

HAVARIET MED RT 681, SOM KIR OPLEVEDE DET.

Det var en ganske almindelig fredag morgen, Ikke specielt varmt, letskyet og en frisk vind. Jeg havde været forkølet nogle dage, og havde derfor brug for en flyvetur inden weekendens vagt i jageriet. For at holde jagerivagter skulle man have natstatus, og det indebar at man skulle have fløjet indenfor fem dage.

TOF havde fået en targettur med en tosædet, RT-681, og det var oprindeligt meningen at en af vore GCI-controllers, der var på besøg i eskadrillen skulle have været i bagsædet.

Da jeg kom fra flyverlægen, godkendt til flyvning, blev bagsædet mit, så var den natstatus hjemme.

Opgaven var Rat-patrol på FSN Tirstrup, TOF og jeg var target, skulle angribe fra syd og sydøst. Som fighters havde vi DEP og HER i hver sin ensædede.

Vi startede 10 minutter før fighterne og cruisede ned mod Tirstrup i ca. 5000 fod. Jeg fik kontrollen kort efter takeoff og nødturen. Et par rul blev det også til. Check-in med Tirstrup GCA og flyvningen fortsatte ned langs vestsiden af Samsø.

Da vi passerede vest for Tirstrup startede jeg et descent. TOF fik øje på en patruljebåd forude mellem Samsø og Tunø. TOF overtog kontrollen og fortsatte vores descent ned til ca 600 fod.

Kort efter at vi havde passeret båden, gav TOF mil power, og så skete det. Et enormt brag - lige bag ryggen af mig - efterfulgt af en meget kraftig metallisk skramlen og rumlen.

Kraftige vibrationer - det var meget svært at se instrumenterne, og en opbremsning af flyet kunne tydelig



*En bunke forvredne aluminiumsplader og ledningsnet i hjørnet af en hangar.
Sådan så RT-681 ud, da resterne var fisket op af Kattegat.
Foto: TINBOX*

mærkes.

"Så for fanden - den staller" sagde jeg til TOF. (og mente, at det var motorstall).

"Ja, - compressorstall" svarede TOF tilbage, og et øjeblik efter observerede jeg gashåndtaget bevæge sig, og jeg var helt klar over, at TOF var i gang med nødproceduren.

Jeg blev meget hurtigt klar over at det ikke gik helt godt med "engine stall recovery", så et øjeblik efter sagde jeg: "TOF, - du går på guard og kalder MAYDAY, så prøver jeg igen med motoren."

"JA" sagde TOF og et øjeblik efter hørte jeg hans opkald: MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY-, Tirstrup, this is Horntail 37, - we have an engine failure, - we may bail out."

Tirstrup svarede meget hurtigt: "Horntail 37, - this is Tirstrup, - say your position"

TOF svarede: "South of Samsø".

I den tid det tog for TOF at kommunikere med Tirstrup havde jeg forsøgt at få motoren til at makke ret - men uden held.

Jeg havde også valgt flaps i takeoff position da farten kom under 300 knob. Til sidst trak jeg Nozzle Closure handle i et forsøg på at få bare en lille bitte smule motor-kraft ud af motoren. Øjeblikkelig blev jeg klar over at det ikke var særlig klogt, for det første steg EGT helt ud af instrumentets skala, og for det andet var håndtaget til nozzles nu lige der, hvor mit knæ skulle passere forbi om et øjeblik.

Der var overhovedet ingen tvivl om, at vi måtte ejecte. Flyet var med sikkerhed dødsdømt.

Nozzle closure handle blev hurtigt skubbet ind igen. Om jeg var bange? Ja, -for pokker da. Men jeg havde ikke overskud til at tage mig af angsten, den blev ligesom skubbet om i baghovedet. Der kunne den så ligge klar og lure, til jeg fik overskud til det også.

"Vi skal ud" sagde jeg, og noterede at airspeed nu var nede på 265 knob.

"Ja - bagsædet skal gå først" sagde TOF.

"Jeg går nu" sagde jeg, - lagde nakken tilbage mod nakkestøtten - og trak i det underste håndtag. Alt hvad jeg havde lært om katapultsædet, fik jeg nu lov at mærke. Et kraftigt knald da canopyet gik, og et øjeblik efter et knald da sædet gik. Jeg mærkede en knasen i ryggen, - og så gik det opad.

Op i fartvinden, - den rykkede godt i tøjet, og så mærkede jeg raketten, men den kunne kun høres som en kort hvæsen. Nød-iltflasken var aktiveret og jeg blev pumpet godt op med 100% oxygen.

Under selve udskydningen havde jeg nok "black out" et kort øjeblik, jeg så i hvert fald ingen ting.

Et øjeblik efter at raketten var fyret af kunne jeg imidlertid se igen, og jeg konstaterede at jeg hvirvlede rundt, og skiftevis kunne se himmel og hav. Et nyt knald, et dæmpet et, jeg snurrede ikke mere rundt, - et meget kraftigt ryk og jeg hang i skærmen.

Jeg kiggede op i canopyet på faldskærmen, og så at skærmen var revet lidt i stykker på tværs af de syede baner, jeg regnede med, at det skyldtes den store hastighed ved skærmens åbning, og jeg skønnede at det ikke havde nogen betydning for skærmens funktion.

Jeg hørte et fjernt knald, - gættede på at TOF var sprunget, - prøvede at dreje hovedet for at få øje på ham, og jeg opdagede at det kunne jeg ikke på grund af skærmens seletøj. Jeg sendte TOF en tanke med

et ønske om at det vil gå ham godt.

Nu fik jeg travlt med at befri mig for iltmasken, sænke gummibåden og blæse redningsvesten op. Jeg opdagede, at jeg ikke kunne finde ud af det nye system med "single hand release" til gummibåden, og benyttede derfor det gamle "dual hand system".

Mit næste ønske var at finde en telefonboks, så jeg kunne ringe hjem til Rie og fortælle om denne historie. Et blik ned på vandet fik mit ønske til at fordampe igen. Hvor pokker finder man en telefonboks midt i Kattegat. Jeg hørte nu et fjernt dumpet drøn, og formodede at det var flyet der ramte vandet, men jeg vidste det ikke med sikkerhed.

Dernæst gjorde jeg klar til landingen, -forberedte mig mentalt, så godt jeg kunne, -på de aktiviteter jeg nu skulle gang med.

Pludselig var jeg i vandet, - fik travlt med at befri mig for faldskærmens harness, og dernæst var det op i gummibåden. Her bemærkede jeg for første gang, at det gjorde forbandet ondt i ryggen, men jeg havde ikke tid til at tage mig af problemet.

Nu skulle nødsenderen startes, båden øses, og jeg skulle ned under oversejlet for ikke at komme til at fryse. Så

sad jeg i båden, der var halvfuld af vand, nødsenderen var startet, og jeg kunne ikke rigtig finde plads til nødudstyrspakken.

Den var bundet solidt fast med en line, og kunne ikke blive væk, så den røg udenbords, så jeg kunne få plads til at



TOF(tv.) og KIR på FSNALB i juli 1975 kun en måned efter havariet med RT-681. KIR havde endnu ikke fået lov at flyve på dette tidspunkt på grund af sin rygskaade. Foto: TINBOX

øse. Mens jeg sad og øste, prøvede jeg at se mig omkring hver gang gummibåden var oppe på en bølgetop.

Det varede ikke længe før jeg fik øje på en fiskerbåd, der sejlede et stykke fra mig.

Det så ud som om den sejlede på lidt skiftende kurs og ledte efter noget (TOF og mig måske?) .

Ind med nødudstyrspakken og frem med et af de store nød-blus. Det blev straks fyret af, og kort efter kunne jeg ob-

servere at fiskerbåden havde kurs direkte mod mig. Det varede ikke mange minutter før fiskerbåden var på siden af min gummibåd og to fiskere rakte ned, fik fat i mine arme, og så lå jeg på dækket.

Straks løb den ene fisker ind i styrehuset og satte fuld kraft på motoren. Jeg lå stadig på dækket med livlinen til gummibåden viklet fast om venstre ben.

Gummibåden lå ude i vandet halvt fyldt med vand, og nu strammede livlinen gevaldigt til, så mit ben pegede lige op mod lønningen.

Jeg kunne også mærke at jeg skred langsomt hen ad dækket, så jeg fik travlt med at løsne livlinen.

Oh skræk, jeg havde ikke kræfter i fingrene til at løsne den forbandede livline, der på dette tidspunkt var meget stram.

Jeg var overbevist om at jeg ville ryge ud over kanten et øjeblik efter, og famlede efter min kniv, så ville jeg prøve at skære linen over.

Så stod den ene fisker med en økse i hånden og spurgte: "ska' du ha' gummibåden med hjem?"

"Nej - hug!" sagde jeg, temmelig bekymret.

"Er du sikker på at du ikke ska' ha' den med hjem?"

"HUG FOR HELVEDE" (denne gang råbte jeg).

Herligt befriet forsøgte jeg at rejse mig op, men opdagede at jeg ikke kunne for smerter i ryggen. Jeg måtte simpelt hen give op. Jeg tog hjelmen og redningsvesten af og kravlede på alle fire om i læ af styrehuset.

Et øjeblik efter kom fiskeren tilbage og spurgte om, hvor den anden var landet. Jeg var glad over at høre, at de havde set to skærme, og kunne fortælle at vores sidste kurs var 150 grader.

Et tilbud om at kravle ned i maskinrummet, hvor der var varmt, takkede jeg pænt nej til, jeg skulle overhovedet ikke røre mig foreløbig.

Fiskeren spurgte, om vi havde nået at sende nødsignal, og da jeg svarede bekræftende, spurgte han om det var nødvendigt, at de så startede deres radio op. Det syntes jeg så absolut var en god ide.

Jeg så at TOF kom om bord, han nikkede høfligt til mig, og

gik ind i styrehuset. Et par tæpper blev lagt over mig, og så var jeg glad.

Mens jeg lå på dækket kunne jeg observere et par Starfighters der fløj frem og tilbage, tænkte at det nok var DEP og HER.

Endvidere kom en Draken forbi et par gange, og efter kort tid dukkede et par helikoptere op over fiskerbåden.

Efter et stykke tid åbnedes vinduet i styrehuset, TOF stak hovedet ud og spurgte, hvorfor jeg lå der og gloede. Jeg svarede, at jeg havde ondt i ryggen, hvorefter han sagde: "Idiot", og lukkede vinduet igen.

Jeg fik at vide, at efter konsultation med redningshelikopteren ville fiskerbåden sejle os ind til Korshavn på Fyns Hoved. Her blev jeg lagt på en af forsvarrets jernbårer, og fragtet hen til en helikopter, der var landet på stranden.

Så var det bare hjem til Aalborg, til en hjertelig velkomst og en lille tur på sygehuset.

Tre kompressionsbrud i ryggen er temmelig smertefuldt, men efter to måneder fik jeg lov til at flyve igen.



KIR'S STØVLER

Ejermænden til det største sæt fødder i FLV er utvivlsomt KIR. Hans normale skostørrelse er 48, et mål man åbenbart havde forsømt at kigge på ved FLV's optagelsesprøve.

Som nyankommen i 723 skulle han selvfølgelig også udstyres med gummi dragt, der fra SUN værkstedets side var udstyret med et par solide gummifødder, helt efter forskrifterne. Men ak; med gummidragten på kunne KIR's fødder ikke være i flyvestøvlerne. Der var ikke andet at gøre end at få bygget et par støvler KIR kunne være i, med flyvesokker og gummidragt.

Støvler større end 48 fandtes ikke på noget lager i FLV, og der kunne ikke dispenseres fra kravet om gummifødder i gummidragten. Efter megen opmåling og beregning besluttede SUN værkstedet at bestille et sæt støvler i nr. 50.

Rekvitionen kom på sin sædvanlige rundtur over FLYSIK's bord, hvor den blev taget for en grov spøg. Bestillingen blev derfor henlagt en tid.

Vintersæsonen nærmede sig og KIR rykkede for støvlerne. FLYSIK mente stadig der var tale om en grov spøg og klagede sig til O-officeren, der straks henvendte sig til eskadrille chef og SUN-værksted for at stoppe løjerne.

Efter lidt diskussion og forevisning af KIR's fødder, lod O-officeren sig overbevise, og de nye støvler blev bestilt. Leveringstiden var temmelig lang, og i de første vinter måneder fløj KIR rundt i et par ganske uautoriserede støvler fra det amerikanske overskudslager.

Ved havariet med RT-681 blev støvlerne svært vandskadede, og SUN-værkstedets største bekymring var om det var muligt at redde dem, eller om der skulle bestilles et nyt par støvler. Støvlerne blev reddet, og SUN-værkstedet kunne ånde lettet op.

Der er delte meninger om hvorvidt disse støvler burde ende deres dage på et flyvemuseum, men det skønnes at selv Danmarks største museum ikke har plads i hangaren.