

Tekst: Sune Wadskjær Nielsen, Forsvarets Mediecenter Foto: Flyvevåbnets historiske samling

Drømmen om at blive pilot fik tag i Wagn Langebek, allerede da han var ude at flyve for første gang. Det var lige efter krigen, og den otte-årige Wagn var så heldig at få en tur sammen med en tidligere pilot fra hærens flyvetropper, der imponerede sin passager med et loop. 12 år senere er det lykkedes Wagn Langebek at få et sæde i et F-84G Thunderjet ved eskadrille 726 i Karup. Hans pilotnavn er BEK, og som ungkarl bor han på et værelse på flyvestationen. Det er her, vækkeuret ringer ved 6-tiden lørdag morgen 25. januar. I 1958 er lørdagen ikke en fredag, og især ikke når man er en rutineret pilot, der har brug for mange flyvetimer.

Diset vejr

Snakken ved morgenmaden mellem piloterne er afslappet. Der er trods alt weekend, og der er fest i messen om aftenen. I folkevognsrugbrødet på vej over til morgenbriefingen taler de om vejret, som ikke ser for godt ud. Det er diset, og i vejkanten ligger der sne.

Til morgenbriefingen erkender meteorologen, at det langt fra er perfekt flyvevejr, men han regner med, at tågen vil forsvinde i løbet af formiddagen, så flyene kan sendes i luften. Der er ikke mange alternative steder at lande.

– Det var der, det gik op for os, at der kunne være lidt ugler i mosen, husker BEK. Landingsradaren i Aalborg er i stykker, og på de andre danske flyvestationer er vejret endnu dårligere end i Karup. Som blot 20-årig pilot tænker BEK dog ikke nærmere over risikoen.

– Som en ung mand med kun fire måneders erfaring i eskadrillen er man temmelig autoritetstro. Hvis de folk med mange snore om ærmet og meget erfaring besluttede, at det kunne man godt gøre, så var jeg indforstået med det, siger BEK.

Øvelse i luftkamp

Dagens tekst for BEK er træning i luftkamp sammen med den mere

erfarne pilot Finn Døssing med flyvernavnet DØS. BEK skal følge DØS' vinge tæt ved take-off og landing. Planmæssigt letter hans F-84G Thunderjet i formation ved siden af DØS. Vejret er klaret lidt op. Fire-fem gange simulerer BEK angreb på DØS med sine maskinkanoner, mens de flyver rundt over Midt- og Vestjylland. BEK er skarpere, end sidst han trænede. Kun en enkelt gang ryger han ind i DØS' slipstrøm, som kaster flyet ud i turbulens. Sidst på formiddagen er de færdige med øvelserne, og DØS siger over radioen:

– We are returning. Setting up for Recovery Karup.

Lørdagen bliver sort

Da de nærmer sig Karup, går de ind på landingsfrekvensen og kan høre en ildevarslende radiokommunikation. Flere af piloterne melder, at de flyver for langt, og at de ikke kan få øje på startbanen. Flyvevåbnets sorte lørdag er i gang. En pludselig opstået iståge indhyller flyvestationen. BEK koncentrerer sig intenst om at holde DØS' vinge. Fire gange opgiver DØS at lande i sidste øjeblik. Ud over den ringe sigtbarhed skifter vindretningen lige ved jordoverfladen. Derfor kommer de hele tiden ud af kurs. Ved femte anflyvning ser DØS pludselig, at han rammer forbi landingsbanen, og lynhurtigt korrigerer han kursen. BEK når ikke at reagere. Han er alene i den hvide mælkeflåse, som tågen og den sneklædte jord ligner. Det er for farligt at lande, og derfor dirigerer han flyet op. I 3-400 meters højde er der klar himmel, og BEK øjner en anden Thunderjet, der er ved at lægge an til landing. Han drøner efter ham og klamrer sig til hans vinge. Men heller ikke denne gang er der hjælp at hente. Den nye følgesvend har fået nok af tågen over Karup og drejer sit fly mod Aalborg, lige før BEK skal til at lande.

En hård landing

– Så var jeg igen Palle alene i verden, fortæller BEK. Den drilske vind

skubber BEKs fly på afveje. Da han kan se jorden, har han misset enden af landingsbanen. Denne gang skal der landes. Han laver et skarpt sving, men flyet har ikke fart nok på og mister opdriften. Et øjeblik efter hamrer flyet ned i græsset ved siden af landingsbanen. Det hårde møde med landjorden flår hjulene af flyet.

– Det lød, som når man ryster en kasse med søm og skruer, beskriver BEK. Larmen aftager, da flyet glider det sidste stykke tværs over landingsbanen.

Da flyet står stille, trykker BEK på en knap, der fyrer dækslet af, og han hopper ud. Han havde smerter i ryggen oven på den hårde landing, men han var ikke bange på noget tidspunkt.

– Jeg var så optaget af at gøre det rigtige, så jeg tænkte ikke umiddelbart på noget med faren, erindrer han. En vogn afhenter BEK ved den havarerede Thunderjet. Da han genser sine kolleger, omfavner DØS ham.

– Tillykke med at det gik godt, siger flere af de andre piloter. Umiddelbart er der ikke tegn på varige mén, så BEK møder op til aftenens fest i messen.

– Jeg dansede ikke så meget, indrømmer han. Det viser sig dog, at der er brud på nogle ryghvirvler, så der går en måned, inden BEK kan sætte sig i sin Thunderjet igen.



Wagn Langebek som han så ud i 1958. Senere blev han chef i en fotorekognosceringseskadrille. I sit pensionistliv har han kastet sig over malerier af fly.

Se hans hjemmeside:
www.aviation-art.dk

Havari på Sorte Lørdag

Wagn Langebek var 20 år og en ikke særlig erfaren pilot, da en tåge 25. januar 1958 skabte kaos over Flyvestation Karup.



Sådan endte Wagn Langebeks Thunderjet F-84G på flyvevåbnets sorte lørdag. 37 fly blev sendt i luften over Karup den 25. januar. Fire havarerede, otte fløj til Flyvestation Aalborg, og de resterende 25 landede i Karup. Der var 62 mislykkede landingsforsøg.