

EN JAGERPILOTS DAG/LOGBOG

Erik Hansen

HAN/EHA



Williams Air Force Base, Arizona
1955

EN JAGERPILOTS DAG/LOGBOG

Erik Hansen
HAN/EHA

CV:

Født 8. april 1935 i Esbjerg.

Svæveflyver i Esbjerg Svæveflyveklub fra feb. 1951 til maj 1953. Svæveflyvediplom "A" 27/6 1951, "B" 11/4 1952 og "C" 31/8 1952. S-teori 27/4 1953 (SG 38 og Grunau Baby IIB).

Realeksamen juni 1952.

Arbejdsdreng på autoværksted "Esbjerg Auto Service" fra aug. 1952 til maj 1953. (Formålet var at blive automekaniker-lærling)

Optagelsesprøve til Flyvevåbnet fra 9. til 14. marts 1953 (bestået)

Flyveelev fra 18. maj 1953 på Elementærkursus - EK 53 II.

Rekrut-/forsколе (soldaternr. 577) på Flyvestation Aalborg fra 18. maj til aug. 1953.

Flyveelev (flyvernavn HAN) på Flyvestation Avnø fra aug. 1953 til nov. 1953. (Solo på Chipmunk nr. 121 24. sep. 1953 efter 15:10 timer).

Aviation Cadet i USA fra 18. nov. 1953 i Class 55I på Lackland Air Force Base, San Antonio, Texas fra 18. nov. 1953 til 26. feb. 1954 (Preflight Training).

Primary Flight Training på Graham Air Base, Marianna, Florida fra mar. 1954 til aug. 1954. (Piper Cub PA18 og Texan T6G).

Basic Flight Training på Williams Air Force Base, Chandler (Phoenix), Arizona fra sep., 1954 til 24. feb. 1955 (T28 Trojan og T33 Silver Star). Gradueret 24. feb. 1955 med tilladelse til at bære United States Air Force Pilot Aviation Badge (sølvvingen).

Udnævnt til sergent juni 1954.

Gunnery Flight Training Phase I (Advanced Pilot Training), Laughlin Air Force Base, Del Rio, Texas fra 6. mar. 1955 til 20. apr. 1955 (T33 Silver Star).

Gunnery Flight Training Phase II, Glendale (Phoenix), Arizona fra 26. apr. 1955 til 17. jun. 1955 (F84E Thunderjet).

Flyverløjtnant II R. 4. juni 1955.

ESK 726 Flyvestation Karup fra 1. jul. 1955 til 31. okt. 1956 (F84G Thunserjet)

ESK 723 Flyvestation Aalborg fra 1. nov. 1956 til 31. mar. 1960. Flyvernavn ændret til EHA. (Meteor Mk.7, Mk. 8 og NF Mk. 11 samt F86D Sabre).

Flyverløjtnant I R. 1. okt. 1957

Civilt B-certifikat nr. 2550, 1. mar. 1959.

SAS som flyklarerer (Certifikat nr. 59, 12. jan. 1961) fra 1. apr. 1960 til 31. aug. 1965.

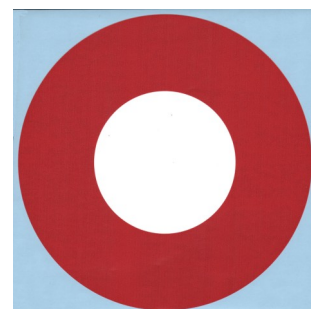
Rådighedstjeneste som Air Liaison Officer/Forward Air Controller i Det Danske Flyvevåben fra 1. sep. 1963 til 31. aug. 1966.

Kaptajn R i Flyvevåbnet 1. nov. 1963.

EDB i SAS fra 1. sep. 1965 til 31. jan. 1995.

Pensionist fra 1. feb. 1995.

De episoder, der er omtalt på de følgende sider, er "ekstraordinære" oplevelser som jagerpilot i United States Air Force og i Det Danske Flyvevåben i perioden fra 18. maj 1953 til 31. mar. 1960.



Følgende episoder, hændelser og ulykker er hovedsageligt egne oplevelser men også uheld og ulykker, der oplevedes/ramte mine flyve kammerater fra flyveholdene EK 53 I og II, hvorfra vi var 27 mand, der rejste til USA 18. november 1953 på flyveskole i U.S. Air Force. 23 mand returnerede til det Danske Flyvevåben som uddannede jagerpiloter og fortsatte med at flyve i Flyvevåbnet de næste år i forskellige eskadriller og luftfartøjer.

Williams Air Force Base, Arizona

1.oktober 1954 ROI springer fra T28

Under formationsflyvning med instruktør i T28 Trojan med ROL, Ole. Ronald Larsen, som elev opstår der motor-problemer. Motoren går helt i stå og kan ikke genstartes. Instruktøren beordrer ROL til at springe ud og forlader selv umiddelbart efter flyet. Lige da instruktøren springer, "fryser" motoren, og propellen vrides af og er tæt på at ramme instruktøren, da han har forladt flyet.

Efterfølgende undersøgelser viste, at det var "failure of nr. 2 cylinder". ROL er den første fra flyveholdet, der redder livet i faldskærm. Han stoppede umiddelbart efter uddannelsen på Williams og tog til Canada, hvor han blev uddannet til navigatør.



November 1954 episode under træning

Under hele flyvetræningen fra 18. maj 1953 og til gradueringen på Williams Air Force Base 24. februar 1955 oplevede jeg faktisk kun én "uheldig" episode, der kunne have udviklet sig til et "crash".

En dag, umiddelbart efter at jeg var gået solo på T33 Silver Star, var jeg på en individuel træningstur med forskellige øvelser, inklusive kunstflyvning. Jeg returnerer til basen og flyver ind i en normal landingsrunde. Melder klar på finalen og "kører happy" mod landingsbanen, da jeg pludselig observerer afskydning af en rød "flare" mod mig? Jeg har tilsyneladende ikke hørt noget på radioen, men går selvfølgelig rundt - giver gas og tager hånden ned til håndtaget, der skal tage hjulene ind - HOVSA - de var inde. Jeg har heller ikke hørt advarselshornet, der hyler, når man tager gassen fra, og hjulene ikke er nede - det var flovt!

Jeg var altså lige ved at lande hjul op - Det var ikke så heldigt. Jeg lavede en ny approach og huskede hjulene denne gang. Nu var der lagt i kakkellovnen fra 1.Lt. Steinberg, min instruktør. Han havde fået beskeden fra "karavanen", der står ved landingsbanen med instruktører, der overvåger landingerne, så det blev til en "pinkslip" samt en STOR balle.

Udover dette fik jeg ordre på at skrive en engelsk stil på mindst 5000 ord med titlen: "Why do we always have to land an aircraft with wheels down"!

Jeg fik et par uger til opgaven, og jeg kan sige efter dette: Jeg har aldrig siden glemt at checke eller sætte hjulene ud på et luftfartøj!

Laughlin AFB Texas

10. marts 1955 "Det store spring"

Efter den afsluttede elevuddannelse på Williams Air Force Base skulle vi på skydeskole (Advanced Pilot Training) på Laughlin Air Force Base ved Del Rio, Texas. Basen lå tæt på floden Rio Grande, der var grænsen til Mexico.



Den første tur med T33 på Laughlin var "Transition" torsdag morgen den 10. marts 1955 kl. 07:30 med en instruktør i bagsædet, der skulle informere om det lokale område og procedurer. Det var en dejlig solrig morgen, og min instruktør hed 1.Lt Braun. Flyet, vi fik tildelt, var en T33 nr. 5981.

Vi steg ind i cockpittet, mig i forreste sæde og Lt Braun i bagsædet. Proceduren med at tage faldskærm på var anderledes på Laughlin end på Williams, og det var sandsynligvis årsagen til, at jeg "glemte" at spænde lårselerne til faldskærmen, før jeg spændte sædeselerne. Men - heldigvis - var "Crewchief", der står på stigen og kikker på, opmærksom på miseren og gjorde mig opmærksom på fejlen, og jeg fik lårselerne til faldskærmen spændt. Hvis disse seler ikke var spændt, så ville man dumpe nedenunder af faldskærmssædet og så!!

Vi startede så turen med at lokalisere de checkpunkter, man burde kende i området, samt procedurer og tilflyvningsregler til Laughlin basen. Vi fløj meget tæt på Rio Grande og dermed grænsen til Mexico. Vi havde god tid, og efter ca. 30 minutters flyvning besluttede jeg så, at vi skulle udføre lidt acrobatics (kunstflyvning), da det var ca. en måned siden, jeg havde fløjet den sidste tur på Williams.

Vi udførte forskellige øvelser, og i ca. 15.000 fod dykkede jeg så for at få fart på til et normalt loop. Det gik umiddelbart helt normalt. Jeg trak op for at starte loopet og mener godt, at jeg så et rødt advarselslys ud af øjenkrogen, men tog ikke umiddelbart hensyn til det og fortsatte rundt i første del af loopet. Da vi var "på toppen" og med hovedet nedad, faldt farten, og flyet gik næsten i stå og "faldt" ned uden at opbygge fart. Vi havde fuld gas på, og det hjalp ikke at tage gas fra og til, så jeg forsøgte at vende flyet til normal flyvestilling ved hjælp af balanceklapperne, men dette resulterede i, at flyet gik i rygspin. Jeg forsøgte at stoppe spindet, men uden resultat, og flyet fortsatte i rygspinet ned fra de ca. 20.000 fod, vi havde haft på toppen, temmelig hurtigt.

Situationen var helt ude af kontrol, og da vi passerede 10.000 fod, begyndte vi at forberede os på at forlade flyet. Proceduren er, at bagsædet skydes ud først, da teleskoppinden, der sidder i forreste sædes afskydningsmekanisme, vil falde bagud med mulighed for at kvæste bagsædepiloten, så Lt. Braun forsøgte at afskyde canopyet, men råbte, at det kunne han ikke; jeg forsøgte så med det forreste håndtag, og det lykkedes heldigvis umiddelbart.

Jeg sad nu - stadig med hovedet nedad i rygspinet - og ventede på at høre braget fra bageste sæde. Det kom, og jeg aktiverede nu aftrækkeren til mit sæde. Da der var lidt stor afstand fra sæde til min bagdel, da jeg hang i selerne, så kom sædet bang-tju med et kolossalt stort "spark" bagi!

Jeg kom fri af flyet, løsnede sædeselerne og sparkede sædet bort. Nu manglede jeg bare at udløse skærmen, og stadig med hovedet nedad udløste jeg faldskærmen med højre hånd i udløsningshåndtaget. Blop - et stort ryk i skuldrene; jeg blev vendt i opret stilling, og skærmen foldede sig fint ud. Nu var det tiden at "nyde" nedturen, MEN jeg nåede lige at se Lt. Braun hænge i luften nogle hundrede meter borte uden hjelm, da jeg observerede, at det brændende flyvrage lå lige under mig. Jeg fik travlt med at få fat i faldskærmsselerne og styre væk fra bålet; det lykkedes heldigvis, og jeg landede umiddelbart efter og væltede rundt i en kaktus og slog hul i hjelmen på en stor sten - men ellers fuldstændig uskadt! Men jeg var tæt på vraget og hørte eksplosioner fra de skarpladte patroner og håbede, at kuglerne ikke kom min vej. Da skærmen foldede sig ud, har højden over terrænet været ca. 1.000 fod - Det må siges at være et "close call".

Lt. Braun landede et par hundrede meter væk og var også uskadt bortset fra lidt næseblod.

Jeg forsøgte at samle min skærm sammen, men den havde hængt sig fast i en lav busk, så jeg måtte have dolken ud af støvlehylsteret for at skære faldskærmen fri. Jeg fik nu skærmen samlet sammen og gik hen til Lt. Braun.

Vi var ikke helt sikre på, hvor vi var landet, for vi kunne lige så godt være i Mexico, men så kom der ridende en cowboy på en hest, og vi forsøgte at spørge ham om, hvor vi var. Han kunne meget lidt engelsk - han var mexicaner - men vi forstod da, at vi heldigvis var i USA og forsøgte at få ham gjort forståeligt, hvor vi kom fra, og om han kunne skaffe hjælp. Det viste sig, at mexicaneren var fårehyrde i området, der var langt fra civiliseret område.

Pludselig så vi oppe på en bjergvej over os en truck. Det viste sig at være en landmand (farmer), der boede et par miles væk, og som havde observeret vores "nedtur" og var kørt ud imod os. Vi hankede op i faldskærmen og stred os gennem det kuperede terræn og op på bjergvejen, hvor landmanden holdt. Vi kørte til hans landejendom, men her var der ingen telefon, så vi kunne ikke sende besked til basen om, at vi var i god behold.

Men nu var eftersøgningen efter os gået i gang, så vi bredte faldskærmene ud på jorden på landmandens gårdsplads og observerede nu, at der var flere fly, der krydsede frem og tilbage i horisonten. Pludselig var der en T33 fra basen, der havde set faldskærmene og lavede et par lav-flyvninger hen over os for at indikere, at vi var fundet. Lidt efter kom der en helikopter med en læge, der landede lidt uden for gårdspladsen. Lægen konstaterede, at vi var uskadede og forlod os så igen i helikopteren, for de havde ikke plads/vægt til at tage os med! Vi fik kaffe og kage af landmandsfamilien og satte os til at vente på transport tilbage til basen.

Der gik godt et par timer; så kom der en militærambulance fra basen, og vi steg ombord og begyndte transporten tilbage ad nogle hjulsporede og meget ujævne "ørkenveje".

Det var ikke særlig behageligt at sidde bag i ambulancen, og da vi var ca. 10 miles fra basen, løb ambulancen tør for brændstof! - Det var da godt, at vi ikke var kvæstede på nogen måde, for vi var først tilbage på basen langt over middag, hvor vi gennemgik en læge-undersøgelse, der, udover nogle store blå mærker på skuldrene, kunne fastslå, at vi ikke havde taget skade af uheldet.

Undersøgelserne efter uheldet viste, at flyet havde være fejlmeldt de sidste to gange for, at understellet faldt ud, når man trak "G". Det har været det røde understelslys, jeg så ud gennem øjenkrogen, da vi trak "G" på vej op i loopet. Dette har forårsaget, at farten gik helt af flyet på toppen. At vi ikke kunne komme ud af rygspinnets sandsynligvis, fordi understellet har hængt ude, samtidig med at netop dette fly var "et af de gamle", der ikke var modificeret med "stallstrips" inde ved vingeroden. Uheldet/ulykken blev karakteriseret "teknisk fejl", og vi fik ikke pålagt noget ansvar eller skyld for ulykken.

Ulykkeskommissionen kunne konstatere, at flyet havde U.S. Air Force ingen mangel på, men det havde de på piloter!

Denne episode kvalificerede mig til at blive medlem af "The Caterpillar Club" - Klubben for personer, der har reddet livet i faldskærm.



Laughlin Air Force Base, Texas. Marts 1955

31. maj 1955 episode fra skydeskolen på Luke AFB

På Luke AFB i Arizona blev vi checked ud på F84E Thunderjet, og formålet var at lære at håndtere våbensystemet på et avanceret jagerfly. F84E var et ensædet jettfly, hvor der ikke var instruktør i bagsædet, når man fløj dette fly første gang. Men man brugte stadig T33 til at indøve instrumentflyvnings-procedurer.

Efter mange "gunnery" missioner på F84E var jeg tirsdag den 31. maj 1955 på en instrumentflyvning sammen med 1. Lt Horton. Da vi skulle tilbage til landing på Luke, blev vi omdirigeret til en "auxiliary field" - alternativ landingsbane - til midlertidig landing, da Luke umiddelbart var lukket for alle landinger?

Situationen var den, at en formation på 4 fly var på en "Air to Air Gunnery" mission over ørkenen i Arizona. En sådan mission foregår på den måde, at et målfly med et stort "flag" på slæb flyver i relativ stor højde, og formationen på 4 lægger an til at beskyde dette "flag" med farvede projektiler, så man senere kunne checke "flaget" og se, hvor mange "hits"-skud man havde ramt med.

Formationen flyver ind højt til højre for målet og splittes op, når man starter på at dykke ned mod målet. Føreren - "nr. one" - nr. 1, der er skydeinstruktøren - dykker i et venstresving mod målet, går ind i en højrekurve og sigter mod flagmålet og skyder, når han har sigtet målet og er på skydeafstand. Nr. 2 følger samme procedure, men skal afvente, at nr. 1. melder "nr. one off", hvilket betyder, at han har passeret målsælbningsflyet og er på vej op til udgangspositionen igen. Samme procedure følges af nr. 3 og 4.

I dette tilfælde sker der imidlertid det, at nr. 2 dykker ned mod målet, men afventer desværre ikke, at nr. 1 melder "off". Nr. 1 ligger lige bag målflaget og ses tilsyneladende ikke af nr. 2, der starter med at affyre sine kanoner mod målet. Da nr. 1 ligger lige bag målet, rammes hans F84E af projektilerne fra nr. 2. Projektilerne rammer ned i cockpittet på nr. 1, rammer instrumenter, pilotens ben og håndtaget, der udløser "canopyet" - glaskuplen over cockpittet - der skydes af. Situationen er temmelig alvorlig for piloten i flyet; men han er stadig ved bevidsthed og er i det "åbne fly" i stand til at vende tilbage til Luke AFB.

Situationen er kritisk, instrumenterne er skudt i stykker, hans ben er ubrugelige, og han har et stort blodtab. Han flyver mod basen og lægger an til landing mod trafikretningen. Han lader hjulene blive oppe for at lave en mavelanding, da han ikke kan bruge sine ben til at bremse med. Landingen forløber godt, men piloten mister bevidstheden umiddelbart efter landingen og bringes til hospitalet i en meget kritisk tilstand. Senere har jeg hørt, at han mistede højre ben, men han overlevede. Projektilerne i flyet blev identificeret som nr. 2.'s, og sammen med skudfilmen også fra nr. 2. var der ingen tvivl om, at det var ham, der havde ramt instruktørens fly. Nr. 2, der var fra Nicaragua, blev overført til en anden flight, men fortsatte ellers uddannelsen på skolen.



Ovennævnte var årsagen til, at vi blev omdirigeret til en alternativ landingsplads, da Luke AFB var lukket for al anden trafik, indtil denne situation var afklaret. Nr. 4. i denne 4 skips formation var CRI, Peter Luplau Christensen, fra mit flyvehold, og hele historien er beskrevet i et nummer af månedstidsskriftet "Det Bedste" fra sidst i 1950'erne eller først i 1960'erne.

Tilbage i Det Kongelige Danske Flyvevåben fra 1. juli 1955

29. august 1955 STE springer ud fra F84G

STE, Peter Erfurt Skorstensgaard fra ESK. 726 på Karup, får mandag den 29. august 1955 motorstop p.gr.a. kompressorhaveri på sin F84G KR-L over Bolling Mark 2 km nord for Ringkøbing og redder livet efter udspring med katapultsæde og faldskærm. STE er nu nr. 3 fra flyveholdet, der redder livet i faldskærm.

8. december 1955 PET omkommer

PET, Orla Nellemann Petersen fra ESK 727 på Karup, omkommer torsdag den 8. december 1955 da hans F84G KU-W styrter ned i Hjerk på Nordsalling. PET kom væk fra formationen og fløj i jorden med stor fart. PET var den første fra vores flyvehold, der mistede livet.

2. februar 1956 Taktisk mission (VDL omkommer)

Jeg var kommanderet til ESK. 725 i Karup 1. juli 1955, og torsdag den 2. februar 1956 skulle vi udføre en taktisk mission med en 4 skibs formation med F84G Thunderjet.

Lederen af formationen var VOL, F. Vogel-Nielsen. Ved briefing før flyvningen var det bestemt, at VOL skulle føre formationen i KP-K, og HØT, E.H.A. Schødt, skulle være rodefører som nr. 3 og mig som nr. 4 i formationen i KP-S. Nr. 2 kan jeg ikke huske, hvem var.

Den taktiske mission gik ud på at flyve i lav højde ca. 2000 fod, hvor vi først skulle "bombe" en bro over jernbanen, en jernbaneviadukt syd for Bramminge. Derefter skulle vi "bombe" Skærbækværket syd for Kolding og til sidst et mål på Sjælland.

Vi startede med fulde vingetiptanke; normalt havde vi kun halvfulde vingetiptanke, da de normale missioner ikke var så lange. Men lav højde og en rimelig lang mission krævede en del ekstra brændstof.

Vi startede på en syd-sydvest kurs mod Bramminge i en løs "finger four" formation. Skyhøjden var ca. 2-3.000 fod med rimelig god sigt nedenunder. Da vi nærmede os Bramminge, beordrede VOL os i "trail" formation, dvs. at vi lagde os bag hinanden som forberedelse til at udføre et bombeangreb, når vi kom over målet. Over målet trækker VOL op i en svag venstrekurve for at forberede et bombeangreb på målet, og vi fulgte bagefter. MEN da skyhøjden var rimeligt lav på stedet, 1-2.000 fod, gik vi ind i skydækket, og jeg mistede kontakten med flyet foran mig. Når dette sker, retter man ud, stiger videre og kommer "på toppen" af skylaget, der var i ca. 6-7.000 fod. Over skylaget overvejer jeg situationen og udfører en "nedstigning" gennem skyerne for at finde mine formationskolleger under skydækket. Da jeg har jordkontakt, ser jeg ude i horisonten en kraftig røgsky som fra en stor brand. Jeg melder over radioen min position til nr. 1. Der var ikke umiddelbart reaktion, men rodeføreren nr. 3 HØT begynder nu at kalde os sammen, da vi ikke hører fra nr. 1 VOL. Vi samler os og finder ud af, at det er VOL, der mangler. Vi flyver over målområdet ved jernbaneviadukten og ser, at der er en stor røgudvikling samt et stort hul i marken tæt på målområdet. Det viser sig, at det er VOL, der sandsynligvis har forsøgt at udføre en dykbombe-mission mod målet, men p.gr.a. af den lave skyhøjde er han kommet ud af skyerne i et stejlt dyk med et rimeligt tungt fly, da vi ikke havde brændt så meget brændstof endnu, og var gået lige ned i jorden. Der var meget lidt tilbage af flyet i det store hul.

Vi 3 andre måtte nu returnere til Karup og forklare vores version af ulykken til de ansvarlige officerer. VOL blev begravet i Aalborg, der var hans hjemby.

14. februar 1956, NES springer ud fra F84G

NES, Orla Holm Jensen fra ESK. 728 på Skrydstrup, er tirsdag den 14. februar på formationsflyvning i F84G SI-D. I diset vejr mister NES kontrollen over sit fly og får "vertigo" over Horne ved Varde og redder livet efter udspring med katapultsæde og faldskærm.

NES er nr. 4 fra flyveholdet, der redder livet i faldskærm.

11. april 1956, LAD springer ud fra F84G

LAD, Hans Ole Ladegaard fra ESK 726 på Karup, går onsdag den 11. april i spin med F84G KR- T over Kompedal plantage og redder livet efter udspring med katapultsæde og faldskærm.

LAD er nr. 5 fra flyveholdet, der redder livet i faldskærm.

14. juni 1956 F84G KP - P nr. 51- 9809 havareret

Torsdag den 14. juni 1956 fik jeg tildelt F84G KP-P til en fotoskydningsmission sammen med JUS, Fl. Arne Just, der for øvrigt var fra Esbjerg lige som jeg. Missionen forløb normalt, og da vi havde "opskudt" vores skudfilm, startede vi en "dog fight"; dvs. at vi forsøgte at komme på skudhold af hinanden ved at udføre nogle kraftige afvigelsesmanøvrer. Det kan resultere i, at man trækker en del "G", men jeg mener ikke, at jeg trak "G" over det "normale" i denne situation. Men så mærkede jeg pludselig noget mærkeligt ved styrepinden; den var løs og kunne løftes op og ned, som om den ikke sad fast i bunden. Flyet lystrede rorene udmærket, men udslagene med pinden syntes noget større end normalt. Jeg meldte situationen til JUS og foreslog, at vi tog hjem. Der var ingen problemer ved landingen, og ved overleveringen til teknikerne forklarede jeg symptomerne. De undersøgte flyet og observerede, at en stor del af nitterne i bunden af cockpittet samt fremad i flyet var sprængt.

Flyet blev kørt på hovedværkstedet i Karup, hvor man undersøgte det nærmere og konstaterede, at det var kassabelt. Flyet blev i papirerne noteret som havareret 16. juni 1956, der sandsynligvis var den dag, man udførte inspektionen, da det ikke havde fløjet, siden jeg fløj det den 14. juni.

Jeg er sikker på, at jeg ikke på noget tidspunkt har trukket for mange "G" på nævnte mission, selvom vi havde været i "dog fight", så det må have været "en gammel skade", jeg fik revet op!

KP-P var for øvrigt et af de få camouflagedmalede fly på det tidspunkt; normalt var F84G flyene blank-poleret aluminium.

18. november 1957, PEN (og GEG) omkommer

Kl. ca. 16:00 en overskyet, smådiset mandag i november ved solnedgang starter PEN, Jens Peter Juel Jensen, med navigatør GEG, Morten Gregersen, i Meteor NF 11 nr. 510 på en "low level" mission sammen med BLA & FRE i en anden Meteor. Missionen går ud på at flyve i lav højde, ca. 700 fod, og simulere angreb på et luftfartøj i landingsrunden. Dette øves over Limfjorden omkring Livø med meget lav fart fra ca. 140 til 180 knob. Man forsøger at komme ind bagfra, og navigatøren leder piloten ind på skudafstand via radaren.

Lav fart, lav højde og "snusket" vejr kræver sin mand til denne øvelse, og man formoder, at PEN er kommet i vanskeligheder og er stallet i den lave højde uden at have højde til at rette flyet op og har dermed ramt vandoverfladen, hvor flyet er blevet knust. BLA og FRE mente at have observeret en skumstribе på havet, der kunne have været nedslagsstedet.

Flyet blev lokaliseret og bjerget. GEG sad stadig i bagsædet, men PEN var forsvundet, da hele forenden af cockpittet var knust. Han er aldrig blevet fundet.

PEN var det andet dødsoffer fra vores USA flyvehold.

20. februar 1958, nødløst med Meteor NF 11 nr. 514

Selve begivenheden var for så vidt meget spændende. Det var torsdag den 20. februar 1958. Vi havde formiddagsuge og havde normalt fri kl. 15:00; men efter 2 pas med RAS, Viggo Rasmussen, min faste navigatør, blev der ud på eftermiddagen spurgt, om der var nogen, der ville tage en Meteor NF11 nr. 514 til testflyvning efter stort eftersyn.

Da Birgit, min kone, arbejdede dengang, havde jeg faktisk ikke særlig travlt med at komme hjem, så jeg meldte mig. HAK, Arne Clausen Hach, navigatør, havde 02-vagt (hed det vist) om natten, så han var frisk til at tage med i bagsædet. HAK og jeg er for øvrigt fra samme flyvehold og boede på samme værelse på Flyvestation Avnø. Han blev, så vidt jeg ved, senere bankmand i Sønderjylland.

Vi havde en begivenhedsløs normal prøveflyvning;



Flyvevåbnets Historiske Samling

alt så ud til at være i orden, så vi listede hjem i landingsrunden, kom på finalen, og så sagde jeg til HAK: "Vi har rødt lys på højre hovedhjul, så vi går igen". Jeg rapporterede til tårnet, hvad problemet var, og bad om tilladelse til at flyve forbi tårnet, så de kunne se på sagen.

Sandelig, højre hovedhjul var oppe!

Dette var meget usædvanligt. Det plejer bare at være hjulkontakten, der hænger; men det var det altså ikke denne gang. Vi tog hjulene op og ned nogle gange, men det højre hjul forblev oppe og låst. Vi forsøgte flere ting, som at trække nogle "G", såvel positive som negative, men det gav stadig intet resultat. Som sidste udvej trak jeg så i "Undercarriage emergency lowering control" - nødudløsningshåndtaget for at få understellet ud - et håndtag, der sidder i højre side af cockpittet. Dette udløser en trykløftsflaske, der "blæser trykløft" ind i det hydrauliske system, som bruges til operation af både hjul og landingsflaps. Dette hjalp ikke en pind; hjulet sad pænt og nydeligt oppe og var låst!

Ned skulle vi jo, og vi var ved at være lav på brændstof og kunne ikke finde på mere for at få hjulet ned. De resterende hjul samt flaps kunne nu ikke opereres mere p.gr.a., at vi havde udløst luftflasken, så vi måtte altså lande på venstre hovedhjul og næsehjulet og *uden flaps*. Vi fulgte så proceduren til "drop af bellytanken" - mave tanken - for den var der ikke meget ved at få skrabet hul på; selvom den var tom, kunne den eksplodere. Tanken ramte isen, der var på vandet, lige vest for bane 09/27, hvor vi droppede den på en sydlig kurs.

Så var vi klar til at forsøge landingen på bane 27. Jeg lagde an med en lang "power on" finale med lidt højere fart end normalt, da vi ikke kunne bruge flaps. Da vi passerede over bane-tærskelen, var farten lige rigelig. Jeg "touchede" ned på venstre hjul, men farten var altså for høj, så den fik en spand kul igen, og vi strøg lige hen over "Crash-nettet" for enden af banen. På'en igen. Denne gang sørgede jeg for noget mindre fart og forsøgte touch down på banebegyndelsen og i venstre side, for den skulle nok selv sørge for at komme over i højre side, når den først gik ned på højre motornacelle. Flyet var meget tungt at holde på pinden, som jeg forsøgte at holde helt oppe i venstre hjørne.

Da farten faldt, var det umuligt at holde højre vinge oppe mere, og med fuld bremse på venstre hjul, der ikke kunne blokeres, da vi havde et "ABS-type" system på Meteoren, begyndte den at falde ned på højre motornacelle og dreje mod højre. Nu var der ikke andet at gøre end lade stå til. Motorerne havde jeg slukket lige efter landingen, og al strøm blev slået fra, og så fortsatte vi ellers mod højre banekant. Desværre skete der det, at da flyet begyndte at dreje til højre ned ad bane 15/33, ramte vi en frossen snebunke med venstre hjul, der derefter kollapsede. Det ærgrede mig lidt, for ellers ville vi faktisk kun have nøjedes med at skrabe den højre nacelle lidt, men nu brækkede venstre hjul altså og gik op gennem venstre vinge.

Da vi kom til et stop, strøg HAK og jeg i fuld fart ud af flyet og rendte væk for at se, om der skulle være tegn på ild. Det var der ikke, så vi listede tilbage og studerede tilfældet. JIL, Jørn Nielsen, der var flyvesikkerhedsofficer på Aalborg og for øvrigt også fra HAK's og mit flyvehold, kom susende i en jeep og optog rapport. Det viste sig, at problemet var, at en bolt til højre landingsstel var faldet ud, fordi den ikke var forsynet med en sikringsplit.



514 på Bane 15/33

MEN nu kommer det aller morsomste. Den næste dag, fredag den 21. februar, var der igen en prøvflyvning. Denne gang var det Meteor NF11 nr. 519. Nu var jeg jo så godt i gang, så den tog jeg så også. Min faste navigatør RAS tog med på turen, der foregik stille og roligt, indtil vi kom på finalen. Denne gang var der rødt lys på venstre hovedhjul. Da jeg meldte dette til RAS, sagde han: "Ja ja, det er godt med dig, nu ikke mere gas, lad os så komme ned!"

Men den var god nok; der var rødt lys på venstre hjul. Vi fløj forbi tårnet samtidig med, at en anden Meteor med ABI, Kurt Abildskov, som fører, fløj op under os og checkede; men hjulene så ud

til at være normalt ude og låst OK, så vi fortsatte vores landingsrunde og landede så forsigtigt, som vi kunne i højre side af banen, forberedte på, at der kunne ske noget. Men det gik fint. Denne gang var det hjulkontakten, der var syg!

Et par dage efter uheldet med 514 tog jeg med STE, J.K. Stenner, i S-55 redningshelikopteren, der var stationeret på Aalborg, ud for at finde "bellytanken", som vi havde smidt i Limfjorden vest for startbanen. Den blev fundet oven på isen, og vi trak den ind på land, så den ikke skulle drive væk og genere nogen, når isen smeltede.

STE blev for øvrigt flere år senere dræbt i en ulykke med en S-61 helikopter, der ramte vandet i Vadehavet mellem Fanø og Mandø, næsten samme sted, hvor BAN forulykkede den 21. oktober 1958.

12. august 1958, "Follow your leader"!

Efter 6 års tro og særdeles tilfredsstillende tjeneste ved Ekskadrille 723 var det nu desværre kommet til den tid, at vore Meteor NF 11 skulle tages ud af operativ tjeneste og afløses af F86D Sabre. Det var ikke meningen, at flyene skulle skrottes, men de skulle flyves til Armstrong Whitworth fabrikkerne i England og ombygges til Meteor TT20 "Target Towing". Det blev nu eskadrillens opgave at fæрге flyene til Bitteswell, fabrikkens egen flyveplads lige øst for Coventry. Turen skulle gå fra Aalborg via Laarbrück Air Base nordvest for Düsseldorf til Marham Air Base ca. 30 km nord for Cambridge og derfra til Bitteswell.

Proceduren var, at 2 fly skulle af sted ad gangen, og jeg kom med på den første tur sammen med min navigatør RAS, Viggo Rasmussen. Lederen af formationen var eskadrillens ældste Meteor NF 11; Crew: STE med BOM som navigatør.

Vi startede fra Aalborg tirsdag den 12. august 1958 tidligt om morgenen i Meteor NF 11 nr. 508 og 504 som "Horntail Red one and two" og ankom planmæssigt til Laarbrück efter godt en times flyvning. Her tankede vi op til turen over Kanalen. Vejret var forecasted fair med en del CB'ere (torden og regnskyer) over England. Vi planerede "on top og in between".

På dette tidspunkt er det vel på sin plads at nævne lidt om navigationshjælpemidlerne på natjageren. De bestod kort og godt, udover navigatøren, af en VHF radio med 20 faste kanaler, så hvis man kendte "call sign", frekvens og position på en station med automatisk eller manuel DF (Direction Finding) udstyr, kunne man få et steer (kurs) til vedkommende station. Udover dette kunne man få et "fix" (positions opgivelse), hvis man havde navnet på en fixerkæde indenfor rækkevidde.

Altså, vi havde det gode gamle DR (Dead Reckoning - kort, kompas og fart) at holde os til, samt radaren. Men denne kunne kun bruges i forbindelse med en kystlinje, flod eller sø, og det er der ikke så meget af midt i England.

Vi krydsede Kanalen VMC (visuelle flyveregler) i 35.000 fod og havde fin udsigt over mod England og de talrige CB'er, der var bygget op indenfor kysten. RAS og jeg sad hyggeligt og snakkede om de gode gamle krigshistorier fra turene over Kanalen under 2. verdenskrig.

Pludselig fik vi "rødt lys" på bellytanken. Det indikerer, at den er tom eller ikke "føder" mere. Efter vore beregninger skulle der være mindst 75 gallons tilbage af de 175, vi havde fra starten, men der var på en eller anden måde stop i systemet.

Det var for så vidt ikke noget problem, for vi havde stadig 325 gallons fordelt i to indenbords tanke, og det var rigeligt til Marham. Men vi vidste jo ikke, hvor mange CB'ere (tordenskyer) vi skulle udenom. Vi gav vores "fuel stage" (brændstofbeholdning) til Horntail Red one, så han var klar over, at vi måske kunne blive lidt lav på brændstof i den sidste ende. Nærmere Marham AB var der temmelig mange CB'ere, så vi listede os nedenunder og undgik de værste byger, hvorefter vi fik kontakt med Marham tower. De kunne desværre ikke give os et "steer" (kurs til pladsen), men oplyste, at de havde temmelig mange fartøjer i luften, og at en kraftig byge trak henover pladsen. Vi sneg os så frem i lav højde og nærmede os en stor regnbyge, som vi mente var den, der skulle ligge over Marham AB. På vejen ind mødte vi et par Vulcans (store engelske jetbombefly) i samme højde. Det tydede på, at der var en flyveplads i nærheden.

Pludselig fik vi øje på et par start/landingsbaner og nogle parkerede Vulcans. Red one kontaktede Marham og spurgte, om de havde sådanne fly stående. Det var "affirmative", og vi meldte "overhead" og fik clearance til at lande. Så var vi på Marham AB, og her begynder den egentlige historie.

Vi skulle lige igennem tolden, have tanket op og filed en flightplan til Bitteswell og så afsted igen. Det var Red one-navigatøren, der stod for flightplanen, og det, sagde han, skulle han

nok klare uden hjælp, for han havde jo været navigatør i så og så mange år! Vi andre tog den lidt med ro og checkede lidt på tankningen. Umiddelbart efter kom navigatøren og sagde, at nu skulle alt være klar. Han havde fået et fint kort over området af en engelsk navigatør, for det vi havde, var i ret stor målestok og lidt ufuldstændigt, når vi skulle til så lille en plads som Bitteswell.

Vi startede op, fik clearance til start, og efter at vi var airborne, svingede vi mod venstre for at tage op på en vestlig kurs mod Bitteswell. Jeg havde fået kursen fra RAS, men vi fortsatte i venstredrej forbi denne kurs og rullede ud på en sydvestlig kurs. Det var ca. 45 grader syd for track. RAS og jeg talte lidt frem og tilbage om den eventuelle grund til, at vi fortsatte på dette sydvestlige track, men vi blev enige om, at Red one sikkert havde en grund til det; han var jo gammel i gårde, så han vidste vel nok, hvad han gjorde. Jeg bad så RAS om at følge med på kortet, så godt han kunne, og så hang vi bare på. Vi fortsatte stadig på det gale track og i forholdsvis lav højde, og der var intet tegn på, at Red one ville forandre det. Pludselig meldte RAS, at han p.gr.a. den lave højde ikke kunne følge med mere, men så vidt han kunne se, var vi på vej mod London. Nå!

Det første, man lærer indenfor fighterfaget, er: "Follow your leader" - og det gjorde vi. Umiddelbart efter fik vi det røde lys på igen på bellytanken, og der skulle stadig være ca. 100 gallons tilbage, så den var med andre ord syg. Vi meddelte dette til Red one, og han sagde OK.

Der gik et stykke tid, stadig på samme track; så kaldte Red one og sagde, at han skiftede til et par andre radiofrekvenser, men vi skulle bare blive, hvor vi var. Det gjorde vi, men var nok klar over, hvor det bar hen, for Red one havde nu sikkert fundet ud af, at han ikke vidste, hvor vi var, og ville så prøve på at redde æren ved at få et fix eller et steer. Red one kom tilbage på frekvensen og spurgte med spag stemme: "Red two, do you know, where we are?". Negative, sagde vi, samtidig med at vi meldte 2 x 40 gallon fuel remaining.

Ingen kommentarer fra Red one; men vi kunne se på dem, at de pludselig fik meget travlt. Vi cirklede over en by et par gange og fortsatte så på et nyt track; men der var stadig ingen af os, der vidste, hvor vi var. Vi gav 2 x 20 gallons remaining. Stadig ingen kommentarer udover "rodger". 2 X 15, sagde vi så. Nu kom der liv i Red one. "Red two go 121,5"! (nødradiofrekvensen). Det gjorde vi, og på samme tid cirklede vi over en base med Canberras (bombefly). Red one spurgte for et fix ud i æteren, og der blev umiddelbart svaret: "Overhead Bassingbourn Air Base". RAS fandt det hurtigt på kortet, og det viste sig, at vi var lige så langt fra Bitteswell, som da vi startede fra Marham! Vi kunne ikke få kontakt med tårnet, så Red one informerede fixer-stationen om, at vi landede, da vi ikke havde mere brændstof.

På finalen fik vi grønt lys fra tårnet til landing. Da vi taxiede ind, havde RAS og jeg 3 gallons på den ene og 5 gallons på den anden tank.

Historien fra Red one navigatøren var den, at det kort, han havde fået på Marham, var brugt. Han havde godt nok tegnet vores track ind til Bitteswell; men efter at vi var airborne, var han begyndt at følge en anden streg, der var på kortet!

En Squadron leader på Bassingbourn tog sin Canberra og sagde, at nu skulle han nok følge os resten af vejen - så vi kom statelig frem til Bitteswell på hver sin vinge af en Canberra.

Der er vel ingen grund til at fortælle, hvem der betalte gildet på "Kronprinsesse Ingrid" fra Harwich til Esbjerg. Jeg sejlede selv tre dage, efter at vi gik fra borde.

18. september 1958, KOR omkommer

KOR, Ole Krog Jørgensen, samt en anden pilot, LUR fra Fotoflighten på Karup, var torsdag den 18. september 1958 på vej til Flyvestation Jever ved Wilhelmshaven i 2 RF84F Thunderflash (fotorekognoscerings-maskiner) som led i en eskadrilleudveksling med engelske piloter. Af uforklarlige årsager var KOR's fly i den tætte tåge kommet for langt ned over de træbevoksede Deisterbjerger syd for Hannover, der på dette sted er ca. 400 meter høje. Han ramte toppen af et træ, kom ud af kontrol og knækkede på den videre vej gennem skoven en snes tykke træstammer. Ved den efterfølgende eksplosion blev KOR kastet ud af maskinen og dræbt. Man fandt senere hans faldskærm i et træ.

KOR var det tredje dødsoffer fra vort flyvehold.

21. oktober 1958, BAN omkommer

BAN, Tage Boldt Hansen, var kommet til Redningseskadrille 722 på Værløse og fløj det 2-motorede rednings- og observationsfly Pembroke. Tirsdag den 21. oktober 1958 var BAN med sit crew på en øvelsesflyvning, hvor de bl.a. var ude over Vesterhavet omkring Mandø syd for Fanø. Under denne

øvelse kommer flyet for tæt på havoverfladen og rammer vandet og havarerer; alle ombord, en besætning på 4, omkommer.

BAN var nu det fjerde dødsoffer fra vort flyvehold.

1. december 1958, Gennem lydturen

Min første flyvning med F86D Sabre jet AB-D var fredag den 5. september 1958. Det var en helt ny fornemmelse at flyve et så avanceret og hurtigt amerikansk altvejrjagerfly efter at have fløjet de "gamle" Meteorere i nogle år. Alene cockpit-layout var herligt efter Meteorens "smedeværksted". Der var selvfølgelig gået flere måneder med simulator-øvelser og teoretiske prøver før denne dag. Samtidig med F86D uddannelsen fortsatte vi som operative besætninger på natjageren Meteor NF 11. Derfor var det ikke så mange timer, vi fik ind på F86D de følgende måneder. Men uddannelsen fortsatte, og mandag den 1. december 1958 var det blevet tiden til at gennembyrde lydturen i F86D Sabre jet AB- J.



Det er en rimelig simpel sag. Vi starter med et fly uden vingetanke, for at det skal være så "rent" som muligt. Så stiger man op til 40.000 fod og lægger en vestlig kurs ud over Jammerbugten, så ikke "lydbølgen" skal genere folket på jorden. Når man er i højden, starter man en let dykning og sætter efterbrænderen på. Farten stiger og mach-meteret bevæger sig mod mach 1,0. Passerer 1,0 med en let ryk i pinden og fortsætter til mach 1,1. Nu har vi passeret lydturen, og det er helt udramatisk. Dette kvalificerer nu til, at man er medlem af: MACH BUSTER'S CLUB and IS A MEMBER IN GOOD STANDING AND HAS EXCEEDED THE SPEED OF SOUND IN AN F86 SABRE JET.

Nu følte man sig rigtig som F86 fighterpilot!

13. maj 1959, skovbrand opdages

Onsdag den 13. maj 1959 skulle jeg på en individuel navigationstur med Meteor NF11 nr. 511 i 2.000 fod. LUP var med som navigatør, og vi startede fra Aalborg ca. 13.30 og fløj mod vest ud mod lavflyvningsområdet i Thy i Nordvestjylland. Vi var i det område autoriseret til at flyve rimeligt lavt, og det gjorde vi så på en sydlig kurs. Vi steg tilbage til de 2.000 fod, før vi nåede vest for Lemvig, og fortsatte på den sydlige kurs langs med vestkysten af Jylland.

Pludselig ser vi en kraftig røgsøjle sydøst for Lemvig. Vi bliver nysgerrige og flyver mod stedet og ser nu, at det er en skovbrand, der er startet i den nordøstlige del af Klosterheden statsplantage, der ligger mellem Lemvig og Holstebro. Vi cirkler lavt over området for at tilkalde opmærksomhed og ser faktisk en mand på knallert/motorcykel kørende bort fra området. Man mente senere, at branden var påsat.

Vi kalder tårnet i Karup og beretter om branden samt beder dem om at tilkalde hjælp fra brandvæsenet i området. Vi fortsætter med at cirkle meget lavt over stedet, til vi ser udrykningskøretøjer fra bl.a. Struer og Lemvig på vej til stedet. Det udvikler sig til en storbrand, der raserer 125 tønder land med beplantet granskov med op til 8 meter høje træer. 500 mand var på opgaven for at bekæmpe branden, og statsskovfoged Arne Christensen Esbjerg kunne berette, at man var sluppet billigt p.gr.a., at vi havde opdaget og rapporteret branden. Det ville på daværende tidspunkt koste ca. kr. 100.000 at nyplante området, og dertil kommer et endnu større tab, når man regner med den tid, det tager for nyplantningen at vokse op. Vi fik fin omtale i pressen, men efterskriften på artiklen i dagbladet Vestkysten var: "Hvad jetpiloten hedder? Den vagthavende officer på Flyvestation Aalborg må ikke oplyse navnet. Det hører til de militære hemmeligheder!"

24. september 1959, Brændstoflækage

Torsdag den 24. september 1959 skulle jeg sidst på eftermiddagen på en Air Defense øvelse i F86D AB- T sammen med to andre F86D Sabre jets fra ESK 723 på Aalborg.

Vi startede helt normalt fra bane 27 med efterbrænder enkeltvis efter hinanden. Vi drejede venstre ud mod syd og fortsatte stigningen mod den højde, hvor vi skulle udføre øvelsen. Under denne stigning observerede jeg, at brændstofmåleren bevægede sig med unaturlig fart fra fuld tank og nedefter. Jeg kaldte de andre to fly for at berette, at jeg sandsynligvis havde problemer og ville returnere til Aalborg. Men de hørte mig ikke, for det viste sig, at min UHF radio var "død".

Brændstofbeholdningen svandt foruroligende hurtigt, så jeg vendte om og tog kursen hjem til Aalborg. Jeg kunne ikke kalde tårnet, da min radio var død, så jeg anfløj Aalborg ifølge den procedure, man brugte, når man ikke havde radio. Det vil sige, at jeg entrede "downwind"-benet fra en 45 grader vinkel, og på "downwind" vippede jeg med vingerne for at indikere, at jeg kom til landing, og at min radio var død. Jeg fik grønt lys fra tårnet på finalen og landede uden problemer, men brændstofbeholdningen var efterhånden meget lav. Jeg taxiede ind til hangaren og ville lave en normal motorslukning, der var, at man kørte på 60% power i 3 minutter, før man slukkede motoren. Men teknikeren, der stod på jorden beordrede mig umiddelbart til at slukke motoren ved at give "cut neck" signalet. Det viste sig, at brændstoffet strømmede ud fra venstre hjulbrønd, hvor en gummi-pakning i et højtryksfilter var utæt. Jeg havde faktisk fløjet med en flyvende bombe, da hele kroppen under motoren var fyldt med brændstof, og hvis jeg havde sat efterbrænderen på i luften - så var flyet sandsynligvis eksploderet. PUH-HA!



EHA og RAS i Meteor NF 11 på FSN Aalborg i 1958



F86D på Wheelus AFB, Tripoli, Libyen oktober 1959

Det var 7 spændende år i Flyvevåbnet, som jeg for alt i verden ikke ville have været foruden. Det startede med prøverne til Flyvevåbnet, og i perioden derefter har jeg haft mange herlige timer, oplevelser og flyvekammerater. Desværre måtte 4 lade livet, og 5 oplevede at redde livet i faldskærm; men det var de betingelser, der var som pilot i Det Danske Flyvevåben på daværende tidspunkt.

Mit civile liv derefter var noget anderledes, som det kan ses af mit CV på de følgende sider:

Civilt Curriculum Vitae

Erik Hansen

- 18/5 - 1953 Jagerpilot i Det Kongelige Danske Flyvevåben
(Uddannet i U.S. AIR FORCE 18/11-53 til 17/6-55)
Kaptajn af reserven i Flyvevåbnet.
- 1/4 - 1960 Flyveklarerer i SAS (Trafikkontrollør)
- 1/9 - 1965 SAS DATA SERVICES - IBM 1410 Programmør
- AUTOCODER (LOCS)
- 1967 - 1969 UNIVAC 494 Programmør (PALCO - RES)
- ASSEMBLER (PALCO)
- FORTRAN (PALCO - RES)
- 1969 - 1972 UNIVAC 494 System Programmør
- SPURT (OMEGA - TCS)
- 1972 - 1977 Afdelingsleder for Systems Software
- Communications (TELCON)
- IBM
- SPERRY UNIVAC
- 1977 - 1980 Data Center Operations leder (EDB-driftchef)
- Communications (TELCON)
- IBM
- SPERRY UNIVAC
- 1980 - 1986 SPERRY Center Operations leder (EDB-driftchef)
- Incl. Systems Software gruppen.
- 1986 - 1988 Afdelingschef (Bygningsintendant for SAS)
- Bygninger, lokaledisponering, computer installation
reception & kontorservice.
- 1988 - 1990 Afdelingschef for SSD support-funktion
(Bygningsintendant for SAS)
- Adm. Support (økonomi, bogholderi, salgsadm.,
Styresystemer tilpasning (forvaltning)
- Bygningsadministration (Lokaledisponering,
ombygning, flytninger m.v.)
- Computer instal./drift (kraft, varme, vent. & køling)
- Indkøb (ikke teknisk indkøb: kontorinventar m.v.)
- 1990 - 1991 Afdelingschef for SSD support-funktion
- Adm. Support (salgsadm. (debitorbogh.)
- Bygningsadministration (lokaledisponering,
Ombygning, flytninger m.v.)
- Computer instal./drift (kraft, varme vent & køling)
- Indkøb (ikke teknisk indkøb: kontorinventar m.v.)
- Reception & kontorservice.
- EDB-sikkerhed (fysisk & logisk).

1991 - 1993	Afdelingschef - EDB-sikkerhedschef for SDG (SDD - SDN - SDS) - Logisk sikkerhed (inkl. katastrofeplaner) - Fysisk sikkerhed - Miljø- & arbejdssikkerhed - Bygnings- & lokaleadministration for SDD.
1994 - 31/12 1994	EDB-sikkerhedschef samt SDD Internal Services - Logisk sikkerhed (inkl. katastrofeplaner) - Fysisk sikkerhed (vagtfunktion) - Miljø- & arbejdssikkerhed - Bygnings- & lokaleadministration for SDD - Reception & møderumsadministration.
1/1 1995 - 31/1 1995	Afvikling af ovennævnte jobs i SDD
1. februar 1995	Pensionist.