I de tynde luftlag skulle raketten opføre sig som et projektil og således følge en ballistisk bane tilbage mod jorden. Når tættere luftlag atter nåedes, skulle raketten ved hjælp af planerne og en raketmotorpåvirkning igen nå tilbage til tyndere luftlag, og dr. Sänger



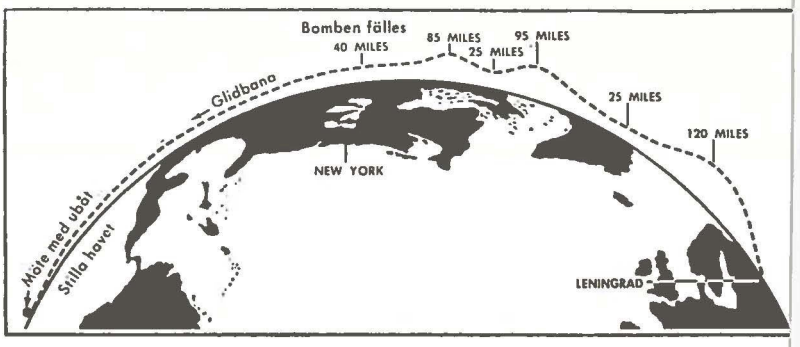
Ракетные управляемые снаряды и ракеты на твердом топливе.

1 — управляемый снаряд для поражения наземных целей, запускаемый с самолета; *2* — зенитный ракетный снаряд с радиолокационным взрывателем; *3* — зенитный снаряд, управляемый по радио; *4* и *5* — управляемые снаряды для поражения воздушных целей, запускаемые с самолетов; *6* — управляемый снаряд для действий с самолетов по морским целям; *7* — управляемый зенитный снаряд (с ускорителем); *8* — управляемый снаряд для аэродинамических исследований; *9* — многоступенчатая дальнобойная ракета, устанавливаемая на пусковом станке.

Sovjets raketarsenal bestod i begyndelsen næsten kun af tyske konstruktioner.

Billedet er fra en russisk instruktionsbog.

1. En flyvende angrebsraket.
2. Luftforsvarsraket.
3. Radiostyret luftforsvarsraket.
4. og 5. Jagerraketter.
6. Angrebsraket mod luftfartøjsmål.
7. Luftfartøjsraket med accelerator.
8. Raket til aerodynamiske forsøg.
9. Flertrinsraket på affyringsrampe.



Efter det italienske blad »Alata« illustrerer dette billede hvorledes russerne havde tænkt at anvende den intercontinentale raketbomber. Det beregnes at selve bomben falder over New York — føreren fortsætter og pilles op i stillehavet af en u-båd.

mente at kunne opnå en rækkevidde svarende til afstanden mellem Europa og Amerika. Da disse ideer blev offentliggjort efter krigen, blev de betragtet som rene fantasier. I dag ser man noget anderledes på det, og den raketbombe, som russerne er i gang med, er i virkeligheden en videreudvikling af Sängers planer. Så vidt vides arbejder Sovjet på både en bemandet og en ubemandet version. Bombelasten opgives til 100 tons og rækkevidden til 15.000 km, men hvor langt Sovjet er kommet, tør ingen på denne side jerntæppet udtale sig om.

Det tyske raketprogram indeholdt som tidligere nævnt selv interkontinentale raketter. Men skridtet dertil var stort. Da det ikke var muligt at nå fjerne mål med de allerede færdigudviklede raketter, fremfor alt V-2, fra baser, der ikke var under kontrol af egne styrker, udvikledes et genialt transport- og udskydningssystem, således at raketterne kunne anvendes i forbindelse med u-bådsvåbnet. I Peenemünde konstruerede ingeniørerne vældige V-2 beholdere med affyringsrampe, der kunne bugseres horisontalt i undervandsbådenes højde. Een ubåd kunne tage op til tre beholdere og dog gå med en fart af 12 knob. Ved en trykluftsanordning fra ubåden kunne beholder og rampe bringes i vertikal skydestilling. I løbet af en halv time kunne raketten være klar til afskydning ved fjernstyring fra undervandsbåden.

Ved hjælp af dette system ville tyskerne have været rede til at transportere deres V-2'er til hvilken som helst position, og følgerne ville uden al tvivl have været særdeles følelige og sandsynligvis have forlænget krigen væsentligt. Dog nåede man ikke længere end til forsøgsstadiet, men i Peenemünde fandtes der imidlertid et antal beholdere, so russerne satte sig på, og såvidt det vides, h disse søgt at videreudvikle opfindelsen. Sovj råder i dag over en ubådsflåde på ca. 600 fa tøjer, som de stadig øger, så det siger sig selv, de undervandsbådstransporterede raketter kan væ en vældig magtfaktor.

Tyskerne havde endvidere konstrueret en lil raket *Borsig,* der skulle affyres fra ubådens dæ medens denne befandt sig under vandet. Og dette system har russerne videreudviklet med to ballistiske raketter *Comet-1* og *Comet-2,* d efter opgivelser skulle have en rækkevidde på spektive 150 og 1000 km. Ved undervandsaffyri af krudtraketter behøves ingen særlige beholde ingen startraketter, ingen isoleret oplagsplads f brændstof m. v., hvorfor man må regne med almindelig overgang til denne type.

PROTEST.

På foreningen af aktive stabspiloters vegne jeg på ny gribe pennen i harmdirrende prote Man har fra absolut incompetent side påstået, vi ældre i staben ikke aner, hvorledes et Hunt cockpit er indrettet. Dette er dog den sorte løgn. Jeg har her foran mig på skrivepulten l gende et udklip fra et illustreret magasin, netop tydeligt viser et sådant cockpit. Jeg personligt studeret det ganske nøje og med f bløffelse konstateret det enorme antal totalt ov flødige instrumenter, som den unge pilot af i d synes at behøve. Vi ældre klarer os udmær med et speedometer alene.

O. Potte.

nvasion fra **MARS**

Orson Welles

Det startede som en spøg, men bragte 35 millioner mennesker fra concepterne. Den nu så berømte Orson Welles havde overtalt Columbia Broadcasting System, til en udsendelse over H. G. Wells fantasibog "Invasion fra Mars". Radioen var ikke begejstret, mente ikke det ville interessere lytterne, påstod endog de ville falde i søvn — men de fik noget andet at vide. Den kun 23-årige Orson Welles, må allerede dengang have haft noget af sin dynamiske personlighed. Han fik sin vilje og skrev selv drejebogen. Welles spillede rollen som den „kendte" astronom, professor Pierson fra Princetown universitetets observatorium.

Den 30. oktober 1938 løb den mest fantastiske udsendelse i radioens historie af stabelen.

Som enhver anden aften lød speakerens behagege stemme: "De vil nu høre underholdningsmuk fra Hotel Park Plaza i New York. Ramon aquello og hans orkester spiller. Tonerne af "La omparasita" blev ubehagelig afbrudt, fordi man ıvde en særlig meddelelse at bringe. „Kl. 19,40 pporterede professor Farrell fra Mount Jennings bservatoriet, Chicago, Illinois, at man med regelæssige mellemrum havde iagttaget eksplosioner hvidglødende luftarter ved planeten Mars. Det enes at luftarterne består af brint, og de farer syneladende mod jorden i en ganske abnorm rt. Professor Pierson fra Princeton bekræfter righeden og beskriver fænomenet som et blåligt ammelyn, som mundingsilden fra en kanon. Vi nder nu tilbage til Roman Raquello og den evigt pulære "Star Dust".

Et øjeblik efter irriterede man atter lytterne med afbrydelse, for at fortælle det var lykkedes at rangere et interview med den kendte astronom, ofessor Pierson, der havde lovet at kommentere n mærkelige tildragelse i himmelrummet. "I bet af få minutter vil forbindelsen med Princeton, New Jersey, være klar og indtil det fortsætter vi med „Star Dust". Atter musik. Igen afbrydelse... „Mine damer og herrer — det rapporteres nu, at en umådelig flammende genstand, måske en meteor, er faldet på en mark ved Grover Mills i New Jersey, 22 miles fra Trenton. Glimtet på himlen kunne ses i en radius af mange hundrede miles og braget hørtes så langt nordpå som Elizabeth..."

Selv i studiet blandt skuespillerne, var det en underlig forvirret stemning, det var som så de i ånden, ikke hvad der stod i deres rollehefter, end ikke en meteor, men en kæmpemæssig cylinder, et rumskib fra Mars, halvt begravet i det hul den selv havde frembragt, med splintrede træer og knuste småhuse over et stort område. Speakeren så Welles i øjnene, og med en stemme, der gav tro på, at jorden ikke mere var sikker i verdensrummet, men at en planet, der gemte sig i et mørkt hjørne af et kredsløb, var ude på rov, gav han ordet til professor Pierson.

"Jeg ved ikke hvad jeg skal tro. Tilfældet er ekceptionelt — noget uvirkeligt — vi kan ikke sige hvad denne uhyre metalagtige tingest er kommet fra". Det tøvende i hans tone, hans skepticisme, hans umiskendelige agtpågivenhed for ikke at virke sensationel og opskræmmende, fik lyttere, der var på vej ud i køkket efter en kold øl, til at standse og komme tilbage — uden øl! Lyttere

råbte til deres naboer, at de skulle dreje af for Charlie Mc Carthy og høre Columbia Broadcast. Mødre ringede til deres børn, der var ude, "øjeblikkelig hører I, der sker noget forfærdeligt i New Jersey.

Samuel Fishmann fra Riverside Drive, kom hjem kl. 2015, hans nevø ringede og fortalte, at byen ville blive bombet. Mr. Fishmann lukkede op for radioen, tidsnok til at høre et brudstykke. Øjeblikkelig greb han sin hat og styrtede til elevatoren. Som antallet af mennesker om radioerne øgedes, ringede flere og flere sammen, advarede og tilkaldte hinanden, "så vi kan dø sammen".

"Et øjeblik", speakeren var der igen. "Der sker noget! Mine damer og herrer — det er frygteligt, den begynder at røre sig — nej, det er enden af kæmpecylinderen der drejer som en skrue. Et eller andet bevæger sig under låget. Jeg kan kun se nogen eller... noget komme tilsyne fra det mørke indre — to uhyre selvlysende skiver... kan *det* være øjne? Kan *det* være et ansigt... Det må være..."

I Dayton, Ohio, forsøgte en rasende mand telefonisk at komme igennem til New York, han ønskede at få oplysninger hos landets mest ansete og usensationelle avis, det tog tid, og uafladelig havde han den forbandede "der på stedet" speaker i det andet øre. "Et minut amerikanske lyttere" — "Nogen kravler ud fra den hule top..." Pludselig ændrede han sit spørgsmål fra "Kan dette være rigtigt?" til i en opgivende tone næsten for sig selv at spørge "Vil dette blive verdens ende?"

I Pittsburgh kom en mand som vanlig hjem. Han hørte hysterisk klagen og hulken. Løb til badeværelset, fandt sin kone rystende over hele kroppen med en flaske gift ved læberne. "Jeg vil hellere dø på denne måde".

I West Orange, New Jersey, smed en bartender sine gæster ud, "Jeg vil hjem til kone og børn".

I San Francisco ringede en mand til hæren, "hvor kan jeg melde mig, vi må standse dette frygtelige".

I Reno chartrede en mand et luftfartøj og fløj østpå, i håb om at redde sin kone, som han var rejst til Reno for at blive skilt fra.

Færdselsberetningerne lød stadig i æteren. "Det ser ud som lange, stive følehorn eller fangarme... nu kan vi se kroppene — de er uformelige sor en bjørns og funkler som vådt læder. Men ansig tet!! Det er ubeskriveligt — jeg kan ikke mere. Øjnene er sorte, lysende og glinsende somt e slange..."

En anden stemme kom til; "Der ankommer me og mere statspoliti — vent lidt, der sker noge En pukkelagtig gestalt rejser sig fra hullet. E flamme springer frem — — — — Nu er troppe ne ved farmen, syv tusinde sværtbevæbnede so dater rykker frem mod metaltingsten." Speakere fortsatte i det uendelige...

Garnisonerne i Sussex og Essex blev bestorm af officerer og menige, der ville vide, hvor skulle møde.

Philip Wassum, der til daglig arbejdede i Gr vers Mills løb ud til "stedet" for at se med. Ha kunne ikke få øje på noget. I det samme anko en vogn med 6 nationalgardister "klar til at dr be". De for ud med geværerne skudklar. "Hv ligger den?" "Hvor er Nationalgarden?" M Wassum kunne intet fortælle. De kørte rundt nabolaget med riflerne truende ud af vinduer I vognen gik radioen for fuldt drøn, og de 6 bl mere og mere desorienterede. "Der er noget st og skyggeagtigt ude i mørket, noget skjoldligne de — det vokser... står på støtter eller er ben? En stålbygning — nu har det nået træto højde — der er søgelys på uhyret..."

"Mine damer og herrer", en New Yorksen brød ind, situationen er yderst alvorlig, vore denskabsmænd bekræfter, og efter øjenvidners retninger, kan der ikke være tvivl om, at det i aften er landet på New Jerseys marker, er f troppen for en invasionshær fra planeten Mars!!

Nogle radiolyttere troede overhovedet ikke var et marsskib, men en Zeppeliner fuld af Hitl soldater. En anden ringede til radioen og råb "Kan I ikke kende en japaner? Det er krig asiaterne har sat os kniven på struben".

Nu begyndte folk at tro radioen holdt katast fens rette omfang skjult. Politiets hovedkvarte Bronx modtog en telefonisk rapport "De bom New Jersey". "Jeg har fra mit tag set røgen detonationerne driver over mod New York, må er det gas".

De enkelte, der opdagede det rette sammen-
ɛng, blev rasende over at være ført bag lyset, og
lte sig nu drevet til at narre andre. En kvinde
ırte ud til "stedet" uden at finde det bitterste,
ıgede fra selve Grovers Mills til presseklubben
Princeton, "De kan ikke forestille Dem rædsler-
, det er et helvede." Nogle minutter senere,
ɛdens forældre ude af sig selv blokerede telefo-
rne til Princeton, for at kalde deres børn hjem,
ım en mand løbende ind i en klub og fortalte,
han netop havde set et uhyre lande, og der
rang underlige dyr ud af det...!

I studiet anede Orson Welles og hans skuespil-
re intet om den affekt USA var bragt i. Måske
gde de mærke til, at batteriet af telefoner bag
asskillerummet ustandselig var i brug. Telefon-
ıfikken brød sammen over hele landet. Resultatet
r, at der ingen forbindelse kunne opnås, så som
skovbrand gik rygtet, at hæren havde overtaget
t permanente net. Heraf drog man slutninger,
lk løb fra barer og restauranter og skreg: "det
sandt — det er sandt, vi er blevet invaderet."
Manuskriptet fortsatte med uhyggelig djævelsk
ɔværdighed. Der var elektricitet mellem de age-
nde og lytterne, de hjalp hinanden med at tro.
tterne var fuldstændig bjergtagne, og frygten
iste sig i by efter by over hele landet. Jo læn-
re væk fra Groves Mills desto større var ind-
dningskraften.

I Atalanta var man sikker på at verdens ende
r nær — folk knælede sammen i bøn på ga-
rne.

I North Carolina, på Brevard College besvime-
5 studenter.

I Providence, Rhode Island, stormede hysteriske
inder elektricitetsværket, forlangte al lys slukket
at redde byen.

I Boston fortalte en pige "The Globe", at hun
nne se kæmpebranden.

I San Francisco var det den almindelige mening,
overvældende styrker havde angrebet De for-
ɛde Stater fra luften, ødelagt New Jersey og
w York, og var nu på vej vestover.

I Indiana kom en grædende kvinde ind i kirken,
ew York er lagt øde, det er verdens under-
ıg. De har sagt det i radioen — gå hjem og
'. Aftengudstjenesten blev øjeblikkelig afbrudt.

Det var ingenlunde uintelligente eller dårligt informerede mennesker der reagerede. New Yorks sundheds departement ringede til "Daily News", de ønskede at vide, hvorledes de kunne hjælpe døde og sårede. Hær- og flådestab var kort tid i forvejen gået i gang med at udarbejde planer om, hvilke modforholdsregler nationen skulle træffe i tilfælde af invasion. Flere læger, der deltog i denne planlægning, var blandt de første den aften til at søge instruktioner, og flere tilbød straks at tage til det ramte område.

Det er vigtigt at anføre, at udsendelsens magt lå i, at den kun gradvis blev mere og mere fantastisk, og den omstændighed, at "professoren"'s stemme, der i sig selv gav udtryg for en vis videnskabelig skepsis og tvivl, faktisk gjorde det af med lytternes tvivl.

Kl. 20,48 sagde myndighederne stop. Associated Press og politiet sendte uafladelig fjernskivermeddelelser og højtalervogne ud med oplysning om, at det drejede sig om et hørespil.

I 1938 var der 32.000.000 familier i Amerika, hvoraf 25.500.000 havde radio. I alle fald havde 9.000.000 lyttere hørt udsendelsen fra starten, og langt de fleste havde forladt eller lukket af, da myndighederne begyndte at berolige. Disse 9 millioner spredte deres panik til 25 millioner andre.

Det var helt utroligt og kaotisk.

Der rejste sig en voldsom harme mod radioselskabet. En senatskomité blev straks nedsat, og lignende udsendelser blev på det strengeste forbudt. En strøm af erstatningskrav fandt vej til Columbia Broadcasting System.

Det var en ganske fantastisk aften. Intet, end ikke den anden verdenskrig eller Pearl Habor, har siden formået at bringe den amerikanske nation i en sådan panik som H. G. Wells og Orson Welles tilsammen.

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

For ædel Dørst

WEILES WINE

Vinhandlere siden 1822

P. WEILE & SØN . AALBORG

A/S M. C. Brincken's Eft

Haderslev

Leverandør af værktøj til Deres fag

Jul. Jacobsen
AALBORG

Teknisk maskin- og olieforretning

Telefon 582 . Aalborg

C. W. S. Svineslagterier A/S

HERNING & SKJERN

NYT *fra flyvestationerne...*

BP's VANDREPRÆMIE

I august blev der som tidligere omtalt her i ıdet afholdt en skydekonkurrence med raketter vel mod luft- som jordmål mellem F-84 eskaillerne. Kaptajn S. O. Nielsens eskadrille fra rydstrup blev vinderne, medens den bedste indiduelle skytte blev KL A. C. Larsen, ligeledes rydstrup.

Flyvetaktisk kommando lod dengang forstå, at ınkurrencen skulle være en årlig tilbagevenden-, og *BP Olie-Kompagniet* var ikke sen til at monstrere sin interesse for flyvevåbnet ved at lsætte en vandrepokal.

Dir. Eric Tersling, general Tage Andersen og kaptajn S. O. Nielsen

Ved en højtidelighed den 31. oktober på BP's vedkontor overrakte direktør Eric Tersling den ·get smukke vandrepræmie til chefen for flyve-ɔnet, general Tage Andersen. Det er som be-ıdt første gang denne konkurrence er blevet ınnemført i det danske luftvåben, medens kon-rrencer af samme art iøvrigt afholdes i alle ATO-lande. Generalen redegjorde ganske kort formålet med konkurrencens afholdelse og ıs betydning for flyvevåbnet og overdrog der-er pokalen til kaptajn S. O. Nielsen, chefen for ı vindende eskadrille 729 på FSN Skrydstrup.

Det er velgørende med de store virksomheders interesse for forsvaret, og det viser, at det store arbejde, der udføres i vore værn, påskønnes.

*

Fra den 1. november er kaptajnerne P. H. O. M. Stilling og I. C. Weitemeyer udnævnt til oberstløjtnanter. Til lykke.

*

Med udgangen af 1957 forlader kaptajn W. G. Hartmann flyverkommandoen og tiltræder som chef for intendanturkorpsets skole.

*

Flyverløjtnant I (r) E. H. Alsøer har fået tillagt grad af kaptainløjtnant i den tid han tjenestegør i staben hos den øverstkommanderende for de fælles forsvarsstyrker i Nordeuropa.

*

Ved afslutningen af uddannelsen på RCAF station Portage la Prairie den 11. oktober 1957 blev flyverelev, Fl II Jørgen Bank Lauridsen, tildelt flyvestationens „Scroll of Honour" (æresrulle), idet han blev nr. 1 af sit flyvehold.

Fl Jørgen Lauridsen er født den 12. april 1937 i Aulum og begyndte på flyveskolen på Avnø i februar 1956 og fortsatte sin uddannelse i Canada i juni samme år. Lauridsen er nu vendt tilbage og er tilgået træningsflighten på FSN Aalborg. Der er al mulig grund til at ønske til lykke med den strålende præstation, som udlænding at hævde sig på denne strålende facon.

FLYVESTATION AALBORG.

Overalt er der bestræbelser i gang for at skabe interesse for flyvevåbnet. I begyndelsen af oktober holdt Fl I O. Eriksen et foredrag for Nibe FDF over emnet „Jetpilotens uddannelse og oplevelser". Endvidere vistes filmen „The last Bomb".

Samme måned foregik det i Aalborg Gymnasium (3G), hvor kaptajnløjtnant Michaelsen talte over emnet „Flyvevåbnets muligheder i forbindelse med angreb på jordmål".

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

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

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

S. Buchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 **Ballerup**

MACHOLD's FILT
St. Kannikestræde 7 - Byen 2445

N. PURUP
KØBENHAVN A-S
FORMULARTRYKKERI
Esplanaden 6-10 - København K
Palæ 8323

INDEPENDENT AERONAUTICAL CORPORATION
New York
Repræsentant i Danmark:
HENRIK WENDT
Havnegade 17 - København K

I oktober har ligeledes Kvindelig Flyvekorps besøgt flyvestationen. Desuden 120 skolebørn fra Aalborg og endelig ved en anden lejlighed 30 elektroteknikere (Elektroteknisk forbund — Jylland).

*

Den 3. oktober var det lykkedes flyvestationens idrætskomite at få kontakt med den berømte engelske atletiktræner Trail. I den anledning var der inviteret idrætsledere fra Stor-Aalborgs atletikklubber, Jydsk atletikforbund samt Aalborg amts gymnastik- og idrætsforeninger.

*

Blandt flyvestationens personel har der været afholdt prøver i svømning. Svømmeprøverne var etableret i forbindelse med Nordisk Folke-landskamp 1957. 99 bestod prøven.

Flyvestationen har i Flyvevåbnets cupturnering tabt til FSN Karup med 4-2.

Flyvestation SKRYDSTRUP har i de sidste n neder afholdt forskellige konkurrencer.

SKYDEKONKURRENCER.

Pistolskydning.

De 10 bedst placerede.

Placering	Grad	Navn	Afdeling	Po
1	FL I(r)	N. K. Glædesdahl	KUP-ESK	2
2	FL (S)	A. H. Mathiesen	Vandel	2
3	FR	P. MølgårdPetersen	M-AFD	1
4	KN	S. O. Nielsen	ESK 729	1
5	FL (S)	V. H. Villadsen	M-AFD	1
6	FR	H. W. Johansen	ESK 729	1
7	KL	P. E. Andersen	ESK 728	1
8	FL I	B. S. Borsing	ESK 730	1
9	OFR	V. R. Nielsen	A-AFD	1
10	KN	H. J. Foged	A-AFD	1

Geværskydning.

De 10 bedst placerede.

cering	Grad	Navn	Afdeling	Points
1	KN	F. Tingleff	FLDET 602	218
2	KN	S. O. Nielsen	ESK 729	209
3	OFR	H. M. Winterskov	M-AFD	209
4	FL II(r)	A. M. Frederiksen	ESK 730	207
5	FL I(r)	J. H. Christensen	O-AFD	207
6	KN	L. F. E. E. Henriksen	A-AFD	207
7	FL II(r)	K. E. Hansen	ESK 728	204
8	FR	J. L. Schmidt	M-AFD	202
9	OFR	V. R. Nielsen	A-AFD	202
0	FL I(r)	N. K. Glædesdahl	KUP-ESK	200

ORTSKONKURRENCER.

dboldturneringen gav følgende resultat.

AFD	ESK 728	Vinder	Taber (uden kamp)
G-ESK	M-AFD	1	3
P-ESK	ESK 730	0	7
K 729	F-SEKT 7	Vinder	Taber (uden kamp)
AFD	M-AFD	0	4
K 729	ESK 730	2	4
AFD	ESK 730	4	1

NDER : M-AFD.

Håndboldturneringen gav følgende resultat:

O-AFD	KUP ESK	8	7
A-AFD	ESK 728	Taber	Vinder (uden kamp)
ESK 728	M-AFD	Taber	Vinder (uden kamp)
ESK 730	B & R	14	3
AFG ESK	O-AFD	6	3
ESK 729	M-AFD	5	8
AFG ESK	ESK 730	11	10
M-AFD	AFG ESK	13	4

VINDER : M-AFD

Flyvevåbnets fodboldturnering:

FSN KARUP	FSN Skrydstrup
4	1

Ved nordisk folke-svømmelandskamp 57 (svømmeprøver) var resultatet følgende:

A-AFD	7	deltagere
M-AFD	58	„
ESK 728	34	„
ESK 729	56	„
ESK 730	76	„
KUP ESK	78	„
AFG ESK	38	„
B & R	13	„
FSN SKP ialt	360	deltagere

AA. C.

Garry Davis

Garry Davis — veteran fra den anden verdens-
g, han fløj i US Air Force, dengang AAF,
my Air Force. Senere blev han skuespiller på
adway og tilsidst den meget omtalte verdens-
rger nr. 1 — har endnu ikke opgivet sit private
ttog for en politisk bedre verden. For tiden er
n, der af en fransk avis er blevet kaldt „vore
ges Don Quicote", på strejftog i Vesttyskland.
i Hannover, hvor han sad arresteret et par dage
ket være mangelfulde papirer, rejste han til
nn, hvor han nu har proklameret, at Berlin skal
re hovedkvarter for den verdensregering, han
mper for at oprette.

Garry Davis har ikke forandret sig synderligt
en den dag, han for otte år siden „debuterede"
n den første verdensborger. Hans bagage er
mdeles en vindjakke, et telt, en rygsæk og det
ham selv fabrikerede „Verdenspas nr. 000,001",
har sat alverdens grænsepoliti grå hår i hove-

Garry Davis

det. Ved hjælp af dette pas håber Davis nu på at kunne føre en hårdnakket kamp for sine idealer i Berlin på samme måde som i Paris, hvor han, som det sikkert huskes, begyndte sin „karriere".

Dengang — i september 1949 — dukkede han op foran Palais Chaillot under FN's generalforsamling der. Han satte sig på trappen op til paladset, og da han blev siddende i flere dage, begyndte folk nysgerrigt at spørge, hvorfor han gjorde det.

„Jeg sidder her for alle de mennesker, som ønsker freden", svarede Davis. „Jeg har skrevet til generalsekretær Trygve Lie og bedt ham foreslå generalforsamlingen, at der oprettes en verdensregering. Nu venter jeg på svaret..."

Snart skrev aviserne dagligt om den tossede amerikaner, der ikke lod sig rive bort fra trappen foran Palais Chaillot hverken af høflige henstillinger eller trusler. Han blev siddende, og hans generalieblad var pludselig „godt stof".

Garry Davis er født i en lille by i nærheden af Philadelphia, hvor hans far var orkesterdirigent. Selv er han uddannet som skuespiller og havde nogle småroller indtil krigen var over Amerika. Han var bomberpilot, men blev hårdt ramt under et togt over Peenemünde og nødlandede i Sverige, hvor Davis var interneret til krigens afslutning. Siden havde han et par revyengagementer i New York, inden han drog i felten mod verdenspolitikernes uformåenhed.

Mange lo ad denne fantast, andre beundrede ham. Der blev holdt massemøder, hvor han fortalte om sine planer. Han krævede en forfatningsgivende verdensforsamling indkaldt, og hvem der som han selv ville være verdensborger, kunne henvende sig til ham.

Det strømmede ind med hundredtusinder af breve til Rue de Cramont 30, hvor han med frivillige hjælperes assistance oprettede et „folkeregister for verdensborgere". En bølge af enthusiastik slog sammen om denne unge amerikanske eks-pilots idé.

Men som vanlig dukkede der også folk op, der vejrede forretning. Garry Davis, der ifølge sine egne ord ikke ønskede andet end at vække verdenspolitikernes samvittighed, fandt pludselig sig selv midt i en gevaldig fest. I hans navn arrangeredes „Marathondans til fremme af verdensborger-tanken" samt lignende ejendommelige ting. Og t sidst pakkede Davis sin rygsæk og forsvandt f Paris.

I juledagene 1949 opholdt han sig på grænse mellem Frankrig og Tyskland, som han ville ir i. Det stødte imidlertid på betydelige vanskeli heder, idet han, der havde fornægtet sit amerika ske statsborgerskab, henviste til artikel 16 i FN charta om menneskerettigheder, som det enes nødvendige for at overskride grænsen. Det hedd i den omtalte artikel 16: „Enhver har inden for lands grænser retten til fuld bevægelsesfrihed" Davis sagde: „Jeg henholder mig til denne artik idet jeg ikke anerkender nogen landegrænse. H verden er den stat, jeg har hjemme i — og derf vil jeg nu ind i Tyskland".

Et års tid senere var Garry Davis verdensborg ideal gået af mode. Verdensborgerne blev lad stikken af sine tilhængere, og Garry måtte opr holde livet som komiker på tredierangs scer hjemme i staterne. Men det kunne ikke holde ham længere. Snart var han atter på farten, f synet med sit selvbestaltede „verdenspas numn 000.001".

Hvor ofte Garry Davis har været i fængsel illegale grænseoverskridelser og hvor ofte han blevet udvist som „uønsket statsløs person", a han selv ikke mere. Men det bekymrer ham hel ikke. Som den ædle ridder Don Quicote kæmp mod vejrmøllerne, således slås verdensborger 1 fortsat for sine idealer.

PINLIGT.

Efter at vi i flyverfaktisk kommando på ny vist velvilje mod de unge officerer ved gen indførelse af et kontosystem at åbne adgang disse til vore beskedne festmiddage er det dybt beklagelse jeg må meddele, at de unge o cerer ikke synes at leve op til førnævnte velv

Således spiste flyverløjtnant Olsen ved si middag 1 (een) kotelet for meget, hvorved overtrak sin konto med et betydeligt beløb. D er ikke en officer værdigt.

O. Pott

VERDEN RUNDT

Renton, Wash., 28. oktober. — Den største hurtigste jetliner i verden, Boeing 707 Jetatoliner, der flyver 960 km i timen, blev planssigt i dag færdig og rullede ud fra Boeing plane Transport Divisions værksted her.

Afsluttende funktionsprøver og installation af cielt flyvningsprøvemateriel er i gang, og når n udvendige maling, installation af radar og ckprøver er afsluttede, bugseres flyvemaskinen flyvepladsen i Renton, hvor der påfyldes ben-, flyve- og maskininstrumenter efterprøves, og vemaskinens kompasser rettes og calibreres. Med e fire Pratt & Whitney JT3 turbojet maskiner gt op på højeste gear, mere end 4.500 kg stød, ver maskinen underkastet taxiprøver på pladsens 00 m lange startbane, og sidst på året ventes n ud på sin første flyvning — fra Renton til eings egen flyveplads i Seattle, hvor der indtes base for dens afsluttende prøveprogram.

Den slanke, sølvskinnende kæmpe, hvis 98 passavinduer får den til at se endnu længere ud end ns 34 meters totallængde, er den første seriegede jetliner i De forenede Stater. Boeing 707 Stratoliner, der fuldt lastet vejer 113 tons, er forbedret udgave af Boeing 707's prototype, n Boeingselskabet med en bekostning af 16 mill. llars — 112 mill. kr. — byggede for egen regg, og som har fløjet siden midten af 1954 og ft næsten 800 flyvetimer.

Fra prototypen er udviklet Boeing 707 Jetatoliner, en langfartsmaskine til transkontinenteller transatlantisk fart uden stop, 707 Intertinental til afstande over 8000 km, Boeing 717 kort og mellemdistanceruter, og Boeing KC-5, en jet-tanker til militært brug. KC-135 har ret bygget i serie i over et år og indgået i De enede Staters luftvåben.

Boeing jet-linere medfører fra 80 til 180 passerer, alt efter indretningen af kabinerne, og 7'ernes store hastighed og luksuøse indretning angiver en helt ny standard for alverdens lufttransport.

*

LONDON: R.A.F.s 83ds Squadron i Waddington har nu modtaget de første Vulcan bombemaskiner, og i begyndelsen af næste år udstyres en af de engelske luftstyrkers mest berømte eskadriller — nr. 617, The Dam Busters, som sprængte vandreservoirernes dæmninger i Tyskland under den sidste verdenskrig — også med Vulcan bombere.

Eskadrille nr. 617 blev ellers ophævet i begyndelsen af 1956, men den engelske regering vil åbenbart nu bevare krigens mest berømte eskadriller i tjeneste.

I løbet af denne måned flyver 3 Vulcan bombere til USA, hvor de skal deltage i en navigations- og rekognoscerings-konkurrence i Florida med 90 amerikanske bombemaskiner som modstandere.

Air Vice-Marchal G. A. Walker, der kommanderer R.A.F.'s første bombergruppe, udtaler, at det er bemærkelsesværdigt, at denne store flyvemaskine er bragt ind i første linie af bomberkommandoen uden nogen „forced groundings", der så ofte ellers opstår med nye typer af flyvemaskiner. „Den er meget bedre, end vi havde ventet af nogen anden type flyvemaskine stor eller lille. Vulcan kommer fra en god „stald".

Man mener, at Vulcan er den hurtigste bombemaskine i verden i dag. Den kan medføre atombomber, og een enkelt Vulcan har større slagkraft armeret på denne måde end den samlede bombelast i alle de 7.366 Lancaster bombemaskiner, der blev produceret under hele den sidste krig.

Ved optræningen af flyverne er der indført noget helt nyt, idet enhver pilot må tilbringe timer alene med at betjene brændstofreguleringen på en model i fuld størrelse, hvori læreren kan simulere fejl i hele brændstofforsyningen.

BURBANK, Californien. Fra en enkelt radarflyvemaskine kan man i dag overvåge en halv million kvadratkilometer af oceanerne med usynlige, elektroniske stråler og give tidlig advarsel om et eventuelt angreb, udtalte Lockheed Aircrafts chef for forskningen, Mr. Robert A. Bailey ved en forelæsning for officerer fra den amerikanske flåde og luftvåbnet. „Man skulle mindst have 50 stationære anlæg for at påtage sig den samme opgave".

Denne udvikling skyldes ikke alene, at man har kunnet gøre selve radar-maskinerne endnu mere effektive end før, men også, at man ved nye videnskabelige metoder har løst en række atmosfæriske problemer — f. eks. skyfænomener, der ligner ørken-luftspejlinger, og som har givet forvrængninger af radar-gengivelsen.

Mødet her i Burbank var indkaldt for at studere USA's system af flyvende „radar-skildvagter" og gøre dem endnu mere effektive. De nye, hurtige langdistance bombemaskiner har nemlig rejst yderligere problemer med at møde uventede angreb, og en udvidelse af forvarslingen er nødvendig.

Det blev under forhandlingerne oplyst, at Lockheed Aircraft har nye radarmaskiner under konstruktion til den amerikanske flåde, og at disse maskiner vil betyde en væsentlig styrkelse af det amerikanske varslingssystem.

De nye Radar-maskiner bygges på basis af 1649A Starliner, der har verdenss tørste aktionsradius på 10,000 km. Den ene af de tre finner på halepartiet har man dog undladt, og kraften vil blive leveret af fire Allison T-56 prop-jet (turbo-prop) motorer på ialt 15,000 hk. samt af to Westinghouse J-34 turbo-jets, der anbringes i vingespidserne. Starliner'en er forsynet med turbocompound motorer.

*

Burbank.

Pakistan International Airlines har afgivet ordre på to nye 1949H Super Constellation til en pris af ca. 4 millioner. Maskinerne, der leveres tidligt næste år, vil blive indsat på ruterne mellem Øst- og Vest-Pakistan, hvor antallet af flyvninger fordobles, samt på ruten fra Karachi til London.

1049H har en nyttelast på 20 tons og kan i løbet af kort tid omdannes til passagermaskine, der kan medføre ialt 114 personer. Marchhastighede er 536 kilometer i timen og aktionsradius ca. 900 kilometer. Med denne ordre er der ialt bestilt 3 1049H, som endnu ikke er leveret.

*

Ontario.

Canadas nye supersoniske jagermaskine CF-10 har fået navnet Avro Arrow. Maskinen, der bygget af Avro Canada, kan gøre næsten tre gan så høj en fart som CF-100 og kan på 3-4 minut stige til sin maksimumshøjde: 19 km.

*

For nogle dage siden påbegyndtes i Indianaop lis, Indiana, en 1000 timers demonstrationsfly ning som afslutning på årelange udholdenhedspr ver forud for indsætningen af prop-jet Lockhe Electra i civilflyvningen.

Det er hensigten med „Operation Timeglas" rekordtid at foretage en 1000 timers simule ruteflyvning med en Convair YC-131C forsyn med Allison prop-jet maskiner og Aeroprodu turbopropeller — den samme kraft-installatio der skal benyttes af Electra'en.

Den uafbrudte demonstrationsflyvning starte i øsende regnvejr, hvor den sølvskinnende Y 131C Transport, som er en moderniseret udga af Convair 340, stejlt steg med 3000 fod i min tet efter at have lettet med 1200 fods anløb.

Vicepræsidenten for General Motors, admi strerende direktør for Allison Division, E. Newill, udtalte over for de 300 personer, der v begivenheden var til stede på Allisons prø flyveplads, at maskinen som et led i „Operati Timeglas" ville demonstrere de økonomiske n ligheder for at omdanne eksisterende flyvemas ner til prop-jet kraft.

Passagerflyvning med turbinemaskiner vil ø blikkelig gøre stempelmotorer forældede, sa han bl. a., men de samme flyvemaskiner udsty med denne form for prop-jet kraft vil endn mange år kunne gøre nytte, og kunne omdan for en overkommelig pris. Fordelene, der opn stammer fra større hastighed, større lasteevne økonomisk brændselsforbrug, tilføjede han.

Den bemærkelsesværdige YC-131C med Alli kraft-element skal demonstreres rundt om i de v tigste byer i USA for militæret, luftfartsselskab ne og flyvemaskinefabrikkerne.

FLYVEVÅBNET

3. ÅRGANG

DECEMBER 1957

FLYV BEDRE

FLYV KLM's VISCOUNT 800-

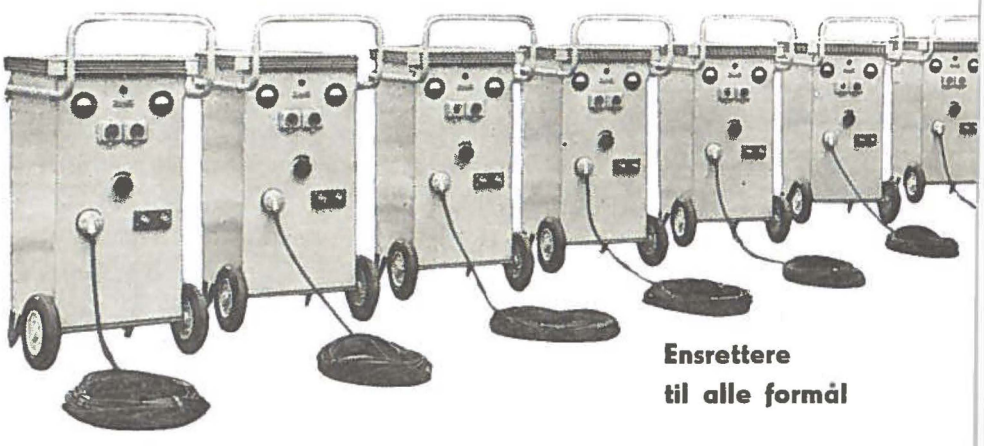
KLM's nye trumf på det
europæiske rutenet

Publikumstække til vingespidserne . . . .

NSI

STARTVOGNE

God start i det nye år med



Ensrettere
til alle formål

NORDISK SVAGSTRØMS INDUSTRI A/S

HOLLANDSVEJ 3 - LYNGBY - TELEFON 87 52 00

FLYVEVÅBNET

DECEMBER 1957

INDHOLDSFORTEGNELSE

— Leder
— »Danske Flyvere«
— Fyren der skænkede Ivan sin fugl
— Bjergboere og radarøjne
— G-påvirkninger
— Når vestens velplejede sønner går i krig
— F. N. styrken
— Verden rundt
— Fortid - fremtid
— 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 redaktører:
Flyverløjtnanterne P. L. Wiisbye og M. C. Bügel.

Trykt i
Herlev Bogtrykkeri
(S. Valbjørn)

Det kom hvæsende ud af himmelrummet, røg en smule og faldt til rette, ildevarslende, skrækindjagende, truende.

Drengen, i hvis nærhed det var faldet, løb skrigende hjem med panik malet i ansigtet. Uhyggen og rædslen havde i den grad sat sig i ham, at han fornemmede dets nærhed som en manifestation af fangarme, der snoede sig omkring ham, forsøgte at trække ham til sig og tilintetgøre ham.

Moderen modtog hans beretning med den for mødre tillærte stoiske ro, der tilfulde tilskriver poden en altfor livlig fantasi. Men drengens vedblivende fortællen og den paniske angst, der prægede hans træk, nysgerriggjorde hende i en sådan grad, at hun simpelthen måtte se det, der havde formået at skræmme hendes ellers rolige og velafbalancerede søn.

Sammen fulgtes de ad henimod det. Halvvejs standsede drengen. Ingen af moderens overtalelser var i stand til at bevæge ham eet eneste skridt nærmere. Rædslen overvældede ham igen. Han snurrede rundt og løb skrigende mod hjemmet. Moderen blev et øjeblik stående rådvild og stirrede efter ham. Så gik hun med søvngængeragtige skridt, som ledet af en højere magt hen imod det, opdagede det . . . og skreg. Fastnaglet til stedet med vidt opspærrede øjne skreg hun ubehersket og vildt.

Manden, der opdagede hende, ringede skyndsomst efter en ambulance og begav sig over for at yde den assistance, det nu engang er en pligt at yde, når mennesker er i nød.

Han så det, da han næsten var nået hen til hende. Med en dump angststønnen stivnede han og stirrede paralyseret mod stedet. Han prøvede at flygte, men det simpelthen bandt ham til stedet med en hypnotisk kraft, som intet menneskeligt var i stand til at overvinde. Han følte det, som blev nerverne revet ud af kroppen på ham. Han havde før læst og hørt beskrevet, at hårene rejser sig på hovedet af skræk. Nu var han klar over, at dette udtryk i sig selv var så intetsigende, at det ikke noget steds kunne anvendes i forbindelse med den rædsel, der i dette nu opfyldte ham. Men selv ikke dette korte ræsonnement, der som et lyn fór ham gennem hovedet, var i stand til at vriste ham ud af den mumieagtige stivhed, angsten havde hensat ham i.

Ambulancens monotone hylen steg, indtil den fyldte

atmosfæren. En skurrende hvinen af dæk mod asfalt og den havde nået sit bestemmelsessted. De to ambulancefolk sprang ud af vognen, gjorde en båre klar med en hurtighed, der kendetegner fast indarbejdet rutine.

Båren faldt skramlende til jorden. Ambulanefolkene, der var vant til at stå over for den værst tænkelige menneskelige tragedie i form af lemlæstning grundet trafikulykker o. lign., stivnede i den dybeste gru ved synet af det. Grå i ansigterne, sammensunkne i groteske stillinger, stirrede de på det. Ikke en lyd kom over disse to overfor uhygge hærdede menneskers læber. En altovervældende indre panik bemægtigede sig dem. End ikke kvindens skrig eller mandens rædselsstønnen formåede at afvende deres opmærksomhed fra dette ubevægelige, der fuldstændig havde lammet de omkringstående.

Angsten og nervøsiteten lagde sig som et skæbnesvangert mørke over de omkringliggende arealer. Ingen sansede at træde hjælpende til. Et sindsoprivende skrig i nærheden indgav hele sceneriet et endnu mere uhyggebetonet præg.

Det rørte sig lidt. En blå røg sydede op fra det. Med nogle få kluntede bevægelser rullede det ud af den fordybning, det bratte fald fra højden havde forårsaget. Kvindens skrig blev endnu mere gennemtrængende, mandens forpinte rædselsst nen steg til en fortsat række dyriske smertensb ambulancefolkenes af angst dødslignende ansi træk blev voksagtige.

Røgen fra det gik over i en klar blå flam buldrede ud af det med en ondt skærende, me agtig lyd. Det rejste sig over ende, foretog et hop og suste op gennem de tunge, uvejrslove skyer med en forsvindende hylen. — — —

Fantasi — ja vel, men det kan blive b alvor — når disse linier skrives drager de ans lige ledere af denne nation til vigtige og afgø de møder i Paris om det vestlige forsvar — d ansvar er enormt. Mon hele landet ikke er over, at kun gennem afgørende styrke kan ve bevare freden; ingen kæde er stærkere end svageste led og lad for Guds skyld ikke Dann udsætte sig selv for den tort at blive årsag splittelse i helheden — det er landet det gæl det er hele verden det gælder — så må sn interesser skubbes i baggrunden.

Her på denne plads skrev „Flyvevåbnet" si år, at gid fred på jord — som er evangeliets skab, måtte blive virkelighed. Ønsket er ikke vet mindre dybfølt, ej heller mindre påkrævet

Lad dette være vort nytårsønske.

»DANSKE FLYVERE«

Med oberst Knud Lybye mistede foreningen Danske Flyvere sin energiske formand. Direktør, oberst K. Lybye var, som det sikkert er de fleste bekendt, direktør for D.D.L. og blev iøvrigt, ganske kort tid før sin altfor tidlige død, udnævnt til oberst af reserven. Som formand for foreningen D.F. gjorde K. L. en meget stor og værdifuld indsats. Han ledede alle sider af foreningens virksomhed med den største interesse og omhu, men DANSKE FLYVERES FOND, der har til formål at yde hjælp til forulykkede flyveres efterladte, stod hans hjerte særlig nær, og den betydelige forøgelse af fondets midler, der er sket i de senere år, er helt hans værk. Det rest han her opnåede, kunne næppe være af nogen anden. Siden foreningen stiftet, har dette land uddannet m piloter, og det vil være naturligt i spalter at redegøre for foreningens arb og formål.

„Danske Flyvere" er den forening, der i D mark samler de aktive piloter — hvad enten hidrører fra Flyvevåbnet (for de ældres vedk mende Hærens Flyvetropper eller Marinens F væsen), er trafik-, erhvervs- eller privatfly For de sidstnævntes vedkommende er der gjort den begrænsning, at de for at blive op i foreningen skal have fløjet mindst 100 t

:r erhvervelsen af privatflyvercertifikat eller brudt i 5 år have opretholdt samme certifikat. 'oreningen blev stiftet den 18. august 1917, Hans Majestæt Kong Frederik IX har vist D.F. interesse, at Majestæten siden 1930 har været :ningens protektor.

Danske Flyvere"s formål er ifølge lovenes § 2:

at forene danske flyvere og at udvikle og bevare godt kammeratskab mellem medlemmerne,

gang lagde hovedvægten på at varetage medlemmernes økonomiske og faglige interesser.

Medens foreningen nok i civilflyvningens tidlige barndom kan have opfyldt en mission ved sin „fagforeningsvirksomhed", viste det sig snart, at det ikke i længden var muligt at følge denne linie. Allerede på en ekstraordinær generalforsamling den 25. januar 1925 diskuterede man, hvilken kurs foreningen i fremtiden skulle holde — fagforening eller ikke — og diskussionen om emnet stod på i

Foto: Mogens v. Haven

gennem „Danske Flyveres Fond" og på anden måde at hjælpe forulykkede flyvere og deres efterladte og at værne om kammeraternes minde,

ved de midler, der står til rådighed, at fremme flyvningen og udbrede kendskab til den og dens vilkår.

a foreningen blev stiftet, var dens karakter en forskellig fra den nuværende, idet man den

omtrent 5 år, indtil man i februar 1926 vedtog at ophøre med denne side af foreningens virksomhed.

Efter en lovændring, som generalforsamlingen gav anledning til, kom formålsparagraffen til at indeholde følgende opgaver:

at forene danske flyvere til fremme af flyvningen og udbredelse af kendskab til den og dens vilkår,

at udvikle og bevare godt kammeratskab mellem medlemmerne.

Det kunne se ud, som om foreningen herved var reduceret til kun at være en selskabelig forening med visse — ikke nærmere definerede — forpligtelser til ved foredrag og på anden måde at gøre propaganda for flyvningen; men så let har de gennem tiderne siddende bestyrelser ikke taget sine hverv. Snarere må man sige, at efter udviklingen har medført, at „flyvningen" ikke længere er koncentreret i og omkring København, men er spredt ud over det ganske land — (ikke mindst takket være oprettelsen af flyvestationerne i Aalborg, Karup og Skrydstrup), er den selskabelige aktivitet gledet noget i baggrunden — ganske simpelt fordi de medlemmer, der bor uden for København, på grund af rejsebesværet, tjenesten og omkostningerne, ofte er forhindret i at komme til de medlemssammenkomster, som foreningen arrangerer.

DANSKE FLYVERES FOND.

Det er da heller ikke det selskabelige moment, der alene skal være det bærende i tilknytningen af danske flyvere til foreningen, men langt mere det, at de ved at stå som medlem i D.F. — med et meget ringe økonomisk offer (indskud kr. 25,00, årskontingent p. t. kr. 16,00) er med til at støtte det hjælpearbejde, der har været praktiseret i en årrække, men som først ved lovændringen i 1955 har fundet udtryk i lovenes formålsparagraf.

Understøttelsen af forulykkede danske piloter og deres efterladte begyndte allerede i 1921, idet man på et bestyrelsesmøde den gang besluttede, at et beløb på kr. 473,00 skulle anvendes til „at gøre vel imod danske flyvere eller flyveres efterladte".

Dette beløb var fremkommet på den måde, at proprietær *Juul* på Lykkegård ved St. Stenderup (ved Kolding) havde stillet disse penge (som tilkom ham som kvartervært for nogle flyvere, der under kortlægningsopgaver i Sønderjylland havde været indkvarteret på Lykkegård, men som han ikke ønskede at modtage) til rådighed for foreningen til velgørende formål. Andre midler tilgik hjælpearbejdet ved at elskværdige passagerer efter vel overstået flyvning ønskede at vise flyveren, der havde ført dem frelst i havn, en erkendtl hed, og da piloterne ikke selv ønskede at modta pengene, tilfaldt disse hjælpearbejdet.

Der var dog på dette tidspunkt ikke tale om egentlig hjælpefond. Man brugte såvel af rente som kapitalen, når situationen krævede det, ofte var det således, at de forskellige arrangem ter — f. eks. en velgørenhedsforestilling i O Fellow Palæet, som indbragte kr. 4.000,00 — b foretaget i direkte tilknytning til en ulykkesha delse for at råde bod på de økonomiske følger denne.

Fra den 28. oktober 1929 kom hjælpearbej imidlertid ind under fastere rammer, idet der b oprettet et egentligt hjælpefond med kgl. kon merede statutter, og som kontrolleredes og revi redes af ministeriet for offentlige arbejder. F dets kapital var ved stiftelsen et kontant beløb kr. 6.000,00 samt en obligation af pålydende v di 1.000,00 kr. Statutterne fastsætter, at fon kapital er urørlig, og at kun renterne må bru til understøttelser.

I årenes løb er der på forskellig måde tilg fondet midler — bl. a. ved andel i overskudet en flyveudstilling, som „Det kgl. danske Aero tiske Selskab" (nu K.D.A.) afholdt i Forum, fra de af *Politiken* og D.F. i fællesskab arra rede flyvestævner i Kastrup.

I de sidste år har fondet modtaget ikke ub delige beløb fra overskudet af det amerika Air Force orkesters koncerter i Danmark, lige *„Dansk Brevdueforening"* har tildelt fondet andel i overskudet fra totalisatorindkomstern duevæddeløb. En henvendelse til en række s firmaer og institutioner, som blev foretaget i ledning af foreningens 35 års fødselsdag, forø fondets midler med godt 32.000 kr. Endvidere flyveren, *løjtnant C. Erlind*'s søskende indb et beløb på kr. 1.000,00 til fondet som „løjt Erlind's mindegave", og oberst C. C. Larsen stiftet en tilsvarende „mindegave" på 3.500 k

På 35 års fødselsdagen modtog bestyrelsen r delelse om, at et af foreningens gamle med mer og hans frue ved testamentarisk bestemm havde indsat D.F.s hjælpefond som univers ving.

Pr. oktober 1955 var fondskapitalen ca.

).000,00, hvilket muliggjorde en årlig legatud-aling på ca. kr. 6.000,00. Midlerne er siden for-et således, at det årlige legatbeløb nu andrager ikring 7.000,00 kr.

Selv om det ikke er de store understøttelser, kan udbetales af renteafkastningen af den værende fondskapital, er det dog ikke helt ube-elige beløb, der i årenes løb er udbetalt til for-kkede flyveres efterladte. Bestyrelsen har set viser på, at den hjælp, foreningen har ydet, ofte været en god håndsrækning til de pågældende, *fortsættelsen og udvidelsen af dette hjælpear-de er en opgave, som alle danske flyvere må te en ære i at være med til at løse.*

OMSTERFONDET

På bestyrelsesmødet i 1921 blev det ligeledes temt, at D.F. hvert år på dødsdagen skulle ned-ge en buket blomster på de forulykkede kam-raters grave for derved at hædre deres minde. nne skik har været praktiseret lige siden. Ud-erne hertil afholdes af kontingentindkomster-men da udgiften hertil er ret betydelig, blev i 1952 besluttet at oprette et særligt „blomster-d" for at sikre denne traditions opretholdelse emtiden. Dette fonds kapital er nu vokset til 10.000,00 kr., og da det formentlig vil være igt endnu i nogle år at klare udgifterne til msternedlæggelserne alene gennem kontingent-ægterne, er det tanken at lade blomsterfondet se med renteafkastningen samt ved gaver og tilskud fra foreningen, når dennes økonomi der det, indtil disse udgifter kan bæres alene lomsterfondets renteafkastning.

vis alle danske flyvere kunne se de rørende bre-bestyrelsen modtager fra de forulykkede flyveres r eller gamle forældre, ville alene blomster-læggelserne utvivlsomt være tilstrækkeligt til å dem til at indmelde sig i foreningen. Ved øre det, beviser en flyver på den smukkeste le, at han er i besiddelse af den kammerat-sånd, som foreningens formålsparagraf til-ber at udvikle....

Danske Flyvere"s bestyrelse konstituerer sig i således:

irektør *August Jensen,* generalsekretær, fg. formand, Østergade 24, København K.

Tobakshandler *Rud. Olsen,* kasserer, Vigerslev allé 384, København, Valby.

Oberst *E. Giørtz-Behrens,* FTK, Karup.

Oberstløjtnant *Knud Jørgensen,* FTK, Karup.

Oberstløjtnant *E. Rostrup,* Flyvestation Værløse.

Kaptajn *G. Wegener,* TRK, Værløse.

Kaptajn *B. E. Amled,* FTK, Karup.

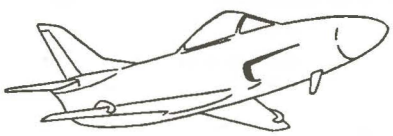
Salgschef *Max Westphall,* Kronprinsensvej 71, København F.

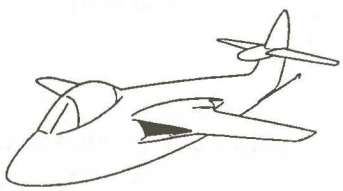
Foreningens regnskabsfører er kaptajn *H. K. Larsen,* Sdr. Boulevard 42, København V., postgiro-konto nr. 28 67.

Indmeldelsesblanketter og ansøgningsformularer til legatuddeling kan rekvireres hos den fungeren-de formand, direktør *August Jensen,* Østergade 24. København K., eller ved henvendelse til et af de nævnte bestyrelsesmedlemmer.

Skulle nogen læser af „Flyvevåbnet" have kend-skab til, at efterladte efter forulykkede piloter trænger til hjælp, beder bestyrelsen indtrængende om at måtte modtage oplysning herom, således at den eller de pågældende kan opfordres til at ind-sende ansøgning om at få del i hjælpefondets mid-ler.

Oplysninger af denne art behandles naturligvis med diskretion.

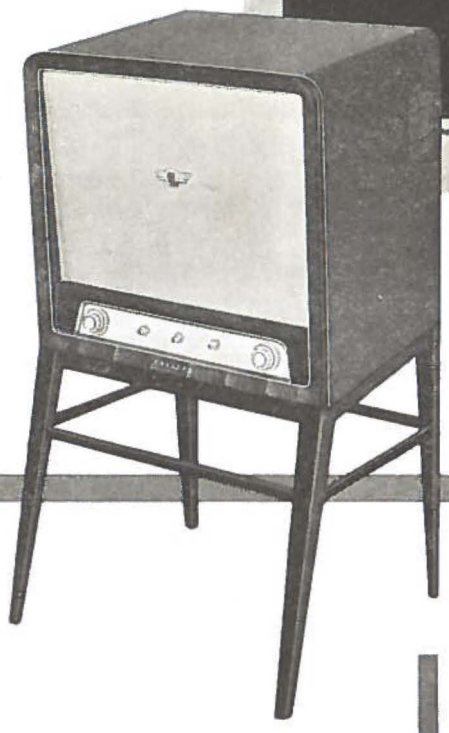




PHILIPS

fjernsynsprojektor

Billedfelt 1,20 x 1,60 m



eet fjernsyn

200 tilskuere

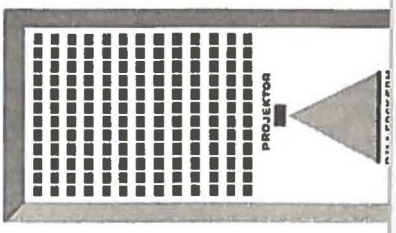
Apparatet er konstrueret således, at bille
gennem et specielt linsesystem kastes
på et perlelærred og giver et roligt og
hageligt billede nøjagtigt som i biogra

PHILIPS nye fjernsynsprojektor VE 2600

tilsluttes almindeligt 220 volt vekselstrømsnet og kan indstalleres af den lokale Philips forhandler. Betjeningen er den samme som ved en normal fjernsynsmodtager - enkel og ligetil.

Ideel til kaserner og soldaterhjem

fordi så mange samtidig kan se fjernsyn fra eet apparat, og fordi det både i anskaffelse og drift er økonomisk fordelagtigt.



Ring på Asta 2222 lokal 219
eller skriv efter specialbrochure

PHILIPS

FORSTÆRKERAFDELINGE

PRAGS BOULEVARD 80 - KØBENHAVN S.

»FYREN«

der skænkede Ivan sin fugl

Af oberstløjtnant *Howard R. Jarrell.*

Den 30. juli 1944 var Sovjetunionen et stort, dt landområde fuldt af vilde og langhårede sjevikker, der elskede at skyde hverandre. Eller det troede jeg i hvert fald den gang. Den næ- dag fik jeg lejlighed til at konstatere kends- ningerne om dette for mig gådefulde land og s folk. Det var nemlig den dag, jeg landede i B-29 i Rusland.

Men for at begynde med begyndelsen. Den 31. kl. 0100 briefede basens operationsofficer os den kommende mission. Vort mål var den ja- ske stålfabrik i Anshan, Manchuriet — 1000 es tværs over Kina. Den første angrebsbølge lle foretages af 58tyvende WING kort efter gry. „Ramp Tramp" (vore B-29ere) skulle tage det fjerde gennembrud umiddelbart efter rstløjtnant Alfred Kalberers 462. bombergrup- (VHB). Den samlede angrebsstyrke beløb sig mere end 100 B-29ere.

lt forløb som efter et urværk — indtil vi skul- tarte motorerne. Min nummer fire-motor ville røre sig af pletten. Mod vores vilje måtte vi ive vor plads i angrebsformationen og taxi fra startbanen. Vi arbejdede som gale for at askinen i gang — og endelig lykkedes det. 5 utter efter at sidste fartøj var airborne kunne melde OK, da vi formodede, at vi kunne ind- e eskadren. Det tog os dog to timer, før vi ne indtage en ny plads i den bageste forma-

ver målet blev vi ramt af ilden fra de japan- AAA-batterier. Jeg tog et hurtigt skøn over ens omfang og konstaterede, at vi kunne hol- artøjet i luften i 3 måske 4 timer endnu — p tilstrækkeligt til at springe ud over den nske hærs territorium. Da vi ikke havde lyst t kæmpe resten af krigen i Tokio, besluttede t flyve mod nærmeste russiske landområde, det var beordret os at gøre i nødsituationer. det øjeblik har jeg været kendt som *„Fyren, kænkede Ivan sin fugl"*.

Min første russisk-lektion begyndte, da vi pas- serede bugten ved VLADIVOSTOK og begyndte at se os om efter en passende landingsplads. Vi holdt os borte fra de formodede russiske AAA- stillinger. Tre minutter startede en jagereskadrille med kurs mod vor B-29. Vi havde imidlertid ty- delige USA-kendingsmærker malet på fartøjet. Ergo havde vi ikke grund til at være nervøse. De russiske jagerfartøjer, der lagde an i angrebsfor- mation, var vore allirede, krigskammerater — eller det troede vi i det mindste. De angreb os.

Hvis det var deres hensigt at skyde os ned, mislykkedes det for dem. Hvis det derimod var deres hensigt at gøre elleve amerikanere dødsens- bange og forskrækkede; ja, så lykkedes det fuldt ud. —

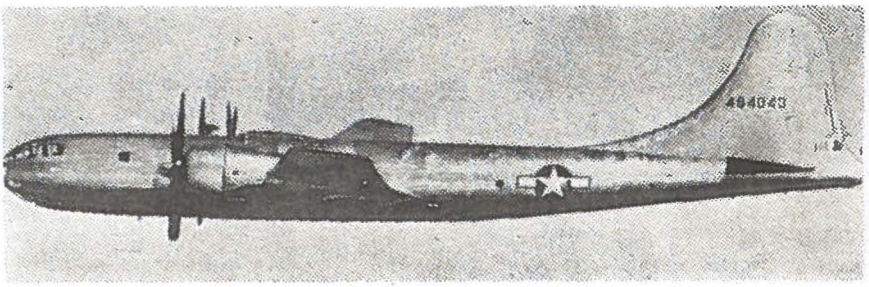
Vi gik rundt i en stor cirkel med fjorten jagere efter os — som katten efter musen. Vi var musen. Idet jeg håbede og bad til, at det hele blot var en spøg, beordrede jeg mine skytter til *ikke* at besvare ilden, med mindre vi blev ramt.

Vi bemærkede, at endnu en russisk jager gik på vingerne. I stedet for at skyde kaldte han de andre væk fra os, hvorefter han fløj op på siden af min B-29, idet han indikerede, at vi skulle lande. Med et lettelsens suk tog vi nu retning mod den den landingsbane, vi kunne skimte ca. 10 miles borte. Jeg må vist alligevel have misforstået den russiske pilots hensigt, for ikke så snart havde vi taget retning med den cementerede landingsbane inde i land, før jagerne genoptog skydningen mod os, og stoppede først ilden, da vi atter tog retning mod havet. Atter fløj eskadrillechefen op på siden af vort luftfartøj og pegede nedad. Endelig gik det op for mig. Russerne ønskede, at vi skulle lande på den samme græsmark, hvorfra jagerne var startet.

Den lille græsmark udgjorde nøjagtig den nord- lige tip af Vladivostok Bay. Den bestod af en lang række små høje og endte ved vandkanten mod syd. Den så ikke ud til at være mere end 2500 fod lang, men tilsyneladende havde vi ikke andre

muligheder end at forsøge en landing, hvor små end chancerne syntes at være. Vi lagde an til landing og affyrede vore psykologiske „block-busters" en tre miles lang stribe af confetti. Med alt ude, der kunne bremse luftfartøjets fart, landede vi — få meter fra vandkanten. Efter at have taxiet fartøjet op til jagernes landingsområde, stoppede vi motorerne. Vi var nu i Ivans eget land. 2-piloten trykkede på de to små røde knapper, der skulle frembringe en eksplosion, der skulle ødelægge det hemmelige radioudstyr. Intet skete. Og vi havde endda våget over disse knapper i mere end seks måneder.

Lidt efter landede jagerne. Den første, der kom ned, var vor gamle ven, eskadrillechefen. Han taxiede sin jager hen til hangaren, standsede,



B-29

sprang ud af fartøjet og ind i en ventende stabsvogn, og kørte i rasende fart hen mod vor B-29. Jeg beordrede min besætning til at blive i fartøjet, ikke tillade at nogen kom derop, og vente der til jeg atter var tilbage. Jeg steg ud af mit fartøj, bød smilende russeren hånden, idet jeg spurgte, om han talte engelsk. Han svarede smilende: *„Kak vasha sdrovia"*. Vi steg ind i hans vogn. Vi kørte hen til hovedkvarteret. Min russiske ven gik straks hen til en telefon og førte en lang — for mig uforståelig telefonsamtale. Medens jeg ventede, kom en søofficer hen til mig, rakte hånden frem og sagde smilende: „I speak English!" Det var imidlertid det eneste ord, han kunne på dette sprog. Jeg fandt dog ud af, at den russiske eskadrillechef var *may-yore* (major), og jeg forklarede til gengæld, at jeg var *cap-e-tahn.*

Den russiske major afsluttede sin telefonsamtale og førte mig hen til en anden bygning, der mindede om en officersmesse. Omtrent samtidig ankom der en bus — og ud trådte resten af r besætning fulgt af to russiske officerer, der be kunne tale engelsk. Jeg spurgte min 2-pilot, h han bildte sig ind at forlade luftfartøjet uden r tilladelse. Han svarede: *„Disse to fyre kom kør de i bussen og sagde, at du ønskede at se os. her er vi!"* — Vi så aldrig mere vor gamle f

Mine officerer og jeg blev ført ind i en l spisesal, medens underofficererne blev vist ind tilstødende værelse. Den ene engelsktalende ru blev hos os,, medens den anden fulgte med un officererne. På bordet stod der en kande vin. af mine officerer pegede på vinen og sagde: „ *vide om det er Vodka?"* — Ved ordet „Vod spidsede may-yoren øren, brød ud i et stort s og råbte: „V O D K A". Knap ti sekunder se

kom en pige klædt i hæruniform ind med en ke vin. Majoren fyldte nogle glas med drik rakte os hver et, hævede glasset og sagde: *lin"*. Vi tømte bægrene, der lige så hurtigt fyldt op igen. Jeg hævede glasset og sagde: *president Roosevelt"*. — Vi drak atter ud. efter skålede vi for en, vi ikke kendte. Så det atter min tur. Jeg hævede glasset. *„For amerikanske konsul i Vladivostok"*. Russerne lede, men tog ikke hensyn til den lille finte. dens majoren atter fyldte vore glas op, blev båret mad ind. Det viste sig at være en forbavs god kålsuppe, derefter noget, der mindede om med spejlæg. En skål kartofler og hvedebrød de måltidet fuldendt.

Vi var næppe færdige med at spise, da flight-engineer brasede gennem tæppet — skjulte de to værelser — idet han harmdirr spurgte: *„Sir! Har De sagt til denne „Sob jeg skal vise ham, hvorledes man starter mo*

?" Da jeg svarede benægtende, faldt han atter ro. Han fortalte mig, at en af russerne, der sad mmen med underofficererne, var en flyveingeni- med en ikke ringe erfaring som testpilot, der vde forsøgt at få mine folk til at flyve luftfar- jet for ham.

Vi brød op. Så godt jeg nu kunne, takkede jeg sserne for den udmærkede mad og bad dem dnu engang om at måtte blive ført til den ame- anske konsul i Vladivostok. Negativt resultat. Det var min hensigt at få skaderne udbedret hurtigt som muligt, derefter få fartøjet fyldt med brændstof, for så hurtigt som muligt at ve tilbage til vor base.

Vi blev ført ind i bussen, der kørte os til en serne, hvor man havde gjort to rum klar til os. ngene så indbydende ud, at vi besluttede at mme vore bekymringer til næste dag.

Næppe havde jeg lagt mig godt til rette i sen- n, før jeg følte, at en eller anden rystede mig kulderen, medens han sagde: *„Vågn op, mister ptain og kom med mig"*. Den fremmede for- rede endvidere, at der var en general, nogle erster og nogle politikere, der ønskede at tale d mig.

Jeg blev ført ind i en forhørssal, hvorefter tol- n straks begyndte at spørge mig ud.

Spørgsmål: *„Hvad type plan er det?"*
Svar: *„En B-29"*.
Sp.: *„Hvor kommer De fra?"*
Sv.: *„Den vestlige del af Kina"*.
Sp.: *„Hvorfor landede De her?"*
Sv.: *„Vi havde ikke brændstof til at nå hjem?"*
Sp.: *„Hvad bombede De?"*
Sv.: *„Et mål nær Mukden i Manchuriet"*.
Sp.: *„Hvor mange luftfartøjer af samme type De i Kina?"*
Sv.: *„Det kan jeg ikke sige — det er hemme- ."*
Sp.: *„Hvor mange var De i angrebet?"*
Sv.: *„Det er hemmeligt"*.
Sp.: *„Hvor hurtigt kan De flyve?"*
Sv.: *„Det kan jeg heller ikke sige — det er meligt"*.

Der var ikke et smil i værelset. Efter hvert gsmål måtte tolken gentage overfor „retten", d jeg svarede. De så langt fra tilfredse ud.)

Sp.: *„Generalen ønsker at vide, hvad det var for røg, der kom ud fra luftfartøjet, da De satte hjulene ud?"*

Sv.: *„Det var ikke røg. Det var confetti"*.

Sp.: *„Hvad slags confetti?"*

Sv.: *„Well. Når vi bliver klar over, at det ikke er muligt for os at nå hjem til basen efter et togt, tilintetgør vi alle operationspapirer, logs, kort osv. Vort luftfartøj er bygget som en trykkabine, hvorfor vi må vente med at kaste de tilintetgjorte papirer ud, til vi er kommet langt nok ned. Vi lader derfor papirstumperne flagre ud sammen med hjulene"*.

Sp.: *„Hvorfor har De tilintetgjort alle disse papirer?"*

Sv.: *De var hemmelige, og vi kunne ikke brænde dem"*.

Sp.: *„Vidste De, at De ville lande i Sovjetunionen?"*

Sv.: *„Jeg håbede at lande i Sovjetunionen — men vi var ikke sikre, da vi måtte flyve japanskbesat landområde. Vi havde ikke råd til at tage den ringeste chance"*.

Efter at tolken flere gange havde forklaret, at generalen ønskede at vide, hvor mange bomber fartøjet kunne bære, tabte jeg til sidst tålmodigheden og sagde til tolken:

„Tag nu og fortæl generalen, at det han ønsker at vide, er hemmeligt, og jeg kan som følge deraf ikke fortælle det. — Sig, at hvis han ønsker at få mere at vide, må han først indhente tilladelse fra den amerikanske militærattaché i Moskva. Jeg ud-

taler mig ikke mere, før jeg har talt med den amerikanske konsul i Vladivostok".

Således endte den første dag i Sovjet — og det blev ikke den sidste.

Tolv dage senere lykkedes det os at få konsulen i tale. Rejsen ind til Vladivostok blev samtidig begyndelsen til vor 10.000 miles rejse hjem — en tur, der varede to hundrede og ti dage.

Vi blev i Vladivostok en måned. Derefter fløj vi i en russisk Gooney Bird til Tashkent, 4000 miles borte. Her stødte vi til et par andre grupper amerikanere, hær- og søofficerer, der ligeledes v strandet i Sovjetunionen. Noget senere på rejs stødte vi endvidere til *Capt. Weston Price, 1. L William Mickish* og *Maj. McGlinn* sammen m deres besætninger. De var også nødlandet i Sovj og derefter tvunget til at aflevere deres gav (også B-29ere) til vore venner og allierede, n serne.

Juleaften 1944 fejrede vi i Tashkent — endelig ind i det nye år kom vi hjem — ialt 1 — via tog, vogne, luftfartøjer og skibe.

Bjergboer og radarøjne

TRYGHEDENS VÆRN

Et eller andet sted i Sverige i september.

I imponerende store luftforsvarscentraler, der er sprængt ind i massive bjerge, vogter specialister over vor sikkerhed, så at ingen dødbringende robotter eller fjendtlige luftfartøjer usete kan nærme sig vore kyster. Radarens altseende øje når langt ud over Østersøen, gennemtrænger septembermørke og oktobertåge, og giver sammen med startklare fly en særdeles god forsikring imod overraskende invasionsangreb.

Forsikringspræmien er høj, men ikke urimelig i forhold til risikoen. Der er placeret luftforsvarscentraler langs med hele vor lange kyst. Hver af disse koster adskillige millioner, foruden at driftsomkostningerne tager en ikke ringe del af skatteydernes penge. Det var dog nedskydningen af DC-3'eren — hvilket taler for sig selv — der blev den direkte grund til, at vi indførte kontinuerlig radarvarsling langs vore kyster. Og der er i dag heller ingen delte meninger om behovet derfor.

Hele systemet kører i fredstid på spareblus. Under nuværende forhold varsles der fra kysten med den intensitet, der synes forsvarlig under hensyntagen til den udenrigspolitiske situation, således at det til enhver tid er svært, ja, næsten umuligt for en fjende at komme igennem. Ber skabet er af en sådan art, at det, uden omstæn mobilisering og brug af kostbar tid, er muligt dreje fra spareblus op på fuld styrke. Hele sy met er klassificeret som meget hemmeligt, og s des kun kendt af et meget lille antal svensk for at bevare det høje beredskabs styrke.

RADAR SER BEDST.

Jo større hastigheder luftfartøjerne — eller ketterne opererer med, jo vigtigere er det, at ra stationerne ligger så langt fremme som muligt eks. på Gotland. Flyvetiden mellem f. eks. N sjælland og Göteborg, er med de i dag br hastigheder nemlig kun ca. 15-16 minutter. denne tid skal svensk fly nå at starte, stige den ønskede højde og være parat til at tage k pen op med en fjende, der nærmer sig vore g ser. Radar ser længst og bedst; men luftbevogt gen sker også under krig ved hjælp af optisk Denne form for varsling er ikke alene vigtig lave højder, hvor radar har svært ved at nå må men er også en hjælpekilde ved identifikatio luftfartøjer m. m. De radarstationer, der bl brugt ved vore kyster, er af forskellig art, n ser langt, andre ser højt, og der varsles såv horisontalt som i vertikalt plan.

Radarstationernes informationer indsamles og æsenteres i luftforsvarscentralerne. Trods de ofte ıge afstande, er det nødvendigt, at alle oplys- ıger kommer hurtigt frem. Derfor bruger man n direkte forbindelser.

Både jagerstyrkerne og luftværnet drager nytte rapporterne. Jagernes angreb dirigeres fra luft- svarscentralen ved hjælp af radarjagerlederen. n bestemmer, hvorledes jagerne skal sættes ind leder dem mod målet. Også andre, civilforsva- krigsvigtige industrier m. m. drager nytte af indkomne rapporter.

vigtigste stationer arbejder i fredstid skiftevis. I fred er det altfor dyrt og personalekrævende holde hele systemet i gang. De vigtigste radar- ioner arbejder derfor skiftevis under forskellige r af døgnet. Medens de forskellige luftforsvars- traler er åbne i den udstrækning, det anses for være nødvendigt. Man er for øjeblikket ved at omatisere hele luftbevogtningstjenesten ved lp af bl. a. elektronhjerner. Dette bliver, for- er eksperterne, dyrt, men effektivt.

Flyvevåbnets beredskab kommer an på luftfar- rnes bevæbning. I nogle øvelser egner skarp- e våben sig, i andre ikke. Men man sikrer sig d, at der findes eskadriller med skarpladte vå- ben, der i løbet af meget kort tid er i stand til at starte, og gå op og se nærmere på de fremmede ikke tilladte overflyvninger.

De teletekniske hjælpemidler i luftforsvarscen- tralen er mange, og hele centralen grupperer sig i tre etager rundt om et bord, hvor lotter markerer de indkomne rapporter om egne og fremmede luftfartøjer. Ved hjælp af bordet kan centralen få oplysninger om luftfartøjernes position, højde, fart og meget andet. På tavler markeres de for cen- tralen tilgængelige styrker og deres beredskab. Andre tavler viser situationen i nabocentralerne, der, hvis det bliver nødvendigt, kan overtage cen- tralens arbejde. Medens centralens vejrtjeneste på andre tavler viser, hvornår sol og måne går op og ned, og forudsiger vejret.

L.-E. P.

*

Forsåvidt svenskerne — det er at læse mellem linierne, hvilke enorme økonomiske ofre Sverige har bragt for at bringe deres forsvar i pagt med tidens krav. Yderligere må vi vel betragte, at Sverige intet har fået forærende, men selv båret alle byrder, til gengæld taler resultaterne for sig selv. Sverige er stærkt i dag — og der står respekt om det svenske flyvevåben...

G-påvirkninger...

Af *ERIK BERGAUST.*

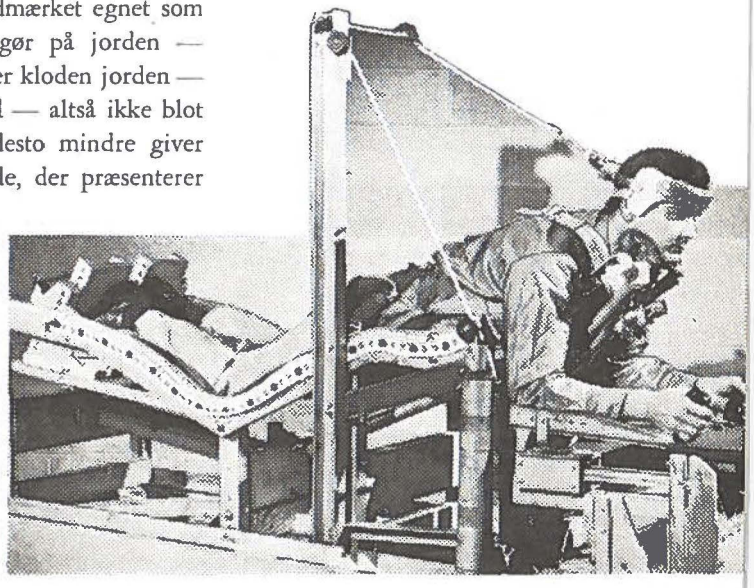
Der er vist ikke mange betegnelser, der i løbet de sidste tre år i den grad er blevet misforstået til dels misbrugt, som „g". I vor „supersoniske alder" med usædvanlig hurtigtflyvende luft- øjer (efter vore begreber af i dag) er vi stødt en række problemer — medicinske o. a. — i indelse med hastighedsændringer under for- lige manøvrer. For flyve-medicinen har „g" nem lang tid været et fænomen, der ikke vold- nange bekymringer, og man har ikke interesse- sig for at fortælle lægmanden noget om det. g er forholdet et ganske andet; i tide og utide drager vi „faktoren" g, og taler videnskabeligt ting, vi ikke har spor forstand på. Der er dog en ting, som de fleste af os synes at være klar over —at mennesket, eller rettere sagt den men- neskelige organisme, tåler et bestemt antal „g", før det bliver udsat for blackout, besvimer eller i visse tilfælde før det dør.

Betegnelsen „g" er udledt af det engelske ord „gravity" (tyngde) — uden at den dermed bety- der tyngdekraft (gravitasion). Den har heller ikke noget med hastighed at gøre, selv om „g" i prak- sis ikke kan påvirke et menneske uden i forbin- delse med fart og bevægelse. Hastighed eller fart er i sig selv ufarlig for mennesket. Der er derimod sat visse grænser for, hvad vi tåler i form af pluds- selig og hurtig ændring i hastighed.

Ved en pludselig bilstart, under hvilken farten sættes op på et betydeligt niveau i løbet af kort tid, bliver man presset tilbage i sædet. Det er ikke farten, der i sig selv er skyld i dette, men fartændringen. Hastighedsforøgelsen pr. tidsenhed kalder vi acceleration. En negativ hastighedsforøgelse, der i virkeligheden betyder det samme som en opbremsning, vil bevirke, at man slynges fremover i bevægelsesretningen. Denne ændring i hastighed kalder vi retardation. Men man taler også ofte om acceleration i forbindelse med opbremsning, idet man tænker på virkningen over for passageren, der føler det, som han slynges fremover inde i bilen, idet denne bremser op. En særlig form for acceleration opstår, når hastigheden er konstant og uden de nævnte ændringer, men bevægelsesretningen ændres, som f. eks. i en kurve eller bue. Vi slynges udad under kurven, des voldsommere jo skarpere kurven er. Selvfølgelig kan man samtidig komme ud for begge accelerationsformer, f. eks. når et luftfartøj dykker med stadig stigende hastighed og bevæger sig i en kurve. De to accelerationsformer gør sig særlig gældende, når luftfartøjer flader ud og stiger igen.

I de store hastigheders tidsalder har videnskaben fundet det formålstjenligt at vælge en ret stor enhed som mål for fartændringen. Man er blevet enig om, at den forandring, som vi mennesker normalt er skabt for, nemlig tyngdens acceleration, som jorden selv giver os, når vi falder fra et højere til et lavereliggende plan, er udmærket egnet som enhed. Denne fartændring udgør på jorden — hvormed menes på planeten eller kloden jorden — 9,81 m i sekundet hvert sekund — altså ikke blot 9,81 meter i sekundet. Ikke desto mindre giver dette tal kun et teoretisk billede, der præsenterer et legeme, der falder frit, uden luftmodstand - men det er denne fartændring vi betegner m „g". Når vi siger „1 g", betegner dette den n male acceleration, en slags normalpåvirkning. H vi forestiller os en mand placeret på et horisont gulv inden i en raket, der farer lodret til vej vil han under starten blive presset mod gulvet m en kraft, der afhænger af rakettens acceleratio Vejer den pågældende mand 75 kg, og bliver h udsat for en acceleration på „5 g", vil han f det, som han blev trukket eller presset mod gulv med den femdobbelte kraft han er vant til, h vil altså nu pludselig veje 375 kg. Som følge de vil han hæmmes af bevægelsesbesværligheder.

Før jeg kommer nærmere ind på de medicin problemer, vil jeg endnu engang pointere, at kun er under rakettens fartændring, at manden udsat for de „5 g" og vejer 375 kg. Lige så sn raketten har opnået en konstant hastighed, fænomenet sig ikke længere gældende. Til dag opleves dette i hurtige elevatorer — om en mindre målestok. Her i USA — og i Storbrit nien — eksperimenterer man ihærdigt med h mennesker og materiel tåler i form af accelerati Accelerationen defineres altså ved grader af stighed- eller retningsændring eller begge d Hvis et luftfartøj er 11 sekunder om at opnå 1 m. p. h. (176 fod pr. sek.), bliver ændringe hastighed pr. sekund eller accelerationen 17 eller 16 fod pr. sekund. Accelerationen er a



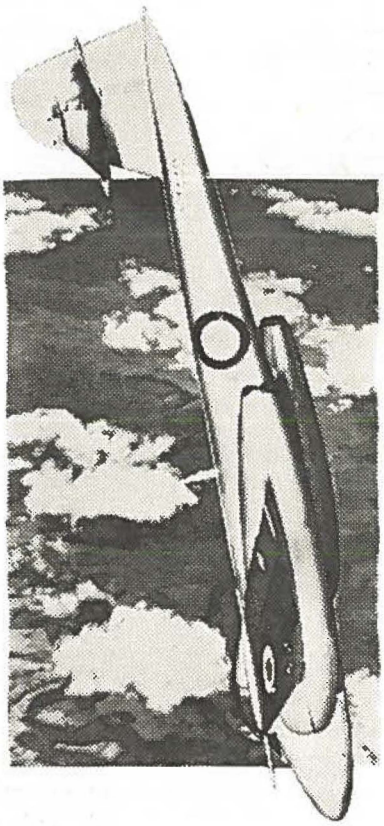
Flyvemedicinske forsøg

e den sluthastighed der opnås, men den øgning astighed, der sker pr. sekund, i ovennævnte til- de 16 fod.

Når en pilot flader ud efter et dyk — specielt er et dyk med motor, et såkaldt „power dive" influerer stærke kræfter på hans organisme; i keligheden gør virkningen under en sådan ma- vre sig gældende i højere grad end ved nogen den lejlighed. Hvis vort legeme udsættes for til- ækkelig mange „g", vil blodet blive hindret i løbe normalt, og vi vil besvime uden egentlig miste bevidstheden. Det er dette fænomen, der ndt piloter går under betegnelsen „blackout". t virker som om man har tåge for øjnene; ved rkere grad af „blackout" sortner tågen, og man i det hele taget ikke i stand til at se noget i et ttere tidsrum. Så snart accelerationen er ophørt under forudsætning af, at den ikke har varet nge — bliver tilstanden normal igen. Almindevis regner man med, at en pilot kan tåle en eleration, der udsætter legemet for „4 g" i et ttere tidsrum. Ved 6-9 „g" mister han bevidstden, og hvis varigheden af denne store accelera- n er over et minut, udsættes han for direkte sfare.

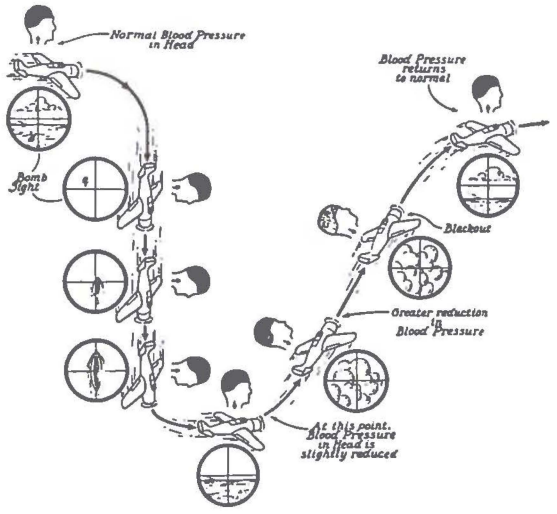
Det er en udbredt opfattelse, at blackout-fænonet indtræder i det øjeblik piloten flader luftøjet ud, eller med andre ord: idet luftfartøjet orhold til jorden ligger parallelt med dennes rflade, og umiddelbart før det er i færd med påbegynde en opstigning. Man drager måske slutning, fordi det er indlysende, at luftfarøjet selv i det pågældende øjeblik er udsat for største påvirkning og faremomentet optræder st nogle sekunder senere, under selve opstigngen.

Dayton i Ohio, på den kendte Wright Field, amerikansk militær-flyvemedicin sit hovedkvarog det er ganske enestående, hvor meget myndhederne i USA har bevilget til denne forskning. ndt de resultater, der er offentliggjort — og lig har interesse i denne forbindelse — er ikke ndst den kendsgerning, at man nu er klar over, kroppens stilling er af afgørende betydning for, d man kan tåle i form af accelerationer; man r mere i liggende end i siddende stilling. Men get beror på individuelle forhold. En lille mand og en mand med højt blodtryk vil kunne tåle større accelerationer end f. eks. en høj og veltrænet sportsmand med lav puls. For nogen tid siden bragte verdenspressen nyheden om en russisk raketjager, der var i stand til at flyve i 80 miles højde og med en tophastighed på 1800 m.p.h. (den amerikanske Skyrocket's rekord lyder på 1238 m.p.h. og en højde af 15 miles). Piloten i den russiske jager ligger på maven, — en metode der blev anerkendt til den slags superflyvning i USA for fem år siden. Når piloten ligger ned, er han naturligvis udsat for den samme acceleration og det samme antal „g", men i den stilling formindskes virkningen på organismen. Dette er let for-



ståeligt, hvis vi ser lidt på, hvorledes vort blodsystem virker. Legemets store blodårer løber mere eller mindre parallel med kroppens længderetning, det vil sige, at de forbinder hjertet med hovedet i den ene og underkroppen samt fødderne i den anden ende. En kraft, der indvirker på kroppen i retning hoved-fødder vil derfor hindre eller i værste tilfælde standse blodtilførslen opad (til ho-

vedet), men påskynde blodstrømmen eller blodpresset nedad til benene. Resultatet bliver, at hjertet må arbejde direkte modsat accelerationskræfterne, når det forsøger at pumpe blod opad til hovedet. Den næste fase i virkningen bliver, at blodet i venerne i de lavtliggende dele af kroppen bliver forhindret i at vende tilbage til hjertet på normal vis. Hjertet får derved mindre blod at arbejde med; såvel blodmængden som blodtrykket til hovedet bliver derved reduceret, mens det om-



Professor Frederik L. Fitzpatrick ved Columbia Universi ty har nedlagt et stort arbejde i kortlægningen af problemer i forbindelse med accelerationer. I denne skitse viser han blackout-virkningen hos en pilot, der går i „power-dive".

vendte bliver tilfældet med maveregionerne og benene. Nu viser det sig i praksis, at det ikke nødvendigvis er så farligt for en normal pilot, at blodtrykket og blodmængden øges i de lavereliggende dele af kroppen. Der kan opstå muskelkramper og enkelte af de finere blodkar, f. eks. i fødderne, kan briste. Det er imidlertid så farligt, at blodtryk og blodmængde til regionerne oven over hjertet og særlig hovedet reduceres, at døden, som oven for nævnt, vil kunne indtræde, hvis fænomenet strækker sig over længere tid. Nu forstår vi således princippet med at ligge på maven; blodet bliver også i dette tilfælde hæmmet, men der sker en forandring og en fordeling af trykket mod sidevæggene i blodårerne over samtlige blodårers ene halvside. Det er naturligt for en pilot, der foretager et dyk, at krumme sig sammen, læne overkroppen fremover. Denne beva gelse gør han ubevidst, men da han derved spæ der kroppen, gør han det vanskeligere for blod at passere gennem årerne. Accelerationen virker så tilfælde desuden lidt på skrå af blodårern Netop med henblik på dette forhold har d amerikanske flyvemedicin fremstillet en anti-„g dragt med snøringer, for at stramme omkri kroppens længderetning og med indvendigt lu tryk for yderligere at hindre blodet i at strømm ned langs arme og ben. Der hævdes, at den dragt neutraliserer „g"-virkningen med op til teoretisk set vil derfor en jagerpilot iført den dragt kunne tåle en „g"-virkning på 6-7 med d samme virkning, som ellers 3-4 har.

Langt farligere end de normale acceleratio påvirkninger, der opstår i længderetningen hove fødder, er den negative acceleration, som pilot bliver udsat for i en manøvre som f. eks. et u vendigt loop. Under flyvning på ryggen — o et relativt kort tidsrum, mærker man let, hvorle blodet begynder at presse i hovedet, det flim for øjnene i gule og røde farver. Det viser s at 2 „g" er tilstrækkelig til, at ansigtet bliver rø Ved 3-4½ „g" bliver blodmængden i hovedet overkrop faretruende stor, ansigtet antager blå/rød kulør, og man føler det, som om hove skulle sprænges. Der er også fare for, at de mi ste blodkar i øjeæblet sprænges, skønt disse helbredes i løbet af nogle uger. Men ved stø påvirkninger brister karrene i hjernen, og man af hjerneblødning eller slagtilfælde. En nega acceleration på mere end 2 „g" anses i almindel hed for farlig.

En pilot, der skal modstå store acceleration vinder meget, hvis han er udhvilet, og særlig h han ikke lider af nervøse bekymringer og ople søvnløse nætter. Han bør aldrig flyve på t mave, men må heller ikke være stopmæt, når h sætter sig i cockpitet. Nikotin og alkohol, begge fortrænger ilten fra blodet, har også ne tiv virkning. Det viser sig endvidere, at en pi med feber, forkølelse og lignende sygdomme il tåler det samme antal „g" som i normal tilsta Selv flere uger efter en influenza er jagerpilot modstandsevne over for accelerationer stærkt n sat.

:n tredie type af enkle accelerationer har man orisontalplanet, på engelsk kaldet „transverse :leratios". Dette gælder ændringer i hastighed :læns, forlæns og baglæns. En pilot oplever ne form for acceleration under start og lan- g, og de repræsenterer sjældent mere end „1g". katapultstart giver værdier fra 2-4 „g", men te har ingen nævneværdig indflydelse på pilo- , da han befinder sig i siddende stilling, hvil- i dette tilfælde giver ham samme beskyttelse, ı ligge-stillinger giver piloten under dyk og re manøvrer. En skytte, der ligger på maven, derimod mærke virkningerne af accelerationen start og landing, og særlig slet stillet vil han e, hvis han befinder sig i denne stilling under crash-landing, da han i så tilfælde vil komme for en retardasion, der sikkert vil beløbe sig adskillige „g", hvis den bringer luftfartøjet til pludselig standsning.

Med henblik på at fremstille bedre og mere sert udstyr under crash-landinger, har den fly- nedicinske forskning i USA længe været op- et af eksperimenter med en såkaldt „decelera- ", eller en accelerationsvogn, bygget af North- Aircraft. Denne vogn fører en mand, der er spændt, hen over en skinnestrækning på 2000 ved hjælp af fire Aerojet 5 AS-1000 JATOs, r på 5000 pund/sek. impulse for at opnå max- mhastigheden. Ved 150 m.p.h. bliver elektri- bremser slået til, og vognen bremser op til m.p.h. på en strækning af 25 fod i løbet af 6 sekund. Under et af disse forsøg oplevede mond Leach, som i dette tilfælde var „forsøgs- „ et retardasionsfænomen på 45 „g", som efter d man fortæller mig her, skal være „verdens- ord". Denne påvirkning blev Raymond Leach t udsat for i brøkdelen af et sekund, og han intet mén af det. Men vi må erindre, at det en af disse „transverse accelerationer", der e er nær så farlige for organismen. Alligevel disse forsøg resulteret i forskelligt udstyr til g ved „crash-landing". Dette udstyr har allere- reddet flere mennesker.

om afslutning på denne artikel vil jeg omtale rebet gravitasion, der spiller en stor rolle ved gning af „g", og jeg minder om, at jeg har erstreget, at fartændringen på jorden udgør 9, 81 m i sekundet pr. sekund, hvilken acceleration et legeme opnår, når det falder frit uden luftmodstand. Det er ikke vedkommende legemes masse, der bestemmer denne, men jordens tiltrækningskraft på det, tyngdekraften eller gravitasionen. Således ville vor vægt være væsentlig forskellig, om vi befinder os på månen eller planeter med større eller mindre gravitasion end jordens. På Jupiter ville en mand på 75 kg veje 198 kg, og en normalt bygget person på 75 kg ville næppe kunne stå oprejst, når han fik tildelt denne ekstravægt. Jupiters tyngdekraft ved overfladen er 2,64, jordens 1, Venus 0,85 og Mars 0,38. Hvis Mars bød på samme atmosfæriske betingelser som jorden, og vi kunne forestille os en jager flyve snitflyvning der, ja, da var der næsten ingen grænser for, hvad piloten kunne tåle af „g". Han ville ikke veje mere end 30 kg med fuldt udstyr.

Hvad vi tåler i form af accelerationer, er som nævnt individuelt og til en vis grad bestemt af vore psykiske og fysiske dispositioner. Dette vil medføre, at man utvivlsomt kan træne sig op til at kunne tåle mere og mere i så henseende, og efterhånden som teknikken frembringer hurtigere og hurtigere befordringsmidler, vil generation efter generation blive „født med" evnen til at modstå stadig større og større accelerationer. Det er f. eks. lidet sandsynligt, at en stenaldermand ville kunne tåle så meget som „3 g", *hvis han stod op fra de døde og begyndte at flyve „Thunderjet".*

ALLE SKAL VÆRE MED.

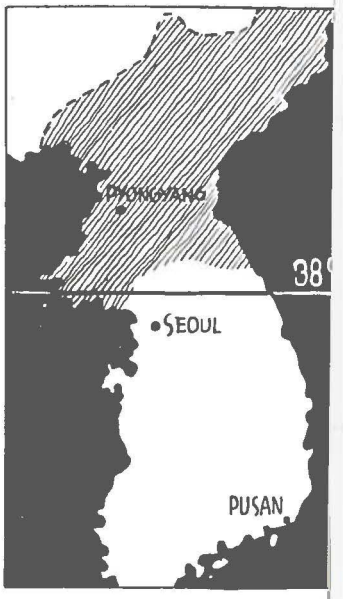
Flyvevåbnet skal spare 5 %.

Som sædvanlig er flyvefaktisk kommando et hanefjed foran alle andre NATO stabe, idet vi allerede nu har sparet de 5 % af vore udgifter. Til mulig inspiration vil jeg kort anføre på hvilke felter vi i kommandoen har imødekommet parolen. Vi har således under min personlige ledelse

a) skåret 4 mm af alle blyanter,
b) reduceret arbejdstiden 48 minutter (10 %!)
c) fortyndet kaffen i tutten yderligere og
d) sløjfet de store bogstaver helt.

Med sparehilsen
O. POTTE.

Når
vestens velplejede sønner
går i krig



Korea-krigen bød USA på en række ubehagelige erfaringer. For første gang i sin historie førte USA her en krig, som de ikke vandt. Og for første gang i historien gav amerikanske soldaters opførsel som krigsfanger anledning til alvorlige bekymringer. I krigsfangelejrene under den amerikanske revolution, under borgerkrigen og under anden verdenskrig blev amerikanske fanger udsat for brutal behandling, men aldrig forekom tegn på moralsk sammebrud eller kollaboration. Anderledes i Korea. Efter våbenstilstanden foretrak 21 amerikanske soldater at forblive hos fjenden fremfor at vende hjem. Og undersøgelserne blandt de hjemvendte afslørede, at hver tredie amerikanske krigsfange havde gjort sig skyldig i en eller anden form for samarbejde med fjenden — antiamerikansk propaganda, angive kammerater til koreanske eller kinesiske vogtere og sende radiohilsener hjem til jul på en måde, der stillede fjenden i et gunstigt lys. Der forekom også eksempler på mishandling af medfanger, mord på kammerater etc. Fangernes lave moralske og disciplinære standard fremgår også af den kendsgerning, at 2730 af ialt 7190 amerikanske fanger — 38 % — døde i fangenskab. Det var den højeste dødelighed blandt amerikanske krigsfanger, som nogensinde er konstateret.

Den amerikanske offentlighed var i begyndelsen tilbøjelig til at forklare disse forhold med henvisning til kommunisternes grusomhed og den forhørsteknik, der kaldes *hjernevask*. Sådanne forklaringer tilfredsstillede imidlertid ikke hærens folk. For det første forelå der indicer for, at den høje dødelighed ikke skyldtes mishandling, men snarere fangernes egen forsømmelighed og uvidenhed. For det andet erfarede man, at fangerne ikke blev udsat for hjernevask. De kom ikke ud for direkte grusomhed, men for en virksom blanding af lemfældighed og pres. Den amerikanske hær besluttede sig til en indgående undersøge af forholdet — ikke så meget for at øve just som for at komme til bunds i, hvad der nedb fangernes moral, og finde ud af, hvorledes d kunne modvirkes.

Da krigsfangerne efter våbenstilstanden b frigivet, sørgede den amerikanske hær for særl søtransporter fra havnebyen Inchon i Sydkorea Los Angeles. Hver krigsfangetransport medf en stab af eksperter, psykiatere, psykologer, j ster og efterretningsfolk, som undervejs udspur hver enkelt om hans ophold i fangelejrene. basis af det foreliggende materiale udarbejd der en rapport, som ganske vist ikke er offent tilgængelig, men som i hovedtræk er gengiv det amerikanske tidsskrift („New Yorker").

Det fremgår af fremstillingen, at misèrens c trale årsag var den fuldstændige opløsning disciplinen, der indtrådte så såre krigsfang efter tilfangetagelse af kineserne og koreane blev underrettet om, at i fangenskab var *alle l* her gjaldt ingen rang. Mange amerikanske so ter nægtede herefter at efterkomme deres b lingsmænds ordrer, og der udviklede sig et anarki.

Ved ankomsten til fangelejrene blev hver fa udsat for et langt forhør og fik pålagt at skriv detailleret levnedsbeskrivelse. Ud af de oplys

', kineserne og koreanerne herved kom i besidse af, udledte de, hvilke fanger der var samejdsvillige og modtagelige for marxistiske dokner, og hvilke fanger man ikke kunne få noget af. De to grupper fanger, de „progressive" og „reaktionære", blev derpå skilt fra hinanden. ; mens de første blev udsat for en gennemgride indoktrinering i den kommunistiske lære, v de sidste stort set overladt til sig selv. Den nik, der anvendtes ved indoktrineringen af de rogressive", bestod af en blanding af gentagelse læresætninger, udmatning og ydmygelser. Den idvise nedbrydning af individet førte til udbredt giveri, råhed over for medfanger og mental rruption. Der forekom eksempler på, at syge dfanger blev båret ud af barakken og efterladt neen, hvor de døde.

Den moralske kapitulation ledsagedes af fysisk fald. Kosten var nok mere kaloriefattig, end ad de amerikanske soldater var vant til, men teinrig kost som sojabønner ville fangerne ikke e, for den smagte ikke godt nok, og de lærte lrig at koge bønnerne rigtigt. Udbredt var også n sygdom, som amerikanerne kaldte „give-up-". Den formede sig således, at den angrebne at begynde med virkede modfalden og opgide, efterhånden nægtede at tage næring til sig, , hvis han ikke blev revet ud af sin selvopgilse ved en chokbehandling, døde han i løbet af uger.

Holdningen var gennemgående ikke: *„Hvad n jeg gøre for at hjælpe mig selv"*, men derod: *„Hvad kan der gøres for at hjælpe mig?"* Anderledes var indstillingen hos de *tyrkiske* N-soldater, der blev taget til fange. De gav et mærkelsesværdigt eksempel på masse-modstand d psykologisk pres. Næsten alle de 229 tyrkere, faldt i kinesisk eller koreansk fangenskab, dstod indoktrineringen 100 %. Hemmeligheden denne præstation var disciplin og organisation. fangenskab var tyrkernes kommando-kæde udt, og de gjorde en fuldkommen forenet front r for pres. Blev en officer fjernet fra sin ppe, overtog den følgende i rang kommandoen. r der ikke flere officerer tilbage, overgik den ældste menige.

Den tyrkiske disciplin førte til endnu en beundringsværdig præstation. Omtrent halvdelen af tyrkerne var ved tilfangetagelsen sårede, og alligevel døde ikke een tyrk under fangenskabet. I de midlertidige lejre ved krigens begyndelse, i *Death Valley,* som amerikanerne kaldte stedet, strømmede det ind med syge og sårede i dagevis. Tyrkerne

Tyrkiske soldater i Korea

mistede ikke een af de 110 mand, mens amerikanerne mistede 400 af 800 og 1500 af 1800. Når en tyrkisk fange blev syg, blev han plejet af sine landsmænd. Tyrkerne delte de udleverede klæder og levnedsmidler ligeligt, mens der hos amerikanerne ofte var slagsmål om maden og fordelingen gennem kollaborerende uddelere.

Den amerikanske hær har draget sine slutninger

af det foreliggende materiale. Den er gået i gang med at præparere sine soldater, gøre dem mentalt forberedte på, hvad de kan komme ud for i kommunistisk fangenskab — lære dem, at „under fangenskab må de arbejde sammen som disciplinerede enheder og modstå fjendens pres — mentalt og moralsk". Fremfor alt må de holde fast ved kun at opgive NAVN, RANG, NUMMER og FØDSELSDAG, alle andre oplysninger vil erfaringsmæssigt føre til nye og mere værdifulde oplysninger for fjenden, som skader dels dem selv, dels deres kammerater i kamplinien.

Den amerikanske hær har udsendt en grundbog, der forklarer systemet i kommunistisk indoktrinering og kommunisternes forhørsmetoder samtidig med, at det oplyses, hvorledes man mest effektivt står imod. Desuden indgår der i den amerikanske træning øvelser, hvorunder mandskabet udsættes for hårdt fysisk og mentalt pres. Man er nemlig overbevist om, at de ubehagelige oplevelser med koreafangerne kunne have været undgået, om man på forhånd havde haft mulighed for at give soldaterne fornøden oplysning og træning.

— — —

Vi har tidligere her i bladet haft den glæde at bringe artikel fra FINANSTIDENDE, hvorfra ovennævnte beretning ligeledes stammer. At bladet har et åbent øje for andet end *obligationer* og *kurser* viser den oven for gengivne artikel med al ønskelig tydelighed.

Med denne redegørelse in mente og de ulyksalige begivenheder i Little Rock i frisk erindring må vi se kendsgerningerne i øjnene, at Amerikas førerstilling i den frie verden er betinget af, at Amerika har en ideologi, der er kommunisternes overlegen. Hvis ikke...

En amerikansk Korea-veteran, *løjtnant H. K. Twitchell,* har holdt en række foredrag om *psykologisk krigsførelse* på baggrund af sine erindringer fra Koreakampene. Vi gengiver her slutningen på et sådant, som blev gengivet i De forenede Staters rigsdagstidende, *„Congressional Record":*

„Jeg vil til sidst gerne citere en mand, der er temmelig langt oppe i rækkerne i Eisenhowers stab for planlæggelsen af den kolde krigs strategi. Han sagde for få dage siden: „Jeg forstår, at d nordkoreansk soldat i sin fritid gik til den næ meste by og underviste borgerne i det, som h selv tror på og kæmper for. Den amerikanske s dat ser sig i sin fritid om efter et sted, hvor h kan drikke øl og spille kort. Det forekommer m at der er en forskel."

Lad os antage, at vore soldater kæmpede f absolutte moralske normer og en ny indre dis plin. Lad os antage, at de havde en kæmpen tro, som de var rede til at leve for og til at for, hvis det var nødvendigt. Lad os antage, at i vort daglige liv var et levende udtryk for h det grundlag, vor demokrati er bygget på. Det give os den højeste ideologi. Det vil betyde sådan positiv demonstration af vort livssyn, der ikke er nogen tvivl om, at den idé ville gr hjerter og sind hos de mennesker, blandt hvil vore styrker gør tjeneste ud over jorden. Som h ville vi ikke kunne besejres. Vor moral ville va den bedste, fordi hver soldat ville vide, hvad h kæmper for og tror på det.

En hær af den kvalitet kunne blive den stær ste i verden til at dæmme op for den kommuni ske agression. Vi kan ikke gøre det i kraft af v våben alene. Vi kan ikke gøre det med doll alene, og vi kan ikke gøre det alene gennem plomati. Men vor militære styrke, vort økonor ske hjælpeprogram og en fast politisk støttet og ret af denne højeste frihedens ideologi, kan si en varig fred og skabe en ny tidernes orden."

HVOR ER LOYALITETEN??

Der har fra den reaktionære del af dagspres været skrevet en del om, at vi ikke kunne se russiske drabant på vor radar. Jeg anser dog d skriveri for at være latterligt og småligt — ha måske ikke nok at gøre med at finde vore e luftfartøjer? *O. POTTE.*

F. N. - *STYRKEN*

eneralsekretær Dag Hammarskjöld har udsendt første fuldstændige beretning om F. N.-styr- (forkortet til UNEF af United Nations Emer- y Force), og det erklæres heri, at F. N.-styr- har været og utvivlsomt stadig er en af forud- ingerne for bevarelse af ro langs grænsen em Ægypten og Israel.

[ed hensyn til F. N.-styrkens økonomiske bag- ıd gør Dag Hammarskjöld opmærksom på ı store risiko, der ligger i den nuværende util- kkelige og usikre basis for F. N.-styrkens fi- ıiering". Han understreger, at med mindre lighederne for, at F. N.-styrken kan fuldføre opgave, skal udsættes for alvorlig fare, er det vendigt, at dette vigtige F. N.-foretagende sik- økonomisk i samme omfang, som det er til- let med andre sider af De forenede Nationers somhed, der ligeledes har til opgave at bevare erhed og fred".

til kostet F. N. 24-30 millioner dollars.

eretningen, der er på 47 sider, viser, at F. N.- cens udgifter i de 14 måneder indtil den 31 mber i år anslås til 24 millioner dollars eller millioner, hvis generalforsamlingen beslutter,)e forenede Nationer skal dække alle de ekstra ostninger, som de lande har haft, der bidrager soldater til F. N.-styrken.

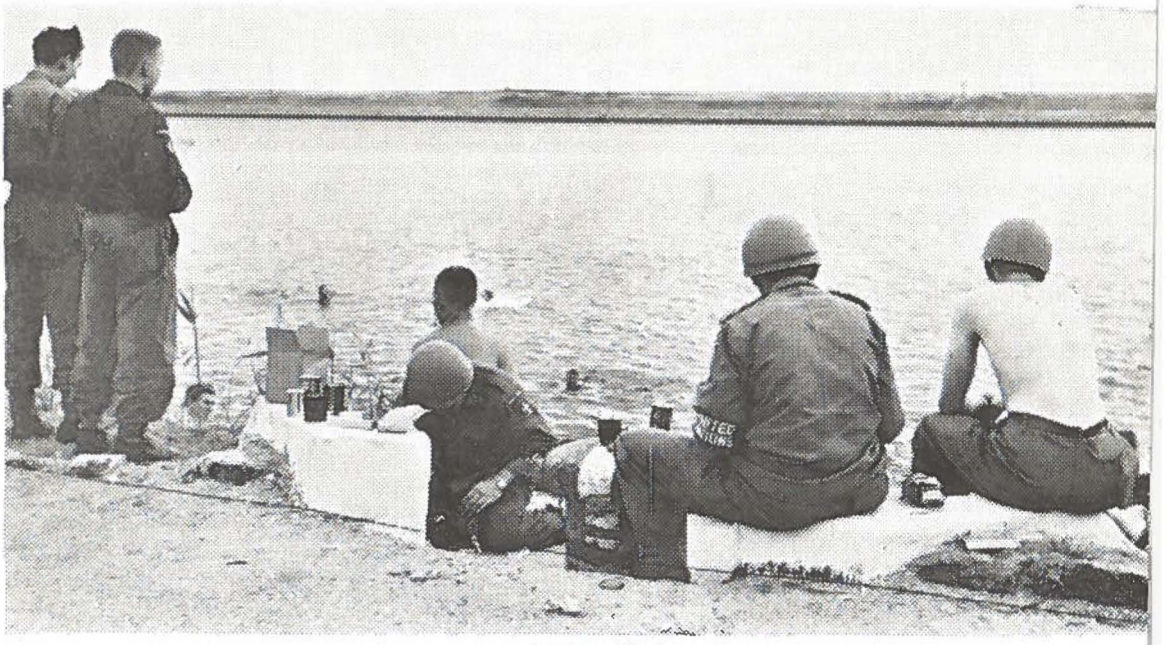
Hidtil har finansieringen været baseret dels et beløb på 10 millioner dollars, der skulle gnes de enkelte medlemsstater i forhold til s faste bidrag til F. N., og dels på yderligere millioner dollars, der skulle skaffes gennem illige bidrag. Ialt er der foreløbig indkommet 0.000 dollars, oplyser beretningen fra Dag mmarskjöld. Heraf stammer de 5.744.000 fra ævede bidrag, mens de resterende 586.000 dkommet ad frivillighedens vej. 32 lande har lt opkrævningen, og 6 har ydet frivillige bi- , nemlig De forenede Stater, Storbritannien, kenland, New Zealand, Pakistan og Den do- kanske Republik. Yderligere er der givet løfte 3.213.000 dollars i frivillige bidrag, der endnu ikke er betalt. De 2,7 millioner af dette beløb er lovet af USA på betingelse af tilsvarende forholds- vise bidrag fra andre lande.

I betragtning af den meget begrænsede reaktion på opfordring til at yde frivillige bidrag udtrykker Dag Hammarskjöld tvivl om, hvorvidt det overho- vedet er gørligt eller klogt at basere fremtiden på denne metode til dækning af udgifterne.

Dag Hammarskjöld

2 millioner dollars om måneden i 1958.

Hammarskjöld anmoder i sin rapport general- forsamlingen om at bevilge dækning for de 24 millioner for perioden indtil 31. december i år plus yderligere 6,5 millioner, såfremt generalfor- samlingen beslutter at ville holde de lande, der har sendt tropper til F. N.-styrken, skadesløse for deres ekstra udgifter i denne forbindelse. For den del af det kommende år, i hvilken F. N.-styrken opretholdes (muligvis hele 1958), anmoder Dag Hammarskjöld om bemyndigelse til at anvende indtil 20 millioner dollars — plus et beløb til dækning af de enkelte landes ekstra omkostnin- ger, såfremt generalforsamlingen beslutter sig til at godtgøre denne del af udgifterne. Dag Hammar- skjöld tilføjer, at i den nuværende situation vil F. N.-styrkens udgifter normalt ikke overstige 2 millioner dollars om måneden.



Danske F. N.[1] soldater

F. N.-styrkens oprettelse, sammensætning og arbejde.

F. N.-styrken blev oprettet ved generalforsamlings-resolutioner af 4., 5. og 7. november 1956. Dens første opgave var at sikre og overvåge de britiske, franske og israelske troppers tilbagetrækning fra ægyptisk område, efter at der var opnået våbenhvile. Siden marts i år har F.N.-styrkens hovedopgave været at opretholde roen ved afpatruljering af Gaza-området, langs den østlige grænse af Sinai-halvøen og i området ved Sharm-el-sheikh.

F. N.-styrken er sammensat af kontingenter Danmark, Norge, Sverige, Finland, Canada, I silien, Indien og Jugoslavien. Det indonesiske k tingent blev trukket tilbage i september. Gene sekretær Dag Hammarskjölds rapport beskæfti sig i enkeltheder med F. N.-styrkens størrelse, s mensætning og organisation, dens luftstøtte samarbejde med andre troppestyrker. Beretnin kommer også ind på det komplicerede arb med forsyninger til soldater fra så forskellige tioner.

MEDDELELSE FRA FLYVERFAKTISK KOMMANDO.

Af hensyn til igangværende juleforberedelser i flyverkommandoen er det i hele december måned blevet pålagt FFK på egen hånd at tage stilling til de problemer, der måtte opstå af operativ art, idet dog sager af rutinemæssig karakter fortsat vil blive fremsendt til flyverkommandoen til udtalelse efter hidtidig praksis.

Flyverkommandoen har endvidere anmodet FFK efterlyse instruks for klipning og fletning af julehjerter i A4 format.

O. POTTE.

SÆRLIG BESTEMMELSE.

FFK meddeler herved på given foranledn at der i anledning af julen 1957 i tiden fra 21.-29. december d. a. vil kunne sættes forske farvede lamper i banebelysningen på bane i b Den fra vejrtjenesten fremsatte anmodning om ladelse til at klistre papengle på vejrballon kan kun imødekommes, for så vidt englene f skaffes privat og ikke udtages af flyverfak kommandos beholdninger.

O. POTTE.

ygeforsikring

gennem befalinger er der tidligere slået til lyd at flyvevåbnets personel får bragt deres syge-eforhold i orden.

bladet har i den anledning haft en del hen-delser, idet der er en del, som ligger noget r sygekassegrænsen i indtægt og derfor kun stå som ydende medlemmer af en sygekasse, i givet tilfælde ikke giver den ringeste fordel. edaktionen har henvendt sig til et af landets ste og mest anerkendte sygeforsikringsselskaber IO. En af de mest iøjenfaldende fordele er vel , at som medlem af TRIO kan man vælge op den læge, man måtte ønske at konsultere. urligvis vil de fleste af os i de fleste tilfælde vende os til flyvestationens læge, men er syg-domstilfældet af alvorligere karakter, er forholdet straks et andet, endelig har en del også familie at tage hensyn til.

TRIO optager medlemmer uden lægeundersøgelse og uden hensyn til årsindtægt og formue indtil en alder af 72 år. Selskabet yder hjælp til læge, medicin-, sygehus-, radiumstations-, sanatorie- og kurophold. Endvidere til lys- og specialistbehandling, røntgen og foto, lysbade og massage. Giver dagpenge, hjælp til hospitalskaution og transport til sygehuse.

Det i bladet indlagte kort fortæller iøvrigt om, hvornår sygeforsikringen træder til og skulle nogle af læserne ønske nærmere oplysninger om priser m. m., indsend da portofrit det på brochuren vedhængende brevkort.

VERDEN RUNDT

den første af Boeing 707 jet-liner flåden, der underkastes de civile amerikanske luftfarts-ndigheders (CAA) program for opnåelse af ificat, er nu ført til Renton lufthavn, som er o til Boeing Airplane Company's værksteder, at blive gjort klar til sin første flyvning i slut-gen af december.

960 km i timen" Boeing er den første civile maskine, der er gjort færdig af en amerikansk ik.

07 familien omfatter principielt to typer, 707- og 707-220 Jet Stratolinere, forsynet hen-lsvis med Pratt & Whitney JT3 maskiner og kraftigere JT4, samt 707-320 og 707-420 rcontinental, der er forsynet med henholdsvis og Rolls Royce Conway maskiner.

Ansøgning om udstedelse af type-certificat for 707 jet-liner er så vidt vides den første ansøgning, der er indgivet fra nogen amerikansk fabrikant om jet-certificat, og mange hundrede flyvetimer kommer til at indgå i certificat programmet.

Når den første Boeing 707 i slutningen af denne måned går på vingerne, vil den være fuldt udstyret bortset fra dele af den indvendige møblering. Maskine nr. 2 vil være endnu mere komplet udstyret og skal først og fremmest benyttes til til demonstration af maskinens flyveegenskaber, stabilitet og kontrol, medens den tredie Boeing 707 kommer på vingerne fuldt udstyret for demonstration af maskinens ydelse under normale betingelser for ruteflyvning.

De prøver, der skal udføres med den tredie

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

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

KØBENHAVNS
SADELMAGERI & LÆDERINDUSTRI

Ravnsborggade 8 . København

Ballerup
Blomsterforretning
Telf. 68 . Stationsvej 26

S. Buchardt
Slagtermester
Stationsvej 22 **Ballerup**

Fiskehuset
Stationsvej 37 . Telefon 126
Ballerup
Lev. til officersmesser

Vald. Hinrichsen & Schrøder
Haderslev
AUTOMOBILER - RESERVEDELE

P. J. Schmidt
VOJENS

BØGER . FOTO
BOGTRYK
TELF. 41226

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

ng 707, omfatter funktions- og stabilitetsprø- specielt for at undersøge maskinens pålideligpå startbanen og i luften. Næsten 2/3 af tiden vil gå med starter, stigninger, nedgang andinger efter forud lagte planer, således at serie prøver kommer til at demonstrere en k ruteflyvning, men sammentrængt i tid og nce. Den sidste trediedel af programmet kom- til t omfatte flyvning i normale marchhøjder 25.000 til 40.000 fod, hvorved flyvehøjde og kuldegraders indvirkning på maskinen og enkelte dele demonstreres.

øverne for opnåelse af CAA certificat til ng 707 afsluttes i løbet af sommeren 1958, ype-certificat ventes udstedt umiddelbart der-

*

SHINGTON, D. C.: Den amerikanske e har tildelt Lockhead Aircraft en ny kontrakt 52,1 mill. dollars (430 mill. kroner) til det satte arbejde med flådens fjernstyrede våben, ris. Denne bevilling, der gælder finansåret 3 er mere end tre gange så stor som den fore- de til trods for de almindelige nedskæringer, har været foretaget på det amerikanske forsbudget.

dmiral William F. Raborn erklærer, at arbejmed dette våben bliver forceret frem for at ge det ind i USA's „Frontlinie-arsenal" så igt som muligt. Han beskriver våbnet som endpunktet i en fuldstændig ny udformning JSA's forsvarsstrategi".

Polaris er et våben, som det i virkeligheden være umuligt at opdage eller at ødelægge", sætter admiral Raborn, „og det vil blive lanførste fjernstyrede våben, man kan sende ud oceanerne i specielt udrustede krigsskibe". lenne måde er det muligt for USA at udstrækgrænserne for sit forsvar mod agression og yde frygt hos en eventuel angriber.

rbejdet med udviklingen af Polaris foregår på heed Aircrafts nye forskningslaboratorier for nstyrede våben i Sannyvale og Palo Alto, Calien. Selskabet arbejder sideløbende med træen af flådens personel til dette program, ligesom det skal stille mandskab til rådighed for alle de prøveopsendelser, der vil blive gennemført på Cap Canaveral basen i Florida.

BURBANK, Californien: Det er lykkedes teknikerne hos Lockheed Aircraft at nedsætte landingshastigheden for verdens hurtigste jager, F-104 Starfighter, med godt 30 km i timen, hvorved det er muligt at forkorte landingsbanen med en fjerdedel. Den nøjagtige landingshastighed og -distance står stadig på den hemmelige liste.

For at opnå den lavere fart ved landingen har man lavet 110 ganske fine kanaler i de barberbladsskarpe vinger. Igennem dem blæser man komprimeret luft fra motoren ud med en hastighed 8 gange så stor som den kraftigste tornado. Derved opnår man grænselags-„control" i de ganske tynde vinger, der beskrives som skarpe nok til at skære en bøf igennem. Den komprimerede luft udjævner luftstrømningerne over vingerne og giver dem større opdrift.

F-104 kan gå gennem lydmuren under stigning, og den kan i løbet af to minutter være forsvundet ude af sigt i stratosfæren. Den kan operere i højder på mere end 21 km.

*

LONDON: Hawker Siddely gruppen har besluttet at indstille bygningen af den supersoniske Hawker jager P 1121, som selskabet besluttede at fortsætte arbejdet på, selv om den engelske regering havde foretaget de drastiske nedskæringer i forsvarsudgifterne i foråret. Maskinen er blevet sat i „mølpose" til trods for, at man var nået så vidt, at den var parat til at blive bygget i serie, hvis der blot forelå en ordre. En sådan ordre er ikke kommet, men NATO er interesseret.

Disse oplysninger gav gruppens administrerende direktør Sir Frank Spriggs i en erklæring, hvor det videre oplystes, at Hawker Siddeley gruppen i

stadig stigende omfang udvider sine interesser bort fra flyvemaskineindustrien til almindelig kommerciel industri. Helt opgive flyvemaskineinteresserne har man dog ikke til hensigt. Der er ingen grund til, siger Sir Frank, at tillade disse interesser at „smelte bort". Hvis den engelske regerings politik får dette til at ske, ville det være „den største forbrydelse, regeringen nogensinde har begået".

Det meddeles også, at der er meget stor interesse for den nye kombinerede last- og passagermaskine Freightercoach, og Hawker Aircraft har nok at gøre de første fire år med at bygge Hunter jagere. Gloster har ordrer to til tre år frem i tiden på Javelin „all-weather" jagere, og gruppen har endvidere til British European Airways fremsat forslag om bygning af en jet-passagermaskine til mellemdistancerne. Den vil selv investere de 340-400 millioner kroner, der kræves til finansiering af dens udvikling.

Hawker Siddely gruppens omsætning udgør nu over fem milliarder kroner årligt, hvoraf kun de 30 % omfatter flyvemaskineindustrien. For kun to år siden lå 85 % af omsætningen inden for denne gruppe.

Den tyske industri er i den senere tid gået over til stadig hyppigere at benytte flyvemaskinen som transportmiddel ved tjeneste- og studierejser. Den 25. oktober fløj f. eks. 70 medarbejdere fra Hahnfabrikkerne ved Stuttgart til Hannover for at besøge folkevognsfabrikkerne, og den 26. oktober fløj 78 repræsentanter for Zündapp-motorcyklernes salgsorganisation i USA fra New York til hovedfabrikken i Nürnberg. Begge flyvninger blev gennemført med *Lufthansa* Super-G-Constellations.

Den 23. og 24. november fløj *Lufthansa* ekstraordinært til Malmø, idet en Convair Metropolitan med 38 passagerer landede den 23. og den 24 en Super-G-Constellation af samme type, som *Lufthansa* anvender på sine interkontinentale strækninger. Den sidste maskine medførte 71 passager

Begge flyvemaskiner kom fra Hamborg m 109 svenske folkevognsforhandlere med dam som i nogle dage havde været folkevognsfabr kernes gæster i Wolfsburg.

*

BURBANK, Californien. Elektronhjerner r tigt anvendt betyder store besparelser i både og penge. Lockheed Aircraft har ladet en af s elektronhjerner bearbejde resultaterne af det før halvandet års flyveprogram for Starfighter F-1 jageren. Det varede 48 dage med en udgift 201.000 $.

Havde man skullet foretage talbehandlin med almindelige regnemaskiner, havde det kræ 1.800 dygtige matematikere ved regnemaskine 10 gange så lang tid, og regningen havde væ på 27.960.000 $ eller 139 gange så meget.

*

JET MASKINER FOR 100 MILLIONER DO

Kontrakter for levering af jet flyvemaskiner et beløb af hundrede millioner dollars blev fo par dage siden underskrevet af *W. A. Patter* præsident for *United Airlines*. Kontrakterne fattede levering af elleve *Boeing Airplane C pany's* ny 720 mellemdistance maskiner og Douglas DC-8 langdistance maskiner.

De 21 flyvemaskiner repræsenterer andet af af United's program for udstyr med jetalder skiner, og levering skal finde sted i 1960.

Den ny *Boeing* mellemdistance jet skal udst med en ny og lettere version af Pratt & Whit J-57 jetmotor.

Mr. Patterson betegnede Boeing 720 som rende i stand til at flyve med en rejsehastig på over 960 km i timen, og den kan medføre til 125 passagerer. Den vil være i stand ti lande og starte i en hvilken som helst by, d øjeblikket betjenes af United Airlines' flåde 4-motorers DC-7'ere.

Meddelelsen om kontrakten for mellemdista maskinerne er den første om salg af Boeing som *Boeing Airplane Company* nævnte for fø gang i forrige uge.

FORTID - FREMTID

Skal de gamle regimenters
slidte faner atter fyldes
af det friske, frie vejr?
Skal de hentes frem og hyldes
af et folk og af en hær?
De var Danmarks tegn i slaget,
skal vi atter under flaget,
høj og lav og mænd og kvinder,
rustet møde landets fjender?

Ikke mere stå alene,
men i forbund med de lande,
der har alle samme mål,
verdens fred fra strand til strande,
værnet af en vold af stål...
Er forbi de bitre dage,
da vi var for små og svage
til en kamp, når fjendens bander
stormed frem fra alle kanter?

Se, da skal de gamle faner,
brusende i rummets vinde,
med et blodrødt farveskær,
kalde på hver mand og kvinde;
for det folk, der bygger her,
skal de vidne: Vi er frie —
bøje hovedet og tie,
aldrig mere skal vi knes
af det ord, når Danmark trues.

Kai Hoffmann.

Tidsskriftet »FLYVEVÅBNET«

ønsker alle sine annoncører

og læsere et rigtig godt nytår

BOG KRONIK

Atlantsammenslutningen i Danmark har i samarbejde med udenrigsministeriets pressebureau udsendt en bog under titlen ATLANTPAGTEN og DANMARK. Lad det være sagt med det samme, forfatternes navne borger for kvaliteten, idet den er udarbejdet af generalmajor Erik Kragh og lektor i moderne historie ved Århus universitet, Erik Reske-Nielsen.

Der kan ikke være tvivl om, at atlantsammenslutningens arbejde for at gøre kendskabet til NATO mere alment er af uendelig stor betydning. En journalist og forfatter af undertegnedes bekentskab havde fornylig moret sig med en privat „Gallup"-undersøgelse, idet han på gaden spurgte 50 tilfældige mennesker hvad NATO var. Det var måske ment som en spøg, men resultatet i sandhed ikke morsomt, men derimod beskæmmende, idet 46 af de 50 adspurgte faktisk ikke kunne svare. Det er dog bydende nødvendigt at gøre et lands befolkning bekendt med, hvad det er, de i det hele taget skal tage stilling til, vi lever dog ikke i en tid, hvor masserne skal holdes i uvidenhed, for at „selvhersekeren" kan skalte og valte som han vil. Og det må heller ikke være således, at mennesker i dag ikke gider at beskæftige sig med de mest vitale og betydelige spørgsmål.

Det er svært at nævne hvilke mennesker der kan have glæde af bogen, alle bør anskaffe den, selv modstandere af atlantsamarbejdet, det kunne være, de ville få deres anskuelser revideret i nogen grad.

ATLANTPAGTEN og DANMARK er på 196 sider og rigt forsynet med illustrationer. Prisen er 5,75 i enhver boghandel. *M. B.*

*

Paul Campbell & Peter Howard: *AMERIKA BEHØVER EN IDEOLOGI".*

C. A. Reitzels forlag.

Kronikør: „wth", Ringsted Folketidende.

„Man kan ikke skyde denne bog fra sig som Europa uvedkommende! Det er ikke blot Amerika, der behøver en ideologi. Hele kloden og hvert menneske har samme behov: for alvor at bl anderledes.

Paul Campbell og Peter Howards bog saml en række fængslende kapitler beretninger hvorledes Moralsk Oprustning har haft lykke verden over at inspirere mennesker til et nyt fremfor alt e n n y t r o eller rettere: en stær tro — og hvordan denne inspiration har sat spor i aktuelle begivenheder nationerne imelle

Efter at have skitseret den „Buchmanske filo fi" fortsætter kronikøren:

„... så enkelt og afgjort er den Buchman filosofi. Den byder vel nogen imod, og bevæ sens amerikaniserede former kan frastøde her der. Men der er på den anden side ikke tvivl at Moralsk Oprustning, ikke mindst i Afrika Asien, har haft virkninger, som aftvinger den beste respekt — virkninger, som må ønskes f op af stadigt flere og flere nye led i kæden, rækker hen imod en i egentligste forstand ny den. Her skal gengives nogle glimt fra bogen.

En britisk diplomat, som har arbejdet ved siden oprettelsen, sagde ved en asiatisk ko rence, som Moralsk Oprustning havde samm kaldt i Colombo: „Jeg så mere enhed blive s her i to uger end i hele De forenede Natio historie."

R. D. Mathur, grundlægger af og første g ralsekretær for De forenede Nationers studer samfund i Indien: „Takket være MO er jeg længere en fjende af Vesten. Men det demok som jeg og mange af mine venner har set le Vesten i dag, interesserer os ikke særligt. amerikanske film har sat skilsmisser, drik og brydelser op som noget strålende for Asien — de kunne i stedet have givet os en forenende for vore folk. Den vesterlandske type, som ofte så i mit land, havde en whisky-flaske i lommen, en pibe i munden og armen omkrin pige. Men MO interesserer tusinder af os, vi for første gang så mænd, som levede, Lincoln, Washington og demokratiets andre gr læggere havde været banebrydere for. De u drede os til at leve, hvad Gandhi havde lær

Læs BOGEN! Og lad andre læse den! De svær at ryste af sig. Men det er også dens hen at dens tanker skal bide sig fast i sindene."

(Forkortet af re