
GLEMMER DU

TÅRNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE TIDSSKRIFT

NUMMER 4 | JULI/AUGUST 2011



**MED ANDRES LIV I
HÆNDERNE**
Erindringer ved Ove Hermansen





FORSIDEILLUSTRATION:

Flyveleder Ove Hermansen ved radaren (orange) og Marconi pejleren (hvid). Flyveleder Erik Ulrichsen sidder ved stripbordet. De røde felter på Danmarkskortet viser de aktuelle skydeområder.

Kontrolcentralen i Københavns Lufthavn på 1. salen i Vilh. Lauritzens gamle lufthavnsbygning fra 1939.

Foto fra december 1965.

LITTERATUR:

Tidligere flyveleder Ove Hermansens jubilæumsbog "Flyveledertjenesten 50 år - 1936-1986", hvori han bl.a. beretter om sine 30 år som flyveleder.

Stads- og lokalarkivet.

ISSN 1397-5412

Tidsskriftet "Glemmer du" er udgivet af:

©Tårnby Kommunebiblioteker, Stads- og lokalarkivet.

Redigeret af: Lise Lotte Larsen

Layout: Anne Petersen

MED ANDRES LIV I HÆNDERNE

Tidligere flyveleder Ove Hermansen fortæller om sine tredive spændende arbejdsår med andres liv i hænderne.



Ove Hermansen, 1958.



Ove Hermansen, 1991.

OVE HERMANSEN

Som et led i serien af erindringer i tidsskriftet "Glemmer du" om livet i Københavns Lufthavn har man bedt mig fortælle om mine 30 år som flyveleder.

Jeg hedder Ove Hermansen og er årgang 1933. Efter et par spændende ungdomsår på en øde vejrstation i det yderste Nordøstgrønland måtte jeg se mig om efter et job i Danmark. Jeg var da 20 år og valgte som så mange i den alder at benytte aftjening af værnepligten til at finde ud, hvad jeg ville være. Det viste sig heldigvis, at

Flyvevåbnet søgte efter egnede folk til at være flyveleder. Det var ikke uden en vis stolthed, at jeg ved mit fremmøde på reserveofficersskolen på Flyvestation Værløse sammen med fem andre egnede elever i oberstens velkomsttale fik at vide, at han ventede sig ekstraordinært meget af netop dette hold, idet der havde været tale om et usædvanligt stort antal ansøgere. Vi fandt senere ud af, at der i virkeligheden kun havde været syv ansøgere, hvoraf en var blevet kasseret, da han viste sig at være farveblind.

CRASH-HERMAN

I 1956 startede jeg som godkendt flyveleder i den militære områdekontrolcentral i Karup, men havde forinden måttet gennemgå den civile flyvelederskole i Kastrup, idet Flyvevåbnet ikke selv havde de fornødne faciliteter hertil.

Allerede i Karup fik jeg øgenavnet ”Crash-Herman”, takket være to C-47 (DC-3), der skulle starte fra Aalborg på en tur til en base i Vesttyskland. De blev sendt af sted i klart solskin med de påbudte fem minutters adskillelse, men den sidst startende blev så sur over den lille forsinkelse, at han ved ulovligt at øge sin marchfart allerede var i stand til at indhente sin foranflyvende kollega et sted over Midtjylland. Her skældte han ”chokeret” ud på den fælles radiokanal over den helt uforsvarlige form for længdeadskillelse. Han valgte dog senere at trække klagen tilbage, men øgenavnet blev hængende.

FRA MILITÆR TIL CIVIL FLYVELEDER

Tilstedeværelsen af både en militær og en civil kontrolcentral skabte store samarbejdsproblemer, som først blev løst i 1973, da de to enheder kom under samme tag i Kastrup. Da man i Statens Luftfartsvæsen helt undlod at tage højde for den voldsomme udvikling, som lufttrafikken var inde i, varede det ikke længe, før der opstod en akut mangel på flyveledere. Dette muliggjorde, at militære flyveledere nu kunne søge til Kastrup frem for at siddeovre på den jyske hede.

Undertegnede var en af de første militære flyveledere, som kom til storbyen på den måde. Udcheckningen tog kun kort tid, og i 1958 kunne jeg rose mig af at være civil flyveleder. Man har altid opdelt flyveledelsen i tre former: Kontroltårn (Tower), Indflyvningskontrol (Approach) og Områdekontroltjeneste (ACC = Area Control Centre). Jeg havnede det sidstnævnte sted. Her varetog man kontrollen med fly på vej fra en udenlandsk lufthavn til en anden gennem dansk luftrum samt startende og landende fly fra og til danske flyvepladser.



Den ny tårnbygning med roterende radarantenne pynter bestemt ikke på administrationsbygningen. Under bygningens ur ses det gamle flyveledertårn fra 1939. Citroën 2CV "Follow Me" bilen forrest i billedet blev anvendt af flyvelederbetjenten til afhentning og parkering af ankommande fly. Flyet er en CV-440 Metropolitan. Foto ca. 1958.

Vort geografiske arbejdsområde gik fra midt ude i Nordsøen og østpå til Øresund samt fra midt i Skagerrak og ned til den tyske grænse.

Jeg var nygift og lykkelig over min nye arbejdsplads, der var dog et aber dabej. Der var ikke nok af stillinger som flyveleder, hvorfor vi tilrejsende måtte arbejde til assistentløn med fuldt flyvelederansvar for blot 943 kr. om måneden, selv

dengang i 1958 var det en sulteløn! Morgenvagterne var ofte så stressende, at jeg på vej hjem fra en alt for travl vagt valgte at cykle en forsinkende omvej langs stranden, inden jeg var parat til at deltage i de huslige pligter i den børnerige, lille lejlighed i Elbagade. Efter nogle slow down aktioner i løbet af det næste årti kom omsider de lovede stillinger med den rigtige løn.

Nogle år senere opstod der atter mangel på flyveledere, hvilket undrede ledelsen i Statens Luftfartsvæsen fjernt fra verdens vrimmel inde i byens centrum, hvor man da syntes, at der måtte være folk nok. Problemet viste sig at bestå i, at en række ældre flyveledere ikke længere var i stand til at bestride deres stillinger og derfor blev gemt bort på diverse kontorer med mere eller mindre unødvendigt administrativt arbejde. I statistikken talte de dog fortsat med, som om de var aktive. Der måtte nye slow down aktioner til, før løsningen viste sig at ligge i en påtvungen pensionering

med fuld løn som 55-årig. Det hjælp! Denne ordning kom jeg selv til at nyde godt af, da jeg i 1988 blev 55 år.

FLYVELEDER ANNO 1958

Flyveledelsen i Kastrup blev etableret for 75 år siden, da en pilot i Marinen, Svend Aage Dalbro, i 1936 blev udnævnt som chef. Han klarede sig med et par mand under sig, indtil Besættelsen var overstået i 1945, og lufttrafikken gradvist atter kom i gang. Hvordan var det så at være flyveleder for mere end 50 år siden?



Tårnbygningens nederste etage er den gamle kontrolcentral. Etagen ovenover rummer Indflyvningskontrollen. Øverst Tårnet (glasburet). Faktisk består bygningen af tre etager, hvoraf den allernederste (ikke synlig) var til teknikerne. Foto ca. 1960.



Kontrolcentralen 1961. Fra venstre flyveledermedhjælper Karl-Ejnar Andersen, flyvelederassistent Erik Christiansen, flyvelederne Jørgen Chr. Blichmann Egerod og Erik Ulrichsen.

Da jeg tiltrådte i 1958, var det endnu kun indflyvningskontrollen, som havde radar. Denne dækkede kun området i Kastrups nærhed. Oppe i Kontrolcentralen måtte man derfor basere flyenes adskillelse ved hjælp af teoretiske udregninger eller ved, at begge fly rapporterede at have passeret det samme radiofyrt i hver sin retning. På strækninger uden radiofyrt udregnede man, hvornår to modgående fly i hver sin højde ant. havde passeret hinanden, lagde nogle minutter til, afhængig af evt. forskelle i flyenes hastigheder, vindforhold, antal minutter siden sidste nøj-

agtige passage af et radiofyrt, hvorefter man betragtede flyene som adskilt. Vi havde dog et enkelt teknisk hjælpemiddel i form af en Marconi-radiopejler, som jeg dog ikke selv fandt synderlig nyttig.

Til at styre trafikken havde vi i 1958 to store skrå borde med en geografisk opdeling – et for Jylland/Nordsøen og et for det langt mere travle Sjælland. Hvert radiofyrt havde en designator, hvorunder hver af disse vi anbragte en såkaldt strip (smal papirlap) med forventet passagetidspunkt på flyets vej gennem Danmark. Telefonisk modtog vi fra de tilstødende

1415	DAN	330	BA662	0421	GAB	
			T	737 ₄₂₀	EGLL ₆₁₁	ENZU
1419 17	MIC	370	LH013	2014	EKCH	1345 370
	202		737 ₄₁₀	EKCH _{UR9}	EDDL	(370) ↑

Øverste strip viser fra venstre: Forventet tidspunkt over skotsk/danske grænse i Nordsøen, flyvehøjden 33.000 fod, transitfly, British Airways rute 662, Boeing 737, 420 knob, radartal 0421, en route fra London Heathrow til Stavanger ad luftvej Grøn 11.

Nederste strip viser: Forventet tidspunkt over dansk/tyske grænse, checkmærket angiver, at tilstødende kontrolcentral er informeret, flyet er på Radar set passere kl. 1420, tildelt højde 37.000 fod, Lufthansa rute 013, Boeing 737, 410 knob, radartal 2014, startet fra Kastrup 1402, på vej til Düsseldorf ad rute Amber 9, forventet starttidspunkt 1345, ønsket højde 37.000 fod, cirklen oplyser, at tilstødende kontrolcentral er informeret om, at flyet endnu er under stigning til den ønskede højde.

kontrolcentraler i hhv. London, Amsterdam, Vesttyskland, Østtyskland, Malmö, Göteborg, Fornebu, Stavanger og Skotland melding om ankommende flys forventede passagetidspunkt over grænsen til vort luftrum samt detaljer som højde og fart. Forbindelsen med kontrolcentralen i Prestwick (Skotland) foregik dog de første år med bistand fra Flyveradioen, senere blev det pr. fjernskriver. Vi skulle helt op i 1970'erne, før der blev råd til en direkte telefonlinje til skotterne. Skulle flyet lande i dansk område, var det vores opgave at bringe det

sikkert ned gennem transiterende fly og overdrage det til den pågældende indflyvningskontrol. Ligeledes skulle startende fly bringes sikkert op til deres marchhøjde, som meddelt til den relevante tilstødende kontrolcentral.

Da lufthavnene i Kristiansand, Fornebu (Oslo), og Hamburg alle lå tæt ved vor grænse, så kom meldingerne om fly herfra i sidste øjeblik. Det var endnu værre med de to daværende lufthavne Thorslanda (Göteborg) og Bulltofta (Malmö), der lå så at sige på selve grænsen, hvorfor de måtte indhente



Radiomeldinger påføres strips.

Erik Ulrichsen til højre, til venstre Erik Christiansen.

starttilladelse i forvejen. I dag er de to sidstnævnte lufthavne nedlagt og erstattet af nye på hhv. Landvetter og Sturup. Den fælles dansk/svenske flyvelederskole er nu om dage placeret på Sturup lufthavn.

Uden radar var dette næsten for problematisk. Kontrolcentralen fik radar i begyndelsen af 1960'erne, men det evige problem var, at lufttrafikken steg i størrelse hurtigere end radaren kunne afhjælpe presset. Udviklingsmæssigt haltedede flyvekontrollen altid bagefter. Til at begynde med kunne vi kun identificere flyene på rada-

ren ved at tildele dem kraftige identifikationsdrej, senere blev det muligt for disse at sende et radarsvar tilbage, hvorved de kunne identificeres. Bedre endnu blev det, da vi også senere fik indført, at man kunne aflæse flyenes højder elektronisk på radaren.



Flyveleder Trygve Gregersen foran radaren i Indflyvningskontrollen,

KONTROLCENTRALEN

Den første kontrolcentral var kun på 30 m² og lå i en tårnbygning oven på Vilh. Lauritzens lufthavnsbygning fra 1939. I 1963 flyttede man ned på 1. salen i samme bygning til bedre og større forhold. På trods af, at indflyvningskontrollen lå på samme etage var samarbejdet alt andet end godt. Dette skyldtes manglende indbyrdes

forståelse og hensyntagen. Når kontrolcentralen havde travlt, så havde indflyvningskontrollen ofte endnu mere travlt og tilmed med et langt mindre luftrum til de mange ankomende fly.

I 1973 kom den første tidssvarende kontrolcentral, som var bygget sammen med det nye tårn i Maglebylille. Størrelsen af rummet, som vi delte med

indflyvningskontrollen, var nu oppe på over 100m x 50m med et utal af radarskærme og sektorer. Samtidig opnåedes radardækning overalt i dansk luftrum. Samarbejdsproblemerne mellem kontrolcentral og indflyvningskontrol var nu forbi, idet man nu sad side om side i det samme rum, så man kunne se, hvor travlt hinanden havde. Da de to enheders folk tilmed nu anvendte samme opholdsstue, var der langt mere forståelse for en kollega, som man kort forinden havde siddet og spillet kort med.

FLYVELEDER I SYDVESTGRØNLAND

I 1967 var jeg i en periode flyveleder på Narsarsuaq Flyveplads i Sydvestgrønland. Her mødte man mange spændende personer såsom personel fra Flyvevåbnets Catalina-amfibie fly og islandske piloter, der varetog indenrigstrafikken. En af Flyvevåbnets udstationerede jord-mekanikere var så doven, at han måtte opgive at have armbåndsurs med selvoptræk. Stedet var også mellem-landingsplads for mange mindre fly på vej mellem USA og

Europa. En midnat kom jeg i en katterpine, da radiostationen på Grønlands sydspids nedbrændte og fik behov for øjeblikkelig lægeassistance af vor udstationerede helikopter og læge. Piloten havde drukket tæt hele aftenen, men mente sig alligevel i stand til at flyve. Lægen og jeg hældte noget kaffe i ham og lod ham følge en tegnet streg på gulvet. Af sted kom de, men det var med nogen lettelse, at jeg modtog en hilsen fra en dumdristig læge efter landingen.

INSTRUKTØR PÅ FLYVELEDETSKOLEN

Da jeg kom tilbage, søgte jeg nye udfordringer og valgte i de næste 10 år at blive instruktør på Flyvelederskolen. Det var en stor oplevelse at møde en række unge kandidater gennem årene og til sidst se dem blive til kolleger. Uddannelsen blev desværre hastet igennem med det triste resultat, at over halvdelen ikke bestod. Mange af disse ”tabere” ville uden tvivl også være blevet gode flyveledere, såfremt man havde forlænget uddannelsesperioden. Til gengæld kunne den høje

dumpeprocent misbruges til at overbevise de bevilgende myndigheder om, hvor svært jobbet var. Efter en række dejlige år på skolen vendte jeg atter tilbage til kontrolcentralens radarskærme.

LIGE VED OG NÆSTEN...!

Nogle kolleger hævdede i fuldt alvor, at de aldrig havde haft episoder, hvor flyvesikkerheden var blevet krænket. Dette troede jeg nu ikke på – ikke mindst belært af mine egne uheld i lufttrafikken. Jeg kæmpede forgæves i mange år med mit forslag om en anonym indrapportering af begåede fejl og kedelige hændelser, som piloter enten ikke selv havde været klar over, eller som de hensynsfuldt undlod at indgive klage om til myndighederne – muligvis af dovenskab, men som oftest fordi de klart kunne mærke, hvor travl og indviklet trafiksituationen havde været på det pågældende tidspunkt. Jeg vedgår gerne, at jeg flere gange (i løbet af de 30 år) havde situationer, hvor kun heldet var årsag til, at to fly ikke stødte sammen.

Ved bevidst at undlade at indsamle rapporter om hændelser var Statens Luftfartsvæsen i stand til over for offentligheden at kunne ”dokumentere” en langt højere sikkerhedsprocent end den virkelige. Når en hændelse skulle afklares i Københavns Byret, skete det ofte, at dommeren henlagde sagen, idet han fandt hændelsesforløbet så indviklet, at han nægtede at tage stilling til skyldspørgsmålet. Det manglede ellers aldrig på vilje og lyst hos Statens Luftfartsvæsen til at bistå anklageren med råd og vejledning. Anonym rapportering blev først indført flere år efter, at jeg i 1988 havde forladt tjenesten. I dag er Statens Luftfartsvæsen en del af Trafikstyrelsen, men holdningen til indrapportering er fortsat den samme. Jo mindre man ved, jo bedre går det! Den aktuelle debat denne sommer i Politiken om piloternes træthedsfejl på grund af for mange timer i luften understreger desværre fuldt ud dette. Man tænker på figuren med de tre små aber, der ikke vil høre, se eller tale, som denne myndighed for længst burde have valgt som logo.



Flyveledertjenesten efter overflytningen til Maglebylille. Forreste blok er Flyvelederskolen, midterblokken er Flyveradiotjenesten, bagerste blok er den kombinerede civil/militære Kontrolcentral med tilhørende Indflyvningskontrol. Tårnflyvelederne arbejder øverst i tårnbygningen. I baggrunden ses til venstre en parfumefabriks vandtårn og til højre Villadsens tagpapfabrik. Foto fra 1974.

Hvor galt det kunne gå, oplevede et dansk flyvelederægtepar, som var udstationeret ved en svejtsisk kontrolcentral, hvor manden på en nattevagt i nogle minutter sad alene med trafikken og med det tekniske udstyr i uorden. Han måtte overvære, at to fly, som han var ansvarlig for, trods hans indgriben stødte sammen i luften, hvorved langt over 100 ombordværende omkom – deriblandt mange russiske skolebørn. En af disse børns fædre opsøgte kort efter flyvelederen på dennes bopæl

og dræbte ham med knivstik i overværelse af dennes kone og børn. Morderen blev stillet for retten, men var allerede på fri fod et par år senere.

VAGTCHEFEN

Den daglige ledelse i kontrolcentralen blev varetaget af en såkaldt vagtchef, der på skift blev hentet blandt de flyveledere, som havde ca. ti års erfaring. Denne ordning var enestående i hele verden og vakte stor overraskelse hos besøgende uden-

landske kolleger. Ordningen betød, at en erfaren flyveleder den ene dag var vagtchef for hele kontrolcentralen og derpå de næste dage atter almindelig flyveleder. Dette udviklede en høj grad af selvdisciplin, idet vagtchefernes adfærd netop var baseret på, at deres kolleger nede ved arbejdspositionerne vidste, at han på næste vagt atter var menigt medlem.

Ordningen bestod i mere end ti år og voldte aldrig samarbejdsproblemer. Den blev erstattet, da man i 1990 valgte at lade håndplukkede afdankede flyveledere over 55 år varetage opgaven som vagtchef i stedet for at lade dem pensionere. På den måde lykkedes det ledelsen at indføre en gruppe af ”vagt Hunde”.

PENSIONIST SOM 55-ÅRIG

Ideen med pensionering allerede som 55-årig viste sig at være helt rigtig. I årene fra man var 25 og frem til 40 år følte man med rette, at man blev bedre og bedre til jobbet, men i de efterfølgende 15 år var det derimod lige omvendt. Her mærkede man tydeligt, at det gik ned ad

bakke med ens hurtighed i udvikling af trafikken. Hvor man tidligere både kunne tale i mikrofon og telefon på en gang, så måtte man nu oftere og oftere sige stand by til den ene af parterne. Det blev drøjt for de af mine kolleger, som ikke i tide havde fundet sig en form for tidsfordriv, når de nu i relativ ung alder, mere eller mindre frivilligt blev sendt på tvungen pension. Den alt om sig gripende golf-sport i 1980'erne skulle vise sig at blive manges redning. I 1988 var min løn med diverse tillæg efterhånden kommet op på knap 35.000 kr. om måneden. Desværre var de rare tillæg ikke med i pensionsberegningen, så i praksis udgjorde pensionen kun ca. halvdelen af lønnen fra måneden før.

Da flyveledelsen fyldte 50 år i 1986, bad min chef mig om at skrive en jubilæumsbog om denne periode. For læsere, som måtte ønske at fordybe sig i emnet, kan jeg anbefale min bog, der fik titlen ”Flyveledertjenesten 50 år”. Den er på ingen måde så tør, som titlen måske kan lyde, men er fyldt med mange muntre indslag om mine tre årtiers spændende



Ove Hermansen 55-årig pensionist, 1988.

arbejdsår. Den kan rekvireres hos nærmeste bibliotek.

Jeg overvejede i sin tid at udgive mine erindringer om mit

liv som flyveleder, men da forlæggerne hørte titlen, havde den ingen interesse. Den lød nemlig ”30 år på skideren!”.

Ove Hermansen har foruden ”Flyveledertjenesten 50 år” skrevet bøgerne: ”Gruppen der bombede Shellhuset” (1979), ”Danmarks Fyrtårne og Fyrskibe siden 1560” (2001 og 2011) og ”Da Hansen fløj til Melbourne i 34” (2010). Sidstnævnte omhandler en dansk militærflyvers vellykkede deltagelse i et berømt flyvæddeløb fra England til Australien i 1934.

HENVENDELSE & ÅBNINGSTIDER

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til Stads- og lokalarkivet.

VI HAR ÅBENT

Mandag til torsdag: Kl. 10 - 19
Fredag: Kl. 10 - 17
Lørdag: Kl. 10 - 15
Søndage 1. oktober - 31. marts:
Kl. 10 - 15

STADS- OG LOKALARKIVET HAR DESUDEN UDSTILLINGER PÅ:

Kastrupgårdssamlingen
"MIDT PÅ AMAGER" & "KASTRUPGLAS"
Tirsdag til søndag 14.00-17.00
Onsdag tillige 14.00-20.00

Plyssen Amager Strandvej 350:
PERMANENTE OG
SKIFTENDE UDSTILLINGER
Lørdag og søndag 13.00-16.00