

2 gange 100 år

Af B. Aalbæk-Nielsen

I år er det præcis ét hundrede år siden, at dansk militær flyvning havde sin spæde begyndelse. Og i år er det hundrede år siden, at en af dansk militær flyvnings gode medarbejdere så dagens lys.

I dag er flyvningen fortsat i fuld vigør. Det er major Hilmar K. Jørgensen også. Og den 24. januar (dagen før den egentlige hundrede års fødselsdag) blev Hilmar, der er bedst kendt under sit fornavn, fejret på behørig vis af Værløse-pensionistforeningen, der nu holder til og mødes hver tirsdag i Jonstrup-lejren.

Hilmars første møde med flyvningen fandt sted i 1932, da han – sammen med et halvt hundrede andre – gav møde som værnepligtig på Kløvermarken på Amager, der er det sted, som med rette kan betegnes som dansk flyvnings vugge. Det blev dog kun for en kort bemærkning dér på "Marken", for Hilmar og nogle få andre blev hurtigt kørt til Lundtofte Flyveplads. Dér var en afdeling af Hærens Flyveskole kort forinden blevet genetableret, og der manglede folk til at holde hangarer og flyvefelt i orden og ikke mindst til at gå til hånd i messen. Det første stykke tid var både flyveelever og værnepligtige indkvarteret på Jægersborg Kaserne. Men man fandt hurtigt ud af, at der gik alt for lang tid med den daglige transport frem og tilbage, og så flyttede alle i telte på flyvepladsen. Messen var en træbarak; men den var kun for det faste personel og for flyveeleverne. De værnepligtige måtte spise i køkkenet, hvor maden blev tilberedt af en kokkepige. Men det var nu slet ikke så galt endda, for kokkepigen var dygtig, og maden var god, og så var de værnepligtige jo altså rent faktisk nærmest ved gryderne, så de levede godt. Militær uddannelse var der ikke meget af. Den skulle forestås af flyveeleverne, og det var afgjort ikke det, der interesserede dem mest. For skams



Man boede i telte på Lundtofte Flyveplads.



Hilmar K. Jørgensen - en 100-årig i fuld vigør.

skyld blev det dog til en smule eksercits og en enkelt tur på skydebane; men feltøvelserne blev for det meste gennemført liggende på ryggen i en af egnens høstakke. Alt i alt var det en pragtfuld tid derude i Lundtofte, siger Hilmar. Der var ikke længere hjem til hans forældre på Frederiksberg, end at han stort set hver aften kunne cykle en tur hjem og være tilbage i Lundtofte inden den fastsatte tid kl. 24.00.

Værnepligtstiden var dengang seks måneder, og da den var slut, blev Hilmar og flere andre tilbudt en uddannelse som flymekaniker. Det sagde han ja til, og efter endt uddannelse, som først foregik på Kløvermarken og senere på Værløse, bar man dengang titlen reservehåndværker. Det var for så vidt interessant og spændende nok, syntes Hilmar. Men man var jo altså blot "reserve", og dér i slutningen af 30'erne var arbejdssituationen meget usikker. Et mål for mange var derfor at blive fast ansat som tjenestemand, og da der i 1937 viste sig, at der på sigt kunne være en mulighed for at opnå en tjenstemandsansættelse ved Københavns Sporveje, så valgte Hilmar at tage afsked som "reserve" i Forsvaret til fordel for en tilværelse på skinner. Og den tilværelse varede under hele besættelsen. Men i 1945 kom der et brev fra de genetablerede Hærens Flyvertropper. Her stod man nu med en meget stor mangel på folk med en flyteknisk uddannelse, og der blev nu lokket med en tjenstemandsansættelse. Kort tid efter var Hilmar atter i uniform, og den første tid var tjenestestedet i øvrigt igen i Lundtofte, hvor hovedkvarteret for Hærens Flyvertropper var midlertidigt etableret,



Grønlandsgruppen fotograferet foran "Store Bjørn".

indtil man igen kunne rykke ind på Værløse. Her var opgaven den første tid at vedligeholde de fly, der i disse første år efter besættelsen blev indkøbt fra England af typer som Percival Proctor og Airspeed Oxford. Senere kom også Harvard til.

Men derefter fulgte en række år med andre store og spændende udfordringer. Blandt dem var en periode på Flyveskolen på Avnø, hvor man arbejdede på at få hær- og marineflyvere til at virke inden for de samme rammer om en fælles flyveskole. I første omgang var flytypen, der blev arbejdet med, KZ II, men senere blev der opgaver omkring indfasningen af en helt ny elementærtræner, nemlig Chipmunk.

Men for Hilmars vedkommende blev perioden på Avnø kun af kortere varighed. En anden og endnu mere spændende opgave ventede. Forsvaret havde i 1948 anskaffet en Boeing B-17. Det var et tidligere amerikanske bombefly (kendt som "Flyvende Fæstninger"), som – efter at være blevet beskadiget under et bombeangreb mod Tyskland – havde måttet nødlande i det neutrale Sverige. Efter krigen havde det så gennemgået en gennemgribende ombygning og havde fløjet som passagerfly i Det Danske Luftfartsselskab (DDL, forløberen for SAS). Der passede det ikke længere ind i flyveprogrammet, og det blev så købt af Forsvaret, som meget stærkt manglede et fly, der kunne egne sig først og fremmest til nogle presserende fotoopgaver i Grønland. Operationerne med dette fly, der blev kendt under navnet "Store Bjørn", var

organiseret i, hvad der blev betegnet som Grønlandsgruppen, og her stod man nu og manglede en ledende tekniker. Det var den opgave, Hilmar i 1949 fik tilbudt af chefen for Sjællandske Flyverafdeling, oberst Bjarkov, og hans svar var et klart "jatak".

Det var noget af en opgave pludselig at blive ledende tekniker på en flytype, som Hilmar aldrig tidligere havde beskæftiget sig med, så der var rigtig meget

at sætte sig ind i. Og hans første flyvning med "Store Bjørn" kunne også nemt være blevet hans sidste. Efter et eftersyn skulle de ud på en prøvetur fra Kastrup; men under starten skete der noget med den ene motor, så den begyndte at lægge olie og sætte ud. "Skipper", der var den kendte oberstløjtnant Michael Hansen, gav andenpilotten ordre til at stoppe den. Men han fik stoppet den gale motor – og oven i købet på samme side som den defekte motor, hvor propellen blev ved med at mølle rundt med en stor luftmodstand til følge. Nu kneb det rigtig meget for Michael Hansen at holde højde, og roret måtte holdes helt om til siden for at holde flyet nogenlunde på kurs. Så blev Hilmar tilkaldt, og ret hurtigt kunne han se, at det var den forkerte motor, der var blevet stoppet. Fejlen blev rettet, og motoren blev genstartet og den defekte motor stoppet, og derefter kunne de "halte" hjem til landing i Kastrup Lufthavn.

I de følgende år var der flere ture til Grønland i sommerperioderne. Almindeligvis fløj man op i juli måned og opererede fra pladserne i Narssarssuaq, Sdr. Strømfjord og Thule – altså på vestkysten. Marinens Flyvevæsen tog sig af opgaverne på østkysten, hvor der stort set ikke var landingsbaner, men søfolkene kunne jo lande med deres Catalinaer på vandet. Det var normalt nogle gode ture, og Hilmar husker kun en enkelt, hvor der virkelig var problemer: De skulle flyve fra Sdr. Strømfjord til Thule – en tur på ca. 6 timer – man da de nåede frem, var flyvepladsen lukket ned p.gr.a. dårligt vejr. De

måtte så gå tilbage til Sdr. Strømfjord, men da var vejret også dér blevet meget dårligt. De var dog så heldige, at der på et tidspunkt opstod et hul i skydækket, som tillod, at de kunne komme velbeholdne ned.

Opgaverne i Grønlandsgruppen stod på i nogle år indtil 1953, men Hilmar var igen med "Store Bjørn" på afleveringsflyvningen, efter at den i 1955 var blevet solgt til Frankrig.

Efter at have været på et statistik-kursus og efterfølgende on-the-job-træning i USA var Hilmar kontrolofficer på FSN Værløse, indtil han pludselig blev kommanderet til tjeneste Forsyningsafdelingens Anskaffelsessektion i Flyvematerielkommandoen, og efter nogle år blev han ledende tekniker i denne sektion. Det var på det tidspunkt, hvor man begyndte at anvende hulkort, og det gav anledning til en række rationaliseringer. I den forbindelse blev Hilmar så flyttet til Flyveteknisk Afdeling i FMK, hvor han var med rang af major, indtil han blev pensioneret i 1974.



En hilsen og en lykønskning fra Flyvertaktisk Kommando i anledning af 100-årsdagen blev overbragt af lederen af Flyvevåbnets Historiske Samling Lars Søe-Jensen



Værløse-pensionistgruppens formand, Leif Richardsen, ønsker til lykke.



Der var som altid på pensionistgruppens faste mødedage om tirsdagen i Jonstruplejren fyldt godt op på den festlige dag den 24. januar - dagen før den egentlige fødselsdag.