Min tid i Flyvevåbnet

Flyvestation Værløses Logo

721's Eskadrillemærke

Fra 1958

til 1962

Consolidatet Aircrafts Catalina PBY 6A foran Hangaren på Narsarssuaq

Skovlunde d. 20 juli 2018

1958

2018

Om mig selv.

Mit navn er Tonny Hemming Andersen. Født d. 16/10 1938. Højby Sjll.
Boet i København fra 1940 til 1962 hvor vi flyttede til Skovlunde.
Soldaternummer 360276.

Indkaldt til Rekrutskolen i Jonstruplejren 3. feb. 1958.
Overført til Mathskolen (da holdet kom fra Karup) maj 1958.
Mathskolen sluttede med praktik hvor jeg arbejdede med C.47 i hangar 7 i ca. 3 mdr.
1. feb. 1959 blev jeg overført til Eskadrille 721 i Hjortøgård.
I 1961 tegnede jeg en tillægskontrakt på 1 år.
Det var kutyme at man efter Math-kontraktens udløb automatisk avancerede til Oversergent ved kontraktforlængelse (efter et 3 ugers kursus).

Jeg var på det første hold hvor man "kun" blev Sergent, men det gjorde ikke så meget fordi lønnen var den samme. Den eneste forskel var at man skulle selv betale for sin kasket (hvis man ville have en).

Fremtidsudsigterne var ikke så gode fordi alle de "gamle" havde gået og ventet på at man indførte Seniorsergentordningen, så da den blev indført var der helt fyldt op mange år frem og Fænrikskolen var ved at blive nedlagt så jeg kunne kun se frem til at blive til jeg var 32 år og med dispensation til jeg var 36 år (og hvad så ?).

Jeg var i mellemtiden blevet gift, så SAR-vagt hver sjette uge og Grønlandsture en gang om året var ikke så tillokkende mere, og jeg havde ikke lyst til at skifte Eskadrille eller overgå til jordpersonellet, så jeg besluttede at stoppe efter de 4 år.

Indkaldelsen

Da jeg var på session blev jeg spurgt hvilket værn jeg ønskede at gøre tjeneste i. Jeg sagde "Marinen" og blev selvfølgelig indkaldt til Flyvevåbnet. Det blev jeg nu senere glad for.

Da jeg fik indkaldelsen, til Jonstrup d. 3. februar 1958, begyndte jeg at overveje om jeg skulle søge ind som Mathelev.

Jeg havde fået at vide at når jeg havde Svendebrev som maskinarbejder ville jeg, højst sandsynligt, blive udtaget til Sergent, hvilket betød en tjenestetid på 2 år, mod de normale 18 måneder.

Hvis jeg søgte ind på Mathskolen ville det betyde en tjenestetid på 3 år men med en betydelig bedre løn plus en uddannelse som Flymekaniker.

Jeg ringede til Rekruteringskontoret, hvor jeg fik at vide "Hvis du skynder dig at søge kan du nå at komme med på holdet i Karup den 1. februar men ellers bliver du bare overført til holdet når det kommer fra Karup til Jonstrup"

Da jeg jo ikke havde noget ønske om at komme til Karup, ventede jeg 14 dage med at søge.

Rekruttiden

Jeg mødte på rekrutskolen d. 3. februar hvor vi blev opdelt i 3 Eskadriller med 4 Delinger i hver.

Hver Eskadrille havde sin egen bygning med en lille eksercerplads foran.

Opdelingen var sket efter højde således at 1. Eskadrille 1. deling var de højeste osv.

Jeg kom i 2. Eskadrille, 3. deling med Oversergent Alstrup som delingsfører, en Sergent og en Korporal som befalingsmænd.

(Efter vores hold var færdig med rekruttiden blev Alstrup fjernet fra rekrutskolen med besked om at han ikke måtte have noget at gøre med rekrutter mere. Jeg kender ikke årsagen, men vi syntes at han var streng).

Den første dag gik med tildeling af stue (værelse), seng og udlevering af udrustning.

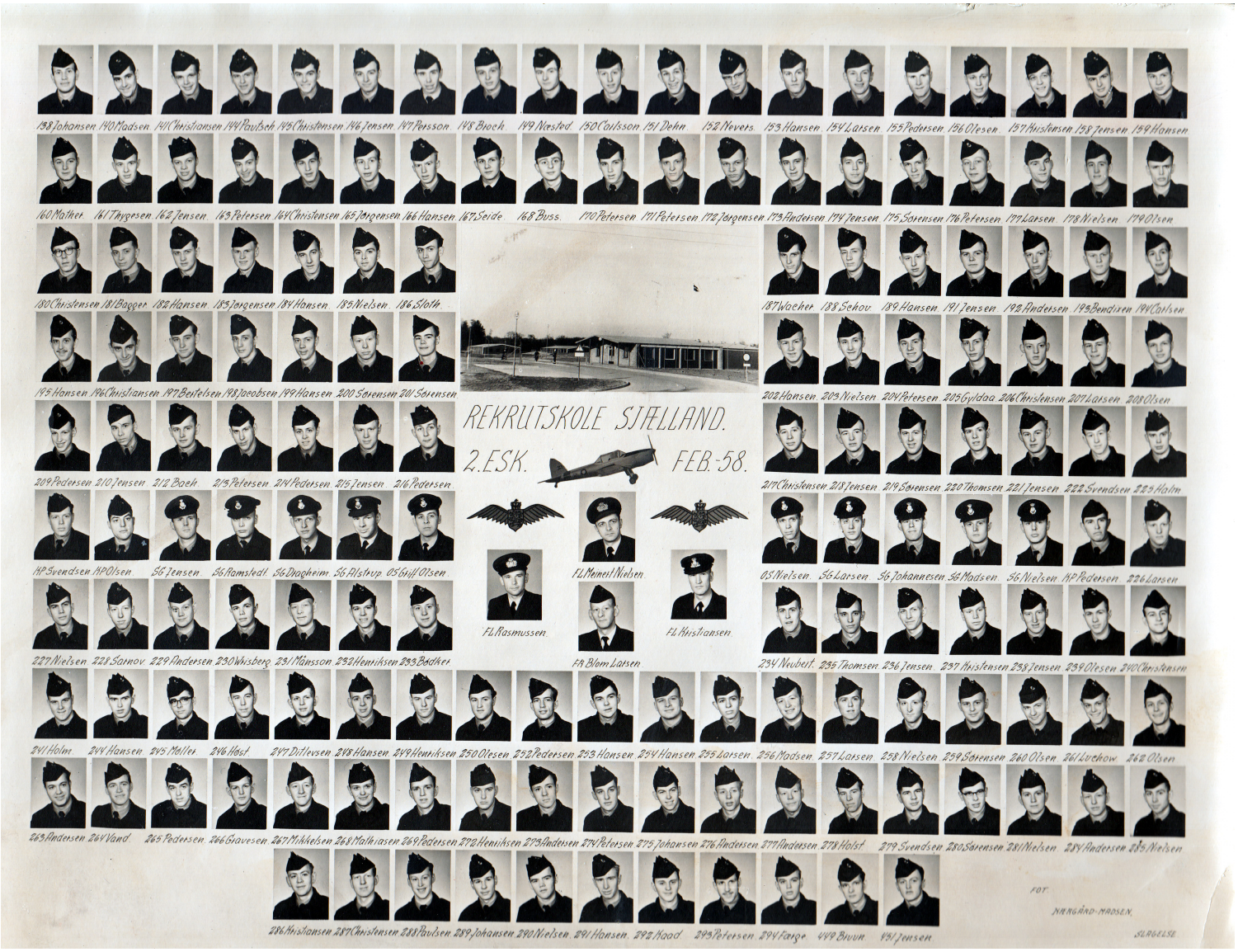
Vi skulle bo på en uopvarmet 12 mandsstue med senge i 2 etager (med tangmadrasser og skråpuder) og mellem dem skabe (60 x 40 cm.) til skjorter, undertøj, toiletgrej og øvrig udrustning. Under skabene var der en bøjlestang med bøjler til uniformerne.

Ude på gangen var der yderligere et lille skab (50 x 40 cm.) til personlige ting.

(Se billedet på næste side).

Vores stue bestod af 360275 – 288 (der var ingen 282 og 283).

Billedernes nr. er uden 360 foran.



Det næste var udlevering af uniformer og øvrig udrustning dvs.
3 uniformer med skråhuer (1 helt ny (udgangs-uniform), 1 der havde været ny på det foregående hold til hverdagsbrug og en gammel) samt et sæt drejlstøj til at tage udenpå den gamle uniform på feltbanen.
3 skjorter, 1 slips og 3 sæt undertøj (netundertrøjer og bukser med halvlange ben), 3 par sokker, 1 par strikkede fingervanter og en Halsedisse.
1 stålhjelm med sløringsnet og fiber innerhjelm (til brug når det ikke lige var øvelse).
1 sammenklappelig feltspade
1 Garand gevær M/50 med renseværktøj og en bajonet
1 pjækkert = en halvlang frakke.
1 regnslag der kunne benyttes som et meget lille enmandstelt / bivuak.
Kogekar og feltflaske
1 sæt bestik med svøb (en klud man pakkede bestikket ind i, når man skulle have det i brystlommen)
2 par støvler (1 par nye og 1 par gamle)
1 bælte med seler til U-taske (U = universal)
1 U-taske til ammunition og gasmaske
1 gasmaske
1 par gamacher
1 paksæk
1 rygsæk
3 filttæpper (1 nyt, et ældre og et tyndslidt) og 2 lagener
1 Hundetegn samt ”Fluer” (flyvevåbnets distinktioner-vinger) til at sy på uniformerne og Kokarder til huerne.

Al udrustning var pakket med mølkugler og stank voldsomt da vi fik det udleveret.

Jeg havde fået overkøjen lige indenfor døren og ham der fik underkøjen blev stueformand fordi han havde stuens laveste nummer.

Det var jo rart at bo i et hjørne men ulempen var at når vi skulle op om morgenen eller ved alarmering, knaldede befalingsmanden døren op mod sengen med et brag (så man næsten fløj ud af sengen) og råbte ”Godmorgen så står vi op – er der nogen der skal til lægen”.

Så havde vi en halv time til at blive vasket, i det fælles vaskerum hvor der var 2 lange vaskekummer med en masse vandhaner, tage tøj på, bringe stuen i orden, rede senge, feje, svabre gulvet og tørre støv af m.m.

Stueformanden skulle så melde stuen klar til inspektion.

Det næste var at lære at rede seng på den rigtige måde dvs. først det tynde tæppe, så de 2 lagener, derefter det næstbedste tæppe sammenlagt ovenpå lagenerne og til sidst det nye tæppe. Siderne skulle så puttes ind under tangmadrassen så det blev så stramt at man ikke kunne få fat i det øverste tæppe med to fingre, og trække det af.

Vi skulle lægge tøj og udrustning i skabene på den rigtige måde dvs. at skjorter, undertøj og udrustning skulle foldes og lægges så det lignede æsker. Vi klippede nogle papstrimler som vi lagde ind i tøjet for at give det den rette facon.

(en af stuekammeraterne fortalte at han var snedker og lovede at han ved første udgang ville lave et sæt kryds-finerstykker til erstatning for pappet. Efter det havde vi ingen problemer med orden).

Aftenen gik så med at folde og sy fluer (små vævede vingesymboler) på uniformerne,

”Gejle” støvlerne dvs. at pudse dem og polere snuderne med vat og vand, så de blev spejlblanke. Det var et meget stort arbejde, især på det nye par, som aldrig havde været ”gejlet” før.

Pibe bælte, seletøj, paksæk, rygsæk, gamacher og U-tasker, dvs. at imprægnere / farve dem med lysegråt kridtvand, og polere messingspænderne med Duraglit (et pudsemiddel man købte i cafeteriet).

På pudsestuen var der kridt, skosværte, børster og pressejern (meget store strygejern).

Det der gav mest bryderi var at lave pressefolder i de nye uniformer der var lavet af meget svært uldent stof.

Vi hældte vand igennem og gned dem med håndsæbe på indersiden, hvor pressefolderne skulle være og pressede dem så med de store pressejern der var på pudsestuen.

Det lykkedes da nogenlunde.

Vi skulle også rengøre vores geværer som var fuldstændigt smurt ind i Feronalfedt (som beskyttelse mod rust når de lå på lager) samt lære at skille og samle dem hurtigt.

De fleste geværer havde gravrust i løbet men vi fik dem dog nogenlunde blanke ved hjælp af Duraglit, en stump nylonstrømpe og knofedt.

Vi fik at vide at vi ikke måtte forlade lejren, de første 3 uger, før vi havde lært at hilse ordentligt (gøre honnør), så min motorcykel (Ariel 500 Fieldmaster Twin med en Bender sidevogn) måtte stå og kede sig så længe. (sidevognen var rigtig god om vinteren, når det var glat og til bagage når vi kørte på ferie med telt eller skulle have mine forældre eller bedsteforældre med.)

Lønnen var 14 kr. om ugen som vi kunne købe eftermiddagskaffe, brød, cigaretter og andre fornødenheder for i cafeteriet.

Der var en jyde der, når han havde fået løn, købte en pakke tobak (Mc. Baren 3,50 kr.) og 1 kop kaffe 0,50 kr. og satte resten i banken. Der kunne man tale om sparsommelighed.

Vi spiste i kostforplejningen hvor vi stillede op i kø med bestikket i svøb i brystlommen.

Efter spisning gik man ud gennem et rum med en lang vask med vandhaner hvor man så vaskede sit bestik og pakkede det ind i svøbet igen.

Ellers gik tiden med rengøring af fællesarealerne, stuen, vinduespudsning, hurtig omklædning, alarmerings-øvelser (tit midt om natten) hvor vi skulle stille fuldt feltmæssig på under 5 min., blev kontrolleret om alles uniformer og udrustning var korrekte, hvis ikke, var der omstilling. Dvs. at der også blev kontrolleret at alt var lagt rigtigt på plads mellem omstillingerne. Der var altid noget der ikke var i orden men efter 2-3 omstillinger kunne vi så sove videre.

Alle Eskadriller skulle også levere folk til at gå patrulje, på skift hver time, rundt langs trådhegnet i hele lejren, hele natten.
Vi gik 2 mand ad gangen uden geværer men vi havde vores spade og den almindelige vittighed var at hvis man antraf nogen skulle man råbe "Stop eller jeg graver"
Da vi jo var ca. 450 mand i alt, blev det jo ikke så tit.

Da de første 3 uger var gået, og vi måtte tage hjem på orlov, viste det sig at der kørte en specialbus (Lundstens busser) fra lejren til hovedbanegården og retur (med enkelte stop undervejs bl. a. Åboulevarden, hvor jeg stod af og på) som passede med vores mødetider.
Vi skulle altid være tilbage i lejren senest kl. 22.
Dengang var det sådan at man ikke måtte klæde sig civilt når man havde orlov dvs. at man skulle bære Uniform altid.

Vi fik udleveret et ugeskema der viste hvad vi skulle beskæftige os med, Civilundervisning, Felttjeneste, vagt m.m. og det vigtigste hvornår vi havde orlov og kunne tage hjem.
Vi havde orlov lørdag og søndag, men skulle være tilbage i lejren senest kl. 22 hver aften, samt weekendorlov hver 14. dag hvis vi ikke havde vagt eller øvelser.
Orloven begyndte lørdag eftermiddag når vi havde stillet klar på stuerne dvs. at vi havde vasket og bonet gulvene, pudset vinduerne, tørret støv af alle vegne og ordnet pudsestuen, vaskerummet, gangen og opholdsstuen.
Befalingsmændene kom så med deres sorte handsker og mærkede ind mellem sengebeslagene, op bagest på skabene og på lamperne for at se om der var støv (det sås jo tydeligt på de sorte handsker).
Hvis der bare var det mindste i vejen (og det var der altid) skulle det ordnes og vi skulle stille om, så der gik altid mindst en times tid før vi kunne tage af sted.
Jeg er overbevist om at det var planlagt at vi skulle stille om et vist antal gange, før vi måtte tage hjem.

Vi tilbragte en del tid på skydebanen, i Ganløse og på Amager, hvortil vi blev kørt på overdækkede lastbiler (Lorryer og Bedford). og på feltbanen, fuldt feltmæssig, dvs. med drejlstøjet udenpå uniformen og alt udstyr, det kunne nu godt blive varmt når vi også havde lange underbukser (private) på.
Til gengæld fandt befalingsmændene på at hvis én havde glemt sine vanter, skulle alle tage vanterne af, så vi frøs gudsjammerligt om hænderne, for der var altid én der havde glemt vanterne.
Der var én der faldt om med mavekrampe fordi han havde spist en masse sne. Han blev kørt på hospitalet, hvor han senere døde.

Når vi var på feltbanen skulle hver gruppe / stue også medbringe et let 12,7 mm. maskingevær med 2 tilhørende Vekselpiber og patronbælter. Dette ekstraudstyr skiftedes vi så til at bære.

Det var i øvrigt befalingsmændenes store problem at vi ikke kunne blive beskidte, fordi jorden var frossen.
Vi marcherede til Jonstrupvang hvor vi lavede enkeltmandsbivuakker med vores regnslag og gravede / hakkede nogle enkeltmands skyttehuller som vi så skulle ligge i, det var hårdt arbejde fordi jorden var frossen og vi havde kun vores små feltspader.
Vi blev stadigvæk ikke beskidte fordi vi kun kunne komme lidt ned i det frosne lag.
Vinteren og frosten varede længe det år.

Vi havde en masse eksercits på den lille plads foran vores bygning hvor vi også skulle lære at kommandere med hinanden (det har nu aldrig været min stærke side).
Vi var også på korte marchture, på Værløse flyveplads, Jonstrupvang og i omegnen af lejren, på 5 – 10 km.
Hver formiddag havde vi teori hvor vi lærte om krigsførelse bl.a. kemisk krigsførelse og atomkrig.(ABC tjeneste). Vi havde også bl.a. regning og dansk.
Vi fik at vide at de uldne uniformer beskyttede godt mod den første store varmebølge der kom umiddelbart efter en atomeksplosion og hvordan man skulle vaccinere sig selv med Atropin ved nervegasangreb.
Atropinsprøjterne ville blive udleveret i tilfælde af krig og skulle bæres i en lomme, foran på uniformsbukserne.
Den var normalt syet til.

Vi havde også øvelser med gasmasker. Vi skulle tage gasmasken på uden filtratoren og gik så ind i et lille hus fyldt med tåregas hvor vi så skulle skrue filtratoren på og vente et lille stykke tid.
Derefter skulle vi tage gasmasken af og vente 1 minut før vi kunne gå ud og gnide øjnene. Så var det også nødvendigt, men det fortog sig hurtigt.

Alle Eskadriller deltog også i en turnusordning hvor vi på skift (3-4 mand) skulle hjælpe til i kostforplejningen med forefaldende arbejde, opvask, kartoffelskrælning (på maskine), skæring af hele rugbrød (ca.60 cm.) på en maskine der kunne tage 2 brød ad gangen.
Det var en dejlig afbrydelse i militærtjenesten.
Jeg var så heldig at have tjeneste i kostforplejningen, da vi skulle ud på den sidste store marchtur, så jeg kunne ikke være med.
Da de sidste fra vores deling blev samlet op af lastbilerne havde de marcheret 40 km. og trængte voldsomt til pleje af deres store vabler.
Det viste sig at når man var kommet til Jonstrup var det fordi at man havde smådefekter og så måtte man ikke marchere mere end 25 km. (jeg var f.eks. lidt forfodsplatfodet. Det har nu aldrig generet mig).

Jeg mødte jo på rekrutskolen d. 3. februar. Den varede 3 måneder og da Mathholdet endnu ikke var kommet fra Gedhuslejren i Karup, blev jeg overført til Sergentskolen, som Brandmand.

Det var vældig interessant fordi vi startede med at lære om de store Chrasch-tendere som er de store røde Brandbiler, med en vandkanon på taget af førerhuset, der holder vagt ved startbanerne.
Disse store biler kan køre 150 km/t. fuldt lastet med vand og skum og når de kommer til det forulykkede fly kan de køre igennem evt. brændende brændstof, fordi der sidder skumdyser nede foran hjulene.

Lige før jeg sluttede i flyvevåbnet lavede man forsøg med et stort køretøj der var udstyret med en Dieselmotor der lavede strøm til de store el-motorer der drev de 4 180 cm. store hjul til en topfart op til 110 km/t. maskinen var delt på midten med en tandkrans på den ene halvdel og en el-motor med et tandhjul på den anden. Den drejede så ved at maskinen ligesom "knækkede på midten" til den ene eller anden side.
Maskinen var så udstyret med en kran i den ene ende og en stor skovl i den anden, så hvis man ikke kunne løfte en evt. havarist væk fra startbanen, kunne man skubbe den ud i græsset så evt. andre ventende jagere kunne lande.

Mathskolen

Efter 10 dage der kom Matheleverne endelig til Jonstrup og jeg blev så overført til Mathskolen.
De 10 dage var lige nok til at jeg kunne nå at sy vinkler på alle mine uniformer (og pille dem af igen).
Matheleverne fortalte at det havde været en hård oplevelse at være i Karup, blandt andet fordi befalingsmændene ikke kunne lide Mathelever.
Måske fordi mange radio-radar elever, der startede som 16 årige, opførte sig mindre hensigtsmæssigt.

Mathskolen varede 6 måneder med undervisning i Dansk, Engelsk, Matematik, Aerodynamik, Hydraulik m.m. alt sammen blandet med lidt militær træning.
Undervisningen foregik i Hangar 4 hvor vi også havde praktik. Der stod bl.a. en Chipmunk, en Harvard, og en F 84 jet som vi kunne skille og samle samt en gammel Meteor natjager og en Hawker Hunter

Før vi startede på skolen skulle vi igennem en optagelsesprøve for at se om vi egnede os, selvom vi havde svendebrev.
Der var dansk og regneprøver. Jeg husker specielt regne og matematikprøven fordi der var afsat 3 timer til prøven og da der var gået 20 – 22 min. havde jeg løst opgaverne og kontrolleret dem, (og set efter at der ikke stod noget på bagsiden) sad jeg og kiggede lidt før jeg bestemte mig for at forlade lokalet og straks efter kom der flere ud derfra.
Prøverne var ikke særligt svære men der var nogle der havde kvaler med at nå det.
Der var også praktiske prøver, f. eks. fik vi udleveret en 1 cm. tyk rund jernklods på 30 mm. i omkreds hvor vi så skulle mærke op og file en sekskant, som en møtrik.
Jeg blev meget forbavset ved at opdage at der var flere der ikke var i stand til at konstruere / tegne en sekskant på klodsen så de havde noget at file efter for slet ikke at tale om deres manglende talent for at file.
Jeg kan stadig ikke forstå at de mennesker nogensinde havde fået svendebrev.

Mathskolen var et meget friere liv end vi havde været vant til på rekrutskolen. Den militære træning blev holdt på et minimum, som regel en ugentlig eftermiddag, og med week-endorlov næsten hver uge, undtaget når vi havde vagt eller øvelser, men det var nu sjældent.

Som man kan se foregik øvelserne ret afslappet. Da vi skulle ned i åen og under broen nægtede vi at gøre det før befalingsmændene havde vist os det og det gjorde de så.

Næsten hele vores stue,

Her er jeg fuldt feltmæssig

I forgrunden: Finn Petterson

Det var ikke alle der var lige energiske ved teoriundervisningen i Hangar 4.

Lørdagsrengøring fik en helt ny betydning

Praktikken gik bl.a. ud på at vi skulle skære et hul i en gammel aluminiums-flyvinge og så lave en lap der passede og nitte den på med popnitter så den blev helt glat (med så lidt luftmodstand som muligt).

Vi lærte at skrue halen af en F-84 (den var kun samlet på midten med 4 bolte), afmontere hydraulikslangerne, tage motoren ud, samle den igen og trække den ud af hangaren og skiftes til at afprøve den.

Vi stillede den op udenfor hangaren med håndbremsen trukket, med bremseklodser foran hjulene og arbejdsstande på begge sider så kammeraterne kunne se om man gjorde det rigtigt

Det var en underlig følelse at starte den.
Først kunne man ingenting høre, kun se på procentmåleren (på F-84 måler man ikke omdrejningerne men hvor mange procent motoren yder), men efterhånden begyndte man at kunne høre den.
Meningen var så at man skulle køre motoren op på 80 %. Det var lidt uhyggeligt at da jeg nåede de 80 % havde maskinen rykket sig ½ meter i forhold til arbejdsstandene hvor kammeraterne stod (hjulene blev presset op mod bremseklodserne og understellet gav sig så jeg blev nervøs for om maskinen ville hoppe over bremse-klodserne) men der skete naturligvis ingenting. Jeg stoppede så og så var det den næstes tur.

Den forreste del af vingerne på mange af de gamle flyvemaskiner f.eks. Harward, C47 (DC3) og Catalina er lavet af aluminium mens den bageste halvdel, balanceklapper, højde og sideror er beklædt med lærred der er dopet, dvs. malet med en cellulosemaling der får lærredet til at trække sig sammen så det bliver som et trom-meskind, så det skulle vi naturligvis også lære at reparere (sy lappe og dope).
Jeg er nok en af de få der har fået brug for det, fordi en af besætningen trådte igennem lærredet på vingen lige før vi skulle af sted på SAR-vagt, så jeg fik travlt med takkesaks, nål, tråd lærred og dope.
Vi kom af sted 1 times tid senere.

Harwarderne blev brugt til at vi kunne øve os i at skifte wirer til rorene (sideror, højderor og balanceklapper) og måle om de nu havde den rigtige Tension (om de var stramme nok)

Vi skulle også lære at Bertle (lave kraver og tætningsringe) på hydraulikrør, bukke og lodde små æsker med låg, slaglodde og skærebrænde.

Vi blev også undervist i hydraulik og skulle så selv designe (tegne) et hydrauliksystem med pumper, cylindre, ventiler og landingsstel.

Vi havde selvfølgelig også motorlære om jet og stjernemotorer hvor noget af det mest interessante og indviklede var brændstofsystemer og flykarburatorer fordi en flyver kan stige højt, så trykket bliver meget lavere og kan vende bunden i vejret som f.eks. i et loop og ikke som en bil der altid har hjulene nedad.

Skolen blev afsluttet med en eksamen.
Eksamensresultatet var afgørende for valg af tjenestested (bedste resultat valgte først o.s.v.) og derefter 3 mdr. med praktik.
Da jeg blev nr. 3 på holdet kunne jeg vælge frit. Jeg valgte Værløse og kom på Hydraulikværkstedet i Hangar 7 hvor jeg arbejdede med C 47 (den militære udgave af DC 3) og Catalina der fik lavet 50 og 100 timers eftersyn de'r.
Hovedeftersynet (400 timer) blev foretaget i "Civilhangaren" (Hangar 6 så vidt jeg husker).

Min første flyvetur var en prøveflyvning med en DC 3. Jeg blev lidt bekymret da jeg så at den ene motor stop-pede. Den gik dog i gang igen og så stoppede den anden og gik i gang igen. Jeg vidste ikke at det var en del af afprøvningen.

Efter endt praktik blev jeg overført til Eskadrille 721 der havde til huse i Hjortøgård.

<u>En lille gyser</u>
Det var en voldsom oplevelse, da jeg en aften kørte hjem og skulle have en soldaterkammerat, Finn Petterson med på Motorcyklen. Han ville ikke i sidevognen så han sad bagpå. Et stykke nede af Jonstrupvej tabte han sin hue.
Jeg ville vende men så at der langt ude kom en anden MC. Han må have kørt stærkt fordi idet jeg trak ind til siden fløj den anden MC med fører op over sidevognen med dens bøjle og landede foran på vejen.
Der skete kun materiel skade. Men hvis Finn havde siddet i sidevognen havde han fået revet hovedet af! Men på den anden side havde han nok ikke tabt huen.
Efter at have talt med politiet som gav mig en bøde, kørte vi stille hjem.

Lidt løst og fast om forholdene.

Efter Rekruttid, Mathskole og praktiktid (i alt 1 år) ændrede forholdene sig til at være et almindeligt 8 til 17 arbejde på hverdage og 8 – 13 om lørdagen, med 1 times frokost (på grund af de lange afstande til kostforplejningen, som man kunne køre til med basebussen).

Vi kunne så tage hjem efter arbejde og skifte til vort eget tøj og så møde igen næste morgen.

Vi kunne også tilmelde os en ordning hvor vi fik bragt en madpakke og en hvidtøl til tjenestestedet.

Det gjorde praktisk taget alle og jeg tror ikke at jeg siden da har set så velholdte biler med så rene motorer, vi havde jo 1 times frokost og alt det udstyr man kunne ønske sig.

På flyvepladsen havde vi næsten altid kedeldragt eller flyverdragt udenpå vores uniformer og hvis man mødte en overordnet der stoppede én på grund af manglende "militær anstand", rystede de blot på hovedet og gik videre når de havde hørt hvor vi hørte til.

Når vi havde vagt eller øvelser spiste vi i kostforplejningen og overnattede i de gamle røde barakker som Tyskerne havde bygget i Nordlejren og drak aftenkaffe, og spiste kvarte franskbrød med tandsmør, i cafeteriet.

Jeg drikker, som bekendt ikke, men det var meget almindeligt at nogle af kammeraterne (som boede der fast) fik lidt rigeligt. En af dem havde glemt at slukke lyset en aften, da han gik i seng. Han gad ikke stå op igen, så han tog et fejeblad, som han kunne nå, og kastede det mod kontakten.

Kontakten flækkede og lyset gik ud i en stor del af de nærliggende bygninger.

Jeg ved ikke hvad der skete derefter.

Jeg havde en lidt sjov oplevelse, engang i det sidste år jeg var ansat og var blevet sergent.

Vi havde øvelse 1 eller 2 gange om året og under en af disse, hvor flyvestationen var i højeste alarmbered-skab og mørkelagt, sad jeg om aftenen i sergentmessen, da der pludselig var telefon til mig fra Søndre vagt og jeg fik at vide at Inger stod dernede.

Jeg kørte derned. Inger var i mellemtiden blevet lukket ind og stod indenfor vagten.

Hun havde siddet og kedet sig og syntes at hun ville tage ud for at se hvad jeg lavede.

Vi kørte så op i Sergentmessen hvor vi tilbragte resten af aftenen og ved sengetid kørte jeg så hende ned til vagten igen.

Så meget for højeste beredskab! Der var vist et vagthold der ikke havde læst ordentligt på lektien.

Men vi var da glade. Det havde været surt for Inger at tage helt derud og så ikke blive lukket ind.

Tjenestetiden.

Jeg gjorde tjeneste som besætningsmedlem (mekaniker) på Catalina i Eskadrille 721 fra feb. 1959 og sluttede i Eskadrille 722 feb. 1962.

Eskadrille 721 havde til huse i Hjortøgård som var et tidligere Husmandssted, med 2 længer, der var indrettet med samlingsstue og kontorer. (Det er senere brændt ned og fjernet).

Der mødte vi så om morgenen og fik dagens program før vi gik til DC 3erne og Catalinaerne der stod på "Kødbenene"(små betonparkeringspladser i forbindelse med rullebanerne).

En dag var der nogle menige der var blevet sure på en Fændrik, der kørte i en Fiat 500 (som dengang var en meget lille bil), så de gik ud på Parkeringspladsen og løftede og drejede den så den kom til at stå på tværs mellem 2 biler der var ejet af nogle Officerer der var en flyvning til Tripolis (på det tidspunkt havde DC 3erne mange transportflyvninger dertil).

Jeg ved ikke hvordan han fik dem til løfte den tilbage igen.

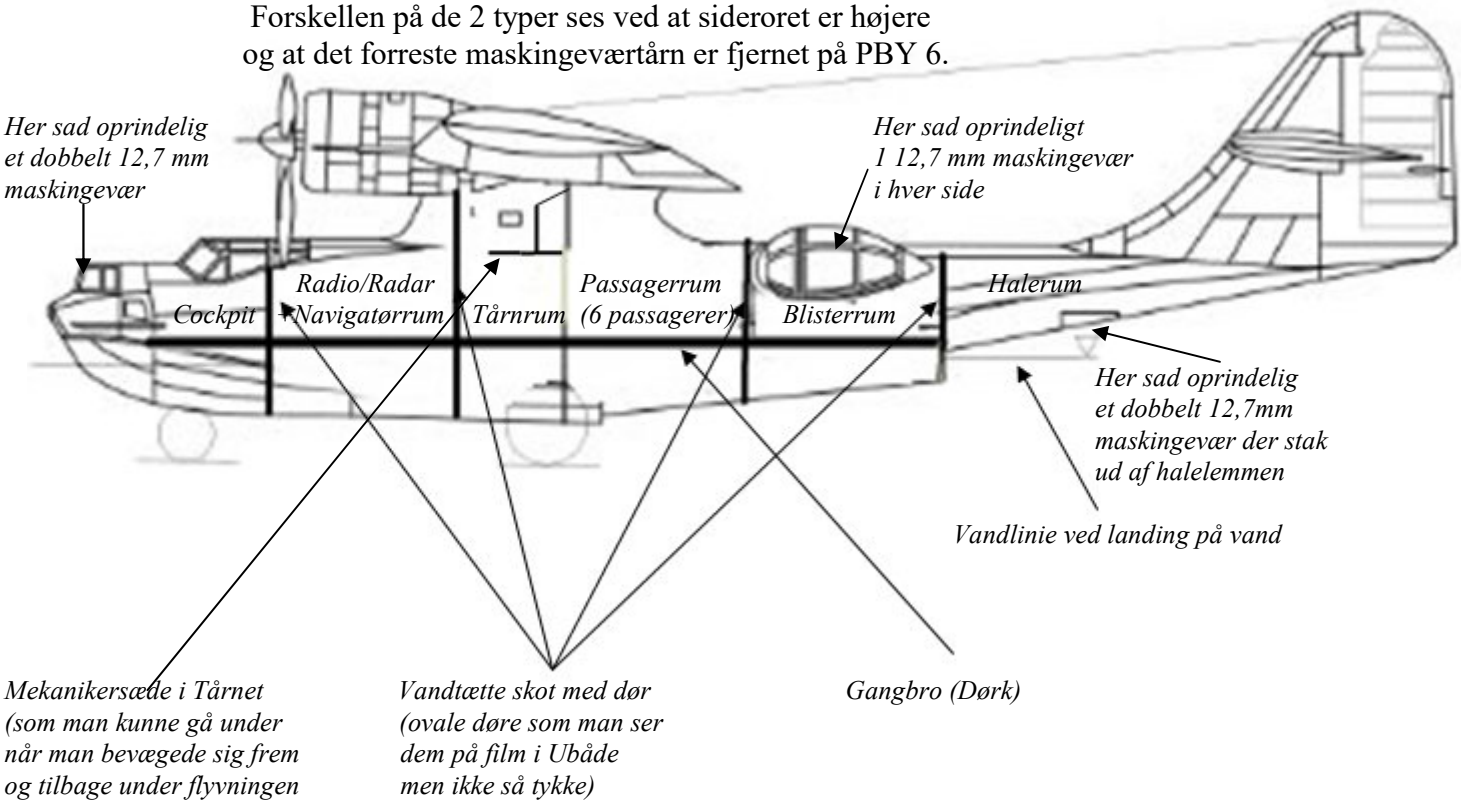
Arbejdet bestod i daglig vedligeholdelse af den Catalina man var påmønstret, d.v.s. rengøring ud og indvendig, eftersyn af hydraulik og bremsesystem og lignende, samt deltage på flyvninger (det gav flyvetillæg)

Det var lidt morsomt, ca. 2 år efter jeg var sluttet, fik jeg pludseligt efterregulering af flyvetillæg med tilbagevirkende kraft. Det svarede nærmest til en månedsløn.

Indretning af Catalina PBY 5 og 6

Billedet her er en PBY 5

Forskellen på de 2 typer ses ved at sideroret er højere
og at det forreste maskingeværtårn er fjernet på PBY 6.



Catalinaen er udviklet som Ubådsjager og havde stor succes i anden verdenskrig da den både kunne udstyres med Torpedoer og Dybvandsbomber ophængt under vingerne.

I rollen som patruljefly kom Catalinaerne til at deltage i nogle af krigens mest bemærkelsesværdige søslag. Flyets udholdenhed, højtsiddende vinge og de store observations'bobler / blister' på bagkroppen gjorde Catalina PBY fremragende til Ubådsjagt, patruljering og observation.

Så vidt jeg ved findes der ingen flyvende Catalinaer mere men de kan ses på 3 museer i Europa,
1 PBY 5 på museet i Sola i Norge
1 PBY 6 på Danmarks flymuseum.
1 PBY 6 på museet i Cosford i England, i dansk bemaling.

Catalinaen er et Amfibieplan dvs. den kan lande både på land og vand. Når den landede på vand, landede den på skroget/kroppen og pontonerne for enden af vingerne holdt blot balancen.

Billedet viser maskinen med pontonerne oppe, for enden af vingerne.

Catalinaen er bygget med 5 rum delt med vandtætte skot (vægge) for det tilfælde at skroget skulle få en utæthed ved landingen, hvis man landede lidt hårdt i en bølge, en dønning eller måske ramte noget der lå i vandet

Maskinen kunne stadig flyde selvom 2 rum blev fyldt med vand. Passagerrum og Tårnrum blev dog regnet som 2 rum

Passagerrummet, der meget sjældent blev brugt, (max. 6 passagerer, der kunne sidde 3 i hver side med ansigtet mod hinanden), var det eneste rum der kunne opvarmes. Det foregik med en benzin-heater der sad under loftet.

Under mekanikersædet i tårnrummet var der 2 kogeplader, i venstre side, hvor man kunne lave kaffe og varme evt. dåsemad, på længere ture (der var ingen dåseåbner og man glemte altid at tage én med, så det var en kamp med hammer og skruetrækker).

I højre side var CPU'en (Central Power Unit) monteret, det var et lille El-værk der kunne leverede strøm til startmotorerne ved start fra vand og kunne bruges som lænsepumpe hvis man havde fået en utæthed.

CPU'en i PBY 5 var drevet af en 2 cyl. totaktsmotor og i PBY 6 af en 4 cyl. Boxermotor. Fælles for dem var at de støjede forfærdeligt. Men de blev jo kun brugt til start af motorerne (der så selv leverede strøm).

Catalinaen havde dog også 24 V akkumulatorer der kunne bruges ved start af motorerne, men man brugte dem ikke så gerne da det jo var en stor belastning for akkumulatorerne.

Før flyvningerne skulle man tørne motorerne, dvs. dreje motoren rundt 3 gange for at fjerne evt. olie der havde kunnet samle sig i de cylindre der vendte nedad (det var jo 14 cyl. stjernemotorer).
Det foregik ved at én mand lå ovenpå motoren og trådte på propellen så den anden mand der stod på skroget kunne dreje propellen videre så ham ovenpå kunne nå det næste propelblad. I alt 9 propelblade.
Man skulle også hente en startvogn, dvs. en lille trailer fyldt med Akkumulatorer, til start af motorerne, så man ikke belastede flyets egne akkumulatorer

Catalinaen fløj med en 7 mands besætning. 2 piloter, 1 Navigatør, 1 Radarmand, 1 Radiomand og 2 mekanikere.

Det var nødvendigt med 2 mekanikere fordi den ene skulle opholde sig i tårnet (det lille rum mellem vinge og skrog) og passe motorinstrumenter, brændstofhaner, regulere motortemperatur ved hjælp af Cowl-flaps (en række små klapper rundt om motoren der kan åbnes og lukkes så man kan regulere luftkølingen af motoren og dermed holde den rigtige motortemperatur) og betjene understel og pontonerne (der skulle holde balancen ved landing på vand, når maskinen flød på skroget (fuselagen)).
Både understel og pontoner var hydraulikdrevne men kunne også betjenes manuelt fra Tårnet med et håndsving.
Den anden mekaniker skulle bjerge lejderen (en lille stige som gav adgang til maskinen gennem Blisteret bagest på skroget), tjekke om understellet var låst, før landing, kaste anker ved landing på vand, passe CPU'en (den lille 4 cyl. Motor der kunne levere strøm, for ikke at belaste batterierne, ved start på vand, den fungerede også som lænsepumpe hvis maskinen havde fået en lille læk ved landingen).
Lave kaffe og varme mad (dåsemad) på de 2 små kogeplade i rummet under tårnet, ved længere flyvninger plus alt forekommende arbejde, deriblandt udkig fra Blisterne ved eftersøgninger.

Ved skoleflyvninger, og dem var der flest af, var besætningen dog kun på 4 mand.
Skoleflyvninger var for at omskole jetpiloter, der havde haft uheld og derfor ikke kunne flyve jagere mere, til de noget langsommere propelmaskiner.

Skoleflyvningerne indebar også landinger på vand og jeg husker især 3 episoder.

En sommerdag landede vi ved Ringøen i Roskilde fjord, kastede anker og lod maskinen flyde baglæns ind til øen så den stod på understellet på sandbunden. Efter vi havde spist vores frokost og skulle af sted igen opdagede vi at vi desværre var kommet til at køre over ankertovet.
Jeg smed tøjet og dykkede ned og arrangerede ankertovet, og holdt på det, således at vi kom fri af det når maskinen taxiede ud fra øen. Det gik også fint, men når maskinens motorer går i tomgang sejler maskinen relativt hurtigt og jeg, der aldrig har været nogen hurtigsvømmer, kæmpede for at indhente maskinen.
Jeg nåede den og kammeraterne, der stod i blisteret, hev fat i mig og trak mig op over kanten så jeg blev helt hudløs på brystet, men jeg kom da med hjem.

En anden gang fløj vi ganske lavt gennem ådalen ved Tystrup-Bavelse sø, (så der var nogle lystfiskere der blev ret forskrækkede. Det var nu ikke særlig pænt gjort) for at lande på søen. Vi sejlede i land i vores gummibåd og nogle tilskuere, der havde samlet sig på bredden, fik overtalt skipperen (Førstepiloten) til at give dem en rundvisning i maskinen.
Blandt dem var der en lokaljournalist der senere skrev en ret kritisk artikel om vores besøg, så vi fik forbud mod at lande der oftere.

Den tredje var engang vi landede ved Falsters vestside og sejlede forlæns ind til stranden til maskinen stod på hjulene og fortøjede så med et tov ind til stranden.
Da vi skulle af sted igen viste det sig at hjulene havde kilet sig fast i stenene, og da der ikke er et bakgear, fik skipperen fat i en fisker han kendte. Han kom i sin lille kutter og efter flere forsøg fik han trukket os fri.
Når vi havde været landet i saltvand fløj vi gerne til Esrom sø og landede et par gange for at få skyllet saltet af og spare dermed noget rengøring når vi kom hjem.
Det var nu kun når kongefamilien ikke var på Fredensborg.

Jeg synes nu at det ville have havde været en oplevelse for dem. De gik sikkert og kedede sig.

Jeg havde SAR (Search and Resque) vagt ca. hver sjette uge, om sommeren i Karup og om vinteren i Aalborg hvor der var hangarplads. Vi skulle være i luften på under 15 min. om dagen og 1 time om natten.
Jeg var på Grønland 2 gange, begge gange december til medio februar.
Jeg havde selv valgt årstiden ud fra den betragtning, at så var det jo alligevel vinter og dårligt vejr i Danmark og da vi jo endnu ikke havde fået børn kunne jeg ligeså godt vælge den.

Da man havde fået 3 stk. C54 til Eskadrille 721 besluttede man at gøre 721 til en ren tranport-Eskadrille d.v.s. at de 10 Catalinaer*, sidst i 1961, blev overført til Eskadrille 722 til afløsning af Pembroke-flyene der var blevet udfaset.

**10 Catalinaer d.v.s. 2 stk. PBY5 L-853 og L-857 (udelukkende til skoleflyvning)*
(Wikipedia siger godt nok at L-857 kun gjorde tjeneste til 1956 men jeg har nu haft temmelig mange flyvetimer, med den, fra 1959 til 1961 ifølge min log-bog).
og 8 stk. PBY6, L-861til L-868, til SAR (Search and Resque) og Grønlandsflyvninger

Catalinaerne skulle, udover at flyve is-recognosering, levere post til udsteder og radiostationerne og foretage redningsaktioner på Grønland.
Bistå Helikopterne Sikorsky S-55 ved søredningstjenester og eftersøgninger d.v.s. at Catalinaen på grund af sin store aktionsradius skulle finde de nødstedte eller tilskadekomne og ved hjælp af Decca-systemet** angive den nøjagtige position så besætningen på S-55 eren, der stod stand-by på stranden kunne vurdere om de kunne nå ud til de nødstedte, flyve tilbage til stranden og tanke igen, før de fløj videre til hospitalet.
(onde tunger hævdede at S-55erens lille aktionsradius skyldtes at man havde brugt Harward-motorer, som man havde en hel del af, i stedet for de originale motorer.)
Da vi deltog med Cat. i et åbent-hus arrangement i Skrydstrup, en varm sommerdag, var et højdepunkt at S-55eren skulle "redde" en mand i en gummibåd der lå på et "kødben"(en rund cementparkerings-plads, i forbindelse med rullebanen, til 1 flyvemaskine).
På grund af varmen, og den dermed dårlige opdrift, fløj man med næsten tomme tanke.
Manden blev reddet men da man skulle flyve væk landede man i stedet og bad tilskuerne lave en åbning som man kunne flyve igennem (man turde ikke flyve over tilskuerne med den ekstra last).
Jeg følte mig lidt flov på flyvevåbnets vegne.

***Decca-systemet (en forløber for GPS) var et system hvor radiofyr, spredt ud over landet udsendte hvert sit signal og hvor 3 signaler krydsede hinanden var ens position.*
(nøjagtige oplysninger: Se Wikipedia)

<u>Første Grønlandstur Dec. 1959 til Feb.1960</u>

Vi skulle have Catalina L-862 med derop og startede d. 2. dec. 1959. (Jeg blev gift d. 14. nov.)
Første stop var Sola militære flyveplads ved Stavanger i Norge.
Næste dag fortsatte vi til Prestvik i Skotland hvor vi blev indkvarteret i en kro (som taget ud af en Miss Marple film) med gaskaminer som man skulle putte penge i, for at få varme.
Vi var 4 der gik til en Dance-hall for at se sådan én. Det var et kæmpestort tomt dansegulv hvor der sad et orkester i den ene ende og med buer i begge sider hvor folk stod, før de gik ind og dansede. Jeg var vældig imponeret over dem der startede ud som første par på gulvet.
Der kunne kun købes sodavand og kage, så der gik en folkevandring til kiosken ved siden af, for at købe øl og spiritus, selv om det ikke var tilladt.
Vi boede 2 og 2 sammen og da vi kom tilbage fra dansehallen fulgtes vi alle op, ad snørklede gange og trapper til de andre to's værelse og mens vi snakkede tog de deres tøj af og hoppede i seng.
Jeg har aldrig set nogen komme så hurtigt ud af en seng, fordi den ene havde sat sine fødder på en Metalvarmedunk med kogende vand, i sengen, som vi jo ikke vidste var de'r.
Så var vi andre advaret!
Dagen efter fløj vi til Keflavik/Reykjavik hvor vi boede på hotel Borg, (byens fineste, dengang). Dengang var "Personality" det helt store hit og den spillede hotellets orkester uafladeligt (meget højt).
Efter at have ventet 3 dage på at vejret tillod det, fløj vi til Narsarssuaq efter at have besøgt Amerikanerne i Keflavik et par gange.

Narsarssuaq.

Fra luften lignede det en helt almindelig base og da vi kørte op ad landingsbanen kom vi til en meget stor træhangar, mindst dobbelt så stor som Hangar 7 i Værløse, med et meget stort skilt hvor der stod:

"WELCOME TO BW 1
SUNNY SOUTHERN GREENLAND
NARSARSSUAQ AIR BASE ELEV 113"

Et andet skilt kaldte basen "THE MIAMI OF THE NORTH".

Amerikanerne kaldte vestsiden af Grønland for "Banankysten" på grund af det milde klima.

Når jeg skriver at Hangaren var stor er det fordi der kunne stå mindst 7 Catalinaer derinde, uden besvær, til sammenligning kunne der kun stå 3 Catalinaer i Hangar 7 i Værløse hvis man stillede dem rigtigt.

Lidt historie som jeg har forstået den.

Amerikanerne etablerede basen fordi det var ved at gå galt i Korea.

Man byggede den med et hospital i træ, med 4.000 senge (en hel by) så man kunne trække sig tilbage den vej.

Da Koreakrigen sluttede, havde Amerika ikke brug for basen længere,

man havde jo Søndre Strømfjord, så man tilbød Danmark at overtage den fuldt funktionsdygtige base.

Danmark mente ikke at have råd til at opretholde basen, så Amerikanerne flyttede alt hvad de kunne bruge hjem til USA, og holdt bl.a. brandøvelse på nogle små, udrangerede, fly m.m.

Men der var stadig meget tilbage.

Danmark solgte så rettighederne til resterne til Norge som hentede hvad de syntes at de kunne bruge. De hentede bl.a. en træhangar der var mindst lige så stor som den der var tilbage.

Der var rygter om at Nordmændene så solgte rettighederne videre til Italienerne som så også hentede en del.

Hospitalet (det blev senere revet ned, der er jo stor mangel på træ i Grønland)

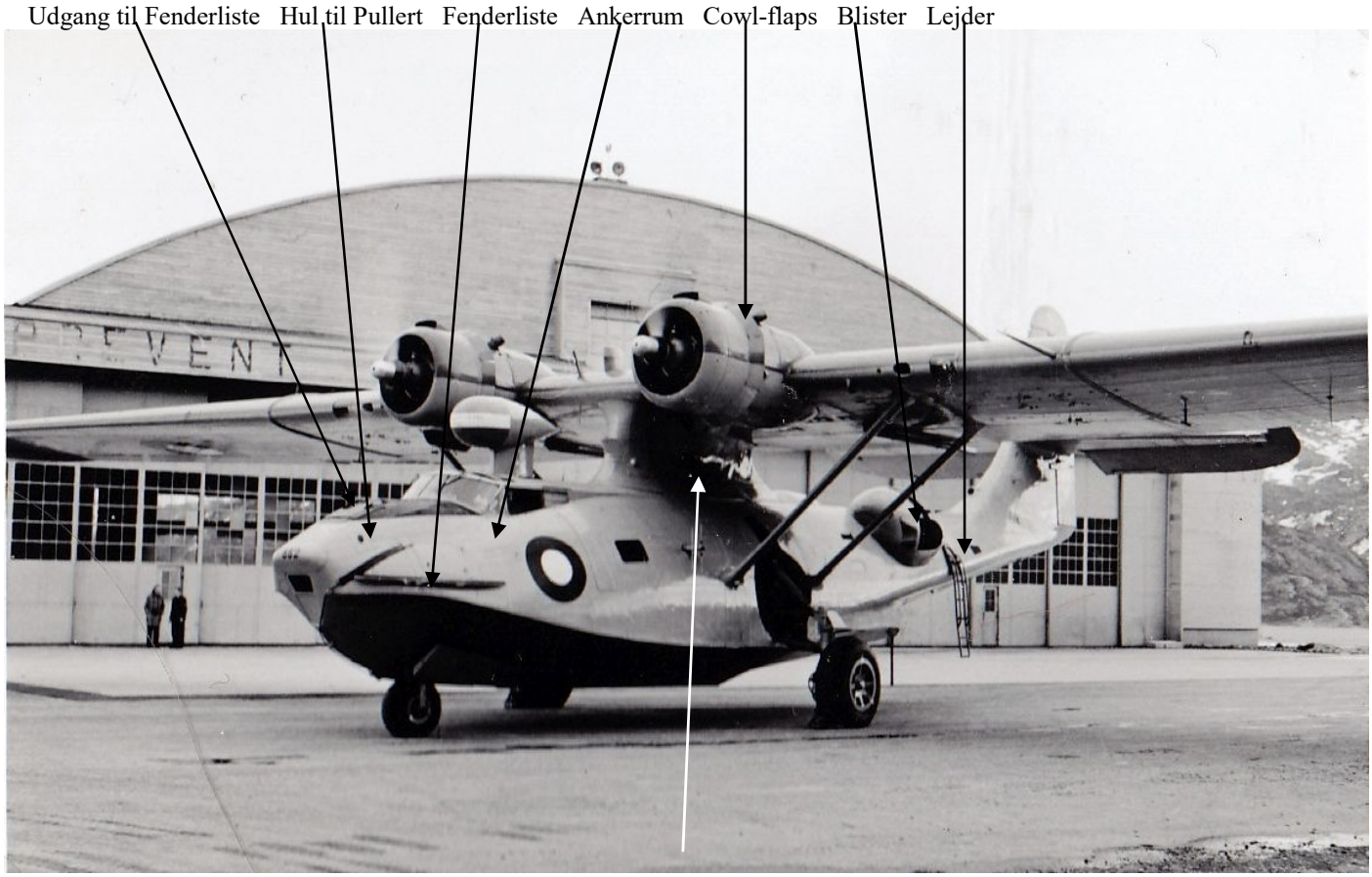
Efter ulykken med, skibet, Hans Hedtoft der forsvandt, fandt man ud af at det nok var en god ide at oprette en base igen, baseret på alle de bygninger der stod tilbage. (træ og beton)

Indflyvningen til Narsarssuaq

Hangaren der senere brændte, (med 2 Catalinaer)

Skiltet på Hangaren
og Stig Sandvang som jeg delte værelse med.

Narsarssuaq



Catalinaen foran Hangaren i Narsarssuaq

Man ansatte en del kontraktansatte (min.1 år) til basisfunktionerne f.eks. Brandmænd, forplejnings-personale, Kok og én til at passe Kalorifereanlægget i Hangaren, der var opvarmet med varmluft.

Der var også nogle lokale Grønlændere, fra den lille ”landsby, på den anden side af fjorden, til rengøring i mandskabsbygningerne m.m. De kunne jo blot gå over isen, på arbejde.

Man indrettede også et par Betonbygninger til det militære personel som bestod af jordpersonel og 2 Catalinabesætninger der var der 2 måneder af gangen, således at den ”gamle” besætning tog hjem når den nye besætning havde været der 1 måned.

En anden bygning blev indrettet til det civile personel.

Nogle af bygningerne blev nogle år senere indrettet til Turisthotel.

Theodor
(Fyrmesteren i Hangaren)

Kokken Tom
(parat til at lave forloren skildpadde)

Disse to piger der arbejdede på basen blev de første Grønlandske Stewardesser.

Af andre bygninger kan nævnes en biograf og en Bingohal (de var nu ikke i brug mens jeg var der).
Der var også en mindre hangar hvor der stod en komplet B-17, bombemaskine.
Bingohallen så ud som om nogen havde forladt den i en fart, med papirer spredt ud over hele gulvet.

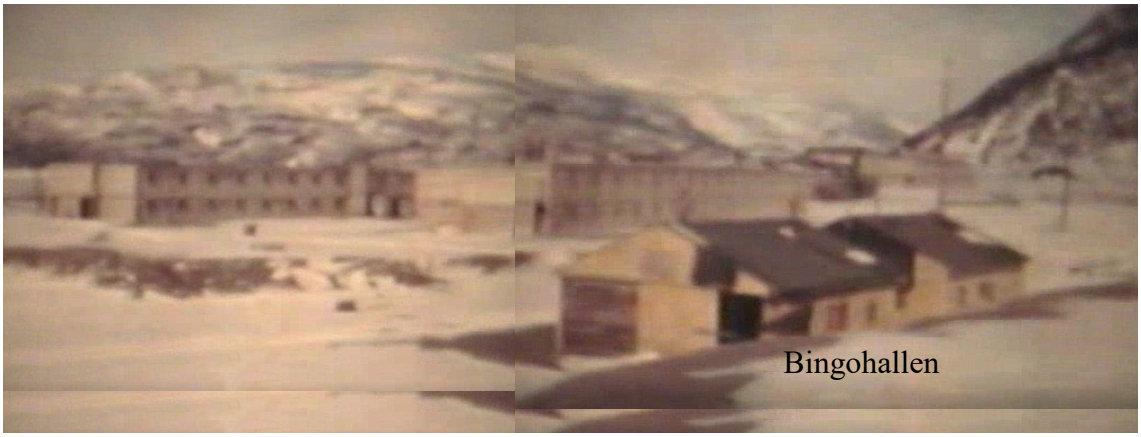
Der var jo mange ”brugbare” ting og f.eks. hentede man et stort Amerikanerkomfur (sådan et med en stor firkantet plade til stegning af Burgere) hjem til Sergentmessen i Værløse, hvor det blev ændret fra 110 V til 220 V.

Billeder fra Narsarssuaq
(nogle billeder er uskarpe fordi de er trukket ud af min video)

Basebussen der kørte mellem hangaren og beboelsesområdet

Brandstationen

Brandbilen der altid skulle holde ved startbanen ved start og landinger



”Dumpen” var et kapitel for sig. Der lå og stod adskillige biler og busser og den Basebus man brugte, til transport af folk fra hangaren til beboelsesområdet, var hentet her. Når den brød sammen, hentede man blot en anden eller en anden motor.

Et par civilarbejdere gik, en søndag, ned på dumpen og til frokost kom de kørende tilbage i en stor Chevrolet. På grund af den tørre luft var der ingen rust eller andre ødelæggelser.

Dumpen Reservebusser!

Mig selv, på sightseeing på Dumpen

Narsarssuaq var en tørlagt base d.v.s ingen øl og spiritus men om søndagen fik man 1.øl og 1.snaps gratis til frokosten. Den Kgl. Grønlandske handel solgte også cigaretter med deres egen banderole, (de var dyrere end cigaretterne derhjemme). Men for os, som besætning på Catalinaerne var det ikke et problem, vi kom jævnligt til Søndre Strømfjord og kunne proviantere til os selv og kammeraterne. Men for de civilt ansatte var det et stort problem. F.eks. var der, en søndag, to mand, der med en lille Slæde gik på isen i fjorden de 12 km. til Narsaq for at købe snaps og øl.

En søndag (-15°C) var vi inviteret til "kaffemik" og til at spille fodbold mod de lokale Grønlændere på den anden side af fjorden.

Transporten foregik i en Stationcar/varevogn (fra Dumpen, naturligvis) vi lå og sad ovenpå hinanden (20 mand) mens vi kørte over isen, til den anden side. Fodboldkampen foregik på Isen, på fjorden hvor man havde boret nogle stolper ned i isen, til mål og hjørner.

Grønlænderne derovre var fåreavlere og havde derfor mange hunde. Hundene nød rigtig de mange mennesker, så de løb og legede, lidt udenfor banen, mens vi spillede. Med jævne mellemrum tog pokker ved hundene og de løb i samlet flok, diagonalt, tværs over banen og legede videre der, og lidt senere tilbage igen.

Bagefter var der Kaffemik, deres huse er meget små men hvor der er hjerterum o.s.v.

Ellers gik tiden med Isrekognosering og postflyvninger (drop).

Søndre Strømfjord

Vi fløj, af og til, til den Amerikanske base, Sonderstrom, der var delt i 3 afdelinger.

Syd for startbanen var den militære del. Der var forbudt område for civile.

Nord for banen var den civile del med SAS-hotellet hvor SAS mellemlandede på deres Amerika-flyvninger.

Igen nord for denne havde DAC (Danish Arctic Contractors) en hel by med ca. 3.000 ansatte.

Amerikanerne var i beredskab, der stod 8 flyvende Tankere, sandsynligvis Boeing BK50 (til det strategiske luftvåben der til stadighed overvågede bl.a.russerne).

2 af de 8 Tankere

Tankerne stod varmet op, døgnet rundt, med en varmluftkanon på hver af de 4 motorer og en til kabinen.

De lånte også os én til opvarmning af kabinen i vores maskine så vi kunne undgå de fleste frostskader (utætheder på grund af kulden, der var ca. -40°C).

Dette indebar at jeg 3 gange i døgnet skulle skifte til en ny varmekanon, som amerikanerne havde leveret ved vores maskine.

Til det brug havde jeg fået en Dodge Truck med seljdugstag og uden døre.

Det var det eneste køretøj med snekæder bortset fra amerikanernes kranbiler, så derfor var der en Speed Limit på 10 Mph. på hele basen.

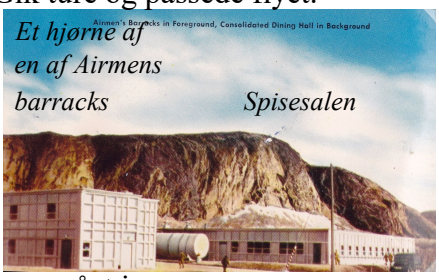
Officererne havde et folkevognsrugbrød som de tankede før sengetid og lod den køre i tomgang hele døgnet, da de var bange for at den ikke kunne starte på grund af kulden.

Når den så engang imellem var løbet tør i løbet af natten ringede de og så måtte jeg trække den til tanken. Jeg havde ingen problemer med at starte trods kulden.

Vi underholdt os med de 4 marinere der passede radiostationen der. De boede helt for sig selv.

Vi spiste i messen (Airmens mess). Handlede i BXen (Base Exchange). Gik ture og passede flyet.

Officererne så vi ikke ret meget til, de opholdt sig mest i officersmessen.



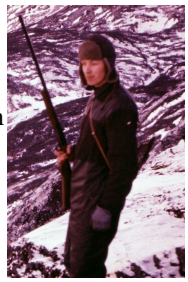
Et hjørne af en af Airmens barracks *Spisesalen*

Vi boede i en slags militærhotel (Airmens barracks) d.v.s. en af de lange betonbygninger mage til dem på Narsarssuaq.

Vores radiomand havde købt en 9 mm. salonriffel i BXen og en dag han sad og legede med den kom han til at affyre den.

Skuddet gik ind i væggen og han prøvede med en blyant for at se om den var gået igennem.

Det var den ikke, han lindede så på døren til naboværelset, der så han en person der lå og sov med hovedet lige ud for skudretningen. Det kunne være gået rigtig galt.



Riffelskytten

BX = Base Exchange, er en slags supermarked, hvor man kunne købe alt mellem himmel og jord. bl.a. var det meget populært at købe lyseblå, Van Heusen militærskjorter til 3 dollars.

Amerikanerne havde noget så nymodens som tørretumblere, i vaskeriet, i betonbygningen vi boede i og vi fandt ud af at når vi tørrede skjorterne der, en ad gangen, behøvede vi slet ikke at stryge dem.

Vi kunne jo ikke helt undgå problemer. En dag da vi tjekkede maskinen, virkede Olietrykmåleren ikke så vi fik lov at flytte maskinen ind i en hangar hvor en mekaniker, der havde fløjet Catalina i Canada, fortalte at vi bare skulle afmontere olierøret fra instrumentet, rense det og fylde Varnoline (en slags Petroleum) i.
Fejlen skyldtes at olien på grund af kulden var ligesom tjære. Og det virkede.

Det var nu pudsigt at der altid var vrøvl med mekanikken eller vejret på Sdr. Strømfjord, så vi var "nødt" til at blive der 3-5 dage før vi kunne returnere til Narsarssuaq.

En anden gang, da vi skulle flyve hjem til Narsarssuaq, var alt tjekket og i orden før starten.
Men vi var kun lige kommet i luften da olien væltede ud af den ene motor så vi var nødt til at nødlande på én motor.
Det viste sig at oliekøleren, der sad under motoren, var sprunget læk, på grund af kulden og skulle skiftes.

Der var et lille reservedelslager i marinernes barak, men den oliekøler der var de'r var en mindre udgave så vi rekvirerede en fra Danmark som skulle sendes derop med SAS men på grund af forskellige omstændigheder ville det vare lang tid.
Der var -42°C og der var ikke plads så vi kunne komme ind i en hangar, så vi riggede nogle presenninger op omkring motoren og lånte en ekstra varmekanon til at blæse derop.
Vi fik da lov til at bruge et værksted så vi kunne lave nogle aluminiumsmellemlæg så vi kunne montere den lille oliekøler.
Det er koldt at arbejde uden handsker i den temperatur og umuligt at arbejde med Polarhandsker, men på grund af varmekanonen lykkedes det og vi kom tilbage til Narsarssuaq.

Efter at vi havde været i Sdr. Strømfjord første gang blev vi naturligvis døbt
(Vi havde jo været over Polarcirklen).
Kong Neptun og hans havfruer kom selv og forrettede dåben og udleverede Dåbsattesten.

Grønnedal
Vi fløj også til Marinestation Grønnedal hvor man landede på fjorden og fortøjede til en bøje.
Der var også en betonrampe som flyet kunne køre op ad, men vi blev ved bøjen.
Når vi var landet sejlede vi langsomt mod bøjen. Jeg skulle så kravle ud af Næselugen og ud på Fenderlisten, åbne Ankerlemmen og anbringe Pullerten i sit hul, tage den lille Bådshage og fange bøjen og fortøje.

Marinerne sendte en stor motorbåd ud for at hente os men den kunne ikke komme hen til Blisteret på grund af haleplanet, så de måtte sende en anden, lille, motorbåd for at sejle os i land.
(Blisterne er de 2 "glasbobler" på halepartiet, som kunne åbnes. Man hægtede så en lille stige på, det var den eneste adgangsvej til maskinen).

Modtagelseskomiteen, bagved

Grønnedal

Da vi skulle af sted igen, startede vi CPU'en (en lille 4 cyl. Boxermotor med en Generator der leverede startstrøm til Maskinens motorer, så man ikke belastede batterierne), hvorpå vi lettede.
Det så flot ud, med kølvandsstriben. (som man kan se det på min film).

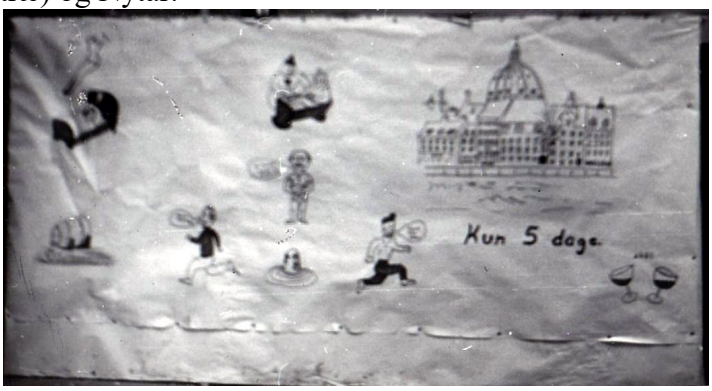
Postdrop.
En anden opgave, udover Is-rekognosering, var nedkastning af post til afsidesliggende Radiostationer og Udsteder. Posten var pakket i sække med små faldskærme og når vi så fløj over stedet åbnede jeg Blisteret og smed sækken ud og så var det jo spændende at se hvor tæt vi kunne ramme på målet. Et af de bedre var da vi ramte trappen til det lokale Postkontor.

Catalinaen var udstyret med ophæng til Torpedoer og Dybvandsbomber under vingerne og vi lavede forsøgsnedkastninger ved brug af disse ophæng. (Det blev aldrig nogen succes).

Narsarssuaq og slut på turen
Det blæste sommetider ret kraftigt på Narsarssuaq og en dag da den anden besætning havde været på Isrekognosering kom de tilbage i en lille snestorm.
De landede, på grund af stormen, helt ude for enden af startbanen og taxiede mod Hangaren med en god airspeed (flyveres hastighed måles altid med luftens hastighed). Vi stod og ventede og de kom stadig ikke.
De opdagede så at de stadig var udfor radiofyret, der havde en lysende kuppel (de havde nærmest holdt stille på grund af snestormen og den meget nedsatte sigtbarhed).
De øgede så farten og kom så endelig til Hangaren.

Inden jeg tog af sted hjemmefra havde jeg sagt at jeg var sikker på en hvid jul, men Juleaften skiftede temperaturen fra -18 til +3 fordi det begyndte at blæse indefra Indlandsisen. (når vinden, som har været sammenpresset inde over indlandsisen kommer ud til kysten, kan den udvide sig og derved stiger temperaturen). Isen og det meste sne var der dog stadig.
Der var ingen smeltevand, på grund af den tørre luft. Noget af sneen forsvandt bare.

Vi holdt selvfølgelig jul (med et importeret juletræ) og Nytår.



Det andet hold fejrede at de skulle hjem lige efter nytår.

Da vi skulle hjem, 1 måned senere parkerede vi maskinen i Sdr. Strømfjord sammen med de Officerer der havde langtidskontrakter, så de kunne vente på det nye hold der kom derop med SAS, mens vi fløj hjem med SAS's DC 8.

Om morgenen før vi skulle hjem, opdagede vi at benzinslangerne var blevet utætte på grund af kulden, det havde nemlig ikke været muligt at låne en varmekanon af Amerikanerne, så der stod benzin i bunden af tårnrummet, under dørken.
Vi kunne ikke nå at gøre noget ved det udover at stramme spændebåndene på slangerne, så vi tog af sted og overlod rengøringen til næste hold.

Anden Grønlandstur. Dec. 1960 – Feb. 1961

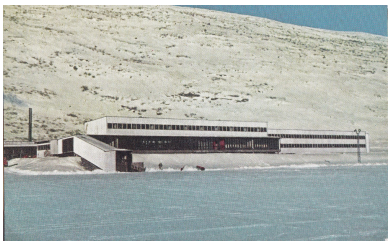
Jeg husker ikke transporten derop, men jeg ved at vi fløj med en C-54 transportmaskine.
Denne gang skulle vi flyve med Catalina L-864 der allerede var deroppe.

Vi havde de sædvanlige opgaver med Is-rekognoseringer, Personeltransport til Grønnedal og Julianehåb, og Patienttransport m.v.

Vi hørte beretningen om at L-865 (den anden Catalina) havde været i Grønnedal og da de taxiede hen til Bøjen havde der været for meget fart på, så Marthen (hans øgenavn) der skulle fange Bøjen, troede at han kunne holde maskinen, røg i vandet.
Den anden mekaniker, Oversergent Wittus, der sad i tårnet (stykket mellem vingerne og skroget) kravlede lynhurtigt ud af det lille vindue og ned på stræberen til vingen og fik fat i ham.
Vandet var -2°C.
Jeg forstår stadig ikke hvordan Wittus kunne komme så hurtigt ud af det lillebitte vindue.

Tårnvinduet
som Wittus kravlede ud af.

Vi holdt jul på Sdr. Strømfjord på grund af dårligt vejr.
Amerikanerne holdt jo jul på en anden måde end vi gjorde dengang, med mange lyskæder og i Messen stod der forkromede roterende juletræer belyst af farveskiftende teaterspots.
Det var da meget pænt. Men alligevel!
Den 24. dec. fester og drikker Amerikanerne og holder så jul d. 25. dec.
Så vi satsede på at blive inviterede til SAS hotellet.
Der ville de først ikke, men i sidste øjeblik blev vi inviteret.
Julemanden ankom, efter middagen, i en rød Jeep.



Da den anden besætning skulle udskiftes kom C 54 eren til Narsarssuaq og kørte op til hangaren.
Man stoppede normalt motorerne og trak maskinen ind i Hangaren med den kæmpestore røde traktor.
Den var nu ikke ret høj men meget tung. F.eks. var skærmene af støbejern ca. 5 cm. tykke, og slet ikke som de små Ford og Fergusontraktorer man brugte i Værløse.
Man stoppede så motorerne en af gangen. Da man havde stoppet de 2, kom et pludseligt vindstød, mellem Tårnet og Hangaren, som lettede C 54 eren så den stod på det ene hovedhjul. Piloten skyndte sig at give fuld gas så maskinen rettede sig op, så han kunne Taxie ind i Hangaren med motorerne kørende for fuld kraft. Det gik ud over nogle lamper.
Der var ingen der tog billeder, det gik alt sammen så hurtigt og der var nogle der var bange for at de ikke kunne komme hjem.

C 54 eren i Hangaren
(efter balletdansen)

De havde for øvrigt haft en hård tur derop, med nogle store lufthuller, så store at godset der var spændt fast med kæder til Dørken, lettede og hang i kæderne og Fændrik Langebæk brækkede armen.

Isterninger til vore drinks var ikke noget problem. Man gik bare ud og brækkede et par store istapper af og knuste dem. Luften var jo så ren deroppe så istapperne var også helt rene.

Luften på Grønland er ualmindelig tør, så der kom nogle personer fra (DTU)? For at måle den Statiske elektricitet. De gned på vore Parca'er og kunne let opnå 10.000 V.
Vi var lidt bekymrede fordi en Canadisk besætning, der hjalp med Isrecognoseringsflyvningerne, rengjorde motorerne på deres Catalina ved at hælde benzin gennem motorerne, inde i Hangaren.

Det store Hit var at købe Grundigradioer og Telefunken spolebåndoptagere på Postordre (på udførsel) i Flensborg.
De blev så sendt til Narsarssuaq med skib om foråret når isen på fjorden var væk. Så måtte de besætninger der var der på det tidspunkt, tage dem med hjem efter de havde pakket dem ud og spillet på dem. (så de var brugte og dermed toldfri).
Jeg købte selv en Grundig stereo rørradio. En stor sag med 4 højttalere. Jeg fik den 3 mdr. senere og har den endnu. Vi bruger den dog ikke mere.

Vi fik i øvrigt vores første barn d. 25. jan. så jeg kom hjem, med SAS, samme dag som min kone kom hjem fra klinikken.
Hun havde lige været nede for at købe mælk og da hun så kom op, kunne hun ikke åbne døren fordi min bagage stod og spærrede.

Patienttranport og Patientevakuering.
En af de mere dramatiske hændelser var da vi skulle hente en lille pige, ved Skjoldungen i Østgrønland, der ikke havde kunnet tage føde til sig i længere tid.
Vejret var ikke det bedste og efterhånden som vi nærmede os blev skydækket lavere og lavere, så vi måtte vende om. Vi prøvede igen dagen efter, men med samme resultat. Først 3.die gang lykkedes det.
Vi landede på vandet, i en bugt. Vandet så roligt ud men da vi var landet kunne vi se at vandet var fyldt med små bitte klare isflager (grødis).
Grønlænderne kom ud med en lille motorbåd og vi fik pigen ombord. Da vi skulle lette igen ville maskinen ikke i luften men da skipperen (P.J. Jensen) til sidst slog over på Emergency lykkedes det os endelig at komme af sted.
Maskinen kunne næsten ikke slæbe sig af sted hjem til Narsarssuaq. Da vi stoppede udenfor hangaren kunne vi se årsagen. Der sad et ispanser på min. 20 cm. plus lange istapper på hele bunden af maskinen og det var den ekstra vægt som havde givet problemet.
Vi fløj senere pigen til Reykjavik, så hun kunne komme på hospitalet.

Emergency er nu ikke så slemt som det lyder.
Det danske Flyvevåben havde ændret betegnelserne så Amerikanernes marchhastighed var vores max. hastighed. Deres max. var vores emergency osv. Alt sammen for at skåne materiellet.

Dumpen på Sdr. Strømfjord.

Dumpen er ikke bare en losseplads så da et par fyre (fra en senere besætning) gik ned for at afmontere en kofanger, som de manglede til deres bil, blev de omgående anholdt af militærpolitiet.

De slap dog med en advarsel.

En del af Dumpen på Sonderstrom

<u>Lidt spredte bemærkninger om Catalina.</u>

PBY 5A med maskingeværtårnet i maskinens næse (se billede). På PBY6A var dette fjernet.

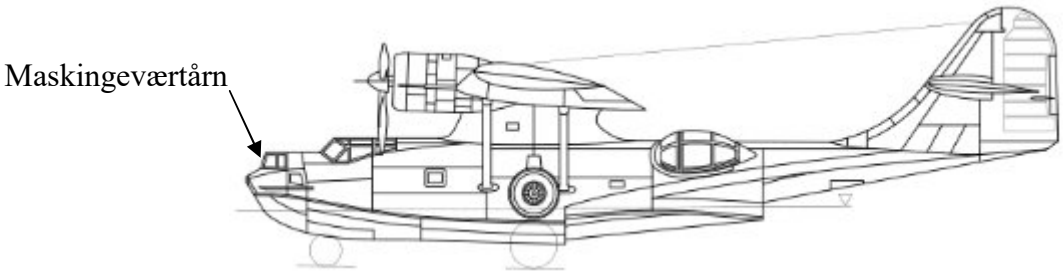
PBY 5A havde oppustelige gummiforkanter på vingerne dvs. at der var nogle kanaler, på langs, der blev pustet op på skift, så isen brækkede af ved overisning.

Men man skulle passe på ikke at starte den funktion for tidligt så isen kunne danne sig udenom kanalerne som en kappe.

(Jeg var engang med til at skifte gummiforkanterne i en felthangar i Værløse. det var meget hårdt arbejde, med taljer og trisser fastgjort til en Dodge-truck).

PBY 6A havde opvarmede vingeforkanter og halepartiet (sideroret) er højere

Det er de mest iøjnefaldende forskelle på Catalina PBY 5A og PBY 6A



Jeg har altid betragtet Catalinaen som en meget sikker maskine, fordi alting kunne udføres mekanisk hvis systemerne svigtede.

F.eks. kunne man pumpe tryk på Hydrauliksystemet, mekanisk, hvis pumpen svigtede og sætte understellet ud mekanisk med nogle trækstænger man monterede ved nogle små luger i tårnrummet, i bunden af hjul-brøndene. (det var også igennem disse luger man kunne stikke armen ud og med en finger, kontrollere om understellet var låst).

Pontonerne kunne sættes ned med et håndsving, i tårnet.

Motorerne kunne også startes med et håndsving (ovenpå motoren) hvormed man kørte starteren op i omdrejninger, hvorpå man trak i en wire der bragte starteren i indgreb med motoren, der så forhåbentlig startede.

Hvis man havde et mindre motorhavari, under landing på vand, kunne man montere en arbejdsstand, omkring motorerne, som man så kunne gå på (se billede herunder).

Hvis man skulle tisse foregik det i en tragt i halerummet hvorfra der var en slange ud af skroget.
I halerummet havde vi også gummibåd (Dinghy), Flares (lysbomber med faldskærm) og arbejdsstande.

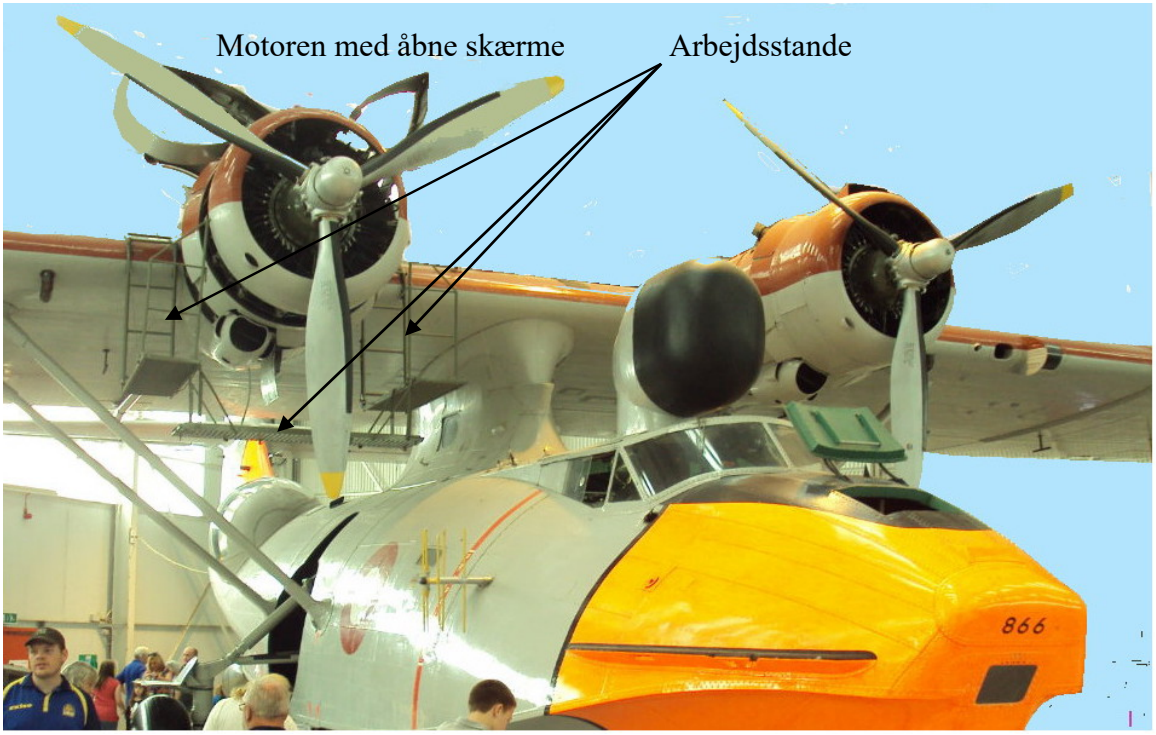
Sikkerheden dækkede dog ikke da man landede lige i en dønning i Nordsøen ved en redningsaktion, hvor en fisker havde fået en hånd i spillet.
Helikopteren kunne ikke nå derud, så redningsskibet sejlede for fuld kraft indad.
(Holst?) vurderede at havet så så stille ud, så han valgte at lande og ramte lige ind i en dønning.
Begge motorophæng fik et tryk nedad og skroget blev utæt så man tog en del vand ind. På grund af motorernes nye stilling var man nær aldrig kommet i luften, men man fik dog kæmpet sig hjem.
Maskinen blev totalskadet.

Eller da L-865 fløj ind i et fjeld på Grønland i 1963.

Eller da Hangaren i Narsarssuaq brændte ned i 1963, indeholdende 2 Catalinaer, L-862 og L-864

Eller da L-867 havarerede på havet ved Upernavik i Grønland og senere blev skruet ned af isen i 1964.

L-861 endte på Danmarks tekniske museum, L-866 på RAF museet i Cosford og L-857 på Sola museum I Norge.



Her kan man se arbejdsstandene omkring den ene motor og åben næseluge.
Den gule farve er først blevet tilført efter jeg var holdt op i Flyvevåbnet.

<u>Og så lidt om "Redningsoperationer"</u>

En tur der kunne være endt fatalt for os var da vi blev tilkaldt til at finde et fragtskib der havde revet sig løs fra sin fortøjning og nu lå og drev rundt i det sydfynske farvand uden besætning, midt om natten.
Efter en del søgen fandt vi den men fordi det var nat kunne vi ikke se navnet så piloten tændte landings-projektørerne og fløj ganske lavt mod skibet. I sidste øjeblik fik han rettet maskinen op og steg voldsomt, så vi ikke ramte masterne. (Det var det rigtige skib).
Men jeg var nu ikke helt sikker på om masterne ikke havde kradset i malingen på bugen af maskinen.

En anden gang var vi ude at søge efter et lille, KZ 3, civilfly der var forsvundet under en flyvning fra Esbjerg til Sønderborg dvs. tværs over Sønderjylland.
Efter 3-4 timers eftersøgning fik vi at vide at piloten "bare" var fløjet til Hamborg uden at fortælle det til nogen.

Vi blev også tilkaldt da et par jægere fra Sydsjælland, i en lille motorbåd, ikke var kommet hjem, en 6-8 timer efter deres aftale med familien.
Vi fandt dem langsomt sejlende af sted. Vi landede ved dem og tog dem ombord. De var stærkt forkomne og fortalte de havde siddet fast i en lille rørskov, med motorstop, men var til sidst kommet fri.
Efter at de havde fået varm kaffe mm. Hoppede de ned i deres båd og sejlede hjem mens vi telegraferede til Lyngby radio, der så kontaktede familien (Det var jo længe før mobiltelefonerne).

Jeg kunne skrive mere om redningsaktionerne men har valgt kun at skrive om disse, lidt særprægede ture.

Catalinaen var velegnet som eftersøgningsfly på grund af sin store aktionsradius. Den kunne holde sig i luften i næsten 1 døgn på grund af sin store tankkapacitet (6.600 US Gallon = 25.000 L. i skudsikre tanke, dvs. selvtætnende gummitanke i vingerne) og relativt lave hastighed (220-320 km/t).
Selvtætnende tanke dvs. at tankene var vulkaniserede med flere lag gummi hvor hvert andet lag var modstandsdygtigt mod Benzin og hvert andet kvældede op når det kom i berøring med benzin og derved lukkede evt. skudhuller.

Det var dog et problem at når man var på eftersøgning af f.eks. en forsvunden fiskekutter i Nordsøen og havde siddet og stirret ud på havet i flere timer, syntes man at kunne se vragdele overalt i stedet for de små hvide skumtoppe på bølgerne.

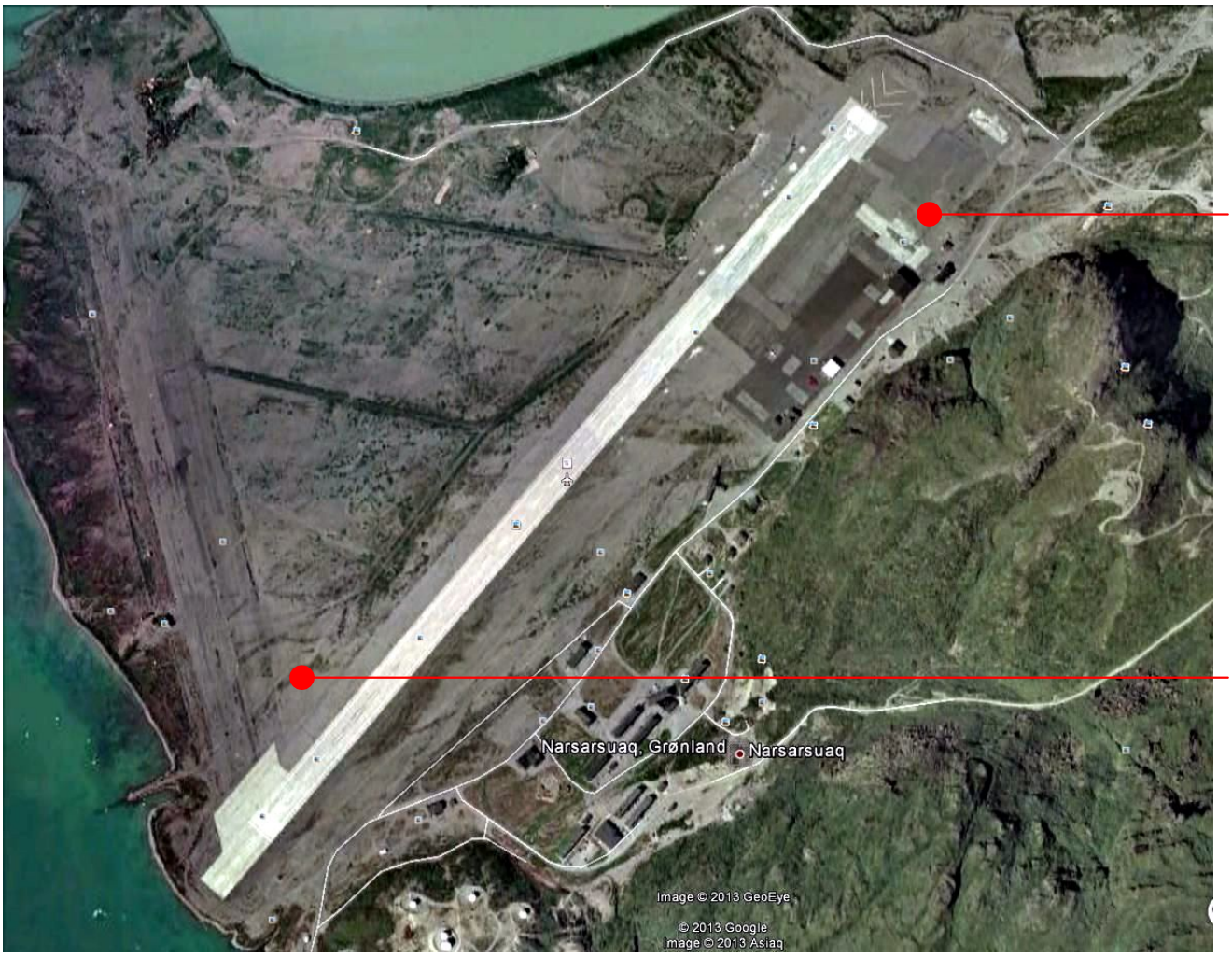
Tankkapaciteten viste sig også nyttig ved nedlæggelsen af træningsflyvepladsen Avnø ved Vordingborg.
Vi fløj derned og tømte alle deres tanke ad én gang.

Mallemukken (PBY 5A) over Grønland (Kobberætsning fremstillet på Hovedværkstedet i Værløse og hænger nu her ved siden af mig)

Sankt Bernhardhunden i Hangar 2.

Maskotten "Fidelis" Billede fra Fly-His

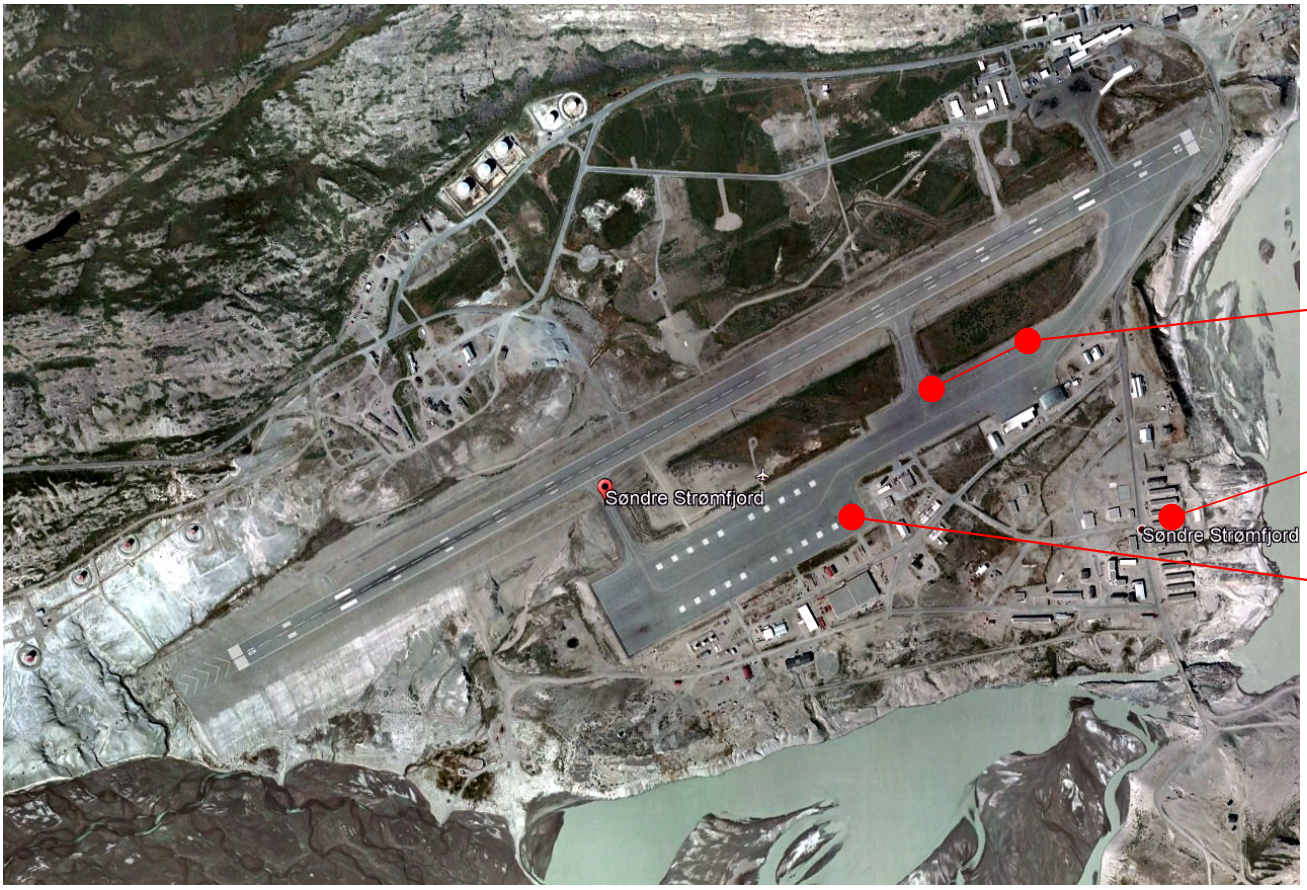
Eskadrille 722 havde haft en Sct. Bernhardhund som Maskot men den var løbet ud på Perimetervejen og var blevet kørt ihjel.
Da Pembrokefabrikken hørte om det, sendte de en ægte Sct. Bernhardhvalp med en tønde om halsen.
Tønden var næsten lige så stor som hvalpen. (Jeg har lige fået en kopi af billedet fra Fly-His.)
Jeg så det på opslagstavlen i 1961 og tønden stod på et skab i opholdsrummet).
Da jeg kom i 1961 var den fuldt udvokset (ca. 60 kg.) og når skydeportene var lukket løb den frit omkring i hangaren. Men der kom en del klager fra Søndre vagt, fordi sommetider var der én der ikke havde fået lukket porten helt og så smuttede hunden ud og når så vagterne fra Sdr. vagt kørte patrulje på cykel med deres schæfer-hunde jagtede han dem, så de stod på hovedet med cyklen.
Hunden havde også luret det med kørebøgerne så hvis én havde hentet en kørebog på kontoret gjaldt det om at gemme den på brystet ellers kunne man ikke blive fri for at tage den med.
Den havde også nået en størrelse så dens hoved lige passede ind over bordet når vi sad og spiste frokost og når den så fulgte vores mad med øjnene og drejede hovedet frem og tilbage, blev bordet pjaskvådt.
Det vakte også morskab når Eskadrillechefen, fortalte om, og viste billeder fra at han jævnligt tog Hunden med hjem og gav den bad i badekarret. Stort svineri.
Jeg har fået at vide at den senere havde fået en aggression mod piloter, så den bed dem i buksebenene når de gik i hangaren.



Her stod Hangaren

Ca. placering af Radiofyr

Narsarssuaq 2018 fra Google Earth



Ca. placering af de flyvende Tankere

Airmens barracks

Her parkerede vi Catalinaen

Søndre Strømfjord 2018 fra Google Earth