



Årets billede taget over Randbøl Hede i sommeren 1976. Billedet er taget fra en H-500, min yndlingsfotoplatform. Nede på jorden ses Rewentlov Hedegård. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)

Denne beretning om havarier ved Artilleriflyverbatteriet/Hærens Flyvetjeneste er kommet til verden fordi, der blev indleveret billeder fra KAS, Kay Andersens dødsbo, og ROJ, Jørgen Petersen til Randbøl Sogns Lokalarkiv. Hvor de indleverede billeder ikke slog til har LAU's og Schaiffels arkiver suppleret.

Alle er velkomne til at komme med kommentarer eller rettelser til teksten, der ikke i alle tilfælde har kunnet dokumenteres.

Kilder.

Guldøksen, Per Thorup Pedersens: Danske Militærfly 2000. Samtaler og lån af billeder med/hos pensioneret seniorsergent F. Laursen (LAU). Og samtaler med pensionerede seniorsergenter O.L. Hansen og H.C. Hansen.

Tekst: Pensioneret seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Havarier og flytildragelser ved Artilleri-flyverbatteriet og Hærens Flyvetjeneste fra 1960 til 1993

Af N.M. Schaiffel-Nielsen



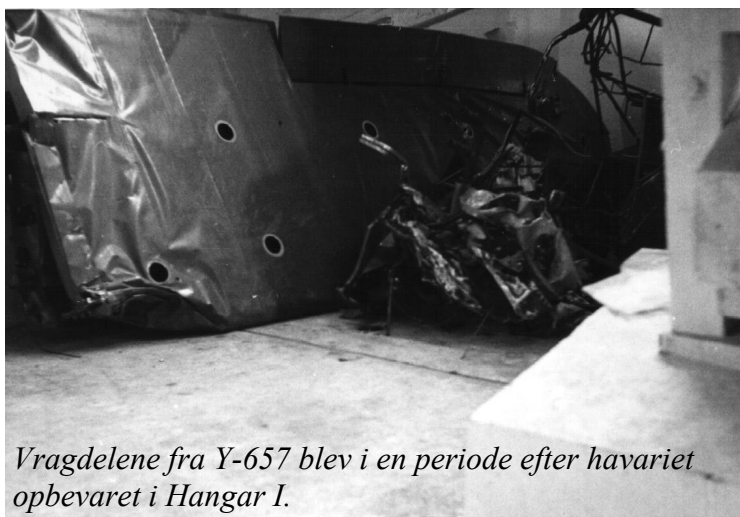
Vraget af DAN's Piper efter styrtet ved Lindknud.

Det første havari hvor pilot og elev blev dræbt var den 9. november 1960, hvor Piper Cup 66-657 styrtede ned ved Lindknud nær Bække. Flyet stallede i Ca. 300 fods højde og faldt direkte til jorden. Piloten, Løjtnant P. Andersen og eleven, Premierløjtnant K. Erhardtsen omkom.

Jeg havde været tjenstgørende i Flyvevejtjenesten siden 2. april. Piloterne og dermed reserveofficererne ved Artilleri-flyverbatteriet, som enheden dengang hed, var meget lidt begejstrede for at skulle spørge om vejroplysninger hos en

math. Den eneste af piloterne som viste respekt og altid var venlig var DAN, flyvernavnet på løjtnant P. Andersen. Derfor

var jeg bedrøvet over at han havde mistet livet. Endnu mere sørgeligt var det, da det blev fortalt, at hans kone var gravid.



Vragdelene fra Y-657 blev i en periode efter havariet opbevaret i Hangar I.

Havariet ved Seggelund den 27. april 1981



*Vragdelene af H-208 læsset på en lastbil for at blive transporteret hjem til Flyvestation Vandel.
(Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)*

Næste gang der skete et havari med dødelig udgang var den 27. maj 1981, hvor Cayuse H-208 styrtede ned under en rutinemæssig færdselsovervågning på hovedvej 10, ved Seggelund, 3 Km syd for Christiansfeld. På grund af et voldsomt regnskyl med deraf følgende ringe sigtbarhed, har piloten for sent fået øje på nogle højspændingsledninger og fløjet direkte ind i dem. Helikopteren styrtede herefter til jorden og brød i brand. Politikommissær Vagn Jensen Lundsgaard omkom, mens piloten, Major Børge Sørensen og Politiaassistenterne Henning Bogø Andersen og Erling Gråe Olsen blev reddet.

I Flyvestation Vandel Tjeneste-

stedsblad Guldøksen blev havariet beskrevet således:

Tragisk helikopterulykke ved Seggelund

Helikopter H-208 styrtede den 27. april klokken 14:29 ned ved Seggelund syd for Christiansfeld.

Ved styrtet blev føreren af helikopteren, major og operationsofficer ved Flyvestation Vandel, (major Børge Sørensen (BØR)) hårdt kvæstet. Med sig i helikopteren havde han tre politifolk fra Rigspolitichefens Færdselsafdeling. Den ene, en 47-årig politikommissær fra Odense, blev dræbt og de to øvrige hårdt kvæstet.

Brød i brand

Ved sammenstødet med jorden brød helikopteren i brand. De tre overlevende blev reddet ud af tililende, som kom til stede umiddelbart efter, at helikopteren havde ramt jorden.

De kvæstede blev ført til Haderslev sygehus. Herfra blev den ene senere overført til brandsårsafdelingen på Hvidovre hospital, medens de to andre blev overført til Odense sygehus. På nuværende tidspunkt kendes intet til årsagen til styrtet. Flyvevåbnets havarikommission arbejder med opklaringen. Kommissionen udtaler sig aldrig om et havari, før man har klarhed over årsagen. Her slutter artiklen i Guldøk-



Medlemmer fra Flyvevåbnets Havarikommission i færd med at undersøge vraket af H-208. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)

sen. Det efterfølgende er min egen oplevelse af den tragiske eftermiddag.

Mærkelig eftermiddag

På flyvestation Vandel var næsten hele Materielafdelingens personel samlet til afskedsbaje-re for den kaptajn, der havde fungeret som leder af Flymaterielværkstedet. Jeg var ikke inviteret med, lederen af Flymaterielværkstedet kaptajn Henry E. Andersen mest kaldet

”Ajatollaen” havde mere den svært ved at overhold gældende bestemmelser, hvad jeg i flere tilfælde havde påtalt, til hans store irritation. Jeg sad på kontoret og passede mit arbejde. Så ringede telefonen og beskeden lød: H-208 er styrtet ned ved Seggelund, få fat i stationschefen og giv ham besked! Stationschefen var oberstløjtnant

K.S. Pedersen (PED). Han foretog sig det mest utilgivelige jeg husker en stationschef havde gjort indtil da. I stedet for selv at køre til Vejle for at underrette BØR’s kone om, at hendes mand lå dybt bevidstløs på Odense Universitetshospital, bad han lederen af flyvekontrolltjenesten major Algot Bache om at overbringe den ubehagelige nyhed. Blandt personellet høstede den adfærd kun hån.

Dagen efter fik jeg mange fortællinger om, hvad der var sket ved Seggelund. Vejret var rigtig dårligt. BØR havde samlet yderligere to betjente op, hvilket gjorde helikopteren en del tungere, og dermed vanskeliggøre at styre. Han ville sætte kurs mod nordøst og fløj under stigning over hovedvejen og skulle så passere linje af højspændingskabler. Over selve kablerne sad der en lynafleder, som BØR må have overset. I hvert fald rammer halerotoren lynaflederen og bliver derved revet af. Det får omgående til følge, at helikopteren begynder at rotere om sin egen akse. Helikopteren skal flyve 60 miles (99 km/t) for at holde retning uden halerotor. BØR søgte at lande helikopteren med det samme. På grund af hovedrotorens rotering mod højre drejede helikopteren samme vej og skiene bliver revet af da helikopteren ramte jordoverfladen. Sæderne i helikopteren brød sammen og de ombordværendes ben bliver klemmt fast. Endelig gik der ild i helikopteren. Politimanden i styrbords bagsæde bliver dræbt af gearkassen som river sig løs. De tre andre bliver hårdt kvæstede reddet ud af tililende

Til venstre en pilot, der var medlem af Flyvevåbnets Havarikommission i samtale med seniorsergent F. Laursen (LAU).



Vraget af H-208 gøres klar til at blive hejst op på ladet af lastvognene. Th. er det LAU der ser til.

Så er man klar til at hejse de sørgelige rester af H-208 op på ladet. Alle tre billeder er stillet til rådighed af LAU.



civile bilister, der har stoppet deres biler og er ilet til hjælp. Til at frigøre besætningsmedlemmerne brugte de helikopterski som brækjern eller løftestænger om man vil. Hjemme på flyvestationen husker seniorsergent Jørgen Windbirk, dengang leder af Flyværkstedet, at det kun var

ca. 14 dage siden H-208 havde været inde til 300 timers eftersyn. -Havde vi glemt noget? Var der noget vi ikke havde skruet korrekt sammen? Spørgsmålene var mange. Flyverspecialist J.R.B. Kristensen, bedre kendt som Bramsen, havde det rigtig skidt. Han havde klarmeldt H-208 om morgenen

den fatale dag. Også han var i syv sind, havde han nu husket det hele, var der noget han havde overset. Begge de to teknikere kunne, da havarikommissionen var færdig med sit arbejde glæde sig over, at de ikke kunne bebrejdes noget. H-208 var teknisk i perfekt stand.

H-212 totalhavareret ved Rødbyhavn



Onsdag den 25. august 1993

INDLAND

Slap uskadt fra styrt

NAKSKOV: Alle tre mænd ombord i en af hærens helikoptere slap tirsdag eftermiddag uskadt, da helikopteren under landing på en mark ved Saksfjed Inddæmning sydøst for Rødbyhavn ramte forkert ned på den ene mede og trillede rundt, oplyser presseofficer Frede Vester Hansen, Flyvertaktisk Kommando i Karup.

Ombord var en pilot, en tekniker og en observatør fra politiet. Helikopteren, der er af typen OH 6 Cayuse, var på en eftersøgningsopgave for politiet i Nakskov. Observatøren var i radiokontakt med politiets hundeførere på jorden. Pludselig mistede de helikopteren af syne og slog alarm, mens de løb hen mod landingsstedet, hvor de tre mænd blev fundet i god behold.

(Foto: Per Rasmussen)

Den 24. august 1993 totalhavarerede Cayuse halenummer H-212 syv km sydøst for Rødbyhavn. Helikopteren var på en eftersøgningsopgave for politiet i Nakskov, da den under et hover i ca. 10 meters højde be-

gyndte at dreje helt ukontrollabelt rundt om sig selv. Piloten reagerede hurtigt og fik hurtigt nødlandet; men desværre så uheldigt at helikopteren landede så hårdt på den ene mede at den trillede rundt og blev øde

lagt. Årsagen til havariet var et træthedsbrud i halerotorens pitch control assembly. Piloten, Løjtnant Jesper Hede Kristensen, Flyverspecialist M. Friberg og Politiasistent B. Rasmussen slap uskadte

T-17 totalhavareret ved Give

Den 30. juni 1977 styrtede Saab Supporter T-17, halenummer T-416 ned i Donneruplund Skov 1 km. nordøst for Give. Vidner så flyet overflyve pilotens hjem i lav højde, hvor det vippede med vingerne og derefter foretog to rulninger. Fra rygvendt

stilling i ca. 100 m. højde vendte flyet næsen mod og fløj med høj fart direkte ind i træerne. Piloten, løjtnant Henrik Gundorf (DOF) omkom.



Saab Supporter T-17 med pods.

Mindre havarier, eller flytildragelser

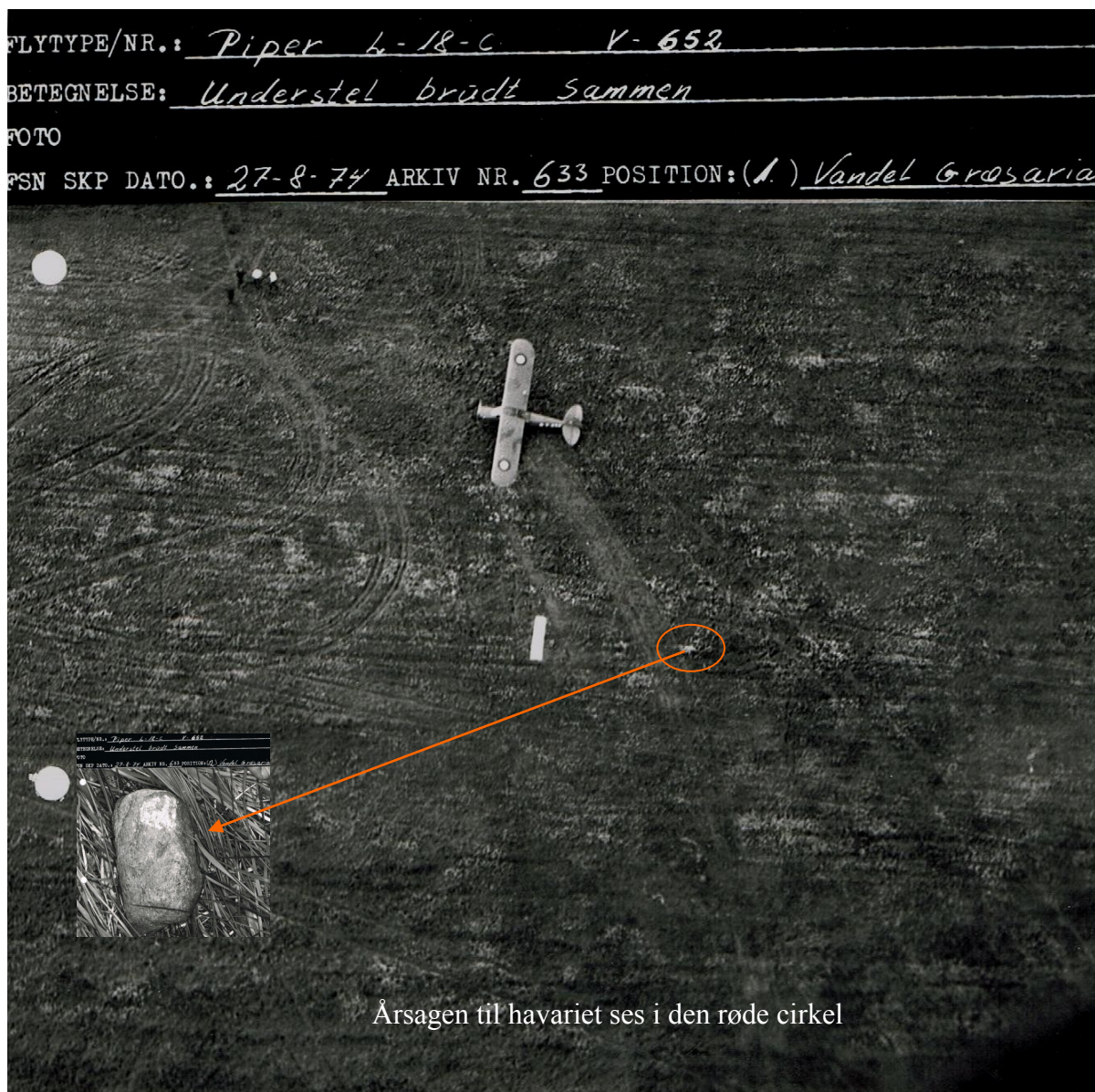
Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Den følgende billedserie har Randbøl Lokalkarkiv modtaget fra pens. major (R) Jørgen Petersen (ROJ). Det eneste man kan være sikker på er billederne, teksten er ren konstruktion. Over årene var der et antal tildragelser, hvor materiellet tog skade, men der var ingen døde eller sårede.

Én af tildragelserne fandt sted på Græs Syd,

Artilleriflyverbatteriet og Hærens Flyvetjenestes øvelsesområde, hvor man øvede landinger ude i terrænet. Den hændelse vi her bringer billeder af fandt sted den 27. august 1974 på Græs Syd. Halenummer Y-652 kommer ind til landing fra nordvest. Flyets venstre hovedhjul rammer en sten, hvorved venstre understelsben knækker.

Det har ikke været muligt at finde ud af, hvem der fløj flyet. Vi har spurgt LAU, der i sin logbog kan konstatere, JEN Thalund, KAS Kay Andersen, DOF, STI og JAP var dem der på det tidspunkt fløj Piper. LAUN er mest tilbøjelig til at tro at det var JAP der fløj flyet. Han blev ikke mindre betænkelig ved feltlandinger end han var i forvejen, hvid det altså var ham der fløj den dag?



FLYTYPE/NR.: *Piper 4-18-C V-652*
 BETEGNELSE: *Understel brudt sammen*
 FOTO
 FSN SKP DATO.: *27-8-74* ARKIV NR. *633* POSITION: *(8) Vandel Græsaria*



*Nærbillede af havari-
sten.*

FLYTYPE/NR.: *Piper 4-18-C V-652*
 BETEGNELSE: *Understel brudt sammen*
 FOTO
 FSN SKP DATO.: *27-8-74* ARKIV NR. *633* POSITION: *(10) Vandel Græsaria*



*Venstre øverste
understelsben
brudt sammen.*

FLYTYPE/NR.: Piper 4-18-C V-652

BETEGNELSE: Understel brudt sammen

FOTO

FSN SKP DATO.: 27-8-74 ARKIV NR. 633 POSITION: (11) Vandel Grosaria



H-210 en ulykkesfugl

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Ingen billeder

H-210 fik en trist skæbne skæbne. Første gang det gik galt var den 22 september 1982. Helikopteren var på øvelse i Tyskland. Under landing på en mark ved Trappenkamp ramte helikopteren tre højspændingsledninger. Piloten, sekondløjtnant O. Termansen mistede momentant kontrollen over helikopteren, som faldt til jorden. H-210 landede hårdt på mederne,

hvorefter den kurede hen over marken og blev svært beskadiget.

Efter at have stået i flere år i en shelter på Flyvestation Vandel, og efter at have været brugt af Flyvestationens Brand- og Redningstjeneste til at øve "Red pilot", blev H-210 sendt til Hovedværkstedet på Flyvestation Værløse, hvor flyet gennemgik et IRAN (Inspektion

And Repair As Necessary) eller på, dansk inspektion og reparation, hvor det er nødvendigt.

Herefter gik helikopteren igen i tjeneste ved Hærens Flyvetjeneste. Men ikke ret længe, for den 22. september 1989 ramte helikopteren, ført af flyverløjtnant K.K. Petersen en række grantræer. Det lykkedes K.K. Petersen at lande helikopteren uden at komme til skade. Efter uhel-



*Øverst: Ulykkesfuglen H-210 læsset på transportvognen for at blive kørt hjem til Flyvestation Vandel.
Herunder: Rotorbladet lag mellem vangerne i transportvognen, klar til at blive kørt hjem. (Billeder fra LAU's arkiv.*





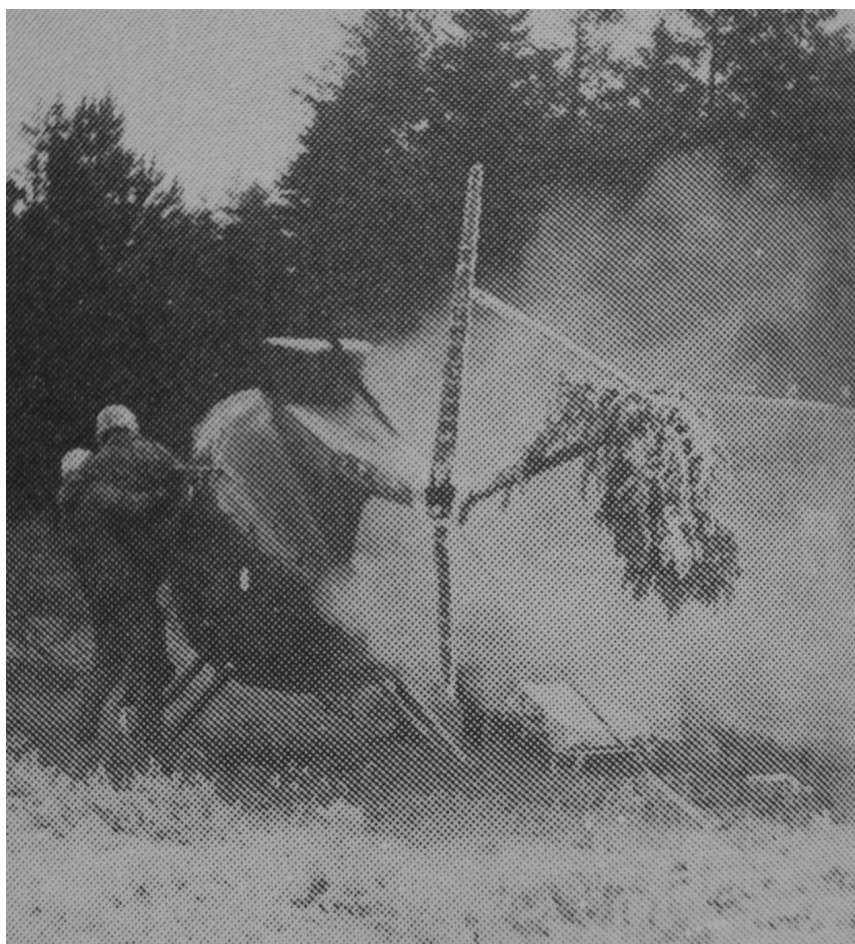
Halerotoren på H-210 efter den havde været ned for at snuse til den tyske muld. Som det ses, havde den ikke godt af det. (Billede fra LAU's Arkiv).



Ilden er slukket og man er i færd med at lægge piloten på bære. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)

det blev H-210 kannibaliseret og flyvestationens brand- og Redningstjeneste brugte helikopteren til øvelsen "Red Pilot" i tilfælde af brand i en helikopter efter landingen.

Efter H-212 havari den 24. august 1993 (fortalt på side 5) blev det besluttet at genopbygge H-210, i et såkaldt langtidsprojekt. Man kan roligt sige at det tog lang tid, nemlig til den 2. juli 1999, hvor H-210 igen blev medlem af Hærens Flyvetjenestes helikopterstyrke.



I masser af kunstig røg reddes piloten ud af H-210, som "brænder" lystigt. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen)