

I 1956 styrtede der en jetjager ned i Hindsig

Lige over middag og efter endt gymnastiktime med lærer Vesterbye kom skolens pedel Søren Olling med meddelelsen om, at et flystyrt var sket, efter hans mening et sted syd for byen.



F-84 G Thunder jetfly

Af Leif Sønderskov

Vigtige tilføjelser til flystyrtet i Hindsig

Jeg har fået avisudklip af Børge Møller. I dag bosiddende på Fanø

Børge Møller boede i 1956 i Stundsigt, Ølgodvej 11 og er søn af Anna og Holger Møller. Børge var 15 år dengang og oplevede flystyrtet idet Katapultsædet landede lige ved hans barndomshjem.

Disse avisudklip fortæller historien helt præcis, og det er nu det, historien starter med.

Endvidere skal der også rettes i den oprindelige tekst, da nogle af oplysningerne fra avisudklippet gør overleveringen mere retvisende og korrekte.

Avisudklippene er fra onsdag den 15. februar, hvor man i dagbladet Vestkysten kunne læse følgende.

Jetflyver reddet i faldskærm – Maskinen eksploderet i Hindsig

Efter at være kommet ned i nærheden af Sækbæk Kro kørte flyveren selv med en af katastrofeudryknings vogne til nedstyrtningsstedet.

Varde, onsdag den 15. januar 1956

Takket være katapultsædet, der hermed for fjerde gang i løbet af kort tid har stået sin prøve, reddede den 23-årige flyverløjtnant O. Holm Jensen fra Skrydstrup i går livet, da den Thunderjetmaskine, han førte, styrtede ned i Hindsig ved Horne. Ved katapultens hjælp frigjorde han sig fra maskinen i nedstyrtningsøjeblikket og landede med faldskærm ved Sækbæk Kro. Undervejs ned i faldskærmen kunne han følge sin maskine, der eksploderede idet den ramte jorden, og han var blandt de første, der nåede frem til nedstyrtningsstedet, idet han blev taget op af én af katastrofeudryknings vogne fra Varde.

Styregrejerne svigtede i 22.000fods højde

Flyverløjtnant Holm Jensen deltog i en øvelsesflyvning sammen med andre piloter fra Flyvestation Skrydstrup, lidt før kl. 16 (Sådan står der i referatet, men det må nærmere have været kl. 10, eller sidst på formiddagen.) fløj maskinen formationsflyvning og kom fra sydvest mod nordøst ind over Horne. Maskinen befandt sig i 22.000 fod højde, da styregrejerne i Holm Jensens maskine pludselig svigtede, og maskinen satte lodret kurs. Hans forsøg på at rette maskinen op gav intet resultat, og hans meddelelse herom til førermaskinen, den såkaldte 1-er resulterede i, at han fik ordre om at forlade maskinen.

I det samme funkgerede styregrejerne tilsyneladende igen – maskinen rettedes op og fløj på ny vandret. Holm Jensen søgte da nedad i håb om at kunne foretage en nødlanding – han var nede i 5 – 600 fods højde og kunne på trods af det meget usigtbare vejr tydelig se landskabet, da styregrejerne på ny svigtede. Maskinen gik på ny op og befandt sig i ca. 2000 fods højde da den gik i spind. Holm Jensen frigjorde sig da ved hjælp af katapultsædet, og efter nogle sekunder, der i den stærke kulde forekom som adskillige timer, foldede hans faldskærm sig ud.

Formenelig må udspringet være sket i luften omtrent over Købmandsforretningen i Stundsig, idet katapultsædet og flyverens hjelm blev fundet i nærheden.

Flyveren rapporterede selv ulykken til Skrydstrup

Flyverløjtnant Holm Jensen dalede ned med faldskærm på en mark tilhørende gdr. Hans Rasmussen Mejls, i umiddelbar nærhed af hovedvej 11. Efter at have frigjort sig for faldskærmen, gik han hen til den nærmeste ejendom – det var hos gdr. Arne Julsgård, Mejls.

Rolig og fattet om end meget bleg og kortåndet, trådte han ind i stuen her, og én af hans første bemærkning til fru Julsgård var en undskyldning for, at han slæbte sne med ind på hans støvler. Han bad om at måtte låne telefonen og gennem den underrettede han Flyvestation Skrydstrup om uheldet og fik ordre til at vente ved resterne af den nedstyrkede maskine indtil hans chef, kaptajn Lund, Skrydstrup var ankommet.

Mens flyveren ventede på samtalen, bad han fru Julsgård se efter, om han var alvorlig såre i hovedet, hvor han havde nogle smerter, men hun kunne se, at der kun var et mindre sår. Han bad om en cigaret til at stramme sig op med og anmodede fru Julsgård om at bede sin mand hente faldskærmen, som han havde efterladt der hvor han var landet.

Mens flyverløjtnanten sad i stuen kom den første vogn i Falcks katastrofeudrykning forbi hovedvejen. – Straks efter nedstyrtningen var der blevet slået alarm af gdr. Alfred Pallesen, Hindsig – og den næste vogn i udrykningen, en ambulance, blev standset af gdr. Julsgård, der fortalte at flyveren var i god behold i hans stue.

Flyverløjtnanten Holm Jensen anmodede om at komme med ambulancen til nedstyrtningsstedet og fik sin faldskærm med i ambulancen. Han var selv i stand til at angive retningen af hvor maskinen var styrtet ned, og fortalte, at han undervejs ned i faldskærmen havde kunnet følge maskinens styrt, og også set, at den eksploderede idet den ramte jorden.

Maskinen ramte en højspændingsledning

Umiddelbart før nedstyrtningen havde maskinen ramt én af SAEFs højspændingsledninger, der var blevet revet ned, og den havde ramt jorden ved en vej der fører ned til gdr. Peder Siig Pedersens ejendom.

Ved sammenstødet med jorden eksploderede maskinen, vejen blev revet op på en større strækning, og sprængstykker fra maskinen spredtes i titusindvis ud over flere tønder land mark.

I ca. 400 meters afstand lå motoren nogenlunde velbevaret.

Aksel Bennesen, Hindsig der var øjenvidne til nedstyrtningen fortæller, at han synes at kunne høre en mærkelig lyd – hel forskellig fra almindelige jetmotorer. Han løb ud for at se efter, og i det samme skete eksplosionen. Han var ikke i stand til at afgøre, om eksplosionen skete umiddelbart før eller ved sammenstødet med jorden, men umiddelbart efter begyndte det at brænde, dels på vejen ned til gdr. Peder Siig Pedersen og dels på marken i ret vid omkreds. Branden på vejen hvor nedstyrtningen skete, var så kraftig, at en telefonpæl brændte.

Telefonforbindelsen fra Peder Siig Pedersen var afbrudt, idet maskinen ved nedstyrtningen havde sprængt telefonledningerne, og efter at flyveren havde taget ruinerne af sin maskine i øjesyn og konstateret, at der ikke var sket særlig skade på ejendom, afgav han en mere udførlig rapport til flyvestation Skrydstrup gennem telefonen hos gdr. Hans Futtrup Petersen, Hindsig. Skaden på ejendom indskrænkedes til, at ruderne i Peder Siig Pedersens ejendom sprængtes ved maskinens eksplosion.

Til alt held holdt SAEFs radiovogn i Horne by da uheldet skete, og elektricitetsselskabets teknikere med vognen, blev straks dirigeret til Hindsig for at udbedre skaderne på højspændingsnettet.

En havarikommission med kaptajn Bendtsen fra flyverkommandoen som formand, kom i aftes til Hindsig og gik straks i gang med at anstille undersøgelsen og afhøre piloten. O. Holm Jensen der er flyverløjtnant af 2. grad af reserven, er gift og har 2 børn. Han er søn af repræsentant Jensen, Uffesvej16, Århus.

Jetjageren der styrtede ned i Hindsig i 1956

Jeg så ikke selve styrtet, men var på stedet ganske kort tid efter.

Jetjageren faldt ned i Fruerlund, hvor jetpilot Orla Holm Jensen fra ESK. 728 Skrydstrup reddede livet ved at springe ud med katapult og faldskærm.

Det var tirsdag den 14. februar 1956. Vi drenge var til gymnastik med lærer Vesterbye. Vi var lige færdige med timen, da vores pedel Søren Olling kom og sagde, at der lige var styrtet en jetjager ned lige uden for byen ned mod bækken. Han mente, det var lige syd for Svane Sørensens gård. Jeg husker, at vi alle bare skulle ned og se det så hurtigt som muligt, men Vesterbye kom med et forslag og tilbud. Han sagde, at han skulle bruge 3 af os til at rydde op efter gymnastiktimen, men de måtte så til gengæld køre med ham i hans Folkevogn ned til stedet. Det kneb nu lidt med at få tre til at melde sig, men til sidst var de der. Jeg var ikke én af dem, da jeg hurtigt var i tøjet og ude af døren, og så løb vi ned til Svanes gård, og videre ud over marken og kikkede efter et nedstyrtet jetfly. Jeg så i forbifarten, at der ikke var noget mistænksomt hjemme i Kirkevad. Vi løb videre ned mod Svanes Frugthave, men så stadig ikke noget. Det vil sige, der lå da nogle mærkelige små sammenvredne aluminiumsstykker i sneen. Først da vi næsten var kommet ned til bækken, kunne vi se stedet. Det var små 100 meter fra Peder Siigs gård. Et stort hul i jorden ved siden af vejen var det eneste, som var det synlige bevis på nedstyrtningen. Nu kunne vi se noget mere. Der lå vragsstykker overalt, men der var næsten ingen regulære stykker. Jeg havde godt nok troet, at der var noget, der mindede om en flyvemaskine, men det var der ikke. Jeg husker ikke, om der var nogen, der vidste, hvad det var for et fly, der var tale om, men det var en F 84 G, som faldt ned i Hindsig. Se billedet herunder. Jeg skal også lige indskyde, at Vesterbye og de 3 hjælpere var fremme ved nedstyrtningsstedet lige før vi andre, der var løbet i forvejen.



Det var en sådan F-84 G Thunder jetfly, der styrtede ned i Hindsig.

Flystyrtet med flere oplysninger

F-84 G Thunder jetjager var tilknyttet en eskadrille 728 i Skrydstrup. Jagerpiloten kom flyvende fra syd, men over Sækbæk kom der problemer med motoren, som satte ud. Piloten handlede hurtigt og sprang ud med katapult og landede i god behold syd for Sækbæk Kro. Nu skete der ikke noget ud over selve flystyrtet, men det var da også noget i sig selv, og piloten havde overlevet, men hvis nu uheldet havde været ude, så var der jo ikke langt hen til Peder Siigs gård. Hvad var der ikke sket, hvis flyet havde ramt stuehuset og eksploderet, for både Peder, Johanne og Iver lå og sov til middag. Den herreløse jetjager kunne jo også have fløjet videre, inden den ramte jorden, og så lå Horne By jo lige i retningen. Nu skete der heldigvis ikke mere, men sporene var der i mange år efter, for både hullet, hvor flyveren ramte jorden, blev ved med at være at se, og mange små vragestykker blev bare liggende. Så i lang tid efter, var det et yndet udflugtssted, når vi havde besøg af fætre og kusiner og andre venner og bekendte. Vi skulle selvfølgelig vise dem stedet, hvor en jetjager var styrtet ned. Jeg husker også, at vi i mange år efter havde nogle af flyets vragele liggende, men som tiden gik, forsvandt de, og ved forskellige ombygninger og oprydninger var der pludselige ikke flere. Det kunne nu ellers have været sjov bare at have et enkelt stykke. Jeg tror heller ikke, at Horne Sognearkiv har noget, der minder om denne usædvanlige hændelse, som et sogn heldigvis sjældent oplever.

1956 er 11 år efter, 2. Verdenskrig var afsluttet, og man var begyndt at blive mere bevidst om at opbygge et moderne forsvar, og flyvevåbenet havde fået moderne fly, og disse her var nogle af de første jetjagere. Det var så spændende, når de kom flyvende langt nede ved jorden, og de larmede meget, og fløj med høj hastighed, så vi skulle være hurtige, hvis vi skulle have et glimt af dem, men vi forsøgte, for det var altid spændende.

Da jeg 6 år senere 1962 blev indkaldt som soldat, var det da interessant, at jeg efter rekruttiden i Frøslev kom til flyvestation Skrydstrup i 1963.

I Skrydstrup var der 3 flyvende Eskadriller. F 100 Super Saber i Eskadrille 730. F 86 Super Saber i Eskadrille 728 og Hawker Hunter i Eskadrille 724. Jeg var i korte perioder tilknyttet Eskadrille 724 og 728, men i langt det meste af min tid i Skrydstrup var jeg tilknyttet Eskadrille 730. Jeg gjorde tjeneste som CAT – menig, CAT står for Centraliseret Ammunitions Tjeneste.

F 84 G Thunder jetflyveren, den som styrtede ned i Hindsig, var i 1961 blevet udfaset og erstattet af Hawker Hunter jetjageren, som jeg personlig synes var det smukkeste jetfly i Skrydstrup.

En jagerpilots dag/logbog – Erik Hansen. Esbjerg

Han fortæller om alle flystyrt i 50-erne, både hvor piloterne reddede livet, og hvor de blev dræbt.

Om flystyrtet i Horne skriver han:

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 flyverholdet der redder livet i faldskærm.

Flyvestation Skrydstrup

(Vertigo (sygdom) – en sygdom der skaber svimmelhed.)

Lige et par skematiske tilføjelser, som fortæller om F 84 – G's tid i det danske Flyvevåben gennem ca. 10 år

Piloter reddet i katapultsæde:

1	FL J.M.Jensen	090255					
2	FL E.Skorstønsgaard	290855					
3	FL H.C.W.Jensen	110156					
4	FL O.Holm-Jensen	140256					
5	FL A.B.Jensen	090356					
6	FL C.B.Davidsen	040456					
7	FL O.L.Petersen	110456					
8	FL P.K.Hansen	180257					
9	FL S.T.W.Eriksen	250457					
10	FL H.B.Nielsen	080757					
11	FL K.A.Jørgensen	220957					
12	FL Victor Høj	250158					
13	Major W.J.Fletcher	250158					
14	FL I.K.Nielsen	200259					
			År	Antal mistede fly	Antal piloter omkommet ved havari	Antal piloter reddet i katapultsæde	Antal nødlandinger/ andre uheld
			1952	2	1	0	1
			1953	12	5	0	7
			1954	10	7	0	3
			1955	14	8	2	4
			1956	14	5	5	4
			1957	10	3	4	3
			1958	9	4	2	3
			1959	5	3	1	1
			1960	1	1	0	0
			1961	3	3	0	0
			Total	80	40	14	26

Der var mange flystyrt, som kostede mange piloter livet i denne periode, og én af overstående var nr. 4-FL O. Holm Jensen, som i tide fik udløst sin faldskærm, og derfor reddede livet.

Mange havarier

Mange husker alene halvtresserne for de talrige havarier, af hvilke så mange i begyndelsen kostede piloterne livet, og »Tordenjetten« fik en til tider særdeles ilde medfart i den danske presse. Det er da også rigtigt, at F-84G var det fly, der havde flest havarier, men man må her betænke, at af de førnævnte 350 fly var alene 244 - altså mere end to trediedele -

THUNDERJETs. I tiårsperioden 1951 - 1961 måtte ialt 80 F-84G afskrives på grund af totalhavarier eller større uheld. Når kun få piloter i de første år reddede sig ved hjælp af katapultsæderne, hang det til dels sammen med, at sæderne i de første år var rent manuelle, hvilket indbar, at piloterne selv skulle udføre alle funktioner, fra det øjeblik beslutning om udskydning var taget, til de hang i faldskærmene. Ved flere af havarierne med dødelig udgang skød piloterne sig fri af flyene men nåede på grund af manglende højde ikke at frigøre sig fra sædet. F-84-sæderne blev i 1955 - 1956 underkastet en modifikation, der gjorde sæderne halvautomatiske. Det gav piloterne en større margen og må skønnes at have været med til at redde fleres liv, uden at sæderne dog på noget tidspunkt kunne måle sig med de i dag anvendte Martin-Baker sæder.

Dette billede er taget lige efter styrtet, hvor man kan se, der ligger et tyndt lag sne, og at jorden er frosset.



Den 14. februar sidst på formiddagen i 1956 faldt en jetjager fra Flyvestation Skrydstrup ned lige nord for Peder Siig Pedersens gård, Hindsigvej 13.

Som det ses på billedet, faldt flyet ned ca. 100 m. fra gården.

Piloten reddede sig ved at lade sig skyde ud med katapult lige over Stundsig og landede lidt syd for Sækbæk Kro. Og søgte her hjælp ved Gdr. Arne Julsgård, Ringkøbingvej 224

Min historie er nedskrevet over flere år, da flere af oplysningerne er kommet frem med den tiltagende digitalisering. (Hjemmesideoplysninger.) Og sidst med hjælp af Børge Møllers avisudklip fra dagbladet Vestkysten.

Hvad sker der når en pilot lader sig skyde ud med katapultsæde?

Eksempel på udskydning med katapultsædet.

Piloten trækker i udløserhåndtaget, som kan være anbragt i armlænene eller i forkanten på sædet (tidligere blev et gardin hevet ned foran ansigtet).

Sprængladninger løsner cockpittaget – raketmotorer og fartvinden fjerner cockpittaget.

Raketmotorer i katapultsædet løfter sædet ud af flyet. Små hjul på sædet dirigerer sædet ud af cockpittet og et teleskopisk rør sørger for den korrekte udskydningsretning.

Lige før udskydningen bliver pilotens underben automatisk fastlåst til sædet.

Efter udskydningen vil en lille skærm, en såkaldt pilotskærm stabilisere katapultsædets fald.

Hvis udskydningen foretages i større højde (normalt over 10.000 fod), vil piloten først blive frigjort fra sædet, når denne højde passerer, og samtidig udfoldes pilotens faldskærm – ved hjælp af før omtalte pilotskærm. Proceduren foregår helt automatisk, men der er et manuelt backupsystem.

Hvis udskydningen foretages fra højder under (normalt) 10.000 fod, bliver piloten frigjort fra sædet umiddelbart efter udskydningen med efterfølgende udfoldelse af pilotens faldskærm.

Under piloten vil der i en ca. 10 meter lang line hænge en container med en oppustelig gummibåd. Denne container fungerer som en sædepude for piloten, medens faldskærmen fungerer som rygpude.

Leif Sønderkov 2021