Ferðabrot úr fluginu

Ragnar Jón Magnússon



Ragnar Jón Magnússon

Ferðabrot úr fluginu

Ragnar Danielsen ritstýrði og undirbjó til prentunar

2022

Ferðabrot úr fluginu
Ragnar Jón Magnússon©Ragnar Danielsen 2022
Öll réttindi áskilin
Kápuhönnun og umbrot: Ragnar Danielsen/Háskólaprent
Prentun: Háskólaprent, Reykjavík
Útgefandi: Ragnar Danielsen

Rit þetta má ekki afrita með neinum hætti, svo sem ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda



Ragnar Jón Magnússon
(f. 15. 07.1932, d. 07.02.2009)

Ferðabrot úr fluginu

Eftir að Ragnar Jón Magnússon, almennt kallaður Jón Magg, lést fann systursonur hans, Magnús Danielsen, handrit í tölvu hans. Þar segir Jón frá endurminningum sínum úr fluginu, en hann vann stóran hluta starfsævi sinnar sem flugvélstjóri hjá Lofleiðum /Flugleiðum og síðar Icelandair. Frásögn Jóns fjallar um merkan kafla í flugsögu Íslands. Ragnar Danielsen, systursonur Jóns, undirbjó handritið til prentunar.

AMERÍKUFLUG FRÁ 1959

DC-4 Skymaster

Fórum frá Reykjavík um miðnætti, það var áætlunin, til New York. Leiðin var um suður odda Grænlands, Prins Christian, en þar var stefna tekin annað hvort á Gander eða Goose Bay og til New York, samkvæmt flugáætlun. Á sumrin tók þetta um 12-13 tíma að fara til New York, beint eða með millilendingu. Á veturna voru vestan vindarnir sterkari og gat ferðin tekið um 18-19 tíma með millilendingu. Er við fórum að heiman á fullri vikt gat verið um þriggja klukkustunda flug til Grænlands, þá vorum við talsvert þungir. Var oftast reynt að fljúga á milli skýjalaga, eða þá reynt að komast fyrir ofan skýjalag. Oft gekk þetta.

DC-4 var ekki með jafnþrýstibúnað, vanaleg flughæð var um 7-9 þúsund fet. Í farþegaklefa voru nokkrar lausar súrefnisflöskur með grímu þannig að fólkið gat fengið sér sopa, er ofar dró. En verst var það ísingin sem hlóðst á vængi, stél og botn skrokksins þannig að passa varð upp á að halda flugvélinni rétt, á "steppinu". Ef hún fór að síga að aftan, urðum við oftast að breyta um aflsetningu eða flughæð, reyna að komast á milli laga, eða komast ofar skýjum ef við fundum ekki skýjalög. Margar tegundir af ís voru til, en versta tegundin var sú er var grófust þegar hún

settist á vængi og stélfleti, mótorhlífarnar og nefið á skrúfunum gat orðið eins stórt og "spinner" á DC-6B. Ef flughraðinn minnkaði hlóðst ísinn jafnframt á mótorhlífarnar, náði að komast í skrúfurnar, sem aftur á móti þeyttu ísnum í skrokk flugvélarinnar með ískrandi hávaða.

Ef þú komst ekki á milli laga eða upp fyrir skýin og vélin fór að detta út á vængina, þá varðst þú að koma þér niður í heitara loft. Oftast var lélegt radiosamband á þessum slóðum og við oft sambandslausir. Stundum gátum við náð sambandi við flugvél til að bera skilaboð. Einnig voru tveir kanadískir tundurspillar, reknir af ICAO og kallaðir Alfa og Bravó, sem önnuðust veðurþjónustu vegna flugsins og staðsettir sitt hvor megin við Grænlandsoddann. Var það mikil búbót, sérstaklega vegna þess að spárnar stóðust stundum ekki. Sem sagt, ef þú þurftir að fara niður í lægri hæð til að losna við ísinn, fór það eftir hitastigi.

Á þessum vetrum var mikið um að olíukælarnir á mótorunum frysu, mjög oft í Goose Bay, t.d. í aðflugi og eftir flugtak. Urðum við að stoppa mótorinn, en við höfðum vanalega varakæli með og þurftum þá að fá skýlispláss til að skipta. En stundum var enginn varakælirinn og urðum við þá að bíða eftir flugvél frá Reykjavík eða New York. Kanadíski flugherinn rak flugvöllinn og TCA flugfélagið sá um afgreiðsluna og veitingahúsið. Á vetrum þegar við komum inn á flugvöllinn í Goose Bay í kulda, sem gat verið niður í 30-50 stiga frost auk vinds, þá var það það venja að

farþegarnir gengu út og fengu sér hressingu í veitinga-skálanum. Á meðan var eldsneyti dælt á flugvélina en vélstjórinn fór út með fjögur teppi og stakk þeim inn í olíukælana, sem varnaði því að olían frysi. Fór síðan upp á vinstri væng, kláraði að setja á bensín og ganga örugglega frá bensínlokunum. Síðan fór hann niður og tók teppin úr kælunum, hljóp upp í stjórnklefa og setti mótorana í gang þangað til að olíu hitinn kom upp. Síðan stakk hann aftur teppunum í kælana og kláraði svo að setja bensín á hægri væng. Þá gengu farþegarnir um borð og þá gat hann hlaupið inn og fengið sér te. Ef kuldi var mikill og vindur, þurfti stundum að setja mótorana í gang eftir að búið var að setja bensín á báða vængi.

Nauðsynlegt var að vera vel klæddur, í föðurlandinu og með lambhúshettu vegna eyrnanna og andlitsins. Eitt sinn var ég upp á væng að setja eldsneyti á í miklum kulda. Kemur þá inn og við hliðina á okkur DC-6 flugvél frá Pan American. Upp á væng kemur vélstjórinn að setja bensín á. Hann var all brúnn en ekki með neitt fyrir eyrunum. Benti ég með hendinni á eyrun á mér, en hann hristi bara hausinn og veifaði mér. Ég fór því næst og fékk mér te á meðan að farþegar okkar gengu um borð. En er ég hafði setið um stund kemur flugvélstjórinn inn. Hann var alveg hvítur í andliti og káfar síðan á öðru eyranu, kemur síðan með eyrað í höndum sér. Sá ég hvað var að ske. Tek klút er var á borðinu, vætti hann úr tekönnunni og hljóp á hann og setti klútinn á hitt eyrað og hélt honum. Síðan kom áhöfnin

og hjálpuðu þeir til, en maðurinn missti annað eyrað. Þessi náungi hafði verið á suður-amerísku leiðinni, hljóp í skarðið vegna veikinda og gerði sér ekki grein fyrir aðstæðum, kuldanum. Frétti síðar að hann hefði haldið eyranu og hitt var saumað á hann. Fékk ég síðan hlý orð og þakklæti frá Pan Am í New York er ég kom þangað næst.

Á leiðinni frá Goose Bay/Gander til New York gat orðið ansi kalt í farþegaklefanum. Enginn hitablásari var til staðar til að hita upp fyrir brottför þannig að þegar farþegar gengu um borð var slóð af snjó á teppinu á ganginum og milli sætanna. Síðan fengu farþegarnir Álafoss teppi til að vefja sig inn í. Hitinn var lélegur og góðan tíma tók að hita upp þannig að oft var það að snjórinn bráðnaði ekki í ganginum og milli sætana fyrr en flughæðin var lækkuð í New York fyrir lendingu. Flugtíminn gat verið 5-6 klukkutímar. Nokkrum sinnum heyrði maður að farþegarnir lögðu frá sér kaffibolla á gólfið og þegar hann var tekinn upp var komin frostskán á kaffið. Andrea flugfreyja minntist á þetta við mig.

Á fjarka og sexu tímabilinu, sérstaklega þegar vindur var mikill og stóð illa á braut á gamla Idlewild, nú Kennedy flugvellinum, þá lögðu Ameríkanar eða Suður-Ameríkanar á sexum ekki í það að lenda í krossvindi. Það var þá gaman að vera um borð þegar að vélar voru í biðflugi. Þá spurði turninn gjarnan: „Loftleiðir LL-301 vilji þið prófa aðflug?“ Þá var kannski 30-50 hnúta vindur og stóð milli brauta.

Þetta gerðum við, vorum þá lóðsaðir niður úr stakknum og síðan var lent. Strákarnir voru klárir og vanir hliðarvindi. Þetta fór dálítið í taugarnar á amerísku flugmönnunum, en þeir höfðu ekki næga þjálfun á þeim tímum.



Douglas DC-4 Skymaster vél Loftleiða.



Goose Bay flugvöllurinn.

DC-6-B Cloudmaster

Skömmu eftir að við hættum fjarka fluginu og vorum komnir á sexurnar, var það eitt sinn að við áttum að fara frá Keflavík um miðnætti samkvæmt áætlun, en vorum í seinkun og komum að suður Grænlandi um hádegi. Vorum við í 10 þúsund feta hæð, en eins og oft var þá fengum við ekki hæðir í seinkunum fyrr en við komumst í talsamband við Gander. Við vorum milli skýjalaga inn og út. Allt í einu fer einn mótorinn úr stöðugleika og hikstar. Mér var litið á hitamælinn, sem sýndi að útihiti var mínus 25 gráður. Skömmu síðar skeði það sama með hina þrjá mótorana og allt í einu var útihitinn orðinn plús 5 gráður, en þá birti til þannig að við sáum niður. Við vorum yfir suður odda Grænlands. Þá sáum við nokkuð all merkilegt. Það virtust koma skýjalengjur meðfram ströndunum, önnur að vestan en hin að austan. Síðan mættust þær við Prins Christian og það var eins og var hrært í risastórri skyrskál þegar þessir skýjaflókar mættust. Jafnframt virtist standa skýstrókur upp úr þessum potti, talsvert hátt. Augnabliki síðar datt kuldinn úti við aftur niður í mínus 25 gráður. Þetta skeði allt á mjög skömmum tíma og fannst okkur þetta merkilegt. Okkur var hugsað til fjarka tímans. Flugstjóri var Maggi Guðmunds.



Gander flugvöllurinn.



CL-44 „Monsi“ í eigu Loftleiða.

Eitt sinn var ég í Baltimore í fríi að sumri til. Þá var hringt til mín um miðnætti á hótelið þar sem ég bjó. Kynnti viðkomandi sig sem fulltrúa frá ameríska loftferða-eftirlitinu, en þetta var á sexu tímabilinu. Hann sagði að mér væri heimilt að fljúga DC-6 flugvél á vegum Olympic Airlines, sem væri með ameríska skráningu og væri á flugvelli í nágrenninu, sem ætti að ferja til New York og þaðan til Aþenu. Hafði áhöfnin, sem ætlaði að fljúga henni, lent í bílaárekstri og vélstjórinn fótbrotnað. Loftleiðir myndu hafa samband við mig. Skömmu síðar hringdu þeir og spurðu hvort ég gæti gert Olympic þennan greiða. Ákvað ég að slá til þar sem ég var að verða búinn í fríinu. Mætti ég síðan eftir hádegi daginn eftir á flugvellinum þar sem flugvélin var staðsett.

Áhöfnin var grísk og gerðum við flugvélina klára fyrir New York flug. Þegar við vorum að verða tilbúnir fyrir brottför kom um borð hvorki meiri né minni en Onassis skipakóngur og eigandi flugfélagsins. Sagðist hann ætla með okkur til New York. Tók hann þéttingsfast í hönd mína og kynnti sig og kvaðst þakklátur fyrir þann greiða sem ég gerði félaginu. Sagðist hann vera kunnugur mörgum íslendingum, það væri traust fólk. Þá kom eldhúsbíllinn með kostinn fyrir þennan fluglegg. Já, því líkur kvöld-verður! Þetta var eins og flottasti matur á besta veitingastað. Héldum við því næst af stað til New York og gekk ferðin vel.



Flugvél frá Olympic airlines.



Onassis skipakóngur.



New York.

New York

Á þessum árum á, fjarka og sexu tímanum, voru löng stopp í New York. Bjuggum við þá á Summit Hótelinu á Lexington breiðgötunni, skáhalt á móti Waldorf Astoria hótelinu. Fórum við þangað all oft um helgar á kaffistofuna, en þar var góð hljómsveit sem lék jazz. Sáum við marga, meðal annars fólk úr utanríkisþjónustunni og kynntumst þar meðal annars Nínu myndhöggvara og Zorillu hjónunum. Þar voru hótelgestir m.a., Onassis og Maria Callas. Joan Sutherland sáum við oft og landa ættaðan af Snæfellsnesi, sem var í mörg ár yfirmaður Modern Art myndlistarsafnsins í New York, en ólst upp í Kanada, Holger Cahill að nafni. Hans Kristján Árnason skrifaði og gerði síðan kvikmynd um hann. Mörgu fleira fólki kynntumst við einnig.

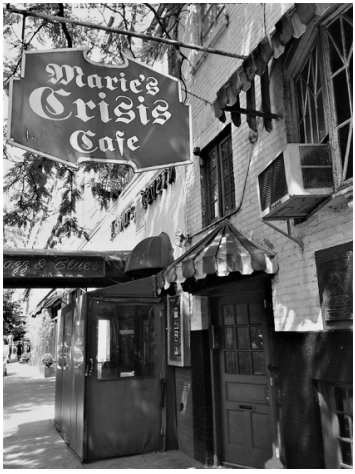
Annar jass-staður var rétt fyrir ofan Time Square er hét Metropole Cafe. Um helgar komu og kíktu inn þekktir hljómsveitarmenn og varð úr heilmikil jass session. Þeir sem komu inn voru m.a. Louis Armstrong, Nat King Cole, Tommy Dorsey, Frank Sinatra, Lionel Hampton, Benny Goodman, Jack Teagarden, Gene Krupa, ásamt Max Kaminsky og Dixieland hljómsveit. Þeir gáfu okkur áritaðar plötur og margir fleiri. Voru ekkert feimnir við að tala við landann. Þar fyrir utan fórum við oft í Metropolitan óperuna og fleiri staði. Eftir á að hyggja var eftirminnilegur

tilkomu mikill söngur Mariu Callas, Joan Sutherland og Luciano Pavarotti, ásamt Edith Piaff.

Niðri í Greenwich Village hverfinu voru einnig margir jass staðir. Einn hét Mary Crisis og söng blökkukona þar og spilaði. Tvær flugfreyjur, Stefanía Guðmundsdóttir og Hildur Hauksdóttir frá okkur, kom oft með laganótur eftir Sigfús Halldórsson og fleira, sem hún söng og spilað við mikla ánægju fyrir okkur landana. Einnig heimsóttum við stað sem Harry Belafonte söng á. Starfsmannafélag Loftleiða bauð honum hingað heim og söng hann eitt sinn á Lídó skemmtistaðnum á árshátíð félagsins.

Þormóður Hjörvar var einn af mörgum mönnum sem við flugum með. Hann gjörþekkti New York og lagði það í vana sinn að fara göngutúra um gömlu hverfin, en á fjarka tímunum voru oft löng stopp. Gengum við margir oft með honum. Alla vega sagði lögregluþjónn, sem ég hitti og spurði um Þormóð, mér smá sögu um hann. Þormóður, sem við kölluðum Pomma, var þá í frí. Hafði hann hitti Pomma á göngu meðan tvær hollenskar eldri konur voru að spyrja til vegar hjá lögregluþjóninum. Voru þær að leita að ákveðinni götu og númeri á húsi niðri í gamla hverfinu þar sem frændi þeirra hafði búið, en fundu það ekki og lögregluþjónninn kannaðist ekki við þetta götuheiti. Pommi kannaðist eitthvað við nafnið og gekk smá stund með þeim þangað til að þau komu að götuhorni. Sáu þau götuskilti á einu húsanna, sem búið var að mála yfir, ásamt

númera plötu. Þetta stemmdi allt saman og gömlu konurnar voru hæst ánægðar, en þessi laganna vörður sagði að Pommi vissi margt sem þeir, sem þó væru aldnir upp í þessu hverfi, vissu ekki um. Margar fleiri sögur heyrðum við. – Í annað skipti þegar við vorum í göngutúr þá mættum við Gretu Garbo leikkonu, þeirri sænsku. Var einn af okkur með fánamerki á jakkanum og stoppaði hún og spurði okkur hvort við værum íslendingar, ansi hugguleg til fara og vingjarnleg. Mættum við henni nokkrum sinnum.





Svipmyndir frá New York.







Greta Garbo og götulífsmyndir frá New York.

HILLIR UPPI ÖLDU FALDA - AUSTURLEIÐIR VIL ÉG HALDA (1973-1974)

Í árferði áttunda áratugsins í mars mánuði er flugáhöfnin mætt í Keflavík í snjómuggu og frosti til að fljúga Loftleiða flug LL-200 til Luxemburgar. Lentum þar rúmlega þremur tímum síðar. Þá var komin 35-40 stiga hiti, grasið orðið grænt og kýr á beit, en þetta land er kallað græna hjartað og með fallegri löndum Evrópu. Á þessum árum var flugvöllurinn út í sveit. Verið var að þjónusta flugvélina okkar og áhöfnin kom sér fyrir á útikaffihúsi fyrir neðan gömlu afgreiðsluna. Þröngt var á þingi þennan dag. Inn komu fjórar DC-8-63 flugvélar, Air Bahama frá Nassau, Loftleiðir frá Baltimore og Chicago og við frá Keflavík/New York. Samtals um 1000 farþegar og annað eins út aftur. Áhafnirnar skiptust á nýjustu fréttum og ekki gleymdust skoplegu hliðar lífsins. – Ljóðlínur úr kvæðinu Vorsól eftir Stefán frá Hvítadal komu oft í huga um veðrabrigði í störfum okkar:

Nú finn ég vorsins heiði í hjarta.
Horfin, dáin nóttin svarta.
Ótal drauma, blíða hjarta
barstu, vorsól, inn til mín.
Það er engin þörf að kvarta,
þegar blessuð sólin skín.

Við komum með 250 farþega, þar af 100 fyrrverandi ameríska hermenn ásamt fjölskyldum þeirra, en þeir börðust í seinni heimstyrjöldinni í og við Luxemburg og í bæjunum Bastogne og Arlone í Belgíu og tóku þátt í orrustunni „Battle of the Bulge“. Voru úr þriðju herdeild Pattons hershöfðingja, en þúsundir fyrrverandi hermanna flugu með okkur á þessum árum. Á járnbrautarstöðinni voru aðal herstjórnarstöðvarnar. Á Hótel Alfa, verustað Pattons, sögðu þeir okkur að oft hefðu þeir hershöfðingjarnir Eisenhower, Bradley og fleiri komið í heimsókn. Hittum þessa amerísku hermenn oft og minntust þeir þess að íbúarnir hefðu skotið skjólshúsi yfir þá þegar þeir særðust og þeir verið faldir fyrir óvinunum. Efst í huga þeirra var þakklæti og velvilji til íbúana. Síðast var kirkjugarðurinn heimsóttur og föllnum félögunum vottuð hinsta kveðja.

Á þessum árum og síðar, er Ameríkuflugið dróst saman yfir vetrarmánuðina, voru flugvélar og áhafnir leigðar í farþega- og fraktflutninga, eða unnið sjálfstætt erlendis. Gert var út frá Luxemburg, París, Brussel, Bombay, Jeddha og fleiri stöðum, auk Pílagrímaflugs. Eitt af þeim mörgu verkefnum sem við tókum þátt í var haustið l973, en þá tóku fimm áhafnir hjá Loftleiðum/Flugleiðum þátt í fraktflugi fyrir Cargolux í fjóra mánuði. Þá var félagið að halda innreið sína inn í þotuöldina. Farið var úr CL-44 flugvélum í DC-8-63CF þotu rekstur og þurfti að senda áhafnir í endurþjálfun. Fengum við þriggja vikna námskeið í

Luxemburg, bóklegt og tæknilegt. Vélstjórarnir fengu auka þjálfun í breyttum kerfum, staðsetningum og hluta-skiptum, en stjórnandi þessa námskeiðs var Þórarinn Jónsson flugrekstrarstjóri Loftleiða/Cargolux, ásamt starfsfólki félaganna. Tókum við að okkur að fljúga leiðina Luxemburg - Hong Kong fram og til baka að hluta til. Flugvélin sem við notuðum í þessu verkefni var DC-8-61CF, sem er afbrigði af 63 gerðinni, en aflminni og með eldra hemlakerfi. Lentum við í monsún rigninga tíma-bilinu. – Þegar minnst er þessa tíma eiga ljóðlínur Stefáns frá Hvítadal vel við:

Hillir uppi öldufalda.
Austurleiðir vil ég halda.
Sestu, æskuvon, til valda,
vorsins bláa himni lík.
Ég á öllum gott að gjalda,
gleði mín er djúp og rík.

Brottfarir frá Luxemburg voru um miðnætti, millilent í Aþenu, Karachi og komið til Bankok undir hádegi. Áhafnaskipti voru í Bankok og Karachi. Hver ferð tók rúma viku fyrir hverja áhöfn, en stundum teygðist á daga fjölda. Olíu verðstríð stóð þá yfir, sem breytti stundum lendingarstöðum og lengdi fjarveru. Í fyrstu ferðinni frá Luxemburg, þann 16. október 1973, var áhöfnin Ingvar

Þorgilsson flugstjóri, Halldór Ingólfsson flugmaður, Jón Magnússon flugvélstjóri og Þórarinn Jónsson flugrekstrarstjóri.



Flugvöllurinn í Luxemburg.



Flugvöllurinn í Aþenu.



Hótel Ítalia í Luxemburg.



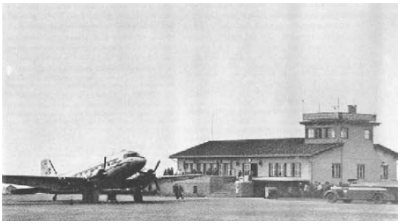
Hershöfðingjarnir Eisenhower og Bradley.





Patton hershöfðingi









Svipmyndir frá Luxemburg.

Damascus

Í þriðju ferð minni frá Luxemburg breyttist leiðin þannig að í stað Aþenu þá lentum við í Damascus. Yom Kippur stríðinu milli Ísraela og Araba var lokið og í boði var hagkvæmara eldsneytisverð. – Þegar við komum inn til lendingar í Damascus var ennþá myrkur og skýjað. Austurbrautin var í notkun. Allt í einu brotnaði upp skýjalagið og opnaðist þá skýjahola við enda brautarinnar, eins og egg stæði upp á kant. Morgunsólin var að birtast og skein sólin á brautina, en þó var myrkur. Þvílík lita fegurð, við vorum alveg agndofa.

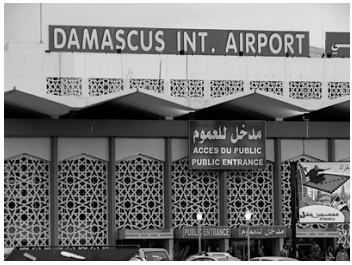
Er við vorum að snerta brautina sáum við fjölda skriðdreka, brynbíla og hermanna beggja megin brautarinnar. Þegar við ókum inn á afgreiðslustæðið og stoppuðum kom allt í einu skriðdreki sem ók að nefi flugvélarinnar okkar. Síðan var fallbyssu beint upp að áhafnaglugganum. Það fór ekki framhjá neinum að óvissa um ferðalok gagntók hug okkar. Þetta gat ekki verið. „Hver andskotinn er að ske," valt upp úr einum okkar. Þegar við fórum frá Luxemburg fengum við staðfestingu frá Damascus um að okkur væri veitt lendingarleyfi og jafnframt sérstaklega velkomnir, við værum fyrsta „civil" flugvélin sem kæmi eftir stríðslok. Kannski var stríðinu ekki lokið?

Skjótt fjölgaði skriðdrekum allt í kring um flugvélina, ásamt fjölda hermanna sem dreif að. Þetta skeði allt svo fljótt. Svo heyrðum við að tröppunum var ýtt að flugvélinni og barið að dyrum. Ég gekk aftur í og opnaði dyrnar. Úti á tröppunum stóðu 4-5 skriðdrekahermenn, all ófrýnilegir með vélbyssur í höndunum og ýttu við mér til að ryðjast inn. Eitt augnablik var mér hugsað til skólaáranna á Cal Aero í Los Angeles, en einn skólafélagi minn þar var Sýrlendingur. Kenndum við hvor öðrum nokkrar setningar í málunum. Ég bauð því hermönnunum góðan daginn á þeirra tungu. Þeir urðu orðlausir og slöppuðu greinilega af við kveðju mína. Mændu þeir mikið á kókkassa sem var fyrir aftan mig. Gaf ég þeim sína dósina hverjum og bar það þá við að þeir gleymdu um stund erindinu. Leyfði ég þeim að kíkja inn. Þetta voru ungir menn sem aldrei höfðu komið inn í flugvél. Síðan bað ég þá um að skilja byssurnar eftir á tröppunum og fóru tveir fram í klefa. Nokkru síðar kom fulltrúi frá stjórnstöð. Kom í ljós sambandsleysi milli stjórnstöðvar hersins og hins opinbera aðila, sem leystist farsællega. Inni í flugstöðinni var vel tekið á móti okkur, fólkið fegið að þessu stríði væri lokið. Með mér í þessari ferð voru þeir Þórður Finnbjörnsson og Halldór Ingólfsson.

Í annað sinn þegar við vorum þarna þá lentum við í snjókomu og lokuðumst inni. Engin tæki voru til að hreinsa brautirnar eða flugvélina. Við létum flugumsjón í Luxemburg vita en þeir trúðu okkur varlega. Heimamenn kváðu mjög sjaldgæft að snjóaði á þessum árstíma. Við

fengum okkur kríublund og þegar við vöknuðum hitaði sólin og snjórinn hvarf. Með mér í þessari ferð voru Haukur Hervinsson og Þórður Sigurjónsson





Flugvöllurinn í Damascus.



Douglas DC-8-61CF.

Bankok

Eftir lendingu í fyrstu ferðinni til Bankok var okkur tjáð að óöld, fremur þó uppreisn, væri að skapast. Þegar við komum inn í borgina virtist fólk vera að kveikja í rusli, bílum og húsum og komið heilmikið eldsvæði. Fólk dreif að og við vorum fljótlega umkringdir. Múgurinn kastaði tómötum og barði bílinn okkar með prikum, en engar rúður voru brotnar. Skriðdrekar, brynbílar og slökkvilið birtust. Við komust hvergi, en eftir langa stund kom hershöfðingi og spjallaði við okkur. Eftir að hafa hugsað málið og haft sambandi við sína herstöð vildi hann að við færum með flugvélinni okkar áfram. En áhöfnin sem tók við flugvélinni okkar, þeir Reynir Eiríksson, Jón Waage og Hörður Eiríksson, voru löngu komnir í loftið á leið til Hong Kong. Hershöfðinginn sá til þess að við fengjum tvo alvopnaða hermenn til að gæta öryggis okkar, á meðan hann hvarf á braut til sinna yfirmanna. Allt gekk þetta í hægagangi, en um síðir kom hann til baka og hafði stjórnstöð hersins ákveðið að við færum á Liberty hótelið, sem var á milli borgarinnar og flugvallarins. Þar yrðum við á öruggum stað. Þegar við komum þangað síðdegis var það þétt setið herlögreglumönnum frá borginni Chang Mai. Fengum við góð herbergi og þar beið okkar dásamlegur kvöldverður. Þeir kunna vel til verka í matargerðinni. Útgöngubann var og vopnaðir hermenn gættu dyra. Góð innisundlaug var á þessu hóteli, sem við nutum, en þetta stóð yfir í 3-4 daga.

Í jólamánuðinum, meðan við dvöldum á Rama Tower hótelinu, fengum við upphringingu frá vestur-íslenskum skipstjóra er hafði haft spurnir af okkur. Hann vann hjá skipafélagi sem annaðist birgðaflutninga frá San Fransiskó um Manilla, Osaka, Pusan og til Bankok. Þetta var á tímum Vietnam stríðsins. Mæltum við okkur mót um kvöldið.

Sigurður hét hann, fæddur í Kanada af íslenskum ættum. Hann hafði aldrei komið heim en talaði málið eins og innfæddur. Virtist hann við kynningu vera víðreistur, lífsglaður og ljúft að deila við hann geði. Kvað hann þrjá landa sína skipstjóra hjá sama skipafélagi.

Það var ofarlega í huga hans, þegar hann minntist á fortíð sína, að faðir hans hafði unnið við flugvallargerð í norður Kanada í seinni heimstyrjöldinni. Flugvöllur þessi var notaður til að ferja nýjar herflugvélar C-47/DC-3 frá verksmiðjunum í Oklahoma og þaðan til Sovétríkjanna. Amerískar konur, flugmenn og flugvirkjar, tóku að sér þetta verkefni að fljúga til Kanada, en konur gengu þá í karla störf eins og svo víða í styrjöldinni. Eitthvað hefur honum Sigurði kippt í kynið. Píanó var þarna í salnum og gekk hann þangað og spilaði og raulaði ljóðið Hudson Bay eftir Stein Steinarr:

Ég byggði mér hús við hafið
og hafið sagði O key.
Hér er ég og heiti
Hudson Bay.

Í kvöldsins hægláta húmi
heyrði ég bylgjunnar sog.
Þannig er þessi heimur
það er og.

Og hjarta mitt fylltist friði
og farmannsins dreymnu ró.
Ég hugsaði um allt sem ég unni
og þó.

Í nótt mun ég krókna úr kulda
í kofa við Hudson Bay.
Þú mikli eilífi andi
O Key.

Honum mæltist vel, hafði góða rödd, leikur frábær. Þetta var mjög sérstakt. Þá var klappað á næsta borði. Þar sátu tvenn hjón, karlarnir í amerískum herbúningum. Önnur konan kynnti sig, hét Pat. Hún hváði og spurði hvort við værum virkilega íslendingar. Þetta reyndust vera hjón, bæði af vestur-íslenskum uppruna. Foreldrar þeirra bjuggu í Californíu og Vancouver, en karlarnir voru í Vietnam stríðinu og þarna í frii. Hin konan hét Helga og þegar við spjölluðum saman komu bókmenntir snemma á tal. Minntist hún þess að nýlega hefði hún verið á skemmti-kvöldi hjá íslenskum klúbbi og þar hlustað á plötu þar sem Laxness las upp úr einni bóka sinna. Þá lifnaði yfir Halldóri, en hann var góð eftirherma og húmoristi og með áherslum Laxness romsaði hann upp sögubrotum úr bókum skáldsins. Þetta gerði mikla lukku og landarnir skemmtu sér vel og eftirminnilega. Var það svo að tillögu þeirra að reynt yrði að komast inn á veitinga- og skemmtistað er hét Johnny´s Steak House, en þar skemmti fólki hljómsveit Burt Bacharach, ásamt söngkonunni Dionne Warwick og fleirum. Þarna var þétt setið af amerískum hermönnum er voru í stríðsfríi frá Vietnam. Þetta var ógleymanleg kvöldstund. Víða þar sem amerískir hermenn voru um jólahátíðirnar komu ávallt landsþekktir skemmtikraftar á þessum tímum. Var Bankok undirlögð af hermönnum og ferðamönnum og heilmikið um að vera.

Daginn eftir hittum við aftur Sigurð skipstjóra á götu ásamt stýrimanni sínum, en sá átti forfeður í Stavanger og nágrenni. Hafði hann heyrt og vildi forvitnast um trúarsöfnuði þar. Sagði ég honum að ég hefði búið þar og unnið fyrir 18 árum síðan, ásamt starfsfólki frá Loftleiðum, flugvirkjum og flugmönnum. Þá var samvinna við norska Braathens SAFE flugfélagið, er stóð um nokkra ára skeið. Gat ég staðfest að á götu einni fyrir ofan Hótel Atlantic hafi verið um 50 trúarsöfnuðir á afmörkuðu svæði. Jafnframt að við vatnið framan við hótelið hefði verið neón skilti sem á stóð „Jesús Verdens Lys“. Hann játti að hann hefði haft spurnir og heyrt sögur um þetta, en ég kunni alltaf vel við mig í þeim bæ.









Svipmyndir frá Bankok.

Hong Kong

Síðan héldum við áfram, næsti áfangastaður var Hong Kong. Flugum þvert yfir Vietnam og tókum austurströndina hjá flotastöðinni Da Nang. Vorum við eina erlenda flugfélagið á þeim tíma sem hafði yfirflugsheimild. Fengum við margar fyrirspurnir um þessi sérréttindi, en önnur félög urðu að fljúga suður fyrir Saigon, talsvert lengri leið. Þegar við nálguðumst Da Nang virtist nágrenni stöðvarinnar eitt eldhaf, lýst upp eins og á gamlárskvöldi. Var þarna talsverður skógarbruni, eldflaugar gengu á báða bóga og var þetta all hrikalegt á að horfa.

Rúmt tveggja stunda flug var til eyjunnar. Eitt sinn er við vorum í flugtaki og vorum að komast á flugtakshraða, kom allt í einu slinkur á flugvélina, eins og sparkað væri framan á vinstri væng. Uppgötvuðum við að knývendir (reverser) á fyrsta mótor hafði opnast, hættum við flugtak og tókst að halda flugvélinni á brautinni og hemla. Augnablik held ég að vonleysi hafði sest að í vitund okkar. Það varð okkur til happs að brautin var þurr þessa stundina, en sjórinn var á vinstri hlið. Keyrðum við því næst flugvélina inn á afgreiðslustæði og slökktum á mótorum. Við sátum stjarfir allir þrír í sætum okkar og margt fór um huga manns. – Barið var að dyrum og var þar kominn amerísk flugáhöfn af fraktara. Flugstjórinn sagðist hafa átt að lenda á eftir

okkur og var beðinn að taka hring, sá því glögglega hvað var að gerast. Hann hældi okkur, hvað okkur hefði tekist vel til. Jafnframt taldi hann í okkur kjark og sagði að fyrst og fremst ættum við að dreifa huganum. Þetta var sannarlega góð áfallahjálp sem aldrei gleymist. – Gert var við bilunina og héldum við af stað sólahring síðar. Með mér í för voru þeir Þórður Finnbjörnsson og Halldór Ingólfsson.






Svipmyndir frá Hong Kong.

Karachi

Í fyrstu ferðunum bjuggum við á KLM Aeroport hótelinu innan flugvallarins. Þetta var gömul braggaþyrping, óupphituð að mestu. Á þessum árstíma fór hitinn niður í 2-3 gráður á nóttinni. Sváfum við oft í fötunum. Síðar fluttum við niður í borgina. Hermenn, eftirlaunamenn, sem höfðu lent í skilnaðinum milli Indlands og Pakistans, voru þarna alvopnaðir til gæslu þennan vetur. Þeir voru bláfátækir, hörmulega til fara og skulfu úr kulda. Ákváðu því áhafnirnar að við skildum safna saman fötum, skóm og fleiru heima og koma með í næstu ferðum. Klæddum við þá upp og voru þeir mjög þakklátir. Ljóð eftir Stefán á hér við:

Í vetur get ég sagt með sanni:
Svart er yfir þessu ranni.
Sérhvert gleðibros í banni,
blasir næturauðnin við.
Drottinn, þá er döprum manni,
dýrsta gjöfin sólskinið!

Eitt kvöldið blandaði hótelstjórinn við okkur geði, kannaðist við að hafa séð Skymaster DC-4 flugvél merkta Loftleiðum á flugvellinum fyrir nokkrum árum. Var þetta

þegar Braathens SAFE flaug Austurrútuna, Stavanger-Oslo – Hamburg – Hong Kong. Millilentu þeir í Karachi til 1956. Eitthvað af íslenskum flugliðum flugu þessa rútu. Fylgdi hann okkur síðan í Officera Klúbb. Þar á veggjum voru margar myndir af flugvélum, meðal annars af Loftleiðavélinni Heklu með norskri áhöfn og Sigga Magg blaðafulltrúa, en á árunum 1952-56 var samningur á milli Loftleiða og Braathens um að Hekla var leigð aðra hvora viku á þessari leið.

Þennan vetur, þegar við stoppuðum í Karachi, var Cargolux að fljúga fyrir stjórn Pakistan. Var verið að endurnýja kúastofninn þar um slóðir. Var það Monsi, CL-44, er flaug til og frá rússnesku borginni Mineralnye Vody og þaðan til nokkurra borga, m.a. Karachi. Einn morguninn er við Halldór vorum að fara í morgunverð, heyrðum við Olav Olsen syngja í herbergi sínu. Hann söng jafnan nokkur lög í sturtunni, hafði góða rödd og var hrifinn af Marío Lanza. Þetta yljaði okkur, en í gegnum árin nutum við áhafnarmeðlimir hans fallega og sérstæða söngs. Hafði hann komið inn um nóttina. Hittum við áhöfnina og með þeim var rússi, leiðsögumaður, þar sem ekki var töluð enska í flugkerfinu á rússneska flugvellinum sem þeir lentu á. Fóru þeir síðan upp úr hádegi að ná í annan farm.

Annað skifti er við vorum í kvöldverði, heyrðist klór í loftinu fyrir ofan okkur. Vorum við áður búnir að fá þær skýringar að krossviðsplata væri fest upp við loftið og þar

á væru tvær rottur sem kokkarnir í eldhúsinu ælu upp með matarúrgangi og bjór. Voru þær nefndar Queen Elisabet og Queen Mary. Var okkur sagt að við þyrftum ekki að hafa neinar áhyggjur. Þetta kvöldið var mannmargt í borðhaldinu. Bresk áhöfn með bilaða flugvél sem beið varahluta og auk þess áhöfn breskra herflugvélar er kom frá Kýpur.

Jæja, allt í einu dettur önnur drottningin niður á gólf við hliðina á borðinu okkar með skrækjum og gusugangi. Barþjónninn, sem var að biðja pikkalóinn að ná í ísmola út í geymslu, var með plast skjólu sem hann fangaði drottninguna í. Bað hann stráksa að nýta ferðina, taka Mary drottningu með og koma með ísmola til baka. Þegar breski flugstjórinn heyrði drottningar nafnið sagði hann: „Good Lord, hvernig getið þið móðgað breska heimsveldið með slíkri nafnagift?“ Allir voru stífir, Halldór sprakk og hló mikið og innilega, síðan ein flugfreyjan. Þjónarnir voru orðlausir, en á endanum skelltu allir upp úr.

Til gamans má geta þess að þegar fólkið kynntist kom í ljós að breski flugstjórinn átti íslenska ömmu og ein flugfreyjan íslenska móður. Flugstjórinn á herflugvélinni tók af skarið og sendi sína menn út í flugvél til að ná í munngæti handa mannskapnum. Var þetta all sérstakt ættfræðilega og skemmtileg kvöldstund. Næsta dag var Queen Mary ránkuð úr rotinu og mætt aftur á vaktina!

Til að leita frétta og fylgjast með í þessum ferðum var hlustað á BBC og einnig haft samband við Gufunes útvarpið. Náðum við oft heim allt frá Hong Kong og fór það eftir skilyrðum. Oft fengum við líka hjálp frá Lulea stöðinni. Þegar flogið var frá Karachi til Luxemburgar var yfirleitt millilent í Damascus eða Ankara, fór það eftir vindum og hleðslu. — Og aftur vekur Stefán frá Hvítadal minningar:

Nú er hafinn annar óður.
Angar lífsins Berurjóður. .
Innra hjá mér æsku gróður.
Óði mínum létt um spor.
Ég þakka af hjarta, guð minn góður,
gjafir þínar, sól og vor.



Flugvöllurinn í Karachi.



Borgarlífsmynd frá Karachi.

Calcutta

Í einni ferðinni frá Hong Kong um Bankok og áætlun til Karachi, þá sögðu þeir í Bankok að við fengjum olíu til Calcutta, meira magn væri ekki til fyrir okkur. Við fórum því frá Bankok með áætlun á Calcutta. Rétt komnir fram hjá Rangoon lentum við í monsúnlægð, hellirigningu, ísingu og óstöðuleika. Þeir í Bankok sögðu okkur frá þessu, en að við myndum sleppa við lægðina, hún ætti að vera komin að Dacca er við færum þarna, en svo var ekki. – Í aðfluginu í Calcutta sögðu þeir að brautin væri í lagi, en rigning að aukast. Það var komið myrkur, sáum við lítið út, komin hellirigning. Þegar við vorum að snerta brautina fór rafmagnið af á flugvellinum. Talsvert magn af vatni var á brautinni, þurftum lítið að bremsa. Engin voru brautar-ljósin, notuðum því kompásinn í stefnumiðun. Þegar við vorum að stoppa sáum við stóra indverska herflugvél standa þvert á brautinni. Okkur tókst naumlega að forða árekstri, vorum komnir að vængendanum á þeirri indversku. Þegar við náðum loks sambandi kom í ljós að sprungið hafði dekk á dráttarbílnum og þeir ekki komist í samband við flugturninn vegna rafmagnsleysi til að láta vita af sér. Vararafstöðin á vellinum fór ekki í gang fyrr en seint og síðar. Fengum síðan olíu og héldum áfram til Karachi. Við lentum oft aftur í rafmagnsleysi, það fylgdi þessum löndum. – Með mér í áhöfn voru Einar Sigurðsson og Halldór Ingólfsson.













Flugvöllurinn í Calcutta og svipmyndir frá borginni.

Luxemburg

Dvalarstaður okkar þegar við vorum í þessu verkefni var Avignon hótelið. Voru það belgísk hjón sem ráku það og hugsuðu vel um okkur. Brottfarir voru um miðnætti og við komum tilbaka undir hádegi. Hinum megin við torgið frá Avignon hótelinu var Hótel Ítalía. Þar bjuggum við all oft, en það var rekið af Leó og hans ítölsku fjölskyldu. Matargerð og öll þjónusta þar frábær, en þessi staður var nokkurs konar félagsmiðstöð áhafnanna og íslenskra ferðamanna.
Ekki má gleyma Loch Ness Pub, síðar Cockpit Inn veitingastaðnum, sem Valgeir og kona hans ráku, en á tímabili var hann með tvo danska matreiðslumenn og var þetta þá talinn besti matstaður bæjarins. Fyrir utan að vera veitingastaður og bar, þá höfðu hann og fleiri úr fluginu safnað saman myndum og hlutum úr flugvélum er prýddu staðinn. Auk fjölda mynda af gömlum togurum og bátum, var búið að byggja upp vísi að flugminjasafni. – Frá Luxemburg tímanum minnist ég einnig með kæru þakklæti Lucian Houseman og hans góða starfsfólks hjá Cargolux.



Frá Luxemburg

AIR INDIA FRAKT FLUGIÐ

Fyrsta flugið mitt apríl 1981

Við fórum yfirleitt sem farþegar frá Keflavík um Luxemburg. Tókum þar lestina til Brussel, sem tók um tvo klukkutíma. Á þessum tímum dvöldum við á Sheraton hótelinu í miðborginni, en oft var þar mikið umleikis. Á heimleið flugum við svo tilbaka frá Luxemburg til Keflavíkur. Í byrjun var þetta flug rekið með útlenskum áhöfnum, en síðan tóku áhafnir frá Loftleiðum/Flugleiðum, sem voru með réttindi á DC-8-63 flugvélar, þetta verkefni yfir. Til að byrja með var útilegan um mánuður, þangað til að áhöfnin var leyst af og fór heim, en eftir að okkar fólk tók yfir reksturinn þá lagaðist þetta og komst á betra skipulag með mislöngu úthaldi. Sameinuðu þjóðirnar styrktu þetta verkefni fyrir Indverja fjárhagslega með því að koma vörum þeirra á erlendan markað. Einnig stóð til að gera svipaðan samning við Súdan, en ekki varð af meðan við störfuðum þarna. Þessi flugrekstur í fraktfluginu var ótrúlega umfangsmikill. Talsvert var um auka flug, til dæmis á monsún rigninga tímabilinu. Var flogið til Dacca í Banglades og Uganda með hjálpartæki, auk Afríku leigutúra. Fjöldi ferða var mismunandi. Á haustmánuðum og fram að jólum var mest að gera við að koma vörum á

jólamarkaðinn, minna á öðrum tíma, en þetta virtist aukast jafnt og þétt meðan að við störfuðum við þetta.

Flugflotinn sem við notuðum var fenginn á leigu frá Seabord og síðar Flying Tiger, amerískum flugfélögunum. Hann var af gerðinni DC-8-63 fraktarar, auk einnar vélar frá Flugleiðum. Voru um 5-6 flugvélar í notkun samtímis á þessum tíma. Daglega ferðir voru t.d. Brussel, Róm, Dubai, Delhi til Bombay og aftur til baka. Innanlands flugleiðin var Bombay, Delhi, Calcutta, Madras og Bombay. Einnig var flogið Bombay, Madras, Bangkok og til Hong Kong. Síðar bættist Tókíó við. Jafnframt var flogið Bombay, Calcutta til Bahrain. Þar voru áhafnaskipti og svo þaðan flogið Róm, Frankfurt og Brussel. Önnur flugleið var Bombay, Calcutta, Bahrain, París, New York, einu sinni í viku. Flogið var líka frá Frankfurt til Bombay, með sömu stoppistöðvum á anna tímum.

Farið var frá Brussel um miðnætti. Í fyrsta fluginu voru við saman Styrkár og Ási. Fórum til London og bættum þar við frakt, en síðan var flogið til Dubai og þaðan til Bombay/Mumbay. Eftir lendingu þar fórum við svo kallaða innanbæjar leið til hótelsins okkar. Sólin var að koma upp og blæjalogn. Við keyrðum meðfram árfarvegi, eða læk. Fólkið bjó báðum megin í pappa og trékössum. Þarna var fólkið að vakna og gekk að læknum til að baða sig og gera þarfir sínar. Karlarnir rökuðu sig, konurnar komu með flíkur í þvott, fóru síðan heim með vatn á brúsa

fyrir tesopann. Þetta var nú alveg sérstök upplifun sem seint gleymist í huga mínum. Nokkrum vikum síðar komu svo monsún rigningar. Lækurinn varð að stórri á og feykti þessum kössum, hýbýlum fólks, burtu. Síðan var byrjað að byggja upp á nýtt. Þannig gekk þetta fyrir sig á þeim tíma sem við dvöldum þarna.



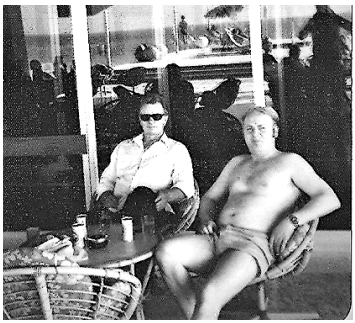
Douglas DC 8.



Frá vinstri: Haukur Hervinsson, Gunther, Debbie, Jón Magg sitjandi og fyrir aftan hann, Halldór Friðriksson.



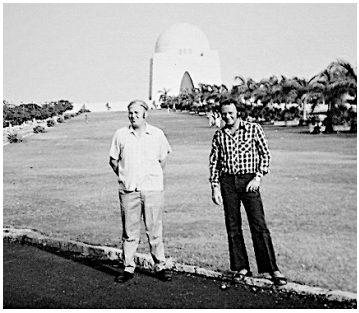
Jón Magg vinstra megin og ónefndur flugstjóri frá Cargolux.



Jón Magg hægra megin og Olav Olsen.

Rajiv Gandhi

Eitt sinn vorum við að koma til Bombay frá Brussel snemma morguns. Þegar við komum á hótelið þurftum við að bíða eftir því að herbergin okkar væru tilbúin. Fórum því inn á kaffistofuna og biðum þar. Þá kom þangað flugáhöfn frá Indian Airlines, dótturfélagi Air India. Flugstjórinn gekk að borðinu okkar, kynnti sig og spurði hvort að við værum Íslendingarnir sem flugu Air India fraktflugið. Kvaðst hann hafa heyrt að við hefðum staðið okkur sérstaklega vel með að halda áætlun. Flugfélagið, sem hefði rekið það áður, hefði ekki verið hátt skrifað. Þessi flugstjóri, sem kynnti sig, var Rajiv Gandhi, sonur Indiru Gandi forseta Indlands og hann var seinna kosinn forsætisráðherra. Var hann sérlega kurteis og heilsaði okkur ávallt er hann mætti okkur á hótelinu eða á flugvellinum.



Jón Magg til vinstri og Jóhann Magnússon.



Raijv Gandhi.

Svartklæddu konurnar í Bombay

Þegar við fórum eða komum úr flugi gengum við ávallt í gegnum farþegasalinn og þaðan í tollinn. Tókum við þá eftir svartklæddum konum sem sátu jafnan einar í biðsalnum. Síðar las ég í einu borgarblaðinu grein og viðtal við eina af þessum konum. Konan var að sögn 28 ára gömul. Hún bjó ásamt fjölskyldu sinni í úthverfi Bombay í kofahreysi og framfleytti sér með því að saga niður trébúta og selja þá sem eldivið, eða fyrir smærri iðnað. Hún kvaðst hafa unnið allan sinn aldur við þessa vinnu, aldrei farið að heiman, aldrei átt föt. Tekjurnar fóru aðallega í mat og lítið annað. Systkini hennar voru átta talsins. Sá hún því litla möguleika í framtíðinni. Vinkona hennar hafði svarað auglýsingu frá Saudi Araba sem bjó við góð kjör og flutt til hans. Var sá blindur, hafði misst annan fótinn og var skapmikill. Þótt hún yrði að þola barsmíðar og fleira fannst henni það þolanlegt. Einn daginn hafði faðir konunnar í viðtalinu samband og kvaðst hafa fengið tilboð í dótturina. Var það arabi, sem bauð 250 dollara og sagðist hann ekki getað hafnað því. Mæltist hann til þess að hún tæki þessu tilboði, hann gæti ekki framfleytt öllum börnunum átta. Þannig að hún var nú á leið til Saudi Arabíu. Eftir lýsingu vinkonunnar kvaðst hún bjartsýn, fengi þó alla vega þak yfir höfuðið og klæðnað.

París

Af og til komu skoðunarmenn frá bandarísku flugmálastjórninni (FAA). Þar sem flugvélarnar voru skrásettar í Bandaríkjunum og íslensku áhafnirnar voru með réttindi þar voru þeir að fylgjast með viðhaldspappírum og skírteinum. Eitt sinn, þegar ég var að taka flug frá París til Brussel, mætti einn. Hann kynnti sig, hafði unnið áður í flugturninum á Idlewild, nú Kennedy flugvellinum í New York, á DC-4 og DC-6 tímabili Loftleiða. Minntist hann sérstaklega á veturna í miklum vindum og leiðinda veðrum. Veðurskilyrði voru þá oft léleg vegna snjóa og vinda, sérstaklega þegar vindur blés og stóð á milli brauta. Flugvélar voru í bið og menn treystu sér ekki til að lenda í þeim skilyrðum. Oft endaði það með því að menn urðum að lenda á öðrum flugvöllum, bæta við sig eldsneyti og reyna aftur aðflug með bið. Þá spurði turninn: „Loftleiðir 301 viljið þið prófa aðflug.“ Lent var, en strákarnir voru sérlega lagnir í að lenda við þannig veðurskilyrði og oft öfundaðir af því að sleppa við að fara á næsta flugvöll. Jafnframt hafði þessi maður eftir kunningja sínum, samstarfsfélaga frá Chicago, eftir farandi sögu:

Það hefði komið fyrir alla vega tvisvar að vél kom inn til lendingar í lélegu veðri, rigninga og sudda og dekk sprakk þegar hún lenti. Flugvélin, sem var næst til að lenda, hafði verið beðin um að hækka aftur flugið og fara í bið. Var það

vél frá Loftleiðum. Þeir spurðu hana hvort hún gæti gert 90 gráðu beygju til hægri og lent á þverbraut, haldið 700 feta hæð og jafnframt stoppað áður en hún kæmum að braut í notkun. Var því svarað játandi. Ég var um borð einu sinni í svona aðflugi. Þeir vissu að við vorum að koma langt að, vorum búnir að vera í bið og spöruðum því að minnsta kosti þrjá tíma með því að þurfa ekki að fara á annan flugvöll.



Douglas DC-6-B flugvél.



Gamli Idlewild flugvöllurinn í New York.

Madras – Tokíó

Breytingar á flugáætlun komu oft upp. Í eitt skipti fórum við frá Bombay um Madras til Tokíó, sem farþegar með Air India, sem aukaáhöfn til að ná í flugvél og farm þaðan til Bombay. Í farþegasalnum settist ég við hliðina á Dana sem var ráðgjafi fyrir banka- og fjárfestingafélög í útrásar verkefnum síns heimalands. Hafði hann farið víða og meðal annars komið til Íslands. Hann vildi meina að Loftleiðir hefði verið með þeim fyrstu í útrásinni, en það var þegar samvinna við norska flugfélagið Braathens SAFE byrjaði og rekstur á Heklu no. 2 hófst árið 1952.





Flugvellirnir í Madras og Tokíó.



Frá vinstri: Viðar Gunnlaugsson, Jón Magg, Einar Ólafur Gíslason.



Jón Magg ungur við flugvélina Heklu.



Frá hægri: Jón Magg, Ingvar Þorgilsson, Björn Brekkan Karlsson.



Síðasta áætlunarflug Monsa yfir Atlantshafið. Frá vinstri: Hildur Jordan, Margrét Teitsdóttir, Guðrún Jóhannsdóttir, Ólafur Gunnarsson, Björn Brekkan Karlsson, Jón Magg, Inga Eiríksdóttir og Sólveig Hannam.



Frá vinstri: Jón Magg, Steinunn Lilly Kristjánsdóttir, Gunnbjörn Valdimarsson, Smári Karlsson, Edna Njálsdóttir, ónefnd frá Air Algeria, Anna L. Sigurðardóttir, Sigurlaug Halldórsdóttir, Sigurlín Scheving, Jónína Pálsdóttir.

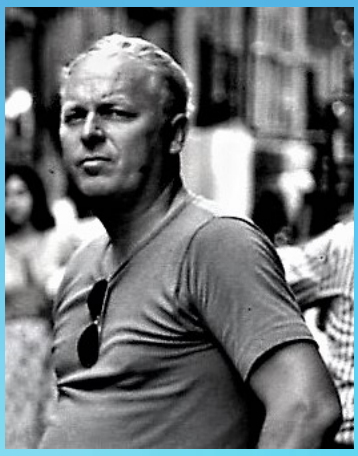
MINNIST LÁTINNA FÉLAGA ÚR FLUGINU Á KYRRUM KVÖLDUM

Ég leggst til svefns
á ströndinni
og vakna á annarri
strönd.

Báturinn er ferðbúinn
og togar í landfestarnar.

Raymond Carver (þýð. Gyrðir Elíasson)

===



Ragnar Jón Magnússon

Í riti þessu rifjar Ragnar Jón Magnússon, flugvélstjóri, upp minningarbrot frá starfsferli sínum hjá Loftleiðum, Flugleiðum og Icelandair. Hann lýsir hér merku tímabili í íslenskri flugsögu, allt frá sjötta og fram á níunda áratug síðustu aldar.