

Pilot i Flyvevåbnet i 70`erne.



Jeg har skrevet mine erindringer om mit liv fra barns ben til min pensionering. Det har jeg gjort primært med øje for mine børnebørn, som jeg gerne vil fortælle om en periode, der aldrig kommer igen. For sådan er det jo, - tiderne skifter, og man lever i nuet. Jeg oplevede det med mine forældre, som havde en opvækst og ungdom, som for mig var fuldstændig fremmed. Min far har heldigvis skrevet om sin opvækst, og jeg har sat pris på hans skildringer af livet på den tid.

Livet i Flyvevåbnet er også foranderligt. Jeg har for nylig læst beretninger fra piloter i flyvevåbnet i 50`erne og 60`erne, og senest også om flyvning med F-16. Den glædelige udvikling i uheldsstatistikkerne og overlevelsesraterne er fantastisk, - heldigvis.

Jeg synes, der mangler en beretning fra flyvevåbnet i 70`erne, hvor omfanget af både fly, piloter og raketter var voldsomt større end i dag. Jeg har derfor pillet afsnittene om min tid i forsvaret ud af min ovennævnte beretning, og lavet dette lille skrift.

Mit CV ser således ud:

Teddy Berthon Iversen, født den 23 juli 1946 i Ribe.

Realeksamen i 1964

Landbosparekassen for Ribe by og Omegn 1964 – 1968

Værnepligtig ved Slesvigske Fodregiment 1968

Militærpolitiskolen på Østerbrogades Kaserne 1969

3. Jyske Militær Politi Kompagni Ålborg 1969 – 1970

Flyveelev på Avnø 1970

Canadian Armed Forces 1970 – 1971 (Portage la Prairie – Moose Jaw – Cold Lake)

Trænings Eskadrillen Skrydstrup 1971

Eskadrille 725 Karup 1972 – 1979

Maersk Air 1979 – 2006

Bestyrelsesmedlem European Cockpit Association 1993 - 2009

Sterling Airlines 2006 – 2008

Kaptajn R i Flyvevåbnet til 2006

Pensionist fra 2008

VÆRNEPLIGTEN:

Efterår 1968

Jeg havde i 1964 fået en indkaldelse til at aftjene værnepligten i Forsvaret. Grundet uddannelsen i Landbosparekassen i Ribe havde jeg fået udsættelse til at møde i efteråret 1968. Efter udnævnelsen til sparekasseassistent mødte jeg så op på Haderslev Kaserne i august 1968 for at tilbringe 4 måneder ved Slesvigske Fodregiment. Vi var 30 mand på holdet og jeg hed rekrut 792184 Iversen. Blev indkvarteret på 10 mands stuer i øverste køje. Havde eget skab, hvor alting skulle ligge, ligesom man ser på film, - i snorlige rækker. Vi havde en rimelig og ikke uden humor – Sergent.



Helge Borgen Lindhart havde nr. 83 og boede i køjen under mig. Det udviklede sig til et dejligt venskab. Han boede i nærheden og jeg var hjemme hos ham nogle gange. Han havde nogle fantastiske grammofonplader, - tyske schlagere mit Heino og mange andre, det var cool musik på en tid. Ellers kørte jeg til Ribe, når der var weekend orlov. Vi boede jo på kasernen dengang, og skulle opføre os ordentligt for at undgå weekend vagter. Det gjorde vi så.

Trælse dage med geled-træning og lange marcher. Op om natten eller utroligt tidligt morgen. Uff, - det var ikke lige mig. Nogle særlige dage, som jeg husker med fryd, - det var træning i grusgrav med de store RLV'er og andre vogntyper. RLV'en var en stor lastbil af engelsk fabrikat med fire-hjuls-træk og spil foran, således vi kunne trække hinanden op, når vi sad uhjælpelig fast. Det var sjovt. Men det kunne jo ikke fortsætte i al evighed, - så noget skulle besluttes. Mange måneder som rekrut her var ikke tillokkende.



Sergent kasketten lokkede, - og det skulle være en særlig kasket. Jeg besluttede mig for at melde mig frivilligt til sergent tjeneste ved Militær Politiet. Det ville indebære 2 års tjeneste, før jeg kunne komme tilbage til sparekassen, - og det gjorde bestemt ikke noget.

Selvfølgelig blev jeg ikke overrasket, da jeg fik at vide at jeg var optaget på MP-skolen som sergent elev! Hvis de skulle bruge nogen, måtte det da være sådan én som undertegnede. "Tyrens røvhul" lidt uden for kasernen blev lige pludselig til at overkomme.

MILITÆRPOLITI SKOLEN :

Januar – Juli 1969

Uddannelsen ved militærpolitiet foregik på Østerbrogades Kaserne i Kongens København. Det havde ikke undgået min opmærksomhed. 6 måneder i København, ja-tak. Den gamle kaserne lå ved Trianglen og ikke langt fra Parken, med Forsvarsakademiet i nogle bygninger midt i kasernen og noget, der mindede om det amerikanske CIA i andre bygninger indenfor murene. Sorte limousiner kom til og fra, - og det var rigtig spændende. Københavns Kommandant boede også derinde. Husk på at det her var under den kolde krig i tresserne.

Jeg kan jo ligeså godt indrømme allerede nu, at det egentlig var begrænset, hvor meget jeg fik tid til at gå i byen og se på København og dens indbyggere, mens jeg var på MP-skolen. Vi blev holdt til ilden, om man så må sige.



Startede i januar 1969 på skolen, og de lagde hårdt ud. Efter en uges-tid blev vi sendt på en 3-dagesøvelse "Klør Knægt", - jamen jeg vil aldrig glemme det. Det var hårdt. Ikke alene var vinteren også hård, men vi blev bare sendt ud i naturen og skulle klare en forfærdelig masse udfordringer. Jeg tror egentlig bare de ville skille de sarte fra allerede fra begyndelsen.

Båre-fræs og skyttegravshuller i én uendelighed. Og nogle officerer, der så ud til at nyde det. Har jeg sagt, at jeg aldrig vil glemme det ?

Skulle jeg glemme det, så har jeg heldigvis billeder fra øvelse Klør Knægt, der beviser dåden.

Men sådan går det jo til, at unge mennesker bider tænderne sammen og bare vil stå igennem det, de byder én. Jeg var sergent-elev og havde 5 korporals-elever under min kommando. Med min gruppe på øvelsen fulgte Premierløjtnant Aagaard, - en sjov starut. Vi fik specifikke opgaver at skulle løse, og han observerede, hvordan sergent-eleven ville løse dem. Det var vinter og koldt. Vi boede i bivouaker og havde ingen problemer med at overleve i den udrustning, vi havde. På et tidspunkt skulle min gruppe forlægge til et andet punkt, og vi kom til en stor bæk, der forhindrede os i at komme videre. Jeg sendte en mand til hver side for at rekognoscere for en overgang, begge kom tilbage og sagde at der ikke var nogen, hvorfor sergent-elev med høj og fyldig røst sagde : Følg mig, - og kravlede op i et træ, der hældede over bækken. Derfra kunne man nå et andet træ på den anden side. Uheldigvis var det jo rigtig koldt, og fugt og vanddamp havde sat sig som is på træerne, - hvorfor sergent-eleven gled ned i bækken. Det var koldt, men videre skulle vi jo. Jeg vadede i land på den anden side og råbte bare – følg mig. Hvordan Premierløjtnanten kom over husker jeg ikke.

Efter en kold uge i marken stod den på teori inde i de gamle lokaler på Østerbrogades Kaserne. Vi havde nogle både dygtige og kendte lærere. MP-skolen var bygget op efter principperne på politiets uddannelsesskole, - så vi havde en masse fag, som gjorde os i stand til at skrive rapporter og lave optegnelser ligesom politiet. Mange af lærerne var de samme som underviste på den

"rigtige" politiskole. Inkluderet var også en tur på politimuseet, hvor diverse effekter fra mange drabs- og mordsager er opbevaret. Meget interessant.

Hver morgen stillede hele skolen op til morgen appel i gården. Kompagniet blev behørigt afleveret til chefen eller hans stedfortræder, hvorefter man trådte af til dagens tjeneste. Chefen var Major Kryger-Jørgensen, en statelig og autoritativ mand. Hans modsætning, Administrations-officeren, der af og til afleverede kompagniet til chefen, blev kaldt "hønen", og om navnet havde noget at gøre med hans besværligheder med at dreje den lille trinde krop rundt uden at vælte, husker jeg ikke. Men morsomt så det ud, hver gang han skulle aflevere styrken til chefen.



Som MP`er skulle du kunne køre alle mulige køretøjer, så vi fik diverse kørekort. Lastvogn med hænger og motorcykel udover jeep, naturligvis. Det var da ret sjovt at køre rundt i København i en lastbil med anhænger. Motorcyklen var dengang den gode gamle danske Nimbus. En ordentlig maskine, som dårligt kunne gå i stykker. I stykker skulle de altså gå, - for hver gang en Nimbus gik i stykker, fik MP skolens vognpark en ny BSA motorcykel. Så vi blev sendt ud på nogle motor-orienteringsløb over stok og sten for at få de gamle Nimbus til at opgive ånden. Synd og skam, indrømmer jeg. Og BSA`erne rystede så meget i styret, at dels holdt pæren i forlygten ikke ret længe, og dels kunne du ikke holde med begge hænder på styret, idet dine hænder blev fuldstændig følelsesløse af rysteriet.

Jeg var sergent-elev nr. 7 og nr. 6 var Mogens Ulrik Thygesen Pedersen, - eller MUT. Vi var makkere, og det holdt livet ud, - for desværre døde MUT allerede som 60 årig i 2007. Han var et dejligt menneske og stor, også af udseende. Senere da vi kom til 3.MP kompagni i Ålborg, boede vi på samme værelse og havde et godt kammeratskab.

Korpsånden hos Militærpolitiet er helt i top, - MP`ere er specielle og får en speciel uddannelse. Indkvartering sker separat på kasernen for ikke at blande sig for meget med de værnepligtige. Uniformen skal være i orden, støvlerne i den grad blankpudsede.

Man går højt op i at kvalificere sig inden for mange ting, bl.a. på adskillige skydevåben. Pistol 9 mm Neuhaussen, gevær af typen Garrand og maskingevær, ligesom vi prøvede at affyre mortér granater. Skydeområdet var placeret ude på Amager, og køreturen foregik på ladet af en lastbil. Strækningen fra Trianglen langs søerne til H.C.Andersens Boulevard er nok den mest kedelige i Danmark, - ingen søde piger at fløjte efter her. Vi lod ikke en chance gå fra os ellers. Der var et par episoder, hvor skydevåben desværre blev brugt til andet end at ramme skydeskiver. Vi var ude for et selvmord og bortkomst af et våben, - ikke rart. Ellers gik det ud på at kvalificere sig til skydemærker på uniformen, - helst sølv- eller guld-mærke i alle våbentyper. Jo, - vi skulle imponere rekrutterne !

Fysisk kvalificeres man i selvforsvar og diverse idrætsøvelser. Kaptajn Søren Rand var mand for at få os til at ligne noget, især efter bokse-lektionen fredag eftermiddag. Som sagt var jeg makker med MUT, og han var jo stor. Når vi skulle bokse, stillede han sig nærmest bare op inde på midten, og jeg for så rundt og prøvede at komme ind på ham. Ind i mellem langede han så et slag ud, så

jeg fik én på bærret og dansede rundt. Joeee, - han var en kammerat. Jeg så ikke så godt ud, når jeg kom hjem på weekend, - og det var hans skyld. Træningen gjorde dog, at man havde en vis fornemmelse af at kunne forsvare sig nogen lunde, selvom jeg aldrig har haft brug for denne øvelse. Det er jo også bedre, at man udviser autoritet via ens udseende og talemåde.

En disciplin, hvor vi begge kvalificerede os, men jeg på en lidt mere elegant måde end MUT, var i svømmehallen. Her skulle vi fuld feltmæssig med udrustning hoppe i vandet (hvor det var dybest), komme af med udrustning, oppakning og noget af tøjet, og derefter svømme til modsat ende af bassinet. Det klarede jeg på reglementeret måde svømmende i overfladen, hvorimod MUT, - den store mand, - gik lige til bunds, hvor han stående på bunden afførte sig det nødvendige og gik til enden. Han klarede det på en eller anden måde, og jeg bestod oven i købet livredderprøven.

Vi fik også undervisning i Jiu-Jitsu, selvforsvar. Det var jo rart at kunne, når vi senere skulle ud og "slås" med rekrutter osv. Søren Rand var ved at tage livet af én af os en dag i gymnastiksalen, hvor han viste, hvordan man takler en overfaldsmand, der kommer bagfra. Søren bøjede sig ned og fik fat i benene på manden, væltede ham bagover og satte sig på ham, - bum. Og så trak han ikke vejret mere, altså den fiktive overfaldsmand. Da vi endelig fik liv i ham igen var Søren Rand en ret så bleg mand.



En speciel øvelse var "Demonstrations-kontrol". Her skulle vi kontrollere og styre en stor flok mennesker. Vi var udstyret med hvide hjelme, hvide handsker og snore og armbind, der viste at vi var MP. Pistolen sad i hylsteret og politistaven trukket. Vore Jeeps var malet med MP og hvide striber og hjul, - vi må have set imponerende ud.

En MP-gruppe bestod af en sergent og 5 korporaler, og af køretøjer var den udrustet med 1 folkevognsbus, 1 jeep og 3 motorcykler. Sergenten var vognkommandør i en af vognene, og her på skolen sad så læreren i den anden bil. Min gruppe havde som regel følgeskab af Premierløjtnant Aagaard, - herlig fyr (- "eller røde sokker", - som han kunne sige som svar på et tåbeligt spørgsmål). Vi havde rigtig mange udrykninger eller forlægninger rundt på Sjælland. Typisk ville vi overnatte på gårde eller skoler i forbindelse med øvelser, men ofte var det i bivak kamoufleret ude i terrænet.

De 6 måneder på MP-skolen vil jeg betegne som en særdeles hård træningsperiode. Vi sergent og korporals-elever blev presset hårdt fysisk og psykisk, og oplevede, hvordan vi selv reagerede under modgang og udmattelse. Vi konstaterede, hvordan kammeratskab og sammenhold kunne forbedre chancerne for succes. Under pressede forhold, som for eksempel de overlevelsesøvelser vi deltog i, finder man ud af, hvem der kan samarbejde og man lærer nye sider af sig selv at kende. Som leder af gruppen fandt jeg også ud af, hvordan

Teoretisk og psykologisk blev vi klædt godt på til at takle og håndtere menige soldater. En del af det kommende job var jo at patruljere i togene, når de uniformerede værnepligtige rejste mellem hjem og tjenestested.

Jeg havde jo medbragt mit skønne køretøj til København, - den grå Citroen 2 CV stationcar årgang 1958. Nå ja, stationcar er måske så meget sagt, idet der kun var to stole i den, - men der var ruder hele vejen rundt bagi. Jeg kom da noget rundt i den, og der var ingen problemer med at have den inde på kasernen. Der var oven i købet værksted med grav, som jeg kunne bruge. Og det var jo nødvendigt nu og da.

Jeg har haft adskillige sjove episoder med 2 CV'en, men også et par jeg godt kunne undvære. På et tidspunkt skulle jeg have den ind over graven for at lave noget under bilen. Rundt om graven var der af sikkerhedsmæssige grunde en høj metal kant. Udenfor var belægningen brosten, som var sunket en smule lige i indkørslen. 2 CV'en er rigtig godt affjedret, og kombinationen af affjedring og en bakke lige inden graven, bevirkede at 2 CV'en sank helt i knæ, lige da jeg kørte over den høje kant ved graven. Resultatet var et lille uhyggeligt bump, hvilket straks fik mig ud af bilen og ned under den. Her stod en fin stråle motorolie lige ned i gulvet. Promte stak jeg en finger op i hullet i motorblokken, - og stod lidt og tænkte over verdenssituationen. Der var ikke meget jeg kunne gøre ved det, - bundproppen havde ramt metal kanten og var knækket af. Jeg trak fingeren til mig og den fik lov til at tømme sig !



Den gamle bil skulle såmænd ikke have lov til at dø i synden. Fætter Peter havde på det tidspunkt et bilværksted i Glostrup området, og den blev transporteret ud til ham. Der kunne ikke sættes en ny bundprop i, så Peter limede den gamle fast, - og det holdt resten af bilens levetid. Well done, Peter.

Spændende tid med mange gode kammerater. Københavneren O. B. B. Christensen, der senere blev journalist på Ekstra Bladet. Kurt Jensen og Wollesen, som jeg via TV senere kunne se begge blev politibetjente i Århus. Efter endt uddannelse på skolen var det kun MUT og undertegnede, der søgte til MP i Ålborg. Resten

forblev på Sjælland ved MP kompagniet på Høvelte kaserne.

Ved afslutningsceremonien på Østerbrogades Kaserne den 30 juni 1969 var skolens officerer iført ordner og sabel, og vi havde de nye sergent striber påsyet uniformen. Vi fik hver overrakt et eksamensdokument fra Militærpolitiskolen, og jeg er da helt stolt ved at kunne se, at jeg bestod som nr. 4 ud af 11 bestående elever.



3. MP KOMPAGNI:

Juli 1969 – August 1970

Militærpolitiet hører under trænet i forsvaret. Jyske Træn Regiment lå på Hvorup kaserne uden for Ålborg, og her var 3. MP kompagni hjemme hørende. MP bygningerne lå lidt afsides inden for kasernen, og vi havde vores egen messe, - MP-stuen, hvor vi nærmest kunne gøre, hvad vi ville inden for visse rammer. Alt dette igen for at holde en vis distance til de værnepligtige og konstabler, som vi MP'ere jo var sat til at kontrollere. Der skulle være respekt om Militærpolitiet, hvorfor vi også altid var reglementeret påklædt med spejlglatte snuder på de sorte gejlde støvler. På tjeneste bar vi rød kasket og hvid fangsnor på skulderen samt hvidt bælte. MP armbind på venstre skulder. Og skulle det være rigtig flot, havde vi også hvide handsker, - men det var dog ikke så tit at de blev brugt.



Bygningen var en standard kaserne blok, med kontorer i den ene ende, og vore værelser i den anden ende. Der var en vagthavende gruppe bestående af en sergent og et par korporaler i vagtkontoret, og ved siden af havde chefen og næstkommanderende deres kontorer. MUT og jeg delte det nederste værelse på gangen til venstre. Der var to senge samt et skrivebord, - og det rakte rigeligt.



Her ses MUT Pedersen, OSG Andreasen og Lars Rod foran vores bygning.

MUT var vild med klassisk musik, havde stakkevis af plader, som blev lagt på grammofonen så snart, der var tid. Jeg havde en parakit ! Det er en forstørret undulat, som var i bur det meste af tiden, men trænet til også at opføre sig ordentligt, når den var ude. Jo, - vi hyggede os, og MUT lod sig ikke genere af en omkringflyvende fugl.

Som sergent havde jeg min egen gruppe bestående af 5 korporaler. Dejlige fyre, som jeg alle kunne arbejde med. Gruppen var udstyret med en jeep, en vw kleinbus og 2 motorcykler. På øvelser var vi 3. gruppe, 1. detachement. Min uofficielle første-korporal hed

Bjarne Nielsen, søn af borgmesteren i Holstebro, hvis hjem vi tilfældigvis kom forbi et par gange under vore patruljer og blev uhyre godt modtaget. Og så var der korporalerne A.S.Jørgensen, T.T.Jørgensen og K.M.Pedersen samt H.H.Wollesen, som var uofficiel danmarksmester i længdespring med Centurion kampvogn. Ja, det lyder lidt underligt, og det drejede sig også kun om centimeter, men det var ikke noget hans chef syntes om, da han uheldigvis så det. Så måtte Wollesen finde på noget andet og blev MP`er.

Udover at deltage i øvelser bestod en stor del af tjenesten for MP i at foretage tog- og motorvognspatruljer rundt om i landet.



Tog-patruljerne bestod i, at en gruppe på 3 MP`ere tog med tog fra f.eks. Ålborg til Nyborg og retur. Der var 12 måneders værnepligt (så vidt jeg husker), og de værnepligtige soldater skulle rejse i uniform, når de tog på orlov i weekenderne. Årsagen var enten at det var et krav, eller måske en reduceret billetpris for uniformerede. MP`erne skulle så forsøge at holde styr på alle disse unge mennesker i togene, hvor humøret kunne være vældig højt.

Dengang var Storebæltsbroen ikke eksisterende, hvorfor transporten over vandet foregik på færger. Når en færge lagde til i Nyborg, væltede det ud med uniformerede soldater, som skulle kapre en kupe, - og helst kun 2 mand i én kupe, så man kunne ligge ned. Det foregik ved hurtigt at komme ombord på toget, ind i en tom kupe, døren i og forhænget for. Dernæst en stor støvle op på dørhåndtaget, så ingen andre kunne komme ind. Undtagen hvis det var en MP`er, der stod derude !

Vi var som sagt 3 mand på patruljen, og vi havde lært nogle tricks. Vi lod 2 mand gå gennem toget og gribe ind der, hvor det var nødvendigt. Den tredje kom så lidt efter de andre, og det skete ofte, at en (uheldig) soldat lige skulle stikke hovedet ud i gangen og råbe et eller andet efter de "rø.....". Så fik han ellers lært lektien af den tredje, som han ikke havde set. Var man heldig og det var en "gammel" soldat med målebånd, der viste, hvor mange dage han havde tilbage af værnepligten, - ja så var det jo nødvendigt at hjælpe ham med at blive reglementeret påklædt igen. Målebåndet blev afmonteret og bortkastet, - så ku` han lære det, ku` han.

Det var også ureglementeret at løbe i uniform. Transporten fra færge til tog skulle foregå i skridtgang. Greb man dem i at løbe, blev de kommanderet tilbage, og var der målebånd på uniformen, blev den afmonteret og bortkastet, - gerne ved ejermandens egen kraft, - og ud over kaj kanten. Jo, - man har været en smule ond i de unge år !

Motorvognspatruljerne gik over nogle dage, hvor 3 mand i en vw-bus kørte Jylland og Fyn tynde. Boede på kaserner rundt omkring. Vi havde mandat til at kontrollere forsvarets køretøjer, hvor vi stødte på dem. Alle forsvarets køretøjer er udstyret med en kørselsbog, hvor rute og formål skal noteres. Gud nåde den stakkels soldat, der lige ville forbi moster Anne lidt uden for ruten for at få en kop kaffe, - og at der så kom en MP patrulje forbi. Ind i mellem kom vi jo som de første til et trafikuheld, og hjalp til med det nødvendige.

Når overnatningen foregik i Sønderborg havde vi ekstra travlt med at komme frem. Der var jo noget dernede, som hed "æ spritter", og det var små færger, der sejlede mellem Danmark og Tyskland på Flensborg fjord. Ligesom bådene mellem Rømø og Sild. Her kunne man for små menneskepenge få en rigtig god aften og en svingom måske også. En vigtig ting her var, at få det arrangeret således, at man ikke skulle være chauffør på bilen næste morgen. Det skete ofte ved at vi huggede om det.

Andre formål med patruljerne var at foretage hastighedskontrol f.eks. på kasernen i Oksbøl, hvor der er meget trafik mellem to områder inden for kasernen. Det skete på en opmålt distance og med en skjult mand med et stopur. Viste tiden at kørslen var foregået med for høj hastighed, så var de andre i patruljen klar lidt længere fremme. Ligesom vi kender det fra færdselspolitiet i dag, - de har bare lidt mere moderne apparatur.



På øvelserne var det MP, der stod for adgangskontrol og føring af kolonner af køretøjer. Det kunne være ret spændende at forlægge en enhed med en masse forskellige køretøjer om natten, hvor lys naturligvis ikke kunne bruges. Der var jo krig ! Det eneste lys på køretøjerne var en lille blændet NATO-lygte, der afgav minimal lys. Man kunne dog høre at vi kom, idet de pansrede mandskabsvogne buldrede vældigt. På en landgangsøvelse, hvor kampvogne og pansrede mandskabsvogne fra landgangsbåde blev sat i land på stranden ved Ebeltoft, styrede min gruppe trafikken både på stranden og i opsamlingsområdet.

Her ses 3. gruppe afslappet under en øvelse.

Krigsfangekontrol var også noget vi havde øvet på skolen, og på adskillige øvelser oprettede vi krigsfange samlesteder på gårde. Afhørings teknik på forskellige niveauer blev praktiseret, - vi kunne være kommet i avisen i dag, tror jeg!

I nærområdet Ålborg havde vi også opgaver. Hver nat kørte vi patruljer i det store industriområde i Ålborg øst, hvor der lå en del ret store fabrikker. Jeg mindes ikke nogensinde at have hørt, at vi fangede nogen derude. Vi havde også patruljer i Ålborgs natteliv, når det gik hedt til. Der var jo mange soldater i byen fra Hvorup og Nørre Uttrup kaserne samt Flyvestation Ålborg. Og der var ret livligt allerede dengang i Jomfru Anne Gade og omegn. Ambasadør var den store danse restaurant med sjov i 3 etager lige midt i byen. Galajen var som en Pub i stueetagen og øverst over Ambasadør var der en rigtig natklub. Udenfor på hovedgaden står Ålborg-tyren, - og alle, - jeg selv inklusive, skulle på et eller anden tidspunkt selvfølgelig op og ride på den store skulptur.

En helt anden opgave var at afhente udeblevne værnepligtige, absenter. Vi fik opgivet forskellige adresser, hvor vi skulle se om vedkommende var. Nogle gange gik de med frivilligt, andre gange var de forduftet længe inden vi kom.

Chefen for 3. MP kompagni stod for snarlig pensionering, - og, sagt pænt, gik ikke så højt op i reglementerne. Det gjorde derimod næstkommanderende. Der var ikke det bedste forhold mellem de to. Chefen kunne hygge sig med "drengene" på MP stuen, - oven i købet i en grad, så vi måtte sørge for hjemtransport af chefen af og til. Det klarede de så ovre på MP-stationen, hvor der lige var en patrulje, der skulle den vej. Han var som sagt på vej til pensionering og havde ikke så meget at tabe, hvorimod premierløjtnanten havde karrieren liggende foran sig og havde travlt. Senere fik vi en ny major som chef og der skete nogle opstramninger vedrørende MP-stuen.

Nu vi er ved MP stuen, - ja, det skal jo med! Stuen var vores tilflugtssted, vores egen messe og bar. Hver morgen ved morgen-appellen trådte 1 mand fra geleddet for at passe stuen, d.v.s. rydde op fra i går og forberede næste aften. Den gang var Lumumba vældig populær, og Cognac var også vores favorit drik, dog uden kakao mælk. Det absolut foretrukne mærke var Marcell. Stuen var dækket med souvenirs fra Militær Politiets indsats rundt omkring i tidens løb. MP var i mange år i Tyskland efter krigen og på Cypren, for at holde ro mellem tyrkere og grækere. Der gik naturligvis ikke lang tid hos 3. MP kompagni, før jeg var kasserer for "Stuen". Jeg kan, i min afskeds souvenir bog med hilsner fra alle kammeraterne, ikke undgå at se bemærkninger om min evne til at inkassere skyldige beløb til stuen. Den kørte også med et fint overskud.

Den største skideballe jeg mindes at have fået, klarede den nye major. Det var helt regulært og fortjent. Havde været i byen og tømmermændene var professionelle og alvorlige. Klarede ikke at stille til morgenparade, hvorefter jeg blev bedt om at stille hos majoren. Jeg måtte ud af sengen og ned ad gangen til hans kontor. Klatøjet og bleg modtog jeg en pæn reprimande, hvorefter jeg returnerede til vandret stilling på rummet.



Når vi skulle i byen i Ålborg, startede det altid i MP stuen med lidt opvarmning. Reglementeret påklædningen for os sergenter og korporaler fra MP var sort blazer med MP logo på lommen, grå bukser og rødt slips. Det passede ofte, at MP vagten skulle have en patrulje til Ålborg Øst lige når vi var klar til at tage i byen, - jamen, hvor det passede! Jo, Ålborg-tyren er blevet redet.

Den gode gamle Citroen 2 CV kom med til Ålborg og vi havde nogle fornøjelige og lange ture frem og tilbage til Ribe. Tophastigheden ned af bakke var vel omkring 85 – 90 kilometer i timen, - så kan i jo gætte på, hvad den har været på vej op i Jylland til Ålborg. Ofte tyede jeg til en overnatning hos tante Frida og onkel Holger i Gram pr. Stilling ved Skanderborg. De tog pænt imod mig hver gang.

Bundproppen holdt stadig og den eneste "snag" ved bilen var et mindre problem med det venstre vindue. Vinduet var delt halvt over, og den nederste del kunne vippes op og fæstnes på den øverste. Ved en vis hastighed og vindretning kunne vinduet pludselig springe op. Nå, bare det ikke var døren, for den lukkede jo op fremefter. Jeg husker en sjov oplevelse engang. Vi var nogle stykker, der kørte til Blokhus. På stranden må jeg have kørt over en forhindring, der kappede rørledningen til bremserne over. Pludselig kunne jeg træde bremsepedalen helt i bund, uden der skete noget. Højre baghjul var smurt ind i bremsevæske. Vi listede bilen ind til nærmeste landsby, hvor der var et værksted og fik hold på den udenfor. Jeg gik ind og fandt mekanikeren, fortalte om problemet med manglende bremser. Mekanikeren gik direkte ud til bilens venstre forhjul, som var oversmurt med noget væske. Tog en finger ned i det og duftede nikkende til den. Inde i bilen var de ved at dø af grin. Det var ikke bremsevæske på forhjulet, for det var hans hund, der havde været henne og løfte ben. Hvordan vi kom videre med ham husker jeg ikke, men han udbedrede skaden, så vi kom hjem til kasernen.

Én af kammeraterne købte sig en gammel Harley Davidson motorcykel. Jeg tog med ham et par gange, og det store var at køre gennem Limfjordstunnellen. Fart på, - og så inde midt i tunnellen tog han tændingen fra et øjeblik, - og så på igen. Nøj for et knald !

MUT havde på et tidspunkt forladt sine klassiske plader og var ude at køre i en Jeep M54 alene. I et venstresving kommer han for langt over i venstre side og der kommer en modgående, hvorfor han må undvige til højre. Han mister kontrollen og kører i grøften. At han slap fra det med livet er et under, - bilen gjorde i hvert fald ikke. Det minder mig om en ulykke på MP skolen, hvor alle også slap utrolig let. Vi var på øvelse og det var vinter glat. Jeg sad bag på en Nimbus motorcykel og foran os kørte en jeep. Vi kommer fra en sidevej ud på en stor vej, der svingede svagt til venstre. I det jeep`en accelererer kommer den i skred. Den svinger ind til højre op af en bakke, som elegant drejer bilen 90 grader og den banker ned på venstre side ude på vejen. Vi prøver at bremse, vælter selvfølgelig og kurer hen mod jeep`en, men når at stoppe før vi rammer den. Der var 3 mand i bilen, og vi for hen til den for at se, om de var kommet i klemme. Jeg kiggede ned og så 3

mand rode rundt mellem hinanden, og det eneste vi hørte var den ene, der råbte, - min hat, min hat! Heldigvis var ingen kommet til skade, men jeep`en skulle godt nok have lidt hjælp.

Værnepligten var dengang 12 måneder og for en sergent blev det til 2 år i forsvaret. Under min tjeneste på Hvorup Kaserne tænkte jeg naturligvis lidt over fremtiden. Det lå jo lidt i kortene og på kontoen, at jeg som Sparekasseassistent skulle tilbage til Landbosparekassen for Ribe By og Omegn og langsomt stige op af den monetære og finansielle karriere stige inden for pengeinstitut verdenen.

Denne karriere blev i 1964 valgt ud fra det faktum, at jeg ikke selv havde nogen ide om, hvilket erhverv eller uddannelse jeg kunne tænke mig. Min årgang 1946, den største nogensinde i Danmark, havde alle muligheder for valg af uddannelse, idet der i 60`erne var brug for alle. Tiden i forsvaret må have hjulpet mig til at indse, at der var andet her i verden, end at tælle penge. 4 år inden for pengesystemet var nok, - jeg ville noget andet.

Hvorup kaserne ligger nord for byen Ålborg, og lidt længere væk ligger så Flyvestation Ålborg. Det danske flyvevåben var på det tidspunkt meget større end i dag. Der var jetjagere på både Ålborg, Karup og Skrydstrup og transportflyene og helikopterne holdt til på Værløse. Derudover var der Tirstrup og Vandel, som også var operative flyvestationer.



For at give et indtryk af størrelsen af flyvevåbnet dengang, kan vi sammenligne med i dag, hvor vi kun har 2 eskadriller F-16 jagere på Skrydstrup, - i alt måske godt 40 fly totalt. Dengang havde de 3 flyvestationer hver med 2 eller 3 eskadriller med hver 25 – 30 jetfly. Det var en skøn blanding af Hawker Hunter, T-33 Silver Star, F-100 Super Sabre, F-104 Starfighter og endelig den spritnye F-35 Draken. Som man vil kunne forstå, så skulle der mange piloter til at bemane alle disse fly. Det skal også huskes, at det var under den kolde krig, hvor alt kunne ske.

Herover ses F-35 Draken forrest og bagest, - F-104 Starfighter yderst på begge sider og F-100 Super Sabre flankerer Draken på hver side.

Grunden til at jeg kommer ind på dette her nu er, at mens jeg gik rundt på kaserneområdet på Hvorup, så blev luften over mig konstant kløvet af F-104 Starfighters, som lå i landingsrunden til Flyvestation Ålborg. Starfightereren har en markant huyen fra motorerne og man kigger automatisk op. Det jeg så, så interessant ud. Jeg havde tidligere fra Erik Brandt Christensen, som var leder af

FDF i Ribe og tidligere jetpilot, hørt ham fortælle om jobbet som jetpilot, og det må have tændt et eller andet inde i mig, som nu blev vakt voldsomt til live af lyden og synet af disse fly. Udsigten til at skulle til at skrive indbetalingsbilag og bundte check's igen, hjalp nok også en del til at fantasere sig op i en jetjager. I hvert fald fik tankerne luft under vingerne, og det resulterede da også i, at jeg begyndte at finde ud af, hvordan optagelsesprocedurerne var.

Ansøgningspapirerne blev udfyldt og afsendt, og minsandten om ikke der kort tid efter kom besked om, at jeg skulle møde i Jonstrup for at gennemgå Flyvevåbnets optagelsesprøver.

Når man har sagt A, må man jo også sige B, - så da indkaldelsen til optagelsesprøverne kom, måtte jeg afsted ned til direktøren i Sparekassen og pænt spørge om lov. Flinker mand, der vel vidende om dumpeprocenterne nok tænkte, at risikoen eller chancen nok var ret minimal for succes. Så han sagde: Bare klø på, - og du er velkommen tilbage i sparekassen når

Det var nok selve det, at sidde i en jetjager og fare hen over himlen, der trak i mig. Ikke nogen højtravende tanker om at kaste sig ind i den kolde krig af politiske grunde. Det kom så til gengæld senere, hvor jeg blev mere bevidst om forholdene mellem vesten og diktatur-staterne østpå. Det bevirkede også, at jeg forblev i Flyvevåbnet som reserve-officer og deltog i mange øvelser over årene. Jeg opnåede endda at få Dronningens Fortjeneste medalje for lang og tro tjeneste (25 år), og afgik først fra tjenesten, da jeg ramte Flyvevåbnets pensionsalder, 60 år.

Med et godt job i sparekassen sikret i baghånden, tog jeg roligt til optagelsesprøverne, selv om selvsikkerheden var droslet noget ned. Var man nu også god nok til det job, mange søgte, men ganske få fik lov at udleve.

Vidende om de voldsomme dumpeprocenten ved optagelsesprøverne til pilot, har det selvfølgelig været en hård uge under disse prøver i Jonstrup-lejren og på Rigshospitalet. Jeg var lykkelig og lidt overrasket, da jeg fik ordre på at melde mig på Flyvestation Avnø for at påbegynde træning til pilot. Jeg var endnu mere lykkelig, da jeg på Avnø midt under en flyvning i en Chipmunk træningsmaskine fik at vide, at jeg og fire andre skulle tage hjem og pakke og forberede os på at tage til Canada, for at fortsætte uddannelsen til jetpilot. Vi skriver oktober 1969.

Flyvevåbnet uddannede piloter både i USA og Canada på det tidspunkt. Der var ikke flere pladser i USA, hvor træningen varede under et år, så vi var 10 mand i alt, der drog til Canada, hvor det tog 16 måneder. Helt i orden med mig.

Træningen her var lagt i tre faser. Primær flyvetræning fra Portage la Prairie, hvor det foregik i samme type fly, som i Danmark, - nemlig Chipmunk. Derefter videre til Moose Jaw, hvor vi steg ind i Jet-alderen. Her var flyet også en tosædet træningsmaskine, - en Tutor, som var en Canadisk bygget udgave af den amerikanske Cessna træningsmaskine, som USAF brugte. I disse maskiner sad instruktør og elev ved siden af hinanden, hvilket forbedrede inter-action eller kommunikationen imellem dem. Efter Moose Jaw gik turen videre nordpå til en base ved navn Cold Lake, - og koldt var det i sandhed. Vi var deroppe i vinteren 70/71, og det kan bekræftes af undertegnede, at vintrene inde midt i Canada er meget kolde. Heroppe fløj vi i en, også på det tidspunkt noget bedaget flyver, nemlig en T-33 Silver Star. Kurset hed "Advanced Jet Training", - og det var også en større og tungere maskine, end vi tidligere havde fløjet. Fordelen var, at vi skulle flyve den samme type, når vi kom hjem til Skrydstrup i DK. Herunder lidt flere detaljer om uddannelsen og jobbet.

Jonstrup

Jeg var tjenestegørende som MP-sergent på Hvorup Kaserne og blev beordret til at møde i Jonstrup-lejren, hvor optagelsesprøverne til pilot foregik. Det tog en uge, og det var naturligvis

under forudsætning af, at man undervejs ikke dumpede i én af prøverne eller lægerne fandt fysiske hindringer. Det kunne for eksempel være hjertet eller ørerne, der ikke levede op til flyve medicinerens kriterier. Jeg tror jeg havde en heldig dag, da vi var på rigshospitalet for at blive gennemgået fra ende til anden. Næsten ved hver eneste helbredsundersøgelse jeg senere gennemgik, - og det var jo hvert halve år, - undrede det lægerne, hvordan jeg med det snævre og krogede næsebor var sluppet igennem pilot udvælgelsen!

I ugens løb var vi igennem både teoretiske og fysiske prøver. Mange blev sorteret fra i begyndelsen efter de teoretiske og psykologiske test. De fysiske prøver var mangeartede. En gymnastiksal var, som man husker det tilbage fra skoletidens "sørøverleg", fyldt med forhindringer, og opgaven gik ud på at forcere disse forhindringer hurtigst muligt, - uden at berøre gulvet. Dette ville indebære strafpoint. Fidusen var så at finde ud af, hvornår det kunne betale sig at bytte strafpointene mod hurtighed. Tabt tid kostede også point. En anden sjov lille test var et firkantet metalapparat med 2 håndtag. En metalspids kunne styres med hvert håndtag og skulle, - hurtigst muligt naturligtvis, føres igennem en spiralformet bane. Såfremt spidsen berørte siderne lød der en høj lyd, hvilket forskrækkede én og øgede nervøsiteten. Det var bare om at klø på og dreje på det rigtige håndtag for at få spidsen væk fra metallet og lyden til at stoppe. I øvrigt var det først bagefter at det var sjovt, - mens det stod på var det nervepirrende.

En anden øvelse gik ud på at sidde i et slags cockpit med styrepind og pedaler. På lærredet foran var en lodret og en vandret streg. Disse begyndte at bevæge sig, og øvelsen gik så ud på at holde de to streger krydsede i midten ved at bevæge pind og pedaler modsat bevægelsen. Koordination og koncentration var påkrævet, idet blinkede lamper og lyde samtidig forvirrede aspiranten.

Flere samtaler med psykologer fulgte, ligesom endnu en hel dags lægeundersøgelse på Rigshospitalets Flyvemedicinske afdeling blev overstået. I modsætning til mange af mine med-aspiranter bestod jeg samtlige prøver, - i hvert fald med et for Flyvevåbnet tilfredsstillende resultat.

Holdet, som startede denne uges prøver, var løbende blevet decimeret. Hver dag manglede der én eller flere. Af de mange ansøgere til pilot jobbet, som jeg i ugens løb var sammen med, så jeg ikke siden nogen i flyvevåbnet. Jeg var stolt, - jeg var én af de få! Jeg havde det i mig, som en Jetpilot skulle laves af. Det boostede selvtilliden voldsomt.

Flyvestation Avnø. September – December 1970

Overførsel fra Hæren til Flyvevåbnet blev arrangeret, og jeg startede som sergent i det nye værn på Avnø. Flyvevåbnet havde sagt ja til mig, - og jeg måtte så også sige ja til flyvevåbnets betingelser. Uddannelsen af en jagerpilot er ekstrem dyr, hvorfor staten gerne vil have så lang gavntjeneste, som muligt. Bindingsperioden var efterhånden steget til 8 år, hvor piloten ikke kunne sige op og rejse til civil luftfart. Ikke noget problem for undertegnede, - kontrakten blev underskrevet samme dag, jeg fik den.



3 Draken fly giver eleverne på Flyveskolen lidt motivation.

Flyvestation Avnø var i mange år det danske flyvevåbens træningsbase for pilot aspiranter. Det var her, udvælgelsen af egnede til pilot-uddannelsen i USA eller Canada foregik. Avnø er beliggende på en lille halvø udi Avnø Fjord i Smålandsfarvandet, mellem Næstved og Vordingborg. Avnøs militære historie går helt tilbage til 1928, hvor hærens flyvetropper startede flyvninger herfra. I perioden 1940 til 1945 regerede Luftwaffe på halvøen, og i 1946 blev en egentlig flyveskole oprettet på stedet. Flyvestationen Avnø blev nedlagt i 1993, hvorefter udvælgelsen af aspiranter nu foregår på Flyvestation Karup.

De "heldige" pilot aspiranter, der var gået gennem nåleøjet ved udvælgelsen i Jonstrup eller Værløse, startede på Avnø med at gennemgå rekrut-uddannelsen for forsvaret. Det tog en 3 – 4 måneder. Herefter overgik man til flyveholdet, hvor der i starten blev lært flyveteori og derefter påbegyndt flyvning. Der var således indtil flere hold på Avnø samtidig.

Jeg startede på Avnø i efteråret 1970. Da jeg allerede var sergent ved Militærpolitiet i hæren, startede jeg direkte på et flyvehold. Holdet udgjordes af 12 flotte fyre, hvor de fleste kom fra rekrutholdet. Vi var dog 4, som kom udefra, og for os var det tilladt at bo uden for flyvestationens barakker, idet vi havde aftjent værnepligten.

På en eller anden måde fandt vi frem til en gårdejer Jørgen Nielsen, der havde bygget et nyt stuehus til gården. Det gamle var ubeboet og lå ikke langt fra flyvestationen, hvorfor de 4 unge fremadstræbende "pilots-to-be" besluttede at indlogere sig der. Udover at vi fire havde det rigtig hyggeligt sammen, så fik vi også lidt kendskab til landbruget.

Der blev jo slagtet et svin i ny og næ på gården, og jeg var på et tidspunkt med til at føde en kalv. Stor og særdeles uvant oplevelse, - også en noget brutal oplevelse for en bybo. Tov rundt om klovene på kalven, der lige kunne anes i bagenden af koen, - og så : Hiv til ! Pludselig lå der en blålig klump på gulvet, - og lidt efter stod der en nyfødt kalv og kiggede sig forundret omkring, - nærmest lige så forundret som fødselshjælperen.

Ud over mig selv, sagde hunden, drejede det sig om Mogens Nissen, Aksel Petersen og desværre er navnet på den sidste forsvundet, idet han ikke gennemførte Avnø. Men jeg kan se ham for mig, og husker hans flyvenavn, som var BOT.



Flyvevåbnet døber deres piloter med et tre-bogstavs navn, som de har gennem hele deres tjenestetid. Mit blev BYR, og spørg mig ikke hvorfor. Nogle navne var direkte forkortelser, som f.eks. HEL som Lars Helmø blev døbt. For andre blev nogle af bogstaverne brugt, og i mit tilfælde må de jo have kigget på B for Berthon, Y fra Teddy, og hvem ved hvor R kommer fra. Noget skulle vi jo alle sammen hedde, - og der var ingen diskussion, da det blev tildelt ! Nogle mennesker i personale-staben må have haft nogle hyggelige timer med at finde på disse navne. For mange af os er forkortelserne blevet hængende, og bruges også i det civile liv efter flyvevåbnet.

Mogens Nissen blev døbt SMI. Han var en fin fyr, Københavner og rødhåret. Frisk og tiltalende. Aksel fik navnet DAP. Fjerdemanden var BOT, en lille lyshåret fyr fra Kolding. Jeg husker ham mest for de par gange, jeg kørte med ham på weekend i hans lille Renault 4 (ligesom postvæsenets i gamle dage), for det gik som død og helvede på de små veje i syd-Sjælland og på Fyn. Dels var det efterår med tåge og diset vejr, og dels var Renault`en meget blød i affjedringen, - så vi vuggede voldsomt ud og ind mellem anden trafik på en hasarderet måde. Siden jeg husker det endnu, må det have været lidt ud over det sædvanlige.

Resten af holdet, - dem fra rekrutholdet, var blevet døbt NAP, DYS, TES, BIR, LOT, KUN, VES og SEK. Vidunderlige navne, som skulle kendetegne disse unge fyre resten af deres tid i det danske flyvevåben.

Det var en tid med megen lektie læsning, men ingen protesterede. Ud over de traditionelle flyve fag blev vi undervist af Mr. Brown intensivt i engelsk. Vi skulle jo gerne kunne forstå lidt af undervisningen, når og HVIS vi nåede frem på den anden side af Atlanten. Dels var der selvfølgelig tekniske udtryk, vi skulle lære, men Mr. Brown kunne altså 5 – 10 engelske ord for det samme udtryk på dansk.

Fra teorilokalerne kunne vi både se og høre Chipmunk flyene udenfor, når elever på tidligere hold trænedes, - men der skulle gå lang tid, inden vi kunne indtage cockpittet. Først skulle en masse teori overstås.



Sparekasseassistenten fik lidt at se til, - for et er at forstå opbygningen af en motor, "The Combustion Engine", noget andet er at gøre det på engelsk. Igen var det mægtig rart, at vi boede sammen på gården og kunne hjælpe hinanden med lektierne. Det kunne være lidt træls og kedeligt i timerne indimellem, men så skete det at vi fik et "boost" i form af en overflyvning af et par af de operative jagere, - og så kom der gang i gutterne igen. Et brag fra en jetjager kunne udvirke underværker.

Følgende fag blev terpet : Navigation, Metrologi, aerodynamik, motorlære, lufttrafik-regler, skriftlig og mundtlig engelsk. Alt var nyt og spændende, noget forståeligt, andet simpelthen bare svært. Metrologi var lidt for sig. Tog man hvert element for sig, var det egentlig ganske simpelt, - men når man så kastede det hele sammen til "vejret", - så var det en anden og særdeles svær opgave.

Metrologi er jo vist ikke en eksakt videnskab ! Det er ikke for ingenting man påstår, at metrologer er de mest optimistiske mennesker, der findes. De "opfinder" hver dag en vejr-forudsigelse for, hvordan vejret vil arte sig, - og må næsten hver dag konstatere, at sådan gik det altså ikke helt. Næste dag gør de så det samme igen!

Minimum karakter i alle fag var 4, - kom man under dette var det farvel! Jeg lå rimelig godt og var rigtig god i Navigation, mindre god i skriftlig engelsk. Dog var gennemsnittet på 7,2. OK! Desværre var metrologi en uoverstigelig hindring for BOT, der ikke kunne få karakteren over 3 og heller ikke lå for godt i de andre fag. På et tidspunkt måtte han bøje hovedet og pakke sine ting. Ikke rart! En anden klarede lige skærene med et 4-tal.

Efter en måneds tid kom så tidspunktet, hvor vi endelig, endelig skulle påbegynde flyvetræningen. Træningsflyet var en Chipmunk, som vi jo havde kredset noget om, - og også begyndt at træne "walk-around" på. Kende de forskellige ror og pedaler og håndtag osv. Walk-around er pilotens udvendige inspektion af flyet før start. Sparker lidt på dækket og ser om propellen er der !



Og der er mange Chipmunks

Chipmunks klar til første pas. Eleven laver "Walk Around", hvilket er udvendig inspektion af flyet.

I baggrunden ses tårnet, hvorfra en stakkels Senior Sergent prøvede at holde styr på de uvrne flyveelever i lufthavet.

Chipmunk flyet er en engelsk et-motors tosædet propelmaskine. Produktionen startede i 1948 og blev af Royal Air Force anvendt til 1996. Flyvevåbnet havde en del af disse maskiner, som brugtes på flyvestationerne til træning og forbindelse mellem stationerne. Vi fik de første i 1950 og de blev i 1986 afløst af en svensk "side-by-side" maskine, T-17. På Avnø var der vel en 15 -20 stykker, som jo alle blev brugt til skoleflyvning. Instruktøren sidder bag eleven i sit eget cockpit med alle instrumenter og styrehåndtag. "Hood'en" eller glas-kuplen skydes tilbage på flykroppen, således man får adgang til cockpittet.



Vi var nu udstyret med fly-udrustning, - das ganze molevitten ! Og vi så brandgodt ud allesammen. Lysebrun flyvedragt, støvler, fine handsker, - og faldskærm. De rigtige solbriller, naturligvis, - og en rank ryg!

Vi havde nogenlunde faste instruktører, og jeg fløj mest med BOS, som var en ung fyr. Et par andre instruktører jeg fløj med var majorerne Borgnes og Kentill. Kentill havde været adjutant hos dronningen og Borgnes havde fløjet en hel masse på Grønland i C-47 og Catalina. Ja, det er jo ældre fly vi taler om nu, C-47 var en Dakota transportflyver, som er rigtig kendt fra Berlin-blokaden, og Catalinaen var en stor flyvebåd, der brugtes meget på Grønland.

Avnø's geografiske placering bag den lange Knudshoved Odde gjorde, at den var nem at finde igen, - selvom det ikke altid var lige let, når du pludselig så det hele fra oven, og vejret var diset. Fra luften lignede det egentlig bare en græsmark med et stort hus. Huset var en pæn stor hangar, hvor flyene holdt til. I forbindelse hermed var opført et kontroltårn, hvor seniorsergent Brodt huserede. I nærheden lå nogle barakker, hvor rekrutterne boede og der foregik undervisning. Længere væk lå Avnø's hovedbygning med kontorer, kantiner og andre nødvendigheder.

Start og landing foregik på en bane, der var afmærket på græsset. Vinden bestemte hvordan den skulle vende og i hvilken retning man startede.

I tårnet prøvede Brodt at holde styr på trafikken omkring Avnø, og der kunne være en hel del sådan en god dag, hvor adskillige elever solo eller med instruktør afprøvede kræfter med lufthavet. Nogle lå i landings-runden og øvede landinger, og andre kom til udefra efter at have øvet manøvrer og skulle ind og lande. At holde styr på både flyet, nummer i landings-runden og kommunikationen kunne indimellem være mere end en nyudklækket "pilot" kunne klare. Det skete af og til, at en solo elev drejede ind foran det foran flyvende fly, og så var Brodt der! Det uheldige for den formastelige var jo, at al kommunikation foregik over radioen, - så alle kunne følge med i fornødelsen. Skete der flere af den slags ting for Brodt på en dag, så stod han ude på platformen øverst i tårnet med håret strittende og råbte på cigaretter og kaffe, - dog ikke på whisky og nøgne damer.

Der er ikke meget plads i cockpittet på sådan en lille flyver, og da slet ikke når låget lukkes. Så kommer den ramme lugt af olie, udstødning og hvad ved jeg direkte i næsen på dig. Du sidder fastspændt på din faldskærm i sædet med fødderne på hver sin pedal og en hånd på gashåndtaget og den anden på styrepinden i midten. Klar. Frygtelig larm når motoren startes og alting ryster. Skønt. Anmoder om tilladelse til at "taxi" til bane i brug, - får den og giver lidt gas. Og sandelig om ikke flyet begynder at røre på sig. Næsen er lidt i vejen, så der skal drejes lidt for at konstatere, at man ikke kører ind i noget. Propellen snurrer så hurtigt, at man kigger igennem den.



Instrumentpanelet fra venstre nederst:

Højdemåler

Fartmåler

Kunstig horisont

Herunder kompas

Slip indikator

Vertikal fartmåler

Brændstofmåler

Ur

Styrepinden nederst.

Gashåndtaget gemmer sig i venstre side.

Første gang man laver en "take-off" er jo en stor oplevelse, - og jeg kan godt nu konstatere, at det er de efterfølgende tusinder af take-offs også! Nå, den lille Chipmunk bumper derudaf og pludselig er vi i luften, - stadig masser af larm, men sikke en oplevelse. Instruktøren kommer med lidt input og siger, hvad vi skal lave. Der går ikke lang tid, før den fødte flyver har styr på det lille bæst. Tilbage til Avnø og øve nogle landinger, - det er lidt sværere at få det hele til at passe. Man skal helst lande på "Threshold", markeringerne lige efter banens begyndelse, - og med flyet i den rigtige

konfiguration og stilling. Vi laver "touch-and-go", hvilket vil sige, at vi lander, kører lidt ned af banen, giver fuld gas igen og laver en take-off mere. Igen og igen. Landinger skal øves, - og det gør vi.

Der var noget at snakke om bagefter og om aftenen, hjemme på gården. Og man glædede sig allerede til næste dags oplevelser, - kunne ikke komme hurtigt nok afsted. For de fleste, må jeg hellere sige, for der var jo nogen, som fandt det rigtig svært at tumle et fly oppe i luften samtidig med at skulle planlægge sin rute og holde øje med, hvor de andre og Avnø lå. LOT på vores hold måtte opgive eller rettere, blev sendt hjem efter nogle ture. Jeg nøjedes med at brække mig, når vi var landet. Ja, det var ikke med i planen, men en slags køresyge overmadede mig de første mange gange. Faktisk var jeg bange for at instruktørerne ville bemærke, at unge Iversen hver gang "lige skulle ud og lade vandet", som jeg vist fik det til. Kroppen skulle vist vænne sig til op og nedturene, turbulensen, og så hjalp det heller ikke, at olie lugten i cockpittet var intens.

Ellers gik det fint med flyvningen, - så fint, at Borgnes en gang truede med at skrue sin styrepind af for at slå mig i hovedet med den, og at Kentill engang tog styringen, fløj ekstremt lavt og vendte flyet på hovedet for at vise mig vindretningen på bølgerne ! Det var nok nemmere for knægten fra 3 meters højde, end for 100 meters højde, må han have tænkt. Jeg fik hurtigt konstateret vindretningen.

Der var en dag, hvor BOS og jeg skulle starte og simulere en nødlanding umiddelbart efter take-off. Det var en øvelse for Brand og Rednings folkene. Jeg sad i forreste cockpit og var med på den. Lige efter at være kommet i luften, satte vi hjulene ned på banen igen og stoppede brat. Herude stod en hjælper, der fyrede en røg-granat af, så der rejste sig en mørk sky over os. BOS havde ikke lige forberedt mig på, at han ville åbne cockpittet omgående. Tilfældigt kiggede jeg ud til venstre idet han trak hood`en tilbage, - og uheldigvis ramte åbningshåndtaget mine solbriller, og gik i stykker, hvilket medførte at jeg fik noget i øjet. Jamen så var der jo også en skade, som de kunne fragte til infirmeriet. Det var ikke værre end at jeg kunne flyve næste dag, - men puha, lidt for tæt på.



Efter 14 timer og 45 minutters flyvning med instruktør i bagsædet på Chipmunk, mente d` herrer instruktører, at jeg var klar til at gå solo. Jeg var fyr og flamme og med på den, selvfølgelig. Både BOS og Borgnes var med derude, intet blev overladt til tilfældighederne, - de har da også været spændt på, hvordan han kom ned igen. For ned kommer de jo altid.



Min allerførste solo flyvning forberedes. Min instruktør, BOS, vender mig tilsyneladende ryggen. Han ser ikke rigtig glad ud ! Major Borgnæs giver eleven de sidste instrukser i cockpittet.

- Og det gik godt !

Det er en helt speciel følelse, at sidde alene i et cockpit i luften for første gang. Det er dig, der styrer nu, - alt er overladt til dig. Du skal beslutte, hvilke input flyet skal have, holde øje med det hele på én gang, sige de rigtige ting over radioen, samtidig med at du jubler indvendig af det, du gør. Ja, jeg

flyver solo, - de har tiltroet mig evnen til at få flyet i luften, flyve lidt rundt og bringe det tilbage i hel stand. Mere jubel. Nå, du er jo ikke på jorden endnu, så tag det lidt roligt og gør de rigtige ting.

Efter landingen stod instruktørerne og tog imod. En buket af markens blomster bliver givet sammen med et tillykke med soloen. Derefter skrider man til de mere primitive traditioner. Man bliver omringet og båret hen til branddammen, som ikke just indbyder til en sommerdukkert. Men man bliver ikke spurgt, og vil heller ikke undvære det. Bliver smidt i baljen med flyvedragten på, og efter at have snoet sig fri af bundslam og ulækre vækster, kommer man op og er skide stolt, - og våd. En stor dag, og et kæmpeskridt på den videre vej til jetpilot status. Jeg var senere med til at redde én, der simpelthen havde glemt at fortælle, at han ikke kunne svømme. Turen i solo-baljen skulle han have!

Andre var knap så stolte, idet nogle end ikke nåede til solo, før beslutningen om at stoppe her blev taget for dem. Instruktørerne på Avnø var jo også ansvarlige for at bedømme, om eleven også senere kunne "handle" en mere sofistikeret maskine som en F-104 Starfighter eller F-100 Super Sabre jetjager. Derfor en grundig udvælgelse, - måske hellere lidt for hård end for let, - idet det måske på sigt kunne spare et menneskeliv (og en jetjager) ! Det var trist at tage afsked med elever, som absolut havde svært ved at forstå, at evnerne bedømtes til ikke at kunne række til jetpilot. At det for os tilbageblevne hurtigt blev glemt i den spændte og euforiserende flyve-atmosfære, er jo noget helt andet. Vi var lykkelige over stadig at være "på vej" !

Der fulgte flere flyvture, både solo og med instruktør. Jeg endte op med at have fløjet 26 timer og 20 minutter på Chipmunk, da beskeden kom, at vi skulle forberede os på at tage til Canada i midten af december 1970. Opholdet derovre ville vare ca. 16 måneder, - så det var med at komme hjem og pakke og tage afsked med familien for en længere periode. Jeg nævnte noget om en rank ryg tidligere, - nu var den da endnu rankere.

Farvel til Avnø og pænt tak for husly til gårdmanden og konen. Det havde været skøn periode også på gården, hvor vi jo fik en fornøjeligt forhold til landmandslivet på Sydsjælland.

PORTAGE LA PRAIRIE

15. december 1970 – 15. februar 1971

Portage la Prairie er en lille by i den Canadiske provins Manitoba i den midterste del af Canada. Her lå det Canadiske Flyvevåbens træningsskole, hvor Danmark havde købt sig til uddannelses pladser for kommende danske flyvevåben piloter. Derfor var sergent Iversen på vej hertil, idet nogen mente, at han (måske) kunne bruges som pilot i det Danske Flyvevåben. Det skulle han så bevise overfor de Canadiske instruktører, som samtidig uddannede deres egne og mange andre nationers piloter.

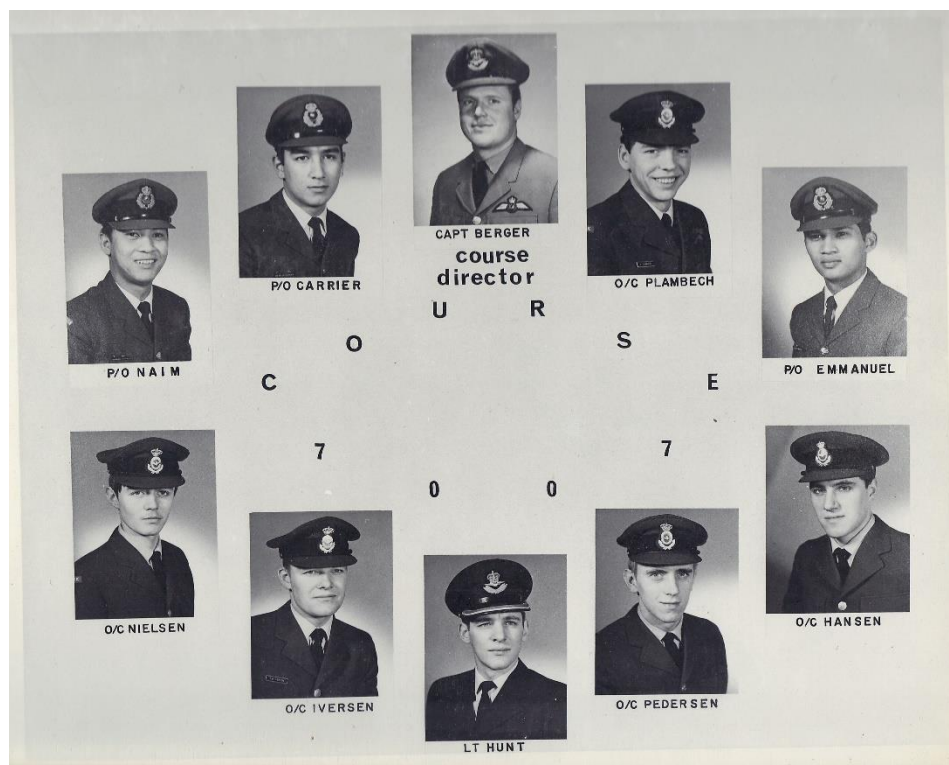
Kadet Iversen, som jeg skulle vænne mig til at blive tiltalt fremover, var derfor mødt op i Kastrup lufthavn for at blive fragtet over Atlanten til Toronto, og derefter videre til Portage la Prairie. Det har garanteret været en Boeing 747 eller 720 vi fløj med til Canada, husker det ikke. Det jeg husker fra turen er ankomsten til Toronto, hvor bagagen skulle komme ud på en karrusel i ankomsthallen. Det gjorde den også, bortset fra en ældre mands bagage, som blev hængende oppe øverst på karrusellen. Han blev ved med at følge bagagen rundt om den kørende karrusel. Der har ikke været meget ophidsende ved den tur, når det er det eneste jeg husker ! Omstigning til indenrigsflyvning til Winnipeg og der fra bil til basen i Portage.

Vi havde hjemmefra fået udleveret diverse uniformsdele, alle med fine dannebrogsmærker på, således vi var godt udrustet til lang tid væk hjemmefra. Det var i december 70, vinter i Danmark, - men endnu mere vinter i Canada. Snestorm der ville noget, kan jeg huske. Og koldt. Canada har fastlandsklima, hvilket betyder meget varme somre og meget kolde vintre. Heldigvis fik vi yderligere uniforms genstande senere, heriblandt rigtig varmt tøj til overlevelse både civilt og flyvemæssigt.

På Avnø var vi til sidst 10 mand på flyveholdet, som på et tidspunkt blev delt op. 5 mand var allerede taget til Canada tidligere end jeg, heriblandt Bjarne Værens eller VES, som han jo hed. VES var ikke så gammel, og på Avnø havde han været en stille og ret genert ung mand, rødhåret og tilbageholdende. Hvem stod i lufthavnen i Winnipeg og selvsikkert førte os igennem kontrollen og guidede os videre. VES ! Aldrig har jeg set nogen "vokse" så meget på en 3 ugers-tid. Han var virkelig kommet væk fra mors gryder, - eller hvad man nu siger.

Igennem et frygteligt snevejr kørte vi ud til basen, hvor vi blev indkvarteret. De 5 var jo allerede etableret, så det gik rigtig fint. Vi boede og levede på basen i enkelt værelser. Disciplinen var lidt hårdere en vi var vant til, men det blev jo bare en del af hverdagen. Som flyve-kadetter havde vi adgang til Officers Messen, hvor vi både spiste og tilbragte aftenerne, - når vi altså ikke studerede ! Selvfølgelig var der en masse lektier og teori at læse på, men jeg husker altså mere de skønne

tider i messerne, hvor der var nok at tage sig til. Masser af flyve-elever fra både Canada og andre lande. På vores hold 69-2 var der en enkelt Canadier samt 3 fra Malaysia.



Kursus 7007 med kursusleder Capt. Berger.

1 Canadier

3 Malaysier

5 Danskere:

Plambech – MAL

Hansen – KOV

Pedersen – SEK

Iversen – BYR

Nielsen – NAP

Gary Hunt fra Canada var en herlig fyr, som desværre nogle år senere indgik i statistikken over omkomne ved fly styrt. Dette fik jeg at vide meget senere ved et besøg med Draken på en Canadisk base i Tyskland. Gary var pilot på en F 101 Voodoo, en stor Canadisk bygget jetjager med navigatør i bagsædet, som en tidlig morgen efter en mission styrtede ned i en sø før landing, og ikke langt fra landingsbanen. Har aldrig fået at vide, hvad årsagen var. Jeg, og senere min kone, fik et rigtigt godt forhold til Gary, som endte med at blive Gudfar til vores barn, som senere blev født i Canada.

De 3 fra Malaysia var rigmandssønner, og ikke udvalgt efter evne til at styre fly. Canadierne gjorde deres bedste, og 2 af dem gik også igennem til gradueringen efter Basic Jet på Tutor`en i Moose Jaw. De skulle ikke med på Advanced Jet i Cold Lake. Den sidste fra Malaysia blev sendt hjem før tid efter en flyvetur, der ikke gik så godt, som forventet. Han blev åbenbart, medens de stadig var i luften, skældt så meget ud af sin instruktør, at det blev for meget for ham. Det lykkedes dog instruktøren at overbevise manden om, at det var bedst for dem begge, hvis de landede flyet normalt, - og ikke bare stak næsen lodret ned for at få det overstået. Han fløj ikke derefter.

Efter teori og anden uddannelse begyndte vi så endelig at flyve. Flyet var igen en Chipmunk, - lidt anderledes indrettet, men ellers ligesom dem i DK. Generelt fint vejr, men meget koldt. Inde midt i Canada er det fastlandsklima, som betyder at det er en tør luftmasse, hvilket igen betyder at

kulden ikke føles så meget. Ikke før det begynder at blæse, men så tiltager "chilfaktoren" også gevaldigt. Det skulle blive endnu koldere for os senere, når vi begyndte at flyve fra Cold Lake nord for Edmonton i Saskatchewan.

Tiden gik hurtigt i Portage, hvor alt jo var nyt og spændende. Canada var tidligere gået fra de traditionelle 3 værn over til det, man også har diskuteret herhjemme, nemlig fællesværn. På flyene stod der så ikke Royal Canadian Air Force, men Canadian Armed Forces på den ene side, og Force Armée Canadienne på den anden. Canada er to sproget, så alt er gentaget på fransk. What a mess! Quell merde! Ligeledes i trafikken og andre steder, hvor alt er skiltet på begge sprog.

Ved sammenlægningen af værnene blev der også foretaget en del udnævnelser af officerer, således at forholdet mellem fransk-canadiere og engelsk-canadiere blev genoprettet. Dette medførte udnævnelse af yngre fransk-canadiere til grader, som de egentlig slet ikke var berettiget til. Og selvfølgelig medførte det problemer i værnet. Det var dog ikke noget vi kadetter var berørt af. Instruktørerne, uanset tilhørsforholdet, var flinke og dygtige, - og vi danskere havde et godt ry. Vi blev ofte inviteret hjem til dem privat.

Danmark havde tidligere i mange år brugt Canada til uddannelse af piloter, men i en lang periode var det USA, de danske elever tog over til. Vi var de første danskere, der igen kom til Canada, idet USA havde nok at gøre med at uddanne deres egne til Vietnam og hvor de ellers var beskæftiget. Derfor 10 mand til Canada. Det bekom mig vel. Uddannelsen i Canada tog 16 måneder, hvorimod det kun tog lidt under 1 år i USA. Danmark havde en officer udstationeret i USA til at tage sig af diverse elever m.m., - en liaison officer, og han kom til Canada 2 gange, mens vi var der. Én gang, måske en lille udflugt, og en anden gang til vores "Graduation", - udnævnelsen efter endt uddannelse, hvor vi fik både den Canadiske vinge og den Danske vinge overrakt.

Vi var som sagt 5 danskere, der kom samtidig, - og vi skulle have noget at køre i. Jeg tror alle havde glædet sig til en Ford Mustang eller lignende. Det var jo ikke lige til åben bil i december måned, og for at give os tid, besluttede vi sammen at købe den første bil i fællesskab. Det blev en bedaget ældre Pontiac, - bestemt ikke noget at prale af. Men vi var dog kørende.

NAP, som heller ikke skulle blive ret gammel, og jeg besluttede sammen at købe en Jaguar. Ja, såmænd en Jaguar Mark II 3,4 liter knaldrød årgang 1962. Jeg tror vi var klar over, at skulle vi nogensinde køre Jaguar, så skulle det ikke være i Danmark. Det er én af de flotteste karosserier, der er lavet. Læder og automatgear, jo jo. Rigtig englænder og, fandt vi ud af senere, ret dyr i reservedele i Canada. Andre købte større amerikanerbiler, og de kostede jo altså ikke så meget derovre. Ligeledes fik du jo en gallon benzin for samme pris, som for en liter derhjemme. Jeg har stadig nøglemærket fra Jaguaren. Vi havde mange fornøjelige ture i bilen.



Omkring juletid 1969 var vi alle en tur i Calgary. Vi kørte i vores biler langs Highway nr. 1, som går hele vejen på tværs af Canada. Vi stoppede bl.a. i Medicine Hat for at spise, - sjove navne, ikke? Jeg husker en sjov lille episode med vores Jaguar. Bagage rummet blev ved med at springe op, og

vi måtte mange gange stoppe for at lukke det igen. Det blev ved, - indtil der var én, der foreslog, at vi skulle prøve at låse bagagerummet. Og så forblev det lukket. Lidt røde ører over, at det skulle tage en flok "piloter" så lang tid at finde ud af det !

Skøn bil, men som sagt dyr i reservedele. På et tidspunkt opstod der mærkelige lyde fra motoren, - og så fandt vi det på tide at skifte den ud med noget amerikansk.



Jeg købte en Dodge Polara årgang 1967, som tjente mig godt resten af tiden i Canada. Dejlig stor flyder med automatgear

Vi boede på basen og havde som flyveelever adgang til Officersmessen. Maden var fortrinlig og underholdningen i top, - vi var jo ikke de eneste elever. Der var altid liv i "messen", og ofte gode fester. Messeforstanderen på denne base var af tysk afstamning og talte engelsk med tydelig tysk accent. Han havde en schæferhund gående løs i kontoret og den gøede nu og da. Jeg kunne ikke lade være med at smile, når han med bøs stemme råbte efter hunden: "Don` t bark", og så omgående med løftet stemme tilføjede et "Yes", - hvorefter hunden forvirret kiggede på ham

Instruktørerne kom ofte i messen med deres koner og familie, og relationerne var gode. Vi blev af og til inviteret hjem til dem privat. I messen var der mange muligheder for underholdning, bl.a. billard. Når festen toppede skulle der spilles "Crout", hvilket er en anden form for billard spil. To hold (af berusede spillere) kæmper mod hinanden. Kun 2 bolde er i spil, - en hvid og en rød. Den røde er på bordet og må ikke på noget tidspunkt ligge stille, mens den hvide skal bruges til at ramme den røde med. Og dette må kun foregå fra enderne af billard bordet. Holdene (i rækkefølge) skyder skiftevis og der må godt foranstaltes forhindringer for modparten, således at den røde bold går i stå og skyderen dermed taber sit liv. Det kan blive ganske livligt ! Jeg har forgæves igennem flere år forsøgt at lære mine vinklub-medlemmer dette spil ved vores årlige sommerfest, men de har enten ikke været berusede nok, - eller nok nærmere måske for berusede til at det blev en succes. Der skal selvfølgelig også bruges noget energi rundt om bordet.

Det var jo vinter, og den Canadiske vinter skal man ikke kimse ad. Temperaturer ned til minus 40 grader var ikke ualmindeligt, - men da der er fastlands klima og luften er tør, føles det ikke ret koldt. Med mindre det blæser, - for så er det om at holde sig inden døre. Andet kan være livsfarligt, medmindre man er klædt på til disse ekstremer. Chill factor med disse kuldegrader er voldsom, - så det skete nu og da at man var udelukket fra at bevæge sig mellem bygningerne. Alle biler havde i øvrigt installeret motorvarmer, der via en ledning blev koblet til, så snart man parkerede.

Kulden havde også indflydelse på vores flyvning. Flyene blev naturligvis opbevaret indendørs i hangarer, - og når det virkelig frøs klarede man alle checks inde i hangaren, ligesom man strappede sig ind og lavede de indledende checks i cockpittet der. Når man så var klar, gav man

signal og portene blev åbnet, hvorefter motoren blev startet omgående. Vi var iført flyvedragter og udstyr, der matchede klimaet udenfor, såfremt det blev nødvendigt at nødlande et eller andet sted. Senere indgik et overlevelseskursus i træningen i Cold Lake.



Flyet i Portage la Prairie var det samme som i Danmark, et lille propelfly, hvor man sad bag hinanden, - Chipmunk. Det var malet knaldgult og havde en mere moderne glaskuppel over de to piloter. Ellers lugtede det ligeså meget af olie og sved. Min krop havde heldigvis vænnet sig så meget til g-påvirkningerne og flyvning i øvrigt, at tendensen til at brække sig nærmest var forsvundet. Det havde plaget mig nogle gange på Avnø, men skete kun få gange i Canada.

Jeg sendte en hilsen hjem til mit gamle MP-kompagni i Ålborg og fortalte lidt om tilværelsen i Canada. Det resulterede i en artikel i MP-bladet.

MOOSE JAW

15 februar 1971 – 5. oktober 1971

Efter færdiggørelse af den indledende træning i Portage, flyttede vi til nabo provinsen Saskatchewan. Flyvebasen her ligger ved byen Moose Jaw, - "The Band City of North America". Flyet vi skal træne i, er et lille jettfly, hvor man sidder side-by-side, som i en bil. Typen produceres i Canada og hedder Tutor. Igen starter kursus med teori, og denne gang er det jet motorer, vi skal lære om. Det er også første gang, vi skal sidde på et katapultsæde eller ejection seat, - altså en krudttønde under stolen. Det skal vi også lære om, og minsandten om vi ikke også får lov – næsten – at prøve det. På basen var der adskillige operative eskadriller samt Canadas Jet trænings enhed. Ligeledes det Canadiske opvisnings-team "The Snowbirds", som også brugte Tutor-flyet til deres opvisninger.



En jet motor virker som sådan:

Luft suges ind og komprimeres, hvorefter brændstof tilsættes og antændes.

Ekspllosionen bevirker at luften presses bagud med stor kraft.

Går motoren i stå i et jettfly, - ja, det gælder alle fly med kun én motor, - så går det kun én vej, - nedad. Derfor har man givet piloten en alternativ mulighed, - et ejection-seat, så han kan forlade flyet i luften. Piloten hiver i et håndtag på sædet, hvilket udløser en kraftig eksplosion under sædet, resulterende i at sædet skydes op gennem ruden og fly og pilot adskilles. Automatisk løses han fra sædet og faldskærmen udløses ligeledes.



Vi deltog i et 2 dages kursus på Canadian Forces Base Winnipeg, hvor Center for Aeromedical Training lå. Her var et cockpit fra en Tutor, hvor man kunne spænde sig ind i sæderne og øve udskydning. Udenfor var der en simulator, der kunne skyde et sæde med en mand ombord op af en rampe med et ordentligt drøn. Man blev spændt fast som i et fly, iklædt al udrustning, og skulle så selv trække i håndtaget for at udløse sædet. Bum, - og du sad oppe i en 15 meters højde. Ligeledes blev landingsteknik fra

faldskærm øvet på både land og vand. Meget rart, såfremt man skulle få brug for det en dag ude i virkeligheden

En anden udfordring med et fly, som sagtens kunne kravle op i over 10 kilometers højde, var naturligvis de problemer, trykfaldet og manglende ilt udenfor kunne give. I jettfly er piloten udstyret med iltmasker, som automatisk sørger for den fornødne mængde af ilt, når flyet stiger op i atmosfæren. Iltmangel er katastrofal, skulle det opstå ved en fejl i systemet. Derfor var der i kursus

en øvelse i et trykkammer. Her prøvede vi i en atmosfære, der svarede til 10 kilometers højde, at tage maskerne af og opleve, hvad der sker ved iltmangel. Det er nemlig forskelligt fra person til person, hvordan tegn på iltmangel optræder. Synsforstyrrelser, tunnelsyn, blå negle og forvirring er nogle tegn på iltmangel. Man bliver bedt om at tage masken på igen, - men kigger bare forundret på den person, der tiltaler én. Derefter bliver masken med iltforsyningen placeret over ens mund, og man kommer gradvis til sig selv igen. Man kan ikke forstå, at det kollegaerne fortæller, skulle være sandt.

Essensen er, at den enkelte ikke selv opdager, hvad der er ved at ske. Man glider over i bevidstløshed, - og man kan jo ikke bare lige lægge sig på sofaen i 10 kilometers højde. Adskillige piloter og fly er gået tabt af denne årsag, idet piloter er afhængig af ilttilførsel når der flyves i stor højde. Det var måske det, der skete senere i Cold Lake, hvor en T-33 på uforklarlig vis styrtede ned. Årsagen til uheldet blev aldrig opklaret.

Vi prøvede også et eksplosiv trykfald i trykkammeret. Det kan ske, såfremt et vindue går i stykker, eller der på anden måde går hul i flyet. Ja, det lyder ikke rart, - og det er da også meget sjældent det sker. Det giver et brag, og luften bliver tyk af en slags kondens, så man ikke kan se noget. Så er det med at få iltmasken på og 100 % oxygen.

Efter et stykke tid var der flere af os, som fandt en lejlighed inde i Moose Jaw. Herefter kunne vi sende bud efter konen, som en del af os gjorde. Da der var adskillige andre gik tiden fint. Det var sommer og sommeren i de midterste provinser er ret så varm. Dodge`en fik lov at vise os området og vi kørte mange gange på pic`nik og grillede og badede i søerne. Instruktørerne var belevne og flinke, inviterede ofte til at komme hjem og spise hos dem, - så også på det sociale gik det fint. Officersmessen var dog det foretrukne mødested for os. Maden var god og billig, spiritussen endnu billigere, - og der var af og til officielle fester og specielt søndag, var der "Galla Dinner", hvor næsten alle var der.

Med en naturstridig hobby som flyvning, så skal det jo gå galt engang i mellem. Uheldet var ude nogle gange, mens jeg var i Canada. En chef for en af afdelingerne på basen var på en prøveflyvning med en Tutor. Jetmotoren går i stå (flame-out), men han får den startet igen og sætter kurs mod basen. Desværre går motoren igen i stå på kort finale lige inden landingen, og han vælger derfor at forlade flyet. Da han hiver i håndtagene og sædet bliver skudt ud, er flyet uheldigvis drejet 90 grader, hvilket bevirker at han hopper lige ud i nogle master og overlever desværre ikke.

Noget mere motiverende var, at det Canadiske opvisnings team "The Snowbirds" havde base i Moose Jaw. De fløj også i Tutor`en og øvede deres opvisninger nu og da. Imponerende tæt formations flyvning og koordination. Udmærket følelse at stå lige ved siden af én af disse piloter i baren om aftenen. Der var i øvrigt et vældigt liv i officers messen, og selvom vi boede uden for basen, kom vi der rigtig meget.

Motivation kom også fra andre fly på basen. F-101 Woodoo, F-104 Starfighter og F-5 Freedom Fighter lignede jo den ægte vare, - VAR den ægte vare. Snart var teorien slut og første flyvning blev "scheduleret". Vi havde nogenlunde faste instruktører, men skiftede af og til. Når min faste instruktør, Løjtnant Windeatt, sendte mig i simulatoren, var det altid med de samme ord : "Go dazzle them with your footwork". And so I did ! I hvert fald gik flyvning som smurt for mig. Problemerne med ubehag i maven var til at overse nu.



Vi øvede masser af kunstflyvning for at få føling med flyet. En stor hjælp til at holde retningen, når man det ene øjeblik står på hovedet og det næste peger lodret ned, er de kæmpestore marker i Canada. Linjerne på jorden er nøjagtig som på et kort, - kæmpestore rektangler. Vi startede også på formations flyvning og endelig var vi på enkelte "cross-country-ture". Jeg husker endnu tydeligt en tur til Vancouver, hvor vi var to fly af sted. Da vi skulle flyve tilbage til Moose Jaw var der tilsyneladende et vejr problem. De to instruktører stak hovederne sammen med metrologen og kiggede kort. Vi to elever fik ikke andet at vide, end at der var en Squall-line, som vi skulle igennem. Vi viste jo godt at det var sammenhængende byge-skyer, men det skulle vi ikke bekymre os om. Instruktørerne besluttede at de ville flyve og startede i tæt formation. Det gik også fint et stykke tid, men så blev turbulensen så kraftig og skyerne så tætte, at de mistede kontakt med hinanden. Flyet blev kastet hid og did og instrumenterne kunne knap ses, men der var ikke andet at gøre end at fortsætte opad, og så håbe at vi kunne finde hinanden igen ovenover skyerne. Det tog sin tid at komme derop, kan jeg huske, - men ovenover alting stråler moder sol ! Jeg tror vi alle lærte lidt af den lektion.

En anden tur jeg mindes, gik tilbage til Portage la Prairie. Her besøgte vi den gamle flight, som havde fået nye fly. En ny og fin lille propel-træner, Beech CT-134 Musketeer, også side-by-side, og jeg var så heldig at få en tur i den sammen med min gamle instruktør.

Mens vi var i Moose Jaw blev der afholdt et stort airshow, - faktisk det største nogensinde i "The Band Capital of North America", som de kaldte byen. Der kom adskillige opvisnings-teams og der deltog 60 fly. Fantastisk at opleve så mange fly. Også fantastisk at opleve en dristig metrolog, der stod ved sit ord, - og fik ret. Dagen før regnede det, og vejrudsigten var ikke lovende. Men den lokale metrolog proklamerede, at det ville klare op kl. 1000 næste dag. Næste morgen så det

meget trist ud, og opklaringen lod vente på sig. Nerver på rundt omkring, men metrologen stod fast. Han må have haft ualmindelig god kontakt et eller andet sted, for ca. kl. 1000 kom der en forbavsende fin opklaring, som gav de bedste vilkår for et airshow. Bravo Met.

Da kursus nærmede sig sin afslutning, holdt vi en fælles dansk / malaysisk aften i officersmessen. Vi skulle jo tage afsked med de to tilbageværende malaysiere. Vi fik selvfølgelig fat i alle ingredienser til dansk smørrebrød med øl og snaps. Victor og Miles lavede også noget derhjemmefra. Og det blev nok lidt mere "spicy" end de havde tænkt sig, for alle uden undtagelse havde både halsbrand og ild og flammer i svælget. Uforglemmelig aften.



Afslutnings ceremonien i Moose Jaw, hvor vi siger farvel til de to tilbageværende fra Malaysia. De har fået vingen, - det har vi ikke endnu.

Efter 14 ture med instruktør gik jeg solo på Tutor'en. Det blev til i alt godt 150 timer på denne type.

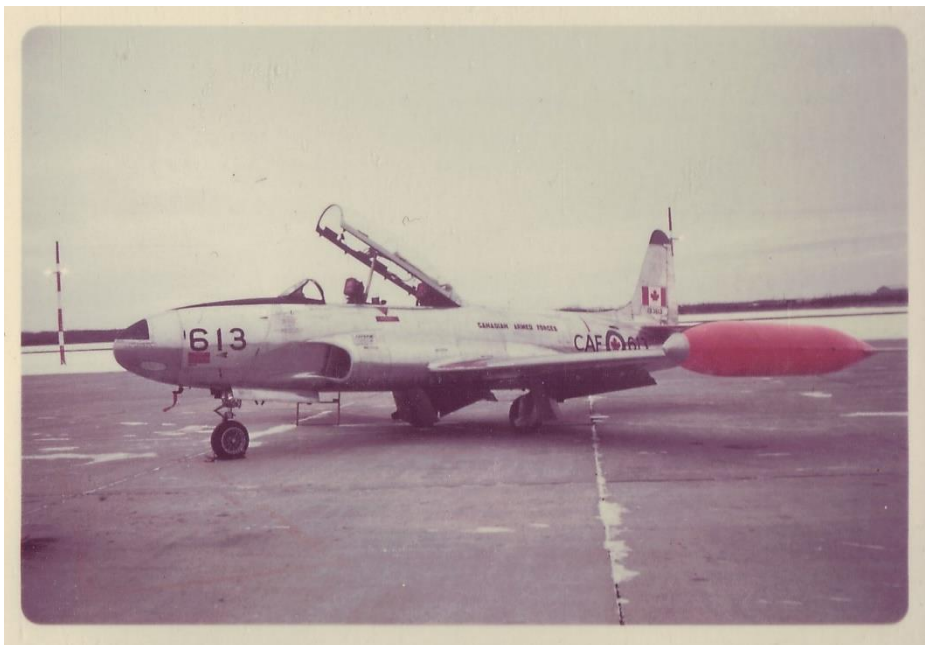
COLD LAKE ALBERTA

Oktober 1971 – april 1972

Efter afslutningen af Basic Jet-training i Moose Jaw flyttede vi nordpå til en Base ved navn Cold Lake. Her skulle vi igennem "Advanced Jet-training" på T-33 Silver Star. Basen var beliggende et godt stykke nord for Edmonton i provinsen Alberta. Den ligger så højt mod nord, at vejene simpelthen stopper her. Nord for basen var den kun det, som blev kaldt "Boondocks", - eller ødeland og ingen beboelse. Vi kunne således boltre os i lav højde, uden at genere nogen. Nordpå var der kun nogle skydeområder for flyene.

Det er vinter, og vi er i det nordlige Canada med fastlandsklima, - det er koldt, rigtig koldt ! Temperaturen kunne komme ned under minus 40 grader Celsius, så flyene blev pænt parkeret indendørs, når de ikke var i luften. På grund af den tørre luft føles kulden ikke ekstrem, som herhjemme. Vi kunne forholdsvis let påklædt gå rundt i disse kuldegrader, når det var vindstille. Når det så blæste op, var situationen en ganske anden, - det kunne være dødsens farligt at bevæge sig udendørs uden den foreskrevne påklædning. Chill-faktor kurven steg næsten lodret.

Pilotens udstyr var derfor også tilpasset klimaet, således mulighederne for at overleve udendørs efter en nødlanding var de bedste. Inden flyvningen startede, var vi på en 2 dages overlevelsesøvelse nordpå, hvor der intet var. Havde naturligvis al udstyret med, og skulle overleve ved hjælp af dette. Vi byggede igloer og havde det ret fornøjeligt og primitivt. Alle overlevede denne gang.



T-33 Silver Star var et ældre jettfly, hvor sæderne var bagved hinanden. Instruktøren havde sit eget cockpit bag ved eleven. Retvinget, med en stor benzinbeholder yderst på hver vingetip. Det havde en kraftigere motor og vi kunne øve noget mere udfordrende flyvning.

Inden hver flyvning blev turen briefet grundigt igennem, således man var klar over, hvad der skulle foregå. Derefter iklædte man sig hele udstyret og gik ud i hangaren, hvor flyet stod parat. Piloten foretog så en "walk-around", som er en udvendig inspektion af flyet. Mekanikeren var til stede og hjalp en tilrette i cockpittet. Alle checks blev gennemgået inde i hangaren, indtil selve start af motoren. Ved et signal fra piloten blev hangar døren åbnet, flyet trukket ud i kulden, og start sekvensen påbegyndt omgående.

Jeg havde det meste af tiden i Cold Lake en ældre hollandsk instruktør. Hans mantra var : "Check – recheck and dobbelcheck", og det skete der jo ikke noget ved, - tværtimod ! Han var fair, men kunne godt blive lidt ophidset, hvis jeg ikke behandlede flyet ordentligt. Jeg fik nogle ordentlige skæld-ud engang, hvor jeg efter flyvning på vej ind fra banen, kom til at føre gashåndtaget for hurtigt frem. Den gamle "dame" skulle nemlig have det lidt blidt, ellers kunne temperaturen godt stige over det tilladte.

En anden gang var vi ude og flyve baglæns. Ja, det lyder ikke rigtigt, men det er det altså. Vi øvede en del avanceret kunstflyvning, bl.a. loops og "vertical eight". Det sidste er et halvt loop, hvorefter du retter op, så du har hovedet opad igen, - og så laver et loop mere. Der skal fart til, og du skal trække rigtigt til for ikke at løbe ud af fart inden du når toppen. Det gjorde jeg ikke, og på vej op i det sidste loop, løb vi ud af fart. Resultatet var naturligvis at flyet gled baglæns, - og det er ikke noget man ønsker sig i en flyver. Denne manøvre kan resultere i at flyet går ind i et "Tumble" eller ukontrolleret drejen sig rundt om sig selv. Det er ikke nemt at stoppe igen. Derfor skal man få flyet ind i et spin, som vi også øvede. Derfra var der en opretnings procedure, - og det var også det, der skete. Der var lidt råben fra bagsædet, skal jeg indrømme. Spændende tur, blev vi enige om, - og både instruktøren og jeg lærte igen lidt.

Efter 6 flyvninger med instruktør måtte jeg flyve solo, altså alene. I starten blev vi sendt ud på nogle navigations ture, og startede nogle minutter efter hinanden på den samme rute. NAP og jeg havde på et tidspunkt aftalt, at den der startede først, skulle flyve lidt langsomt, og den efterfølgende sætte farten lidt op, således vi kunne flyve lidt i formation. Det var vi jo slet ikke godkendt til, men spænding skal der jo til, - og hvem ville finde ud af det derude i det store tomrum! Efterhånden blev turene mere spændende, idet vi også måtte øve kunstflyvning solo.

At starte en dag i gråvej og stige op gennem skylaget, for derefter nærmest at blive blændet af sollyset og de hvide skyer, når man kommer ud på toppen. Fantastisk. På solo ture kunne man lege med flyet og skyerne. At ophæve tyngkraften føltes befriende og eventyrligt. Fuld gas på dyret og bøje lidt rundt om skyerne, så farten rigtig kunne fornemmes. Derefter pinden lidt tilbage, og straks går det bare deropad med enorm stigning. Rul flyet, til du nærmest bliver lidt svimmel, - og man var bogstavelig talt i himlen. Oplevelser, der ikke kan beskrives, men heller ikke glemmes.

Det var også på disse ture, hvor man rigtig lærte flyet at kende. Der er jo kendte begrænsninger for et flys manøvreer, og det skete da også, at man kom faretruende nær disse. Fornuftig nok, foregik disse manøvrer altid i stor højde, så der var plads underenden til at få rettet op på situationen. Nogle gange var man lidt mere svedig end andre gange, - af samme årsag.

På sådanne missioner har man tildelt et luftområde, således der ikke kommer andre fly i nærheden. Derfor kan man operere frit og nyde tilværelsen. I øvrigt var der ikke meget trafik deroppe nord for Edmonton.

5 raske danskere og en enkel canadier.



Og tomt er der omkring Cold Lake. Flyveholdet efter os bestod af canadiske navigatører, som skulle uddannes til piloter. Én af dem returnerede ikke til basen efter en solo-flyvning. Der blev slået alarm, og en eftersøgning startet. Problemet var, at man ikke rigtig vidste, i hvilken retning han var fløjet. Alle fly blev sendt af sted for at søge efter en nødlanding eller mulig røgsøjle, og alle vi elever blev sat i transportfly for at kigge ud. Eftersøgningen fortsatte natten over, og først efter 13 timer fandt man nedstyrtningsstedet. Der var ikke meget tilbage af den T-33. Den var gået supersonisk, inden den ramte jorden. Havarirapporten gav tre mulige begrundelser: enten iltmangel, ildebefindende eller selvmord. Kort forinden, ved en stor fest i officersmessen, hvor hans hold havde optrådt med balletdans, havde vedkommende danset ballet og tumlet med en kæmpestor kollega, som den kvindelige rolle.

På basen var der flere andre eskadriller, så vi fløj jo rundt mellem F-104 Starfighters og F-5 Freedom Fighters, ligesom der kom en del transportfly og helikoptere. Det gav os en følelse af at være en del af et rigtigt flyvevåben og yderligere motivation. Selvom vi danskere alle boede uden for basen, var det jo der vi kom hele tiden. Der var simpelthen ikke andet i området.



Sommeren er varm i Canada, og vinteren er bitterlig kold. Derfor var udstyret også i orden fra inderst til yderst.

Her ses vinterflyvedragt med redningsvest og faldskærm anlagt. Der er store søer inde i landet, hvorfor redningsvest er nødvendig.

Hjelmen var personlig, og den tilhørende iltmaske blev tilsluttet flyets iltsystem, når man spændte sig ind. Ilt tilførsel er livsnødvendig ved flyvning i stor højde.

På denne pilots meget beslutsomme ansigts udtryk kan man forstå, at en vigtig mission ligger foran ham, - og at meget afhænger af et succesfuldt resultat.

Missionen lykkedes!

Ved kursus afslutning blev der afholdt en stor "graduation" fest. Vores danske liason officer kom hele vejen fra USA for at overrække os den danske flyvevåben vinge, ligesom en Canadisk general holdt tale og overrakte os den canadiske vinge. Alle danske elever samt canadiske Gary Hunt bestod. Nu var vi at betragte som fuldgyldige jetpiloter. Vi skulle hjem til DK og gennemgå den danske tilvænning til danske forhold og procedurer, og Gary skulle finde ud af, hvor han ville forrette tjeneste i det canadiske forsvar. Det skulle vise sig, at han havde valgt F-101 Voodoo, og desværre omkom på en mission langt senere.



Her ranker Cadet Iversen ryggen og modtager beviset på den Canadiske vinge af en velvoksen general. Nå ja, bemærk lige vingen på brystet og det veltilfredse smil på begges læber.



Efterfølgende fik vi af en dansk Oberst overrakt en dansk flyvevinge, som bevis på at vi også nu var kvalificerede til at træde ind i det Danske Flyvevåben.



Vores lejede lille hus var opsagt og ting og sager blev solgt og foræret væk. Bilen fik jeg dog lidt for, men det er et forbrugsgode, derovre, - så det var ikke meget. I USA, hvor det ene hold afløste det andet, gik bilerne mange gange videre til det næste hold, - men her i Canada kom der ikke flere danskere, - så alt skulle væk.

Vi forærede en del ting til lokale indianere i området. Der var stor arbejdsløshed blandt disse, og mange var både fattige og fordrunkne. Kæmpestort problem i Canada, som sikkert ikke er blevet mindre nu til dags. Af og til kom der tiggere og bankede på døren, og pengene blev ikke altid brugt til mad. Den første bil vi købte sammen og som ikke havde kørt ret meget i Cold Lake, blev af KOV efterladt ved huset.

Flyvestation Skrydstrup Maj 1972 – september 1972.

Efter en lille ferie og travlhed med bosættelse i Ribe, begyndte alvoren igen på Flyvestation Skrydstrup. Her lå TRESK, - Flyvevåbnets træningseskadrille. Afstanden fra Ribe var perfekt, og der var investeret i en brugt SAAB 99, som kunne bringe den håbefulde jetpilot aspirant frem og tilbage. Allerede der kunne man næsten se mine



fremtidsplaner, - jeg mener en SAAB, - som jo også producerede jetflyet, vi netop havde indkøbt her i Danmark, - nemlig SAAB J-35 Draken.

Endnu engang teori for at kunne virke i dansk luftrum og dansk terminologi, før vi kunne sætte os i den gamle T-33. Vejret i DK er ikke så solrigt, som i Nordamerika, - derfor en del undervisning i metrologi, så vi kunne lære at agere i tåge og snevejr med mere. Dejligt med danske instruktører, hvoraf nogle ikke var ældre end jeg. De havde bare været lidt tidligere ude.

TRESK var ledet af SPE, en ældre og lidt stilig major, mens de unge instruktører nok kunne slå sig løs i messen. Der var i øvrigt også 2 jagereskadriller på flyvestationen, så piloter var der nok af til at skabe stemning i messen. Det oplevede jeg ikke så meget af, idet jeg forsvandt til Ribe, så snart det var fyraften.

Min instruktør hed BOP og jeg skal aldrig glemme den første introduktions tur han gav mig på T-33. Vi planlagde en lavflyvningstur rundt i Danmark, for at se alle flyvestationer og skydeområder lidt fra oven. BOP startede flyet og lettede og vi fløj ud mod Lillebælt, således vi ville tage Danmark rundt i venstrevolte. Da vi kom fri af land gik vi ned i lav højde, hvilket var omkring 100 meter eller 300 fod. Vi fløj så lavt, at jeg var lidt bekymret for, om nu de store droptanke for enden af vingerne ikke ville ramme vandet, når vi drejede, - meeen, der var såmænd langt ned til vandet.



Dansk T-33 med understellet trukket delvis op

Kort efter fik jeg kontrol af flyet, og det var bare skønt igen at opleve dette. Vi fløj rundt om Gedser, ind over Kastrup lufthavn, videre til Værløse og op mod Nord-Sjælland. Her lå også et par skydeområder. Næste target var Ålborg og skydeområde Tranum, derefter Borris og Karup. Endelig til sidst skulle vi se Oksbøl og Rømø områderne, hvor en stor del af Flyvevåbnets aktiviteter sker. BOP tog kontrol før indflyvningen til Rømø skydeområde, og jeg bemærkede godt nok at han satte farten gevaldigt op. Han sagde dog ingenting.

Jeg kiggede spændt ud på det område, hvor jeg senere skulle både kaste bomber og skyde raketter og kanoner mod mål. Pludselig uden varsel trak BOP flyet hårdt op og steg med en 5-6 G. G påvirkning bevirker at blodet løber fra hjerne, og hvis du ikke er klar til det, kan man miste bevidstheden. Det var nøjagtig det, der skete for mig. Jeg var væk i nogle sekunder, og da jeg "vågnede" op igen var vi højt oppe og jeg kunne høre BOP kalde på mig.

Om han gjorde det ved hver ny elev, ved jeg ikke, men jeg fik da en demonstration af de kræfter, som hele tiden lurer i baggrunden under flyvning. Pænt gjort, - det var det ikke. Og slet ikke, da han sendte mig på infirmeriet efter flyvningen, for at blive checket. Jeg kom også derfra ret hurtigt, uden de havde fundet noget galt.

Månederne gik, og vi fik øvet mange forskellige discipliner inden for flyvning. Navigationsture både herhjemme og i udlandet, formationsflyvning og instrumentflyvning. At kunne navigere og finde frem til landingsbanen, når skyerne lå lavt eller tågen var tæt, var pludselig vigtigt i et land med så ustabil et vejrlig. I flyvevåbnet brugte vi et system, som hed TACAN, hvilket svarede til det civile VOR system. Det var ikke så præcis, som de systemer man kender i dag, hvilket bevirkede nogle ret høje minima begrænsninger.

Var vejret rigtig dårligt måtte vi benytte GCA, hvilket står for Ground Controlled Approach. Ved hjælp af en stærk korrækkende radar kunne en flyveleder på jorden se maskinen, og således tale piloten ned til banen. Det øvede vi en del, og det skete på den måde, at eleven sad i bagsædet med en skærm for ruden, så han ikke kunne orientere sig ved at kigge ud. Han skulle således flyve maskinen udelukkende ved hjælp af de instrumenter, han havde foran sig samt flyvelederens ordrer. Slightly above the glidepath eller slightly below the glidepath, - så korrigerede man indtil flyvelederen sagde On the GP igen.

En elevkollega, som var kommet hjem fra kursus i USA, havde problemer med at flyve GCA'er. Til sidst tog chefen selv en tur med ham, og mange af os stod i operationsrummet og fulgte med på radioen, hvordan det gik. Vi vidste, at hvis han ikke udførte nogle gode anflyvninger, var det nok sidste flyvning for ham. På flyvelederens stemmeføring kunne vi følge kampen, og desværre gik det ikke ret godt. Alle kendte resultatet allerede inden SPE og eleven kom ind. Så blev der studeret lidt ekstra!

Det blev også til et par ture til amerikanske og canadiske baser i Tyskland. Både USA, UK og Canada havde baser i Tyskland, og de var ikke små. En US base var simpelthen en regulær amerikansk by inden for hegnet. Alt var som derhjemme, - og sprit og cigaretter kostede jo ingenting, ligesom elektronisk udstyr. Jo, der blev flyttet lidt gods med luftfragt i de dage.

Fra Skrydstrup opererede en eskadrille Hawker Hunter og en eskadrille F-100 Super Sabre. Hunteren var en elegant gammel engelsk jet, og F-100 var en mastodont af en kraftig og tung amerikansk Fighter Bomber. Danmark havde fået en del af disse i Marshall-hjælpen efter krigen. Vi følte os hurtigt som en del af det danske flyvevåben. Alle på mit hold på TRESK kom fint igennem, og vi blev således udnævnt til Sekondløjtnant i det Kongelige Danske Flyvevåben. Nu skulle vi så finde ud af, hvor vi kunne tænke os at fortsætte tjenesten.

NAP, KOV og jeg valgte at komme til Karup og flyve den nye Draken. SEK valgte at blive i Skrydstrup og flyve F-100, mens MAL, DYS og VES tog til Ålborg og F-104 Star Fighter. Jeg mener alle fik den flytype, de ønskede, hvilket jo ikke var garanteret.

KARUP 1972 – 1979

Beslutningen om at mit videre liv i flyvevåbnet skulle foregå fra Karup var truffet, og så skulle familien jo også have noget at bo i i området. Vi havde via en mægler fået et tip om, at der i Frederiks blev bygget et nyt parcelhus. Den lille by Frederiks ligger cirka 10 kilometer fra Karup. Far og jeg fik kontakt med bygherren, en hr. Märker, og kørte derop og fandt en næsten



færdigbygget gult vinkelvilla på en hjørnegrund i udkanten af byen. Flot hus til en pris af kr. 170.000, - godt nok uprioriteret, men absolut acceptabelt. Vi fik et møde med hr. Märker, og underskriften blev afgivet under en god frokost på Frederiks Kro. Alle var tilfredse, inklusive familien, som snart flyttede ind i det nye hus.

Der boede andre piloter fra flyvestationen i Frederiks, og endnu flere kom til. På det tidspunkt var flyvevåbnet nok på dets toppunkt, hvad angår antallet af piloter. På Karup var der 3 operative eskadriller med hver cirka 30 piloter samt en stations-eskadrille med en 20 stykker, - så når messen kaldte, kunne vi være mere end hundrede piloter samlet.

Løjtnant Iversen morgenklar til en ny dags udfordringer. Indkørslen i Frederiks med Opel Record 1900 L.

Flyvepladsen ved Karup blev bygget af den tyske besættelsesmagt i tiden 1940 – 1945 og fik navnet "Fligerhorst Grove". Ved krigens afslutning befandt der sig 165 fly af forskellige typer sig på Karup. Fra 45 til 49 blev området bygninger benyttet som flygtningelejr, samtidig med at Hærens Flyvetjeneste flyttede til Karup. I 1950 blev det Danske Flyvevåben oprettet, og i 1951 blev Karup til Flyvestation Karup og der oprettedes 3 eskadriller, 723-724-725. Gennem de næste mange år har Karup været et af landets vigtigste kampplatforme med forskellige jagerfly. I 1993 blev Draken udfaset, og her sluttede Karups status som operativ flyvestation med jagerfly. Der er stadig stor aktivitet på Karup, bl.a. som base for de danske helikoptere, Flyveskolen med T-17, hovedkvarter for adskillige kommandoer, samt en stigende civil aktivitet.

NAP, KOV og jeg selv startede samtidig i eskadrille 725, hvilket var dejligt også for familierne. NAP flyttede også til Frederiks, mens KOV boede i Randers, hvor han kom fra. Vi blev godt modtaget af

de gamle i eskadrillen, og blev hurtigt indoktrineret til overbevisningen om, at ESK 725 var og blev for altid "The best in The West". Der var jo en evig rivalisering og kamp blandt eskadrillerne på flyvestationen.

Jeg må hellere lige remse op, hvem vi var. På Karup var der i 1971 2 eskadriller udstyret med det nye Draken fly, 725 og 729. 725 havde primær opgave at være figther-bomber og 729 havde primær opgave at foto-rekognoscere, - altså at tage billeder. Derudover var der eskadrille 727, som fløj i de gamle F-100 Super Sabre fly, - også figther-bomber. Stations-eskadrillen fløj i de gamle T-33 fly, som vi lige havde forladt på Skrydstrup. Hver eskadrille havde som sagt op mod 30 fly hver og tilsvarende piloter.

For at fuldende billedet af Flyvevåbnet på det tidspunkt kan jeg fortælle, at der på Ålborg var 2 eskadriller med F-104 Starfighter og på Skrydstrup 1 eskadrille med F-100, samt en eskadrille med Hawker Hunter. Begge steder samt på Værløse, var der også en stationseskadrille med T-33. Ud over disse var der jo som i dag piloter i transport- og helikopter-eskadrillerne. Kontrasten vedrørende jefly er, at i skrivende stund råder det danske flyvevåben over 2 eskadriller med hver ca. 20 F-16 fly, - så det er en voldsom reduktion fra min tid i forsvaret.



Her ses en sjælden stor formation med repræsentanter for alle jefly i forsvaret. Måske i anledning Flyvevåbnets jubilæum. Forrest Draken med F-100 Super Sabre på hver side. Yderst F-104 Starfighter og så afsluttende med fire Draken.

Endnu engang teori, idet flyet var total anderledes, end det vi før havde fløjet. Det gamle T-33 var retvinget, - lignede et kors, mens Draken flyet havde dobbelt delta vinger. Vingerne begyndte helt fremme ved cockpittet og bredte sig gradvis ud til siden. Det indebar nogle helt andre flyveegenskaber, som vi skulle lære at "handle". Flyet var nyt i Danmark, men faktisk en gammel konstruktion. Svenskerne var begyndt allerede i

midt halvtredserne at eksperimentere med delta vingen, og havde udviklet Draken til et luft-afvisnings-fly, eller "air-defense" på flyver-jysk.

I Danmark havde vi F-104 som afvisnings-fly, og havde været igennem "århundredets våbenkapløb" for at beslutte at indkøbe et angrebsfly / "figther-bomber". Det var her politisk besluttet at købe det svenske Draken fly i en ændret udgave med større motorkraft og andre egenskaber end det svenske.



De første fly blev hentet hjem til Karup i 1970 og Kong Frederik var til stede ved modtagelsen på Karup. Det var min kommende chef, Major O.W.Jensen eller OWE, samt kommende kollegaer, der havde været på kursus i Sverige hos det svenske flygvapnet, for at træne på de svenske Draken og de nye danske. I baggrunden ses et fire motoret C-54 transportfly.

Den første tur i en tosædet Draken var naturligvis en kæmpe oplevelse. Alene sparket bagi, da efterbrænderen blev tændt ved starten på banen, - Waww. Og det var fremtiden for mig ! Lynhurtig var man i luften og det gik bare derudaf. Vi skiftede instruktører nu og da, men min faste instruktør var HOS. Behagelig, dygtig og afslappet kollega. Desværre omkom HOS sammen med sin far i en flyulykke senere. Faderen havde et ejendomsfirma i Århus, og sammen var de på forretningsrejse i eget privatfly. De ramte desværre en Tv-mast syd for Århus på deres vej ind til landing, og begge omkom. Paradoksalt skæbne, - meget erfaren jetpilot med mange timer i luften i lav højde med 800 km i timen omkommer i en langsom propelmaskine ved at ramme en mast.

Min historie her er jo krydret med diverse ulykkelige begivenheder, men når mennesker begiver op i de højere luftlag og ud i farefulde situationer, så kan uheld og ulykker jo ikke undgås. Det er en inkluderet risiko, som alle er bekendt med. Ulykkeligt hver gang, men ikke overraskende. Jeg tror,

at alle piloter på et tidspunkt i livet har gjort op med sig selv, at skulle et voldsomt uheld indtræffe, så klarer vi det efter bogen, - og skulle det gå hen og være et af de tilfælde, hvor intelligensen og teknikken ikke kan klare problemet, - så har du haft en kanon tilværelse som flyver. Risikoen er lille, - faktisk forsvindende lille, men den er der. Men tænk over, hvor mange uheld har der været med de nuværende F-16 jettfly, - og så det vi levede med den gang og før min tid. Jo, - teknikken har sandelig udviklet sig.

Cockpittet er ikke særlig stort, men indrettet således, at piloten let kan nå alting. Sædet er lænet voldsomt tilbage, men ligger halvt ned, hvilket hjælper på at modstå G-kræfterne, når der drejes kraft. Katapultsædet er et tre-trins raketsæde, hvilket igen bevirker at G-påvirkningen ikke påføres på én gang, men accelerationen sker gradvis. Piloten kan stadig ejecte på jorden, bare



hastigheden er over 100 km/t. Han bliver da skudt op i så stor højde, at skærmen når at folde sig ud inden landgang foretages i behagelig tempo.

2 to-sædede Draken.

Vi lærte at starte, flyve ligeud, dreje og lave huller i skyerne, - og endelig at lande. At lande et Draken fly er nemlig ikke ligesom at lande ethvert andet fly. Draken har et baghjul, hva` behar ! Jo, Draken er et af de få fly, hvor der sidder et lille hjul allerbagest. Dette hjul bruges til at standse flyet efter landing, idet man trækker tilbage i

styrehåndtaget og løfter næsen, hvorefter flyet kører på hovedhjulene og baghjulet og derved ved simpel luftmodstand reducerer farten. Næsen sænkes så forsigtigt og man har sparet bremserne. Dette bruges kun, hvor landingsbanen er lang. Ved kortere baner kan man bruge en faldskærm, installeret i halen, som hjælper med opbremsningen.

Draken er et overlydsfly, hvilket bare vil sige, at flyet kan flyve hurtigere end lyden. Normal navigations hastighed er omkring 450 knob, godt 800 km/t, men flyet kan flyve meget hurtigere. Hastigheden på det plan måles i MACH, Mach One eller 1,0 er lydets hastighed. Passagerfly flyver med en hastighed omkring mach 0.80, - altså 8 tiendedele af lydets hastighed. Overskrider du denne hastighed opstår der en lydbølge, idet flyet gennembyder lydmuren, og der sker en masse ting. Passagerfly er ikke indrettet til dette. Det er jettjagere derimod.

Én af omskolings missionerne gik ud på at gennembyde lydmuren, - og tror du, at jeg var spændt på lige netop denne tur. Naturligvis, - det var vi alle. Flyve hurtigere end lyden, - jamen, det var jo næsten det, vi havde drømt om hver nat. Så da dagen kom var jeg aldeles parat og spændt. Efter en lang briefing, hvor vi gennemgik alle detaljer for denne specielle flyvning, fløj vi ud over Nordsøen. Her foregår alle overlydsflyvninger, idet braget fra "lydmuren" kun generer fiskene og de få oliearbejdere, derude. Vi steg til ca. 10 kilometers højde og satte næsen lidt nedad, for at få farten op hurtigt. Og ganske rigtigt, - nålen bevægede sig op igennem Mach 0,8, - 0,9 – 0,95 og endelig nærmede den sig 1,0. Spændt fulgte jeg denne bevægelse og forventede noget stort, da vi brød "lydmuren". Og der skete da også noget, - nålen vibrerede lidt og faldt så til ro igen på Mach 1,1 – 1,2, - derudover følte der intet i flyet. Nede på havoverfladen kikkede et par oliearbejdere nok op, ellers fortsatte verden upåvirket. Nok én af de største skuffelser i min flyvekarriere.

Muligheden for at flyve med overlydsfart bruges overhovedet ikke, men skulle man uforvarende komme til at overskride Mach 1, var det jo rart for piloten at have erfaring med reaktionerne fra flyet. Dette gjaldt også en farlig ting som "superstall". Dette var ikke nogen manøvre, men en

utilsigtet virkning fra flyet på grund af pilotens forkerte behandling eller styring. Ethvert fly kan "stalle", hvilket simpelthen er at miste evnen til at bære sig selv, og derfor falder ud af himlen. Det sker, når farten falder så meget, at der opstår turbulens på vingens overflade grundet for høj vinkel og løfteevnen derfor bortfalder. Grundet Drakens dobbelte delta vinge var effekten af et stall mere hårrejsende, idet flyet løftede næsen i sky og stod fuldstændig lodret. Dette bevirkede jo, at farten faldt til 0 øjeblikkelig, og nedturen var startet. Lige så vigtig som fartmåleren var alfa indikatoren, som blev brugt ved langsom flyvning og advarede mod stall.

Det første Draken fly man mistede i Danmark, skyldtes netop et superstall i drejet lige før landing på Karup. Piloten trak for hårdt rundt i drejet, og farten faldt for hurtigt og for langt, så flyet stallede. Piloten lod sig skyde ud og reddede livet i faldskærm. Lesson learnt ! De første danske piloter trænede superstall i Sverige, hvor et par Draken fly var udstyret med en stor faldskærm i halen. Man praktiserede så superstall og lærte at genvinde kontrol med flyet. Mislykkedes det, trak man i et håndtag, og så hængte flyet i en faldskærm med næsen nedefter, hvorefter skærmen kunne slippes og flyvefart meget hurtigt opnås. Dette naturligvis i stor flyvehøjde, så det var rigelig afstand til jorden.

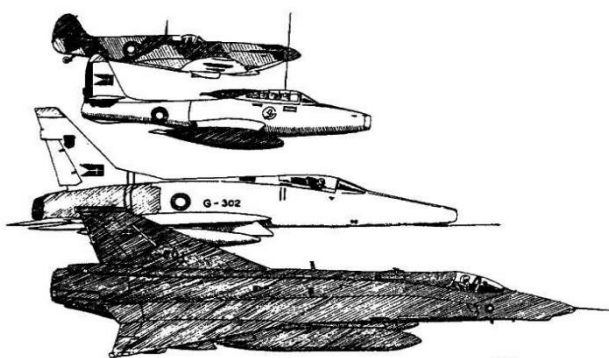
Denne træning blev sparet væk i Danmark. Lige efter jeg havde forladt flyvevåbnet, blev det dog indføjet i omskolingen af nye piloter. Ærgerligt, for det ville jeg gerne have prøvet. Min gode ven Lars Helmø prøvede det "live", idet han og KRY på en træningstur øvede "dogfight". Det er slåskamp på tæt hold mellem to fly, hvor man starter med at flyve mod hinanden. Man jager så efter hinanden, og med Draken endte det mange gange med, at man lå side om side med meget lav fart uden at kunne skyde på hinanden. Den, der fløj langsomst, kom så gradvis bag den anden, - og fik på den måde en fordel. Faren ved den lave fart var, at du fløj lige på stall grænsen. Du kunne mærke flyet ryste og alfa måleren stod faretruende nær stall mærket. Lars skulle nok vise den ældre KRY, at han kunne vinde slaget, men pludselig rejste flyet sig op, - han var i et superstall. KRY kunne fra sit fly se det, og adviserede Lars om højden. Ifølge checklisten om superstall skal piloten ejecte, såfremt han ikke har fået kontrol over flyet under 10.000 fod. Det havde Lars ikke, - men han fik det heldigvis, Og siden har vi andre måtte høre på hans udbredelser om superstall.

De gamle i eskadrillen tog rigtig godt imod os og vi faldt hurtigt til i hverdagen. Programmet lød på en morgen briefing, hvor vejret spillede en stor rolle. Duty Officer briefede om hvad der skulle ske, og hvem der skulle flyve hvad. Dårligt vejr betød instrumentflyvning, primært med de tosædede fly. Piloter skulle holde deres instrumentflyvnings procedurer ved lige, og det skete på den måde, at en pilot blev afskærmet i bagsædet og skulle øve anflyvninger og navigation. Piloten foran kunne så lande flyet visuelt. Ellers på en normal dag var der "scheduleret" 3 "pass", hvilket betød at samme fly kunne bruges til 3 forskellige flyvture i løbet af dagen med 3 forskellige piloter. Selvom vi havde op mod 30 fly i eskadrillen, så var de jo ikke til rådighed alle sammen. Vedligeholdelse og opdatering holdt mange fly på jorden. Imellem flyve "passene" var der meget andet for en pilot at lave. Vi havde alle et special job ved siden af, - jeg hjalp f. eks vores efterretningsofficer. Men det er rigtig nok, - vi var ret gode til kortspil i den periode. Når tågen lukkede for fornøjelserne, kunne vi af og til ikke finde på andet end at dygtiggøre os i kortspillets udfordringer.

Som officer var vi bevæbnede med en Neuhausen 9 millimeter pistol samt en lille revolver til at have med i flyet. Færdigheder på disse våben blev ligeledes opretholdt, når vejret drillede for flyvning. Så blev der bestilt en skydeinstruktør samt ammunition, - og så var det bare med ikke at stå i vejen. Jeg havde allerede fra Militærpolitiet erfaring med flere våben og nød disse øvelser. På min hæruniform var der sølvmærker i både maskinpistol, gevær og pistol.

Umiddelbart efter vores ankomst til eskadrille. 725 rejste en del af de gamle. De havde fået job i SAS eller det nystartede Maersk Air. Det var en naturlig udvikling dengang. Jeg havde skrevet en kontrakt på 8 år med flyvevåbnet. Tidligere var den på 6 år og endnu kortere før det. I løbet af min tid i flyvevåbnet ændredes dette gradvis til længere bundne perioder, og i dag er kontraktansættelser helt forbi. Nu er det at være officer i flyvevåbnet en livs karriere. Der har været en del retsopgør mellem flyvevåbnet og piloter, der ville ud af deres kontrakt før tid. Da uddannelsen er meget dyr, har det kostet betydelige summer at komme ud af sådan en kontrakt.

Eskadrille 725 har gennem tiderne været forsynet med følgende fly:



- Øverst: Den engelske Spitfire
- Amerikanske RF-84
- Amerikanske F-100 Super Sabre
- Svenske F-35 Draken

Chefen for 725 var Major O.W.Jensen (OWE), en lidt kontroversiel officer, men et

dejligt menneske. Mit første møde med denne chef gjorde mig lidt paf. Upressede bukser og skråhuen på sned samt en snadde hængende i munden. Kunne han dog være officer i det fornemme danske flyvevåben, spurgte jeg mig selv. Ja, det kunne han, - og vi skal være glade for, at det også kan lade sig gøre. Han bryggede selv øl, hvilket var et absolut plus, når vi besøgte ham eller sejlede med ham. Han havde en teknisk våbenuddannelse og var en dygtig pilot, som langt op i årene kunne udkonkurrere langt yngre piloter i dog fight. Han fløj F-16 operativt til pensionsalderen på 60 år, og endte sin karriere som oberst og chef på Skrydstrup. Jeg er så privilegeret, at have deltaget i mange forårs- og efterårs-manøvre på vandet, hvor jeg har været gast på OWE's båd. Han starter forfra hver gang med at lære mig de nødvendige knob.



Billedet er fra efterårssejladsen i 2009, hvor OWE måtte tage en ufrivillig dukkert. OWE sagde godnat og ville skræve over fra den ene båd til den anden. Vi hørte et plask, og væk var han i det sorte vand. LEF og jeg var hurtigt ude, og LEF fik fat i en fod, hvilket ikke var holdbart. OWE kom dog på ret køl der nede og måtte svømme til bag stavnen. Da der var styr på tingene, fattede jeg kameraet og skød et skønt billede af vor gamle chefs vandtur.

Næstkommanderende var Christian Hvidt (VIT), - den senere forsvarschef i Danmark. Christian holdt en flot velkomst reception i sit hjem for vi nyankomne. Selvom han har beklædt mange andre poster i forsvaret, deltager han gerne i 725 Reunion hvert andet år. Vi har adskillige ex-generaler blandt tidligere 725 piloter. VIT var med til at hente Draken hjem fra Sverige, og han var chef for den eskadrille, som hentede F-16 til Danmark.



Efterhånden som man blev ældre i eskadrillen, blev der også større udfordringer og udnævnelser. Mange af flyvevåbnets operationer foregår med flere fly i formation. I starten er man "bare" med i en formation, altså følger med en formationsfører. Senere bliver man fører af en "Rode", hvilket er 2 fly i formation. Endnu senere firskibsfører, hvor der så er fire fly med. Vi har sågar fløjet med 12 fly i formation, hvilket er en udfordring af karat. Stor planlægning skal til for at det lykkes ordentligt.

Langt de fleste flyvture var skydeøvelser enten på Rømø eller Tranum i Nordjylland med 2 eller 4 fly.

Drakens primære rolle i eskadrille 725 var fighter- bomber og den sekundære afvisnings beredskab. Efter at have lært flyet at kende, skulle vi så i gang med at træne aflevering af våben. Dette skete på henholdsvis Tranum og Rømø skydeterræn. Draken var udstyret med 2 stk. 30 millimeter kanoner, én i hver vinge. Andre fly i flyvevåbnet havde "kun" 20 mm kanoner. Derudover kunne Draken udstyres med raketter og bomber af forskellig størrelse. Hvert våben havde sin specielle afleverings teknik. GPS styring eksisterede ikke dengang, så det var pilotens opgave med et sigtemiddel i forruden at tage højde for vind og vejr, samt fart og dykvinkel. Aflevering af raketter samt skydning med kanoner skete med en lav dykvinkel, 10 – 12 grader, mens nogle bomber krævede 30 grader. De første gange syntes 30 grader nærmest at være 90 graders dyk lodret ned mod målet, og det krævede lidt tilvænning at se jorden nærme sig på den måde. Afbrydelsen af dykket efter våbenaflevering skulle foretages med et vist antal G, - ikke for mange, for så overstressede man flyet, - og ikke for få, for så kunne man risikere at ramme jorden eller selv blive ramt af opspringere.

På jorden i skydeområdet sad en skydeofficer (SKOF), der kontrollerede flyene, idet der sagtens kunne være 4 fly i rækkefølge til at aflevere våben. Der skulle gives et klart "cleared hot" før hvert angreb, ellers skulle angrebet afbrydes. Det kunne blive hektisk, især hvis vejret var lidt diset og man havde svært ved at se hinanden og holde rækkefølgen. Jeg prøvede senere selv mange gange at sidde som skydeofficer både på Rømø og i Tranum. Det var nogle gange en oplevelse, da mange følte trang til at lave et "low pass" hen over tårnet, hvor skydeofficeren sad. På Rømø skete der i flyvevåbnets unge år en meget uheldig og sørgelig ulykke. En ung skydeofficer kravlede ud af tårnets tag lem og omkom, da en jet foretog et low pass lige ned over tårnet og kom rigtig langt ned.



Her afleveres 2 små øvelses bomber på Rømø. Skydeofficeren noterede nedslaget i forhold til målet. Ja, - bomberne er de to små klatter under flyet.

En anden oplevelse som skydeofficer var, da et stort engelsk bombefly, en VULCAN, under en øvelse skulle komme ind og smide en øvelsesbombe på Rømø. Jeg havde forberedt mig grundigt og var klar, da han kaldte op. Flyet var stadig langt inde over det jyske fastland, men vi startede procedurerne iflg. checklisterne. Jeg blev mere og mere spændt efterhånden som jeg hørte alle procedurerne over radioen. Knapper, der blev slået på, checket at de faktisk var slået på og gentaget af en anden. En lille prik langt væk med en kæmpe røghale viste, at nu nærmede de sig. Skydeområdet var tømt for andre, og jeg sad og blev lidt bange for at være målet. "Bomb doors open" og "Bomb switch to hot" lød over radioen, og flyet og røg halen blev hurtigt større. Med høj og fyldig røst bekendtgjorde jeg : "You are cleared HOT", for de skulle ikke tro noget. Men en VULCAN er en stor flyver, og det var lige før himlen formørkedes. Ud af dette store apparat faldt så en lille miniature bombe, som slet ikke nåede ind i nærheden af målet. Så kørte procedurerne den modsatte vej, og en kæmpe røg hale pulsede ud af den mægtige maskine, som hurtigt forsvandt mod sit hjemland, - og jeg åndede lettet op.

Perioden som SKOF kunne vare i flere dage, og så overnattede man på hotel enten i Ribe eller i Havneby på Rømø. Jeg boede naturligvis hjemme hos familien. Dog har jeg en enkelt gang boet i Havneby. Vi var to mand afsted, Peter Bay og jeg, og jeg havde inviteret min kæreste og en veninde til at besøge os. De så lidt fly, og så tog de med os på hotel. Vi havde en rigtig hyggelig aften, og midt om natten var vi i poolen og derefter i køkkenet for at lave natmad. Det var OK med hotellet. Næste dag på vej ud til skydeterrænet kørte Peter, - og på et tidspunkt måtte jeg bede ham standse. Jamen, der er grønt lys derhenne (der er et trafiklys på hele Rømø), sagde Peter. Stop nu alligevel. Vi havde ikke holdt os tilbage vedrørende de våde varer, så der var noget, der pressede på!

Luftkamp eller Dogfight blev også øvet en del, og det var sjovt, idet det blev en kamp mand mod mand. Her kom taktik og kendskab til flyets manøvreer til rig udfoldelse. Vi havde ikke missiler, der kunne affyres mod en fjende på flere kilometers afstand, - nej, vi skulle tæt på for at skyde med vores 30 millimeter maskinkanon. G-kræfterne påvirker jo projektilets bane, så det var ikke sådan ligetil at beregne, hvor man skulle sigte, for at ramme et foran flyvende fly, der manøvrerede vildt i lufthavet. Man skulle være meget foran nuet, og vidste naturligvis ikke, hvordan flyet foran ville reagere. Samtidigt skulle man tage vare på sit eget fly, der jo nødt skulle løbe ud af fart og stalle.

I stedet for kugler fra kanonen, blev sigtebilledet filmet. Efter en lille halv time for fuld drøn med G-påvirkninger og iklædt gummedragt under flyvedragten, var man godt svedig. Hurtigt ind for at se filmen om nedskydningen af kammeraten nu også holdt.

Navigationsture ud i Østersøen på den anden side af Bornholm for at håndhæve Dansk suverænitæt blev altid foretaget med mindst to fly. Af og til landede vi på Bornholm for at tanke. Det skete også at vi mødte fremmede fly derude, Polske og Russiske MIG'er. Den kolde krig kørte på livet løs, og dengang hørte Østtyskland, Polen og de Baltiske lande jo til Warszawa pagten, som var Nato's store fjende.

Lavflyvning i Norge var en kæmpe oplevelse. Kontur flyvning med 800 kilometer i timen lige over fjeldene og ned i dalene, hvorefter man trak op til et angreb på en dæmning eller lufthavn. For at nå hjem til Karup blev man nødt til at stige til stor højde for at spare brændstof. Det var ikke altid man nåede at kalde flyveledelsen for at få lov, før man faktisk var i flere kilometers højde. Én af de få gange, - hvis ikke den eneste, - jeg er blevet svimmel i en flyver var, da jeg lå i et kraftigt drej lige over fjeldene, og så kom ud over en dyb afgrund, hvor der var meget langt ned. Da måtte jeg lige rette op og få styr på tingene.

Formationsflyvning er utrolig krævende, når det er tæt formation. Man ligger kun få meter fra hinanden og farer stadig afsted med 800 km i timen. Lederen skal navigere og kommunikere, mens de øvrige piloter nærmest stirrer sig blinde på det fly, de skal holde sig i en præcis position på. Gashåndtaget kører frem og tilbage for at holde positionen og du ser kun de bestemte punkter på det andet fly.

Ved tæt formation, f.eks. ved skygennemgang eller dårligt vejr, rykker flyene meget tættere på hinanden. Formations flyvning er også muligt om natten, idet flyene er udstyret med reflekterende afmærkninger. Selvom piloten dårligt kan se selve leder flyet, er referencepunkterne tydelige.



Endelig var der solo turene, hvor man kunne gøre hvad man lystede. Kunstflyvning og leg med skyer var herlige oplevelser. En dag, hvor vejret var rigtig fint, steg jeg så højt, at jeg kunne se Norges fjelde og Østtysklands kyst samtidig.

Af og til måtte vi også afsted om natten. Der var bestemte ruter rundt i landet, hvor vi måtte flyve i forholdsvis lav højde. Danmark rundt i venstre volte betød afsted mod Skrydstrup, ud over Østersøen, op gennem Storebælt mod Anholdt og videre til Ålborg og hjem til Karup. Jeg mødte engang et par

svenske fly i lav højde ude i Kattegat, - og det var vist mig, der var inde på svensk område.

Én bestemt tur endte dramatisk og ulykkeligt. Jeg var leder af en to-skibs formation, - jeg selv i en ensædet Draken og to yngre piloter i et to-sædet fly, som i formation skulle følge mig. Flere fly startede fra Karup med cirka 5 minutters mellemrum. Vores rute den nat var den sædvanlige tur Danmark venstre volte rundt, start fra Karup og ned i gennem Jylland og så ud over Østersøen. Flyvehøjden var 1000 fod eller 300 meter. Alt fungerede vel og de lå i formationen, som de skulle. Da vi drejede cirka 90 grader nede over Stevns, lå de på min højre vinge og skulle bagom mig i drejet. Det var mørkt, men alligevel kunne man se silhuetten af flyet og navigationslysene. Da jeg rullede ud fra drejet lå de bag mig og lidt højere. Cirka 1 minut senere kiggede jeg ud igen, og da var flyet forsvundet. Jeg kaldte over radioen, men fik ikke noget svar. Da der efter gentagne kald ikke kom noget svar, og jeg stadig ikke kunne se noget fly, gik jeg på nødfrekvensen og kaldte igen. Stadig intet svar, hvorefter jeg gav et Mayday kald til flyvekontrollen og informerede dem om forholdene. Jeg drejede rundt og fløj lidt tilbage, men kunne intet se, hvorefter jeg måtte flyve ruten færdig og lande på Karup. Her var spændingen intens, idet alle var klar over, at vi havde et mistet fly med to personer ombord. Stedet, hvor jeg mistede kontakt med flyet var kendt, og næste morgen ved daggry kunne man konstatere en olieplet på havet. Flyet var uden nogen radio opkald fløjet i havet, og årsagen er ikke blevet klarlagt siden. To unge mænd mistede livet, og om årsagen har været tekniske problemer eller simpelthen uopmærksomhed i den lave højde, finder vi aldrig ud af.

Heldigvis er uheldsraten forbedret voldsomt i de senere år. Med F-16 flyene har der kun været få uheld over de efterhånden mange år, disse fly har tjent Danmark.

TAKTISKE SKYDNINGER OXBØL.

Øvelsen ” Taktiske Skydninger i Oksbøl” er årets højdepunkt for det danske flyvevåben. Her inviteres allierede flyvevåbner til at sende deres enheder for at øve samarbejde. Det er den mest operative øvelse, der kan laves i Danmark.

Flyvestationerne Karup, Skrydstrup, Ålborg og Tirstrup blev fyldt op med udenlandske enheder af operative eskadriller. Mange flytyper var således repræsenteret, og mange forskellige nationaliteter ligeledes. Mange piloter med reel erfaring fra krigszoner og kampzoner deltog, - og man lyttede mange gange med store øren. Det var naturligvis mest amerikanere, der kunne dele ud af krigserfaring fra primært Vietnam. Men jeg har også mødt et par stykker, der havde deltaget i Korea-krigen. Messelivet var på sit højeste på disse tidspunkter.



Her er netop ankommet en engelsk Harrier, - et jettfly, der kan starte og lande lodret. Chefen NOL og MUN byder velkommen til den engelske pilot med en lille én til halsen.

Oksbøl området var fjendeland, hvor de fleste missioner skulle ind og angribe mål på jorden. Her var opbygget diverse mål i form af fly på jorden,

kampvogne attrapper og nedgravede soldater. Landgangsbåde på stranden var også et angrebsmål. Der blev skudt med kanoner og raketter, ligesom der blev droppet bomber fra forskellig højde. Ingen af disse våben var med krigs ammunition, men alligevel farlige. Det er desværre sket, at angreb er foretaget mod forkerte mål i området, hvilket medførte dødsfald.

I området sidder der sikkerhedsofficerer, der skal give lov til hvert eneste angreb. Alt personel er væk fra angrebsområdet inden fly er ”cleared hot”. Af og til går der ild i heden ved disse angreb, hvorfor forsvarrets brandvæsen er på plads og parate.

Jeg husker tydeligt en bestemt mission et år under de Taktiske Skydninger. Vi fra Karup skulle sende en 12-skibs formation gennem fjendtlige linjer ude over Nordsøen og angribe mål i Oksbøl. VIT var formationsleder, og vi havde den dag såmænd besøg af Forsvarschefen, som var General Holst Sørensen. Han sad i bagsædet hos VIT i en to-sædet Draken. Selve starten fra Karup gik fint, idet vi startede 4 af gangen og samledes lidt senere. Imponerende syn.

Fjenden var forsvarsfly fra Skrydstrup, som vi skulle passere i et område i Nordsøen. Om de var for sent på den, eller vi var for tidligt ude, ved jeg ikke. Men vi mødte dem på et forkert sted og tidspunkt, - og pludselig var der modgående fly overalt. Formationen blev spredt for alle vinde, idet alle foretog undvigemanøvrer. Vi har nok været 18 – 20 fly i samme højde, som krøllede sig rundt



om hinanden med stor fart. Formationen blev dog igen samlet, og vi fortsatte til angreb på mål i Oksbøl terrænet. Det var planlagt, så vi kom ind 4 fly af gangen, men dog kun med sekunders adskillelse mellem de 3 sektioner. Ved debriefingen efter flyvningen mente Forsvarschefen godt nok, at vi naturligvis skulle være taktiske og operationelle, - men at vi nok havde været lidt for operationelle denne gang. Det havde simpelthen været for tæt på, - men sådan var det jo ind i mellem. Godt han sad i bagsædet, hvor udsynet ikke er så godt. Tror han har været lidt urolig.

2 Draken drejer krappt ud for Stevns Klinten.

En sjov oplevelse med en anden stor formation på en Oxbøl øvelse var med vores

næstkommanderende i eskadrillen. Han briefede på start af denne store formation, og da vejret var overskyet, var der bestemte procedurer der skulle følges, for at formationen kunne mødes over skyerne. Første sektion på fire fly starter, men holder hastigheden nede, når de er kommet over skyerne. De næste fire fly starter og holder god fart ligesom de sidste fire fly. Jeg var med blandt de fire første, og førerflyet glemte helt at tage gassen lidt af, hvorfor vi drønedes derudaf. Pludselig husker han det og tager gassen helt af, - jeg måtte bruge speedbrake for at blive bag ham og vores fart faldt hurtigt. Lidt efter kom der otte fly tordnende forbi os med dobbelt så stor fart som os. Kaos og ikke helt den formations start vi havde drømt om. Vi fandt dog hinanden inden Oxbøl.

Målene i Oksbøl kunne være biler, kampvogne og stillinger i hede landskabet, eller det kunne være både på stranden. Normalt ville 2 eller 4 fly følges i et samlet angreb. Anflyve målområdet i lav højde for at undgå opdagelse, og kort før mål trække flyet op i højden, således angrebet kunne ske med dykvinkel på. Det var naturligvis øvelses ammunition, der blev brugt, men det kunne sandelig

også gøre skade, ligesom der ofte gik ild i lynen efter angreb. Brandfolkene var på dupperne hele tiden.

En del angreb på disse øvelser var planlagt hjemmefra, men mange blev udført ved hjælp af en "Forward Air Controller", der guidede flyet frem til målet. FAC'en er en pilot, som er sammen med de forreste hær enheder på jorden, og som via radio fortæller flyet, hvilke mål, der skal angribes. Denne procedure er nu forældet, idet elektroniske systemer i dag vil afsløre både fly og FAC position, som omgående vil få et missil lige i hovedet. Laser og GPS har taget over. Jeg kommer senere tilbage til emnet, idet jeg selv blev FAC og havde nogle skønne oplevelser på Oksbøl, også efter jeg havde forladt flyvevåbnet.

OFFICERSMESSEN KARUP.

Tilbage til Messen, hvor man efter flyvning stillede op svedig og stadig iklædt den skønne flyverdragt. Så skulle der udveksles erfaringer og drikkes et par øl. Canadierne var de værste og kunne finde på de skøreste ting. De var heller ikke blege for at tage souvenirs med hjem fra Messen. På den anden side, så gjorde vi det også, når vi var ude, - så det var ganske normalt. Nogen gange måtte man så returnere emnet, hvis det havde været lidt for groft. Amerikanerne var også interessante, idet mange af dem jo havde været i rigtig krig og luftkamp. Vietnam veteraner var der mange af, og de kunne fortælle historier om MIG's og missiler og hvad har vi.

Når så øllet havde bundfældet sig og historierne var blevet lige lovlige dramatiske, så skulle der leges. Var der én der råbte "BUG", - så var det med at smide sig på ryggen på gulvet som en bille. Sidste mand gav øl. Billard bordet blev udnyttet maksimalt på flere måder. "CRUT" var et yndet spil, når man var nogle stykker. 2 hold og en rød og en hvid kugle. Den røde kugle skulle holdes i gang, og det måtte kun ske ved at kaste den hvide fra enden af bordet og ramme den røde. Holdene skiftedes og det var tilladt at forhindre modparten i at komme til. Gik den røde i stå, indtrådte døden for den, der skulle skyde. Der var dog en dommer, der prøvede at styre gemytterne, - men det var ikke altid han kunne komme til orde. Legen hjembragt fra Canada.

Baren i Messe Nord på Karup er delt op i to lokaler. Der er 2 trappetrin imellem dem. En stor fornøjelse for gutterne var, at hente en "longjohn" budcykel ned i baren. Øvelsen gik ud på at foretage det længste hop med cyklen ud over de 2 trin. Føreren af cyklen fik voldsom hjælp af kammeraterne med at få fart på cyklen i det øverste rum. Udfordringen gik så ud på, efter hoppet over trinene, at stoppe cyklen, inden man ramte baren i den anden ende af lokalet. Her var der nederst en metal stang til fødderne, - og vi har set cyklister liggende med hovedet under stangen.

En konkurrence gik ud på at affyre eskadrillens "kanon" med mest mulig kraft. Kanonen var lavet af et hylster til tennisbolde, godt lukket i den ene ende. Masser af tændvæske blev fyldt i og så blev den ladet med en tennisbold. Efter at være rystet godt var den så klar til affyring. Når blandingen var god kunne det give et ordentligt brag og et fint skud.

Endelig skulle der også afsynges diverse viser. Der findes utrolig mange engelske og amerikanske Air Force viser, - både sjove og frække. Én synger for og alle andre stemmer i omkvædet. Disse sange er internationale indenfor alle flyvevåbner, og alle kender i hvert fald omkvædene og kan synge med. Jeg er dog ikke sikker på at de kendte demovre hos fjenderne i Warszawa pagten.

NUK brillerede engang ved at brække begge arme på én gang. Han skulle såmænd bare demonstrere, hvordan man i baren skulle køre på et skateboard. Vups, så strøg brættet væk under ham, og han tog imod med begge håndled. Baaabuuu til Viborg og retur næste dag med begge arme i gips.

En Skrydstrup pilot på besøg under en øvelse på Karup, besluttede at overnatte på en sofa i Officersmessen. Han vågnede op og syntes det lugtede af røg. Da han ikke kunne finde ud af at ringe til hovedvagten !!, - gik han i sin opløftede tilstand derned. Her fandt han vagten sovende, og for at vække ham, bankede han på ruden med begge hænder. Desværre så hårdt, at ruden gik itu og skar ham i begge håndled. Endnu en mand med begge arme indbundet.

Så meget liv var der trods alt ikke i messen til hverdag. Der var altid nogen i messen, og onsdag var næsten alle forbi ved fyraften. Desværre gik det over årene langsomt tilbage med livet og omsætningen i messen. De fleste var nu gifte og havde familie, og messelivet og familielivet harmonerede ikke godt. Jeg kunne se det direkte, idet jeg var gået hen og blevet kasserer i Officersmessen. Min pekuniære Sparekasse-uddannelse fornægtede sig ikke.

Det kunne dog ske, at man gik hen og blev lidt overrislet. En kollega, som boede i Kølvrå, hvor flyvestationen ligger, besluttede efter en våd aften at gå fra messen til hovedvagten. Han tog den direkte rute gennem landskabet, og det var lidt vådt. Fra vagten fortsatte han hjem til fods, og da han kommer ind i entreen, snubler han. Beslutter at fortsætte med at kravle gennem stuen direkte til soveværelset. Desværre sad svigerfamilien i stuen, og de har nok studset lidt over optrinnet. Han rejste senere tilbage til Færøerne, men det har vist ikke noget med historien at gøre. At han så endnu senere omkom deroppe i et helikopterstyrt, er kun trist.

Flere måneder før årets julefrokost begyndte aktiviteterne i de forskellige eskadriller. En tænketank blev dannet, og i denne skulle årets vigtige begivenheder på flyvestationen behandles og omdannes til en sketch eller rammende sang. Traditionen bød at eskadrillerne uddelte gaver til hinanden eller til den stakkel, der i årets løb havde dummet sig. Vores søstereskadrille 729 hed "Hawkeyes", men vi kaldte dem "hønsene". Et år havde vi stjålet en af deres folkevognsrugbrød, og stillet den foran messen før julefrokosten. Den var naturligvis smurt ind i fedtelse og påklistret hønsefjer, - ligesom der inde i den aflåste bil stod en højttaler og kaglede som høns nu gør.

Forløbet startede ganske høvisk med en god middag, hvor der blev afholdt et par taler. Der blev afsunget et par eskadrilleviser, - ligesom for at vise flaget, men absolut høvisk opførsel under middagen. Så kom tiden til udveksling af gaver. Disse blev under stor jubel introduceret af giveren, og modtageren måtte så, - nogen gange modstræbende, - op foran og modtage et eller andet.

Vi gav engang eskadrille 727 en "Thors hammer" i jern. Det var deres eskadrille logo og kendetegn, - men denne var i stor størrelse og så tung, at tre mand ikke kunne løfte den. Den stod indpakket på et bord, og salen morede sig, da de forgæves prøvede at flytte den.

Flyvestationens operations officer havde for vane at afslutte enhver tale med ordene "Lad de lange bolde gå", - underforstået lad nu være med at udfordre skæbnen derude. Gaven til ham et år var naturligvis en ketcher med en fasthæftet bold, som han blev nødet til at afprøve. Resultatet var at båndet sprang og bolden slog ned i netop Stationschefens tallerken, efterfulgt af et kraftigt bifald fra salen.

En anden operations officer havde denne formulering på en perfekt dag. Tre ting skulle opfyldes, - og der kunne vist nok byttes lidt rundt på dem afhængig af humøret: Én flyvetur, to samlejer og tre Dry Martinier.

Under middagen blev en føljeton oplæst. Den drejede sig om livet på flyvestationen, men omskrevet til vikingekvad. Havde man kvajet sig blot en smule, undgik man ikke at blive nævnt i årets udgave.

Som middagen svandt, var det tid til de mere løsslupne spilopper. Et år havde vi spændt balloner op i loftet, - og netop over søstereskadrillen var ballonerne fyldt med vand. Et let træk i en snor, og ballonerne lod indholdet gå, - værs`go.

Det var altid en kamp om efter middagen at komme først ned i borgkælderen for at få de bedste borde. Da jeg jo var med i bestyrelsen for officersforeningen, havde jeg nøgler til etablissementet. Vi aftalte et år, at eskadrille 725 bare skulle blive siddende efter middagen indtil alle var ude, hvorefter vi løb ud af bagdøren og ind af et vindue til borgkælderen. Jeg havde nemlig låst døren, således de andre stod udenfor og hamrede på døren. Da den gik op, sad vi på de bedste pladser og var i den grad parate.

Herefter skulle der synges smædesange og råbesange, - jo værre jo bedre. Intet, - jeg siger Dem, - intet, skal refereres her fra disse uhyrlige sange. 100 piloter i godt humør i et mindre lokale med hvælvede murstenslofter, hvor det ene råbevers afløste det andet, - det var forrygende. Stationschefen havde forladt området, og de øvrige chefer holdt til i baren.

UDLANDSFLYVNINGER :

Efter 2. verdenskrig havde både England, Canada og USA baser i Tyskland, og det havde de stadig i 1970`erne. Baserne fungerede som en lille by i hjemlandet, med alt hvad der skulle bruges. Skoler, butikker, læger, priser som i hjemlandet. Biler, som derhjemme, - så i Ramstein kørte der store Dodge, Cadillacs og trucks rundt.

En lille navigationstur fra Karup kunne gå til Ramstein, en US-base i Sydtykland, og hjem igen samme dag. Det var således dengang, at alle Nato-fly kunne flyve lavere i Tyskland, end i deres eget land. Der var nogle lavflyvningsruter ned igennem Tyskland, som kunne bruges nogle få gange, - og retur selvfølgelig. Meget interessant og krævende flyvning.

Man kunne så lige nå i messen dernede og få en god steak i Officersmessen, nå i basens "BX" og købe lidt ind. Jamen, cigaretter og spiritus kostede jo ingenting. Radio udstyr var rørende billigt. Vi købte naturligvis heller ikke for meget af disse "forbudte varer", idet man ifølge toldreglerne vist skulle være væk i 32 timer cirka. Vi tog dog lidt let på de 32 timer. Og vi var jo hjemme lang tid før tolderne fra Randers kunne være fremme !

Med regelmæssige mellemrum udvekslede vi erfaringer med allierede eskadriller i Nato landene. Vi modtog besøg på Karup ligesom vi fløj til udenlandske baser og tilbragte en uges tid her. Andetsteds beskriver jeg begivenhederne i Officersmessen, når der var udlændinge på besøg. Operationelt foregik der selvfølgelig meget andet. Vi planlagde ture sammen, hvor koordinerede angreb på dæmninger, flyvepladser og andre "fjendtlige" installationer blev udført. Vi, i fredselkende Danmark, hørte med stor interesse på kamperfaringer opnået i Vietnam eller andre krigsramte områder.

Udvekslingen med en engelsk eskadrille på Laarbruch i Tyskland gav jo også lidt på den personlige front, idet jeg mødte en dejlig engelsk pige, der var lærerinde på basen. Det blev også til lidt udveksling, idet hun besøgte mig i Karup og jeg hende i det østlige England. Operationelt var denne eskadrille udstyret med Harrier fly, - disse underlige fly, der kan starte og lande lodret.

Da de senere kom til Karup fik jeg en tur i sådan et fly. Det var sgu ret underligt at se fartmåleren stille og roligt bevægede sig ned mod nul, - uden at flyet stallede og mistede opdrift. Så i stedet for at ramme landingsbanen med et par hundrede kilometer i timen, dalede vi stille og roligt ned mod jorden og ramte blødt. Flyets udstødning blev simpelthen dirigeret nedad i stedet for bagud, og "bar" derfor flyet i luften. Benyttet i luften, kunne dette fly dreje på en knap. Det kunne derimod ikke flyve så stærkt som ordinære jetjagere.

Vi havde fire fly med derned, og en morgen ved briefing fik vi af teknikkerne at vide, at det ene fly havde en fejl, som måske ikke kunne udbedres på stedet. Vi gik længe og ventede på en klarmelding, men problemet kunne ikke klares lokalt. Jeg fik opgaven at flyve den hjem til Karup og returnere med et andet fly. Jeg spurtede ind i BX'en (Duty Free forretning) og købte en stang cigaretter og en flaske whisky, hvilket var helt lovligt. Da jeg kom ud til flyveren, bad jeg teknikeren putte posen op i vingen, hvor der var plads ved maskinkanonen. Han spurgte så mindeligt, om jeg ikke bare kunne tage den med op i cockpittet, hvilket jeg gjorde. Pladsen i vingerne var åbenbart fyldt op med meget andet !

På basen i Laarbruch var vi indlogeret i en blok, hvor vi holdt et farvel party. Væggene var pyntet op med fiskenet og andet stads, og drinksene var rigelige. Vores chef må have taget sin del, af de våde varer, idet han på et tidspunkt var blevet fanget inde bag nettet og ikke kunne komme fri. Det var ret ynkeligt at se på, - men vi hjalp ham da på et tidspunkt, da vi ikke kunne holde det ud mere.



Velkomstdrink efter landing i Holland.

En anden udveksling gik til en hollandsk base nær Amsterdam. Det var lige i den uge, hvor et tog blev kapret af hollandske indvandrere fra Asien, nærmere betegnet Mulakker. Forhandlingerne med kaprerne gik ikke så godt, så myndighederne besluttede at storme toget for at befri gidslerne. Forud for angrebet blev den eskadrille, vi var på besøg hos, beordret til at angribe toget med støj og lysbomber. Gidslerne blev befriet og ingen kom til skade ved angrebet af militæret. Spændende at være så tæt på internationale begivenheder.

Der blev altså festet en del på disse ture, men vi skulle jo også levere nogle flyvetimer inden hjemkomst. En dejlig morgen, - ret så ubehagelig, - efter en grusom fest, var vi enige om kun at sende et fly, - en tosædet i luften. MAK og jeg var de heldige, og vi planlagde en let navigationstur rundt i Holland. Vi var knap kommet i luften, før vi havde tabt orienteringen. Nå, hvis vi sætter kursen mod nord, så kommer vi hurtigt til kysten og nogle øer, som vi måske kunne kende. Det kneb lidt, og et par mindre lufthavne blev også overfløjet uden tilladelse. Vi fandt dog tilbage og lokkede en times flyvning uden klager.

I weekenden var vi en smut i Amsterdam for at se på byen. Det, der står tilbage i hukommelsen fra besøget i byen, er rundturen i "The Red Light District". Et medlem fra eskadrillen skulle absolut ind i en "butik" med en sort kvinde. Hans historie fra besøget fik os alle til at grine, idet højdepunktet

var, da han smed bukserne, - og alle mønterne trillede ud. Der lå vi så med røven bar, og samlede mønter op. Intet nyt fra Vestfronten her !

AIRSHOW.

Flyvevåbnet afholder cirka hvert andet år Airshow på en flyvestation og det skete et par gange på Karup, mens jeg var der. Masser af udenlandske fly og piloter, og masser og masser af publikummer. Jeg var forbindelsesofficer for en belgisk Mirage pilot, som skulle give et "one man show" med sin Mirage. Om lørdage trænede han sit program, og vi var målløse over den måde, han med dødsforagt opererede sin jetjager. Han udførte de mest halsbrækkende manøvrer i luften. Ved landing gav han gas og trak flyet i luften, lavede et rul med understellet ude, hvorefter han landede igen, gav gas og lavede endnu et rul og lagde an til endnu en landing. Der var dog ikke mere bane under ham, hvorfor han blot indikerede en landing meget lavt over jorden. Pyha, jeg blev helt svedig. Jeg noterede mig et par år efter helt selvfølgelig, at han var omkommet ved en opvisning.

Eskadrille 727 gav også opvisning med F-100 Super Sabre fly. Tilfældigt stod jeg ved tårnet sammen med stationschefen, da "Vimmer" kom ind med 4 F-100 og lavede et simuleret angreb på tårnet. De var virkelig langt nede, inden de trak væk, og larmen var øredøvende. Alle gik i knæ, og obersten var pludselig rød i hovedet. De skal stille på mit kontor omgående, var ordene! Vimmer fik en skideballe, - og det var vist det.

Denne slags manøvrer havde vi ikke lov at lave, når vi deltog i Åben Hus arrangementer rundt omkring. Start, lav overflyvning og landing var OK, men de fleste gange var vi med i "Static Display", hvilket bare var at udstille flyet på jorden. Så kunne vi også tillade os at drikke en øl i ny og næ, og samtidig svare begavet på spørgsmål fra publikum.

Her ses aerodynamisk opbremsning ved hjælp af halehjulet.



Eskadrille 725 skulle med 4 Draken deltage i et åbent hus arrangement i England. Øvelsen hed "White Horse", og vi skulle flyve i lav højde over Nordsøen fra Blåvand Fyr direkte til et punkt i England. Normalt ville man flyve i stor højde ned mod Holland og derfra over kanalen, men denne gang skulle

det foregå nede over vandet og direkte. En måge på det forkerte sted og tidspunkt ude midt i Nordsøen kunne blive katastrofal for en jetjager med kun en enkelt motor. Jeg havde ikke fløjet i England før, men var tryk ved at en gammel erfaren pilot skulle lede turen. Peter Bay var formationsfører, og jeg var en del af formationen med en yngre mand på min vinge.

Vi planlagde turen og talte grundigt med metrologen, idet vinden kunne have stor betydning for afvigelse fra ruten. Navigationsmæssigt havde vi kun kompas og ur, når vi lagde fra land. Vejret

var rapporteret fint, og vi startede fra Karup. Over Blåvand Fyr startede vi stopuret og gik ud i åben formation. Efter et par fornøjelige minutter med super flyvning i meget lav højde, kaldte Peter mig pludselig over radioen. Han havde motor rystelse og ville returnere til Karup med sin vingmand. Jeg skulle "bare" fortsætte med min vingmand og fuldende opgaven. Pludselig var jeg ansvarlig for det hele og på vej et sted hen, jeg dårlig vidste, hvor var. Det var pirrende ! Efter at have sundet mig lidt, begyndte jeg dog at nyde turen igen og interessere mig for navigationen. Ville vi ramme kysten et genkendeligt sted bare nogenlunde i nærheden af ruten, eller skulle vi stige og kalde radar for hjælp. Jeg fandt ruten uden problemer og fortsatte ind over land i lav højde. Blev forskrækket et par gange, hvor vi jog hen over noget, som lignede lufthavne. Det havde de nok også været under krigen, men var ikke i brug mere som sådan. Vi landede på basen og blev modtaget af kollegaer i messen, hvor øllet smagte ualmindelig godt, den dag. Vi deltog i arrangementet, dog kun med 2 fly, og returnerede til Karup uden problemer. Min udenlands debut som rodefører var gennemført med succes.

"TAC-EVAL":

Cirka en gang om året blev flyvestationen evalueret af en NATO enhed. Det skete med ekstrem kort varsel, således de fleste blev ringet op hjemme, og der blev meldt Tac-Eval. Så skulle man stille omgående i eskadrillen, - idet krigen eller i hvert fald krigslignende tilstand var opstået. Danmark skulle forsvares, - og det var op til os på Karup.

Vores normale bygning blev evakueret, alle dokumenter og planer blev flyttet over i en bunker i nærheden. Det indebar at vi flyttede et kæmpestort pengeskab på en sækkevogn.

Det næste døgn eller to opererede vi så fra denne bunker. Scenariet blev givet af Nato observatørerne, der fulgte med i hvordan eskadrillen responderede til diverse trusler. Flyene blev opbevaret i de enorme beton hangarer, hvor stålporten alene vejede mange mange tons. Disse bunkers blev bygget i 60`erne og kunne "næsten" tåle en fuldtræffer. Der kunne være 2 fly i hver bunker. Flyet blev klargjort inde i hangaren og vi piloter "sadlede" op derinde. Når alt var klart blev flyet startet op derinde og porten åbnet. I den ene ende af hangaren var der en mulighed for udledning af udstødningen fra motoren. Så kørte vi korteste vej til start, for hurtigst muligt at komme i luften. Ved gas alarm ville vi være iført gasmaske og lufttæt dragt indtil vi gik op i flyet.

En sjov episode fra en Tac-eval. Tiden kunne af og til blive lang, når der ikke skete noget. Der blev spillet kort og fortalt vittigheder, men det var ikke altid nok. En gang kom vi i gang med en manuel sirene, - der skulle drejes på et håndtag, og en kraftig lyd tog til, - og den kunne ikke sådan lige stoppes igen. Åbenbart dårligt tidspunkt, idet chefen kom farende ud og brølede, at det skulle stoppe omgående. Vi fik styr på bæstet, - men lidt efter kom der en ny kollega ind i lokalet. Vi fik vedkommende til at interessere sig lidt for sirenen, og vi ville da godt høre, hvordan den lød – rigtig højt og hurtigt. Så kom chefen igen farende, og staklen med sirenen var et stort spørgsmålstejn. NOL, vores daværende chef, temperamentsfuld men vellidt, viste ved sin ansigtskulør, hvordan han havde det, - ofte i den kulørte ende af skalaen. Når det var helt galt blev der råbt lidt på gangen i eskadrillebygningen, hvorefter NOL gik ind på sit kontor og læste et par kapitler i Joseph Hellers roman "Punkt 22". Herlig bog, som jeg også kan næsten udenad. Absurd-barok humor om krigens vanvid.

NOL samt en kollega var så uheldige, at deres fly blev ramt af lynet kort før landing på Karup. Benzin tankene under flyet eksploderede og skaden gjorde, at de to piloter måtte forlade flyet. NOL

var desværre yderligere uheldig, idet han under udskydningen blev skadet, således han ikke måtte flyve mere. Han havde ikke spændt sin hjelm ordentligt, og sad desuden skævt i sædet. Begge overlevede dog katapult-turen.

Ud over Tac-eval var der andre mindre øvelser. På Karup fik stationschefen af og til lyst til at forsvare flyvestationen mod en truende invasion. "Lille-Urkok" var navnet på disse øvelser, - og de var hadet af os piloter. Alle mand i skyttehullerne og alle remme på spændt. Til gengæld var disse øvelser hurtigt overstået.

BULLPUP:

Draken kunne udstyres med et missil ved navn Bullpup. Det var et kæmpestort monstrum, der blev hængt op under den ene vinge. I cockpittet var der et lille "joystick", som kunne styre missilet via en wire. Styrefinnerne blev aktiveret ved luft, og der var begrænset mængde af luft i den lille tank. Det var således vigtigt ikke at påvirke styremekanismen for meget, ellers løb man ud af muligheder, når tanken var tømt.

Når målet var i sigte, - typisk en flåde med et sejl på simulerende et skib, - styrede man flyet ned mod det. På det rette tidspunkt fyrede man så missilet af. Det lød som et lokomotiv, der kørte forbi derude. Efter at have sundet sig, skulle man så passe på ikke at overreagere med manøvrer, idet luften hurtigt ville slippe op, og missilet dykke ned i vandet kort af målet. Bagdelen ved denne form for angreb var, at flyet skulle forblive i et dyk mod målet, som havde god tid til at fyre kanoner og andet skidt af mod én. De kostede vist en million kroner stykket – dengang ! Jeg har stadig sikkerhedspinden fra min Bullpup som minde.

OMSKOLINGS ENHEDEN:

På et tidspunkt blev jeg bedt om at deltage som instruktør i omskolingen af nye piloter til Draken. Efter udvælgelse i Danmark, træning i USA og på Skrydstrup, blev nye piloter delt rundt på flyvestationerne. På Karup havde vi en fælles enhed for de 2 Draken eskadriller. Den blev kaldt Operationel Conversion Unit eller blot OCU`en.

Draken var lidt speciel på nogle punkter, blandt andet landing og så det lille problem med "Super stall", som tidligere omtalt. Jeg vil senere nævne en natlanding uden hjul, der ufrivilligt blev en del af min instruktør uddannelse. Derudover var der mange spændende ture med nyankomne "verdensmestre", hvor ens tålmodighed og især mod blev sat på prøve. Set fra bagsædet, hvor udsynet var begrænset, kunne en landing i lidt tværvind godt være en udfordring, hvor man godt selv ville have en hånd med på styregrejerne. Jeg havde dog stor fornøjelse og tilfredsstillelse ved at få lov til at videregive opnået erfaring på denne specielle flytype.



Instruktørholdet på Draken omskoling.

Det var en spændende tid med mange andre udfordringer end lige at flyve flyet. Man skulle også være lidt mere oppe på dupperne med hensyn til viden om procedurer og flyets begrænsninger. Elever kan jo finde

på at spørge om alt muligt. Spændende var det nu også, hvordan de forskellige klarede sig. Der var jo et fastlagt program, der dækkede hele spektret med fastlagte ture. Derudover var der nogle ekstra ture, såfremt der var behov, - men var de brugt op for den enkelte, så var der en stor skosål på tavlen. Det var jo instruktørernes ansvar, at den "færdige" pilot levede fuldt op til forventningerne ude i eskadrillerne. Ikke alene kunne det gælde den enkelte pilots liv, men også kollegaens !

Jeg havde en kollega i OCU'en. En aften i baren i officersmessen mente vedkommende vist, at det måtte være min tur til at give en omgang. Han manglede i hvert fald noget i glasset. For enden af baren hængte en stor klokke, som kunne bruges, hvis der var grundlag for at give en omgang i messen. På et tidspunkt tog han fat om mit hoved og bankede det lige ind i messingklokken, - og det udløste en omgang. Blodet sprøjtede frem fra min næse, men der var jo givet en omgang.

FORWARD AIR CONTROLLER

Allerede som aktiv pilot blev jeg uddannet som Forward Air Controller, - et job jeg fortsatte med til jeg fyldte 60 år, hvor Flyvevåbnet så mente at pensionsalderen var nået. I min tid var rollen ikke så sofistikeret som i dag, hvor ingen kan røre en finger endsige en radio knap uden at blive opdaget. Vi kunne dengang sidde helt ude i forreste linje med hærens forreste tropper og nærmest kigge på fjenden, hvorefter vi kunne give oplysninger til flyene om målene via radio. Det er helt udelukket i dag grundet tekniske fremskridt. Et missil i hovedet ville blive svaret omgående, hvis man prøvede. Men forstå beskrivelsen som en del af tidens virkelighed, hvor vi med simple midler kunne gøre en forskel.

Som FAC var man en del af hærens spydspids i en kampzone. Såfremt hæren havde problemer og bad om flystøtte, skulle FAC'en koordinere denne med Flyvevåbnet. Såfremt der blev tildelt fly til enheden, fik Fac'en udpeget mål fra bataljonschefen, som han så senere udpegede for flyene. Dette foregik via radio direkte, når flyene ankom til området. 10 kampvogne vest for en gård med

rødt tag nord for kirken. FAC`en var så i position, så han kunne se både fly og mål. Derefter dirigerede han flyende visuelt ind på målene. Det krævede en vis træning fra både piloter og FAC`er.

Det var dog stadig sådan, at når solen gik ned, standsede angrebene og freden sænkede sig over øvelsesområdet. Der var ingen natangreb som i dag, så FAC`erne trak sig tilbage til indkvarteringsområdet.

De årlige Taktiske skydninger i Oxbøl varede over 3 uger. FAC`er var indkvarteret på Billum Kro, og kromanden var i den grad en del af øvelsen. Han var udstyret med egen uniform og var nærmest en del af tropperne. I baren om aftenen kunne det være svært at undgå at betale en formue, fordi man havde tabt en omgang "Horse" ved baren. 20 mand om et rafle bæger og kun én kunne tabe, av – av. Men næste gang tabte man så ikke.

Næste morgen var vi oppe før solen, og mødte derude i kampfronten, hvor hæren havde siddet hele natten. Vi kom nyvaskede og barberede fra hotellet og var klar til kamp, hvor hærens folk stod ubarberede og trætte efter en lang nat med opgaver. Vi var ikke altid populære som flyvevåben folk. Men når så flyene kom, så kunne vi godt bruges.

Især senere, hvor alle FAC`er var civile piloter på rådighedstjeneste, blev der diskuteret på livet løs om nattehvil og overnatningsmuligheder. Ikke mange af hærens chefer kunne acceptere løsningen, hvor FAC`erne sagde farvel ved mørkets frembrud og kom igen ved solopgang. Hæren så helst at FAC`erne sov i bivak ved siden af rekrutterne. Grunden til at det aldrig blev sådan var nok, at civile piloter havde vænnet sig for meget til magelige hotelsenge, og ville være blevet væk i det tilfælde.

FAC`en var udstyret med sin egen Landrover med radioudstyr samt chauffør. I en krigssituation ville det ikke have været så rart at være i frontlinien i en Landrover, samtidig med at alle andre derude var i pansrede PMV`er. I øvelses situationen var det praktisk, og når målet var udpeget kunne vi køre frem til en position, hvor både mål og flyene kunne observeres. Herfra kunne man så dirigere flyene, observere fjenden og resultatet af angrebet. Urealistisk i dag, men effektivt i de dage. FAC`rollen blev brugt en del under Kosovo konflikten. Laser belysning af målet fra FAC` var en måde at undgå afsløring.



Oxbøl området er stort og kampvogne og PMV`er pløjer rundt på kryds og tværs. Når det har regnet i en periode, bliver det ret pløret derude. FAC`en følger bataljonens fremskudte enheder, som alle kører i PMV`er med bælte. En Landrover kan også forcere en del vand, men en dag oplevede jeg alligevel, at der er en grænse. Vi stoppede midt i en kæmpe sø, - og det var ikke med vilje. Jeg var jo vognkommandør og kiggede bare på chaufføren, - det var jo hans problem.

Han kiggede ud i vandet og så på mig. Men inden vi nåede til en afklaring af problemet, hørte vi en høj brummen, og pludselig holdt der en PMV foran os. Ned i vandet sprang en soldat, hæftede en kæde på Landroveren og vupti, var vi trukket ud af søen. Ligeså hurtigt koblede han os af og forsvandt uden et ord. Effektivitet.

Billum Kro blev for dyr, og så blev det et billigere sted i Vejers, hvor det så ikke var så sjovt længere.

Der var også andre mindre øvelser, hvor FAC`erne blev brugt. Jeg var sammen med Lars Helmø udkommanderet som FAC på en øvelse i Midtjylland. Hærens flyvetropper deltog med en helikopter, og chefen selv, en karismatisk hvidhåret major, var til stede. Vi havde kontakt med 2 F-100 Super Sabre, som vi briefede om målet. Naturligvis blev der ikke affyret eller droppet noget som helst på disse øvelser udenfor skydeområder. Flyene blev cleared in DRY, - hvilket betyder OK for angreb uden at aflevere noget. Flyene var heller ikke bevæbnede, - så stor var vores overraskelse, da det ene fly droppede sine tanke under angrebet. Det er udvendige benzintanke, som kan smides. Tankene fløj lige hen over en lastbil og smadrede ned i jorden uden at gøre anden skade. Too close for comfort, dear. Det viste sig, at der havde været en fejl i instrumentet, hvor piloten vælger våben. Helikopterchefen fik forklaret bondemanden, at det var hans køretøjer, der havde lavt skaderne, og han fik så en mindre compensation. Behørig rapport blev naturligvis afgivet til flyenes hjemmebase.

Jeg forblev reserveofficer til jeg fyldte 60 år, men de sidste mange år var øvelserne skrumpet meget ind, samtidigt med at den teknologiske udvikling havde gjort os praktiske brugere uanvendelige. Droner, Laser og GPS havde overtaget vores rolle fuldstændig.

HAVARIER

F-100:

Tilbage i 60`erne og 70`erne var teknikken ikke så sofistikeret som nu om dage. Det betød for både den civile som den militære luftfart, at der skete en del havarier. Disse uheld skyldtes både tekniske problemer samt pilotfejl.

Især F-100 Super Sabre var udsat for mange problemer. Via Military Assistance Programme modtog Danmark i 1960 i alt 58 F-100 fra USA. I 1974 indkøbte man yderligere 14 fly. Over en periode på 16 år oplevede det danske flyvevåben 34 havarier med denne type, herunder både ensædede og to-sædede fly. 17 piloter omkom, mens 26 piloter reddede livet ved brug af katapultsædet. Det var dog ikke noget imod tallene fra perioden 1950 til 1955, hvor 79 fly gik tabt og 62 piloter døde.

I 1977 var stemningen både blandt det militære personel og i samfundet i øvrigt ret negativ. Aviserne og især tabloid pressen gik hårdt efter flyvevåbnet. De havde interviews med nogle af piloternes koner, som var særdeles utrygge ved situationen og ønskede flyveforbud. Dette blev også tilfældet for F-100 i en lang periode, men problemet var, at det teknisk ikke var de samme fejl, som var årsag til styrtene.

Tendensen med mange havarier er heldigvis brudt, og i perioden med F-16 har der været utrolig få alvorlige incidents. Jeg vil holde mig til tekniske fremskridt og ikke kommentere på piloternes intelligens.

F-35 Draken:

25. oktober 1977 skulle vi udføre taktisk nat formationsflyvning. Jeg var leder af en to-skibs formation, og havde en 2-sædet på min vinge, - der var altså 2 piloter ombord. Vi startede sidst på eftermiddagen. Vi skulle flyve fra Karup til Rømø, hvor vi lavede et simuleret "last light" angreb. Derefter videre via Skærbæk – Kliplev – Helnæs – Ærø – Bagenkop – Gedser – Storebælt og retur til Karup.

Efter angrebet ligger to`eren i "Defensiv kampformation" et godt stykke ude. Mørket har sænket sig, men flyet og anti-kollisions blinket ses tydeligt i horisonten. Vi ligger i cirka 300 meters højde hele vejen rundt. Over Gedser Fyr drejer vi cirka 90 grader til venstre, og to`eren skal krydse fra højre til venstre bag om mig. Da vi ruller ud på kursen, ser jeg flyet ligge lidt tilbage og lidt højere. Da jeg cirka 1 minut senere kigger ud igen, kan jeg ikke få øje på flyet. Der svares heller ikke på adskillige opkald, hvorefter jeg afgiver "May-day-call" til relevant flyvekontrol og anmoder om at starte en eftersøgning i området.

Rednings helikopteren observerer efter ankomst oliepletter samt nogle flydende vragele på positionen. Eftersøgningen udvides, men hverken de to piloter eller flydele findes. Årsagen til havariet kendes naturligvis ikke, men i 1979 lokaliserede man vragele fra flyet. Alt var i småstykker, så man formoder at flyet med stor hastighed er fløjet direkte ned i vandet og begge piloter omkommet i nedslaget. Det ekstra sørgelige ved dette havari var, at den ene pilot var søn af en pilot, der i 1953 omkom i en kollision mellem to fly fra eskadrille 724.

Det var en svær periode i 70`erne, - men som forklaret tidligere, så var det jo en del af jobbet. Vi var alle afklarede med det.

F-35 Draken

Vor søster eskadrille 729 på Karup mistede i 1977 et fly udfør Langeland. I den efterfølgende havarikommission skulle en Draken pilot fra den anden eskadrille deltage, og det blev mig, der skulle med ned og prøve at samle stumperne op.

Piloten var kommet flyvende med 800 km/t i 100 meters højde ned gennem Storebælt, og skulle til at stige til større højde for at agere mål fly. Da han skubbede gashåndtagene frem, lød der et højt knald. Adskillige alarmlys kom på og der hørtes en skurrende lyd. Han trak gashåndtagene lidt tilbage uden det ændrede på situationen, og han mærkede en deceleration. Pludselig lød en kraftig eksplosion og flyet begyndte at rulle om sin egen akse. Flyet var stadig i forholdsvis lav højde, og piloten var nu ikke i tvivl om at bruge katapultsædet. Problemet var at få fat i udløserhåndtaget og hive i det på det tidspunkt, hvor der var himmel for oven. Det lykkedes og han kom fri at flyet i cirka 300 meters højde. Landede på vandet og kom hurtigt op i sin dinghy (gummibåd). 15 minutter efter blev han samlet op af en SAR helikopter.

Havarikommissionen blev samlet i Lohals og havde hovedkvarter på en hjemmeværnskutter i havnen. Flyet havde ramt vandoverfladen i en stejl vinkel, og vraget lå på lavt vand. Stumperne var ikke store og blev hurtigt bjerget. Efterfølgende blev det konstateret, at en krans inde i motoren, der holder selve skovlbladene, var sprængt og havde slået alt i stykker, inklusive wires til styrefladerne. Meget interessant at følge havari kommissionens arbejde og efterforskning.

F-35 Draken.

I 1975 var jeg selv tæt på et havari. Missionen var øvelsesskydning på Rømø med en fire-skibs formation. Efter start fra Karup fløj vi mod Ringkøbing, men inden vi var nået så langt, oplevede jeg en skurrende lyd samt begyndende rystelser i flyet. Jeg forlod formationen for straks at sætte kurs tilbage mod basen, og bemærkede at gashåndtagene skulle unormalt langt frem for at holde farten. Rystelserne tog til og jeg kunne nu ikke aflæse instrumenterne mere. Nødopkald blev afgivet og direkte rute til landing blev iværksat. Heldigvis havde Draken en alfa måler, som kunne sige noget om hastigheden og advare om begyndende stall. Med gashåndtagene helt fremme kunne jeg akkurat lige holde fart på skuden og nåede indtil landing. Da teknikerne havde skilt flyet ad og motoren var ude, tog jeg ned på værkstedet for at se årsagen. Selve skovlblade i turbinen var slidt halvt ned, men var dog blevet siddende og gav stadig så meget kraft, at flyet og jeg nåede Karup. Årsagen var, at et fremmedlegeme eller et af skovlbladene i den forreste del af turbinen havde løsnet sig, og var fortsat ind igennem motoren. Det ødelægger jo en del, når der kommer metal eller andet igennem en jetmotor.

F-35 Draken.

Det blev fra højere sted besluttet, at vi skulle kunne lande i formation om natten. Vi øvede allerede at flyve i formation om natten. Da er det jo en anelse sværere at se den flyver, man skal holde sig i formation på. Derfor blev der på alle fly installeret selvlysende reflekser forskellige steder på flykroppen, således man kunne ane konturerne via de lysende punkter.

Chef og næstkommanderende i eskadrillen skulle afprøve, hvorledes det ville være, at lande i formation om natten. Det lykkedes for chefen at sætte sit fly alt for tidligt, således, at han ikke alene landede før landingsbanen, men også før en ringvej, der gik hele vejen rundt om flyvestation Karup. Vejen er asfalteret, - og da flyets hjul ramte kanten af vejen, efter at have kørt lidt i græsset, gav det et ordentligt bump, og flyet var i luften igen. Han var nok allerede klar over problemet, så gashåndtaget var sikkert allerede på det tidspunkt helt fremme. I hvert fald kom flyet i luften igen, og han landede OK lidt senere, - helt uden næstkommanderende, der for længst havde observeret, at de på første anflyvning var gået alt for lavt. Han gav gas på det tidspunkt, og forlod formationen og landede selv senere.

F-35 Draken.

Under en øvelse i Østersøen nær Bornholm, var fjenden vores egne F-104 Starfightere. GIN, en meget erfaren pilot i eskadrillen, blev så optaget af at holde øje med fjenden, må vi formode, at han i en manøvre i meget lav højde, ramte vandet med katastrofale følger. Selv vand slår ekstrem hårdt, når man rammer med 800 km i timen. Meget trist.

F-35 Draken.

Som instruktør skulle man kunne lande flyet fra bagsædet, idet forsædet fyldte ret meget. Derfor var der installeret et periskop, som man kunne kigge i. Når så sidevinden gjorde, at flyets retning ikke var lige ned mod banen, måtte man ty til at kigge frem gennem sideruden, - og det var ikke meget, man kunne se. Derfor måtte der en del øvelse til, således man fik opbygget en vis erfaring.

Under sådan en træningsøvelse en sort nat i februar 1976, hvor jeg med en instruktør i forsædet øvede landinger, var vi så uheldige at flyve en and ned. Hvad skulle den også der i buldrende mørke. Den forsvandt ind gennem det ene luftindtag til motoren. Her gennembrød den sidevæggen og kappede de wires over, der var forbindelsen til understellet. Herefter gik resten af anden gennem motoren, og ikke meget kom ud i den anden ende. Oprindeligt havde det været en sortand på 1,5 kg, - og den ville have udgjort et udmærket måltid.

Vi hørte et brag og opmærksomheden blev omgående rettet mod instrumenterne. Motor indikationerne var normale, bortset fra brændstofindikatorerne, og der var ikke problemer med at styre flyet. Vi afgav nødopkald og bad om hurtigt at komme ind til landing, idet det lugtede lidt af jul, - altså stegt eller brændt and. Da vi skulle sætte hjulene ud, kom kun næse- og halehjul ud, men ingen hovedhjul. Vi måtte så gå rundt igen og undersøge årsagen. Adskillige forsøg på at få hovedhjulene ud, også ved under dyk at trække 4 G, viste sig resultatløse. Landingslysene, som sidder på hovedhjulene, blev tændt, og en forbi flyvning af tårnet gjorde det klart, at hovedhjulene ikke var nede.

Der var 9 andre Draken fly i luften den aften, og disse blev dirigeret til Flyvestation Tirstrup. Normalt ville Skrydstrup være mere belejligt, men uheldigvis var der et flystyrt med fatal udgang dernede. Et tosædet F-100 Super Sabre fly havde fået et total motorhavari i luften og begge piloter måtte springe ud med faldskærm i lav højde. Den ene omkom herved, mens den anden slap uskadt.

Der var nu 2 alternativer, - enten en nødlanding uden hjul, eller flyve ud over Nordsøen og forlade flyet i faldskærm. I samråd med erfarne Draken piloter i tårnet valgte vi den første løsning. Redningstjenesten udlagde skum på banen og vi ville forsøge en landing på pylontankene under flyet. Disse brændstoff tanker var nu tomme, og, - mente man, ville agere ski og lade flyet glide i skummet til et stop. Godt nok ikke prøvet før, men det lød tilforladeligt. Skummet blev hurtigt lagt ud, og vi foretog en anflyvning for at se det. Dette var dog ikke muligt, selvom banen var projektorbelyst.

I Karup var vi klar til at teste flyets ski-egenskaber. Brændstofmålerne virkede som sagt ikke, men nu måtte tankene være tomme. Vi fløj med laveste fart og satte flyet så tidligt som muligt. Faktisk landende vi et par hundrede meter, før skumstriben startede. Motoren blev hurtigt slukket og bremseskærmen sat ud, for at få hurtig opbremsning. Da vinden begyndte at trække flyet skævt, måtte vi dog kaste skærmen igen og styre med sideroret. Lige efter flyet havde ramt jorden, så jeg i spejlene en kortvarig opflammen, da tankene blev gennemslidte og den tilbageværende brændstof antændtes.

På de sidste meter begyndte flyet at dreje lidt til siden, men væltede dog ikke. Det var lykkedes at holde flyet præcis på midten af den smalle skumstribе. Da vi holdt stille blev canopyet straks åbnet, og vi sprang ud. Flyet kunne bryde i brand. Dette skete ikke.



Flystellet tog ikke skade ved landingen, men motoren så ikke godt ud. Anden havde ramt indsugningsåbningen, som ses her til venstre, og slået et stort hul i bagvæggen, ødelagt spanter og revet kablet til hovedhjulenes lås ud af sin føring. Rester af fuglen samt nitter og pladestumper var gået ind i kompressoren og havde forvoldt stor skade. Fantastisk, at den overhovedet kunne holde flyet i luften i så lang tid.



Spændende, men ikke afskrækkende oplevelse.

Det var først efter landing, at vi erfarede, at der havde været et fatalt uheld i Skrydstrup. Uheldet var igen ude i februar 1976, idet endnu en F-100 fra Skrydstrup fik motorproblemer. Dette skete i stor højde på vej hjem fra Tyskland, og da motoren ikke lod sig genstarte, valgte begge piloter at forlade flyet i faldskærm. Begge landede i god behold og flyet styrtede uden at skade andre.

Et af militærets Draken-fly måtte onsdag nødlande på skumtæppe på flyvestation Karup, da landingsstellets mekanisme var blevet beskadiget af en fugl. De to ombordværende, premierløjtnant F.M. Svejstrup, (til højre) og sekondløjtnant T.B. Iversen, som her ses ved det havarerede fly, kom intet til.



Kun selve tankene og de nederste "speedbrakes" blev beskadiget ved landingen.

EFTERRETNINGSOFFICER (Lille-E)

Alle piloter i eskadrillen havde et ekstra job. Jeg var lille-E, hvilket betød at jeg var hjælper til eskadrillens efterretningsofficer. I den kolde krig havde alle eskadriller udpeget mål på den anden side af Østersøen, - det kunne være flyvepladser, knudepunkter på banelinjer eller andre vigtige mål. Disse mål blev løbende opdateret og vi piloter briefet derom. Det var også vigtigt at kunne kende fly og kampvogne på lang afstand, hvorfor flykendings øvelser var en tilbagevendende begivenhed. Det skete via en overhead projektor, - kedeligt men vigtigt.

I Frederikshavn havde søværnet en stor taktisk træner enhed, hvor forsvaret kunne holde taktiske øvelser. Jeg samt en major fra flyvevåbnet deltog i en sådan "krig". Vi havde i Danmark netop købt de avancerede F-16 fly, - dengang også århundredets fly handel. Jeg skulle via computer agere F-16 i dette krigsspil. De knapper jeg betjente, var faktisk U-både, da det jo foregik hos søværnet, men ved at sætte farten op til 850 km i timen, fungerede det faktisk rigtig godt. Jeg var egentlig hermed den første i Danmark, der "fløj" F-16. Om vi vandt krigen ? Det tror jeg !

Civilt certifikat

Jeg havde besluttet at forlade flyvevåbnet og starte i civil flyvning. Det krævede erhvervelse af et civilt certifikat. I flyvevåbnet fløj vi piloter på Dronningens underskrift, - vi havde ikke noget rigtigt certifikat, - og det gik jo fint. Men den gik ikke ude i det civile, og desuden forlangte de civile selskaber, at man havde erhvervet et B+I certifikat. I betyder at man kan flyve i dårligt vejr efter instrumenterne i cockpittet.

Derfor begyndte jeg at tage diverse nødvendige teoretiske kurser, som mest foregik i Billund. Igen var det bl.a. navigation og metrologi, - dog på et lidt højere plan. Vi lærte nogle forældede navigations metoder, bl.a. LORAN og tryknavigation, som ikke blev brugt mere. Planlagde lange ture rundt i verden og tog højde for både det ene og det andet. Misvisning, Magnetic og true North, temperaturudsving og hvad har vi. Morse alfabetet skulle læres udenad, og vi skulle kunne kopiere en flyvetilladelse på radioen. Testen over for luftfartsdirektoratet foregik på Vamdrup flyveplads, og desværre havde eksaminøren glemt båndoptagelsen med morse koderne i København. Disse måtte så overspilles via telefonen, hvorefter vi skulle aflytte båndet og dechifrere meddelelsen. Underligt nok bestod alle, men mon ikke vi havde fået et par pluspoint grundet den dårlige lyd kvalitet!

Selve flyvningen, da det kom dertil, foregik fra Ålborg ved North Flying. Vi skulle flyve en ældre Piper Aztec, - en tomotoret propelflyver, der kunne tage 4 personer med. Vi kørte sammen derop nogle gange og fløj en del træningsture. Helt anderledes flyver. Lidt af en udfordring var det at håndtere alle disse håndtag. Drakenflyet havde et gashåndtag, - frem eller tilbage. På denne var der 3 gange 2 håndtag, som alle skulle finjusteres. Det er almindelig kendt, at alle fly i tilfælde af motorhavari kan flyve med halvdelen af de motorer, den har. Denne synes dog at være en undtagelse. Det var en kamp at holde den på ret køl. Den første gang instruktøren slukkede for den ene motor, fløj jeg nærmest baglæns. Men OK, - hvis det skulle



være sådan, - så skulle jeg nok vise den! Og jeg fik da også styr på den til sidst, men det var ikke en flyver jeg var glad ved. Har ikke siden haft lyst til at flyve små propelfly.

Den fysiske flyveprøve skulle aflægges over for en inspektør fra luftfartsdirektoratet. Den dag kom så inspektøren flyvende med SAS fra København til Ålborg for at eksaminere 3 elever. Ruten blev planlagt således, at første elev fløj fra Ålborg til Thisted og videre med landing i Skive. Næste elev fløj videre til Billund og landede så i Sønderborg. Den sidste fløj til Odense og landede endelig i København.

Jeg var den første, og lavede en NDB anflyvning på Thisted. Det er en instrument anflyvning mod et enkelt radiofy, og da det ikke er en særlig præcis metode, er minimumshøjden forholdsvis høj. Efter nogle manøvrer i luften, hvor jeg beviste at kunne håndtere flyet også på en motor, fortsatte vi til Skive, hvor jeg lavede en ILS præcisions anflyvning og landede. Han var tilfreds med min opførsel, og gladelig modtog jeg mit certifikat med hans endnu våde underskrift. Jeg var glad og tilfreds og hoppede om på bagsædet for at følge den næste, som var en god kollega fra Karup. Tilfredsheden gik også på, at det var overstået med at flyve den gamle propelmaskine, som jeg ikke følte mig dus med. Kollegaen fløj til Billund, hvor han lavede en ILS anflyvning, og videre til Sønderborg, hvor han skulle lave en NDB anflyvning. Det er væsentligt ikke at gå under minimumshøjden, men vedkommende gik så langt under højden, at vi selv fra bagsædet kunne se, at det var galt. Han fik tommelfingeren nedad fra inspektøren.

Her og nu måtte han om på bagsædet til mig, således den sidste kunne færdiggøre sin flyvning. Det var en ganske ung mand, som havde prøvet at tage certifikat 2 gange tidligere, og nu var det knald eller fald. Han fløj sin mission til inspektørens fulde tilfredshed, og løb jublende fra flyet i København. Inspektøren gav pænt hånd og sagde farvel, - og først da gik det op for mig, at jeg stod med en gammel Piper Aztec i Københavns lufthavn, hvor jeg aldrig havde været før. Denne maskine forventedes det af mig, at jeg skulle fragte tværs over Danmark og Kattegat til Ålborg, - det var jeg sgu ikke særlig glad ved. Min kollega, der lige var dumpet, var fyr og flamme, mens jeg havde mine betænkeligheder. Alene det at taxi flyet ud til start i Kastrup imellem alle de store trafikfly, var lidt grænseoverskridende.

Nå, men det gik jo også fint, - vi fik en del anvisninger på vejen ud om drej til højre, drej til venstre, stop og kør igen, - og på turen over vandet mod Ålborg opførte den gamle kasse sig såmænd udmærket. Vi landede med et brag i skumringen i Ålborg, og glad og lettet var jeg.



Således var jeg parat til at fortsætte karrieren i civil flyvning.

←=== Det var ikke mig !

MAERSK AIR.

De næste 29 år foregik for mit vedkommende i civil luftfart, primært i Maersk Air. En skøn tid i et ungt selskab med masser af dejlige oplevelser.



Er taknemlig for at have fået lov at lege med i både den militære og civile luftfart, i nogle meget spændende perioder. Dels, hvor det danske flyvevåben var stort og den kolde krig lurede på at blive varm, - dels, i et ungt ekspanderende luftfartsselskab, hvor flyene blev mere og mere avancerede og automatiserede.

Teddy B. Iversen

tbi@maersk-pilot.dk

