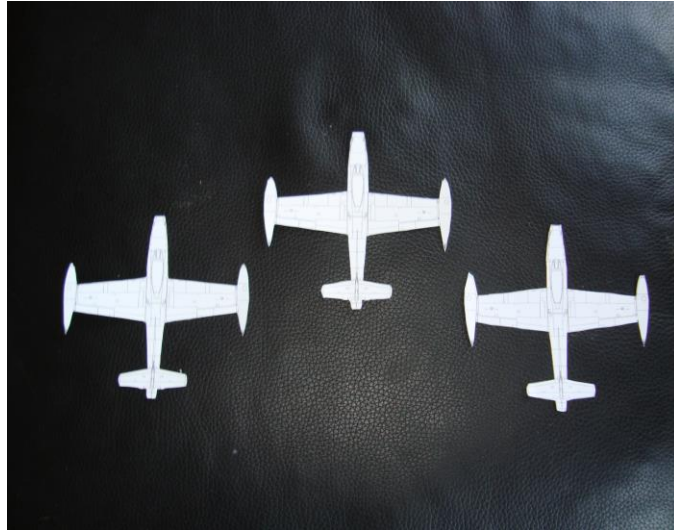
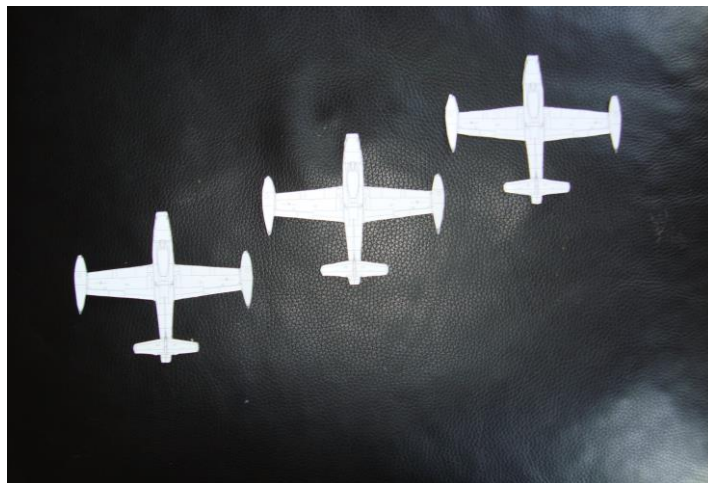


Et flystyrt.



Fortalt af pens. luftkaptajn
Just Jacob Holm.



Et flystyr.

1

Efter 18 måneders flyvetræning i Canada, kom jeg hjem til årsskiftet 1956. Efter en kort ferie blev jeg tildelt tjeneste, og udnævnt til Flyverløjtnant 2 af Reserven på Flyvestation Skrydstrup (SKP) Eskadrille 728. Chefen hed Niels Lund (NIK). Han var en lidt tilbagetrukken mand, som lod sin næstkommanderende (Jaf) Jørgensen om det daglige arbejde, de var begge to meget dygtige og retskafne piloter, som jeg kom til at sætte stor pris på.

Vores fly var amerikanske F84G jetjagere. RDAF havde om jeg så må sige arvet dem efter at USA havde fået mere moderne fly. F84G var dog absolut en fin jagerbomber, som kom til at tjene det danske flyvevåben i mange År.

Jeg fik pilotnavnet JOM, som også fulgte mig mange år i SAS.

I Eskadrillen var briefingrummet det vigtigste arbejdssted, der var foruden pult og tavler 4 rækker stole, rækkerne blev benævnt rød, gul, grøn og blå. Piloterne sad efter erfaring og dygtighed oppe fra og nedefter, som ny pilot sad man altid på sidste stol, jeg forblev gul hele tiden i 728, men rykkede langsomt frem til jeg tilsidst sad forrest med nummeret 20.

I min logbog kan jeg se, at efter 10 træningspass i en T33, som var dobbeltsædet, dvs man fløj med instruktør for at øve instrumentflyvning i det dårlige danske vintervejr, fik jeg instruktion på jorden, i at flyve F84G, den fandtes kun som ensædet og jeg gik derefter i luften 12 Marts 1956. 14 flyvninger på vingen af en erfaren pilot. De næste mange måneder var det øvelse på øvelse.

27.Maj, det var en søndag hvor vi normalt ikke fløj, var vi blevet kaldt til briefing, fordi vi skulle flyve en opvisning kl 15:00 over Holbæk Eksercerplads, hvor der var åbent hus, så publikum kunne se lidt på det militære isenkram. Jeg sad

sammen med 8 piloter fra vores Eskadrille og 8 fra Esk. 729, 17 i alt, jeg skulle være reserven. Ganske spændt lyttede jeg til Vejr-manden og til Nik som skulle lede Formationsflyvningen, særligt opsamlingsprocedyren efter Take Off blev gennemgået minutiøst. Selve overflyvningen skulle foregå som fire-firflysformationer.

Jeg fik ordre på at lægge mig bagerst og erstatte, hvis et fly måtte returnere. Starten blev sat til 14:35 med to fly (en Rode) ad gangen, alle ville så være i luften efter 4 minutter.

Vi kørte til Messen og spiste frokost.

Tilbage i Eskadrillen kunne vi iagttage at en vejrfront, som forudsagt af Meteorologen var ved at trække ind fra sydvest, vejret over Holbæk var dog ok for vores mission.

Alt gik som planlagt, men kort før Holbæk, kaldte vores radiokontaktmand (FAC) om vi kunne vente med opvisningen 20 minutter, da man var forsinket på jorden. Nik akcepterede.

Vores Formationsflyvning blev derpå gennemført i 300 fods højde som planlagt. Da opvisningen var slut satte vi kursen hjem mod SKP, mens vi steg til 20.000 fod.

Nik kaldte for fuelcheck, 2 piloter fra Esk. 729 med mindst fuel og jeg fik ordre om at tage kontakt med GCI controlleren (Ground control interception) og som de første til at anflyve SKP. Vores fuelsituation var ikke god efter forsinkelsen over Holbæk og på grund af vejrfronten over Sønderjylland, skulle vi alle tages ned med Radaranflyvning. Jeg havde selv fuel til en approach med evt en go-around og visuel landingsrunde hvis nødvendig.

Inden vi i gik i skydækket vinkede førermaskinen (MAS) os i tæt Formation, jeg på venstre side af ham og (ALK) på højre vinge. Tæt formation vil sige 1-2 meter. Fordelen ved at tage flere fly ned ad gangen er naturligvis, at radaroperatøren kan handle flere fly i et givet tidsrum. I en

tæt formationsflyvning er det kun førermaskinen, der flyver enten visuelt, eller på instrumenter, fly på vingen holder hele tiden visuelt kontakt med føreren og kan derfor ikke have øjnene inde i cockpittet,

Denne eftermiddag var skyen ganske tæt med en del turbulens. Vores afstand til Skrydsrup var nu ca. 10 miles i 2000 fod, Final Controller havde taget over, givet den normale instruktion, at når han startede vores final descent, skulle vi have Gear down og landingsflaps, og førerpiloten skulle undlade at besvare instruktioner, men hvis han, GCA-kontrolleren blev tavs mere end 5 sec. skulle Formationen betragte det som radiofailure og øjeblikkelig "make a go-around".

Nu så jeg Mas banke på sin hjelm og vinke Alk frem. Dette måtte betyde at hans radio var defekt og han derfor beordrede Alk til at tage føringen.

Jeg sad stadigvæk på vingen af Mas, som nu hang på Alk's. Jeg kunne dårligt se Alk i den tætte sky, så tanken om at slide over på den anden side af ham, måtte jeg opgive, men nu blev det vanskeligere, jeg måtte bruge al min energi i opgaven at hænge på, som 3.fly i en echelon left Formation. Alle, der har prøvet at flyve, ved, at ganske små bevægelser med styrepinden får flyet til bevæge sig hurtigt, throttlens eller gashåndtaget må man også hele tiden bevæge, frem og tilbage, for at holde kontakten.

Vi var nu kommet til final descent, Alk nikkede for Gear down og final flaps, alt var sat for vores landing. Så mærkede jeg, at jeg skulle bruge mere højderor (måtte trække styrepinden kraftigt tilbage) end normalt for at følge mit førerfly, og så, i et nu forsvandt Mas's fly over hovedet på mig. Jeg var helt alene i luftrummet, på den ene side vidste jeg, at to fly var i nærheden, men jeg kunne ikke se nogen af dem, og jeg havde heller ikke mit eget fly under

kontrol. Det var en skræmmende situation.

I Canada, hvor jeg havde lært at flyve, gik min instruktør meget op i en øvelse, der hed "Unusual Position", med en hætte over min del af cockpittet, loopede og rullede han Harvarden i et minut, så jeg ikke vidste hvad der var op eller ned, hvorefter han sagde: "Your Control", Jeg skulle så hurtigst muligt på instrumenterne bringe flyet til vandret flyvning med rette hastighed, det kom mig nu til gode i den situation jeg var bragt i.

Jeg var tæt på jorden, vidste jeg, måske vil nogen mene, at man blot skal trække højderoret tilbage for bringe flyet op, men det er forkert for hvis flyet ligger med vinger pegende mod jorden i et sving, vil du miste den opdrift, der måtte være tilbage på vingerne, og man styrter mod jorden.

Jeg fik bragt mit fly vandret ved hjælp af sideror og ailerons (vingeklapper), og trak derpå i højderoret, jeg skimtede noget rødt foran mig og var med eet under skyerne, et hus med rødt tag forsvandt bag mig, min højde var cirka 100 fod, og efter et kig på fuelmeteret konstaterede jeg, at der var måske 15 minutter af fuel tilbage, hvis jeg var heldig. Gear og flaps blev trukket ind for at spare fuel og forbedre flyveegenskaberne

Jeg havde ingen landkending i den lave højde jeg var i, min sigt frem var meget begrænset, og hvis jeg trak det mindste i roret ville jeg gå i skyerne og det ønskede jeg ikke.

Mange tanker flyver gennem hovedet i sådan en situation, hvis jeg blev nede i denne højde og motoren flammede ud, var mine chancer for at redde mig med faldskærm meget små. Godt nok havde F84G Katapultsæde, men man skulle selv frigøre sig fra sædet og bagefter trække manuelt i faldskærmsringen, og så håbe på at faldskærmen foldede sig ud inden man ramte jorden. Men

vi var jo højst fem minutter fra landingen på SKP, da jeg blev sat af, så min realitetssans fortalte mig, at jeg måtte prøve, at finde flyvepladsen visuelt og dermed redde fly og mig selv. F84 jageren var ikke udrustet med meget navigationsudstyr, der var hvad man kaldte et Radiocompas, for at have nytte af det, skulle et radiofyrr på jorden pejles, men et sådant fandtes ikke på SKP.

Normal navigation var visuelt at genkende hvor jeg var i landskabet, men i dette tilfælde var min forward visibility stærkt indskrænket, som allerede nævnt, og jeg skulle også passe på ikke at risikere sammenstød med de andre fly som nu var under indflyvning.

På Radioen kaldte jeg derfor tårnkontrollen for at få en pejling til flyvepladsen og fortalte om min situation, (300 fods højde med begrænset visuel kontakt), mit opkalds elektriske impuls fortalte i tårnet hvilken retning mit fly lå i forhold til SKP og hurtigt fik jeg vendt flyet til den kurs. Tårnkontrollen forsikrede mig yderligere, at jeg ville få en prioritylanding.

Efter ganske få minutter fik jeg øje på landingsbanen, og fik landingstilladelse af tårnet. Landingsgear og -flaps blev sat og banen kom op imod mig som en frelsende engel. Da jeg taxiede tilbage mod Eskadrillen spurgte tårnet mig om jeg vidste, hvor det tredje fly var, det kunne jeg desværre ikke svare på.

På standpladsen kom Mekanikeren som sædvanligt og satte stigen til cockpittet, han stak hovedet ind og spurgte om alt var vel, jeg bekræftede, han kiggede på fuelmåleren som viste tom og spurgte om den mon viste rigtigt, det kunne jeg også bekræfte, hvorefter han ønskede mig til lykke med, at jeg var kommet hjem.

I briefingrummet, hvor alle piloter nu var samlet, var stemningen trykket, en landmand lidt syd for Haderslev

havde ringet til flyvekontrollen, at en flyver var styrtet ned på hans mark, og der var ingen tvivl om at det var Mas fra Eskadrille 729.

En Havarikommision kom til Skydstrup om aftenen med Oberst Bendtsen som leder. Per Alkærsig (ALK) og jeg (JOM) skulle møde sammen med Niels Lund (NIK) vores leder af den fatale mission.

Avisartikler, som er vedhæftet denne rapport konstaterede tørt, at ulykken nok aldrig ville blive opklaret, men efter Per`s og min forklaring, kunne der ikke være tvivl om at Mas ikke holdt sin plads i formationen, hvorefter han kom ud under skybasen uden at kunne rette sin maskine op, og at jeg var heldig, at jeg opfattede situationen korrekt og gik på mine egne instrumenter og derpå landede sikkert på SKP.

Det danske Flyvevåben var ungt i 1950erne, vores chefer havde ikke megen erfaring med at lede et så kompliceret værn efter de fem krigsår, hvor al dansk flyvning var indstillet og vi unge piloter var sikkert alt for dumdristige i for mange situationer. I de knap fire år jeg var i Eskadrille 728, mistede vi 3 piloter. Begravelserne, som vi deltog i berørte mig dybt, og desuden var der andre piloter jeg kendte, der omkom ved flyveulykker i andre dele af flyvevåbnet.

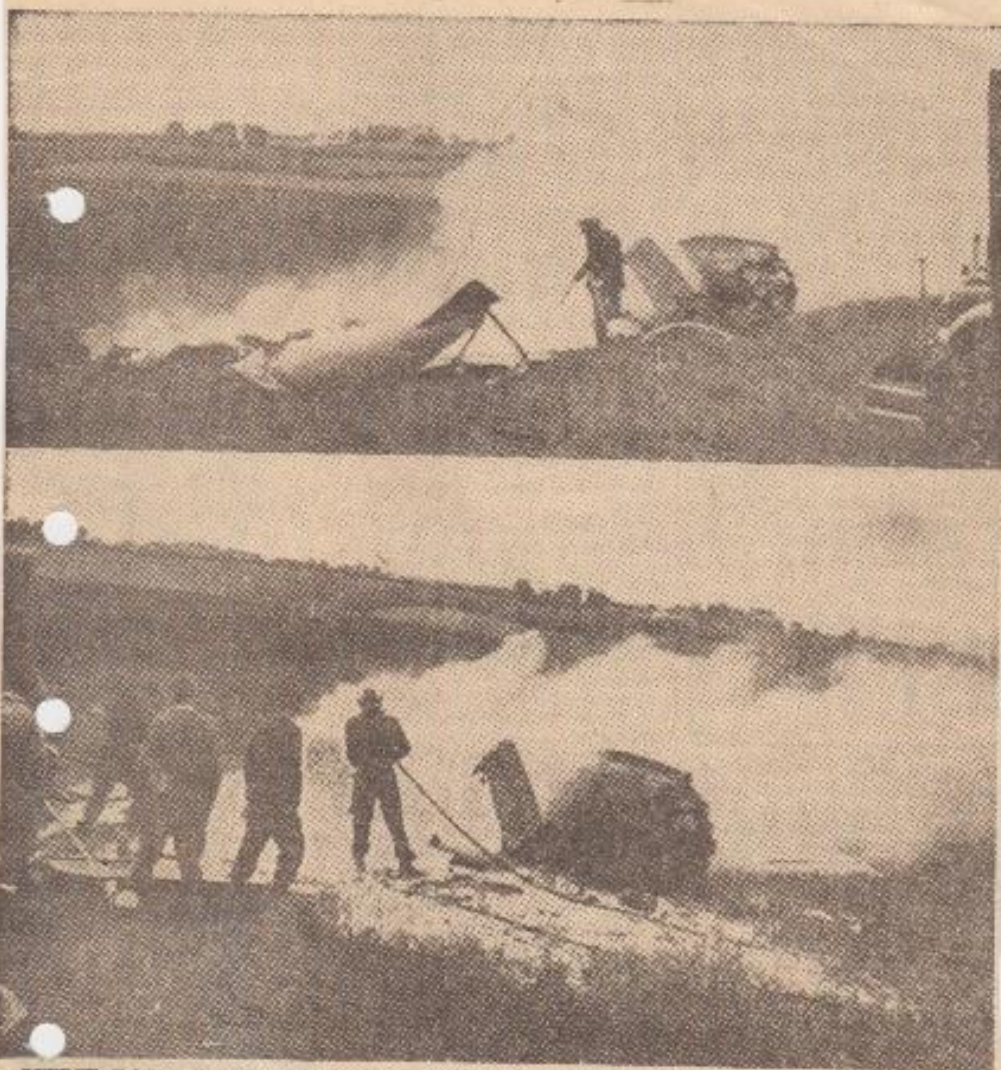
Det var derfor med lettelse og glæde, at den kommercielle flyvning (SAS) fik brug for så mange nye piloter, da min kontrakt med Flyvevåbnet ophørte 1. okt. 1959.

Min nye tilværelse i SAS strakte sig over 32 år og medførte oplevelser over store dele af jorden og med et væld af bekendtskaber af nye skandinaviske kolleger og med flyvning i næsten alle flytyper, som SAS har fløjet med.

Skrevet efter hukommelsen i 2016. Just Jacob Holm. (Jom).

TIRSDAG 29. MAJ 1956

Nedstyrtningen i Mastrup ved Haderslev



ØVERST: Fulck er lige gået i Gang med at slukke Ilden i Maskinen. Stationsleder J. H. Petersen står midt i Flammeene og lader Vandet fra Brandblørens Tank sprøjte paa Maskinen. -- NEDERST: Skrydstrup-Brandmændene er ankommet og har dænet Maskinen over med Skum, saa det nu kun ryger fra den.
(Se Side 2)

Skrydstrup-Jet brød ud af Formation og styrtede ned

Tragisk Afslutning paa Flyveopvisning ved „Forsvarets Dag“ i Holbæk

Paa Næsen i Mark ved Mastrup Syd for Haderslev

En nedstyrtning, der kostede en Skrydstrup-Pilot Livet, blev den sørgelige Afslutning paa den smukke Flyveopvisning, der var et Led i »Forsvarets Dags« i Holbæk. De 16 Torden-Jets var efter Opvisningen paa Vej mod Skrydstrup, og de var noaet over Mastrup, ca. 13 km Sydøst for Flyvestationen og ca. 7 km Sydvest for Haderslev, da en Maskine styrtede til Jorden. Piloten, den 26-aarige Flyverløjtnant Aage Ejner Madsen, Søn af Førstelærer Madsen, Næsby Skole ved Kappel paa Lolland, har, saa vidt det kan skønnes, end ikke faaet Tid til at forsøge at forlade Maskinen, og han blev dræbt paa Stedet.



Den forlykkede 26-aarige Flyverløjtnant Aage Ejner Madsen, Eskadrille 725, Skrydstrup.

Ulykkesmaskinen var Nummer 2 i en Formation paa tre Maskiner, der som de første skulde lande paa Flyvestation Skrydstrup. Intet tydede, før Ulykken skete, paa, at Maskinen var i en Nødsituation eller blot i Indledningen til en Nødsituation. Den fløj ganske normalt, og Løjtnant Madsen meddelede intet om, at noget var unormalt, hverken til sine Kammerater eller til Flyvestation Skrydstrup.

Men pludselig saa Piloten i Formationens tredje Maskine Løjtnant Madsen bryde ud af Formationen til højre, og, saa vidt han kunde se, opad. For at undgå et Sammenstød maatte ogsaa han bryde ud af Formationen, og han valgte at flyve nedad, men beholdt Kontrol over sin Maskine. Umiddelbart efter styrtede Løjtnant Madsens Maskine mod Jorden og gik i Brand.

De to andre Piloter i Formationen rapporterede straks over Radioen Ulykken til Skrydstrup, og de, saa vel som de øvrige 13 Maskiner, landede plømt og sikkert i Skrydstrup.

Nedstyrtningen

Maskinen styrtede ned paa en Kormark, tilhørende Forpagter Madsen, Mastrup, Ca. 600 Meter derfra til Gaardejer Hans Sørensen paa sin Mark. Han hørte Maskinens og saa op, da han hørte en brølende lyd. Straks kunde han høre et sæt Maskinens var over det lave Skydekke, men med et stak en Maskine Næsen paa Næsen og gik direkte mod Jorden. Gaardejeren næbde at reagere ved instinktivt at dukke sig for Maskinen, for han hørte og saa Eksplosionen, da Jelen ramte den tilstødende Mark.

Han satte i Løb hjem for at telefonere til Færø i Haderslev, der paa meget kort Tid kom med meddelelse om Eksplosionen og Branden.

Efter den første store Eksplosion, da Maskinen ramte sin lav Jordvej paa den kornede Mark, indtraf en række mindre Eksplosioner, efter-

kom det, da Følges Brandet kom frem, var Maskinen et Baa, og man satte straks Vind paa fra Brandbilens Tank. Kort efter kom det frivillige Brandvæsen, og der blev lagt Hingler ud til Vand, saa der kunde sættes flere Strømper mod Branden. Men først da Brandbilens fra Flyvestation Skrydstrup 10 Minutter senere naaede frem, fik man med Skum kvælt Edsen helt.

I Flyvevæsenets Anmeldeelse findes Flyverløjtnant Aage Ejner Madsen til Haderslev Anstyggeres Kappel.

Opvisningen

Opvisningen over Holbæk, der var et Led i Propagandan for Forsvaret, forvælsede sig som en Øvelse, og hverken Piloterne eller Maskinens blev udsat for hardere Krav eller Pres end ved de daglige Øvelser.

Flyverløjtnant Madsen, Eskadrille 725, Flyvestation Skrydstrup, var en erfaren Flyver. Han har fløjet 2½ Aar herhjemme og var meget rutineret. Vejret var ikke strålende, men heller ikke daarligt, og Piloterne fløj paa deres Instrumenter.

Intet nu er der ikke konstateret noget, der giver Anledning til at tro, at Maskinen havde en teknisk Fejl. Der skete ingen Eksplosion, og Maskinen gik ikke i Brand, før den ramte Jorden.

Maskinens Vægselde ligger samlet paa et forholdsvis lille Omraade. Halvpartiet ligger over Jorden, mens Cockpiloten borde sig godt en Meter ned i Jorden.

Paa Grund af daarlig Vejrudsigt maatte Havarikommisjonen køre til Skrydstrup i Stedet for at flyve, men Kommisjonen ankom i Gaar og gik straks, under Ledelse af sin Chef, Oberstløjtnant Bentzen, i Gang med Undersøgelserne.

Den internationale Fiskerimesse i Forum sluttede Onsdag Aften efter Besøg paa næsten 20.000 Mennesker. Paa Messen er der skønsmæs-

Jet-Ulykken ved Mastrup ventes aldrig opklaret

Nærliggende at tro, Piloten følte sig for tæt paa Fører-Maskinen, men det bliver ikke bevist

HADERSLEV.

Indenfor velunderrettede Kredse paa Flyvestation Skrydstrup mener man ikke, at Aarsagen til Jet-Ulykken ved Mastrup nogensinde bliver opklaret. Det staar klart, at Flyverløjtnant Aage Ejner Madsen er brudt ud af Formationen, og det er en nærliggende Mulighed, at han har følt sig for tæt paa Førermaskinen, men dette vil aldrig kunne bevistes.

Førermaskinen holder sin Kurs for hele Formationen, og den tredje Maskine holder Kurs efter Førermaskinens anden Maskine, saa ingen af disse to Maskiners Piloter vil med Sikkerhed kunne sige noget om, hvordan den anden Maskine ligger i forhold til Førermaskinen umiddelbart for Ulykken.

Ulykkesmaskinen havde rigeligt ved Brandstøt, saa heller ikke her kan Aarsagen søges. Flyvefastigheden var ret lille, og Maskinen har antagelig været i en ret høj Højde, og der er stadig store fundet i en teknisk Fejl. Flødes en godde Fejl, vil den erefor i hvert Fald først blive berørt ved den meget detaljerede Undersøgelse af Maskinen, som kan ske i løbet af nogle Uger, men man mener ikke paa Flyvestationen, at der kan sæt en sådan Fejl.

Skrydstrup-Jet

er forulykket paa Royal Air Force Flyvestation Brüggen ved den tyske-tyske Grænse. Føreren, Flyverløjtnant af Reserven, Birche Meier Lauritsen, er uskadt.

Maskinen var paa rutinemæssigt Besøg ved Royal Air Force i Vesttyskland og var paa Skydeøvelse mod Jordmaal, da Føreren observerede Rystelser i Motoren. Han returnerede til Flyvestationen med nedsat Motorværelse. Under Indflyvningen til Landing udbryd der Brand i Flyet, men det lykkedes Piloten at lande normalt paa Hjulene. Efter at have stoppet Motoren forlod Løjtnant Lauritsen Maskinen, der brændte fuldstændig op. Aarsagen til Havariet er antagelig en optaget Skade i Kompressoren.

Flyverløjtnant i Birche Meier Lauritsen, der er 26 Aar, har fløjet 3 Aar herhjemme. Han er gift og bor privat i Bevtoft. Han ventede først til Flyvestation Skrydstrup i Løbet af i Dag.

Rygter om en Flyve-Ulykke ved Aalborg

En vor Korrespondent AALBORG, TIRSDAG AFTEN. Stod paa Eftermiddagen i Dag meddelelse to Gaardejere til Politiet i Godsted, at en Flyvemaskine var styrtet i Limfjorden nær Hvalpsund. De havde hørt Motoren sætte ud og derefter set Maskinen styrte ned.

Den nye skibet og store Lif-