

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Forord

Kære læser.

Jeg ved godt, at såfremt jeg før den 27. december 1991 havde fortalt nogen, at jeg ville skrive en bog, ville selv min bedste ven have spurgt mig:

Om hvad?

Nu skete ulykken, og bogen er skrevet; den handler ikke alene om havariet, men hændelsen i Gottröra blev for mig adgangen til at kunne besvare spørgsmålet:

Om hvad?

Om livet! Om de tanker der for ethvert menneske er vigtige for de beslutninger, vi hver dag må træffe, og om det faktum at disse beslutninger er lige så afgørende og betydningsfulde for os selv og vore omgivelser, som de beslutninger en luftkaptajn skal træffe, mens hans fly styrter.

Det gælder nemlig dit liv!

Ved min konfirmation fik jeg et fotoalbum af min mor og far. På albummets sidste side havde mor skrevet:

Sæt dig et mål, der har evigheds værd,
lad dybt i din tanke det brændes
og lyse dig gennem de hindrings hær,
der rundt om din vilje spændes.

Sæt dig et mål, der kan fylde dig helt
og holde begejstringen vågen
kan samle alt det der er splittet og delt,
og lyse dig frem gennem tågen.
Sæt dig et mål med det bedste i pagt,
en stjerne, der styrer din færden,
som fylder din sjæl med sin mægtige magt
og drager dig frelst gennem verden.

Sæt dig et mål. Lad det signes af Gud,
og giv det hver evne i fæste.
I kampen skal evnerne folde sig ud
og bære dig frem blandt de bedste.

Stort skal du kende hvor kræfterne gro,
og livsmodet jublende fødes.
Den ranker din vilje, den ildner din tro

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

den modstand, hvoraf du må mødes.

Mads Nielsen

Tak mor og far.

De varmeste hilsner

Stefan

11. oktober 1992

Kapitel 1

Dagen før...

Det er ikke hver aften, jeg får bedt mit Fader Vor, men jeg har gjort det til en regel at kaste et blik i bakspejlet, inden jeg går i seng. Se tilbage på dagen der gik og glæde mig over det gode, den bragte. Det er i disse minutter af min dag, jeg kan fange ting, jeg burde have gjort anderledes; ting der skal arbejdes videre med næste dag, eller måske ting der lykkedes så godt, at de er værd at huske.

Jeg var kommet til Stockholm ud på eftermiddagen, skulle endnu en gang være hjemmefra og endnu en gang overnatte på Hotel Amaranten. Hotellet ligger i selve Stockholm tre kvarters kørsel fra Arlanda Lufthavn og det er der, SAS indlogerer sine besætninger.

Det var 2. juledag, og jeg var vist den eneste gæst. I receptionen havde jeg undersøgt, om der ellers var andre kolleger på hotellet i håb om at få selskab ved aftensmaden.

Der er ikke meget ved at spise alene og slet ikke på restaurant.

Men ak nej, de to - tre kolleger, der kunne have givet mig selskab, ankom først sent hen på aftenen, og da jeg skulle påbegynde min flyvning tidligt næste morgen, besluttede jeg mig for at spise på hotellet.

Endnu en forespørgsel til receptionisten resulterede i et beklagende skuldertræk. Kokken havde fri, og restauranten var lukket.

Nå, jeg fik udleveret min nøgle, et af disse moderne plastickort, som skifter kode fra gæst til gæst. Men der var noget galt. En fejl måtte have sneget sig ind i systemet, for ikke mindre end tre gange måtte jeg tage turen med elevatoren fra værelsesgangen til receptionen.

Op- og nedturene skærpede min appetit betydeligt. Hoteller har det nemlig med at ophænge sine spisekort i elevatorerne, og den lukkede restaurants menukort gjorde sit indtryk.

Nu var der jo ikke noget at græde over, og efter et par spøgefulde bemærkninger i receptionen kunne jeg endelig lukke værelsesdøren bag mig, løsne slipset og smide kasketten.

Ikke så lang tid efter, og stadig iført mine uniformsbukser, men nu med en SAS-striktrøje over kaptajns-guldet på min skjorte, besluttede jeg mig for en tur på gaden for at rekognoscere det nærmeste nabolag for lidt spiseligt.

I det lidt triste vejr med småregn og tøsne var det nemt at beslutte sig for den italienske pizzabar skråt over for hotellet.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Her forsynede jeg mig med en skinke-pizza med ekstra fyld.

Mens den lille italiener lystigt svingede dejklumpen i luften, kiggede jeg på køleskabet med sodavand, men kunne ikke bestemme mig. Jeg ventede tålmodigt på at gense min pizza, der stille lå og gjorde sig lækker i italienerens højovn, og udskød beslutningen om, hvad jeg skulle drikke til maden.

I døgnkiosken lidt længere nede af gaden købte jeg to dåser Coke-Light og en pose Kinamix en ubestemmelig blanding af forskelligartede, højglanspolerede brødkrummer tilsat stærke orientalske krydderier.

Vejret var som sagt fugtigt og sjappet, og mere eller mindre hoppende mellem våde pletter begav jeg mig tilbage til hotellet og mit værelse på tredje sal.

I receptionen var de venlige at låne mig kniv og gaffel, så pizzaen blev spist, colaerne drukket og kinamixen nydt på hotelværelset, mens jeg hyggede mig med den fornøjelige Walt Disney film Sydens Sang på værelsets 14 tommer farve-tv.

Det havde været en god dag.

Jeg havde fløjet fra Kastrup til München og retur til Kastrup.

I Kastrup sagde jeg farvel til min styrmand og min kabinebesætning og nåede at telefonere til mine tre piger i Frederikssund: min hustru Annette og vore to døtre Anne-Dorthe og Lizanette og ønske dem god aften, inden jeg sprang på flyet til Stockholm.

Det var som passiv hvilket i SAS-terminologi betyder at rejse som passager jeg fløj til Stockholm. På vej til næste arbejdsopgave havde jeg, som så mange andre gange før, konstateret, at en kabinebesætning med opmærksomhed og venlige smil skaber hygge og tryghed og gør en flyrejse til en behagelig oplevelse.

Næste morgen skulle jeg flyve rute SK 751 fra Stockholms lufthavn, Arlanda, via Kastrup i København til Warszawa og retur til Kastrup.

Det var på grund af mit arbejdsprogramms sammensætning nødvendigt at overnatte i Stockholm.

SK 751 afgår fra Arlanda allerede klokken 08.30, så næste arbejdsdag begyndte i lufthavnen kl. 07.45 hvilket betød afgang fra hotellet kl. 07.00.

Under dagens flyvning til München, havde jeg haft besøg i cockpitet af en af SAS-koncernens direktionssekretærer, som på det tidspunkt var højre hånd for chefen i luftfartsselskabet.

Jeg havde benyttet lejligheden til at bede hende hilse i væksthuset, som jeg i daglig tale kalder SAS-hovedkvarteret i

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Frösundavik ved Stockholm.

Øgenavnet væksthuset skal ses i lyset af, at jeg betragter store virksomheders administrationer som godt beskyttede miljøer. Steder, hvor mange udvikler en utrolig virkelighedsfjern opfattelse af den dagligdag, som jeg manden på gulvet befinder mig i. Nogle gange har jeg, mere eller mindre i spøg, opfordret SAS til at sælge hovedkvarteret til amerikanerne som en form for administrativ selvforsynende sfære. En fin parallel til det eksperiment der i disse år foregår i Arizonas ørken.

Jeg bad hende hilse, med en bemærkning om at konflikter skaber flere problemer, end de løser.

Desværre var det nu, efter flere måneders optrapning, således, at der her ved årsskiftet var opræk til en pilotkonflikt. En konflikt som langt de fleste af mine 1800 pilotkolleger og jeg selv fandt fuldstændig tåbelig. For mange af os så det ud, som om ledelsen var direkte interesseret i, at en konflikt skulle bryde ud.

Det kan måske forekomme mærkeligt, at en luftkaptajn under en flyvning beskæftiger sig med fagpolitiske spørgsmål og benytter et besøg i cockpittet til at sende et beskedent røgsignal til toppen af pyramiden. Men sådan noget kan jeg simpelthen ikke lade være med, når chancen er der.

Jeg har været ansat i SAS i 12 år, er glad for mit arbejde, stolt over min arbejdsplads og dybt engageret i dens fremtid, men sommetider også lettere frustreret over den måde tingene har udviklet sig på de seneste år.

Jeg er af den opfattelse, at mennesker, der holder af sig selv og deres arbejde, ikke kan undgå at være engagerede, og at engagerede medarbejdere yder deres bedste til glæde for sig selv, firmaet og firmaets kunder.

Engagement skaber begejstring, arbejdsglæde og kvalitet.

To år efter jeg begyndte i SAS, lancerede Jan Carlzon helt nye strategier for, hvordan vi skulle gøre SAS til verdens bedste luftfartsselskab. Initiativer skulle have plads, og beslutningsmyndighed skulle decentraliseres. Helt ud til de medarbejdere, der står ansigt til ansigt med kunderne. Der skulle fokuseres på det menneskelige, mennesket i kunden, mennesket i medarbejderen.

Det var vist nok det, der mentes med, at pyramiderne skulle rives ned.

Det var noget, vi kunne forstå; både ud fra idealistiske synspunkter og ud fra egoistiske betragtninger.

Hvad der er godt for SAS, er også godt for os, og når alt kommer til alt, er SAS lige så meget medarbejderne som Jan

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Carlzon.

Jeg husker tydeligt den begejstringsrus, der opstod i SAS. Initiativerne blomstrede, engagementet hos den enkelte voksede, man trivedes, og Nye SAS opstod som planlagt. Det var en utroligt spændende tid.

Men lidt efter lidt gled virksomheden tilbage mod tidligere tiders centrale styring med udbygning af reglementer, skærpelse af faggrænser og begrænsninger i den enkeltes handlefrihed. Der opstod en voksende disharmoni mellem de udtalte strategier og måden, hvorpå arbejdet foregik.

Selv følte jeg mig efterhånden som et nummer på en lagerhylde, der kun blev taget frem, når jeg skulle løse min primære og helt specifikke opgave at flyve.

Da vore strategier forblev uændrede, opstod der hos mig en opfattelse af, at det var mellemlidergruppen, der var årsag til udviklingen. Man havde længe talt om Rockwool-laget isolationen mellem de, der lægger strategierne, og de, der skal virkeliggøre dem.

I frustration over ikke at kunne udfolde sig og deltage i det generelle samarbejde og i forsøg på at forklare årsagen til den negative udvikling, opstod det, jeg kalder Rockwool-lagets paragraf 1. og 2.

Paragraf 1. siger: Alt, hvad der kommer oppefra, godtages ubeset.

Paragraf 2. siger: Alt, hvad der kommer nedefra, forkastes ubeset.

De konfliktsituationer, der havde udviklet sig i SAS i de senere år, og der var efterhånden mange, opfattede jeg som sygdomstegn på noget, der var ved at ødelægge min dejlige arbejdsplads.

Derfor var jeg, set i bakspejlet den aften, godt tilfreds med, at jeg havde sendt en hilsen til væksthuset.

Jeg så lidt dybere i bakspejlet, før jeg lagde mig til at sove, og genoplevede min juleaften hjemme i Frederikssund sammen med mine dejlige piger.

Min egen Annette og jeg lærte hinanden at kende, mens jeg afsluttede min pilotuddannelse i træningseskadrillen på flyvestation Skrydstrup i Sønderjylland. Jeg så hende første gang en aften på en restaurant i Haderslev, hvor hun var i selskab med nogle mennesker, jeg heller ikke kendte. Jeg vidste ikke, at Annette også var ansat i Flyvevåbnet.

Nogle uger senere blev jeg rent tilfældigt inviteret med til en fest i eskadrille 602, fordi man manglede herrer.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Eskadrille 602, en af flyvevåbnets radarstationer, var Annettes eskadrille, og jeg genkendte med glæde hendes øjne, da jeg fik hende til bords.

Allerede den aften ønskede jeg, at Annette skulle blive den, jeg ville dele avis med resten af mit liv.

Et halvt års tid efter blev mit frieri accepteret, og vi forlovede os. Godt et år senere giftede vi os. Jeg prioriterer familielivet meget højt og elsker at være sammen med mine piger, men må leve med, at jobbet i SAS indebærer, at jeg ofte er væk fra hjemmet flere døgn i træk.

Derfor lægger jeg megen vægt på, at familien er sammen, når vi alle har fri.

Når man har det sådan, og når man godt kan lide at være familiefar i det, mange nok vil kalde en kernefamilie, er det klart, at julen er noget ganske særligt.

I år var den blevet tilrettelagt med skyldig hensyntagen til, at jeg skulle flyve både juleaftensdag, anden og tredie juledag, hvorfor vi hverken skulle se Annettes eller min familie.

Det var anden gang i min tid i SAS, jeg havde fået tjeneste i juleperioden. Første gang det skete, var julen 1981. Den jul glemmer jeg ikke, for jeg fik en usædvanlig overraskelse.

En kollega, som jeg ikke kendte på det tidspunkt, ringede mig op lidt før jul og foreslog, at han fløj for mig i julen, så jeg kunne få hans fridage. Han vidste, at vi havde små børn, var selv alenefar på det tidspunkt og skulle ikke have sine børn hos sig i julen.

Denne kollega hedder noget så besværligt som Peter William van Wylich-Muxoll. Peter blev senere min nære og meget gode ven og kaldes oftest blot: Peter Mux.

At vi havde været alene i julen i år, gjorde den til noget ganske særligt.

Vi havde bestemt os for at spise farseret kalkun juleaften, og da jeg skulle være væk hele juleaftensdag, havde Annette og jeg tilbragt lillejuleaften sammen i køkkenet, hvor vi blandt andet fik en mindre fest ud af at udbene kalkunen, som ind imellem måtte stå for nogle bemærkninger, der måske ikke rigtigt har noget med jul at gøre.

Kalkunen blev sat på bordet, da jeg kom hjem fra min flyvning. Den var en fryd for øjet, smagte pragtfuldt og gled godt ned.

Efter hovedretten serveredes den traditionelle risalamande.

I kampen om mandelgaven jagede Anne-Dorthe og Lizanette mandlen

med en energi og appetit, som kun er teenagere forundt mens jeg sad med den under tungen.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Efter opvasken, som vi var fælles om, ventede pigerne i spisestuen, medens jeg tændte juletræets levende lys i det, vi kalder den fine stue den med fjernsynet, stereoanlægget og de pæne møbler. Vi har den tradition, at der kun må være tændt levende lys i stuen, når vi går om træet.

Anne-Dorthe læste juleevangeliet, vi dansede om juletræet og sluttede med Nu er det jul igen.

Til den danser vi i kæde gennem hele huset for at synge julen ind i hvert eneste rum. Det havde vi også gjort i år, mens vores hund Makker så forbløffet til igen.

Julegudstjenesten har altid været en fast del af vore juletraditioner, og traditioner er ikke noget, man ændrer så let. Men i år havde jeg grundet min flyvning juleaftensdag vovet et øje og foreslået pigerne, at vi skulle gå til Fader Knuds midnatsmesse i Frederikssund kirke i stedet for julegudstjenesten klokken fire om eftermiddagen.

Til min forundring var mit forslag blevet godtaget uden videre.

Vi pakkede julegaverne ud i ro og mag og hyggede os med hjemmelavet juleknas og godter, før vi alle fire tog hinanden under armen og gik sammen til kirken.

Fader Knud hedder godt nok Knud Christensen, men i byen og blandt venner kendes pastoren bedst som Fader Knud, da han bekender sig til den højkirkelige kreds og altid bærer pater-krave også når vi mødes i vor lokale Rotary klub. Selv udtrykker han det således: Jeg er lidt katolsk oven i hovedet.

Kirken var stuvende fuld til midnatsmessen, som var meget dejlig og stemningsfuld, men også forskellig fra julegudstjenester.

Jeg hæftede mig ved, at stemningen på en eller anden måde virkede mere imødekommende. Salmerne, vi sang, var alle gode, gamle kendinge, og budskabet var, at julen er glædens fest.

Ved en midnatsmesse bliver der for øvrigt ikke prædikeret, så jeg slap for at blive mindet om, at jeg ikke er nogen flittig kirkegænger.

Jeg var noget overrasket over, at der var mødt så mange til midnatsmessen, og jeg fornemmede, at Fader Knud var meget glad for det.

Vi gik syngende ud af kirken, og jeg var sikker på, at vi havde forbedret vore juletraditioner, og at vi skulle til midnatsmesse igen til næste år.

Fader Knuds glæde havde smittet af på os andre.

Glæde er noget, vi mennesker giver hinanden.

Det havde været en dejlig jul.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Jeg har en fornemmelse af, at jeg faldt i søvn med et smil på læben.

Kapitel 2

Mine jyske rødder...

Gud, Konge og Fædreland er en respektabel treenighed, som altid har stået for mig som noget betydningsfuldt. Men i min barndom betød min far mere for mig end Kong Frederik IX.

Det vil nu sige, der var lige den gang, mine forældre ansøgte om, at jeg kunne benytte mellemnavnet Gydegaard. Dengang blev kongen en særdeles nær person for mig. Tilladelsen blev nemlig givet på et kongebrev. Som barn har jeg mange gange siddet med dette brev og kigget på teksten, der var skrevet med svungne bogstaver på fornemt papir. Efter kongens befaling, var det allernådigst blevet bevilget at tillægge mig mellemnavnet Gydegaard. Jeg var dengang ikke mere end seks år, men sandelig stolt over sådan at have noget sammen med kongen!

Min far er vokset op på landet. Gydegaard ved Vivild på Djursland var hans barndomshjem. Som femårig mistede han sin far, og som 15-årig, i 1933, kom han til Randers og lærte købmandsfaget. I 1940 som 22-årig og nygift købte far tobaksforretningen på hjørnet af Lille Voldgade og Adelgade. Nu, et halvt århundrede efter, er han stadig at træffe bag disken.

Far er et af de mennesker, der i stilhed værdsætter sin tilværelse, betaler sin skat og tjener sit land, så godt som skæbnen sig nu byder. Under anden verdenskrig kæmpede far inderligt for sit fædreland og den frihed, han elsker så højt. Han måtte undgælde herfor med lidt over halvandet års fangenskab i en af de grusomme tyske koncentrationslejre. En stærk psyke, troen på Gud, nogle gode norske kammerater blandt medfangerne og bevidstheden om sin kærlighed til min mor, fik ham til at overleve.

Jeg har altid følt glæde og taknemmelighed over, at det netop var disse livsholdninger og forhold, der bragte min far levende gennem tiden i koncentrationslejren.

Jeg mindes stadig hans fortælling om den svenske greve Folke Bernadotte og de hvide busser.

For to år siden kunne far holde sit 50 års jubilæum, og jeg nød at se ham blive hædret af kolleger, venner og familie. Far er et varmt menneske, som tør vise sine følelser, og vi børn og børnebørn værdsætter ham utroligt meget.

Min mor, der døde af kræft, da hun var 52 år, stammede fra Nordjylland og var et fantastisk livsbekræftende menneske. Hendes sang og hendes varme omsorg fylder stadig minderne om min barndom.

Hendes glade smil og opmuntrende bemærkninger var alles eje,

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

når hun færdedes i Randers. Høj eller lav, for hende var alle lige simpelthen medmennesker.

Hun lærte mig, at den største glæde af alle, er glæden ved at glæde andre, og jeg kan nu femten år efter hendes død stadig græde over, at hun ikke nåede at opleve den dejlige tilværelse, som er blevet mig forundt.

Opdragelsen, som min lillebror Per, lillesøster Alice og jeg fik, var præget af vore forældres enighed og stærke holdninger. Visheden om, at tro, håb og kærlighed er livets hjørnesteen, og at det er vigtigt at sætte sine idealer over personlig vinding, danner et solidt fundament i vort liv.

Jeg er glad for mellemnavnet Gydegaard, som minder mig om, at jeg er rundet af en slægt med rødder i den jyske muld.

Tobaksforretningens baglokale var mine forældres første hjem. Inden jeg kom til verden i sommeren 1947, var baglokalet blevet inddraget i butikken, og far og mor var flyttet til en lejlighed på Stadfelsesvej i Randers. Et par år senere flyttede vi til en 3. sals lejlighed på Mariagervej i en bebyggelse tæt ved Randers Rebslageri.

Randers Rebslageri er en af de gamle virksomheder, der har været med til at gøre min barndomsby berømt. Et kendt slogan dengang var: Hæng Dem ikke i bagateller brug Randers reb!

Fra lejlighedens karnapvindue og fra altanen var der udsigt over byen og det åbne land på den anden side af Gudenåen. Udsigten fra altanen var ikke nok for mig. Når jeg kravlede op på altanens gelænder, kunne jeg få fat i tagrenden og svinge mig op på karnappens flade tag.

Deroppe var der frit udsyn til den blå himmel og de drivende skyer. Deroppe sad jeg og drømte alle de drømme, en knægt med en livlig fantasi drømmer. Deroppe havde jeg mit livs første tænkeplads. Et sted hvor jeg kunne være alene med mig selv og få styr på alle de indtryk, som omverdenen bombarderede mig med. Mine øjne fokuseredes på uendelig, og tankerne bare løb.

Men indimellem blev drømmene jaget på flugt af svalernes halsbrækkende manøvrer og hvirvlende jagen efter myg mellem husene og træerne, som jeg ikke kunne løsrive mig fra.

Gid man kunne flyve ...

Det var her jeg sorterede oplevelser og forsøgte at drage konklusioner af dem.

Eksistensen af min tænkeplads på taget bevarede jeg som en dyb hemmelighed. Det var kun, når jeg var alene hjemme, jeg havde mulighed for at komme derop, og når jeg var der, følte jeg, at jeg svævede i min egen verden.

Som femårig blev min tilværelse som enebarn brudt. Jeg fik en

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

lillebror, og da han var blevet stor nok til, at man turde overlade ham i min varetægt, mistede jeg min tænkeplads.

De eftermiddage, hvor mor var i butikken for at hjælpe far, skulle jeg passe min bror. For at sikre at vi ikke i fællesskab skulle bringe vore liv og lemmer i fare ved at kravle op på altankanten, blev den forhøjet med et smedejernsgitter. Det gitter spærrede definitivt vejen til min hemmelige plads.

Jeg følte nok, at min lillebror var skyld i, at noget blev taget fra mig. Men fryden, over at min hemmelighed ikke var blevet afsløret, var et plaster på såret.

Det var på samme tid, at legen blev en bevidst foreteelse, og jeg nød at bo i et boligkompleks med masser af kammerater.

I gården stod der et klatretræ, hvor vi havde vores faste pladser. De mindste og de svageste hørte hjemme på de nederste grene. Dristede man sig i et ubevogtet øjeblik højere op i træet, end ens plads i hierarkiet tillod, vankede der bank!

Den stærkes ret til privilegier blev håndhævet med magt.

Det var i legen, vi fik afprøvet og overskredet de grænser, som voksenverdenen havde skabt.

På en indhegnet plads havde Randers Rebslageri sit lager af hamp til reb produktionen. Hampen var pakket i store baller.

Hampballerne lå stablet i et kæmpebjerg, som kunne bestiges og indtages, når det høje hegn først var forceret.

Især når Jørgen Bitsch eller Jens Bjerre havde været på besøg i Randers og vist rejsefilm og berettet om dramatiske og eventyrlige oplevelser f.eks. fra Afrikas Kilimanjaro eller Tibets Himalaya, antog hampbjerget uanede dimensioner, blev levende og gav plads til vore huler. I legen kopierede vi noget, vi vidste eksisterede fjernt fra Randers.

Sammen fantaserede vi os ind i en verden, hvor tilværelsen var en fælles og farlig kamp for at overleve. Vi overlevede på æbler og pærer, og vi forestillede os, at vi havde sat livet på spil for at skaffe dem i de nærliggende villahaver.

Moller kaldes det i den del af Danmark, hvor jeg kommer fra.

I hulerne i hampbjerget åd vi os frugtknopper til, og drømmene og fantasierne fik ord i drabelige fortællinger og historier, og med vores moller lagde vi både De ti bud, Jyske Lov og Grundloven bag os, men der var intet andet valg, for vi skulle jo overleve!

En dag bragte eftersommerens hyppige lovbrud mig i en slem kattepine, som lærte mig, at man tjener sig selv bedst, når man holder sig til sandheden.

Under en moller var en kæmpe Grev Moltke pære blevet mit bytte.

I gerningsøjeblikket, hvor adrenalinen pumpedes ud i kroppen,

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

kunne den lige akkurat presses ned i bukselommen.

Senere, i hulens trygge mørke mellem hampballerne, ville lommen ikke give slip på den stjålne frugt. Jeg måtte flå lommen i stykker, før jeg kunne sætte tænderne i mit prægtige bytte.

Da jeg kom hjem, skulle bukselommen forklares. Min mor fornemmede, at der var ugler i mosen, men lod sig ikke mærke med det.

Hun lyttede til min dramatiske beretning om, hvordan jeg havde hængt fast i et dørhåndtag.

Mor tvang mig til at indse, at den forklaring stod lige ud i luften.

Jeg forsøgte mig med en endnu mere dramatisk historie om, at styret på min cykel havde hængt fast i lommen, fordi jeg, ved en dristig og for mig selv ikke helt ufarlig manøvre, undgik at køre ind i en hund ...

En tredje og fjerde forklaring, der om muligt var endnu mere fantasifulde end den med hunden, blev heller ikke taget for gode varer.

Mor kørte mig rundt i mine selvmodsigende nødløgne og lærte mig, at det koster at sige sandheden, men at det giver ro i sjælen.

Af vinterhalvårets lege var den, der blev leget i dagene efter jul, den bedste.

Den begyndte, når juletræerne blev kastet ud over altanerne og ned i gården. De afpillede juletræer blev bjærget og sikrede os byggematerialer til huler og våben til kamp mod naboejendommens rødder.

Hulen blev bygget af de nåledryssende grene, og de afgrenede rafter blev brugt som våben i drabelige stokkekampe.

Det skete, at der vankede brådne pander. Også i legens verden kan det koste blod at sejre.

Jeg satte legen med kammeraterne højt, men med min første cykel fik min verden vokseværk. Jeg kunne komme omkring og begyndte på egen hånd at udforske mine omgivelser.

Om eftermiddagen cyklede jeg ned til far i tobaksforretningen, hvor jeg nød den fine lugt af tobak og lod mig betage af de udenlandske cigaretmærker, der lå helt for sig selv i et mindre sortiment end de gængse danske. Især Senior Service forbandt jeg med noget eksklusivt.

I forretningen var jeg vidne til den værdighed, far viste sine kunder; og den respekt de viste ham.

Jeg følte mig værdsat, når far betroede mig at ordne et ærinde i banken eller hente en pakke enten på posthuset eller på banegården.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Når jeg kom de steder, var jeg ikke en Hr. Hvem-Som-Helst. Næh, jeg var tobakshandler Albert Rasmussens søn og soledede mig i bevidstheden om at være søn af en hædersmand.

Jeg begyndte også at jolle rundt i Randers. Kørte om kap med bybusserne og bevægede mig ud i det åbne land på den anden side af Gudenåen.

Nede ved åen fik jeg en ny tænkeplads ved jernbanebroens piller.

Her var det ikke kun den blå himmel og de drivende skyer, men også åens strømmende vand, som gjorde bundens tangplanter levende, der sendte mine tanker på flugt og bragte orden i mit verdensbillede.

Rummets uendelige afstande syntes jeg, jeg begyndte at begribe; men selv om jeg godt kunne sætte tidsfølelsen over styr, fattede jeg ikke tidløsheden.

Lidt længere nede ad Gudenåen, hvor kanoudlejereren dengang havde sit domæne, havde DSB en oplagsplads med stabler af jernbanesveller. Her holdt spritterne til.

Disse mennesker var alt det, mine forældre sagde, vi ikke måtte være.

De var snavsede, uordentlige i tøjet, uglede i håret og gik, var jeg helt sikker på, i beskidt undertøj og med hullede sokker. Det sidste var så absolut forbudt hjemme hos os. Hver morgen formanede mor os om, at der kunne ske et eller andet, som betød, at vi havnede på sygehuset. Skete det, ville snavset undertøj eller hullede sokker være en katastrofe.

Mor sagde det så tit, at jeg kunne gribe mig i at tænke, at hun frygtede det mere end selve begivenheden, der i givet fald skulle forårsage, at vi havnede på sygehuset.

Mænd, der i den grad kunne sætte sig ud over de normer, som herskede hjemme hos os, var fascinerende.

Det var i de år, jeg begyndte at lægge mærke til teatrets store skuespillere fra fjernsynsudsendelser; men mændene mellem svellerne ved åbredden var mine skuespillere på scenen i min verdens rigtige teater.

Jeg husker en eftermiddag i oktober, hvor jeg havde nærmet mig mine skuespillere og mit teaters scene.

Mændene sad og varmede deres beskidte fingre, der stak ud af hullede strikvanter, over et bål.

Den største, og den mest frygtindgydende af dem, havde længe siddet tankefuldt og lyttet til de andres usammenhængende tale, da han pludseligt rejste sig fra svellen, så på mig og sagde med en tordnende røst:

Giv mig en blomst, mens jeg lever.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Jeg gøs! Ikke af angst, men i betagelse over storheden, og ønskede inderligt at jeg havde haft bare en lille blomst at give ham.

Som 12-årig havde jeg både fået en lillesøster og mit eget værelse. Det lå oppe på loftet og havde et kvistvindue, som åbnede en ny vej til min gamle tænkeplads på taget.

Men nogenlunde samtidigt hermed havde mine færdigheder på cykel nået et niveau, der gav mulighed for at anvende denne nyopnåede mobilitet til noget indbringende. På bekostning af drømmeriet på taget gav cyklen mig mine første faste indkomster. Jeg fik en eftermiddagsplads som bud i en skotøjsforretning. Da jeg var hurtig på pedalerne, åbnede der sig mulighed for, at jeg, uden skotøjshandlerens viden og mod betaling, indgik sideløbende budaftaler med en boghandler og en cykelsmed.

Målet med denne foretagsomhed var at tjene penge til en trompet, et elektrisk tog og en ny cykel af letvægtstypen.

De mål blev nået, inden jeg fyldte 15 år.

Trompeten gav mig plads i skoleorkesteret og også en ekstra indtægt.

Mit loftsværelses underbo betalte mig nemlig for at øve mine musikalske færdigheder, mens hun ikke var hjemme.

Med det elektriske tog fik jeg opfyldt min trang til at rode med mekanik, og med letvægteren kunne jeg i 1962 debutere i det ungdomscykeløb, som Randers Amts Avis arrangerede hvert forår.

Jeg stillede til start som yngste og også mindste deltager.

En af de mere garvede, en af dem med racercykel med bøjet styr, gear og håndbremse, spurgte:

Hvem tror Grønært så, der vinder i dag?

Benovet over opmærksomheden, men også trykket af situationen, svarede jeg:

Aner det ikke, men jeg har lagt min taktik. Når vi starter, cykler jeg alt det, jeg kan. Det bliver jeg ved med, til jeg styrter. Styrter jeg før målstregen, har jeg gjort mit bedste. Kommer jeg over målstregen, må vi vente og se resultatet.

Jeg kom over målstregen og vandt en trediepræmie.

De efterfølgende tre år kørte jeg mine løb efter samme taktik. Det blev til tre 1. pladser.

Da jeg sluttede min karriere som cykelrytter, havde jeg skoletiden bag mig. Den var sluttet med en teknisk forberedelseseksamen fra Randers Realskole. Mine lærere havde gjort deres for at holde mig til bøgerne og få banket viden ind i mit vist nok noget forstyrrede hoved.

Det blev gjort med både ekstraopgaver, eftersidninger og lussinger, men det var ikke værre end, at jeg, da skolelederen,

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Johannes Harbo, udleverede eksamensbeviserne og ønskede os tillykke med personlige håndtryk, benyttede lejligheden til at takke for alle de lussinger, jeg havde fået.

Ved et tilbageblik må det indrømmes, at en stor del af de uddelte lussinger var overordentlig velfortjente. Jeg havde udviklet adskillige teknikker, der kunne gøre skoledagen lidt sjovere. En af dem var at overophede klasselokalet.

Det var nemlig således, at klassens duks, ham der skulle sørge for, at tavlen var ren, at alle var ude i frikvarteret, og at de rigtige kort var hængt op i geografitimerne, også skulle fyre op i klasselokalets kakkelovn, så der var dejlig varmt efter morgensangen. Ved at åbne et par ventiler og sætte en af lågerne på klem kunne selv samme kakkelovn imidlertid opnå næsten højovnsagtige temperaturer. Når denne teknik blev ført ud i livet, gik timens første fem til ti minutter med udluftning og nedkøling af lokalet.

En anden gang havde skolens stueorgel, der blev brugt ved morgensangen, fået monteret et af disse små gummilegetøjsdyr, der piber, når de trykkes sammen. Pibedyret var monteret under en af orglets pedaler, og der skal ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilke mislyde der opstod, hver gang vor sanglærer, Gunnar Pedersen, trampede på netop den pedal.

Den tumult og de grin, det afstedkom, var godt og vel en lussing værd.

Men det var ikke kun i skolen, at tilværelsen indeholdt skæg, ballade og lussinger. Fritiden bød også på lidt af hvert, ikke mindst spejderlivet.

Kapitel 3

Spejderliv med glæder og sorger...

Iført korte bukser og brun skindkasket af den type der får een til at ligne en cockerspaniel, når øreklapperne er slået ned nød jeg at suse rundt i Randers' gader efter skoletid.

De korte bukser forlangte jeg at få på, når vintergækkerne tittede frem; men skindkasketten havde jeg på hovedet længe efter, at bøgen var sprunget ud. Jeg var så glad for den kasket, at jeg sov med den på om natten.

Jeg blev meldt ind i spejderbevægelsen et års tid efter, at jeg begyndte i skolen, som ulveunge i Svend Trøsts flok. Alle ulveunger får et spejdernavn fra Kiplings Junglebogen, og jeg blev opkaldt efter hulepindsvinet Ikki. Jeg understregede min solidaritet med hulepindsvinet ved at insistere på at blive plysklippet hver eneste gang, jeg skulle til frisøren.

Efter tre år som ulveunge, da jeg fyldte ti og skulle være rigtig spejder, skiftede jeg fra Det Danske Spejderkorps til KFUM-spejderne, for det var her, de fleste af mine legekammerater fra gården dyrkede spejderlivet.

Min tid som spejder kom til at betyde meget for mig.

Jeg havde det godt med KFUM-spejdernes kristne islæt. Hjemme havde jeg lært at bede Fader Vor, og jeg kunne godt finde på at sende Vor Herre en lille hilsen et par gange om dagen. Det var imidlertid på spejdertidens weekendture, at bønnen fik den plads i min tilværelse, den har i dag.

Når vi afsluttede en lørdag aften ved lejrbalet med at bede Fader Vor, følte jeg, at vi sammen sendte et brev til Gud og takkede ham for dagen, der var gået, samtidigt med at vi udtrykte håbet om, at hans og vort gode samarbejde om livet måtte fortsætte.

Det var også i spejdertiden, at mod og viljestyrke blev sat på prøve.

På natløb og spejderture fik vi lov til at løbe mange liner ud, uden at vore ledere slap taget i os.

Jeg var med i Cervuspatruljen, og da den begyndte at gøre sig gældende i spejderkonkurrencer, fik mine kammerater og jeg smag for sejrns sødme.

Når Cervus stillede op til konkurrencer, var det førstepladsen, vi gik efter; hverken mere eller mindre. Sommeren igennem brugte vi hver eneste weekend til at øve færdigheder og samarbejde.

Vi var på et tidspunkt blevet så gode, at vi, efter vor tropsførers mening, var en belastning for troppen. De andre patruljer var simpelthen ved at give op, og da janteloven

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

tilsyneladende ikke havde gjort synderlig indtryk på os, valgte tropsføreren og hans assistenter at splitte Cervus op i to patruljer for på den måde at styrke hele troppen.

Den beslutning var svær for os at acceptere. Den ene dag var vi enige om at melde os ud af troppen, og den næste dag diskuterede vi heftigt mulighederne for at fortsætte.

Efter en uge uden sjælefred traf vi vor beslutning.

Vi accepterede modvilligt.

Resultatet blev, at halvdelen af Cervus med Søren Greve i spidsen blev flyttet over i Jaguaren, hvor Søren blev patruljefører. Jeg blev tilbage som patruljeassistent i Cervus, der blev suppleret med ulveunger.

Skønt vi selv havde accepteret denne løsning, var det så svært for os at undvære det gamle fællesskab i Cervus, at vi dannede vor egen klub.

Sørens forældre lod os benytte et gammelt kælderrum i deres hus, som vi indrettede som mødelokale og gav klubben navnet Senior Service. Her mødtes vi mindst en gang om ugen, spillede kort, sang og sludrede over kager og colaer.

Det blev en rigtig drengehule.

Samtidig udviklede der sig et sundt konkurrenceforhold mellem Cervus og Jaguaren, som hurtigt viste sig at styrke troppen som helhed.

Vi opdagede lidt efter lidt, at et ubarmhjertigt konkurrenceforhold mellem de to patruljer sagtens kunne kombineres med et varmt og godt kammeratskab. Vi havde fået noget godt ud af en påtvungen ændring, som i begyndelsen var os så meget imod.

I foråret 1964 vandt Cervus KFUM-spejdernes landspatruljekonkurrence.

Temaet var Rødjakkerne, Canadas ridende politi, og hele turneringen havde fået navnet Ekspeditionen til Arctic Red.

Konkurrencen strakte sig over tre afdelinger, og under de to første havde vi kæmpet bravt mod vore kammerater i Jaguaren.

En forbryderjagt gennem arktiske egne blev levendegjort af et kraftigt snefald.

Vi havde lavet spækلامper, tidsmålere, udskårne økseskafter og beredskabsæsker og ført dagbog over det hele; og efter begge runder var Cervus og Jaguaren endt som henholdsvis bedste og næstbedste patrulje.

Tredie runde foregik i bededagsferien og begyndte med en Sct. Georgshøjtidelighed torsdag den 23. april Vejle.

Om aftenen blev vi, med bind for øjnene, kørt ud i en skov, hvis træer forekom mig at være de højeste, jeg nogensinde havde

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

set.

Her slog vi lejr for natten. Næste morgen drog vi af sted i 3-mandskanoer på kano-hike ad Skjern Å med indlagte opgaver. Ørredfangst og bål på tømmerflåde var nogle af dem, og jeg husker tydeligt den festmiddag, vi skulle lave, da vi lørdag nåede frem til Arctic Red. Det var det sidste element i konkurrencen, og vi gik i gang med at tilberede fiskefilet, svineryg, appelsinfromage og norsk fyrstekage. Alt sammen lavet over bål og på feltmaner. Da det hele var slut, blev vi udråbt som landspatrujje-konkurrencens vindere.

Vi var ikke til at skyde igennem, da vi søndag aften meget trætte vendte hjem til Randers med sejrstrofæet og blev modtaget på banegården af vore tropsledere og vore forældre. Om mandagen kunne jeg ikke se mig mæt på billedet, som Randers Amts Avis bragte af Cervuspatrujjes heltemodtagelse.

Jeg følte både sejrens og berømmelsens sødme på det tidspunkt, men det var turneringens oplevelser, der gav mig et minde for livet.

Spejderårene gav mig mange gode minder og mange glade timer, men også en oplevelse som aldrig har sluppet sit tag i mig. Det var året efter triumfen ved landspatrujje-konkurrencen, hvor vi havde planlagt en kanotur på Silkeborgsøerne i bededagsferien.

Torsdag eftermiddag kørte vi til Silkeborg, hvor vi lejede fire kanoer, som vi to og to pakkede med telte og grej, og hen mod aften satte vi kurs mod Ry, som var målet for kanofærden.

Det var planen, at vi skulle nå Ry fredag aften og lørdag formiddag begynde hjemturen til Silkeborg.

Første aften var vi nået et stykke gennem Brassø, før vi ved bredden slog teltlejr for natten.

Vi hyggede os omkring bålet med sange og historier og glædede os alle til de kommende dages oplevelser.

Fredag morgen stod vi op med solen, pakkede telte og grej i kanoerne og satte kurs mod Svejlbæk, hvor vi gik i land og drak varm chokolade for at få kræfter til dagens lange træk tværs over Julsø, der er den største af søerne ved Silkeborg.

Vi aftalte at holde kontakt med hinanden på turen over søen og gå i land ved foden af Himmelbjerget, der hvor hjuldampen Hjejlen lægger til.

Her ville vi spise frokost før den sidste strækning til Ry.

Det var en kølig forsommerdag med klar luft og spredte skyer på en blå himmel, men da vi var midt ude på søen, skiftede vejret pludseligt. Det blæste op, og sorte skyer fik solen til at forsvinde. Det blev koldt, og blæsten fik søen til at vise tænder.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Vi måtte kæmpe for at holde kanoerne på ret køl og forsøgte forgæves at holde kontakt med hinanden.

Uvejret varede et halv times tid. Så lagde blæsten sig lige så pludseligt, som den havde rejst sig, og solen smeltede de mørke skyer.

Min kammerat og jeg var i den kano, der først nåede ind under land og søgte læ i rørskoven ikke langt fra det aftalte mødested. Da den næste dukkede op, havde vi travlt med at fortælle hinanden, hvor sej en tur det havde været.

De to andre kanoer var nået ind til en lille ø, som ikke lå længere væk, end at vi kunne se vore kammerater. Vi talte dem igen og igen, men kunne kun tælle tre.

Vi blev ganske tavse.

En af kanoerne var kængret. Den ene af kammeraterne havde fået den på ret køl og kæmpet sig om bord igen, men den anden var forsvundet i bølgerne. Det var Per Rasmussen, med spejdernavnet Pind.

Jeg kunne ikke tro, det var rigtigt. Pind var så dygtig til at svømme.

Jeg fik et chok og følte, jeg frøs til is. Jeg så mine kammerater og hørte deres stemmer, men turde ikke selv sige noget.

Var jeg levende eller død?

Jeg var bange for, at de ikke kunne høre mig. At Pind pludselig ville dukke op, og at mine kammerater så skulle opdage, at det var mig, der var forsvundet. Pind var jo så dygtig til at svømme.

Det var uhyggeligt og uvirkeligt.

Det føltes som en drøm, men jeg var vågen.

Redningsfolkene kom og satte en motorbåd med to frømand i vandet. De begyndte at lede efter Pind ude på søen, mens andre søgte langs søbredden, men de fandt ham ikke.

På vejen hjem og i dagene efter tænkte jeg ofte på det uretfærdige i, at det var en god svømmer, der var druknet. Men inderst inde vidste jeg godt, at det også havde noget at gøre med følelsen af, at jeg som dårlig svømmer havde været i større fare, end jeg havde vidst.

Der gik flere uger, før liget af Pind blev fundet. I de uger både håbede og frygtede jeg, at han ville komme tilbage. Frygten hang sammen med, at jeg mere end een nat havde drømt, at han kom hjem til mig og sagde, at der var sket en fejltagelse, og at vi skulle bytte roller, fordi han var meget bedre til at svømme, end jeg var.

Sammen med mine spejderkammerater var jeg med til Pinds begravelse. Jeg følte sorg og lettelse på samme tid. Vel var Pind

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

død, men alligevel var han kommet tilbage, så vi kunne sige farvel til ham.

Hjemme har jeg en opslagstavle ved mit skrivebord, hvor der hænger forskellige sentenser, som siger noget alvorligt, betydningsfuldt eller morsomt om livet.

De er samlet op på min vej gennem tilværelsen, enten tænkt eller sagt af andre eller faldet mig ind, når jeg ved sengetid har haft dagen til gennemsyn i bakspejlet.

Fødsel og død er to faste punkter i tilværelsen. Det, der gør livet spændende, er begivenhederne imellem, er et af dem.

Som 16-årig spejder lærte jeg, at det er tilfældet, der afgør, hvor langt der bliver mellem tilværelsens faste punkter. I dag er jeg overbevist om, at vi selv har stor indflydelse på, hvor spændende tiden mellem dem bliver.

Skoletiden var forbi, og Harbos klap på min kind, da jeg sagde tak for lussingerne, gav mig bevidstheden om, at han anerkendte, at jeg havde gjort, hvad jeg kunne for at gøre skolegangen festlig, uden at det var gået ud over den tilegnelse af kundskaber, der var dens egentlige formål.

Jeg sagde farvel til skolen med visheden om, at jeg efter sommerferien skulle begynde som elektrikerlærling hos el-installatør Bertel Tarp. Min kommende læremester var ganske vist berygtet for at daske sine lærlinge een, hvis de sjuskede eller viste dårlig opførsel. Men hvad betød det? Jeg var jo på en måde forberedt fra skolen!

Kapitel 4

Rejseleder med Europa som arbejdsplads...

I 1967, mens jeg var i elektrikerlære, fik jeg mit første pas. Den første af de sider, der er forbeholdt stempler, domineres af et meget stort visum-stempel. Med dette gav den nu henfarne socialistiske arbejder- og bondestat, DDR, mig tilladelse til, på en rejse til Vestberlin, at passere det så velbevogtede jerntæppe.

Målet for min første udenlandsrejse på egen hånd var et besøg hos en kammerat, der som nybagt ingeniør havde fået arbejde hos AEG.

DDR's maskinpistolbevæbnede grænsevagters nidkære kontrol ved grænseovergangene og det, jeg kunne se fra bilens vindue på rejsen fra Braunschweig til Vestberlin, gjorde stærkt indtryk på mig.

Havde jeg ikke allerede valgt politisk ståsted, så gjorde jeg det på den ferie.

Jeg følte, det var en hån mod menneskeheden at påstå, at den internationale socialismes røde fane var et symbol på frihed og sameksistens.

I en stat, som spærrede sine borgere inde, og hvor bevæbnede grænsevagter viser enhver fremmed mistillid, er al snak om frihed og sameksistens hule floskler. Siden har jeg været yderst forundret, når jeg blev konfronteret med politisk engagerede mennesker, der gik ind for det kommunistiske system. For mig var det et udtryk for, at de accepterede, at et samfunds magthavere var så højt hævet over os almindelige mennesker, at de kunne tillade sig at sige ,t og gøre noget andet.

Måske var det den sommer, at mit ubehag ved magtsyge personer begyndte at spire, og det så småt gik op for mig, at betingelsen for troværdighed er harmoni mellem ord og handling.

I marts 1969 aflagde jeg min svendep prøve og arbejdede derefter som svend, indtil jeg i august måned begyndte på installatøruddannelsen på Århus Tekniske skole, sådan som det hele tiden havde været planlagt.

Egentlig var min svendetid ikke lang nok til at kvalificere mig til skolen efter reglerne på det tidspunkt; men man lovede mig en dispensation.

Efter trekvart år på skolen fik jeg at vide, at der ikke kunne dispenseres for den manglende svendetid. Jeg blev både skuffet og vred og besluttede mig for at prøve noget helt andet.

I Randers var vor genbo rejseleder hos Tjæreborg Rejser. Han foreslog mig, at jeg brugte tiden med at prøve kræfter som

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

rejsseleder.

Go´ idé. Der blev lagt et godt ord ind for mig, og jeg kom til samtale på kontoret i Tjæreborg. Samtalen endte med en aftale om, at jeg den efterfølgende uge skulle med på en busrejse til Paris for at lære jobbet at kende.

Mandag morgen hoppede jeg på en af Tjæreborgs opsamlingsbusser på Randers rutebilstation og kørte med den ned til Fredericia banegård, der på det tidspunkt fungerede som det jyske udgangspunkt for Tjæreborgs busrejser.

Rejsselederen på turen hed Ruth Bach, chaufføren slet og ret Gamle Ole. Jeg tror ikke, at man i hele Danmarks rejsebranche kunne have fundet to bedre personer til at give mig et otte-dages lynkursus i rejsselederens metier.

Ud over det rent praktiske med at tælle mennesker, holde styr på billetter, pas og penge, kræver jobbet også historisk paratviden, sprogkundskaber, diplomatiske evner, psykologisk sans og en indtil overmod grænsende tro på, at der ikke er den ting, man ikke kan klare.

Efter Ruth Bach og Gamle Oles intensive kursus i det rent praktiske, følte jeg mig overbevist om, at det her kunne jeg godt klare, også selvom jeg ikke kunne et ord fransk. De øvrige krav forskrækkede mig heller ikke, så hjemturen fra Paris tilbragte jeg i en salig overbevisning om, at jeg nu kunne se frem til et spændende feriejob i rejsebranchen med otte-dages ture til Paris som speciale.

Lørdag aften var jeg atter hjemme i Randers, og om søndagen blev jeg ringet op og fik besked om, at man ventede at se mig på Tjæreborg Rejsers hovedkontor mandag morgen.

Da jeg mødte på kontoret, fik jeg at vide, at jeg kunne starte som rejsseleder på en af sommersæsonens første 14-dages busture til Jugoslavien. Turen skulle afgå fra Københavns Hovedbanegård allerede den kommende lørdag.

De følgende dage læste jeg som en gal for at få genopfrisket Europas historie, hente viden om de byer vi skulle besøge på rejsen og om de seværdigheder, man i rejseprogrammet lovede, at turens kyndige rejsseleder ville berette om.

Inden jeg startede på min første Jugoslavientur, fik jeg i øvrigt lejlighed til at hilse på Tjæreborg Rejsers chef, den navnkundige pastor Ejlif Krogager.

Som et sidste led i mine forberedelser skulle jeg endnu en gang til Tjæreborg. Det var dels for at hente mit ansættelsesbrev og dels for at hente forskelligt materiale til brug for min forestående debut.

Jeg ankom og blev modtaget af en ældre, venlig mand i

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

striktrøje og uden slips, som fandt materialet og mit ansættelsesbrev frem.

Da jeg stod der med ansættelsesbrevet i hånden, følte jeg mig pludselig som en del af firmaet, og jeg spurgte den venlige mand, om jeg kunne få lov at hilse på chefen, inden jeg drog af sted.

Det kan du sagtens, du kan bare hilse på mig sagde han med et varmt smil og et blik, som bedre end ord fortalte mig, at han mente, jeg burde have forberedt mig bedre på mit tredje besøg i Tjæreborg Rejsers højborg.

Selv om Ejlif Krogager ikke delte datidens anden danske rejsekonge Simon Spies' interesse for publicity, var Præsten dog et kendt ansigt.

De få gange jeg siden mødte Ejlif Krogager, kunne jeg godt mærke, at han huskede vort første møde, og at han regnede med, at han ved den lejlighed havde lært mig, at det ikke er tøj, men stil, der skaber ledere.

Krogagers lederstil var ligefrem, kontant og retfærdig. Når han dukkede op på en destination, gjaldt det om at bevare roen og ikke tage mere hensyn til ham end til de øvrige gæster. Han kom nemlig ikke for at registrere sine medarbejders evne til at behage chefen, men deres evne til at betjene kunderne, som han altid omtalte som sine eller vore gæster.

Det bekom mig godt, at han, ligesom far, respekterede kunden som et af sin forretnings største aktiver.

Om fredagen tog jeg toget til København og indlogerede mig på Hotel Norden, hvor jeg om aftenen mødte min chauffør, som tilsyneladende ikke nærrede bekymringer over, at han skulle køre med en debutant ved sin side.

Til trods for hans forsikring om, at jeg bare kunne spørge, hvis der var noget, jeg blev i tvivl om undervejs, gik jeg til ro med gevaldige sommerfugle i maven.

Næste morgen, da jeg mødtes med chaufføren, og rejsedeltagerne begyndte at melde sig, var der stadig liv i sommerfuglene. Men da alle var mødt, havde fået tildelt deres pladser i bussen og vi rullede ud af København med kurs mod Rødby Færge, var sommerfuglene så småt ved at gå til ro. Jeg tændte for mikrofonen, satte min lid til at viljen til at ville giver evnen til at kunne og præsenterede mig selv og chaufføren, men undlod dog at fortælle, at jeg var ny i jobbet.

Den sommer kørte jeg 13 ture til Jugoslavien og nød dem alle så meget, at installatørkarrieren blev lagt på hylden til fordel for personligt velvære.

Undervejs i bussen boltrede jeg mig i Europas historie, og når vi var på udflugter, frydede det mig at give mine gæster

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

oplevelser; og anerkendende ord var jeg ikke bleg for at labbe i mig.

Rejsreruten var lagt således, at vi på vej til og fra Jugoslavien bl.a. overnattede i Venedig og i Wien. De to byer blev mine favoritter, og jeg nåede at blive så kendt med dem begge, at jeg kunne guide mine gæster om bag turistfacaden, hvor man henter feriens bedste menneskelige oplevelser.

På en lille restaurant, bag Marcuspladsen i Venedig, oplevede mine gæster og jeg den glød, de unge sangstuderende fra *Teatro la Fenice* kunne give deres sang, når de blev opfordret til at synge arierne fra Verdi's *La Traviata*. Deres engagement, i det de sang, var så varmt og ærligt, at det gav mig frydefulde, rislende kuldegysninger.

En anden oplevelse endte heldigvis med at give en sjov erindring.

Mine gæster og jeg havde forladt bussen på Piazzale Roma, der er den bilende verdens sidste bastion før Venedigs drømmeagtige anderledeshed. Det er her, de travle kanaler, de hundreder af små smøger og broernes mange trapper skaber *Adriaterhavets Dronningö*.

Vi skulle med Vaporetto'en, mens kufferterne skulle lastes i en gondol for på den måde at blive sejlet til hotellet.

Ulykkeligvis faldt en af gæsterne i kanalen, da han afleverede sin kuffert, og det eneste han sagde, da han dukkede op igen var: Jamen, vandet er jo salt!

Både de øvrige gæster og de omkringstående italienere lo, så tårerne trillede, og selv den uheldige måtte le med.

Det var for øvrigt ikke den eneste gang, jeg oplevede humoren som det middel, der bryder alle grænser. Smil og kvikke bemærkninger havde en formidlende effekt på både hotelforbindelser og de bureaukratiske grænsevagter ved Trieste-overgangen til Jugoslavien.

Det lille Europa kaldte man dengang Jugoslavien med henvisning til den smukke og afvekslende natur, der spændte fra Opatija's subtropiske klima til Plitviceområdets nordiske karakter med søer og frodige bøgeskove.

Skønne aftener i bjergene bag Wien hørte også til oplevelser, jeg aldrig kan glemme. I de små haver hos vinbønderne sang og morede vi os, mens den ny vin, *Heurigenö*, blev drukket i behagelige mængder. Næste dag kunne jeg på byrundturen standse op ved Parlamentsbygningen og sammen med gæsterne føle stolthed over, at danskeren Theophilus Hansen var arkitekten bag denne og mange andre af Wiens berømte bygninger. Under udflugten til slottet Schönbrunn fik jeg mine gæster til, i kejserinde Maria

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Theresiaæs gemakker, at fornemme både hendes storhedstid og Mozarts utallige musiske besøg hos kejserfamilien. Jeg tror, det lykkedes mig at få dem til at dele min begejstring for Wien.

Efter den 13. Jugoslavientur, og dermed 26 ugers non-stop rejselederaktivitet, følte jeg mig hjemme i branchen. Jeg havde lært, at man skal holde, hvad man lover og aldrig love mere, end man kan holde.

Jeg lærte også, at det kan være anstrengende gennem lang tid at have meget nær kontakt med kunderne, og jeg trængte til et lille pusterum.

Den dag i dag mener jeg, det er vigtigt at forstå det behov for ekstra energi, der skal til for, dag ud og dag ind, at betjene sine kunder tip-top. Jeg tror, vi skal omorganisere vore servicevirksomheder på en sådan måde, at det bliver muligt, men også acceptabelt for den enkelte, at bevæge sig i niveauerne mellem direkte kundekontakt og indirekte kundekontakt, for på den måde at få pusterum.

Mit pusterum fik jeg sammen med en god kammerat, Søren Bo Jensen,

som jeg havde kendt helt tilbage fra skoletiden. Han havde foreslået, at vi skulle rejse 14 dage til Mallorca, hygge os og drikke Lumumba. Masser af Lumumba. Denne gyselige blanding af cognac og cacaomælk, som dengang smagte så godt.

Spies Rejser havde et tilbud, der passede til vores pengepung, og jeg fandt det spændende som kunde at skulle opleve et andet rejseselskab. Måske var der her noget at lære.

Det var første gang, jeg skulle ud at flyve, og stemplet i mit pas fortæller, at det var den 19. september 1969. Flyet var et firemotorers propelfly, men om det var en DC-4, -6 eller en DC-7, det ved jeg ikke. Flytyper havde på det tidspunkt ikke min store interesse, selvom jeg som syttenårig havde søgt optagelse som pilot i det danske flyvevåben. Jeg var dengang gennem optagelsesprøverne, men blev fundet for umoden. Det var ikke fly, der interesserede mig, men det at flyve der lokkede. Tænk at kunne flyve som svalerne!

Søren og jeg gik forventningsfulde om bord og fandt vore pladser.

Kaptajnen var svensk og hed Petrusson. Mens vi kørte ud til start, bød han os velkommen om bord, fortalte os hvordan flyvningen skulle foregå og informerede om, hvad vi skulle være opmærksomme på under starten.

Det blev en flyvetur med blandede oplevelser. Vejret over

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Tyskland var fantastisk flot, og det var fascinerende at se landskaberne fra ca. syv kilometers højde. Alt var i lilleputformat. Alpernes sneklædte tinder var betagende, og skyformationen over bjergene fik mig til at tænke på de skyer, der drev hen over min tænkeplads i Randers.

Men da vi kom ud over Middelhavet, lige omkring Marseille, røg vi ind i kraftig turbulens. Det føltes, som om flyet faldt ud af himlen. I nogle sekunder var vi i vægtløs tilstand, og glas, flasker og håndbagage samt nogle passagerer svævede pludseligt rundt i kabinen for derefter at falde ned igen med stor kraft. På en måde føltes det, som om det stod på længe. Bagefter fik vi indtryk af, at det hele var gået enormt hurtigt.

Der var en mand, som var blevet slået til blods, og der var en kvinde, som klagede over smerter i ryggen; i øvrigt var der et frygteligt rod over det hele.

Om hændelsen havde været kort eller lang, så havde jeg under alle omstændigheder været bange og haft forskellige tanker, som bare kom af sig selv.

Jeg havde set mig om efter nødudgangene og prøvet at huske de instruktioner, vi fik før start. Det forekom mig rationelt og fornuftigt. Men jeg havde også haft nogle mærkelige tanker om, at jeg skulle holde øje med, hvor flyet revnede, når vi ramte vandet, så jeg kunne kaste mig ud, inden det sank. Og jeg havde set mig selv drivende rundt i Middelhavet omgivet af sultne hajer.

Jeg fik tidsfornemmelsen tilbage, da kaptajnen forklarede os, hvad der var sket. Han forsikrede os, at flyet var intakt, og at vi fortsatte til Mallorca.

Vi fik travlt med at få styr på vore personlige ejendele, og vi glædede os til, vi skulle lande.

Endelig nåede vi frem. Omkring tyve passagerer blev kørt direkte til det lokale hospital, og det var sent på aftenen, før vi alle var samlede på hotellet. Først da gik Søren og jeg i byen. Vi talte om, hvorfor man mister tidsfornemmelsen i en angstsituation.

Og vi drak Lumumba. Masser af Lumumba!

Når jeg i dag tænker tilbage på denne hændelse, har jeg en fornemmelse af, at den har været med til at skabe min opfattelse af passagerers behov for information og service.

Med fuld forståelse og respekt for menneskers naturlige utryghed eller ligefrem angst ved at flyve, er det selvfølgelig min opgave som kaptajn at skabe så megen tryghed som muligt hos passagererne; og i øvrigt også hos besætningen.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

I det moderne velfærds- og selvbetjeningssamfund opfatter jeg tryghed, information og menneskelig omsorg som service i langt højere grad end mad, drinks og hvad man ellers deler ud af. Disse goder har med komfort at gøre.

For at kunne yde god service må man tænke ud fra kundens situation og på eget initiativ dække kundens behov for information. En opstået undren eller et ubesvaret spørgsmål skaber utryghed og bekymring. Utryghed og bekymring kan let udvikle sig til problemer for den enkelte.

Det er bedre at undgå problemer end at løse dem.

Forhåndsinformation er den bedste form for information. Men i flyvningens verden kan der let opstå uforudsigelige hændelser og situationer, hvor passageren ikke har mulighed for selv at vurdere, hvad der sker. Da gælder det om at informere så hurtigt som praktisk muligt om, hvad der er sket, hvorfor det er sket og dernæst om, hvad der nu skal ske.

Kundens forståelse af hændelsen er forudsætningen for at føle tryghed.

ærlig information er forudsætningen for tillid.

Selvom turen til Mallorca var tiltænkt som ferie og afslapning, kunne jeg ikke lade være med at betragte rejseledernes arbejdsmetoder.

Allerede i lufthavnens ankomsthale bemærkede jeg, at vor rejseleder havde skaffet sig alle nødvendige informationer og energisk gjorde alt, hvad han kunne for at fremme bagageudleveringen og få os hurtigt ud til busserne, der skulle køre os til hotellerne.

Senere havde han på ubemærket vis forladt bussen, da den passerede det hotel, vi skulle bo på. Bussen fortsatte til en vendeplads, og på den korte ekstratur havde vi travlt med at kigge på de nye omgivelser. Så stoppede bussen foran hotellet, og der stod vor rejseleder klar på trappen med gæstelisten i den ene hånd og værelsesnøglerne på en bakke i den anden. I et spring stod han igen på sin plads oppe foran i bussen og bød os personligt velkommen, udleverede vore nøgler og indbød os til informationsmøde i hotellets bar om to timer.

En lille sightseeing havde erstattet en ulidelig ventetid i receptionen.

Hans trick med at springe af bussen tog jeg til mig på stedet og havde siden selv succes med det i min egen karriere.

Efter ferien på Mallorca og et par særture i Europa med specielle kundegrupper, var jeg det efterfølgende halvandet år udstationeret på Tjæreborg Rejsers destinationer på Tenerife, i

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Marokko og Torremolinos på den spanske solkyst.

Min introduktion til turene i Marokko blev endnu mere hovedkulds end Paris-turen med Ruth Bach.

Med dags varsel blev jeg sendt fra Tenerife til Torremolinos. Herfra udgik de ugentlige syvdages ture til Marokko, et rejsemål der på det tidspunkt nærmest var jomfrueligt land for de nordiske charterturister.

Allerede næste formiddag begyndte en uges introduktion til Marokko af en ældre kollega. Men da der pladsmæssigt ikke var taget hensyn til den ekstra rejseleder, foregik mit første møde med det nye på særdeles utraditionel vis.

Jeg måtte sidde på bussens trinbræt hele turen, hvorfra jeg havde travlt med at observere alt, hvad der passerede, samtidig med at jeg skulle notere mig, hvad der blev fortalt. Dette gjorde ikke blot turen uforglemmelig for mig. I branchen går der stadig røverhistorier om den tur. Det var en udfordring, der bekom mig, og jeg trivedes godt på et rejsemål, som kaldte på pionerånden hos både rejselederen og gæsterne.

En af de små ting, der forsødede tilværelsen, var valutavekslingen for gæsterne. Dirham, der er den marokkanske møntenhed, kunne kun veksles specielle steder og til meget ublu kurser. For at forbedre dette forhold vekslede vi for gæsterne, og det skal da ikke skjules, at begge parter havde en væsentlig fordel herved. Hvad der måske var det sjoveste, var måden, denne veksling blev foretaget på.

Aftenen før afgang blev der telefonisk givet besked om, hvor meget valuta vi ønskede. Ordren var i kode, og da vi næste dag forlod færgen i Ceuta, udvekslede man på bedste spionmaner sammenrullede aviser, hvori valutaen var gemt. Pengene blev skjult i bussen, og først vel inde i Marokko startede denne vekselservice for gæsterne. De eneste, der tabte ved den transaktion, var, så vidt jeg kan se, de officielle valutahandlere, mens mine gæster blev glade.

I Marokko kom man på tæt hold af den muslimske verden med Jellaba-klædte mænd og tilslørede kvinder; en anden religion, andre skikke og andre livsholdninger. Ikke mindst besøgene i Marrakechs basarer blev oplevelser for livet for både mine gæster og mig.

I Fés' medina skulle jeg imidlertid komme til at fornemme det pres, der kan lægges på fremmede, når de lokale føler, man kommer ind på deres enemærker og tager arbejdet fra dem.

På rundturen i garvernes kvarter hørte et besøg hos en lokal tæppehandler til oplevelsen. Jeg havde på forhånd informeret gæsterne om prisniveauet og mulighederne for at købe tæpper

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

senere på rejsen. En af dem havde brugt denne information i sin handelsmetode, og da tæppehandleren konfronterede mig med denne oplysning, valgte jeg åbenhjertigt at fortælle ham min mening om hans noget høje prisniveau, der, så vidt jeg kunne skønne, indeholdt en klækkelig provision til de lokale guider.

Denne meningsudveksling sammenholdt med at jeg ikke benyttede de lokale guider, men selv førte og fortalte for mine gæster resulterede i, at jeg den dag fik en belæring om, hvor svært det er at holde styr på en gruppe gæster i de små gader, når de konstant chikaneres af en flok meget aggressive lokalguider, som var vant til i de år, hvor kun individuelle rejsende kom til Marokko, at have markedet helt for sig selv.

Mere malerisk var det at opleve Marrakech og den mægtige markedsplads, Djermaa-el-fna, hvor folkelivet florerede med eventyrfortællere, omvandrende musikanter og gøglere af enhver art.

Hertil ankom karavaner fra ørknen, og de talrige busruter, der forbinder Marokkos byer, ender her.

Her mødes det sorte Afrika med den arabiske del.

Det var spændende.

Marokkoturene varede som nævnt en uge og vekslede med en uges arbejde på Solkysten, hvor jeg indgik i den faste stab, der kørte dagture eller bragte gæster til og fra lufthavnen.

I de uger jeg var hjemme på Kysten, fandt jeg en tænkeplads i bjergene bag Torremolinos. Det var et udsigtspunkt på kanten af den andalusiske slette.

Mod øst åbnede Middelhavet sig. Mod syd kunne man skimte Gibraltar; og mod vest og nord var der soltørre marker. Det var et sted, hvor der var godt at tænke og sortere de oplevelser, turene havde givet mig.

Jeg kom der så tit, at jeg lærte en spansk bonde at kende. Det var en mand med visioner om at sætte sig spor, som kommende slægtled skulle nyde godt af. Hver gang vi mødtes, skulle han vise mig, hvor mange oliventræer han nu havde fået plantet. Træer han aldrig selv ville få gavn af, men hvis frugter hans børnebørn, deres børn og deres børn igen skulle høste.

Han var et menneske, der lærte mig, at kortsigtede og personlige interesser fratager, n den glæde, det er at sætte sine spor og blive husket; fordi man videregav det, man modtog, i bedre stand. Har man sat sine spor til glæde for andre, kan man, som bonden på den andalusiske højslette, tillade sig at være stolt.

Kapitel 5

Svaleflugt i lufthavet...

I slutningen af 1970 fik jeg tilsendt et af disse kedelige og meget officielle breve i en brun rudekuvert. Brevet indeholdt en besked om, at det nu var sidste udkald med hensyn til den militærtjeneste, som jeg skyldte samfundet.

Brevet satte punktum for rejseleder-tilværelsen, og for at råde bod på, at jeg i de forløbne to et halvt år havde været mere optaget af at give mine gæster rejseoplevelser, end at følge den oprindelige plan om at tage en installatøreksamen, blev der således skrevet kontrakt med forsvarret om tre års konstabeltjeneste i flyvevåbnet. Det betød, at jeg ville få en uddannelse som el- og instrumentmekaniker, og på den måde kunne jeg så komme tilbage på sporet mod mit oprindelige uddannelsesmål.

Efter to måneders rekruttjeneste og nogle måneder på Flyvevåbnets Specialskole i Jonstrup blev jeg i foråret 1971 udstationeret som tekniker på flyvestation Ålborg, hvor mit arbejdsområde var at vedligeholde F-104, Starfighter.

Det var en dejlig arbejdsplads, hvor jeg fik brug for den faglige viden, jeg havde fra min lærlingetid i Randers. At omgås flyvemaskiner kræver høj moral. Det gælder om at udøve kvalitetsarbejde, første gang man har sagen i sine hænder og samtidigt turde spørge, hvis der er noget, man ikke forstår. Denne holdning sad stadig godt rodfæstet, og jeg havde ikke vanskelighed ved at drage paralleller til de mange spændende og ansvarsfulde opgaver, min læremester og hans mestersvend i sin tid havde givet mig. En god ballast der passede ind i det miljø, jeg nu befandt mig i.

I mange henseender er teknikeren tættere på flyet end piloten, og det er ikke sjældent, at teknikeren kender sjælen i hvert enkelt fly bedre end piloten. Teknikeren har så høj arbejdsmoral, at han aldrig vil lade sig nøje med et vi kan da lige prøve. Det er veldisciplinerede mennesker, der omgås flyvemaskiner.

En augustdag i 1971, hvor der ikke var en sky på himlen, var jeg en tur med i luften. Formålet med turen var at finde en periodisk tilbagevendende fejl i flyets elektriske installation. Jeg sad bag piloten i en to-sædet F-104.

Vi fløj ud over Vesterhavet, op langs kysten, hen over Skagen og videre ud over Kattegat, hvor vi fra et par tusinde meters højde på samme tid kunne se Norges, Sveriges og Danmarks kyster. Pilotens hæmningsløse leg i luften mindede mig om svalernes

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

flugt. Samme aften bestemte jeg mig til at søge ind på flyveskolen igen, og næste dag blev ansøgningen postet.

Kort efter mit fyldte 24. år, blev jeg, sammen med elleve andre, indkaldt til optagelsesprøve i Jonstruplejren. Her blev vi modtaget med besked om, at man de kommende dage skulle finde to-tre stykker, der havde helbred, psyke og hjernevindinger nok til at blive piloter.

Prøven strakte sig over fem dage, og vi var som sagt tolv på holdet, og jeg var en af de ældste.

Vi målte hinanden nøje for ligesom på forhånd at finde ud af, hvem de to-tre var, der ville klare de kommende dages prøver.

Der var særlig een, der markedsførte sig selv med Karl-Smart-bemærkninger, mens vi ventede på en for en at blive kaldt ind til den indledende lægeundersøgelse. Jeg var lidt beklemmt ved situationen og frygtede især synsprøven. Gennem flere år havde jeg brugt læsebriller. Men det viste sig, at mit syn havde normaliseret sig, og jeg kunne nu kun håbe, at min modenhed havde gennemgået samme forandring.

Inden vi nåede aften, var der to, der havde fået besked på, at de godt kunne tage hjem.

Så var vi ti!

Næste formiddag, mens vi var til skriftlig prøve i et klasselokale, blev der banket på døren. En befalingsmand kaldte en af de andre ud på gangen til samtale under fire øjne. I frokostpausen konstaterede vi, at vi nu kun var ni.

Om aftenen var der endnu en, der skulle snakkes med under fire øjne.

Så var vi otte!

Da vi alle havde meldt os, fordi vi for alt i verden ønskede at blive piloter i flyvevåbnet, lagde det et stort psykisk pres på hele gruppen, hver gang der var en, der blev kaldt til samtale. Det skete altid, når holdet var samlet, og hver gang blev holdet mindre.

Om torsdagen fik ophavsmanden til Karl-Smart-bemærkningerne i lægens venteværelse besked på, at han godt kunne pakke sine ting. Vi tre, som på det tidspunkt var tilbage, så at også en ung, selvsikker mand kan græde.

Prøverne var udformet således, at man fik en fornemmelse af at kunne lure systemet, hvis man fandt sammenhængen mellem de enkelte dele af prøven.

Men de, der satte sig som mål at finde sammenhængen frem for at koncentrere sig om at nå resultater, fik en anskuelsesundervisning i, at det ikke er de mål, man sætter sig, men de resultater man når, der tæller.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Samme dag var vi til de afsluttende helbredsundersøgelser og en psykologisk test på Flyvemedicinsk Klinik på Rigshospitalet.

Den ene test fulgte den anden, og der var hverken plads eller lyst til andet end at koncentrere sig om prøverne.

Men laboranten, der bl.a. krævede, at vi skulle lade vort vand på kommando, og hverken var til at spøge med eller selv var nogen spøgéfugl, blev dagens oplivende moment.

Mange år senere kunne jeg ikke lade være med at smile, når jeg traf hende ved kondicyklen under den 3-årige lægeundersøgelse, og selvom hendes noget strenge kropssprog ikke ligefrem indbød til fest, tror jeg egentlig, hun bar et varmt og humoristisk hjerte i sit bryst.

äRigor Mortisä, som vi piloter kaldte hende, var og forblev i mange år en institution på Rigshospitalets Flyvemedicinske Klinik, et billedligt pragteksemplar på en oversygeplejerske.

Da vi fredag eftermiddag, efter en fysisk anstrengende øvelse om formiddagen i lejrens gymnastiksal, var i færd med at pakke sammen for at drage hjem, blev vi alle tre lettede, da vi fik den samme besked:

De vil høre nærmere!

Jeg vendte tilbage til mit tjenestested i Ålborg, og allerede om tirsdagen næste uge kom beskeden om, at jeg var optaget på flyveskolen på flyvestation Avnø. Da jeg på konstabelskolen havde gennemgået militærtjenestens obligatoriske rekruttid, skulle jeg først møde i slutningen af januar 1972, adskillige uger senere end de øvrige på holdet.

Den besked blev jeg utroligt glad for. Den 27. januar 1972 meldte jeg mig på flyvestation Avnø, hvor vi var 40 pilotaspiranter, der skulle i gang med en seks måneders sergentuddannelse og en forberedende pilotuddannelse.

De første tre måneder blev en helt speciel oplevelse, hvor alt tilsyneladende havde til formål at knække de, der kunne knækkes, og lære de, der ikke lod sig knække, hvor grænsen for deres fysiske og psykiske formåen lå.

I de tre måneder blev vi ført og overvåget af en major, som var kendt under navnet Gribben. Han var over os hele tiden og havde et satanisk smil på læben, hvis han ved en morgenparade kunne kalde een frem foran geledet og meddele, at chefen, oberstløjtnant K. Petersen, ville tale med ham.

Det var dom ved standret, og chefen eksekverede dommen så ekspedit, at den, der var blevet kaldt til samtale om morgenen, havde forladt stationen inden middag.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Når jeg ser tilbage på de tre måneder, må jeg erkende, at der var situationer, hvor min taktik fra ungdomscykelløbene i Randers, om at give alt hvad jeg havde i mig og håbe, det var nok til at nå målstregen, var ved at komme til kort.

Der var også situationer, hvor jeg var tæt på selv at bede om at få lov til at tale med chefen eller bed mig i tungen for ikke at sige et eller andet, som Gribben bestemt syntes, jeg omgående skulle gå op og fortælle chefen.

Men det skal siges til chefens ros, at han udøvede synlig ledelse og forstod at motivere, når det allermest behøvedes. Når vi f.eks. under en fysisk træning i felten var kørt helt ned, sørgede han altid for, at der ud af den blå himmel pludselig kom fem-seks jagerfly strygende hen over landskabet. Noget der normalt ikke hørte til i vores område, men som på chefens opfordring var iværksat for at løfte de trætte sjæle.

Tanken, om at det en dag ville være os, der sad i de fly, fik os til at bide tænderne sammen og holde ud.

I de sidste par måneder på Avnø trådte den fysiske træning i baggrunden. Det meste af tiden blev brugt på undervisning i flyveteori, meteorologi, navigation og engelsk, og vi fik vore første flyvetimer i flyvevåbnets enmotorede Chipmunk.

Men Gribben slap ikke helt sit tag i os. Vi var stadig under hans opsyn, og ingen kunne føle sig sikker. Han og hans stab af befalingsmænd sørgede for, at de mange timer på skolebænken ikke kom til at gå ud over vor fysiske form.

Under den sidste måned af uddannelsen blev der på Avnø holdt en gevaldig stor fest i anledning af flyvestationens fødselsdag. Det var en rigtigt fest, og det lå i luften, at man ville vise os det hensyn at tage det med ro den følgende dag. Men ak nej. Gribben var over os klokken fem om morgenen, og så fik vi ellers en omgang på feltbanen, som var uden sidestykke til de mange, vi havde fået tidligere. Den morgen følte vi os ikke alene snydt og bedraget, men også i den rene ondskabs meningsløse vold.

Der var ni tilbage på holdet, da uddannelsen på Avnø sluttede, og vi blev sendt på orlov som sergenter med en flyvebillet til USA i baglommen. Her skulle vi fortsætte flyveuddannelsen på en af amerikanernes mange flyveskoler.

Det var godt nok en stolt sergent Rasmussen, der holdt orlov i Randers inden rejsen til Amerika, og dagen før afrejsen var jeg hos frisøren og blev plysklippet som i barndommens dage.

Jeg fik min grundlæggende pilotuddannelse på Williams Air Force Base i Arizona, USA.

Williams uddannede dengang ca. 2500 piloter om året og rådede

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

over fem gange så mange fly som det danske flyvevåben.

Vi var 50 på mit hold 46 amerikanere, en iraner, en nigerianer og to danskere Tom W. Nielsen med flyvenavnet MAM og jeg, der blev kaldt GYD.

Vi blev modtaget af den seniorsergent, der skulle tage vare på vore militære dyder under opholdet. Han var en højtråbende, tæt og barsk Vietnam-veteran med øjne i nakken.

Ved vort første møde var han ikke helt tilfreds med plysklipningen, frisøren i Randers havde givet mig, og jeg glemmer ikke hans noget fremoverlænede holdning, kun få centimeter fra mig, alt imens han, med samme tordnende røst som spritteren ved jernbanesvellerne i Randers, højlydt brølede:

Lieutenant Rasmussen! You need a haircut!

Han fulgte derefter mig og adskillige af mine amerikanske kolleger til basens egen frisørsalon, hvor man kun klippede med maskiner. Han valgte mig til at blive eksempel på, hvad der var hans opfattelse af den mest hensigtsmæssige frisure for en nyankommen pilot aspirant i United States Air Force.

Jeg fornemmede dog et særligt glimt i øjnene på seniorsergenten, da han triumferende, næsten elegant, sparkede til den smule støv, barbererens maskine havde kunnet frarøve mit i forvejen meget kortklippede hoved, med ordene:

ä*There You see Lieutenant Rasmussen! You're NOW in the Air Force!*ä

Jeg var næsten kronraget!

Et - nul til seniorsergenten. Stillingen blev et halvt års tid senere et - et.

I basens gymnastiksal skulle vi en dag spille basketball, men da jeg lidt højlydt havde tilkendegivet, at fodbold mere var mit spil, blev jeg kaldt til rette midt i salen. En klar melding bekendtgjorde, at når jeg var i Amerika, spillede jeg amerikanernes spil, og i dag gjaldt det om at få bolden op i kurven for enden af salen. Mens han stadig pegede mod kurven, tog jeg resolut bolden og kastede den. Ved et svineheld gik den lige ned i kurven, og det lykkedes mig at holde masken.

Den dag måtte glimtet i øjet vige for en brølende latter. Vi var venner, og han elskede sine elever.

Da basens wing commander, oberst Warren C. Moore, bød os velkommen, benyttede han lejligheden til at gøre MAM og mig opmærksom på, at der var tradition for, at danskerne forlod Williams Air Force Base med topkarakter, og at han forventede, at vi levede op til den tradition.

Blandt vore amerikanske kammerater var der flere, der havde gjort

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

krigstjeneste i Vietnam, og som ønskede at vende tilbage til krigsskuepladsen som piloter.

David P. Talbert ,Dave, der kom fra Hawaii, var en af dem. Han havde været udstationeret i Vietnam som navigatør og fløj som sådan i bagsædet på en F-4, Phantom. Hans fly var blevet skudt ned på vej hjem fra et bombetogt over Hanoi, og både piloten og han havde reddet sig med katapultsædet. Det var lykkedes ham at holde sig skjult og overleve i junglen helt alene i en måned, før han blev fundet af en redningshelikopter og bragt hjem til sin base i Sydvietnam. Hvad der skete med piloten, fik jeg aldrig at vide.

Dave og jeg blev nære venner. Hans livssyn og ro fascinerede mig. Han var afbalanceret, lagde ikke vilde planer for fremtiden, men levede i nuet.

Dave var af den mening, at vi skylder livet at leve hver eneste dag med tanken på, at den kan blive vor sidste.

Året i USA, der kvalificerede os til at få luftrummet som arbejdsplads, var en rigelig belønning for de strabadser, vi havde været igennem på flyvestation Avnø. Jeg ser tilbage på det år som een stor fest, selv om det ikke blev holdt skjult for os, at vi var ved at blive uddannet til noget, som ville komme til at koste nogle af os livet.

De første tre uger sad vi på skolebænken det meste af tiden, men de dage, hvor vi skulle flyve, mødte vi klokken fire om morgenen og blev kørt et par hundrede kilometer ud i ørkenen til en privat flyveskole, Eloy. Her lærte vi at håndtere små enmotorede propelfly, Cessna 172, og lærte så småt det regelsæt, hvorpå den amerikanske uddannelse har sit fundament, før vi begyndte jet-træningen i basens egne Cessna T-37 fly.

Instruktørerne på Eloy var civile. De lignede rigtige cowboys med revolver og det hele. En morgen, da jeg var i gang med min inspektionstur rundt om flyet, det man i flyversproget kalder en walk-around, fandt jeg ud af, at revolveren ikke bare var med for sjov.

Ligesom jeg nærmede mig flyets ene hjul blev stilheden brudt af et smældende:

„Steve **FREEZE!**“ Jeg nåede lige akkurat at stoppe op, før stilheden endnu en gang blev brudt, denne gang af et mægtigt brag efterfulgt af den fløjtende lyd fra et projektil. For fødderne af mig lå en temmelig stor klapperslange uden hoved.

Jeg glemte aldrig at kigge mig godt for, når jeg siden gik turen omkring flyet.

Efter en måneds tid var vi færdige på Eloy, hvorefter

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

flyvningen foregik hjemme på basen og med det amerikanske flyvevåbens egne instruktører. De fleste af disse instruktører var Vietnam-veteraner; og hvor de kunne flyve! De lærte os at flyve lavt, højt og i tæt formation og gav os mod til at afprøve både vore flys og vore egne grænser.

I slutningen af perioden på T-37 blev der på soloflyvningerne tid til at søge egne udfordringer og prøve kræfter med flyet, når de obligatoriske øvelser var gennemøvede. Det blev til en leg med både flyets og naturens kræfter, som gav nogle uforglemmelige oplevelser.

Følelsen af at eje verdensrummet og være herre over tyngdekraften. Fornemmelsen af at være ,t med flyet. Skiftevis at føle det, som om man balancerede på den yderste kant af en dyb afgrund, eller at drøne ud af en uendelig bred og uendelig lang motorvej under stadig stigende acceleration. At lege kispus med cumuluskyernes fabelvæsner. Kærtegne, puffe eller spidde dem med flyet, for derefter igen at kaste sig ned til stratuslagets motorvej. Mærke farten ved skyernes nærhed, lade den bygge op til nær maksimum og så løfte næsen blidt og foretage den ene rulning efter den anden, indtil det følte, som det var jordkloden, der rullede rundt om een selv.

Det var på sådanne flyvninger, jeg søgte og fandt mine grænser.

Og der var andre flyveture, hvor jeg fløj vandret og ligeud i så lang tid, at det at flyve i sig selv blev nærmest kedeligt; men hvor lufthavet bød på naturoplevelser, som giver flyvningen en egen dimension.

At se sollyset krybe op over horisonten og med opløftet sind flyve ind i den nye dag. At fyldes med ærbødighed når man bryder op gennem skylaget og pludselig befinder sig under himmelrummets hvælving. At se solnedgangen hvor den synkende sol forgylder skyerne og lader horisonten skifte farve fra orange over rød til lilla, mens flyet langsomt opsluges af nattens blå mørke. Eller at føle ydmygheden vokse i sig ved at kigge ud i den stjernefyldte nat og fornemme uendeligheden.

Det var sådanne oplevelser, der gav mig kærlighed til flyvningen.

De sidste fem måneder af uddannelsen på Williams foregik på overlydsflyet T-38. Det var i disse hurtige fly, vi for alvor begyndte at bemægtige os lufthavet, som var det vort rette element.

Både soloflyvningen og formationsflyvningen bragte lærdom og oplevelser i rigt mål, men det blev dog en træningstur i instrumentflyvning, jeg husker bedst fra den tid.

Min instruktør Richard Selberg – äSELä, og jeg var ude på

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

instrumentflyvningstræning det man i gamle dage kaldte blindflyvning. Det foregår med eleven i bagsædet under en skærm, som forhindrer alt udsyn. Vi befandt os i over 10 km højde, hvor luften er tynd, hvorfor det er sværere at flyve præcist end i lavere højder. Her er luften så tynd og kabinetrykket så lavt, at den overvejende del af den luft, piloten indånder, kommer fra flyets iltsystem.

Vi blev opmærksomme på, at der var noget galt og mærkede nogle symptomer, der ikke er helt ønskværdige under flyvning.

Symptomerne henledte vore tanker på træningen i undertrykskammeret, hvor man under omhyggeligt tilsyn bliver udsat for iltmangel og lavt lufttryk for på den måde at lære at opdage egne symptomer på iltmangel i ens hjerne og legeme.

Vi afbrød missionen, gik ned i lav højde, underrettede basen og satte kursen hjemad.

Selv havde jeg, efter at vi var kommet ned i lavere højde, taget min iltmaske af, og da SEL syntes, han stadig var noget omtåget, bad han mig om at lande flyet fra bagsædet, hvor jeg i mellemtiden havde trukket skærmen tilbage.

Det er noget anderledes at lande et fly fra bagsædet, fordi det forreste katapultsæde spærrer for udsynet fremad, og det er noget, som kun instruktører er uddannet til. Men det gik godt.

Alle redningskøretøjerne var kørt i position og stod klar til at modtage os, og så snart vi var landet og drejet af landingsbanen, blev vi beordret til at stoppe flyet og slukke motorerne.

Vi blev hevet ud af flyet og kørt til basens hospital, hvor en grundig undersøgelse viste, at vi umiddelbart ikke fejlede noget, men man fandt spor af lattergas.

Flyets iltsystem blev undersøgt, og man fandt en teknisk fejl, som gjorde, at der dannedes lattergas i iltsystemet. Hændelsen blev straks rapporteret, og hele det amerikanske flyvevåben fik flyveforbud, indtil alle flyene var inspiceret for lignende fejl.

Som aspirant var det en voldsom oplevelse, og jeg følte, at Dave's livsfilosofi blev til virkelighed.

„Du skal leve, mens du kan!“

Men selvom en sådan oplevelse sætter sine spor, nød jeg flyvningen på T-38. Jeg synes stadig, at det er det skønneste fly, jeg nogensinde har fløjet, men sådan er det vel med den første kærlighed ...

Den 8. september 1973 fik mine kammerater i Class 74-01 og jeg hæftet flyvervingen på brystet.

MAM og jeg havde placeret os i den øverste del af klassen og dermed opfyldt de forventninger, der var blevet stillet til os.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

En dejlig følelse.

Nu var lærlingedrømmen om at blive pilot blevet en realitet
fantasien gjort til virkelighed.

Basen havde sin egen lokale Tv-station, og hver aften sluttede
den sine udsendelser med nogle pragtfulde billeder af en F-104,
Starfighter, der med balletagtig ynde svang sig rundt om skyer på
en blå himmel, alt imens John Gillespie Magee Jr.'s digt HIGH
FLIGHT rullede over skærmen.

Dette smukke digt er i min frie oversættelse blevet til:

*Åh, jeg har sluppet de snærende jordiske bånd
og danset i himlen på leende sølvvinger;
mod solen er jeg steget
og har sluttet mig til den tumlende
munterhed i solspaltede skyer,
gjort hundreder af ting
I ikke har drømt om.
Kredset og hævet mig
steget og svunget mig
højt i den soloplyste stilhed.
Svævende der, har jeg jagtet den råbende vind, kastet mit
villige fartøj
gennem mennesketomme, ubetrådte haller af luft. Op. Op i det
lange, svimlende, brændende blå har jeg med lethed og ynde
nået toppen af de vindomsuste højder,
hvor ej lærken, end ikke ørnen, har fløjet.
Og, mens jeg der med tavst opløftet sind
har betrådt rummets ubesmittede
og hellige ukrænkelighed,
har jeg strakt hånden frem
og følt mig tæt på noget guddommeligt.*

... Sådan er det at boltre sig frit i lufthavet!

Kapitel 6

Fra flyvevåbnet til SAS...

Ved afskedsparaden på Williams Air Force Base kunne MAM og jeg se wing commander oberst Warren C. Moore i øjnene med god samvittighed. Vi havde begge levet op til traditionen om, at basens danske elever blev sendt hjem med topkarakter.

Mens vi skulle hjem og afslutte vor uddannelse i lille fredelige Danmark, var situationen unægtelig en anden for de fleste af vore amerikanske kammerater. De skulle til Vietnam. I et år havde vi levet og åndet sammen og, når det gik hedest for sig i luften, også følt at have været sammen om at lege kispus med døden. Nu skulle de i krig og for alvor bruge alt det, vi havde lært.

Hjem til Danmark det gik. I træningseskadrillen på flyvestation Skrydstrup blev min elementære pilotuddannelse afsluttet, men kun på papiret.

En pilot bliver aldrig færdig med sin uddannelse. Den dag han tror, at han kan alt, skal han holde op med at flyve. Så er han farlig for sig selv og sine omgivelser.

Jeg var i Skrydstrup fra september 1973 til marts 1974. Træningseskadrillen var stedet, hvor vi tilegnede os den færdighed, det kræver at flyve under de varierende vejrforhold, det danske klima byder på. Men vi fik også lov til at smutte bort fra jorden og danse på himlen. Det skete, vi benyttede lejligheden til det, vi kaldte gårdmandsture, hvor vi foretog os ting, som der ikke blev talt alt for højt om.

Flyvemæssigt blev mødet med T-33 ret så belastende. Efter det indledende teoretiske kursus kom den dag, hvor jeg skulle have min første tur på typen. Det såkaldte Dollar-ride. Udtrykket stammer fra en gammel tradition, hvor denne første uforpligtende tur betales med en dollar til den instruktør, man flyver med. Derefter er det alvor.

Jeg hoppede op i forsædet, og da checklisten var udført før opstart, blev Canopy'et (plexiglaskuplen over cockpittet) lukket men lige knap nok. Et gok tilkendegav at jeg, GYD, var for lang i en af enderne. Denne opdagelse medførte stor forundring både hos mig og mine omgivelser, og først efter adskillige målinger og kontrolmålinger blev det fastslået, at min sædehøjde var for stor. Med andre ord, min ryg er længere end standardpilotens.

De kommende dage var ikke sjove. Så langt, og så skulle drømmen

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

nu måske briste, bare fordi min ellers normalt velfungerende bagdel sad for tæt på jorden. Heldigvis kom min eskadrillechef, JIL, med en løsning. Jeg kunne fortsætte omskolingen, men skulle, da der ikke var plads i mit sæde til den obligatoriske enkeltmandsgummibåd, Dinghy'en, iføre mig en særdeles tætsluttende gummidrags, der normalt kun benyttes i vinterhalvåret, hver eneste gang jeg skulle ud at flyve. Denne drags blev i den varme sensommer et ulideligt og særdeles stinkende bekendtskab, og tanken om ikke at have den lille gummibåd med, fik mig til at holde mit fly godt inde over den jyske muld, så vidt det lod sig gøre.

Man tager vel sine forholdsregler ...

Trods alt det herlige i luften, var forlovelsen med Annette det bedste, der skete i den periode.

Jeg blev udkommanderet til tjeneste på flyvestation Ålborg ved eskadrille 726, hvor jeg skulle flyve F-104, Starfighter, og hun fulgte med.

I Ålborg nåede jeg at komme igennem omskolingen, gik solo og prøvede at flyve to gange lydets hastighed i dette skønne og smukke fly, før jeg i eftersommeren fik vrøvl med mit ene knæ. Da min eskadrillechef mente, at det gav mig problemer under landingerne med F-104, blev jeg overflyttet til flyvevåbnets transporteskadrille, 721 på flyvestation Værløse, og til Sjælland det gik.

Kort tid efter blev Annette og jeg gift og bosatte os i Frederikssund.

Selv om det var slut med de hurtige og spændende missioner i lufthavet over Danmark, blev jeg godt tilfreds med forflyttelsen. Det bragte en ny og dejlig dimension ind i flyvningen; nemlig teamwork i en besætning.

Til den gamle DC-3, C-47 i militær terminologi, fik jeg et kært og varmt kærlighedsforhold, hvor den gamle dame, under alle tænkelige vejrforhold, på missioner over Nordatlantens små øer og på ture ned over Europa, lærte mig det elementære fundament i flyvningen: Grundig planlægning.

På flyvestation Værløse blev jeg tilbudt flyvevåbnets officersuddannelse og sagde ja tak.

På officerssskolen, hvor der bruges megen tid på læren om ledelse og samarbejde samt undervisning i psykologi og organisation, fik jeg sat teori på meget af det, jeg bl.a. havde prøvet og registreret i tiden som rejseleder i Tjæreborg Rejser. Jeg blev meget optaget af, hvordan vi mennesker, som de eneste blandt alle jordens skabninger, bruger vor unikke evne til bevidst at træffe beslutninger og føre dem ud i livet.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

I dag er det min påstand, at kvaliteten af en beslutning afhænger af evnen til at overskue konsekvensen af den handling, som beslutningen udløser. Derfor er det vigtigt, at man trækker på al sin viden og alle sine erfaringer, før man beslutter sig for en handling. Når man gør det, har man udnyttet sine muligheder optimalt og dermed gjort sit bedste.

Som officer i flyvevåbnet havde jeg mange opgaver, som medførte, at andre mennesker var afhængige af mine beslutninger. Også opgaver hvor mine beslutninger fik direkte indflydelse på gode kollegers tilværelse.

I den tid, hvor jeg fløj C-47 fra Værløse, var jeg samtidig instruktør på T-17, Saab Supporter. T-17 er et enmotoret propelfly med plads til tre personer og det fly, flyvevåbnet nu bruger til den forberedende flyveuddannelse på Avnø. Vi havde tre af disse fly i eskadrillen og brugte dem til kurerflyvning samt vedligeholdelsestræning for stabsofficerer.

Det indebar, at jeg i en periode var instruktør for ældre kolleger, der var endt bag skrivebordene, som enten skulle eller ønskede at vedligeholde deres flyvefærdigheder.

Instruktørjobbet er for det meste både spændende og givende. Men det kan også være meget ubehageligt. For en pilot er certifikatet tilværelsens mest værdifulde papir. Det er ikke rart at være den, der efter at have testet en kollegas flyvefærdigheder er nødsaget til at indstille hans certifikat til inddragelse, og selvom det er slemt for en pilot at miste sit certifikat, må man som instruktør gøre sig konsekvenserne klare. Siger man ja, selv om man inderst inde mener nej, kan konsekvenserne blive uoverskuelige. Men det føles ubehageligt at sige nej.

Mere fornøjeligt var det, når jeg i perioder fløj rundt i Danmark med T-17 for at finde og registrere lokaliteter, som i en given situation kunne benyttes som landingspladser.

Det var rart at flyve i ro og mag og se på Danmark fra luften og, når det var kaffetid, lande på en af de små landingspladser og spørge bondemanden, om der var kaffe på kanden hjemme i køkkenet.

På disse flyvninger blev det en rutine for mig at holde øje med landskabet og kigge efter steder, hvor jeg kunne lande, hvis min motor satte ud. Det har siden været en selvfølge for mig, halvt bevidst og halvt ubevidst, at kigge efter landingspladser under mine flyvninger, når vejret og tiden var til det.

I april 1979 havde jeg min hidtil største administrative opgave

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

inden for flyvevåbnet, og den blev også min sidste. Med to C-130, Herkules-transportfly, fire besætninger og et hold teknikere skulle vi fra Thule-basen på Grønland i løbet af tre uger fordele ca. 400 tons brændstof til de stationer, hvorfra den forestående sommers videnskabelige undersøgelser på Nordgrønland skulle foretages. En forpligtelse der er pålagt Danmark gennem vort medlemskab af internationale organisationer.

På de tre uger fløj de to fly tilsammen en afstand, der svarer til to en halv gang rundt om jorden, og det lykkedes os at fordele den store brændstofmængde.

Vejret var med os, og motivationen var i top. Da jeg vendte hjem fra Grønland, blev jeg præsenteret for en karriereplan, som indikerede, at flyvevåbnet gerne så mig overflyttet til mahogni-bombeeskadrillen, hvilket i klart sprog betyder, at jeg i en periode skulle placeres bag et skrivebord.

Heller ikke dengang troede jeg på, at en leder har brug for et skrivebord. Ledelse er noget, der opstår, når der er behov for det; og det er blandt medarbejderne, der samles billeder af situationens tilstand. På det grundlag kan der så udøves den ledelse, der er brug for. Nemlig en ledelse, der er baseret på fakta.

Jeg sagde nej tak til karriereplanen og søgte ansættelse hos SAS. Det skete, uden at der blev smækket med døren. Som kaptajn af reserven er jeg fortsat tilknyttet det danske flyvevåben.

Efter en omhyggelig og indgående udvælgelsesprocedure, blev jeg i september 1979 ansat som pilot i SAS.

Nu begyndte et nyt kapitel i familien Rasmussens tilværelse, hvor alt tilsyneladende gik, som Annette og jeg ønskede det. Min mors død i 1976 var den eneste begivenhed, der kastede skygge over vort liv.

Vi var glade for vore to piger, der var kommet til i henholdsvis 1975 og 1977, og kunne trygt se fremtiden i møde.

Pensionsalderen for trafikflyvere er 60 år. Skulle man forinden være så uheldig at miste sit certifikat, som er betingelsen for ansættelsesforholdet, er man som pilot i SAS så godt forsikret, at det økonomiske grundlag for familiens fremtidige ve og vel er i hus.

Dette tænkte jeg ikke så meget på dengang. Jeg var lige fyldt 31 år og havde gennem hele min tid i flyvevåbnet levet med at blive underkastet prøver og undersøgelser i tide og utide.

Siden har jeg, ikke mindst i de senere år, mærket, at de

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

regelmæssige prøver og helbredsundersøgelser, er en nok så alvorlig realitet i en pilots og hans families hverdag, og måttet acceptere, at det ikke kan være anderledes i et fag, hvor sikkerheden går frem for alt.

Reglerne er således, at alle piloter i SAS hvert halve år skal til en teoretisk prøve og en øvelse i flysimulator på SAS' uddannelsescenter ved Stockholm. Prøven og simulatorflyvningen har et sådant omfang, at de uden pardon afslører, om der siden sidste prøve er opstået huller i ens faglige viden eller flyvefærdigheder.

Oven i dette kommer de regelmæssige helbredsundersøgelser på Flyvemedicinsk Klinik på Rigshospitalet.

Indtil det 40. år indkaldes piloterne til en sådan helbredsundersøgelse en gang om året og herefter en gang hvert halve år. Og på samme måde, som min hund på vore aftenture kan administrere sit vand, havde jeg til disse undersøgelser altid en ekstra lille tissetår parat til Rigor mortis.

Det er ikke altid, man har det godt før disse helbredsundersøgelser; for flymedicinerne tåler ingen slinger i valsen, og det skal de heller ikke. Uanset hvor meget teknik, man efterhånden har puttet ind i et moderne trafikfly, og uanset hvor mange opgaver, der kan løses pr. automatik, kan teknikken svigte. Når det sker, afhænger passagerernes og besætningens liv af, at piloterne har den grundlæggende viden og de færdigheder, som i virkeligheden gør automatikken overflødig set ud fra en sikkerhedsbetragtning.

Efter fire måneders uddannelse i SAS holdt familien Rasmussen jul i Frederikssund og så frem til, at hr. Rasmussen, lige efter nytår, skulle have sin første arbejdsdag som styrmand på den DC-9'ær, der fløj København - Frankfurt og retur.

Da jeg om morgenen satte mig i bilen for at køre til Kastrup Lufthavn, havde jeg sommerfugle i maven. Inden jeg nåede frem til lufthavnen, var de blevet lige så store og lige som uregerlige som de sommerfugle, der havde generet mig, da jeg i 1969 debuterede som rejseleder.

Men historien gentog sig. Da jeg sad i cockpittet til højre for kaptajn John P. Andersen, var sommerfuglene faldet til ro, og jeg følte mig Fit for Flight og var jublende glad.

Et halvt års tid efter skulle det imidlertid vise sig, at der var en mistelten, som i al begejstringen over ansættelsen i SAS ikke var blevet taget i ed.

Man begyndte at tale om krise og om et pilotoverskud, der var så stort, at problemet ikke kunne løses ved naturlig afgang

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

et tåbeligt udtryk, som ledelser bruger for at få det til at lyde pænere end, at de, der har det personaleadministrative ansvar, rent faktisk har mistet overblikket over situationen.

Det foruroligede mig, at en virksomhed som SAS, i sin personalepolitik øjensynligt ikke betragtede ansættelse af nye medarbejdere som en investering, men var villig til at ansætte og afskedige i flæng som konsekvens af kortsigtet planlægning.

Min fornemmelse var, at man helt seriøst havde foretaget strategisk planlægning efter det, jeg senere har kaldt lineal-strategi. Denne metode går i al sin enkelthed ud på, at den daglige status plottes ind på en kurve. Når kurven synes at forandre retning, trækkes linealen op af skrivebordsskuffen, og ved hjælp af denne forlænges kurven i den retning, den nu tilfældigvis peger, indtil tavlens yderkant rammes. Hermed har man resultatet af sin strategiske prognose.

Uheldet for mit pilothold på i alt 65 mand var, at skæringspunktet for lineal-strategien i flere år havde befundet sig langt oppe under loftet, og man havde næsten panisk gjort alt for at skaffe piloter nok; men netop nu, sidst i 1979, havde en let buldren på olietønderne forandret kurvens retning, og ganske kort efter var linealen kommet frem. Stregen var tegnet, og skæringspunktet lå helt nede på gulvet.

Jeg føler, at denne lidet strategiske planlægning er en væsentlig årsag til, at aldersfordelingen, såvel som senioritetsfordelingen i SAS' pilotkorps, ikke er den mest ønskværdige i relation til en langsigtet driftsøkonomi. Omkostningsniveauet pr. produceret produktenhed vil svinge fatalt fra periode til periode, og jeg vil nødig være den, der skal administrere virksomheden først i næste århundrede.

Men på det tidspunkt, først i firserne, satte jeg min lid til, at flyselskabets chef, Jan Carlzon, der var lige så ny i SAS som jeg, ville vise sig at være manden, der kunne vende udviklingen. Udover at gøre mit bedste på min arbejdsplads, mente jeg også at kunne yde et beskedent bidrag på det organisatoriske plan.

Dansk Pilotforenings månedsblad, Union Digest, blev mit første talerør.

Viljen til at ville, giver evnen til at kunne; og viljen manglede ikke. Jeg blev fast leverandør af meninger i Union Digest og holdt ikke mund i forsamlinger.

I foråret 1981, da det stadig svirrede med rygter om forestående pilotfyringer, deltog jeg i et møde for unge erhvervsfolk, der stillede mod lederposter. Det var organisationen

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Junior Chamber, som jeg selv var medlem af, der holdt mødet i København. Den dengang nyudnævnte chef for SAS' associerede selskaber, Frede Ahlgreen Eriksen, var gæstetaler.

Samtidig med at Jan Carlzon i slutningen af 1980 blev udnævnt til chef for hele SAS-koncernen, var Frede Ahlgreen Eriksen tillige blevet udnævnt til vicekoncernchef og dermed Jan Carlzons stedfortræder.

På mødet blev Frede Ahlgreen Eriksen spurgt om krisen i SAS og fik bl.a. stillet spørgsmålet: Kan SAS producere sig ud af krisen?

Vicekoncernchefens svar rystede mig. Det lød:

Nej vort produktionsapparat er p.t. så dyrt, at enhver forøgelse af produktionen vil forværre vor situation.

I næste nummer af Union Digest refererede jeg Frede Ahlgreen Eriksens svar på spørgsmålet, om SAS kunne producere sig ud af sin krise, og postulerede at SAS måtte være et af de steder, hvor der virkelig var noget at gøre for ledere med pædagogisk og psykologisk indsigt.

Der findes simpelthen så mange positive og velmotiverede medarbejdere i SAS-koncernen, at det grænser til det utrolige. Ja, til tider skulle man tro, at SAS var et lille sundt mand-og-kone-foretagende med et par svende og en lærling; og ikke en virksomhed der, som en stor og overvægtig pensionist, lider af åndedrætsbesvær skrev jeg, og satte punktum ved at opfordre min egen faglige organisation til at gå i spidsen med kreative og dynamiske forslag til at løse krisen i SAS på en anden måde end den, vicekoncernchefen havde fremført.

Om indlægget blev læst på direktionsgangen, ved jeg ikke. Men det blev det af fagforeningerne, som forhandlede sig til en ordning, hvor pilotkorpset solidarisk betalte for, at SAS kunne beholde de overtallige piloter.

Da Businessman's Airline strategien kort efter slog an, manglede vi både fly og piloter!

Også mine kolleger læste det, og flere opfordrede mig til at kandidere til en plads i pilotforeningens bestyrelse ved efterårets bestyrelsesvalg.

Jeg blev valgt for en toårig periode på løfter om, at jeg ville stå som talsmand for dynamik, nytænkning og et loyalt samarbejde med SAS-ledelsen, uden at jeg ville afstå fra retten til at forholde mig kritisk til dens dispositioner.

I de år, jeg sad i bestyrelsen, tillod jeg mig at hakke på både mine egne og på koncernledelsen. Heller ikke Jan Carlzon gik ram forbi.

Det skete i Union Digest dels med personlige indlæg og dels med

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

indlæg, som blev skrevet på bestyrelsens vegne.

I september 1982 havde vi i bestyrelsen den opfattelse, at de fleste ansatte i SAS sikkert var enige med Jan Carlzon, der proklamerede, at den tilfredse passager var vejen ud af krisen; men tvivlede på, at koncernledelsen havde forståelse for, at forudsætningen for tilfredse passagerer er, at de er omgivet af tilfredse medarbejdere. Bestyrelsen skrev det i Union Digest og foreslog koncernledelsen, at den begyndte at lytte til medarbejderne og holdt op med at opfatte kritik som noget uvenligt og negativt.

Den kritik, vi rettede mod SAS, opfattede vi som intern selvkritik, baseret på en almindelig vi-følelse, som det må være ethvert firmas drøm at have i sine medarbejdere.

Da mine to år i pilotforeningens bestyrelse var forbi, søgte jeg ikke genvalg. Jeg havde oplevet, at viljen til fornyelse ikke kunne finde fodfæste. Enten fordi man ikke i de faglige organisationer kunne se den truende fremtid, eller fordi man fra ledelsens side ikke formåede at skabe det tillidsforhold og den troværdighed, der er grundlag for ethvert samarbejde om nytænkning.

Jeg følte en vis form for afmagt og valgte at resignere, men dog ikke mere end at jeg systematisk ville forsøge at præge holdningerne ved debatskabende indlæg.

På den måde fortsatte jeg som flittig skribent i Union Digest; dog følte jeg ikke, at det lykkedes at røkke ret meget ved det bestående.

I mit aktive fagforeningsarbejde i pilotforeningens bestyrelse fik jeg en god ven i en ældre, piberygende kollega, den meget afholdte kaptajn Leif Villadsen.

Hos ham fandt jeg forståelse for mit ønske om at skabe grundlag for kreativitet og nytænkning og vende det døve øre til forklaringer om, at SAS er en stor organisation, hvor ændringer tager lang tid. Han gav mig al sin indsigt og viden om SAS.

Efter at jeg havde forladt pilotforeningens bestyrelse, holdt Leif og jeg fortsat kontakt med hinanden. Han var så rolig og besindig og var så rig på erfaringer. Det gjorde ham til en god sparringspartner, som jeg altid havde gavn af at vende mine meninger med, før jeg bragte dem til torvs.

Desværre blev venskabet med Leif ikke langt. Han blev pludselig sygmeldt, sygdommen var uhelbredelig, og sygdomsperioden blev kort.

Sidste gang jeg besøgte ham, lå han på Finsen Institutet.

Da jeg gik, sagde han: Stefan, pas på SAS!

Dobbeltheden i de ord skulle jeg komme til at tænke på mange

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

gange. Selvfølgelig skal man passe på en arbejdsplads, man er glad for; men man skal også passe på, at den ikke sluger ,n med hud og hår.

Kapitel 7

Pyramiderne bliver stående...

I 1984 oprettede SAS en ny division, der skulle betjene det, man kalder det tertiære rutenet. Divisionen kom til at hedde Commuter Operation Division, i daglig tale blot COD. Den blev operativt placeret under SAS' Operation Division. Den egentlige ledelse var en slags bestyrelse, som blandt andre bestod af en direktør for SAS, en divisionschef, et par rutesektorchefer, stationschefen i København og direktøren for COD, Jørgen Grauengaard.

Det tertiære rutenet omfatter de ruter, som SAS har koncession til at beflyve, men som det ikke kan betale sig at beflyve med DC-9, og indeholder følgende destinationer: Bergen, Stavanger, Haugesund, Kristianssand, Oslo, Jönköping, Växjö, Norrköping, Västerås, Göteborg, Kalmar, Malmö, København, Hamburg og Hannover.

Man valgte F-27, Fokker Friendship, med 44 sæder som enhedsfly. Gennem adskillige år forud havde de tre pilotforeninger i SAS produceret et antal forslag til at oprette en sådan enhed, men SAS havde ikke villet se på problematikken.

Et gennemgående element i de tidligere forslag havde været, at en sådan enhed skulle være økonomisk og organisatorisk selvstændig, så den ikke belastedes af SAS' tunge administration og de høje, faste omkostninger. Disse forudsætninger skulle også gælde for COD, selvom den blev placeret under SAS' Operation Division.

Her så jeg mulighederne for at være med til at opbygge et nyt lilleput-selskab, med mennesket i centrum og uden pyramider. Jeg mente, COD kunne blive nøglen til SAS' fremtid.

Det måtte være uligt sjovere at være med i sådan en udfordring end at rive pyramider ned i store SAS, så jeg meldte mig under fanerne. Tilsagnet indebar samtidigt, at jeg ville komme til at gøre tjeneste som kaptajn, og den personlige udvikling, der lå i dette, behagede mig. Jeg ville ellers have haft udsigt til endnu fire til seks år som styrmand på DC-9, før jeg stod for tur til kaptajnsudnævnelse i store SAS.

Inden der overhovedet begyndte at ske noget, blev jeg imidlertid opfordret til at søge stillingen som chef for COD af både min forening og af flere enkeltpersoner. Jeg havde som fagforeningsrepræsentant fulgt den svære fødsel og kendte udfordringen. I følge min opfattelse af stillingsbeskrivelsen var chefjobbet så tidskrævende, at jeg i en lang periode ikke ville kunne flyve samtidigt.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Jeg tænkte over det, drøftede det grundigt med Annette, trak min første ansøgning som pilot i COD tilbage og søgte stillingen.

Jeg fik den desværre ikke og gensøgte derfor stillingen som pilot.

Dermed begyndte et nyt kapitel i mit liv med to principielt store forandringer.

For det første begyndte jeg igen at flyve som fartøjschef, hvilket jeg ikke havde gjort siden min tid i flyvevåbnet, og dernæst kom jeg til at arbejde i en enhed, der var så lille, at vi alle ret hurtigt lærte hinanden at kende på godt og ondt.

To store fordele!

Flyene var ældgamle, købt i Australien og blev modificeret til SAS-standard i England; men det gjorde ikke noget. De nære og varme relationer, der opstod blandt personalet, og den nære kontakt til passagererne overskyggede helt og holdent flyets karakter. Når alt kommer til alt, er et fly et fly; og det er på de levende mennesker, man skal måle sit arbejdsresultat.

Engagementet var højt blandt kollegerne, og alle troede på de ledelsesprincipper, som Jan Carlzon havde bebudet skulle gælde, og som skulle skaffe SAS en plads blandt de fem førende luftfartsselskaber i 90'erne.

Jeg var af den opfattelse, at COD ikke alene ville skabe nye muligheder og nye arbejdspladser i SAS-koncernen, men også skabe model for en omstrukturering af SAS' flyvevirksomhed og serviceopfattelse. Jeg så også COD som stedet, hvor det ved praktiske eksempler kunne bevises, at Jan Carlzons tanker om arbejdsglæde og delegering af ansvar var rigtige.

Det var derfor med store forventninger, at jeg, ved siden af mit pilotjob, sagde ja til at indtræde i en styringsgruppe som repræsentant for den daværende chef for Operation Division og meddirektør for luftfartsselskabet, Bengt Hägglund. Styringsgruppen skulle fremkomme med konkrete forslag til forbedring af COD's indtjening.

På det tidspunkt havde COD opereret i lidt over et år.

Samtidig hermed indledte SAS et såkaldt TRIM-projekt gældende for hele koncernen og dermed også for os. Dette projekt, der skulle skabe metoder til trimning af udgifterne, blev hos os iværksat gennem medarbejdergrupper, der tilsammen skulle producere et id,-katalog til besparelser. Disse grupper rapporterede til mig.

Det kommende år bragte spændende arbejde, nye indtryk af virksomhedsledelse og skuffelser.

Inden jeg sagde ja til opfordringen om at indtræde i

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

styringsgruppen, drøftede jeg det med min chef, Jørgen Grauengaard.

Jeg påpegede blandt andet, at jeg nu fik en direkte kontakt til SAS' øverste ledelse og skjulte ikke, at det var min hensigt at bruge den, fordi jeg troede på, at netop vi, der havde en så overskuelig enhed, ved nytænkning og vovemod kunne skabe grundlaget for at praktisere de fremgangsmåder, Jan Carlzon havde lanceret i sin bog: Riv pyramiderne ned.

Vi var enige om, at COD skulle blive en arbejdsplads med engagerede, ansvarsbevidste og trygge medarbejdere, der hver dag kunne glæde sig over at betjene og skabe tilfredse kunder.

Jørgen Grauengaard mente ved dette møde, at mit personlige engagement i at nå dette mål gjorde det naturligt, at jeg fik plads i arbejdsgruppen.

At det betød, at jeg fik en reference til SAS-ledelsen uden om ham, så han ingen problemer i.

Samtidig lykkedes det at få fyret op under medarbejderne. Jeg havde ved hjælp af personlige breve og en vis frækhed til at tage folk på ordet, når noget gik dem på, fået dannet disse små grupper, der alle havde frie tøjler til at kaste ideer på bordet.

Jeg havde forberedt dem ved brug af visdom, der var tyvstjålet fra rejsekongen Simon Spies. Han havde med sine små gnækkende sætninger tit gjort stort indtryk på mig, og i denne situation kunne følgende citat bruges:

Det er ikke alle gode ideer, der er gode en god id, bliver dårlig, hvis den ikke passer ind i helheden.

Men alle ideer har krav på at blive vurderet med henblik på helheden! Netop her lå en udfordring af de helt store.

Det væltede ind med hundredvis af forslag på alle tænkelige emneområder. Det var helt tydeligt, at medarbejderne var stærkt engagerede og havde store forventninger til netop deres egne forslag. Jeg måtte erkende, hvor svært det er at forklare en forslagsstiller, at et virkelig godt forslag ikke kan bruges og så samtidigt bevare hans motivation til at søge andre forbedringsmuligheder. Men når det lykkedes, blev engagementet hos den pågældende endnu mere intenst. Han opfattede sig selv som en vigtig brik i puslespillet og kunne mere end nogensinde identificere sig med virksomheden. Et yderst vigtigt fundament for ethvert firma og ... enhver arbejdstager.

Efter et års tid forelå id,-kataloget, som indeholdt økonomiske beregninger på alle ideer og forslag. Det stillede og besvarede over hundrede spørgsmål og anviste besparelser på et tocifret millionbeløb.

Det blev afleveret og rost, og så skete der ikke en snus.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Da mit tålmodsbæger var flydt over med flere liter, benyttede jeg mig af min direkte reference til topledelsen ved divisionschef Göran Yxhammar, som var formand i styringsgruppen.

Resultatet var, at jeg blev kaldt til SAS' hovedkontor i Stockholm.

Her forelagde jeg over for Bengt Hägglund og Göran Yxhammar min

egen skriftlige vurdering af katalogets ideer og SAS' manglende vilje til at føre dem ud i livet.

De lyttede opmærksomt og sagde, at jeg havde påpeget afgørende ting, og at der ville komme noget ud af det. Men de sagde også, at jeg måtte væbne mig med tålmodighed, fordi SAS er en stor organisation, hvor det ikke er muligt at ændre på tingene fra den ene dag til den anden.

Jeg rejste fortrøstningsfuldt hjem. Om end den der, med at SAS var en stor organisation, blev hængende i baghovedet.

Udgangspunktet for projektet var jo netop, at COD var en lille og selvstændig enhed, hvor det skulle være hurtigt og enkelt at foretage ændringer, og hvor man var fri for det gamle firmas fordomme.

Et par dage efter blev jeg kaldt til samtale på Jørgen Grauengaards kontor i København.

På skrivebordet lå en kopi af den skriftlige vurdering, som jeg havde efterladt hos Hägglund og Yxhammar et par dage forinden.

Grauengaard bebrejdede mig, at jeg var gået bag hans ryg og påstod, at jeg på baggrund af den indsigt, jeg havde fået som medlem af styringsgruppen, var blevet personlig i mine konklusioner om grunden til COD's problemer.

I mine øjne var COD blevet en kopi af store SAS. Vi havde ikke fornyet os og var blevet pålagt stramme restriktioner fra rutesektorcheferne. Det var ikke medarbejdernes oplevelse af problemerne, men traditionelle analyse- og beregningsmetoder, der var styrende for udviklingen eller manglen på samme.

Han var for resten også vred over, at jeg i Union Digest tilkendegav min opfattelse af, at der i SAS blev brugt alt for megen tid på at afvise nye ideer, og min påstand om, at der i SAS ikke er overensstemmelse mellem det ledelsen siger og det, den gør.

Jeg forlod chefkontoret dybt skuffet.

I mere end et år havde jeg på min arbejdsgivers opfordring og med alt, hvad jeg havde i mig engageret mig i et medarbejder-orienteret projekt, som skulle være til gavn for vor fælles arbejdsplads.

Men da det kom til stykket, og man skulle til at trimme

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

virksomheden efter medarbejdernes ideer, kneb det med handlekraften.

En ting havde jeg lært. Forsøger man at rive een pyramide ned, vælter der straks fyrre kameler frem og ingen vil sluge dem!

Dagen efter samtalen med Jørgen Grauengaard søgte jeg om at komme tilbage til min oprindelige stilling som styrmand i SAS.

Jeg mente, at jeg havde bragt mig i en situation, hvor der ikke var nogen spændende fremtid for mig i COD.

Der gik næsten fire år, før mit ønske blev imødekommet. Hvis det var højere magter, der bestemte, at der skulle gå så lang tid, må jeg i dag indrømme, at jeg skylder dem tak.

Disse år blev pragtfulde!

Når dørene var lukkede til flyet, var det mig, der bestemte. Jeg kunne tage mikrofonen og glæde mig sammen med mine gæster. Når noget ekstraordinært dukkede op, kunne jeg imødekomme det behov, jeg fornemmede hos passagererne.

I Kalmar kunne jeg, når vi overnattede på Flyghotellet hos mor Dagmar, sammen med min besætning sidde til langt ud på natten og fornemme det dybe engagement, alle havde. Næste formiddag kunne jeg sidde på plæneklipperen og drømme, samtidig med at jeg klippede hotellets plæne. I køkkenet kunne vi grine og le, når vittighederne fløj over køkkenbordet, og en kaffetår blev drukket, før eftermiddagens flyvning skulle begynde.

Flyghotellet blev for de fleste af os vort andet hjem, hvor vi under familiære forhold samlede kræfter.

Flyvemæssigt var tiden også givende.

I COD fløj jeg med unge, nye SAS-piloter, som, foruden at samle operativ erfaring, lærte, at flyvesikkerhed er betinget af godt samarbejde med kollegerne på jorden og i kabinen. De lærte også, at det samarbejde, der opstår mellem cockpit og kabine, er med til at give passagererne den service og komfort, de har betalt for, og den følelse af tryghed de har behov for.

Dette at kunne være med til at præge de unge mennesker i en positiv retning føltes godt.

Ligeledes var der episoder, hvor jeg selv fik lov til at udvikle mig.

En fredag aften skulle jeg flyve den sidste forbindelse til Växjö. Flyvningen skulle bringe 44 svenske forretningsmænd hjem til deres familier. Under min walk-around studerede jeg over en lille balanceklap på den ene vinge, som strittede underligt op i luften.

Umiddelbart blev afgangens forsinket, og jeg informerede passagererne om situationen. En nærmere undersøgelse viste, at den sad urokkeligt fast og ikke kunne repareres på stedet.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Efter en halv time måtte jeg stille mig op foran passagererne og forklare:

”Mine herrer, i aften er det desværre mig, der har ansvaret for Deres sikkerhed. Flyet har en fejl, der ikke lader sig reparere nu og her, og vi har ikke et reservefly til rådighed. Derfor må jeg nu invitere Dem på hotel i København, for så i morgen tidlig at flyve Dem hjem til Växjö. Sådan er det, når man vælger at flyve med et luftfartsselskab, hvis højeste aktiv er flyvesikkerhed. Jeg håber, De forstår?”

Det gjorde de!

Jeg havde forberedt mig på et møgfald fra sure og utilfredse gæster, men alle rejste sig, klappede og gik i god stemning ud i den ventende bus.

Den aften blev jeg overbevist om, at man som kaptajn ikke skal gå på kompromis, men være klar til at påtage sig et ansvar og være ærlig.

Til andre tider var det en snak med bagagefolkene, der varmede. Det, at vi i en åben og munter tone kunne tale sammen, betød, at jeg fik informationer, der normalt ikke bliver tilgængelige for ledere, som placerer sig selv på en piedestal. På den måde opnåede jeg et mere detaljeret billede af den forestående flyvning og derved et bedre beslutningsgrundlag. Men denne omgangsform forhindrede mig ikke i at give min mening til kende, hvis der var noget at påpege.

En dag havde jeg med lidt undren stået og betragtet en medarbejders ihærdige forsøg på at give kufferterne et ekstra lille hug, når de blev smidt ned på bagagevognen. Da løsningen var færdig, spurgte jeg ham stilfærdigt: *”Flyver du med SAS, når du skal på ferie?”* Han svarede: *”Ja!”*. – *”Kunne jeg ikke komme og se, hvordan du pakker din kuffert?”* spurgte jeg så, alt imens jeg rakte ham mit visitkort, så han kunne kontakte mig.

Jeg tror nok, han på det tidspunkt fornemmede, hvad det var, jeg var efter, for hans udbrud om, at det heller ikke var sjovt dag ud og dag ind bare at skulle slæbe kufferter, indeholdt et vist forsvar for den hårdhændede behandling af bagagen. Jeg forklarede, at i mine øjne var hans behandling af kufferten lige så vigtig for passageren som min flyvning.

Et par dage efter kom han smilende forbi, puffede mig kærligt i siden og sagde: *”Du er sågu god nok, Rasmussen!”*

Når der var fest i COD, deltog alle personalegrupper, og vi morede os som een familie. Sammenholdet var beundringsværdigt, og det forstærkede den gensidige respekt.

Ude på de små stationer blev kontakten også nær. Både ved de daglige afgange, og når der en sjælden gang var uregelmæssigheder

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

på rutenettet enten forårsaget af vejret eller tekniske problemer. I sådanne situationer lærte vi at arbejde sammen med stationspersonalet til passagerens bedste. En viden og indsigt der i dagligdagen gav mulighed for et langt bedre beslutningsgrundlag.

Det er ikke nok at blive kaldt specialist. Du skal vide, hvad de andre laver for at vide, hvorfor du er specialist!

Mine år i COD gav mig en fornemmelse af, at vi havde været med til at afprøve nogle samarbejdsformer, som kunne påvirke SAS' fremtid i positiv retning.

Hver især passede sit arbejde, men hjalp også hinanden på tværs af faggrænserne, når der var behov for det.

Vi praktiserede kort og godt samarbejde mellem mennesker, der ikke nøjes med at respektere hinanden, men også holder af hinanden "What a time!"

På min sidste flyvning med F-27 fik alle mine passagerer en rød rose med mit visitkort og ordene På gensyn på MD-80, og det blev til en varm og bevæget afsked med kollegerne.

Arbejdsomt kunne jeg se tilbage på fem herlige år. Det havde virkelig engageret mig, men også budt på nogle skuffelser.

Der blev rokket ved nogle faggrænser, men pyramiderne blev stående.

Bespareselsforslagene fra id,-kataloget blev aldrig brugt. Til gengæld blev COD nedlagt, og et nyt selskab blev oprettet. Det kom til at hedde Scandinavian Commuter.

Projektet havde fået et nyt navn, man fik helt nye fly og man beholdt den gamle ledelse.

Kapitel 8

En økonomisk øretæve...

Vort hus i Frederikssund ligger dejligt med udsigt over Roskilde Fjord og Jægerspris-skovene. Det er bygget i et plan, men med tagrejsning nok til, at vi har et sted, hvor vi kan gemme de ting, som ikke kan sælges på et loppemarked, eller vi ikke nænner at smide ud.

På loftet står også et par store papkasser med papirer, rapporter, artikler og avisudklip, som jeg har brugt megen tid på at skrive eller samle. Jeg gemmer dem, fordi jeg gerne vil læse dem igen, når jeg bliver pensioneret. Så er det nemlig min plan, at jeg ikke vil nøjes med at kigge dagen efter i bakspejlet, når jeg går i seng; men vil prøve at se min tilværelse i en større sammenhæng og lede efter konklusioner til glæde for mig selv og eventuelt også for andre.

De to tungeste papkasser vejer henholdsvis seks og elleve kilo. I kassen med de seks kilo ligger alt det skriftlige materiale fra tiden i COD.

Den anden kasse indeholder papirer fra et andet stort projekt, der ikke har noget med det første at gøre dog er der en forbindelse.

Efter syv år i SAS måtte jeg modstræbende erkende, at ændringer tager tid, og at det i en organisation af SAS' størrelse endog tager meget lang tid, når de kræver nytænkning.

Jeg begyndte at se mig om efter et eller andet projekt, der var ubelastet af tidligere indøvet adfærd og traditioner, således at nytænkning ville være en selvfølge.

Gennem årene har jeg beskæftiget mig med mange ting, også på min hjemmebane. Her var jeg som formand for Junior Chamber Frederikssund med til at grundlægge den tradition, at der hvert andet år skulle afholdes en lokal erhvervsmesse.

Det er vigtigt at have en god dialog mellem borgere, virksomheder og lokalsamfundet.

Jeg har været med til at udbygge Frederikssund Golfklub og der haft glæden ved at se nogle teorier blive omsat til en virkelighed, som fungerer.

Jeg har også et konsulentfirma Dankon der rådgiver mindre virksomheder med EDB-løsninger, kommunikationsstrategier med videre, og har i det hele taget svært ved at holde mig i ro.

Hvorfor jeg er skruet sådan sammen, ved jeg ikke.

Under en privat fest for ti år siden havde jeg en astrolog til bords, som provokerede mig til at lade hende lægge mit horoskop. Fødselsdatoen fik hun med det samme, og efter en

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

telefonopringning til min far den næste dag kunne jeg også oplyse hende tidspunktet. Nogle dage senere modtog jeg en længere redegørelse fra astrologen. Hvis astrologien ellers har noget på sig, er min foretagsomhed måske ingen tilfældighed. Men sikkert er det, at jeg blev født i Randers den 23. juli 1947 klokken 12.30.

I mit horoskop kan man læse, at jeg er meget ambitiøs og ærekær, har behov for at præstere noget, godt kan lide at vise resultater og gerne vil have, at folk taler pænt om mig. Der står også, at jeg ønsker at opnå professionel succes og ikke har noget imod at arbejde hårdt for den; men at frygten for fiasko altid ligger og lurder i min underbevidsthed. Når jeg overvinder min påståede underbevidste frygt for fiasko, forklares det med, at jeg har stor lyst til at bevise, at alt kan lade sig gøre, bare man har ambitioner og viljestyrke nok.

Da jeg gik på jagt efter et ny projekt, skulle jeg nu nok have taget det dengang fem år gamle horoskop frem igen og læst det noget grundigere. For der står også:

Da Jupiter står i pengefeltet, kan den optimistiske holdning og tro på et givent projekt måske ikke stå mål med virkeligheden og derved skabe lavvande i pengekassen ...

Det gjorde jeg imidlertid ikke, og i min barndomsby fandt jeg projektet.

En ingeniør, Steen Volmer Jensen, dengang ansat på Dronningborg Maskinfabrik, hvis mejetærskere er kendt over hele kloden, havde i begyndelsen af 1980'erne skabt et id, oplæg til et el-drevet køretøj, som han var sikker på ville blive det næste årtis revolution inden for den individuelle persontransport.

I 1985 stod han med de færdige tegninger til det lille el-køretøj og var parat til at produktionsmodne ideen. Men han manglede penge mange penge og hverken investorer eller fonde stod i kø for at være med.

Det lykkedes ham dog sammen med en bekendt, Niels Kurup, at rejse en kapital på 5,5 mill. kr., som blev den grundlæggende aktiekapital i virksomheden El-Trans A/S. Den skulle stå for produktionen og det overordnede salg af det lille en-persons, el-drevne nærtransportmiddel "mini-el", som i folkemunde blev døbt Ellerten.

Selv om 5,5 mill. kr. er mange penge for os almindelige mennesker, rækker de ikke langt, når man skal starte en produktion, som er udset til at skabe revolution inden for den individuelle persontransport. Disse millioner forslår kun som den berømte skrædder i helvede, men det fandt El-Trans A/S i Randers

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

en løsning på i de kendsgerninger, at vi i Danmark har udviklet andelstanken, og at den kan bruges til skattetænkning. Der blev stiftet et interessentskab, El-Trans 1 I/S, hvor alle, enten af idealistiske grunde eller fordi de havde en smule ondt i skatten, kunne være med til at skabe et økonomisk grundlag for Danmarks bud på et el-køretøj. Det kunne ikke alene løse storbyernes voksende trafikproblemer, men også bidrage til at beskytte ozonlaget og oven i hatten gøre det økonomisk overkommeligt for menigmand at sidde tørt og godt i al slags vejr og transportere sig selv komfortabelt inden for en radius af ti-femten kilometer fra bopælen.

Interessenterne blev inviteret til at tegne anparter ... 20.000 kr., og ifølge tegningsmaterialet var risikoen ikke stor. En anpart på 20.000 kr. ville hvis det gik galt takket være skattelovgivningen, højst kunne give et tab på 2.300 kr. Gik det derimod godt, ville et interessentcertifikat, som en sådan anpart i virkeligheden hedder, være et guldrandet papir, idet interessentskabet havde rettighederne til projektets tegninger og ville få 35 pct. af overskuddet ved produktion af Ellertes i Danmark og Storbritannien. Alle øvrige rettigheder til produktion, salg og værdier i fabrikken i Randers tilhørte aktieselskabet El-Trans.

Familien Rasmussen i Frederikssund tegnede sig for fire anparter og var således sammen med 2700 andre interessenter med til i første etape at tilføre Ellertprojektet 45 mill. kr.

Al den optimisme og idealisme, som El-Trans A/S' ledelse lagde for dagen, og de farvestrålende overheads, der illustrerede visionerne, fik de begejstrede interessenter til at overse den kendsgerning, at deres investeringer ikke gav nogen som helst indflydelse i El-Trans A/S, der kvit og frit kunne disponere over millionerne og var enerådende med hensyn til produktion, salg og service.

Det forhold, at interessentskabet ikke var repræsenteret i aktieselskabets bestyrelse, gik først op for mig, efter at jeg havde sat penge i projektet. Min reaktion var, som det er farligst for småinvestorer at tænke: Pyt den økonomiske risiko er til at overse.

Noget andet var, at der netop med det kommende salg af Ellertes kunne blive en mulighed for at afprøve nye tanker og holdninger til organisationsudvikling, salg og kundeservice, medarbejdernes motivation, samarbejde over faggrænser og meget andet, og dermed få afgjort om det kun var noget, jeg selv troede på, eller om det virkelig var noget, der kunne bruges.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Ellerten skulle efter min mening sælges som et enkeltstående produkt og ikke kobles på bilbranchen med dens etablerede fordomme.

Hvem skulle det?

Det skulle jeg! Bingo!

Nu var det med at komme ud af starthullerne og med nytænkning, dynamik og i loyalt samarbejde med El-Trans A/S' ledelse blive manden, der introducerede Ellerten i Nordsjælland og opbyggede projektets mest slagkraftige salgs- og servicestruktur med base i Frederikssund og servicepunkter placeret rundt om i distriktet.

En god ven i Frederikssund, Hans Holm Petersen, flymekaniker og redningsmand på flyvevåbnets Sikorsky helikoptere, følte udfordringen lige så stor som jeg. Vi gik i kompagniskab og var beredte til at bide tænderne sammen og yde en stor indsats.

Vi spurgte os selv, om vi kunne tåle at få at vide, at det var held, hvis det gik godt, og at vi var dumme, hvis det gik skidt?

Vi svarede begge prompte: Ja!

Med Hans som teknisk ekspert og mig som leder af salgs- og serviceenheden, der skulle dække Nordsjælland, meldte vi os hos El-Trans A/S med et komplet gennemarbejdet oplæg til, hvordan vi mente, den opgave skulle løses.

Sammen kombinerede vi vor viden. Hans koncentrerede sig om den tekniske side af sagen, mens jeg på salgs- og servicesiden brugte alle de erfaringer, jeg havde høstet som rejseleder, som pilot og officer i flyvevåbnet og som en SAS-pilot, der ville mere end blot at flyve flyvemaskiner.

Der var i mine øjne tre forudsætninger, der skulle opfyldes for, at Ellert-projektet ville få succes.

For det første skulle køretøjet tilfredsstille kundens krav til komfort, design og teknisk kvalitet.

For det andet skulle der være overensstemmelse mellem kundens transportbehov og Ellertens formåen.

Var behovet en daglig hjem-arbejdsplads transport på 40 kilometer hver vej, var Ellerten med en maksimal aktionsradius på 50 kilometer og en marchhastighed på 40 kilometer i timen ikke sagen. Hvis derimod arbejdspladsen lå mindre end ti kilometer fra bopælen, var en Ellert netop sagen.

Den tredje forudsætning var kundens økonomi. Ellerten skulle være kundens bedste økonomiske valg af nærtransportmiddel, lige bortset fra cyklen.

I min tid som rejseleder i Marokko havde jeg studeret den handelsmoral og etik, som hersker i den arabiske verden. Ser man bort fra de plattenslagere af gadehandlere, man altid støder på,

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

hvor turister færdes, kan den vestlige verdens supersælgere og købmænd måske både lære moral og etik af deres arabiske kolleger.

Mens det i den vestlige verden er sådan, at en vares pris er afgjort på forhånd gennem annoncer og prisskiltning, er en vares prisfastsættelse noget ganske andet i den arabiske verden. Prisen er noget som købmanden og kunden afgør i fællesskab. En proces der, når det går hedt til, kan bringe et imponerende følelsesregister op til overfladen. Det er også kendetegnende, at spørgsmålet om prisen først bringes på bane, når købmanden har dannet sig et billede af, hvilket behov kunden har for den vare, der handles om, og hvilken forventning kunden har til den. Det er de to faktorer, der er afgørende for en kommende prisfastsættelse. Når den arabiske købmand fornemmer, at hans vare både dækker kundens behov og også vil opfylde kundens forventninger, er der ingen grund til at sælge til lavere pris end den, der sikrer ham selv en god handel. Han må bare ikke forlange mere, end at han er sikker på, at kunden vil tale pænt om ham og huske ham længe.

Vi kunne ikke arbejde med alle den arabiske købmands principper. Priserne var jo faste, så dem måtte vi tilpasse os; men principperne om at sikre sig, at Ellerten kunne tilfredsstille kundens behov og forventninger, skulle være noget grundlæggende. Vi ville opfylde vore serviceforpligtelser således, at kunderne ville tale pænt om os og komme til os igen.

Uddannelsen i forsvaret havde lært os begge, at tillid er en forudsætning for enhver form for samarbejde, og samarbejde er forudsætningen for kvalitet. Når flymekanikeren melder et fly klart, så er det OK. Sådan skulle det også være på vore servicepunkter, hvor vi ville betragte kunden som en samarbejdspartner. Når kunden kom til servicepunktet for at få udført en reparation, skulle Ellerten være i tip-top stand, når reparationen var udført.

I vort oplæg var der lagt planer for uddannelse af medarbejdere, strategiplaner for salgsarbejdet, analyser af kundeunderlag med videre. Intet var overladt til tilfældighederne, og det var med en vis stolthed, at vi i slutningen af 1987 kunne gå til den lokale presse og meddele, at Hans Holm Petersen og Stefan G. Rasmussen nu oprettede virksomheden ”mini-el nordsjælland”, som El-Trans A/S havde tildelt forhandlingen frem for mange veletablerede firmaer.

Vi fejrede nytårsaften sammen og var, sammen med vore hustruer, overbeviste om, at 1988 rummede det Sandhedens Øjeblik, hvor vore ideer om organisationsudvikling, samarbejde, salg og service

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

ville bestå deres prøve.

I følge vore uddannelsesplaner skulle alle medarbejdere kunne supplere hverandre. Hensigten hermed var at sikre, at enhver kunde kun havde kontakt med en medarbejder, hvad enten han kom for at købe en Ellert eller for at få udført reparation eller service. Endeligt måtte kundeområdet ikke vokse hurtigere end etableringen af de decentrale servicepunkter.

De egenskaber, vi ønskede hos kommende medarbejdere, var først og fremmest evnen til at glæde sig ved at samarbejde, ønsket om at være engageret og erkendelsen af menneskets fundamentale behov for at identificere sig med sin arbejdsplads.

Det er dog ikke alt i livet, der går som præsten prædiker, og med Ellert-projektet gik det heller ikke, som El-Trans A/S havde forventet.

Det var med spænding, vi i foråret modtog de første køretøjer til testkørsler og oplæring. Men det viste sig, at vi måtte bruge både tid og kræfter på at bringe dem i den tekniske stand, vi stillede krav om, før vi ville sælge dem. Køretøjerne havde simpelthen så mange synlige såvel som skjulte fejl, at det senere blev fatalt for produktet.

Samtidigt begyndte der at svirre rygter om, at det var rivende galt med økonomien bag Ellert-projektet.

Rygterne var så foruroligende, at jeg besluttede mig for at rejse til Randers og konfrontere ledelsen med dem. Administrerende direktør Niels Kurup afviste pure rygterne. Han meddelte, at hvis vi i mini-el nordsjælland ønskede at stoppe, så skulle vi bare sige til. Nordsjælland var et lukrativt Ellert-marked, som flere stod på spring for at overtage, og jeg fik også en belæring om, at det ikke var loyalt at lytte til og viderebringe rygterne om, at Ellert-projektet var i krise.

Virkelighedens verden lignede imidlertid mere den, rygterne beskrev, end den El-Trans A/S' ledelse officielt levede i. Men nogle gange må man satse, og dengang valgte både Hans og jeg at tro på Niels Kurup og El-Trans A/S. Vi klippede snoren over, smøgede ærmerne op og åbnede forretningen i august måned.

På lidt over to måneder solgte vi 70 Ellert.

Men i september begyndte forårets rygter at blive til kendsgerninger, og da vi i oktober modtog meddelelsen om El-Trans' betalingsstandsning, besluttede vi omgående at indstille salget og koncentrere os om at opfylde vore serviceforpligtelser, som på det tidspunkt gav os mere end nok at se til. Det var en bitter beslutning, men den var nødvendig. For konsekvenserne af at fortsætte salget var uoverskuelige. De

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

fabriksnye Ellert havde stadigvæk så mange fejl og mangler, at det kostede mere at udbedre dem, end vi tjente på salget.

I december blev El-Trans A/S erklæret konkurs. Nu da nøglen var blevet drejet om i Randers, var de garantiforpligtelser, vi nu stod alene med over for kunderne, alt nok til at give søvnløse nætter.

Hans og jeg kunne kun gøre eet, hvis vi ville stå ved den holdning, hele vor virksomhed var skabt på; nemlig at erkende produktansvaret og modificere køretøjerne for egen regning. Hermed blev vort nye mål at skabe en pålidelig Ellert for kunden, et mål det konkursramte El-Trans ikke havde magtet at realisere.

Set med mine øjne var kvalitetskontrollen på fabrikken for dårlig. Produktet var ikke færdigudviklet, da salget begyndte, derved blev udgiften til garantireparation større end fortjenesten på produktet. Det ville sige, at jo flere enheder der blev solgt, desto større blev underskuddet. At investorerne ikke havde nogen medbestemmelse på trods af, at de repræsenterede 90 pct. af kapitalgrundlaget, kan have været en medvirkende årsag til, at der ikke blev grebet ind noget før.

Hans og jeg arbejdede os ud af vore serviceforpligtelser, og da vi midt i 1989 lukkede mini-el nordsjælland, foregik det ved højlys dag. Vi kan stadig se kunderne i øjnene og glæde os over, at der i ny og næ ses en Ellert i det lokale gadebillede.

Jeg fik således ikke afprøvet mine teorier fuldt ud på det projekt. Tendenserne i udviklingen gav tryghed fra begyndelsen, men projektet varede ikke længe nok til, at man kan tale om en afprøvning.

Det endelige resultat kan beskrives med følgende udsagn:

Vi fik et nettounderskud på en halv million.

Vor etik og servicestrategi havde været dyr. Noget vi godt vidste på forhånd, men som vi betragtede som en langsigtet investering.

Havde vi ikke standset salget, da El-Trans A/S gik i betalingsstandsning, var underskuddet blevet større.

Men vigtigst for mig er, at venskabet med Hans holdt.

Volvo-forhandler Ole Sommer overtog vore kunder, købte vort reservedelslager til nettopriser og beskrev vor beslutning om og måden, hvorpå vi indstillede virksomheden, på denne måde:

Dreng! Min kompliment. Da I indså, at I lå på åben sø i et stormfuldt hav, rebede I sejlene, satte kursen mod lavere vand, hvor I kunne bunde. Først der trak I bundproppen og vadede så næsten tørskoede i land.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Denne udtalelse varmede, men for os havde historien været mere end et par våde sko, og med den grundholdning, vi begge har, kunne afslutningen ikke gøres anderledes.

Jeg mener stadig, at alt for mange erhvervsdrivende, når situationen bliver for presset, løber fra deres ansvar og udnytter den danske konkurslovgivning til, hvad jeg vil kalde, simpelt tyveri.

Jeg ser også, at der næsten ikke findes grænser for, hvor mange man gerne vil dele sit resultat med, når ens beslutninger har slået fejl. Omvendt deler de fleste ikke så gerne, men scorer selv egenhændigt kassen, hvis det går godt.

Da det hele var ovre, sagde mange: Jamen det kunne I da have sagt jer selv!

Men det var vi jo forberedte på.

Hans og jeg gjorde, hvad vi syntes var rigtigt, og i erkendelse af at beslutningen var vor egen, tog vi også de øretæver, det gav.

Kapitel 9

27. december 1991...

Mit medbragte vækkeur ringede først, så jeg var allerede ude af sengen, da telefonen ringede, og en kønsløs computerstemme i den anden ende af røret meddelte, at klokken var 6.00.

Oven på en god nats søvn og et forfriskende brusebad var jeg i fin form ved morgenbordet, som man havde været så venlig at dække til mig i et hjørne af cocktail- baren på hotellet. Tænke sig, at starte sin morgen i baren ... Opdækningen var enkel, og det var traktementet også. Kaffe i termokande, sukkerknald, smør, et par tørre osteskiver, fløde og bitter orangemarmelade i plastbægere. En brødbakke med et opvarmet flute fra før jul og et par stykker svensk knækbrød.

For at gøre det lidt festligt brugte jeg knækbrødet til en ostesandwich. Det er ikke nemt, men morsomt, at spise en knækbrødssandwich. Hænderne skal følge med, og både over- og underlæben bliver sat på en gymnastisk prøve, når sandwichen splintres ved første bid.

Trods enkeltheden bød morgenmåltidet, som ernæringseksperter påstår er dagens vigtigste, både på udfordring og morskab.

Det var endnu mørkt, da taxien kom, men Stockholm var ved at få øjne. Gaden var stadig sjappet, men de våde pletter knasede i kanten. Temperaturen var lige omkring frysepunktet, og jeg bemærkede, at det var overskyet.

Under køreturen til Arlanda sad jeg og filosoferede over en trafikflyvers hverdag. Opholdet på Amaranten var ikke typisk. I højtiderne er det meste af Sverige lukket; men man skulle vel tro, at det havde været muligt at finde et hotel, hvor også køkkenet holdt åbent.

Jeg har indtryk af, at mange mennesker tror, at livet som besætningsmedlem, er et luksusliv. Den klassiske model er noget med flere dage under sydens sol med palmer, Lumumba og lækre stewardesser. Et liv under palmerne!

Sådan var det måske engang; men så må det have været længe før min tid. Mine tanker gik til de første arbejdsdage i august, efter at jeg havde været udlånt til Swissair i juni og juli måned. Det havde for så vidt været et par ret typiske dage. Men efter to måneders stationering i Zürich var det som at beskue SAS med nye øjne. Nogle åbenlyse forskelle i sammenlignelige forhold fik mig til at fare i blækhuset og skrive endnu et indlæg til Union Digest.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Den første dag i august var begyndt i Kastrup Lufthavn klokken 6.45.

Jeg mødtes med min styrmand en af de der, grundet koncernens økonomisk betrængte situation, havde fået sin fyreseddel og vi var sammen hastet til meteorologen, havde opsamlet operationelle meddelelser, og hvad der ellers skal studeres af informationer, før man kan påtage sig ansvaret for at flyve med passagerer.

Mens styrmanden udarbejdede driftsflyveplanen, var jeg spadseret ned i kælderetagen for at hilse på min kabinebesætning.

Styrmanden stødte til, og vi fulgtes alle ud til flyet.

Klokken var 07.04. Der var 26 minutter til afgang, da jeg gav mig i kast med min walk-around. Turen rundt om flyet lægger jeg stor vægt på at gennemføre. Det er rart at blive overbevist om, at ens jordnære kolleger mekanikere, lastefolk, renovationsfolk med flere er på mærkerne, da de er uundværlige brikker i det puslespil, som er forudsætningen for en perfekt og vellykket flyvning.

Deres humør var på toppen, flyet OK, og jeg svingede tillidsfuldt kasketten og råbte: God morgen!

07.15 begyndte passagererne at trippe om bord. I cockpittet var styrmanden i gang med checklæsningen, og jeg gennemgik flyets logbog.

Tre minutter før afgang havde vi endnu ikke set lastepapirerne. Forklaringen kom med beskeden: Systemet er nede! En moderne variant af det, vi før i tiden kaldte: "Out of control".

Med syv minutters forsinkelse, og efter en lille verbal appetitvækker til mine passagerer, kunne jeg med begejstring i stemmen proklamere afgang.

Vi skulle til Oslo. Vejret, og i særdeleshed vinden, var ikke med os, men godt håndarbejde og en del fodarbejde betød, at vi ramte Norge med kun fire minutters forsinkelse.

Flyet blev parkeret.

17 minutter før vi skulle afgå fra Oslo på næste flyvning, var passagererne ude af flyet, så styrmanden og jeg kunne sige farvel til dagens første kabinebesætning for fem minutter efter at hilse på en ny i et andet fly.

Sytten minutter til: Walk-around, læse checklister, checke logbog og hilse på vore fire nye kolleger i kabinen, som vi skulle samarbejde med på næste flyvning, og med hvem vi skulle kunne præstere det ypperste samarbejde i tilfælde af en nødsituation.

Men sådan bør man måske ikke tænke. Eller ...

Stockholm var vort næste mål.

Her blev der i hast sagt farvel til dagens kabinebesætning

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

nummer to. Til alt held skulle vi fortsætte med samme fly.

En tur gennem kabinen afslørede, at en af vore gæster havde glemte en bog med titlen: *What am I doing here?*

Mine tanker gik mærkeligt nok til SAS' øverste ledelse, og i samme øjeblik klappede en gate manager mig på skulderen med ordene: *"Du skal have fine gæster med."*

Det er nok både kongen og dronningen, tænkte jeg, og her står jeg uden hvide handsker!

Fint, de får samme behandling, som alle vore andre gæster, røg det ud af mig, samtidigt med at dagens tredje kabinebesætning kom stormende om bord. De var lige landet efter en tur Stockholm Luleå Stockholm.

Der var små 25 minutter til, vi skulle af sted.

En af de fine gæster stak hovedet ud og labben frem. *"Hej, er det dig?"*, hvilket jeg jo kun kunne bekræfte, blev besvaret med: *"Goddag hr. Carlzon, det var da hyggeligt."*

Jeg skævede lidt til førnævnte bog *What am I doing here?* som nu lå ved siden af mig.

Skulle jeg give ham den?

Nej.

Jeg fortalte ham i stedet om, hvor dejligt det havde været at arbejde for Swissair, hvor en besætning følges ad i flere dage og sjældent skifter fly i løbet af dagen. Til gengæld fløj vi mere, uden at det følte så belastende.

Det så ud, som om han lyttede intenst.

Vi kom af sted til tiden, men der var så sandelig også mange medarbejdere, der vimsede rundt ved denne afgang ...!

Min gamle chef i Tjæreborg ville ikke have sat pris på alt det postyr.

Vi havde, som så ofte før, koblet automatikken ud og håndfløjet en visuel anflyvning ind til Oslo for at spare både tid og brændstof og landede derfor fire minutter før tid.

Farvel til passagererne, de fine gæster og dagens kabinebesætning nummer tre.

I samme fly, men med ny kabinebesætning, gik det så sydover til København.

Farvel til passagerer og dagens kabinebesætning nummer fire, og goddag til dagens femte, før afgang til Stockholm.

Klokken var nu henimod tre om eftermiddagen. Det var cirka otte timer siden, vi lettede første gang, og endnu havde vi ikke fået frokost. Der havde simpelthen ikke været tid til at spise.

Set fra firmaets synspunkt er det intet problem, idet man hårdnakket fastholder, at alene den udførte flyvetid er målestok for vor arbejdsindsats. Hvilket paradoks i forhold til vore

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

bestræbelser på at komme frem til tiden selv når vi er forsinkede i starten.

Halvvejs til Stockholm på dagens femte flyvning havde vi efter den model kun arbejdet i tre timer og femogtyve minutter.

Takket være nogle passagerer som ikke var sultne, fik vi et par sandwiches ud i cockpittet.

Frokost over skyerne, hvor himlen altid er blå. Fastspændt i et fly, der bevæger sig 225 meter i sekundet. Hvad skal man egentlig med personalekantiner, når man ligeså godt kan spise i sit cockpit eller ved sin drejebænk eller skrivebord ...?

15.47 landede vi i Stockholm.

Min femte kabinebesætning orkede ikke at sige farvel. Men styrmanden og jeg fik både sagt tak for i dag og farvel, før han drog hjem, og jeg blev kørt ind til hotellet.

Luksusliv ... Taxi og hotel. Hvordan mon de havde det hjemme i Frederikssund?

Andendagen var begyndt ligesom dagen i dag; dog havde hotellet været åbent og morgenmaden normal. Taxi ud til Arlanda og kun tre flyvninger: Stockholm København Frankfurt København i hurtig rækkefølge.

Når jeg gennem mine 12 år i SAS bevidst har brugt Union Digest som talerør, er det, fordi jeg ønskede, at mine meninger skulle hænge lidt længere i luften end det talte ord. Jeg havde gang på gang oplevet, at mine personlige breve til ledelsen forsvandt et eller andet sted i systemet, medens disse artikler på en helt anden måde satte sindene i kog.

I taxien rekapitulerede jeg dette indlæg, hvor jeg havde anket over, at en besætning i SAS har check in 45 minutter før afgang, mens en time er kravet i Swissair. Hos schweizerne er det også et krav, at kaptajn og styrmand briefer sammen med kabinebesætningen før flyvningens start, og på den måde gennem lederskab giver den tryghed, der bærer ethvert godt samarbejde. Derudover er det praksis, at hele besætningen følges ad i op til fem dage.

Man har med andre ord, hos Swissair, meget bedre muligheder for at skabe den for flyvesikkerheden så vigtige gruppefølelse i en besætning.

Jeg havde underbygget mine anker med at beskrive disse to første arbejdsdage i SAS efter hjemkomsten fra Schweiz.

Jeg havde sluttet mit indlæg i Union Digest med at opregne, at jeg på to arbejdsdage havde gennemført otte flyvninger med over 900 passagerer, samarbejdet med syv forskellige kabinebesætninger samt to forskellige styrmænd, som for øvrigt begge havde fået en

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

fyreseddel.

Vi svingede ind på lufthavnsområdet, og det forekom mig, at der var uendelig langt til livet under palmerne ...

Klokken var 07.30. Jeg rystede alle tankerne af mig, steg ud af taxien og tog kasketten på.

... SK 751 ventede.

Kapitel 10

Mit fly og hvordan det fungerer...

I flyvningens verden findes mange tekniske udtryk og for den udenforstående kan alle disse begreber og betegnelser næsten tage pusten fra ,n.

Min hensigt med dette kapitel er derfor at give et grundlæggende kendskab til flyet, der ventede på mig, og nogle af de fagudtryk, der anvendes i flyvningens verden. Denne gennemgang hverken kan eller skal være tilbunds gående for den, der søger detaljerne, og ej heller være for detaljeret for den der blot ønsker et overfladisk billede.

Generelt

Flytypen MD-80 er en videreudvikling af DC-9, som har været rygraden i SAS' flåde siden udgangen af tresserne.

SAS havde på et tidspunkt over 60 DC-9 fly og var, når man ser bort fra USA, den største bruger af dette fly i verden.

DC er den betegnelse, Douglas Aircraft Company har anvendt på sine civile trafikfly. Man kan dog se både DC og DAC som forkortelse for fabrikken.

I 1975 fusionerede Douglas Aircraft Company med fabrikken McDonnell, og denne nye sammenslutning hedder McDonnell-Douglas

Corporation. Samtidigt ændrede fabrikken betegnelsen på sine civile trafikfly til MD.

Efterfølgeren til DC-9 kom til at hedde MD-80.

I 1985 modtog SAS de første MD-80'ere og opererer i dag i alt 61 fly af denne type.

MD-80 produceres i flere versioner, som alle har et nummer i firserne. Der findes således i SAS regi MD-81, -82, -83, -87 og endelig MD-87H. De omfattes alle af begrebet MD-80.

I det efterfølgende vil kun MD-81 og -82 blive omtalt, og for nemheds skyld vil de blive benævnt MD-80. Disse to versioner har ens skrog, vinger og brændstoftkapacitet, ligesom motorerne i bund og grund er ens. Men de to versioner er certificerede til forskellige maksimumvægte.

MD-81 er indrettet med 133 sæder og MD-82 med 156.

Flykroppen

MD-80'ærens krop er samlet i tre sektioner. Flyets længde er 45 meter, og vingefanget er på 33 meter. Til sammenligning er DC-9-41, som SAS-versionen hedder, 38 meter lang og spænder 28,5 meter. Endelig kan det da også nævnes for de, der gerne vil have

et måske mere kendt sammenligningsgrundlag, at Rundetårn er 36 meter højt.

Motorerne

Motorerne, der sidder på en MD-80, er en videreudvikling af DC-9 motorerne, Pratt & Whitney JT8D, turbofan.

De forskellige versioner af JT8D motoren betegnes med et nummer. De motorer, der anvendes på SAS DC-9, hedder således JT8D-11 og yder en trykkraft på 15.000 pund, medens MD-80 er udstyret med enten JT8D-217C på 20.850 pund eller JT8D-219 på 21.700 punds trykkraft.

MD-80 har to motorer, der er placeret på hver sin side af flyets bagkrop.

De toptunede motorer giver i forhold til tidligere tiders motorer en mere økonomisk drift. Men på grund af de små tolerancer, der er nødvendige for at få den store ydelse ud af motorerne, er de også mere følsomme over for fremmedlegemer og isning.

Motorerne kan betjenes manuelt ved hjælp af to gashåndtag, som er placeret i cockpittet mellem piloterne, eller de kan betjenes ved hjælp af et såkaldt Autothrottle-system. Throttle betyder gashåndtag, og dette system kan anvendes fra start til landing, hvilket i SAS er den normale procedure.

Gennem flyets elektromekaniske flyvekontrolpanel eller via navigationscomputeren kan piloten diktere en hastighed eller en specifik motorydelse, som automatikken så leverer ved kontinuerligt at justere gashåndtagenes position.

Under starten, hvor en MD-80æer med en startvægt på over halvtreds tons accelererer bedre end nogen sportsvogn, er det altså automatikken, der hele tiden sørger for den optimale ydelse på motorerne, og der sker virkelig noget. Hver motor har et brændstofforbrug på mellem fire og fem tons i timen afhængigt af den nødvendige motorydelse, og det giver en udstødningstemperatur på cirka 500 grader celsius. Den maksimalt tilladte temperatur er 630 grader celsius.

Hastigheder

De hastigheder, hvorved flyet henholdsvis letter og lander, er betingede af flyets totalvægt. Starthastigheden varierer fra 226 til 285 km/t og landingshastigheden mellem 213 og 260 km/t.

Hastighederne, der anvendes under stigning, march og anflyvning, er i dag hovedsageligt bestemt af hensynet til brændstofsøkonomi og trafikregulering. Langt de fleste steder i verden er der fastsat en fartbegrænsning på 250 knob, som svarer

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

til 460 km/t, under 3.000 meters flyvehøjde.

Standardproceduren efter start består af en stigning med cirka 20 graders stigevinkel op til 1.000 meters højde, hvilket giver en hastighed i stigningen på 250 til 275 km/t, og en højdevinding på lidt over en kilometer i minuttet, afhængigt af flyets vægt. En sådan maksimal stigning er udelukkende indført for at begrænse motorstøjen i udflyvningsområdet. Efter 1.000 meters højde accelereres der op til de 460 km/t, og efter at have passeret 3.000 meter øges stige-hastigheden yderligere til mellem 525 og 650 km/t, afhængigt af vægten, vindforholdene i højden og eventuel trafikregulering.

Når den tildelte flyvehøjde er nået, normalt mellem 9.000 og 11.000 meters højde, overgår man til marchhastighed, igen afhængigt af vægt, vindforhold og trafikregulering, men som regel et sted mellem 74 pct. og 78 pct. af lydets hastighed. MD-80ærens marchhastighed ligger i gennemsnit på omkring 760 km/t svarende til lidt over 211 meter i sekundet, så noget fremad går det da, selvom det for de fleste ikke synes, at flyet bevæger sig i forhold til landskabet, der langt nede flyder forbi.

Nedstigningen fra marchhøjden foregår normalt med begge motorer i tomgang. Den distance, der er nødvendig for at kunne komme ned til landingspladsen, er også afhængig af flyets vægt, og hvor mærkeligt det end lyder, er et tungt fly længere tid om at komme ned end et let. Fra 10.000 meters højde påbegyndes nedstigningen cirka 200 kilometer fra landingspladsen, og man tilstræber at kunne glide ned til den sidste del af anflyvningen.

En MD-80 er i virkeligheden et ret så godt svævefly, idet glidetallet ligger på cirka 1:16. Det vil sige, at man fra 10 kilometers højde kan glide cirka 160 kilometer, hvilket svarer til omkring 20 minutter. Denne distance påvirkes naturligvis af vindene i de forskellige højder. Bedste glidehastighed for en vægt på 50 tons er cirka 350 km/t, og under denne fase af flyvningen er brændstofforbruget gennemsnitligt på 1.500 kilo i timen eller 25 kilo i minuttet.

Det er under denne fase, at det gamle ord, mange bække små gør en stor å, kommer til rette. For kan vi på hver flyvning i SAS spare bare 10 kilo brændstof pr. flyvning, vil virksomhedens nettoresultat være forbedret med over 10 millioner kroner om året!

Teknik

Nu er flyvning og flyvemaskiner mere end procedurer og smart tænkning. Det er også en mængde teknik og et utal af komponenter, der skal samarbejde og fungere tip-top. Det er da også således,

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

at hver enkelt del i flyet nøje overvåges. Populært sagt ved man med meget stor nøjagtighed, hvornår den pågældende komponent begynder at fejle, og ved regelmæssige eftersyn foretages derfor udskiftninger, før komponenten kommer til dette punkt. Det kan derfor fastslås, at der i ansvarlige luftfartsvirksomheder ikke forekommer begrebet gamle fly, for selvom et fly har adskillige årti på bagen, vil så godt som alle de komponenter, det i sin tid forlod fabrikken med, være skiftet ud eller modificerede. En sådan konstant overvågning kræver enorm kapacitet og er en af de ting, der er med til at gøre driftsomkostningerne ved luftfart store. På den anden side er det her flyvesikkerheden har sit fundament, og den omkostning påvirker selvfølgelig billetprisen.

Hydraulisk, elektrisk og pneumatisk system

Som alle andre moderne fly har MD-80 et hydraulisk, et elektrisk og et pneumatisk hovedsystem til at drive og styre flyets mange funktioner.

Det hydrauliske system har to motordrevne og en elektrisk drevet hydraulikpumpe, som leverer hydraultryk til brug for understellet, bremses og næsehjulsstyring, flaps slats motorreversering, flyets bagtrappe, side- og højderor samt luftbremserne på vingernes overside. Arbejdstrykket er på 3.000 pund pr. kvadrattomme (PSI), hvilket svarer til 207 bar.

Det elektriske system får sin kraftforsyning fra tre 40 kVA vekselstrømsgeneratorer og to serieforbundne nikkelcadium batterier, der leverer 28 volts jævnstrøm.

MD-80ærens navigations- og flyveinstrumenter er digitaliserede, hvilket vil sige, at de er afhængige af elektricitet med en konstant spænding og frekvens. Nogle af instrumenterne er af den moderne type, der kaldes EFIS eller i daglig tale glas cockpit, små Tv-skærme der kan producere alle tænkelige billeder, og hvis nøjagtighed er fantastisk stor. Ligeledes er motorinstrumenterne elektroniske med meget små visere og fine digitale tal.

Til brug ved af-isning på vingernes forkant og luftindtaget i motorerne er der på flyet et pneumatisk system, der fødes fra udtag på motorernes turbinetrin. Dette system bruges i alle situationer, hvor vejret åbner mulighed for overisning.

Brændstofsistem

Normalt anvendes en brændstoftype, som betegnes Kerosine type A-1, der har et frysepunkt på minus 47 grader. Andre typer kan dog anvendes.

MD-80 har tre tanke. En i hver vinge, som betegnes

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

hovedtankene, hvorfra motorerne får brændstoffet tilført under start og landing. Hovedtankene har en kapacitet på 5.235 liter hver, som svarer til 4.200 kilo ved en omregningsfaktor (vægtfylden) på 0.803 kilo pr. liter.

Den tredje tank er anbragt i kroppen mellem vingerne og rummer 11.635 liter svarende til 9.340 kilo. Altså en maksimal brændstoflast på 17,74 tons.

Af besparelshensyn tanker man sjældent op med mere brændstof end nødvendigt. Nødvendigt brændstof består af kalkuleret forbrug fra startstedet til destinationen samt 6 pct. heraf i ruterese, kalkuleret forbrug fra destinationen til en given alternativ landingsplads plus en endelig reservebeholdning på 1.400 kilo, der svarer til en halv times økonomisk flyvning.

Som en god tommelfingerregel bruger MD-80æren 3 tons brændstof i timen.

Fuldtanket har MD-80 en rækkevidde på 4.800 kilometer og en maksimal flyvetid på 5 timer og 45 minutter.

APU

De fleste moderne passagerfly er udstyret med en APU, Auxiliary Power Unit, som er en lille jetmotor placeret i halesektionen. Enhver, der har prøvet at gå om bord på en DC-9 eller MD-80, der har APU'en kørende, ved hvor meget den støjer, og det er da også derfor, man på langt de fleste pladser bruger elektricitet fra lufthavnens anlæg, der så indkobles på flyets elektriske system. Men lader det sig ikke gøre, kan APU'en således gøre flyet uafhængig af jordudstyr, idet den kan levere elektricitet og trykluft og dermed gøre alle flyets systemer brugbare.

APU'en driver en 40 kVA generator, som er identisk med de generatorer, der sidder på flyets motorer, og blot een af disse kan klare hele flyets strømforsyning såvel på jorden som i luften.

APU'en er primært beregnet til brug på jorden, hvor trykluften anvendes til airconditionering af kabinen og til opstart af motorerne, og hvor strømforsyningen gør det muligt at afprøve alle flyets forskellige systemer, instrumenter og computere.

I luften fungerer APU'en med sin generator som reserve og vil typisk blive startet, hvis den ene motor skulle gå i stå. Skulle en MD-80 miste begge motorerne i stor højde og inden for glideafstand til en flyveplads, vil man med APU'en i gang kunne svæve ind til landing med alle instrumenter, navigationssystemer og autopiloten fuldt funktionsdygtige.

APU'en kører på det samme brændstof som motorerne og forbruger

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

100 til 150 kilo i timen afhængig af belastningen.

Konklusion

MD-80æren er et velflyvende, godt og sikkert fly, der også er en behagelig arbejdsplads. Det tilhører den nye generation af fly, hvor computere og andre højteknologiske hjælpemidler har holdt deres indtog, men kan samtidigt håndflyves som i de gode, gamle dage.

At flyve moderne flyvemaskiner er dog ikke, som det var engang. De mange trykknapper og automatiske systemer kræver en benhård seljustits for ikke at falde i søvn, men under langt de fleste omstændigheder er det stadig mennesket i maskinen, der bestemmer, og således bør det også være. Den nye teknologi kræver andre tænkemåder, andre procedurer og andre undervisningsmodeller, og når vi respekterer menneskets svage og stærke sider, er et fly som MD-80æren et skridt i den rigtige retning i mod en sikrere tilværelse i luften.

Kapitel 11

Stockholm, SK751, vi havarerer nu...

Han er en smule forsinket lød det fra pigen, der checkede mig ind. Ulf Cedermark, den styrmand, som jeg skulle flyve med, havde ringet ud til Arlanda og fortalt, at han ville ankomme i sidste øjeblik.

Nå, problemet var ikke så stort, for jeg kunne jo begynde på de indledende manøvrer og så have alt klart, til han kom. Jeg var ankommet i god tid, og der var en time til afgang. Jeg gik derfor over i den afdeling af vort crewcenter, hvor vi planlægger flyvningerne. På vejen fra indcheckningsskranken over til planlægningslokalet svingede jeg lige omkring kaffeautomaten, der står midt i bygningen og lige op til det område, hvor kabinebesætningerne holder deres briefinger før flyvning.

Her sad kun nogle få kolleger, og en forespørgsel bekræftede, at jeg var første mand på scenen til SK 751. Der er en lille pudsighed ved denne bygning, der i øvrigt er ganske ny, som jeg ikke kan lade være med at more mig over på min lidt specielle facon.

Det meste af bygningen er eet stort rum, hvorfra man kan se hele tagkonstruktionen. Midt i taget er der en pyramideformet ovenlyskonstruktion, som udefra kan ses langt væk.

Jeg tror, det var første gang, jeg var i denne bygning, at jeg løb ind i vor daværende chef for operations division, Mats Mitsell. Det var formodentlig min antipati mod bygningens placering den ligger langt fra flyene der fik mig til højlydt at proklamere:

Næ, her river vi ikke pyramider ned, her bygger vi dem!

Denne replik, der affødte et noget anstrengt smil hos divisionschefen, men fik latteren til at bryde ud hos de omkringstående, dukkede op i mit hoved.

Så det var med et smil på læben, jeg begyndte at lade fingrene danse på tastaturet for at aftvinge computeren en besætningsliste, vejrinformationer og operationelle data.

Nu er det jo således, at et samarbejde med en computer ikke er hurtigere end den hastighed, hvormed den kan afgive sine informationer, og medens jeg roligt stod og ventede på udskriften, dukkede en af mine kolleger, Flemming Jepsson, op.

Flemming og jeg havde først i firserne arbejdet sammen i Dansk Pilotforening, og vi var senere begyndt i COD samtidigt. Senere blev Flemming chefpilot i COD og er for nylig tiltrådt som chef for den danske del af SAS' flyveafdeling.

Det var i COD, vi gennemgik omskolingen til F-27 og var, på

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

en af vore omskolingsmissioner i simulatoren hos Finnair i Helsinki, blevet sat i en af de værste situationer, man kan komme ud for: Dobbelt motorfejl lige efter start.

Dobbelt motorfejl indgik ikke i træningsprogrammet dengang, og i dag øves det kun i stor højde, hvor man har masser af tid.

Men vi kastede os over udfordringen og med hænder, der for rundt i cockpittet med noget nær overlydsfart, fik vi genstartet den ene motor og bragt os tilbage på landingsbanen.

Stor var latteren, da instruktøren bagefter med et smørret grin fortalte os, at det ikke var ham, der havde programmeret fejlen ind, men simpelthen simulatoren, der havde fejlfungeret. Vi havde levet os sådan ind i situationen, at vi slet ikke havde haft den tanke, mens det stod på.

Det var rart at sludre lidt med Flemming, hvor samtalen gik på vore familier og den jul, vi netop var midt i. Flemming skulle flyve med Kikki, en dygtig pige vi begge havde fløjet med i F-27 tiden, og som jeg for nogle måneder siden havde haft fornøjelsen af at have som styrmand på den halvårslige simulatortræning.

Bedst som vi stod der og sludrede, og alt imens computeren spyttede sin meterlange meddelelse ud, ankom Ulf.

Jeg havde noteret mig ved indcheckningen, at Ulf efter sin titel FP, som betyder Flight Pilot altså styrmand havde et R, hvilket betyder, at han er pålagt en eller anden form for operativ restriktion. Han var nok bare ny på typen, tænkte jeg.

Det viste sig at være rigtigt, da Ulf fortalte om sit karriereforløb i SAS.

Han havde tilbragt langt den meste tid på DC-10; dels hos vor samarbejdspartner i østen, Thai International, dels i vort datterselskab Scanair, der fortrinsvis flyver charterflyvning med ferieglade turister.

Arbejdsdagen bestod af turen fra Stockholm til København, derefter til Warszawa og tilbage til København.

Kaptajnen og styrmanden deler normalt flyvningerne fifty-fifty mellem sig, og jeg bestemte mig til at flyve den første tur.

Det er almindelig praksis, når to piloter flyver sammen for første gang, at kaptajnen flyver den første tur, så styrmanden kan få en fornemmelse af hans måde at flyve på, idet et fly kan flyves på mange forskellige måder.

Vi aftalte, at Ulf skulle flyve de to sidste ture og afslutte dagens arbejde med en automatisk landing i København.

Denne fordeling passede Ulf fint, og jeg fornemmede, at vi allerede havde etableret den for flyvesikkerheden så vigtige atmosfære af gensidig tryghed.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Imens Ulf sorterede de udskrevne papirer, havde jeg lige tid til at prøve at finde resten af besætningen.

Endnu et kig under pyramiden afslørede, at den havde forladt bygningen og var taget ud til flyet.

Ulf var færdig med sit og havde nået at ringe hjem.

Jeg tog min frakke på, hankede op i bagagen, og vi satte kursen mod udgangen. Kort efter sad vi i bilen, der kørte os ud til flyet. Undervejs talte vi lidt om forhold til passagerer og kabinebesætning.

Vi standsede ved Gate 2, hvor Dana Viking stod med sine store hjul i en blanding af is og vand.

Ulf gik direkte om bord, og jeg bad ham hilse og sige, at jeg var på vej, men at jeg først lige ville foretage mit walk around.

Lastefolkene var allerede i fuld sving, og et ”god forsætning”, som det hedder på svensk, når man ønsker hinanden fortsat god jul, blev givet til både ham inde i lastrummet og ham, der stod ved bagagevognen.

Henne under højre vinge havde tankfolkene sat brændstofslangen til, og imens min tommelfinger skrabede i et 12 til 15 millimeter tykt lag rimfrost på vingens underside, fik jeg vor brændstoffbestilling bekræftet.

Bag flyet kunne jeg se, at der på vingens overside lå et lag vådt sne, magen til det mine fødder sjappede rundt i. Henne under den venstre vinge mødte jeg den tekniker, der skulle sende os af sted; jeg bad ham om at se til, at flyet også fik af-iset undersiden af vingerne.

Oppe i cockpittet var Ulf allerede godt i gang med checklisten, og det første, jeg gjorde, var at checke flyets driftsjournal, som vi kalder Loggen.

Den viste, at flyet var uden anmærkninger og ikke havde haft nogen teknisk fejl i de sidste mange, mange dage, hvilket fik mig til i spøg at sige til Ulf:

Vi skal holde godt øje med denne her, for rent statistisk står den for tur til en fejl.

Det sidste jeg skulle nå, inden passagererne kom om bord, var at hilse på kabinebesætningen, som var i fuld gang med sine forberedelser. Purser Eva Björnemark var i det forreste galley, og nede bag i flyet var stewardesserne Ingrid Lagman og Gunilla Hofvander optaget af deres rutiner, medens den fjerde og sidste, Anders d’Aquino, endnu ikke var mødt op. Måske var han oppe i gaten og forberede boarding.

Nu måtte jeg skynde mig. Bliver man fanget nede bag i flyet, når passagererne begynder at komme om bord, er der kun een vej

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

tilbage til cockpittet: Ned af bagtrappen, rundt om flyet og ind af hoveddøren.

Jeg fik briefet Eva om vind og vejr, flyvetiden til København og tilkendegav mine holdninger til samarbejde i besætningen og mit syn på passagererne. Ligeledes fortalte jeg hende, at jeg gerne vil have cockpiddøren stående åben, så vi gensidigt kan følge med i, hvad der foregår.

Jeg anser passagererne for at være lige så meget mine som purserens. Glade passagerer og kolleger gør mig glad. Måske lidt egoistisk, men det kan jeg leve med.

På vej ned til den anden ende af kabinen hilste jeg på en svensk kaptajnskollega, Per Holmberg, som var kommet om bord samtidigt med kabinebesætningen og som havde sat sig på en af de første rækker. Per skulle til København for at begynde sit flyveprogram der.

Mens Gunilla og Ingrid blev briefet, begyndte passagererne at komme om bord, og jeg måtte smutte ud af bagtrappen og rundt om flyet, før jeg endelig kunne sætte mig i cockpittets venstre sæde.

Gennemgangen af checklisten skred planmæssigt frem, og inden længe sad vi og ventede på lastepapirerne. Som så ofte, når der opstår en mindre pause i arbejdsgangen, brugte vi tiden til at udveksle erfaringer. Det er ved sådanne lejligheder, man kan tilegne sig gode fif og små finesser.

Det er ikke alt, der kan indeholdes i vore manualer, og meget af min viden har jeg tilegnet mig i netop sådanne situationer.

Anders stak hovedet ind i cockpittet, hilste på med et hej, undskyldte at han kom for sent og ville lukke cockpiddøren.

Anders kom for sent til at vide, at vi flyver med åben dør sagde jeg til Ulf højt nok til, at Anders kunne høre det. Fint lød det fra Anders i et tonefald, der fortalte, at det passede ham og lod døren stå åben.

Fem minutter i halv ni modtog vi lastepapirerne, som viste, at vi havde 123 passagerer om bord, deriblandt et lille barn.

Sammen gennemgik vi tallene for flyets vægt og balance, og mens Ulf noterede dem på driftsflyveplanen, skrev jeg 122/1 i min håndflade.

Fordi vi skulle af-ises, ville det tage endnu nogle minutter, før motorerne kunne startes. For at mine passagerer ikke skulle føle unødigt bekymring, tog jeg mikrofonen, vendte mig halvt om i sædet, så gæsterne kunne se mig og annoncerede først på skandinavisk og derefter på engelsk:

"Good morning! This is your captain speaking, hope you've had a merry Christmas and wish you welcome this morning here on our

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

flight to Copenhagen. We're just about ready. Just need to clean our wings before we can depart towards the south to warmer countries. I have managed this morning to pick our best cabin colleagues and they will take care of you en route. It's gonna be speedy, because we have tremendous winds down over Sweden and therefore having a very short flight time this morning. We all hope you'll have a nice flight and wish you a nice morning once again. Thank you. "

Et par smil og et glimt i et øje fra nogle af de passagerer, jeg kunne se, gav mig en god følelse.

Af-isning færdig lød meldingen fra mekanikeren, der nu via hovedsæt og mikrofon var forbundet til flyet. Stikket sidder under en lille lem på venstre side af flyets næseparti. Det er sket, at denne lem ikke er blevet ordentlig lukket, hvilket i så fald frembringer en let brummende lyd, når flyet er kommet op i fart.

Eva havde meldt cabin clear, hvilket betyder at passagerantallet stemmer overens med papirerne, dørene er lukkede og redningsssliskernes automatik er armerede, så vi kunne fortsætte. Vi fik fra tårnkontrollen tilladelse til at starte vore motorer og at lade traktoren skubbe os væk fra bygningerne.

Brakes off. Ready to start both engines meddelte jeg mekanikeren, som kvitterede med et: Det går bra at starte to og et. Øjnene checkede lufttrykket fra APU'en, mens jeg med højre hånd satte tænding på, og traktoren begyndte at skubbe os tilbage.

Ja, vi starter to og et.

"Pressure checked, starting right engine" sagde jeg til Ulf, og han svarede:

Ja ... Valve open ... Oil pressure... N1.

Mens Ulf kaldte disse observationer ud, kunne jeg i baggrunden høre Ingrid annoncere til passagererne. Hendes stemme lød glad og engageret.

Opstarten forløb normalt, og straks efter at have konstateret tomgangsstabiliseringen blev motorernes anti-isningssystem slået til.

Vejrforholdene bød på muligheder for isdannelse i motorerne. Det var overskyet, ingen nedbør, kun let vind, temperaturen var nul og luftfugtigheden høj.

Straks efter opstarten modtog jeg alt klart-signalet fra mekanikeren, og imens Ulf bad tårnkontrollen om tilladelse til at køre til bane i brug, havde jeg ude på højre side af flyet observeret en bræmme af sammenfejet sne, som lå der, hvor det højre hovedhjul skulle køre. Fordi sjap og våd sne kan blive

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

slynget op i hjulbrønden og sætte sig på indikationskontakterne og dermed afføde forkerte indikationer af understellets position efter start, valgte jeg at køre ud til banen en smule til venstre for de gule linier, vi ellers følger. Det ville ganske vist bringe flyet nærmere bygningerne end normalt, men der var plads nok.

Godt fri af bygningerne trak vi den lange MD-80 rundt i et elegant højresving og krydsede snebræmmen der, hvor den var lavest.

Flyet hoppede blødt under udkørslen. Dette hopperi skyldtes, at dækkene stadig var kolde og en smule kantede efter en hel nat at have båret flyets vægt på et og samme sted.

Vi havde kun to minutters kørsel ud til bane 08 og måtte skynde os med checklisten.

Flyveinstrumenter nul fire fem.

Venstre side checked kompasserne viser femogfyrre grader.

Højre side checked.

Navigationsudstyr og udflyvning.

Sat som aftalt udflyvning via "Dunker four delta" venstredrej på fire miles.

Transponder sat på kode 7304.

"Checked".

Bremsetemperaturer nul grader, checklisten klar indtil "one minute warning".

Tak skal du have.

Tårnet kommer ind med det forventede frekvensskift: "SK 751, call Tower on one eighteen five – hej då".

Ulf gentager ordren, skifter frekvens og checker ind på 118,5, hvor vi får starttilladelsen med det samme: "Roger, 751, You are cleared for take off runway 08, when airborne contact one two four decimal one."

Vi gør checklisten færdig, og næsehjulet knurrer noget, mens vi svinger ind på startbanen. Ulf smiler og nikker genkendende til lyden, mens han foretager det sidste check.

"Auto-brakes set and armed for take off, runway update performed, checklist completed."

"Are You ready?" spørger jeg.

"Yes any time."

Man kunne ikke mærke, at Ulf var ny på typen.

Gashåndtagene føres frem, og mine øjne koncentrerer sig om motorinstrumenterne. Efter cirka 10 sekunder når vi 100 kilometer i timen, og jeg beordrer: "Autothrottles ON". Automatikken overtager styringen af motorerne, og accelerationen forløber normalt.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Knap 20 sekunder senere er farten oppe over 200 kilometer i timen.

Et let slag på gashåndtagene betyder, at jeg fra nu af har begge hænder på rattet, og Ulf lægger sin venstre hånd på dem.

Kort tid efter opnår vi hastigheden, hvor vingerne producerer den opdrift, der får flyet til at flyve.

”Rotate.”

Dana Viking med sine 55 tons, hvoraf 7 tons er brændstof, slipper villigt jorden.

Klokken er 08.47.06.

”Gear up!” Jeg ser Ulfs hånd gribe ud efter understelshåndtaget.

I samme øjeblik hører jeg en svag, brummende lyd. Det kunne lyde som en åbenstående lem over teknikerens kommunikationspanel, men lyden forandrer straks karakter til noget, der synes ligeså bekendt. Nemlig den lyd et næsehjul afgiver, når det nedbremses i hjulbrønden. Men lyden bliver kraftigere og lyder nu snarere som et hjul, der ikke er i balance. En lyd der godt kunne forklares ved forekomsten af våd sne på næsehjulenes fælge. Muligvis stammede det fra snebræmmen, jeg måtte krydse på vej ud til start.

Lydene får mig også til at vende min opmærksomhed mod motorindikationerne.

Der er gået 4-5 sekunder, siden vi lettede fra Arlanda.

Motorinstrumenterne viser hverken noget ekstremt eller unormalt, men nogle ganske små svingninger gør mig urolig.

Pludselig, cirka 25 sekunder efter start, lyder der et mægtigt brøl, samtidigt med at der føles et ryk i flyet. Men motorinstrumenterne viser ikke noget, der kan forklare brølet.

Hvad fanden er der galt?

Er det motorproblemer? og hvad slags?

En hurtig analyse af alle parametre er den eneste mulighed for at kunne foretage en rigtig handling. Lydene får mig samtidigt til at tænke på en dækekspllosion under start; og mens min næse ligefrem søger efter lugten af brændt gummi, dannes et billede af hjulene, hvis rotation aftager, alt imens slidbanen slår i mod vingens underside, og dækstumper ryger videre og ind i motorerne.

Nej, det må være motorproblemer. Mine øjne søger forgæves efter brugbare informationer.

Jeg begynder at blive bange for, at noget er alvorligt galt og tænker på det fyldte fly med alle mine 123 passagerer.

Et par sekunder efter det første brøl kommer endnu et.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

En deceleration fornemmes i skulderelemerne, og motorinstrumenterne opfører sig i et øjeblik, som om de får deres informationer fra et kalejdoskop. Deres visning gør det umuligt at analysere situationen.

De meget små visere farer frem og tilbage, og tallene, der digitalt indikerer den eksakte værdi, skifter så hurtigt, at de er ulæselige.

Hvilken motor er det, det er galt med? I en brøkdelen af et sekund føler jeg mig forfærdelig utryk og tvinges til at gætte.

Jeg gætter på, at det er højre motor, der er problemer med og forsøger med små bevægelser med gashåndtaget at fange forholdet mellem brændstof og luftgennemstrømning for på den måde at reetablere trykkraften på den dårlige motor. Nøjagtig som man i en bil fisker efter bid i glat føre under nedbremsning eller acceleration.

Brølene kommer hyppigere og hyppigere, og Ulf mener, at det er stalling af motoren.

Jeg tror nok, jeg når at svare Ja, men min hjerne arbejder febrilsk, og frem dukker uanede mængder af informationer fra omskolingen og fra kollegers erfaringer, som gennem årene har hobet sig op på bunden af hjerneboksen.

Frygten for at arbejde med den forkerte motor nager mig, og billeder fra efterårets nødtræning, hvor vi så en film om konsekvensen af at slukke for den forkerte motor, dukker op.

Mine øjne scanner cockpittet. Er der noget, vi har glemt?

Vi har været i luften i 40-45 sekunder. Samtidig med, at jeg skærper min koncentration om udflyvningsproceduren, fornemmer jeg også vanskeligheden ved at formulere sætninger og dermed udstede ordrer. Min hjerne løber fra munden. En overflod af informationer og muligheder dukker op i hjernen.

Jeg føler mig desperat over ikke at kunne få ordene over mine læber. Tættere på panik har jeg aldrig været.

Pludselig ser jeg indikatoren for venstre motors lavtryksturbine (N1) bevæge sig op i det gule område og rammes af den tanke, at jeg har slukket for den forkerte motor.

Billedet af hændelsen hos British Midland, hvor besætningen på en Boeing 737 slukker den forkerte motor med efterfølgende havari og tab af menneskeliv til følge, dukker igen frem på nethinden.

Min opmærksomhed springer fra højre til venstre motor.

Hvad sker der?

Indikationerne er stadig ikke entydige.

Flaps op råber jeg for at få mindsket flyets luftmodstand.

Min hånd mødes med Ulfs på flapshåndtaget. Han stopper håndtaget før Slat in. Samtidigt ser jeg venstre motors

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

temperaturindikation bevæge sig med drabelig fart langt ud over sin begrænsning, der på instrumentet er markeret med rødt.

Det hele bliver så uvirkeligt. Instrumenternes hastige forandring af indikation, lyden af de høje brag, de blinkende advarselsslamper, vibrationerne.

Drømmer jeg?

Er det et mareridt?

Jeg har engang prøvet at styrte ned i drømme. Er det det, der sker igen?

Hvornår vågner jeg så?

Hvor er virkeligheden hvad kan jeg bruge?

Mulighederne begynder at vælte frem i mit hoved.

Altså kan det ikke være en drøm!

Dette er virkelighed!

Det er et mareridt!

Med eet bliver hjernen klar, og der bliver igen direkte adgang til alle tidligere oplagrede data.

Kan vi komme tilbage til Arlanda?

Hvornår stabiliserer dette evindelige fyrværkeri sig, hvor instrumenternes små elektroniske visere pludseligt er der og så pludseligt er væk? De elektroniske skærme der tændes og slukkes, for hver gang at efterlade en stærkt lysende plet.

Tiden står et øjeblik stille. En stærk tryghedsfølelse vælder frem. Lige foran mig ser jeg den lille stand-by gyro.

Hvor langt er vi kommet? Spørgsmålene myldrer stadig frem. Mine øjne fokuseres på stand-by gyroen.

Endelig noget jeg kunne stole på. Dette lille gyroinstrument jeg på konstabelskolen var til eksamen i og som var min hovedhorisont i F-27 og det mest moderne instrument i C-47.

Gensynsglæden giver nye kræfter.

Hvad sker der med vore motorer?

Hvor højt er vi oppe?

Skal jeg dø nu?

Inden tankerne kunne finde svar, stopper pludseligt den højre motor og kun to sekunder efter den venstre.

Der bliver stille uhyggeligt stille!

Flyvningen har varet et minut og tyve sekunder!

”Engine relight!”

Ordren til Ulf om at udføre en genopstart bryder stilheden samtidig med, at min højre hånd flår tændingskontakten til den stilling, hvor optimal tænding opnås.

Men vort genstartsforøg afbrydes, da der få sekunder efter lyder en klokke fra vort brandmeldesystem.

”Fire left engine! Fire left eng... “

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Computerstemmen overdøves af Ulfs:

”Skal jeg trække i håndtaget?”

”Ja!!!”

Jeg er overbevist om, at min sidste time er kommet, og minderne vælter frem. Min barndom. Min mor og far. Mine piger min familie mine venner.

Jeg hører Ulf rapportere over radioen:

”Arlanda fra 751, vi har problemer med vore motorer, vi må tilbage til Arlanda.”

Svaret fra flyvekontrollen hakkes op af strømafbrydelser, der samtidigt får relæer til at slå til og fra. Det lyder som en maskingeværsalve.

”751, drej til kurs 1-8” - **KLAK KLAK KLAK** - ”drej til høj

”Kan jeg hjælpe, grabber?” lyder det pludseligt.

Per Holmberg står bag os i cockpittet.

”Start APU’en”! råber jeg. Jeg har ikke tid til at se på ham, ej heller tid til at sætte ham ind i situationen. Jeg er travlt optaget med at holde flyet flyvende.

”SK 751, er du i stand til at dreje højre til kurs 0-9-0 for radarvektorer til bane 01?”

Returnere til Arlanda? I seks hundrede meters højde og uden motorkraft. Aldrig i livet!

Jeg lægger flyet ind i et svagt venstre drej. Kan vi komme tilbage? Nej!

Forstået, men vi holder kursen lige nu og forsøger at starte motorerne vi vil gerne have et svagt venstredrej.

Nu er det kun muligt at genstarte højre motor, tænker jeg.

Nej, jeg vil ikke dø, der må være en chance. Hvad var det min instruktør sagde ...? ”**Keep flying the aircraft!**”

”Roger 751, bliv i 2000 fod.”

Ulf svarer med rolig og fattet stemme:

”Vi kan ikke holde højde vi er på vej ned og passerer nu 1600 fod.”

Området nordøst for Arlanda er åbent. Der er ikke så mange huse, og der er vist også nogle store søer.

Tankerne farer rundt i mit hoved.

Hvorfor nu lige mig?

Har vi lavet restart procedure? Tiden forekommer mig uhyggelig lang.

Holde højden? De skulle lige se, hvilke problemer vi har.

Jeg fornemmer mere og mere, at det er umuligt at få liv i den højre motor og råber over skulderen og ind i kabinen, at de skal forberede sig på en nødlanding.

Jeg tvivler et øjeblik på, om der er noget håb.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Tvivlen er beslutningernes værste fjende. Den åbner for selvforsvarsmekanismer og fratager ,n ansvarsbevidstheden.

Jeg må derfor mobilisere så forfærdelig meget energi for at fortrænge tvivlen. Til at fortrænge frygten. Jeg må ikke give op.

Hold vingerne vandrette! Hold hastigheden! Hold flyet flyvende!
Havde vi bare ikke været i skyer! Kampen bliver værre og værre, jeg får lyst til at græde. Bare tanken om at skulle miste min tilværelse, fremkalder en mægtig selvmedlidenhed. Kan den mon bruges til noget fornuftigt?

Nej, kæmp videre! Overlever du, overlever de andre også.

Frygten for at have trådt i spinaten forsvinder, og jeg kæmper indædt med styregrejerne.

Ulf siger et eller andet.

Har jeg nu gjort noget forkert?

Hvad var det, Ulf sagde?

”Checked!!!” siger jeg uden egentlig at vide, hvad det er, der er checked. Ordene kan næsten ikke finde vej ud gennem min mund.

Jeg kæmper.

Der skal flyves. Kan vi da ikke få genstartet den motor? Hvad har vi gjort galt? Det kan ikke passe. Du må have gjort et eller andet galt. Tog du den rigtige motor?

Hvorfor nu lige mig?

Kommer vi ikke snart ud af disse skyer? Tankemylderet og angsten er igen ved at tage magten fra mig, og der er behov for en kraftanstrengelse for at mobilisere viljen igen. Du vil!

Du skal!

Pludselig frigøres min hørelse, og jeg hører klart Evas annoncering til passagererne:

” Sätt er ner ... keep your seat belts fastened ... keep calm ... bend down, hold your knees ...”

Per skriger: ”Kig ret frem.”

Ja! ja! men jeg har behov for at sikre mig, at min besætning er vidende om situationens alvor.

Mit ønske om at overleve giver mig igen kræfter, jeg fortrænger både hans råb og autopilotens elektroniske klagehyl, der vistnok har lydt længe.

Der bliver meget stille inde i mit hoved, men så begynder tankerne at myldre igen.

Jeg kan se denne skov af løftede pegefingre for mig, der hver for sig repræsenterer en måde, hvorpå situationen kunne have været håndteret, og bliver sur.

Deres ure tikker ikke nær så hurtigt som mit. Kampen mellem selvforsvarstrangen og selvopholdelsesdriften er voldsom og kræver næsten al min energi. I de perioder, hvor

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

selvopholdelsesdriften har overtaget, tillader den mig en smule overblik, og jeg henter informationer fra omgivelserne.

Når situationen er omvendt, tillader den mig lige akkurat at bibeholde koncentrationen om det væsentligste, at holde flyet flyvende.

Vingerne vandrette. Pas på farten!

Det er et helvede!

Hver gang jeg forsøger at sikre mig, at kabinebesætningen gør, hvad den skal, råber Per: ”Kig ret frem!”

Pludselig bryder vi ud af skyerne. Terrænet er nogenlunde fladt, og jeg føler en vis lettelse. I den grå skymasse havde angsten præsenteret mig for billeder, hvor jeg både kunne se og høre flyet blive smadret mod en bjergvæg. Flammer og rædsler har i øjeblikke tonet frem på min nethinde.

At se jorden er en befrielse.

Nu ved jeg, hvad vi skal ramme.

”Til højre, til højre!” råber Per og Ulf.

Jeg kigger til højre og ser et stort og særdeles velegnet, åbent terræn, men ret fremme har jeg en lille lysning, som jeg er sikker på, vi kan nå. Jeg tør ikke følge deres råd, men bibeholder min første indskydelse.

” Til højre, højre, højre ...” råber de.

Frygten for at have taget en forkert beslutning tynger mig igen. Nej, marken ret fremme er min mark. Beslutningen er taget.

”Flaps! Har vi flaps?”

”Ja, vi har flaps se ret frem!” svarer Per.

Hvem har egentlig sat flaps ud? Ulf, selvfølgelig.

Han har hele tiden bare gjort de ting, som situationen krævede.

”Skal vi sætte hjulene ud nu?” Ulfs stemme er ufattelig rolig.

”Ja” råber Per og jeg i munden på hinanden.

Nede i lysningen ses nu to huse. Af frygt for at landingspladsen er for kort, og at jeg skal ramme husene, ændrer jeg kursen nogle få grader til højre. Samtidig sender Ulf den sidste, lakoniske melding over radioen:

”Stockholm, SK 751 vi havarerer i marken nu.””

Vi synker kraftigt mod jorden. Tusindvis af oplevelser dukker op, næsten som myriader af muligheder.

Motorstopsanflynning med F-104!

Deep stall med T-17!

Kortdistancelanding på Bornholm med DC-3!

Træerne og de levende hegn ved nødlandingsøvelserne ...

TRÆERNE...?! Træerne!

Selvfølgelig! De kan bruges som en pude til at opfange os.

Samtidig fornemmer jeg, at Per forlader cockpittet.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

NU ...! Nu skal der trækkes i rattet for at stoppe det kraftige synk.

Fader vor, Du som ...

Træerne farer omkring vinduerne, og lyden af tusinde master, der knækker, blandes med metallisk musik, som når en bil knuses i ophuggerens pressemaskine.

Tankerne flyver. Familien, Nette og børnene ...

Jeg sparker højre ben voldsomt i sideroret.

Alting farer forbi mig.

Nu dør jeg!

Jeg er ikke bange mere.

Kapitel 12

Vi lever...

Stilhed, bare stilhed.

Det første, jeg registrerer, er Ulf, der sidder livløs og foroverbøjet i sædet.

Er det en ny drøm, der begynder nu?

Jeg har en fornemmelse af, at Ulf sidder meget godt der, og forlader cockpittet for at se om evakueringen er kommet i gang.

Eva og Gunilla er ved at åbne de to forreste døre. Jeg hjælper Gunilla med at få indgangsdøren op og vender tilbage til Ulf.

Jeg får skubbet hans sæde tilbage og løsner hans sikkerhedsseler. Idet jeg trækker ham op af sædet, siger han et eller andet og støtter på fødderne. For første gang, siden motorerne satte ud, føler jeg min krops eksistens og en varme gennemskyller mig ved livstegnet fra Ulf.

Jeg lever vi lever.

En passager tilbyder at tage sig af Ulf og hjælper ham væk fra flyet.

Tilbage i kabinen finder jeg Per liggende på maven.

Er han død?

Angsten for brand får mig til at slæbe hans slappe krop ud af flyet. Ved indgangsdøren bliver Per overtaget af enten Eva eller en passager.

Det føles, som alting er styret. Hvem styrer mig ..? Er det mig?

Jeg vender mig om og går igen ind i kabinen. Ved et sæde i venstre side af flyet er Gunilla nu ved at frigøre en passager. Frygten for brand strejfer mig endnu en gang, mens jeg fortsætter ned ad gangen og konstaterer, at flyet er revnet. Den forreste del af kabinen er nu tom. Jeg skræver over den temmelig brede revne i gulvet og ser, at der i denne del heller ikke er tilbageblevne passagerer.

Så kommer jeg til endnu et brud på skroget. Der er omkring en meters spring i gulvhøjden, og jeg forsøger at kravle op i den næste del af kabinen. Jeg må opgive. Min højre arm smerter så voldsomt, at jeg ikke kan bruge den.

Tilbage mod cockpittet. Gunilla og passageren er væk. Per er kommet på benene, og to passagerer er ved at hjælpe ham længere væk fra flyet.

Atter strømmer livsglædens varme gennem min krop, og jeg mærker tårerne løbe ned af mine kinder.

I cockpittet finder jeg min kasket, tager den på, går ud af flyet og ned til venstre vinge. Den ligger fladt på jorden og er

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

nem at træde op på. Ved vingens bagkant er der et stort gabende hul i kroppen, men herfra kan jeg heller ikke komme ind i den bageste sektion.

Angsten, for at der stadig er passagerer inde i flyet, vokser.

Jeg fortsætter om bag flyet og ser en svag røg sive op fra venstre motor. Synet af røgen og stanken af brændstof forværrer min angst. Jeg ser for mig, at alt pludseligt bliver eet inferno af ild.

På den anden side af flyet opdager jeg, at højre vinge er fuldstændig væk, og føler en absurd lettelse.

Så er der kun halvt så meget brændstof, som om brandfaren dermed var halveret ...

En passager sidder fastklemmt i sin stol på en stolerække, der stikker ud i det tomme rum. En anden passager kommer løbende og tilbyder at hjælpe. Jeg prøver at presse stolerækken opad, men smerterne i armen forhindrer mig i at gøre anden gavn end blot at opmuntre den hjælpende passager til at gøre sit bedste og forsøger at berolige den fastklemte. Jeg løber hen til flyets forreste del efter en iltflaske til den fastklemte passager, hvis han skulle få brug for ilt.

Pludselig slår det ned i mig:

Flyets papirer!

Under den militære uddannelse var det blevet hamret ind i hovedet på os, at man aldrig måtte forlade et nedstyrtet fly uden at have sikret sig dets papirer.

Jeg overlader til Eva at bringe iltflasken hen til den fastklemte passager, springer ind i cockpittet og samler febrilsk alle flyets papirer. Som jeg står der med kasketten på hovedet og papirerne i hånden, føler jeg mig pludselig helt til grin og ler højlydt af mig selv.

Vi er ikke landet i fjendeland. Vi er ikke engang i krig!

Skødesløst smider jeg papirerne fra mig, tager frakken over skuldrene og griber på vejen ud af flyet megafonen.

Ude på marken fortæller Anders mig, at alle er kommet ud af flyet, og at der er brug for lægetasken.

Vover jeg at gå ind? spørger han.

”Ja” svarer jeg.

Jeg henter den siger han.

”Godt, tag selv nøglen den ligger i min højre frakkelomme.”

Jeg tænker igen på brandfaren ... Og glæder mig over besætningens stærke ansvarsfølelse over for passagererne.

Mens jeg står og venter på Anders, hører jeg fuglene synge og

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

undrer mig over den ro, der hviler over stedet. Jeg ser passagererne stå helt stille i klynger et godt stykke væk fra flyet.

Det hele forekommer uvirkeligt og alt for roligt. Tanken, om at vi alle sammen er døde og blot står og venter på, at en eller anden skal komme og fortælle os, hvordan vi skal forholde os, kommer op i mig.

Automatisk bevæger jeg hånden op til min mave, trykker forsigtigt på den.

Er jeg død eller levende?

Hånden mærker modstand ... Jeg lever! Vi lever!

Anders bryder tankespindet. Han står ved siden af mig med lægetasken.

"Det går fint" siger jeg og rører ved ham.

To kolleger, der havde været med som passagerer, spørger, om der er noget, de kan gøre.

"Tæl os!"

"Hvor mange skal vi være?" spørger de.

Jeg skeler ned i hånden og siger: "Kom og fortæl mig hvor mange vi er."

Den ubenyttede redningssliske ved hoveddøren fanger mit øje. Den kan bruges til leje for de tilskadekomne. Eva hjælper mig med at frigøre slisken, og et ryk i udløseren får den til at puste sig op. Hun slæber den efter sig hen mod Per.

Få øjeblikke efter kommer mine to hjælpere tilbage. De kan næsten ikke vente med at få kontrolleret tallet.

De giver mig det.

Jeg føler en indre varme, der vokser og vokser.

Jeg er så lykkelig ... Så lykkelig, at alle tanker om at have begået fejl, prestigetab og lignende ganske simpelt forsvinder. Tårerne vælter ud af mine øjne.

Budskabet spredes. Nogle falder hinanden om halsen, og jeg opdager, at det skønneste og mest livsbekræftende, der findes, er et stort knus.

Vi var 129. Alle havde overlevet.

Nu, da jeg var helt sikker på, at alle havde overlevet, samlede vi passagererne. I megafonen kunne jeg bekræfte, at alle havde overlevet, og fortælle, at hjælpen var på vej. Jeg fortalte, hvad jeg mente, grunden var til, at vi var blevet tvunget til at nødlande, og at situationen også var helt ny for mig.

Jeg bad passagererne om, så vidt muligt at undgå pressefolkene og ikke udtale sig om ting, de ikke havde tilstrækkelige fakta

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

om, for på den måde at undgå mediedebatter, der eventuelt kunne genere havarikommissionens arbejde.

Jeg var sikker på, at pressen meget snart ville dukke op.

Det viste sig at holde stik. Den kom samtidigt med de første politibiler.

Da redningsmandskabet havde overbevist mig om, at alle passagerer og besætningsmedlemmer var i gode hænder, var jeg klar til at lade mig transportere til hospitalet Danderyd i Stockholm.

Transporten foregik i en af politiets helikoptere. Piloten havde indvilget i at overflyve havaristedet og fløj os i en fin bue og ganske lavt hen over Dana Viking.

Svang sig lidt højere op og lod så helikopteren stå stille et øjeblik ved det punkt, hvor vi havde ramt træerne.

I det øjeblik følte det som visse stunder på mine tænkesteder og alligevel meget anderledes. Tankerne fløj øjnene kunne ikke fokusere, og jeg brød ud i en befriende gråd, som jeg hverken kunne eller havde lyst til at holde tilbage.

Jeg græd hele vejen til Danderyd.

Kapitel 13

I blitz-lyn og rampelys...

” Hej Stefan! hvorfor ringer du først nu?”

Det gjorde godt at høre Peters stemme. I bare ,n sætning at få at vide, at min nærmeste ven og gode kollega Peter Mux havde ventet at høre fra mig. Jeg ville gerne have ringet dagen før, men der var sket så meget.

Der var nu næsten gået et døgn, og dagen i går var blevet lang. Jeg havde været på sygehuset, havde mødt omverdenen gennem pressen, var blevet afhørt af havarikommissionen og endelig blevet genforenet med Annette, der var kommet op til Stockholm om aftenen.

Da Annette og jeg endelig var blevet alene i Hotel Strands tårnsuite, havde vi haft så travlt med bare at være sammen. Holde i hånd, glæde os over at jeg levede og forsikre hinanden, at vi ville stå sammen; også hvis det hele var min skyld.

Vi havde fået ringet hjem til vore to piger Anne-Dorthe og Lizanette i Frederikssund, og jeg havde ikke kunnet lade være med at more mig, da Annette, som den omkostningsbevidste husmor hun er, havde spurgt, om det gik an at ringe til Frederikssund.

Herre Gud, jeg havde smadret et fly til 190 millioner kroner. Vi var indlogeret på et af Stockholms dyreste hoteller, og der blev betalt løn til to mænd, som stod ude på gangen og passede på, at vi ikke blev forstyrret.

”Hvor jeg elsker dig, Annette, ring lige så tosset du vil” var mit svar.

Tårnsuiten er i to etager, og en vindeltrappe fører op til soveafdelingen. Da vi gik op ad trappen, havde jeg sagt til Annette, at jeg ville gå først, så hun kunne gribe mig, hvis jeg faldt.

Jeg var i mange henseender ikke helt sikker på mig selv, og en fornemmelse af, at jeg måske kunne falde om af bare udmattelse, var ikke fjern.

Hele natten lå jeg og stirrede op i loftet. Halvt sovende, halvt vågen, halvt drømmende igen og igen startede jeg fra Arlanda Lufthavn, fløj de godt fire minutter og nødlandede på marken ved Gottröra.

Det ene øjeblik forfærdeligt og skræmmende, det næste helt uvirkeligt og smukt.

Gad vide om Gud har rørt ved stedet deroppe nordøst for Stockholm eller peget det ud til mig.

Mange gange, måske hundrede eller nærmere tusinde gange fløj

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

jeg turen og prøvede at få styr på, hvad jeg havde foretaget mig, og hvad det var, der skete, da flyet ramte trætoppene. Hvorfor havde jeg trampet foden så hårdt i højre sideror, at jeg kunne mærke det i benet endnu? Var der sket noget i cockpittet, som jeg havde fortrængt for at beskytte mig selv? En fatal fejl, som havarikommissionen ville finde, og som gav mig ansvaret for hændelsen?

At kludre i det, at begå fadæser er utilgiveligt blandt piloter. Det går ud over ens professionelle omdømme. Man taber ansigt og mister måske det certifikat, som er grundlaget for ens egen og familiens økonomiske velfærd.

I stedet for at bruge energi på selvransagelse i de kritiske minutter havde jeg, da situationen var uoverskuelig, valgt at koncentrere mig om at flyve. Jeg havde bekæmpet trangen til at fortrænge virkeligheden. Denne kortsigtede måde at overkomme et problem på, som i et vist omfang er indbygget i os alle, men som altid vil beslaglægge ens valgmuligheder og kun bane vejen for fristelsen til at give op.

Belønningen var, at jeg stadig kunne kæmpe.

Måske havde det været bedre, hvis jeg var død, så Annette kunne få udbetalt min livsforsikring, og hun og pigerne kunne blive boende i huset.

Tankerne for gennem mit hoved. Spilvågen og dødtræt.

Mens jeg stirrede op i loftet, gled jeg igen i drømme ind i SK 751æs cockpit. Fløj turen een gang til. Denne gang ville jeg ikke trampe foden i sideroret. Men da jeg igen hørte lyden af træstammerne, der splintredes, og så den snedækkede mark foran mig, gjorde jeg det igen.

Angsten for, at jeg skulle blive beskyldt for unødvendigt at have sat et fly over styr og mine passagerers og min besætnings liv på spil, blev så rædselsvækkende, at jeg skælvede af skræk for, at jeg aldrig mere skulle få et roligt øjeblik i min tilværelse. Jeg fik tanker om at tage mit eget liv.

Nu da jeg har fået hændelsen lidt på afstand, og i stille stunder på mine tænkesteder betragter livet omkring mig, kan følgende spørgsmål dukke op:

Er det virkelig således, at vi mennesker kan komme i situationer, hvor vi hellere slutter vort eget liv, end at møde de konsekvenser vore beslutninger har konfronteret os med?

Nu lidt på afstand, kan glæden ved livet få mig til at glæde mig til at tage ansvaret for konsekvenserne af mine fremtidige beslutninger uanset hvad de måtte blive.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Jeg vil ikke være min egen dommedag!

Da klokken var halv syv, kunne jeg ikke holde det ud længere, men nænnede ikke at vække Annette. Stille stod jeg ud af sengen og listede ned ad vindeltrappen for at ringe til Peter.

Men min lommebog med telefonnumre lå hjemme i Frederikssund.

Forgæves søgte jeg hjælp hos det svenske telefonvæsens nummeroplysning, forsøgte at dreje mig ud af Sverige og komme i kontakt med KTAS' nummeroplysning ligeledes forgæves. Jeg rodede i min taske, da det pludselig slog mig, at jeg i min Flight manual havde nummeret på SAS' operationscenter i København. Jeg fik forbindelse, og allerede der fornemmede jeg den varme, der siden skulle strømme mig i møde fra alle mine kolleger i SAS.

Efter reglerne må de ikke oplyse private telefonnumre, men for en gangs skyld var det ikke reglerne, der havde magten, og jeg fik Peters nummer uden tøven.

Klokken var et kvarter over syv, da jeg troede, jeg skulle vække ham, men hørte hans:

Hvorfor ringer du først nu?

Jeg fortalte om lommebogen, der lå derhjemme, og det problem man har, når man sidder i en hotelsuite i Stockholm tidligt om morgenen og mangler telefonnummeret på en ven, man har utroligt behov for at snakke med.

For at standse gråden, der var ved at knække stemmen, sagde jeg, at jeg for øvrigt bare ringede for at fortælle, at jeg havde smadret en MD-80æer, at alle mine passagerer samt min besætning havde overlevet og at jeg selv havde det ad helvede til.

Han spurgte til Annette og var glad for at høre, at hun sov, og sagde, at han syntes, det var rimeligt, at vi boede standsomt i tårnsuiten; og så begyndte vi at snakke om gårsdagens hændelse. Vi talte om, hvor bange man er for at gøre noget forkert; for at overse noget man skulle have set; og om menneskets frygt for at tabe ansigt.

Det var alt sammen noget, der havde beskæftiget mine tanker hele natten.

Peter Mux er otte år ældre end jeg, og vi har samme baggrund som piloter. Vi fik begge vor grundlæggende uddannelse i forsvaret, satsede på en karriere i flyvevåbnet, men valgte SAS i stedet, hvor vi nu begge er kaptajner på MD-80. Vi tænker ens om mangt og meget, og jeg er altid tryk ved at betro mig til ham.

Vi talte sammen i mindst en time. Jeg gennemgik flyvningen fra

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

starten til nødlandingen. Jeg fortalte om min angst, min uvirkelighed og min forvirring, og så fløj vi turen en gang til.

Vi talte om frygt og om den dårlige samvittigheds urimelige magt over fornuften, når man føler sig usikker på virkeligheden. Vi talte om usikkerhed. Vi talte om, hvor let usikkerhed kan udvikle sig til frygt, jalousi eller andre dårlige følelser.

Vi talte om, hvor hård en belastning det er at skulle tilsidesætte sin usikkerhed for fortsat at kunne fungere rationelt.

Peter fortalte om sine egne følelsesmæssige oplevelser i forbindelse med opståede fejl under flyvning.

Frygten for at have opfattet instrumentindikationerne forkert eller ikke at have observeret alle indikationerne. Denne besynderlige tvivl, der kan opstå i ens hjerne, når der er tale om kortvarige indikationer, som ikke kan fremkaldes igen. Frygten for at have reageret forkert frygten for at overreagere frygten for at tabe ansigt.

Vi talte om ambitioner. Ambitionen om at være fejlfri i sin flyvning, som er flyvningens evige mål og utopi.

Og Peter kom med et af sine hjemmestrikkede kinesiske ordsprog.

”Husk Stefan: Enhver dag, hvor man kun gør få fejl, er en god dag!”

Og vi repeterede et gammelt slogan blandt piloter: ”Enhver landing man kan gå fra, er en god landing.”

Det hjalp lidt, og vi tog fat på de praktiske ting.

Hvordan skulle vi klare Annettes og min ankomst til København om aftenen? Jeg bad ham sørge for, at vi kunne møde vore to piger og Hans, min ven og Ellert-kompagnon, og hans hustru Jytte, når vi landede i Københavns Lufthavn og også lige tænke på, hvordan vi skulle forholde os med hensyn til pressen.

Jeg vidste, at både Peters og mine tanker allerede på det tidspunkt arbejdede med alternative planer, som ville kunne anvendes, hvis forholdene ændrede sig.

Netop denne løbende analysering af mulighederne, det at holde delmål op mod det overordnede mål, er fundamentet i vor uddannelse.

Det er min overbevisning, at SAS med fordel kunne udnytte disse ressourcer hos piloterne til meget mere end at flyve flyene. Men en ensidig økonomisk betragtning på produceret flyvetid i relation til lønningerne afholder firmaet fra blot at ville overveje at bibringe piloterne anden faglig kompetence.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Mens jeg talte med Peter, var Annette kommet i tøjet, og inden vi fik bragt morgenkaffen op, tændte jeg for tosse-kassen og stillede ind på CNN for at se, hvad der skete ude i den store verden.

Akkurat som billedet tonede frem på skærmen, kunne jeg høre studieværten tale om noget bekendt, og jeg så kaptajn Rasmussen og hans havarerede tredelte fly på skærmen.

Et er at komme i Randers Amts Avis eller i Frederiksborg Amts Avis. Et andet er pludselig at se sig selv på CNN.

Det forekom lige så underligt og uvirkeligt som det sidste døgns begivenheder.

Over morgenkaffen rekapitulerede jeg gårsdagens begivenheder for Annette og begyndte med at fortælle om, hvordan jeg, mens jeg ventede på at komme til lægeundersøgelse på Danderyd, havde fået fat i en lap papir og noteret alt det ned, som jeg havde observeret under flyvningen. På den måde havde jeg haft noget eksakt at holde mig til, da jeg senere på dagen afgav forklaring til havarikommissionen.

Det første møde med havarikommissionen havde været en umiddelbar afhøring. Der ville komme flere, efterhånden som de tekniske undersøgelser skred frem. Efter nattens mareridt følte jeg mig totalt forvirret og usikker på, hvad der var virkelighed, og hvad der var drøm; hvorfor jeg undlod at fortælle Annette om selve flyvningen og havariet.

Til gengæld kunne jeg fortælle hende, hvorledes jeg havde mistet tidsfornemmelsen. Hvordan jeg formodentlig omkring middagstid var ankommet til Danderyd med pjaskvåde sko og strømper.

Nej, jeg kunne ikke huske, om jeg frøs eller ej.

Men jeg kunne huske, hvorledes to repræsentanter fra Svensk Pilot Forening havde bragt mig fra sygehuset til crewcentret på Arlanda.

Der var Ingrid, Gunilla, Anders og jeg blevet forenet igen.

Jeg fortalte også om, hvor glad jeg blev, da jeg havde fået at vide, at alle passagerer var uden for livsfare.

Eva, Ulf og Per var stadig på sygehuset, og meldingen var, at de havde det godt efter omstændighederne.

Disse kendsgerninger betød utroligt meget for mig og gjorde det meget lettere at se dagens tekniske undersøgelser og disses resultater i møde.

Mens vi sad der, som en amputeret besætning, og forsøgte at forklare hinanden, hvad vi havde set, gjort og tænkt, for at dække vore behov for at forstå sammenhængen i denne ufattelige

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

hændelse, kom Jan Carlzon ind til os og gav os alle fire et knus. På det tidspunkt var jeg så glad for selv at være i live og for at alle ombordværende var sluppet fra nødlandingen med livet i behold, at jeg ikke følte nogen frygt for at have fejlet. Jeg mente, at jeg havde gjort mit bedste og havde klaret det rimeligt godt, og følte derved styrke til at tilbyde Jan Carlzon at mødes med pressen, hvis han ønskede det.

Det eneste jeg betingede mig var, at alle operationelle spørgsmål ville blive afvist med henvisning til, at jeg skulle afgive forklaring til havarikommissionen senere. Før jeg havde delt mine observationer med havarikommissionen, ville jeg ikke dele dem med nogen som helst andre, hvilket er helt i overensstemmelse med det lovkompleks, hvorpå havariundersøgelser hviler. Det er yderst vigtigt ikke at komme med udtalelser, der kan forstyrre undersøgelsen.

Jeg ved godt, på hvilke præmisser pressen arbejder, og behovet for at være først afstedkommer ofte gætværk, hvis der ikke er information at hente. Ved at være åben, og kun give udtryk for mine følelser, kunne jeg måske forbedre situationen for SAS, og måske også for mig selv, ved på den måde at begrænse pressens spekulationer.

Det var med nogen tøven, at Jan Carlzon sagde ja til, at vi skulle mødes med pressen.

Måske tvivlede han på, om vi kunne klare det, og måske var det grunden til, at han foreslog, at jeg skulle køre med ham i hans bil til Frösundavik, hvor der allerede var indkaldt til pressemøde.

Turen fra Arlanda til væksthuset i Frösundavik tog en halv times tid.

Jeg sad på forsædet ved siden af Jan Carlzon, og Ingrid og min chefpilot sad på bagsædet.

Carlzon var taknemlig og tavs, da vi svingede ud fra parkeringspladsen og satte kurs mod Frösundavik, mens jeg sad ved siden af og var lidt i tvivl om, hvordan vi kunne få brudt den trykkede stemning.

Et spørgsmål til ham om flyvemaskinen, jeg havde ødelagt, nu også var ordentligt forsikret, brød isen, og på resten af turen snakkede vi om løst og fast og det forestående pressemøde.

Han foreslog, at vi skulle gå samlet ind til pressemødet, og at han skulle sidde ved siden af mig og notere journalisternes spørgsmål ned.

Hans ønske om at sidde ved siden af mig, følte jeg som udtryk for omsorg og et tilbud om samarbejde.

Omsorg og samarbejde er to ting, der har meget med hinanden at

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

gøre.

Jeg følte mig således tryk over for pressen med Jan Carlzon som sekundant; uden at hans tilstedeværelse begrænsede min frihed til at være åben og ærlig.

Jeg tror ikke på, at man kan forandre virkeligheden ved at lyve eller forstille sig på et pressemøde. Og i og med at Carlzon og jeg var enige om emnebegrænsningen, kunne jeg trygt følge mit indre.

Det er ikke den, der holder sig til aftaler, men den der bryder dem, der får problemer.

Lige før jeg gik ind til pressemødet, fik jeg besked om, at Annette var på vej til Stockholm.

Pressemødet blev for øvrigt en helt speciel oplevelse. For en stund skete der så meget, at de tyngende tanker forsvandt fra mit hoved.

Det myldrede med pressefotografer, lige fra vi steg ud af bilen, til vi kom ind i presselokalet. Pressefotografer har en grinagtig gang, når de render baglæns og fotograferer. Når de så siden hen sidder foran bordet med mikrofonerne, får tv-folkenes projektører dem til at blive et mørkt sammenhængende væsen med masser af store runde, sorte glasøjne og en krop, der ustandselig udsender blændende lysglimt for at påkalde sig opmærksomhed.

Mens jeg ventede på det første spørgsmål, nåede jeg at undre mig over, at de sommerfugle, der ellers altid rører på sig, når jeg skal prøve noget nyt, slumrede sødt. Siden hen, under spørgerunden, mærkede jeg en enkelt gang, at gråden var på vej; men en pludselig smerte i en kindtand reddede mig eller måske snarere de tilstedeværende, der altid bliver noget beklemte, når man tillader sig at vise sine følelser.

Jeg kom i tanke om, hvordan far, når vi cyklede i modvind, sagde til min bror og mig: "Bid tænderne sammen, drenge, så klarer vi den!" Far fik en kærlig tanke, og mens jeg fortalte den erindring, kom der atter styr på følelserne.

Hvor er jeg lykkelig over, at jeg i min opvækst aldrig er blevet forhindret i at vise mine følelser. Jeg har tit ondt af de, der fortrænger deres følelser og ofte udviser en akavet forlegenhed, når de møder os, der tør.

Under pressemødet var min hjerne igen begyndt at arbejde med flere ting ad gangen. Mens blitzene lynede, og jeg besvarede spørgsmål, sad jeg og glædede mig til, at Annette skulle komme.

Når pressemødet var overstået, var der kun mødet med havarikommissionen tilbage, før vi skulle ses. Ih, hvor jeg

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

glædede mig til et knus.

Jeg hørte Jan Carlzon runde af og sige tak for opmærksomheden, som godt nok havde været overvældende.

Da vi rejste os for at gå, opløste det mærkelige væsen med de mange runde øjne og lysglimtene sig selv, og da vi gik, var det igen blevet til enkeltvæsner, som løb baglæns.

Mødet med havarikommissionen var sagligt og formelt. Jeg holdt mig til notaterne på papirlappen, som jeg havde skrevet ned før lægeundersøgelsen og redegjorde for, hvad jeg mente, der var sket, og hvad jeg havde gjort. Jeg fortalte dem også, at det sidste, jeg huskede, var, at jeg havde trampet højre fod hårdt i sideroret.

Efter morgenkaffen var det blevet min tur til at komme i tøjet. Mens jeg klædte mig på, begyndte jeg igen at føle uro og ubehag.

Dagens første programpunkt var efter eget ønske et besøg på havaristedet. Jeg ville vise Annette vraget og det sted, hvor jeg havde blinket til døden, og jeg følte også selv trang til at se det igen.

Oven på den urolige nats fantasier, tanker og drømme var jeg glad for, at Annette ville med. Jeg var overbevist om, at vi hver især havde været gennem noget, som vi skulle leve med længe, og som måske ville mærke os for livet.

Stærke oplevelser, hvad enten det er sorg eller glæde, bør man være fælles om.

Kapitel 14

Et ubehageligt gensyn med Dana Viking...

Gottröra ligger cirka 17 kilometer nordøst for Stockholms lufthavn Arlanda i et landskab, der er typisk svensk. Masser af granskov brudt af større lysninger med agerland der slynger sig mellem klipperne eller stenfyldte jordstykker. Hist og her ligger så en af disse røde bondegårde bygget helt i træ, der får tankerne hen på de aftener, hvor min mor læste højt af Astrid Lindgrens Børnene fra Bulderby og senere hendes Emil fra Lönneberg.

Sammen med besætningen på nær Ulf, som stadig lå på sygehuset, samt en psykolog, en læge og nogle repræsentanter fra SAS kørte vi af sted i en turistbus ud for at gense stedet, hvor vi dagen i forvejen havde efterladt Dana Viking.

Annette og jeg sad ved siden af hinanden, jeg nærmest midtergangen. Uroen, som havde meldt sig efter morgenkaffen, voksede af en eller anden grund mere og mere, efterhånden som vi nærmede os Gottröra.

På begge sider af vejen var landskabet magen til det, som vi den foregående dag var nødlandet i. På de flade marker stak klippegrunden her og der op gennem mulden, og hvor der var mere klippegrund end muld, voksede høje grantræer i klynger.

Jeg følte til stadighed ubehag ved at kigge ud, og da vi kunne se havaristedet og vraget, fik jeg hjertebanken og svært ved at trække vejret. Under hele turen havde jeg holdt Annette i hånden, og da vi var kommet ud af bussen, tog jeg hende igen i hånden, rankede ryggen og gjorde mig umage for at skjule, at jeg havde det skidt.

Der var cirka 30 meter fra bussen hen til vraget. Mine ben følte det ene øjeblik som beton, det næste som gele. Gensynet med flyet var ubehageligt. Det afslørede hvilke enorme fysiske kræfter, der var blevet opløst på de cirka 200 meter, hvor flyet havde pløjet sig gennem træerne og ned på engen, før det faldt til ro liggende i tre dele. Fornemmelsen af, at det ikke var en selvfølgelighed, at jeg levede, stod mig helt klar. Havde jeg ikke erkendt det før, så vidste jeg det nu. Det var et mirakel!

En trang til at være alene greb mig. Jeg slap Annettes hånd, forlod gruppen og gik langs med vraget op til flyets næse. Det var min underbevidsthed, der ledte mig over på den anden side af flyet og tvang mig til at skue ud over engen i landingsretningen. Med en befriende følelse af lettelse, næsten som at lukke luften ud af en hårdtpumpet bold, blev jeg klar over grunden til, at jeg havde trampet højre sideror i bund lige inden landingen. Der

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

fremme stak et klippestykke op af jorden.

I sekundet før flyet ramte jorden og begyndte rutscheturen hen over den sneklædte eng, mens mit bevidste jeg var begyndt at dø, havde mit ubevidste jeg, og højere magter må vide hvordan, registreret stenknolden cirka 200 meter ret fremme og udløst de motoriske reflekser, som fik mit højre ben til at trampe i sideroret for at tvinge Dana Viking væk fra kursen mod en truende stenvæg.

Da jeg forstod dette, behøvede jeg ikke længere at anstrenge mig for at holde ryggen rank. Jeg gik tilbage til gruppen på den anden side af flyet. Formanden for SAS' undersøgelsesgruppe, kaptajn Tore Hultgren, der nu bistod den statslige svenske havarikommission, var stødt til. Da han så mig, kom han hen til mig, gav mig en hjertelig og varm omfavnelse. Endnu før han begyndte at sige noget, var jeg klar over, at han havde noget godt at fortælle.

Tidligt om morgenen havde havarikommissionen haft lejlighed til at gennemgå flight recorderens registreringer af, hvad der skete under flyvningen og sammenholde dem med den forklaring, jeg mundtligt havde afgivet den foregående eftermiddag. Der var på alle punkter overensstemmelse mellem det, jeg mente, jeg havde gjort, og det jeg rent faktisk havde foretaget mig.

Begge motorer døde ud næsten samtidigt.

Jeg græd af befrielse og glæde og følte mig stærk.

Fra den stund kunne jeg optræde med al den sikkerhed, vi mennesker får, når vi ved, at vi har gjort vort bedste, og der er overensstemmelse mellem det, vi har opfattet, og det der reelt er sket.

Punkt for punkt kunne jeg således fortælle om, hvad der var sket, og hvad jeg havde foretaget mig, fra det øjeblik flyet stod stille. Mens jeg sådan gik og forklarede og fortalte om, hvordan min besætning og jeg havde arbejdet på havaristedet, fornemmede jeg på mine tilhøreres anerkendende blikke, at det ikke havde været helt forkert, at jeg, mens SK 751 fik af-iset vingerne, havde sagt til passagererne, at jeg havde en af SAS' bedste besætninger om bord.

Lidt efter lidt kunne jeg sammenholde synsindtryk med min hukommelse, og jeg besluttede mig for at meddele SAS, at jeg ville være klar til et mere uddybende pressemøde, når jeg kom til København.

Tanken om at skulle sidde på dansk jord styrkede mig yderligere.

Da vi om eftermiddagen kørte tilbage mod Stockholm, havde jeg intet ubehag i kroppen. Jeg kunne roligt kigge ud på landskabet,

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

og Annette og jeg begyndte at tale om, hvor meget vi glædede os til at møde Anne-Dorthe og Lizanette, når vi kom til Kastrup.

Da vi ved syv-tiden kom til Arlanda og skulle om bord på aftenens sidste MD-80æer til København, begyndte uroen imidlertid at melde sig igen. Mens vi rullede frem til startbanen, var det kun en ringe trøst, at vi ikke skulle starte på samme bane som den, SK 751 var lettet fra fredag morgen.

De gange hvor Annette og jeg har fløjet sammen, har det altid været Annette, der var nervøs og ville tage mig i hånden, når flyet skulle til at starte. Denne gang var det mig, der tog hendes hånd velvidende, at flyveturen til København ville blive den næstværste i mit liv.

Men belønningen ventede forude. Godt assisteret af min ven Thyge Hansen, hvis venskab går tilbage til dagene på Solkysten, hvor Thyge var stationeret i Malaga som flyvemekaniker i Sterling Airways, havde Peter planlagt det, vi havde aftalt i telefonen om morgenen. De sidste ændringer blev nu koordineret fra flyet over radioen.

Anne-Dorthe og Lizanette ventede sammen med Hans og Jytte på at tage imod os.

Annette og jeg var de første, der forlod flyet. Peter stod klar, og efter et af de helt store knus blev vi ført ned i en ventende bil, der bragte os uden om alt og alle direkte hen til børnene.

Gensynet med pigerne bragte igen stærke følelser frem, og alt imens jeg grædende omfavnede dem begge, tonede minderne fra trætoppene frem.

Hvor var jeg lykkelig!

Jytte fik lettet på den intense stemning ved at drille mig lidt. Makker var i pressen blevet omtalt som en labrador, til trods for at han er en dejlig golden retriever. Jytte mente, at Makker dermed var berettiget til psykologisk krisehjælp.

Sådan gik en halv times tid med latter og gråd, og snart var tiden inde til, at vi måtte videre.

Sammen med Hans og Jytte sørgede Thyge for, at både Annette, pigerne og vores bil kom sikkert hjem til Frederikssund.

Modtagelseskomiteen havde for længe siden bestemt, at hverken Annette eller jeg skulle køre bil.

Peter og jeg kørte derefter til Hotel Globetrotter, hvor direktørerne Bjørn Meyer og Jørgen Ørstam samt informationschef Troels Rasmussen ventede os sammen med pressen.

Presseopbudet var lige så stort, men mindre internationalt end det, der havde været i Frösundavik dagen før. Også denne gang var det min egen beslutning at stille op til pressemøde, hvilket der

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

var flere grunde til:

Efter min oplevelse med pressen i Stockholm var jeg sikker på, at pressen til overflod ville være at finde i Kastrup Lufthavn under alle omstændigheder.

I respekt for pressens opgave og arbejdsvilkår forekom det mig mere reelt at samarbejde end at prøve at undgå den.

Endelig havde jeg en id, om, at vi på den måde kunne begrænse de negative effekter, som ethvert luftfartsselskab rammes af efter et flystyrt.

Gennemgangen af flight recorderens data om eftermiddagen havde vist, at min forklaring til havarikommissionen stemte helt overens med de faktiske data. Dette gav mig den styrke, som fik mig til at tilsidesætte den almene regel om at beskytte besætningen efter en ulykke.

Af frygt for at vi ikke ville få fred for pressen i den kommende, svære periode, hvor jeg vidste, at jeg skulle gennem en eller anden form for behandling, åbnede jeg pressemødet med et tilbud om en aftale:

Et pressemøde nu så længe der er spørgsmål mod at min familie og jeg bliver ladet helt i fred, indtil vi selv giver grønt lys.

Pressen accepterede tilbudet og holdt aftalen.

Mødet varede en times tid, og mens jeg sad foran dyret med den lynende krop og de mange runde glasøjne, mærkede jeg for alvor, at trætheden begyndte at melde sig. Da sidste spørgsmål var besvaret, havde jeg kun en ting i hovedet:

At komme hjem - hjem til Frederikssund.

Kapitel 15

Jeg vil leve...

Af de foreliggende lægelige oplysninger fremgår det, at De på grund af psykisk lidelse (posttraumatisk stresstilstand) ikke opfylder helbredskravet til nogen form for luftfartscertificering. Statens Luftfartsvæsen beklager derfor at måtte erklære Deres D-certifikat ugyldigt.

Sådan stod der i brevet fra Statens Luftfartsvæsen, der dumpede ind ad brevsprækken om formiddagen den 26. maj 1992, fem måneder efter at jeg, med hjælp fra Gud eller andre højere magter, vendte tilbage til livet på den sneklædte mark ved Gottröra.

Efter disse fem måneder var jeg, støttet af mine tre piger, min far og mine søskende, mange gode venner og flyvepsykolog Jørgen Termøhlen, begyndt at få styr på det, han siger, jeg skal betragte som mit andet liv, med alle de udfordringer og muligheder, der ligger i at starte på en frisk.

I de fem måneder havde anerkendelse fra kolleger og et ridderkors med efterfølgende audiens hos dronning Margrethe II, været dejlige opmuntringer. Opmærksomheden, der blev vist min person, havde været besnærende, men da jeg så en form for heltedyrkelse i den, havde den også været skræmmende og belastende.

Jeg var, uden jeg selv havde bedt om det, blevet sat i rampelyset på livets scene, hvor jeg i en stund kunne glædes ved dansen med mit livs positive minder.

Men rampelyset blændede ikke mere, end jeg kunne høre tilråbene fra de tilskuere, der sad på jantelovens balkon.

Hvor må de, der ikke kan glæde sig over andres lykke, have svært ved selv at opnå lykke.

Jeg havde udført det job, jeg er uddannet til. Jeg havde indfriet de forventninger, man kunne stille til mig. Jeg havde udnyttet de muligheder, situationen gav mig, og brugt al den viden og kunnen, jeg havde fået af de mennesker, der har uddannet mig og af de der har præget mit liv. Desuden havde jeg jo ikke været alene om det, men var blevet støttet af en dygtig besætning.

Helte er mennesker, der gør noget, man ikke forventer af dem. Mennesker der i et øjeblik fortrænger virkeligheden og sætter deres eget liv på spil for at redde andre.

Skal der endelig bruges store ord om SK 751 og Dana Vikings nødlanding ved Gottröra, må det være, at der skete et mirakel.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Posttraumatisk stress ...

Brevet kom om formiddagen. Annette var på arbejde og vore to piger i skole. Makker lå småblundende i sin kurv.

Selv om Termøhlen længe havde forberedt mig på, hvad der ville stå i brevet, og havde forklaret mig, hvad det vil sige at lide af posttraumatisk stress, læste jeg brevet flere gange. Gik hen til det store vindue. Så ud over fjorden, bøjede mig ned og kløede Makker bag øret.

Svalerne fløj legende omkring birkene, der indrammer udsigten over fjorden.

Svalerne der var de igen!

Det var jo svalerne, der havde vakt mine drømme om at flyve. Om at betvinge lufthavet og som dem at boltre sig, svinge og kaste sig i endeløse krøller på sin vej.

Jeg gik lidt rundt i stuen. Læste brevet ,n gang til og kaldte så på Makker.

Sammen løb vi ned til fjorden, hvor jeg satte mig på den sten i strandkanten, som i mange år har været min tænkeplads i Frederikssund.

Posttraumatisk stress bange for at blive bange. Færdig med at flyve. Færdig med det, der er en pragtfuld tilværelse ... et spændende job, der rummer så mange elementer af beslutningsprocesser og planlægningsfaser, samarbejde og kontakt med mennesker og naturoplevelser.

Farvel til atmosfærens endeløse galleri, der byder på alle naturens facetter i de reneste farver.

Nordlysets bølgende gardiner i polarnatten, der kan changere over hele spektret. Som pludselig kan forsvinde for derefter at genopstå som flammespyd, der kastes mod uendeligheden. En symfoni

for øjet. En oplevelse som får ,n til at tænke på et brusende harmoniorkester.

Alperne, der sneklædte og kridhvite strækker deres tinder mod himlen. Knejsende står de som konger over lavlandet.

Den blide morgentåge, der tillader storbyens tårne og skorstene at stikke hovedet op i den gryende dags spæde sollys, som var de væsner, der tålmodigt afventer resultatet af mosekonens fortryllede bryg.

De frostklare nætters endeløse sigtbarhed, hvor byernes og vejenes belysning får ens fantasi til at ane pulsen i det liv, som foregår dybt nede under flyet, der trofast borer sig ind i det foranliggende mørke.

De svulmende tordenskyer, der med ondt mørke og indvendige

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

eksplosioner sender kolde lysskær ud i skymasserne under flyet og får ,n til at føle sig lille og afmægtig.

De næsten lydløse indflyvninger i maj måned til de mindre flyvepladser, som ligger omgivet af spirende marker og nyudsprungne løvtræer, hvor man fornemmer grøden i luften, som om den giver vingerne ekstra opdrift.

Forsommerens gule rapsmarker, der maler landskabet abstrakt i et væld af geometriske figurer, hvor end ikke to er ens.

Jeg har opnået en drengs drøm og afsluttet den med en pilots mareridt.

Det var gennem tårer, jeg så ud over vandet, lod øjnene fokusere på uendeligt og blikket fortabe sig i den grønne bøgeskov på den anden side af fjorden.

I Henrik Ibsens dramatiske digt Brand trøster hovedpersonen, en fanatisk præst, sin hustru Agnes, der er knuet i sorg over deres barns død, med ordene:

*Sjæl vær trofast til det sidste!
Sejrens sejr er alt at miste.
Tabet alt din vinding skabte;
evigt ejes kun det tabte.*

Ud fra den livsholdning, at vi mennesker er et produkt af vore oplevelser, erfaringer og handlinger, og at vi forandrer os hvert eneste sekund, vi lever, ville det være irrationelt af mig at tro, at jeg er den samme som før Gottröra. Jeg må acceptere, at jeg aldrig mere kommer til at sidde i et cockpit. Ikke fordi jeg har mistet evnen til at flyve, men fordi jeg ikke er sikker på, at jeg, hvis uheldet en gang til skulle være ude, vil være i stand til at handle lige så rationelt og dermed bane vejen for lige så meget held.

Tanken om, hvor let det kunne have gået helt galt, gav mig en utrolig lykke over at leve. Bevidstheden om stadig at kunne sætte sig mål og være med til at gøre visioner til fakta boblede op i mig. Bare d,t at opleve næste minut gjorde mig glad.

Vi skal sætte os mål og gøre visioner til fakta! Vi skal træffe beslutninger, og når vi gør det også være beredte på at tage konsekvenserne af vore beslutninger. Er vi i tvivl, om der skal siges ja eller nej, nytter det ikke at sige måske. Den, der måske'er sig gennem livet, træffer ikke bærende beslutninger, men sætter sig mellem to stole og fraskriver sig retten til at stille krav til sine omgivelser.

Når mennesket gør drømme og visioner til fakta, sætter det sig

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

spor, og netop det, tror jeg, er et af menneskets ønsker i livet.

Når jeg, hvad mange måske har undret sig over, i tiden efter ulykken har været åben over for medierne og holdt mange foredrag, er det fordi, jeg har så mange myldrende tanker, som jeg gerne vil dele med og videregive til andre. En del af mit liv er glæden ved at kunne give.

I forbindelse med foredragene er der især to spørgsmål, der går igen.

Jeg bliver spurgt om, hvordan det er at se døden i øjnene.

Da jeg så døden i øjnene, forsvandt angsten, og jeg oplevede den tidløshed, som jeg ikke kunne få has på, da jeg sad på min tænkeplads ved Gudenåen. Men jeg magter ikke at beskrive de følelser, der strømmede gennem min hjerne, da jeg befandt mig i tidløshedens favntag.

En god ven fortalte mig for nogen tid siden om den russiske forfatter Dostojevski, der led af epilepsi. I romanen Idioten beskriver Dostojevski de følelser, en epileptiker gennemlever i det øjeblik af sekunder, der går forud for et smertefyldt og lammende anfald.

Dostojevski fortæller, at han føler sin hjerne i et øjeblik som gennemlyst af en lynflamme, der i , t nu antænder hele hans væsen og alle hans livskræfter. Hans følelse af liv, af al skabningens væsen og hans eget selv bliver tidoblet. Al kval og ophidselse, al hans tvivl og uro bliver opløst i en højere ro, fuld af klar harmonisk glæde og håb, fuld af visdom og erkendelse. Øjeblikket står i Dostojevskis erindring som et øjeblik af højeste harmoni og skønhed, uanede følelser af storhed, livsfylde og evighed.

Der er noget i den beskrivelse, jeg kan nikke genkendende til.

Det andet spørgsmål er, om min tro og mit forhold til Gud har ændret sig.

Nej, men jeg har fået bekræftet min tro på, at vi selv vælger hvilke veje, vi vil færdes på i det store, brede mønster, som livet giver os mulighed for at betræde.

Jeg har også fået bekræftet min tro på, at Gud findes i alle mennesker, og at vi, når der er ting, som vi ikke kan forklare med ord, skaber os nogle billeder, som gør det uforståelige forståeligt for os selv.

Men vi skal lade være med at prøve på at overbevise andre om, at vore billeder af det uforståelige er de rigtige, for så kommer vi op at skændes.

Derimod skal vi lære at respektere hinandens meninger, og ikke anfægte de billeder andre skaber for at se en sammenhæng i deres tilværelse.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Jeg smider en pind ud i fjorden, og Makker kaster sig glad ud i vandet. Lyden fra vandsprøjtet blandes med en fiskekutters taktfaste tøffen. Lyden de klare blink i fjordvandet Makkers spring mod pinden det hele flyder sammen til et abstrakt billede i evig bevægelse, som drager ved sin uforudsigelighed.

Jeg sidder igen på min tænkeplads i dag en sten ved strandkanten.

Tankerne begynder at myldre. Jeg har ikke kontrol over valg af emner.

Et sandt tankemylder!

Denne gang foregår det som i slow motion.

Sidste flyvning!

Var det min svendeprøve, jeg bestod? Hvis det var, gjorde pressen mig ikke til svend men til mester; og nu har man taget mit svendebrev fra mig.

Paradoksalt?

Ja og alligevel nej!

Jeg føler en indre lettelse. Min karriere som flyver har været lang og god. Nu er den forbi. Den kan ikke ødelægges.

Evigt ejes kun det tabte. Det er jo det, jeg oplever lige nu.

Nu forstår jeg præcis, hvad Ibsen mener.

Havde Leif bare været her nu.

Eller er han her netop nu?

Er det hans og mit venskab, der er medvirkende til, at netop disse tanker kommer nu?

Måske.

Paradoksalt?

En besynderlig uro breder sig inde i mig.

Certifikatet er uigenkaldeligt inddraget. Aldrig flyve mere. En bro er brændt. Ingen vej tilbage.

Men vejen frem er helt åben.

Der er frit valg.

Jeg kan vælge jeg skal vælge!

Hvor mange kan det?

Mine kolleger er låst fast! Stavnsbundne i luftfartsselskabernes benhårde senioritetslister. Dette aldersbetingede hierarki som stort set gør det umuligt at skifte til et andet selskab i min alder.

Vi bryder ud af skyerne over Gottröra. Vi rammer træerne. Var de lige så høje som træerne på spejderlejren?

Hvorfor tænker jeg på det nu?

Tænkte jeg også på det, lige før vi ramte dem?

Jeg ved det ikke.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Posttraumatisk stress!

Det gør ikke ondt at tænke på mødet med trætoppene længere.

Det sker ikke igen. Jeg har ikke noget certifikat.

Statistisk set kunne det alligevel ikke ske igen. Og slet ikke for mig.

Statistik. Der er ingen garantier i statistik.

Hvad var det Peter Bernardin, testpiloten fra McDonnell-Douglas fabrikkerne, blev ved at spørge mig om?

Min barndom.

Forholdet til mine forældre og dialogen i mit barndomshjem.

Hvorfor var han mere interesseret i mit almindelige liv end i min tekniske kompetence?

Hvad kan en fabrik, der fremstiller flyvemaskiner, få ud af min barndom?

Hvorfor skulle jeg blive ved med at redegøre for, hvordan mine tanker og erfaringer dukkede op i min hjerne:

T-17 tiden med de mange landingsøvelser ude i landskabet.

C-47 tiden med træning i at lande så kort som muligt.

Lande kort.

Dana Viking stoppede på 200 meter.

Per følte, vi behøvede en større mark.

Højre, højre, højre, højre, højre, højre, højre, styr højre, styr højre råbte han.

Men jeg valgte ikke hans mark. Jeg valgte min. Ingen af os havde nogen id, om, hvor meget plads vi behøvede for at stoppe op.

På film fortsætter nødlandede fly med at kure af sted, mens motorer og vinger falder af, og brand bryder ud. De fortsætter i ,n uendelighed.

Film og flyvning. Noget af det mest tåbelige der findes, fordi filmverdenen i sin evindelige higen efter at skabe drama selv på bekostning af virkeligheden har skabt et totalt forvrænget billede af flyvningens vilkår og principper.

Principper der i virkeligheden er de samme som de, der giver det enkelte menneske mulighed for at føre et retskaffent liv.

Livet er som en flyvning!

Ethvert menneske er kaptajn på sit eget liv!

Når jeg skuer tilbage, kan jeg godt se, at mange har kunnet finde grund til irritation over min selvtillid. Mine måder har endda kunnet tolkes som selvforherligende, men har aldrig været sådan ment.

Jeg er, har og vil altid være et ydmygt menneske; men jeg vil til stadighed kræve min ret til at bestemme over, og dermed skabe, mit eget liv.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Jeg har haft et godt liv.
Beslutninger. Samarbejde. Troen på andre mennesker.
Hvorfor kan vi ikke bare glædes, når det går andre godt?
Ansvarstagning. Prioritering. Brug af erfaringer.
Mange mennesker er bange for at flyve. Det er helt naturligt.
Nogle få er villige til at indrømme det. De er modige.
Det at være bange for at flyve er et, et andet er at være bange
for at blive bange.

Posttraumatisk stress!

Hvis man slet ikke kan blive bange, er man vel ikke et helt
menneske.

Er man et helt menneske, hvis man ikke tør indrømme frygt?

Tænkte jeg på alt dette, da vi var på vej ned mod Gottröra?

Jeg ved det ikke!

Jeg tror det nok!

Jeg er usikker på, hvornår jeg har tænkt hvad, men det er i sig
selv ufarligt.

Brugen af de data, der er lagret i den menneskelige hjerne,
adskiller sig fra en computers brug af data. Hjernens data kan
enten fremkaldes bevidst eller dukke op af sig selv.

En computer leverer kun de data, den bliver bedt om at levere.

Hvilke data kommer ubevidst frem i hjernen, når man er tvunget
til at træffe beslutninger under stress?

Det gør de ufarlige, de positive. De ufortrængte.

Vil det sige, at alle positive oplevelser og erfaringer står
til rådighed, den dag man har brug for alle sine ressourcer?

Det var jo det, der skete.

Hjernen begrænsede ikke adgangen til ressourcerne, men stillede
dem til rådighed i en mængde, jeg aldrig har oplevet før; hvilket
i korte perioder gav mig uanede muligheder for at træffe
beslutninger.

De negative oplevelser stillede sig ikke til rådighed af sig
selv.

Det var omverdenen og pressen, der fremdrog en bortlagt
hændelse fra min ungdom, hvor jeg var involveret i en
trafikulykke, som røvede et menneskeliv. En ulykkelig og
ubrugelig oplevelse, selvom jeg var uden skyld.

Noget har jeg nok lært af negative hændelser. Men så snart de
var gennemlevede, har jeg kastet dem fra mig og ladet de lyse
minder bære mit liv.

Planlægning.

Det må gælde om at betragte alle oplevelser så positivt som
muligt for på den måde at gøre sin automatiske databank i hjernen
så stor som mulig.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Det er det, det gælder om!
Det er dig, der er kaptajnen!
Det gælder dit liv!
Er dette lommefilosofi eller efterrationalisering?
Ved ikke.
Det er noget, jeg tror på!
Tro på ... at tro ...TRO.
Hvorfor er der så mange, der har spurgt mig, om jeg er blevet mere religiøs af denne oplevelse?
Er jeg det?
Jeg ved det ikke!
Har jeg brug for at finde ud af det?
Jeg ved det ikke!
Ikke lige nu, men måske får jeg brug for det senere.
Jeg har i mit liv brugt alle de ressourcer, de enkelte situationer gav mig, og langt de fleste gange klaret mig alene.
Den dag vi styrtede gennem trætoppene, skulle der bare mere til og den hjælp fik jeg.
Jo, jeg tror på Gud.
TRO.
Troen på udviklingen. Hvad med den højteknologiske udvikling?
Samspillet mellem den menneskelige hjerne og computeren?
Kan man fortsat øge flyvesikkerheden ved blot at udvikle flere automatiske systemer?
Kan man klare sig uden grundlæggende viden, men blot ved at kunne betjene computere?
Kan man overhovedet opnå samme grad af tryghed, når en computer leverer beslutningerne, som når man selv er med i beslutningsprocessen?
Er det her, vi taber engagementet?
Forstår vi for lidt af de højteknologiske hjælpemidlers beslutningsgrundlag?
Stiller vi ukritisk vor tillid til rådighed?
Lader vi bare teknologien styre vort liv?
Giver det tryghed?
Den gode, gamle stand-by gyro. Jeg vidste, den ville holde.
Den gav tryghed!
Motorinstrumenterne med alle teknologiens finesser var ulæselige.
De blev pludseligt værdiløse.
Hvorfor har vi alle disse digitale instrumenter i vore fly?
Er det fordi, de er billige i anskaffelse og vedligeholdelse?
Eller er det fordi, de er moderne og derfor opfattes som et principielt fremskridt?

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Er vi inde i en udvikling, hvor fremskridtet i sig selv er et mål?

Hvad består livet af?

Består det af fremskridt eller af mennesker?

Gælder det disse fremskridt eller dit liv?

Lyden fra fiskekutteren bliver igen tydelig.

Uden at jeg har mærket det, har tårerne trillet ned ad mine kinder.

Jeg tørrer øjnene med håndfladen.

Foran står Makker med pinden i munden. Vandet drypper fra hans pels. Han ser på mig, som om han forstår, at jeg er langt væk.

Han ryster sig, og vandet står ud til alle sider.

Med ét er jeg tilbage i virkeligheden. Tilbage på stenen.

Tankerne trænger sig på igen, men er nu mere systematiske.

Har mit traume givet mit liv en ny dimension?

Er mine tanker noget værd?

Kræver mine spørgsmål et svar?

Er det det, min bog skal handle om?

En hyldest til livet.

En taknemmelighed over at leve.

Et budskab til andre om ikke at give op.

Kan det bære en bog?

Min glæde og mine beslutninger er vel ikke forskellige fra andres. Hele vort liv er baseret på beslutninger.

Hvad vil du, Stefan?

Jeg vil leve! og jeg vil prise de, der vil leve.

Dine beslutninger er nemlig lige så vigtige som mine. Lige så vigtige som en luftkaptajns, når hans fly styrter.

DET GÆLDER DIT LIV!

Teknisk efterskrift

Følgende er en klinisk gennemgang af de fakta der foreligger omkring SAS-flyet Dana Vikings havari ved Gottröra, Sverige.

Alle tider er angivet i UTC. (Coordinated Universal Time tidligere kaldet Greenwich Mean Time).

Kilde for informationerne er præliminærrapporten samt udleverede data fra den svenske stats havarikommission.

Luftfartøj:

Registrering : OY-KHO
Type : Douglas DC-9-81 (MD-81)
Total gangtid
: 1608 timer
Antal flyvninger
: 1272

Tidspunkt for hændelsen:

27. december 1991, klokken 07.51.16

Havaristed:

Gottröra, Sverige. (pos. 5946N 1808E)

Ombordværende:

Besætning : 6
Passagerer : 123

Skader:

7 svært skadede, øvrige let skadede eller uskadede.
Flyet totalskadet.
Betydelige skader på skov og eng.

Hændelsesforløb:

07.47.06
Dana Viking letter fra bane 08 på Arlanda, Stockholm.
07.47.10 En svag brummende lyd registreres.
(Sandsynligvis stammende fra isskjold der frigøres fra vingen).
07.47.11 Understelshåndtaget sættes i
OP.
07.47.19 En brummende lyd registreres. (Sandsynligvis stammende fra turbulens forårsaget af deformation af forreste fanblade på begge motorer).
07.47.31 1. kompressorstall.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Flyvehøjde: 1.124 fod / 343 meter.

07.47.38 2. kompressorstall.

Flyvehøjde: 1.482 fod / 452 meter.

07.47.41 3. kompressorstall.

07.47.44 4. kompressorstall.

Der registreres manuelle bevægelser
på højre gashåndtag.

07.47.46 5. kompressorstall.

07.47.47 6. kompressorstall.

07.47.49 7. kompressorstall.

07.47.50 8. kompressorstall.

07.47.52 9. kompressorstall.

07.47.55 10. kompressorstall.

07.47.57 11. kompressorstall.

Der er på denne position fundet over
300 motordele på jorden.

07.47.59 12. kompressorstall.

07.48.02 13. kompressorstall.

07.48.03 14. kompressorstall.

Flyvehøjde:

2.767 fod / 844 meter.

Højre motor begynder at bryde sammen. Venstre motor overskrider
sin begrænsning på lavtryksskuffens omdrejninger.

07.48.07 16. kompressorstall.

Flyvehøjde: 2.943 fod / 898 meter.

Venstre motor overskrider sin maksimalt tilladte
stødningstemperatur.

Venstre motor begynder at bryde sammen.

07.48.21 Højre motor dør ud.

Flyvehøjde: 3.194 fod / 974 meter.

07.48.23 Venstre motor dør ud.

Flyvehastighed: 198 knob / 365 km/t.

07.48.30 Engine relight! (Forsøg på genstart af motorerne).

07.48.38 Brand i sammenbrudte venstre motor.

(Brændstof, fra brændstofrør der er ituslået af motordele,
fusser ud og antændes).

07.48.42 Branden i venstre motor bekæmpes og slukkes.

Flyvehøjde: 2.300 fod / 700 meter.

07.48.44 Udflyvningsproceduren fraviges.

07.48.56 Der afgives melding til Stockholm.

07.49.09 Per Holmberg dukker op i cockpittet.

07.49.31 Stockholm forespørger om SK 751 er i stand til at
returnere til Arlanda.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

- 07.49.50 Flyvehøjde: 1.600 fod / 533 meter.
- 07.49.59 Prepare for Emergency! (Ordre om at gøre klar til nødlanding).
- 07.50.36 Der sættes flaps ud.
 - Flyvehøjde: 1.502 fod / 458 meter.
- 07.50.45 SK 751 kommer ud af skyerne.
 - Flyvehøjde: 618 fod / 188 meter.
- 07.50.51 Nødbriefing til passagererne.
- 07.51.01 Understellet sættes ud.
- 07.51.05 Sidste melding fra SK 751: ... Vi havarerer nu.
- 07.51.07 Per Holmberg forlader cockpittet.
- 07.51.12 Dana Viking rammer trætoppene.
- 07.51.16 Dana Viking ligger stille på engen.

Flyvetid: 4 minutter og 10 sekunder.

Fløjet distance: 17.5 kilometer.

Alle informationer er med forbehold, og der henvises til den officielle havarirapport.

Det gælder dit liv!

Forfatter Stefan G. Rasmussen

Det gælder dit liv

Copyright Stefan G. Rasmussen

Redaktion: Birger Kristensen (DJ) og P. W. van Wylich-Muxoll

Udgivet af Forlaget Thorsgaard ApS, Frederikssund

Omslag: Axel Surland

Omslagsfotos: Magnus Sundberg, Göteborg

Trykt i forlagets trykkeri, Thorsgaard Trykcenter, 1992

Printed in Denmark

ISBN 87-88165-94-9

2. oplag

Denne bog er ophavsretsligt beskyttet af Bernerkonventionen. Alle rettigheder forbeholdes. Bortset fra rimelig brug i forbindelse med private studier, forskning, omtale eller anmeldelser, som er tilladt i henhold til gældende lov om ophavsret, må ingen del af denne publikation reproduceres, fotokopieres, opbevares i elektroniske anlæg eller overføres i nogen form, hverken elektronisk, elektrisk, kemisk, mekanisk, optisk etc. uden forudindhentet tilladelse fra forlaget.

Stefan G. Rasmussen