

Amerikansk ekspert advarer:

OVERLYDSFLY FARLIGE FOR STEWARDESSERS FRUGTBARHED

Af WALTHER HJULER

Tommys evner imponerer eksperterne - i dette tilfælde hans bjergbestigende forældre

■ Hvorfor er den to år gamle Tommy ved at bestige et bjerg?

Han er ikke gammel nok til selv at fortælle det. Men hans far, måske?

— Der er ingen, der har tvunget Tommy til at blive bjergbestiger i så ung en alder, men da vi andre gik i gang med vor hobby, lavede han så meget ballade for at komme med, at vi var nødt til at føje ham.

Tommys far, den 37-årige Desmond Birch, og hans mor, den 37-årige Jean er begge specialister i bjergbestigning, og samtlige ægteparrets fem børn er meget optaget af at lære forældrene kunsten af. Derfor tager familien ud i højderne ved Low Mill-lane i Yorks i England, i stedet for som nabofamilierne at køre på søndagstur.

Den lille Tommy udviste et betydeligt talent, da han besteg den 40 fod høje Calftippe.

— Det er virkelig forbløffende! udbød den stolte mor, da den 2-årige bagefter grimede sig på toppen af klippen. Nevah.



HVORFOR ER TOMMY (2 ÅR) PÅ VEJ OP AD ET BJERG

Den kosmiske stråling kan have uheldige virkninger, men det er ikke det eneste problem - Dommedagsbrag fra overlydsfly vil få Jorden til at ryste og vil lægge mange historiske bygninger i ruiner, advarer modstandere

■ Forleden væltede en flyvemaskine et hus i Frankrig. Flere mennesker omkom. Ulykken var ejendommelig, for maskinen var milehøjt over huset, men drønet, da flyet i 12 km højde gik gennem lydturen fik muren på Jorden til at vælde og styrtede sammen.

Bragene er et alvorligt problem ved de nye superhurtige flyvemaskiner, der indsamler i trafik om få år. Men det er ikke det eneste. Den amerikanske rektor Karl Ruppenthal ved Stanford universitet siger:

— Er de stewardesser, der i en alder af 20 år får job ombord i en overlydemaskine klar over, at de i virkeligheden kan blive ude af stand til at få børn? Maskinerne kommer til at flyve i meget stor højde, hvor den kosmiske stråling er intensiv, og man ved fra forsøg, at disse stråler kan indvirke skadeligt på kvinders frugtbarhed. Stewardesserne, siger Ruppenthal videre, kommer i længere tid påvirkes af strålerne er mest udsatte, men kan man garantere for de kvindelige passageres sundhed på dette område?

Overlydsbragene kan ikke bortforklares

Karl Ruppenthal, selv trafikflyver gennem mange år, er energisk modstander af overlydsflyene. Det er chefen for den svenske luftfartsstyrelse og mange andre eksperter også.

Det er dog ikke så meget faren for stewardessernes frugtbarhed, som frykten for den støj, maskinerne vil trække efter sig, der er årsagen.

Luftfartsteknikere har for længst - for at berolige naboerne til verdens lufthavne - erklæret, at støjen fra overlydsflyene under start og landing ikke bliver værre end fra de maskiner, vi har i øjeblikket.

Men overlydsbragene har man ikke kunnet bortforklare. Ikke endnu. Problemet studeres i øjeblikket i USA, hvor man udfører forsøg praksis med en gigantisk Olympus jeturbine, den motor, der skal drive den engelsk-franske Concorde overlydsmaskine.

Får jorden til at ryste

Karl Ruppenthal er bange for bragene. Han skriver i artikler - så et stort op i den amerikanske presse: »De supersoniske maskiner vil få jorden til at ryste og lægge mange historiske bygninger i ruiner. Millioner af mennesker vil blive generet af overlydsbragene eller måske få deres trommehinder ødelagt. Overlydsbrag, leveret af militærfly har fået store klipper til at styrtede sammen i Colorado og har ødelagt historiske sandstenformationer i USAs nationalparker. Hvordan vil det ikke gå når det bliver hverdagskost, at almindelige trafikmaskiner flyver med dommedagsbrag?»

Endnu mere smertefuld

Det er muligt, man om 20 og 30 år vil trække på smilebåndet af disse dommedagsforudsigelser, men skeptikerne peger på et problem, som luftfartsselskaberne i hvert fald ikke morer sig over: Overlydsflyene vil trække en stribe af økonomiske vanskeligheder efter sig, som bliver betydeligt mere smertefulde end bragene. Hvert fly koster mellem 100 og 150 millioner kroner. Det vil sige, at kun de største luftfartsselskaber får råd til at købe dem. Hvordan vil det gå alle de små, som ikke længere kan klare sig i konkurrencen med giganterne?