

## En flytelegrafists historie

### Folderen

I 1965 så jeg en folder om ansættelsesmuligheder i Flyvevåbnet. Mit øje faldt på et billede af en flytelegrafist i en Catalina. Det var noget for mig - lønnet uddannelse og så ud og flyve og se verden. Da jeg ville opnå de krævede skoleforudsætninger i 1966 søgte jeg om optagelse på uddannelsen og kom til en 4-dages prøve som jeg bestod. Der var 24 til prøve og vi var fem heldige.

Den 2. februar 1967, kl. 12.00 mødte jeg så i Jonstruplejren og påbegyndte signaloperatør uddannelsen. Det var fjernskriver, strimmellæsning, procedure, høring og morsning.

Efterhånden som tiden gik, faldt flere og flere fra høring og morsning og blev målrettet fjernskriveroperatører. Jeg huskede billedet fra folderen og spurgte vores lærere Donnerborg og Lundt om uddannelse til flytelegrafist, „Det kan De godt glemme, de tager 5 – 6 stykker hver 4 år, og i øvrigt er det kun fløden de tager“

Efter 15 måneder var uddannelsen og den afsluttende prøve bestået. Holdet blev fordelt til de forskellige tjenesteder og jeg skulle til signalkontoret på Flyvestation Skrydstrup.

Her startede jeg 4. maj 1968 og kom på vagthold hvor lederen hed Vagn Aalling. Det meste af tiden gik med dødsygt fjernskriverarbejde og kun i nogen grad radiokommunikation. På de stille nattevagter sad jeg og lyttede til flyfrekvenserne og tankerne gled atter hen til billedet i folderen. I Flyvevåbnet dengang var der kun to HF radiostationer, der havde kommunikation med flyene. Nemlig Karup og Værløse – jeg søgte til Værløse. Den 1. februar 1969 mødte jeg i Værløse, og nu skete der noget.

Her var en døgnbemandet radiostation, som blev betjent af en flytelegrafist på omgangstjeneste fra de flyvende enheder. Her bankede pulsen – en C-47 på vej til Luxembourg, Ice train med et cargo signal, en C-54 på vej til Narsarsuaq som råbte om vejr på alternativer, da Narsarsuaq var på vej ned under minima. Jeg havde det som en fisk i vandet, som assistent på flyfrekvenserne – men af og til måtte jeg hjælpe til med fjernskriverarbejdet.

### Civilt radiotelegrafistcertifikat

Så skete det, rygten sagde, at der snart var behov for ny flytelegrafister. For at kunne søge, var der et krav om, at ansøger havde civilt radiotelegrafistcertifikat, var befalingsmand samt bestod en krævende lægeundersøgelse. Det gjaldt så om allerførst at få et civilt certifikat. Dengang kunne man få en uddannelse med henblik på at opnå civilt radiotelegrafistcertifikat gennem forsvarrets civilundervisning. Undervisningen foregik på Langelandsgades kaserne i Århus og bestod af fire gange en uge og efterfølgende 10 uger med afsluttende eksamen. I foråret 1969 startede jeg på den første uge, vi var fire fraflyvevåbnet, Keld, Max, Parkmann og jeg. Undervisningen koncentrer



*Jesper Djurhuus*

rede sig om teknik, procedure, taksering mm, - høring og morsning havde vi jo på plads,

Når vi var i Århus, boede vi på missionshotellet Merci i Ryesgade. I ti ugers perioden indrettede vi os behageligt på værelserne med musikanlæg m.m., vi trak ledning på facaden af hotellet mellem vores værelser og satte en tonegenerator op. Således kunne vi morse til hinanden. „Skal vi på Færgetro – R SU“. Da det var et missionshotel kunne vi ikke købe øl på hotellet, men en dag i november, hvor vi er på vej op med elevatoren, peger Parkmann på et opslag i elevatoren samtidig med at han prøver at fremstamme noget. De havde fået øl på hotellet. Vi samledes på Parkmands værelse og ringede efter roomservice, da vi måtte fejre, at hotellet havde fået øl. Da vi havde fået leveret 15 øl, havde vi tørlagt hotellet – men det var der råd for! Så blev det december og eksamenstid, eksamen strakte sig over en uge med et til to fag hver dag. Når dagen var overstået, mødtes vi på Færgetroen i Skolegade og sammenholdt dagens resultater, hvorefter vi vendte tilbage til hotellet og forberedte os til næste fag. Fredagen oprandt, og vi fik det endelige resultat, Max, Parkmann og jeg var bestået og første sten på vejen til flytelegrafist var betrådt. Keld dumpede desværre, men søgte efterfølgende ind på officersuddannelsen, som han gennemførte.

### Flytelegrafistkursus

Først på året 1970 kom så personelbefalingen hvor man søgte egnede emner til flytelegrafistuddannelsen. Vi havde desværre ikke en befalingsmandsuddannelse, men vi - det vil sige Max, Parkmann og jeg - søgte alligevel og fik at vide, at såfremt vi bestod lægeprøven og indvilliget i at gennemføre en befalingsmandsuddannelse efter flytelegrafistkurset, kunne vi blive optaget. Det sagde vi selvfølgelig ja til og kom til lægeundersøgelse på Flyvemedicinsk institut. Vi var seks der gik til undersøgelsen, og da den var overstået var vi fem tilbage. Mine tanker faldt tilbage på Donnerborg og Lundt

udsagn „De tager kun 5 – 6 stykker hvert 4 år“ – nu var jeg en af „dem“, Da vi havde bestået lægeprøven vidste vi, at vi var optaget på uddannelsen, og det skulle fejres. Vagn Aalling, Max, Parkmann og jeg kørte ind på den Irske pub på Rådhuspladsen for at fejre det. Vi havde dog et lille problem, I forbindelse med undersøgelsen havde vi fået dryppet noget i øjnene, der havde indflydelse på synet. Vagn kørte, og ved fælles hjælp kom vi nogenlunde frem. Det værste var parkeringen, for vi kunne ikke fokusere, men det gik.

Så oprandt dagen, hvor vi startede på flytelegrafistkursus i Jonstruplejren. Jeg var nu vendt tilbage til den skole, jeg havde forladt i maj 1968 men på et lidt andet niveau. Donnerborg og Lundt hilste pænt på og fortsatte ellers deres undervisning på grunduddannelsen. Jeg sugede undervisningen til mig, en helt ny verden åbnede sig for mig. Vi var fem på holdet, Fisher, Vagn Alling, Max, Parkmann og jeg. Vi havde det fantastisk godt sammen, hvor vi støttede og hjalp hinanden, besætningsånden var ved at bundfælde sig. Efter 6 måneder var der eksamen og vi bestod alle fem. Max, Parkmann og jeg skulle imidlertid på befalingsmandsuddannelse, som startede i november. Men vi skrev september, der var således noget tid til vi skulle starte på befalingsmandsskolen.

## „2. Radio“

Når man havde bestået flytelegrafistkurset, bliver man kaldt „2. radio“. 2. radioer kunne flyve indenrigs og Skandinavien. For at blive 1. radio skulle man flyve 200 timer under vejledning af en 1. radio og sluttelig bestå et final check. 1. radioer kunne flyve alle ruter samt indgå i SARvagtens på redningshelikopteren.

I 1970 var flytelegrafisten fast besætningsmedlem på alle transport- og redningsflyvninger. Det betød, at jeg blev sat på besætningslisten i perioden indtil jeg skulle starte på befalingsuddannelse.

Den 30. september 1970 oprandt så dagen, hvor jeg skulle deltage i min første flyvning med en C47 fra Værløse til Tirstrup og retur. Radiostationen i C47'en bestod af en HF-sender ART-13 og modtager BC348. Senderen var med variabel oscillator og variabel antenneafstemning. Det betød, at først skulle frekvensen afstemmes og så var det antennens tur. Det var ikke problemfrit, flyvningen til Tirstrup varede ca. 1 time – senderen skulle afstemmes, antennen tilpasses, der skulle sendes afgangssignal, indhentes vejr og endelig sendes landingssignal (QAL). Senderen blev indstillet og OWD blev kaldt – men intet svar. Senderen forsøgt indstillet igen, tiden gik, endelig hul igennem og afgangssignal blev sendt. Nu skulle der hentes vejr, opkald OWD – intet svar. Senderen var blevet varm og skredet i frekvens. Endelig atter hul igennem, men nu var det lige meget, vi var fremme og kunne selv se hvordan vejret var, men landingssignal blev sendt. Turen retur gik uden problemer.

Da jeg var tilbage blev jeg modtaget af Max og Parkmann. De havde siddet på radiostationen for at høre hvordan min første tur gik. Jeg blev dømt til at give landingspils i klubben.

Den efterfølgende måned fløj jeg fortrinsvis indenrigs sammen med en 1. radio på flytyperne C47, C54 og en enkelt tur med en Catalina. Men den 28. oktober var det slut, vi skulle møde på befalingsmandsskole. De næste 6 vintermåneder blev tilbragt på skolen. Det var koldt at ligge i bivuaq, eksercits, skydebanen og meget mere for mig ganske uinteressant, for flyene venter. Men det blev forår og den 1. maj var vi færdige og det blev markeret med en gigantisk fest på Tisvildeleje Badehotel.

3. Maj 1971 var jeg tilbage i eskadrillen og fløj nogle få indenrigs ture i maj måned, mens jeg i juni måned fløj 17 ture - jeg havde nu lært at tune senderen ind.

Siden Hans Hedtoft forliste i 1956 har der været udstationeret et af flyvevåbnets fly på Narsarsuaq med he blik på at udføre isrekognoscering samt eftersøgning. Besætningerne var udstationeret i 3 til 5 uger af gangen. Den lille enhed blev benævnt Luftgruppe Vest.

For hurtigt at opnå så mange timer som muligt sammen med en 1. radio, havde jeg givet tilsagn om at tage to udstationeringer i træk, det vil sige fra den 5. juli til den 10. august.

Så blev det den 5. juli, og vi skulle flyve med N618, som var et combifly. Halvdelen af flyet var indrettet som passagerfly, mens den anden halvdel var til cargo. Det var luksus, at flyve med C54, der var to HF-radioer, en 618S med automatisk tuning og så den gamle ART13 og modtager BC348. Endvidere var der en LF senderenhed. Tung lastet tog vi af fra Værløse en dejlig varm sommermorgen. Afgangssignal blev sendt og indsamling af vejr påbegyndt, derudover var der forskellige signaler, der blev modtaget. Cockpittet var indrettet så forrest sad kaptajnen og 2. pilot, mellem dem sad flymaskinisten og efterfølgende sad telegrafist og navigatør. Bagved disse var der en køje, og her lå 1. radioen med en lang pind, som han kunne irtettesætte 2. radioen med, hvis der blev lavet en fejl.



*Telegrafistpladsen i C-54, første tur til Grønland*

Turen gik nordvest på, og inden vi kom ind i oceanic area, skulle vi have en clearings fra Iceland. Dette skete på 5624 kHz eller 8910 kHz. Der var travlt på frekvenserne, men med lidt held fik vi vores clearings. Efter 7

63

timer og 50 minutter landede vi på Keflavik for refueling. 1. radioen lærte mig hvordan man kom uden om tolden og direkte ind i den dutyfree. Der blev refueled og efter to timer var vi atter i luften. Nu begyndte det at knibe med at få kontakt til Værløse OWD eller Karup OWE på 7 mega, men på 9 mega gik det nogenlunde og startsignalet blev sendt, men så var det også slut. Jeg gik over på 5010 kHz og Grønnedal OVC bragede ind. Fra Iceland fik vi vores oceanic clearings, vi var nu på vej til Narsarssuaq. 1. radioen sagde, at om lidt vil du ude i horisonten se Grønland for første gang, men jeg kan love dig, at det bliver bestemt ikke sidste gang. Jeg så ud af frontvinduet og synet glemmer jeg aldrig – i strålende solskin kunne man ane bjergtoppene, der var pudret med sne og det blev smukkere og smukkere, jo nærmere vi kom. – Vi fik vores decent clearing og landede i strålende solskin på Narsarssuaq efter 3 timers flyvning. Det var nu 12 timer siden vi forlod Værløse, så klokken var 21 – nej vi skulle tække 4 timer fra på grund af tidsforskel, så klokken var 17. Vi blev modtaget af den besætning, vi skulle afløse, og der blev drukket en landingsøl og givet overlevering på luftgruppens kontor. Kl. 18 var der spisning i kantinen, som primært var for basens medarbejdere, men hvor luftgruppen også holdt til når de var hjemme. Besætningen havde hvert sit værelse, og ellers var der et „militært opholdslokale,“ der var indrettet som bar, den såkaldte Catalinabar. 1. radioen havde værelset nærmest Catalinabaren 2. radioen havde et værelse, der samtidig var indrettet som bibliotek.



*„Catalinabaren“ bemærk stolen til venstre og præstekraven samt uniformsærmet over baren*

Catalinabaren åndede af festlig flyveratmosfære. Over baren hang forskellige souvenirs fra gæster, der havde besøgt baren, en præstekrave, uniformsærmet fra en overlæge fra søværnet et par trusser fra en kendt skuespiller og mange andre ting, som tegner et billede af, at det bestemt ikke er trist at være til fest her. Der var også forskellig regler, som nye besætningsmedlemmer ikke kendte, men som vi så sandelig blev bekendt med. Der var bl.a. en gammel navigatørstol fra en catalina. Satte man sig i stolen, erfarede jeg, skulle man drikke al det der blev serveret, der var jo sikkerhedsbælte på stolen, så man faldt ikke ud – det var også nødvendigt.

Allerede næste morgen var det af sted på isrecco. Afgangssignal til OVC på 5010 og „operations normal“ til AFIS hvert 20. minut via kystradiostationerne, samtidig indsamle vejr. Kunne vi kommen tilbage til NAB? Og hvordan så vejret ud på alternativ landingsplads?

Næste dag var der ikke planlagt flyvning, så der blev holdt en lille velkomstmik i Catalinabaren. Samtidig kunne man antyde, at nordlyset knitrede på himmelen. Besætningen var som en stor familie, der støttede og hjalp hinanden, flyvning, fest og farver, – dette var livet!

Om morgenen kom der imidlertid en SAR-mission på østkysten „En mand i kajak fra Kap Dan var savnet“. Afsted det gik, men der havde været kraftigt nordlys, så de refleksionerende lag var ikke umiddelbare anvendelige, så det var i gang med langbølge på 425 kHz til OVC. Så blev al trafikken afviklet her indtil HF'en atter kunne bruges.

Der er mange historier og flyvninger, der kan berettes om fra Luftgruppe Vest, som vil fylde en bog, selvom noget blev slettet af censuren. Man skal tænke på, at told, politi- og militærmyndigheden stort set blev varetaget af luftgruppen – „Det var i de bedste hænder“

En lille historie skal der dog være plads til. På min første udstationering i luftgruppe vågnede jeg tidligt en pragtfuld sommermorgen på NAB ved nogle brag fra catalinabaren. Jeg gik straks derhen, for havde vi fået ubudne gæster? -men nej flymaskinisten stod alene og kastede flasker ned mod et grønlandsbillede på endevæggen. Jeg tænkte „Nå det er nok sådan man gør

efter mange års udstationeringer“. Jeg støttede selvfølgelig op og tog en tom flaske for at kaste den mod billedet – men jeg blev stoppet af maskinisten: „Radio, Du skal tage danskvand – det lyder bedst og så får vi dem udryddet“.

I december 1971 havde jeg min anden udstationering i luftgruppen som 2. radio. Jeg begyndte at have timer nok som 2. radio til at blive 1. radio.

Sidst i 1971 begyndte jeg at flyve på S-61 redningshelikopter ved skoleflyvninger, transport m.m. Den 17. januar 1972 blev jeg ringet op fra ESK722, om jeg kunne tage en SAR-mission. Jeg kunne meddele jeg stadig var 2. radio og ikke godkendt til SAR-missioner. Men det var lige meget, for der skulle bruges besætninger. Kort efter mødte jeg i 722 og med U.279 gik turen til Nordsøen – Mærsk Fighter var forsvundet med hele besætningen. Sammen med fire andre S-61'er gennemsøgte vi området, men uden held. Da vi landede tilbage i Værløse havde vi fløjet 10 timer og 5 minutter.

### „1. Radio“ og vagt på redningshelikopteren

I april 1972 var jeg igennem final check og blev 1. radio. Det betød, at jeg nu kunne indgå i vagt på redningshelikopteren – og første vagt var i Skrydstrup den 18 april 1972 – det var fem år og tre måneder siden jeg var gået ind gennem porten til Jonstruplejren.

SAR-vagterne var noget helt specielt. Vagterne i Ålborg og Skrydstrup gik fra mandag morgen til fredag morgen og modsat i week'enderne. Døgnet rundt skulle vi være klar til hurtig udrykning, ligesom på en brandstation. SAR-vagten levede sammen som en stor familie. Der var bestemte rutiner f.eks. om morgenen, flymaskinist og flyredder klargjorte og efterså flyet, 2. piloten hentede morgenbrød og sørgede sammen med telegrafisten for morgenmad – stegt bacon og speglæg, som skulle være særlig tilberedt til de forskellige i besætningen. Imens det foregik, tænkte kaptajnen tanker. En dag blev 2. piloten sendt retur til bageren, da kaptajnen fandt der var for mange store lufthuller i franskbrødet – kaptajnen var uddannet bager!



*Nytårsaften 1976 hjemkommet efter en redningsmission i Nordsøen, 13 personer evakueret fra Mærsk Explorer*

I den efterfølgende periode flyver jeg i en periode både på transportflyene og redningshelikopteren. Den 30. januar 1977 flyver jeg den sidste flyvning med C-54 rundt til alle flyvestationerne som farwell flight, idet den skulle udfases til fordel for C-130'en

Men mit hjerte lå hos redningshelikopterne, så jeg søgte at blive på disse. Men den 16. februar 1979 stoppede eventyret, idet jeg blev beordret til tjeneste på transportflyene. Den sidste redningsmission, hvis man kan kalde den det, var eftersøgning den 15. februar 1979 efter flere fiskekuttere fra Thorsminde, der var forsvundet – vi fandt desværre ikke noget. Jeg sluttede med næsten 1000 timer på S-61'en og 156 redningsmissioner.

### Overført til transportflyene og ingeniørstudiet

Men transportflyene kaldte, nu med C-130 – hurtigere og højere. Her havde jeg mange oplevelser og udstationeringer i Luftgruppe Vest, som nu var flyttet til Sdr. Strømfjord. Besætningerne var sort set de samme som på C-54, så det var bestemt ikke kedeligt – men på „Strømmen“ var der lidt mere ordnede forhold, bl.a. var der politi – det var vi ikke vandt til!

Ud over Grønland fløj vi på Mellemøsten og Amerika. Det betød, at frekvenskortet med solpletter kom frem. Vi havde nu fået frekvenser på 11 og 15 mHz, så det var næsten altid muligt at få kontakt hjemover på USB. Ellers et par slag på nøglen til OVG eller Lyngby radio, så var der forbindelse. Jeg kan erindre, at vi havde behov for kontakt hjemover, da vi havde punkteret et hovedhjul i Washington. Jeg fik kontakt til LYRA og kom ind på listen efter et Mærsk skib – men det var lidt uvant for LYRA at høre kald fra et fly på HF,

Da min kontrakt med Flyvevåbnet var tidsbegrænset til jeg blev 35 år, måtte jeg begynde at søge nye udfordringer. Når Kontrakten var tidsbegrænset, kunne man vælge en uddannelse hvis længe var bestemt af, hvor mange år man havde gjort tjeneste. Jeg havde 3,5 år til min rådighed. Så faldt tankerne på redningshelikopteren og her var en prallel til brandvæsenet – så jeg valgte at læse til ingeniør med speciale indenfor brandteknik.

Det betød at når de andre på ingeniørstudiet holdt sommer- og juleferie, måtte jeg ud at flyve, så det blev til sommer og jul i luftgruppen på „Strømmen“

I januar 1982 blev Gulfstream'en indfaset – det var luksus, 2 HF, 2 U/VHF, fjernskriver, selcall m.m. Vi fløj med 85% af lydets hastighed i 45.000 fod, når vi altså ikke sneg os lavt over havet på fiskeriinspektion. Tankerne gik tilbage til min første tur med C-54'en til Grønland, nu tog det knapt 4 timer til Sdr. Strøm.

Den 30 juli 1982 fløj jeg farwell med C-47'en – vi fløj 4 fly i formation rundt til flyvestationerne. Mens vi fløj, sendte jeg „C.47'ens svanesang“ til alle flyvestationerne og selvfølgelig på telegrafi. Efter

rundturen landede vi til sidst i Værløse, hvor vi drak gravøl.



*C-47 svanesang sendes på telegrafi under flyets sidste tur i Flyvevåbnet*

I juni 1985 dimitterede jeg som ingeniør. Imidlertid var jeg i mellemtiden blevet fastansat i Flyvevåbnet til jeg blev 60 år, og samtidig havde jeg fået mulighed for at studere til ingeniør - hvad kunne jeg forlange mere. Jeg ringede til eskadrillen og fortalte, at nu var jeg blevet færdig som ingeniør – „godt du ringer, for du har meldt dig frivillig til at flyve nødhjælp i Sudan“ – „Jeg har sku ikke meldt mig frivilligt“. Næste morgen var vi til møde hos Røde Kors på Østerbro, hvor vi blev briefet om opgaven og forholdene i Sudan – vi skulle flyve nødhjælp fra Kartum til Dafurområdet. 11. juli 1985 gik turen med en C.130 til Kartum via Cypern. Vi var to flytelegrafister, således at vi kunne skiftes til at flyve og passe en radiostation, som vi havde etableret i en bygning ved startbanen.. Fra radiostationen holdt vi kontakt till vores C-130 samt hjemover,

65

og igen måtte vi bruge nøglen, når det kneb med USB. Men hele operationen er en historie for sig selv, bl.a. hvordan vi fik spiritus ind i et meget muslimsk land.



*To besætninger som midlertidig Røde Kors delegater*

I et års tid passede jeg mine flyvninger og udstationeringer samtidig med jeg var rådgivende

ingeniør. I efteråret 1986 søgte jeg en stilling ved Søllerød Brandvæsen og blev ansat som vicebrandinspektør 1. november 1986. Imidlertid kunne jeg først forlade Flyvevåbnet ved udgangen af 1986, jeg havde således to fuldtidsjob samtidig med jeg var timelærer på ingeniørhøjskolen – så det var lidt af et puslespil.



*Radiooperatørens plads i Golfstream G-3.  
Bemærk at morsenøglen er der stadig*

Den 17. december 1986 landede jeg for sidste gang med G-3, F249, og kunne notere total 4.026:20 flyvetimer og næsten 20 år i Flyvevåbnet – jeg har haft mange oplevelser og er taknemmelig for det, som Flyvevåbnet har givet mig.

### **Efterskrift**

I oktober blev jeg udnævnt till brandinspektør og efterfølgende beredskabschef. Efter 29 år ved brandvæsenet gik jeg på pension i december 2015. I 2016 begyndte jeg at flyve igen hos DC-3 vennerne med ex. Flyvevåbnet C-47 k-682, det fly som jeg fløj min første tur i som flytelegrafist i 1970 – så ringen er sluttet efter 46 år.