SECTION VI
ODDS AND ENDS

Ved ESK723's rotation med 29 Sqn, Royal Air Force i juni 1973 blev de fire LIGHTNING F.Mk.3 modtaget af HOM og LON i RT-657. Billedet er taget fra RT-655, ført af NEL.
Foto: POR

I dette kapitel har vi samlet lidt omkring de sider af F-104'erens historie, der ikke er forbundet direkte med flyet. Kapitlet indledes med en kort omtale af de to eskadriller, der igennem over 20 år var ansvarlige for at operere med F-104 i FLV.

Dernæst bringer vi nogle af de små historier, som vi er stødt på under arbejdet med bogen. I løbet af flyets tjenestetid er der sket mange pudsige, sjove og bemærkelsesværdige hændelser, som blandt det involverede personel dukker op ved festlige og andre lejligheder "Kan du huske dengang osv." Ikke alle historierne egner sig til at blive gengivet på papir, enten fordi de kræver store armbevægelser (kendetegnet på en pilot, der fortæller historier) eller fordi de ikke er stuerene af den ene eller anden årsag. Vi viderebringer her et udpluk af de historier vi er stødt på og håber du vil nyde dem lige så meget, som vi gjorde, da vi selv blev præsenteret for dem. I nogle af historierne optræder en pilot ved navn KAS. Et opslag i pilotlisterne i Section III afslører, at der aldrig har været en dansk F-104 pilot med det navn. Han er opfundet til lejligheden for ikke at hænge nogen ud. De, der kender hændelserne, ved godt hvem der gemmer sig bag navnet, og vi andre kan blot nyde historierne for historiernes skyld.

ESK 723

Som Flyvevåbnets anden F-104 enhed påbegyndte ESK 723 i begyndelsen af 1965 forberedelserne til modtagelsen af den nye flytype. En del af piloterne modtog teori- og simulatortræning i Norge og deltog i skoleflyvning ved ESK 726, mens resten af eskadrillens piloter fortsatte med at flyve F-86D, indtil eskadrillens 17 fly den 6. maj 1965 blev overdraget til ESK 728.

Den 22. september modtog ESK 723 sin normering på 13 F-104G. Indledningsvis beholdt ESK 726 alle fire tosædede TF-104G, idet al omskoling af standardiseringshensyn skulle foregå herfra. Først i oktober 1966 blev RT-681 og RT-682 sammen med et antal instruktører overført til ESK 723, som herefter selv forestod uddannelsen af eskadrillens nye piloter.

"Pyha, det var nu alligevel noget andet end GOLF'en".
ESK 723's garagemester gennem mange år, SSG M. Tylak, fik sin luftdåb i september 1982, da eskadrillen for sidste gang var udstationeret til FSN TIR med F-104.
MIL hjælper Tylak med udrustningen efter en veloverstået tur.
Foto: Richard Strube

Eskadrillens første rotation med en udenlandsk eskadrille fandt sted i april 1967 med 322 Sqn fra det hollandske flyvevåben, som blev besøgt med fire fly. Den 7. oktober 1969 blev eskadrillen ramt af sit første fatale havari med en F-104G, idet PER under en øvelse i at bringe et fremmed fly til landing havarerede med R-346 på kort finale til FSN Tirstrup. I løbet af de i alt nitten og et halvt år, hvor eskadrillen fløj med typen, gik seks fly tabt.

Fra begyndelsen af 1974 overgik omskolingen af de nye piloter til den nyoprettede OCU på FSN Ålborg. Al uddannelse til og med delvis operativ status foregik ved denne enhed, mens eskadrillerne selv sørgede for den videregående træning op til status som fuld operativ pilot på F-104.

I lighed med ESK 726 foretog 723 i 1975 en flyvning til Færøerne. Den 17. juli startede HEL, VEJ, HAR, TEL, TOF og PON samt en tekniker mod Sola i Norge for optankning. TOF fungerede som reserve, og PON var med for at flyve "Andy" til Norge, således at de fire fly, der var udset til turen, kunne få et ekstra check umiddelbart før den lange strækning over Nordatlanten.

Fra Sola var ruten lagt via Unst, den nordligste ø i Shetlandsøgruppen, til Tórshavn og retur samme vej til Sola. Det var en tur på omkring 1.600 kilometer over åbent hav - trods alt en ikke ringe præstation for de fire F-104G.

Da ESK 726 i august 1982 gennemførte en 18 skibs formation indledte ESK 723's nye eskadrillekommandør, VOL, som noget af det første planlægningen af en større formation for at slå denne "rekord". Det lykkedes at realisere planen, og den 7. december 1982 affløj 723 sin 19 skibs formation.

I betragtning af F-104 våbensystemets alder blev det besluttet, at ESK 723 i fortsættelse af ESK 727 og ESK 730's overgang til F-16A/B også skulle udrustes med denne flytype. Som en konsekvens heraf blev eskadrillen den 1. januar 1983 opdelt i to enheder betegnet henholdsvis ESK 723-16 og ESK 723-104. Samtidig hermed blev 723-104's normering (U/E) nedbragt fra 20 til 12 fly gennem en kombination af udfasning af en del af de canadiske fly og overdragelse af resten til ESK 726.

Yderligere en reduktion til 8 fly fandt sted i midten af 1983, og dette tal blev officielt opretholdt, indtil ESK 723-104 blev nedlagt med årets udgang. Eskadrillens sidste F-104 flyvning fandt sted den 29. december 1983, hvor R-814 var på vingerne med BOJ som pilot.

ESK 726

ESK 726 blev Flyvevåbnets første enhed med den efter datidens forhold avancerede F-104 STARFIGHTER, og i midten af 1964

ESK 726's deltagere på rotationen til Ramstein i maj 1974 er opstillet foran en C-54 inden afgang. Eskadrillechefen, MJ P. Helge (HEP), ses stående yderst til venstre.
Foto: ÅLBFOT via RUN

indledte eskadrillen forberedelserne til modtagelsen af de nye fly.

Som konsekvens heraf ophørte eskadrillen midlertidigt med at fungere som operativ enhed den 30. juni, og 726's F-86D'ere blev fordelt mellem ESK 723 og ESK 728. Samtidigt hermed blev den overvejende del af piloterne overflyttet til ESK 723 for at opretholde flyvestatus, mens basis for den nye type blev etableret.

De tre første piloter på F-104, ABI, JOE og RIS, rejste til USA for at modtage typeomskoling ved 4443 Combat Crew Training Squadron (CCTS) på Luke AFB i Arizona i perioden fra den 4. marts til den 31. juli 1964. Dagen efter hjemkomsten, den 1. august, overtog ABI hvervet som chef for ESK 726. Det andet omskolingshold, der omfattede VET, PET og JON, tog afsted den 27. maj for at vende hjem igen den 25. oktober. Uddannelsen af eskadrillens øvrige personel foregik herefter ved det norske flyvevåben, dog således at selve omskolingen af piloterne gennemførtes på FSN Ålborg.

ESK 726 modtog sin første STARFIGHTER, RT-681, den 7. december 1964, og to uger senere, den 21. december, de to første énsædede fly, R-340 og R-341. Aktiviteten resten af året blev dog begrænset, og flyene loggede kun henholdsvis 3:15, 1:05 og 0:45 flyvetimer - og det endda inclusiv prøveflyvning efter klargøringseftersyn. I løbet af januar og februar 1965 optrappedes produktionen af flyvetimer væsentligt.

Alle fly blev efter klargøring successivt tildelt ESK 726 i første omgang, og frem til slutningen af september 1965 rådede eskadrillen over 29 fly. Den 22. september blev 13 F-104G overført til ESK 723, hvorefter 726 var reduceret til de normerede 12 F-104G plus indtil videre samtlige 4 TF-104G.

Eskadrillen blev erklæret fuldt operativ den 15. marts 1966 og overtog dermed 0-2 beredskabet fra ESK 728, som herefter blev nedlagt, samtidig med at Flyvevåbnets sidste F-86D blev udfaset.

I september 1968 gennemførte ESK 726 den første eskadrillerotation med F-104, og turen gik til 13. Escadre de Chasse på Colmar i Frankrig. Eskadrillen mistede sin første F-104, R-759, den 8. juni 1973. Det var 8 år og 7 måneder efter modtagelsen af første fly af typen, og det var Danmarksrekord blandt Flyvevåbnets jagereskadriller. På de knapt 22 år, hvor eskadrillen fløj F-104, gik seks fly tabt.

En af ESK 726's mere specielle missioner blev gennemført den 6. juni 1975, hvor fire af eskadrillens fly rundede Færøerne. Under en rotation med No.29 (F) Sqn. på RAF Coningsby i England fløj HØG, KEJ, PØN og BAF til Lossiemouth, hvor de tankede op, og fortsatte til Færøerne og retur.

I løbet af den lange F-104 periode nåede ESK 726 at deltage i flere store formationsflyvninger. Heraf kan nævnes FSNÅLB's formation i anledning af den daværende tronfølger prinsesse Margrethes bryllup med grev Henri de Laborde de Montpesat og den store fødselsdagsformation på Flyvevåbnets 25 års dag den 1. oktober 1975.

To store eskadrilleformationer blev affløjet i løbet af PED's chefperiode. Første gang den 2. august 1982 med en 18 skibs formation. Til eskadrillens store ærgrelse blev denne præstation overgået allerede den 7. december samme år, hvor ESK 723 fik stablet en 19 skibs på benene.

Året efter, den 14 september, lykkedes det imidlertid efter et omfattende planlægningsarbejde og en stor indsats fra teknikernes side at gennemføre en 22 skibs formation ... eller rettere en 23 skibs, for den, der ler sidst osv. En af ESK 723-104's piloter var ondskabsfuld nok til stilfærdigt at liste sig op bagest i den ellers så ubetinget største F-104 formation fløjet af en enkelt FLV-eskadrille nogensinde.

Den 11. april 1986 fløj eskadrillen en 11 skibs formation landet rundt som en farvelhilsen til de danske flyvestationer og Kastrup Lufthavn. På typens allersidste dag, den 30. april 1986, blev den sidste formation affløjet. Det var en 5 skibs fløjet af LAK, PON, KET, RØJ og BOJ, og med den blev der sat punktum for F-104 æraen i Danmark.

HISTORIER

MOTORTEST

I forbindelse med vort arbejde med denne bog stødte vi flere gange på en beretning om en F-104, der havde været ved at starte uden bagkrop fra en vesttysk base. Kun ved resolut indgriben fra to teknikeres side (de skulle være løbet efter flyet!!! - og have fået gjort piloten opmærksom på, at noget var galt), blev en ulykke undgået. Det lød noget usandsynligt, så vi gravede lidt i sagen, og sandheden viste sig da også at være en helt anden:

I maj 1982 var RT-657 strandet på Gütersloh med en beskadiget motor, fordi stumper fra et havareret næsehjulsleje var gået ind i luftindtaget under landing. Motoren skulle skiftes, så et hold teknikere blev tilkaldt fra FSNÅLB. Lederen af teknikerholdet, KN Egebo fra ÅLBFVK motorværksted, spurgte den engelske lieutenant, om de havde en trimpad?

"Sure!", lød svaret. Det lød jo godt, så motorskiftet blev sat i værk.

Næste dag ville Egebo nu alligevel gerne se den her trimpad. "Sure!", lød svaret igen, og lieutenant'en kørte ham ud til, hvad der viste sig at være et specielt trimhus, beregnet til at teste en HARRIER godt forankret og med udstødningsdyserne drejet nedad. Der var riste i gulvet og rockwoollyddæmpede vægge hele vejen rundt.

"Det kan vi da ikke bruge til en F-104, hvad?"

"Sure!", var svaret for tredie gang.

En vintermorgen blev FSN ÅLB's medarbejdere mødt med denne hilsen lige inden for hovedvagten. Hvorvidt stationschefen var enig, melder historien ikke noget om.
Foto: ESK 726

En STARFIGHTER med motoren i fuld efterbrænder ville garanteret blæse væggene omkuld, men hvis lieutenant'en ville tage ansvaret, så var det da i orden med Egebo. Nu viste det sig, at lieutenant'en ikke var så 'sure' alligevel, og efter en kort radiokonversation med en eller anden Mr. Higher Ranking syntes han ikke længere, at det var så god en idé.

F-104'ren blev i stedet for trukket ud til baneenden og fik de indledende checks ved lave motoromdrejninger udført, men hver gang poweren kom i nærheden af Full Military , kunne flyet ikke længere holdes på bremserne. Det var for let uden bagkrop og med kun 1.600 lb fuel i tankene. Motoren SKULLE kontrolleres for fuel- og olielækager ved Full Military og have checket A/B-tænding, så nu var gode råd dyre.

Hvad gør man så? Jo, VOS, der var med for at flyve dyret hjem, blev hentet, og med tårnets tilladelse linede han op på hovedbanen - stadig uden hale - med Egebo og en anden tekniker på hver sin side. VOS gav power så langt han kunne holde flyet, slap bremserne, og med de to teknikere løbende ved siden af, kørte han først flyet op i Full Military og så i efterbrænder.

Der lød et fløjt og et brag, og så stod han i den anden ende af banen med det lette fly og kunne taxie tilbage til hangaren igen. De to teknikere blev temmeligt forpustede, men opgaven blev løst og flyet frigivet til hjemflyvning.

STRAFING THE ENGLISH WAY

Foruden Air-to-Air trænede man også Air-to-Ground strafing med den meget effektive VULCAN-kanon. Netop det gav anledning til en pudsig episode under en rotation til England.

De engelske værter spurgte, om danskerne ikke ville med ud og skyde på rangen. Men disse afslog med den begrundelse, at F-104'rne var opladt med en blanding af HEI og TPT og ikke øvelsespatroner. Englænderne insisterede, så efter lidt tovtrækkeri frem og tilbage lod danskerne sig overtale.

Opstart og udflyvning gik IAB, og da den blandede formation ankom til skydeområdet, gik englænderne ind først. Da det blev danskernes tur, blev første mand "cleared hot". Han gik ind på finalen, sigtede og fyrede en kort byge. Det ellers så solide betonmål blev nærmest pulveriseret, og Range Safety Officer sagde pludselig en hel masse over radioen. Skydning slut!

Efter hjemkomsten havde de engelske værter en del at forklare over en rødglødende telefon til en ikke mindre rødglødende RSO.

EN SKRABET TIPTANK

Under en kraftig storm blev ESK 726's vartegn, F-84G 51-9966, KR-A, i nattens

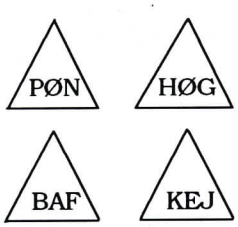
løb revet ned af sin piedestal uden for eskadrillebygningen og fik et hak i den ene tiptank.

Da piloterne næste dag mødte på arbejde og så, hvad der var overgået den gamle KR-A, blev fristelsen for en lille frisk morgenjoke for stor. Man ringede ned til FLYSIK i O-afdelingen og meldte gravalvorligt, at et af eskadrillens fly havde fået skrabet en tiptank. Stort postyr i den anden ende: "Så sku' da osse ... " osv. Det varede da heller ikke længe, før FLYSIK-Golf'en svingede om hjørnet, og FSO steg ud.

Stor var jubelen blandt eskadrillens personel, da de kunne se ham konstatere, at det blot var KR-A, der havde taget sig en sidste flyvetur. Ingen grund til udfyldelse af Form.1031 på den konto.

UHYRET FRA LOCH NESS

Under ESK 726's rotation til Coningsby i juni 1975 fløj de, som omtalt andetsteds, en fireskibs formation til Færøerne. På første ben Coningsby - Lossiemouth fløj de low level i en box formation som vist:



Ruten gik hen over Loch Ness, og ved passage af denne spurgte HØG over eskadrillefrekvensen:

"Can anyone see the monster?"

"Affirmative!", lød det fra KEJ, "He is right in front of me!"

Vild jubel hos BAF og PØN, og øl på KEJ's regning senere.

MACH 2 OVERHALING

For fuldt at få indsigt i følgende historie må man gøre sig klart hvilke enorme kræfter, der ligger i bovbølgen af et fly, der flyver supersonisk. Flyves der i lav højde, smadres vinduer en masse, og selv solide murstensbygninger kan slå revner. KEJ fortæller:

"Her er en lille ting, der skete under mit OT-program. Jeg tror, det var den berømte OT-15 med meget stor hastighed. KOC og en nordmand i en tosæder var target. Jeg var under GCI-kontrol, og da jeg skulle tage over med min egen radar, var min hastighed vel cirka Mach 1.7, mens target speed af en eller anden grund "kun" var Mach 0.9. Den skulle have været 1.3!

Jeg kan ikke finde target på radaren, men ser ham pludselig visuelt lidt høj. Min speed er nu tæt ved Mach 2.0 (uden tiptanke) og dermed en overtake på over Mach 1.0!"

"På grund af min lille erfaring vil jeg lige trække lidt op for at filme med pepperen på, men er selvfølgelig fremme ved target på mindre end et sekund. PHEEV!! - jeg ryger forbi ham cirka 3-5 meter under og til højre. Jeg var temmelig chokeret, og KOC ikke mindre. Han havde fået en ordentlig rystetur og var hoppet en halv meter i sædet."

Nordmandens kommentar: "Bra overtake!"

HVEM SAGDE BRUSHOVED

Dengang det endnu var muligt for ikkepiloter at få en flyvetur i et af Flyvevåbnets kampfly skete følgende:

En meget flyveinteresseret GCI-mand havde en god ven, en ung F-104 pilot, og fik gennem ham arrangeret en flyvetur i en F-104. De to aftalte, at de skulle prøve at få et fly sammen, så GCI kunne få demonstreret

Så tæt skal man nødigt komme på target, når man overhaler med Mach 2.0

Foto: BIL

Disse to billeder er tilsyneladende ens, men ved nærmere eftersyn viser det sig, at en spøgefugl har ændret lidt på teksten til det ene. Man kan så gætte på hvem, der har så høje tanker om ESK 726's evne til at holde sine fly flyveklare.

Foto: TINBOX

præcist, hvad han ville. Det blev der imidlertid nedlagt veto imod.

Den erfarne mand KAS sagde straks, at to unge brushoveder i en TF var halsløs gerning. Der ville garanteret ske et eller andet. "Jeg må vist hellere tage tosæderen, så kan du tage en ensæder og flyve lead!" Som sagt så gjort. Phantom Blue hed de.

De gik sydover til område Jylland og lavede et par Practice Interceptions, og bagefter lidt GFA. Blue One kaldte approaching for low approach og closed pattern, og da formationen nærmede sig FSN ÅLB fra sydøst, gav Blue One tegn til KAS om at sætte flaps ud. KAS, der forklarede GCI-manden alt, hvad der foregik, sagde: "Nu gav han tegn til, at jeg skal sætte Take-Off flaps", ... og trykkede på håndtaget til ... UNDERSTEL!

Farten var på det tidspunkt 360 KIAS - 100 kts over max. gear operation speed - så GCI-manden blev kastet frem i sit harness, og Blue One var pludselig kun en lille plet i horisonten.

KAS huskede kun alt for godt sine bemærkninger om, hvad der ville ske med to unge brushoveder i en tosæder. Han bandede og svovlede hele vejen ind til landing, kun afbrudt af et PAN-call over radioen til Ålborg Tower.

VANDJAMMING

I slutningen af 1950'erne lå ESK 723 og ESK 724 på Ålborg. Der var, som det sig hør og bør, en vis rivaliseren og drilleri mellem de to, og det udmøntede sig i mange pudsige episoder.

ESK 724 havde tre ænder som maskotter. De havde deres eget flotte hjem med 724's våbenskjold over døren, og de havde navne efter nogle af datidens populære tegneseriefigurer, Ridder Rap, Raptus og Pomona. På et tidspunkt blev 724 inviteret over i 723 til middag. Intetanende mødte de op og fik serveret andesteg. Gæt hvor ænderne kom fra!

724 tog hævn på en måde, som vi ikke skal komme ind på her, men blev ikke desto mindre ved med at have et stort horn i siden på 723.

ESK 724 kom som bekendt via Karup til Skrydstrup i 1959 og fik sig her nogle gode bataljer med blandt andre ESK 728. Men arvefjenden fra Ålborg var og blev nu den værste. Blandt andet derfor indgik der et fast ritual i eskadrillens "Lørnefester". Det krævede et feltkompas og masser af øl.

Man samledes udendørs, retningen til Ålborg blev nøje udpejlet ved hjælp af feltkompasset, og alle mand trak derefter "svaberen" frem og lod vandet i retning mod den fjerne ESK 723.

723 erfarede naturligvis hurtigt om dette ritual, men kunne ikke rigtigt gøre noget ved det på 210 kilometers afstand. I sidste halvdel af 1960'erne fik de med F-104 pludselig chancen for hævn. ESK 724 skulle igen have fest, og 723 fik opsnuset det nøjagtige tidspunkt for vandladningsceremonien. De fik sendt fire F-104 i luften og lod dem gå sydover godt vest om Skrydstrup.

I Skrydstrup samledes lørnene udendørs, retningen blev udstukket og svaberne trukket frem. I mellemtiden var F-104'rne kommet ned syd for Skrydstrup og headede nu nordover i lav højde. På klokkeslettet lod lørnene vandet gå, og så ... BAROOOM ... fire F-104're passerede lige henover, bagfra i lav højde med efterbrænderne tændt.

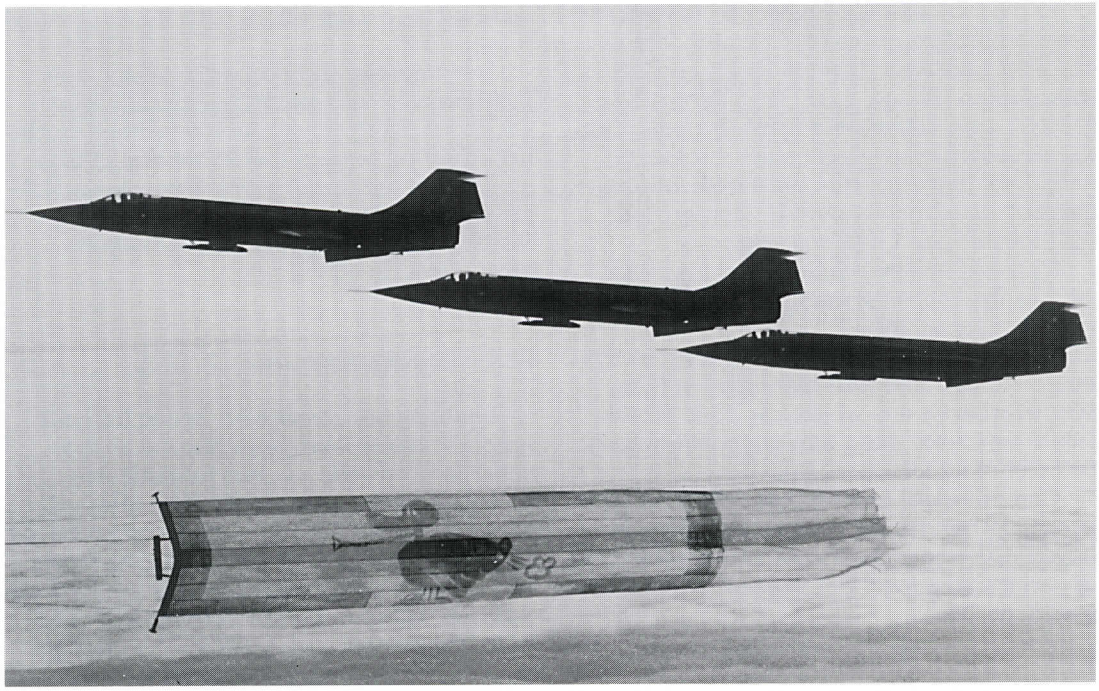
Strålerne pegede pludseligt i alle andre retninger end mod FSNÅLB, så der blev bandet og svovlet og rystet våde bukseben.

DUCKBUSTERS

De to F-104 eskadriller har altid benyttet enhver lejlighed til at drille hinanden. Eksempelvis ligger ESK 723's område cirka én meter lavere end 726's og helt ud til Limfjorden. Derfor omtales 723 ofte som "sumpen", og i en sump lever der ænder ...

I 1985 fremkom en film i biograferne med titlen "Ghostbusters". Et lyst hoved i 726 fik hurtigt lavet det om til Duckbusters, og så rullede idéerne til årets jule-gag.

I december måned skulle begge eskadriller skyde air-to-air mod flagmål trukket af 726. Et slæbemål blev malet, så der i stedet



PHANTOM RED bestående af LAK, INE og BOE flyver her formation med Duckbusters-målet, trukket af LOK, 12. december 1985.
Foto: KET via RYL.

for den normale sigtecirkel var en and, og så blev "sumpen" cleared hot. De ramte flaget, men ikke selve anden. Derimod ramte INE fra 726 den lige i panden.

Flagmålet blev hængt op lige bag 726's bord til julefrokosten og dannede en fin kulisse for 726's stripnummer til tonerne af kendingsmelodien fra Ghostbusters. Inderst havde stripperne en T-shirt med et "Ænder forbudt" skilt foran og teksten "726 Duckbusters" på ryggen. De to piloter havde også lavet lidt om på teksten til Ghostbusters:

If there's something weird
In your neighbourhood
Who're you gonna call?
DUCKBUSTERS!

ADRENALIN-TEST

Kort tid efter Søværnets uheld i 1982 med et vildfarent HARPOON-missil ved Lumsås skulle KOC og KET i en tosæder simulere et missilangreb på fregatten "Peder Skram". Under anflyvning mod skibet - lavt og hurtigt - sad KET og pillede ved RWR-systemet og skruede blandt andet op for Audio.

"BLII-BLII-BLII" lød det i KOC's ører.

"NEEJ, de har gjort det igen!", udbrød han og trak flyet rundt i en krap undvigemanøvre. KET's latter fra bagsædet fik ham til at indse sagens rette sammenhæng, og han fik blodtrykket på plads igen.

ADVANCED AIR COMBAT

En af de to F-104 eskadriller var på udveksling til Frankrig. Chefen for den franske MIRAGE-enhed var meget despotisk og styrede sin eskadrille og hele flyvestationen med hård hånd. Hans ord var lov, og han fik altid sin vilje. For eksempel ryddede tårnet al anden trafik, når denne "Commandant Dieu" skulle starte eller lande.

Danskerne var lidt ubehageligt til mode ved atmosfæren, men måtte jo acceptere vilkårene. Første sortie på rotationen var en DACM-mission med to MIRAGE III som targets og to F-104G som fighters. Commandant Dieu var fører af den franske formation, og de tog af først. Fem minutter senere tog den danske formation afsted med KAS som efter. De checkede ind på GCI-frekvensen, climbede til cirka 30.000 fod og accelererede til Mach 1.4, hvor F-104 performer bedst.

GCI kaldte kun ét target ud til danskerne, så KAS mistænkte straks Commandant Dieu for at have lavet lusk i foretagendet ved at aftale dette med GCI-stationen inden start. De kunne imidlertid kun sætte angrebet op efter GCI-informationerne, så de valgte et pincer attack. I angrebet lå target bedst for KAS's toer, så han engagerede.

Commandant Dieu's toer - for ham var det selvfølgelig - kastede sit fly ind i undvigemanøvrer, der var så kraftige, at motoren flammede ud. Han måtte derfor returnere til basen efter en airstart. KAS's toer, der havde nået at komme på skudhold af franskmanden, afbrød missionen, så han kunne følge den franske toer retur.

Mens alt dette foregik, opdagede KAS en sort prik i sit spejl. Commandant Dieu! KAS drejede straks ind mod Dieu, men farten var på det tidspunkt nede på M 1.1 og højden cirka 32.000 fod. F-104 er ikke ligefrem nogen god dogfighter, så franskmanden havde alle fordele i denne situation, men KAS tænkte, at det skulle være løgn. Sådan en luskepeter skulle i hvert fald ikke have et kill på den måde, så KAS rullede om på ryggen og trak pinden ind i maven. Flyets næse gik straks nedad, og det gik stærkt!

Farten var stadig over M 1.0, så KAS satte speed brakes ud og trak throttle tilbage i Idle. Det bremsede ikke en disse, så KAS trak pinden tilbage, indtil G-måleren viste 6,75 G, max. belastning uden tiptanke. Stadig supersonisk pegede næsen nu lodret nedad, og højdemåleren passerede 15.000 fod for hurtigt nedadgående. Der var MEGET varmt inde i KAS's cockpit.

Han sad og overvejede: "Skal jeg overstresse flyet og rette hurtigere op, eller klarer jeg sagerne uden?"

Endelig nåede flyet rundt til vandret flyvning - i 2.000 fod! KAS satte næsen hjemover overbevist om, at det var både første, sidste og eneste gang han nogensinde havde lavet et supersonisk Split-S.

Commandant Dieu havde ikke fulgt med rundt, så han fik ikke nogen kill. Derimod havde KAS's toer de fineste skudfilmbilleder af den franske toer. Det passede IKKE Commandant Dieu.

DET ER IKKE MIN DAG - 1. DEL

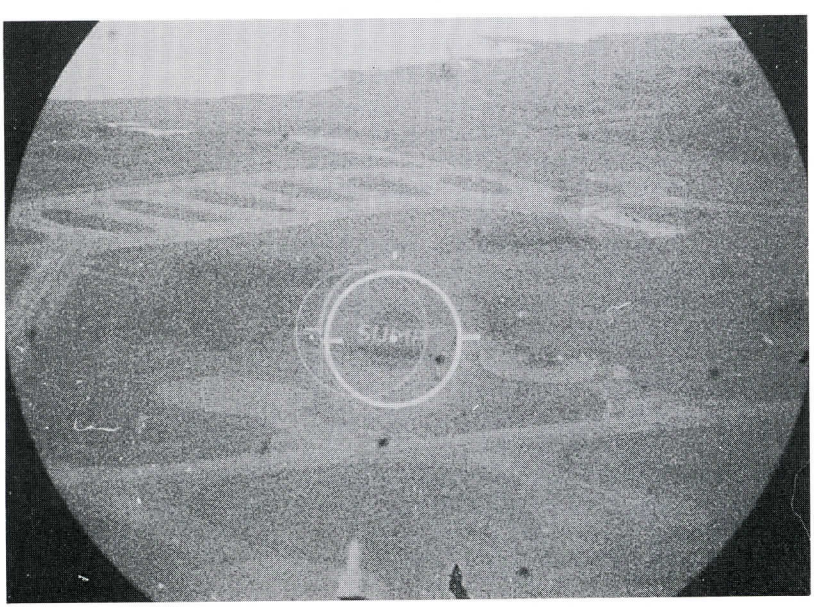
Nogle gange ønsker man, at man var blevet i sengen, for alt, hvad man rører ved den dag, lader til at gå i fisk. Sådan en dag havde vor gode ven KAS også:

Opstart til 1. pas foregik fra shelter, så KAS begyndte sine check før start af motoren, mens klarmelderen åbnede shelterporten osv. Alt så ud til at være i orden, så klarmelderen åbnede for startluften, og motoren begyndte at rotere, 10% RPM, fint, så frem med throttle til Idle. Tænding ved cirka 16%, startkontakterne i STOP-START ved 40%, og RPM gled op mod de 71%.

KAS begyndte på AFTER START check, men pludselig kørte motoren op i omdrejninger, og flyet begyndte at rulle. KAS bremsede, men det hjalp ikke! RPM var nu oppe på over 100%, og flyet skød ud af shelteren. "Hvad h ... ?", tænkte KAS, mens han prøvede at standse det løbske fly, der skøjtede ud over dispersal og ud mod taxibanen. Endelig reagerede motoren, og han fik stoppet kareten.

Det viste sig, at teknikeren ikke havde fået åbnet for udstødningsportene bagest i shelteren, så flyets varme udstødning var løbet rundt og fremad i shelteren for at blive suget ind i motoren igen. CIT var derved blevet så høj, at motoren fik T2 RESET (læs i Section II om T2 RESET, hvis du skulle have glemt, hvad det er).

En mørk nat sneg nogle af ESK 726's piloter sig over i ESK 723's område og skrev "SUMP" på en shelter med store bogstaver. Første pas dagen efter lavede et fly fra ESK 726 simuleret strafe attack på området og filmede shelteren med sigtecirkler om. So much for 723.
Foto: ESK 726



DET ER IKKE MIN DAG - 2. DEL

I samme uge, hvor KAS havde haft sin specielle motorstart, kom han ud at flyve som toer i en rode - vi kan jo kalde den Phantom White - der skulle lave ACM ude over Skagerrak. Efter et antal set-ups meldte KAS Bingo Fuel og blev af etteren sendt over på Ålborg Approach, da der var 8/8 undercast. KAS's radar var ikke for god, Ålborg TACAN var ude, og INS'en var sat op med Hahn-koordinater. Altså blev det en radar vectoring til GCA-anflyvning.

"Ålborg Approach, Phantom White Two squawking 0240, heading 090, FL 150, request radar vectoring for GCA!"

Langt ude over Vesterhavet lå et civilt fly og squawkede - ja, gæt selv.

"Phantom White Two, Ålborg Approach, continue on 090, Ålborg weather is ... osv". KAS fløj østpå, og østpå, og østpå. På et tidspunkt begyndte nålen på fuel counteren at gå betænkeligt langt ned, så KAS gik under skyerne for at orientere sig. Åh, fint, masser af træer. Det må være Rold Skov. Sikke fine klipper ... KLIPPER!?! Opkald på nødfrekvensen:

"Phantom White Two on Guard, low fuel, VFR below - but I only see rocks and trees!"

Med det samme blev han beordret vestpå. Alle i Phantom Ops - især chefen - trak næsten ikke vejret de næste og l-a-n-g-e minutter, mens KAS krydsede Kattegat og bistået af D/O fik justeret radaren, så han kunne opfange Limfjorden.

Den karakteristiske hylen blev højere og højere og så ... landing, shutdown på banen. Det var lige før man kunne høre 250 kg prima svensk granit falde fra chefens hjerte.

Mængden af brændstof tilbage? Der var lige til pletrensning af et par bukser.

DET ER IKKE MIN DAG - 3. DEL

Det var vel nok en uheldig uge, blev KAS enig med sig selv om, da han kørte hjem fra arbejde ... og blev taget af politiet for at køre for hurtigt!

OM AT TÆNDE STJERNER OM DAGEN

F-104'ren havde en virkelig god evne til at kunne zoome til ekstreme højder. Den var så god, at man uforvarende kunne kom-

me til at overskride højdebegrænsningerne, hvad flere piloter har måttet sande gennem tiderne. Vi giver ordet til én af dem, TUL:

"ESK 726 var på rotation til 323 Sqn, Leeuwarden, Holland i begyndelsen af halvfjerdserne. Missionen var supersonisk interceptionstræning, og jeg havde en TYCOA 41, det vil sige en tiplø s F-104. Target var forudsat til at flyve i 35.000 fod med Mach 1.5, så jeg accelererede i en climb-dive acceleration fra 40.000 fod ned til 28.000 fod, hvor jeg fik T2 RESET.

Jeg fik øje på target, hvorfor jeg startede et climb stadig i fuld efterbrænder. Men ak, target var i 48.000 fod og ikke 35.000 fod som briefet. Mit fly accelererede i sit climb, således at jeg fór gennem 48.000 fod med Mach 1.9 og cirka 60 grader pitch.

På trods af at jeg slukkede efterbrænderen, rullede inverted og brugte speed brakes, nåede jeg op i cirka 70.000 fod. I hvert fald nåede jeg så højt, at jeg ville kunne sætte landing gear og LAND-flaps (der er ikke Mach-limit på dem), idet min hastighed kun var 240 kts indicated. Det svarede dog til Mach 1.6!

Himmelen blev helt sort, og stjernerne blev tændt. Det lykkedes mig at komme ned igen - det gør man jo altid - uden at motoren flammede ud. Det varede dog nogen tid, før jeg fortalte andre om min oplevelse. Det var jo forbudt at komme over 48.000 fod uden trykdragt."

(At TUL var højt oppe antydes af, at 240 KIAS svarer til Mach 1.6 i cirka 75.000 fods højde under standardatmosfæreforhold , red.)

TALLY-HO

I F-104'rens sigte var der en lille lysende pind kaldet Analog Bar. I takt med at afstanden til målet blev mindre, kørte den på den nederste halvdel af sigtecirklen fra kl. 3 position til kl. 9 position. Når Analog Bar passerede kl. 6, var målet inden for maksimum skudvidde

Den 3. juni 1971 sad daværende OSG E. C. Mynster Hansen som IC på CLIPPER og skulle kontrollere SIDEWINDER-skydninger i ED D46. Missionerne om formiddagen gik udmærket, og ligeledes eftermiddagens første skydning. Målet til anden skydning blev trukket af en T-33A fra stationsflighten på SKP med callsign FULMAR 50. Den skydende F-104 rode havde callsign PHANTOM RED.

FULMAR 50 kom rundt i sin store bue i FL200 med M 0.5 og blev etableret på nordlig kurs med DELMAR-målet bagefter. Samtidig gled PHANTOM RED sydover i FL190 med M 0.7 på en parallel modgående kurs. Da F-104 roden og T-33'ren havde passeret hinanden, ventede Mynster lidt og drejede så roden ind bag slæbemålet. Han meldte, at der var klar til at tænde flares, og fortsatte:

"PHANTOM RED, report tally-ho target!"

R-347 på besøg i England i 1969. Dette fly havde en overgang besvær med at få "lettet r...." under start. Det gav FMK en del bryderier med udmåling af flyet, check af næsehjulsbenet m.v. inden fejlen blev rettet.

Foto: MAP

"Negative. Contact but no tally!"

Mynster så de tre blips på radaren, forrest T-33'ren, så target og så F-104 roden. Der blev mindre afstand mellem de to sidste.

"PHANTOM RED, confirm tally-ho target!"

"Still negative tally, but radar lock!"

Det var dog mærkeligt. Mon flares ikke var tændt ordentligt?

"PHANTOM RED 2, Analog Bar 6 o'clock!"

I det samme lagde Mynster mærke til, at der var noget galt med de tre blips. De lå mærkeligt tæt ...

"BREAK OFF!!!", smældede han ud i æteren.

De to F-104 piloter gik i fuld efterbrænder, hev pinden tilbage og susede opad, mens 2'eren slog Forward Firing Master Arming Switch på OFF.

"CLIPPER, PHANTOM RED, what the heck happened?" spurgte de efter at have fladet ud 10.000 fod højere oppe.

"You had passed the DELMAR and had lock on the T-33!"

INDIVIDUALS

Umiddelbart kunne man tro, at en F-104 var en F-104. Men ligesom der kan være forskel på at køre to biler af samme mærke og samme model, var der også fly, der havde særpræg på den ene eller den anden måde.

Eksempelvis gik R-699 for at være skæv. Den skulle have fuld aileron trimvandring for at kunne flyve med wings level under lydmursgennemgang.

R-347 havde en overgang et problem med at den ikke ville rotere under start. Lige meget om man trak lidt eller meget i pinden, ville næsen ikke op. Det siger sig selv, at dette kunne være meget "spændende", når man med fuld efterbrænder brugte runway i hundredvis af fod, uden at komme i luften.

R-888 var tilsyneladende en besværlig dame at vedligeholde, for den fløj i en periode rundt med navnet CROSS CUNT malet på venstre luftindtag i gult. (Nej, den får I os ikke til at oversætte!).

Et af flyene - vist nok R-348 - fik også et navn, men det var på grund af klarmelderen ...

GULDFUGLEN

Klarmeldere efter dansk model er et ukendt begreb for mange andre flyvevåbner. Hvor for eksempel amerikanerne har en hel hær af teknikere med hvert sit speciale til hvert fly, er vore klarmeldere bredt uddannet og kan endda udføre modifikationsarbejder på eskadrilleniveau. Hver klarmelder har sit eget fly og får derfor et indgående kendskab til netop det fly.

På FSNÅLB var der en klarmelder, Thye, der havde et helt specielt forhold til sit fly. Kun nødtvunget lod han piloterne flyve i det - især hvis det var en af de helt unge sidst tilkomne. Flyet fik da også på grund af Thye's omsorg og samvittighedsfulde pasning øgenavnet "Guldfuglen".

Thye kendte sit fly ud og ind. En dag under en preflight inspection kunne han ses studere speed brakes særligt grundigt. Bagefter gik han over til lederen af Teknisk Ops og meldte:

"Om 6 flyvetimer skal hyd-cylinder seal i højre speed brake skiftes!"

"Lækker de?"

"Nej!"

"Nå, så længe der ikke er hyd-væske at se, skal der ikke skiftes!"

"Det kan godt være, men reservér alligevel plads i hangaren!"

"Ja, ja - lad os nu se!"

Men ganske rigtigt. Efter at "Guldfuglen" havde fløjet yderligere 6 timer VAR der en læk ved hyd-cylinderen på højre speed brake!

FOL'S HANDSKE

I september 1968 deltog ESK 723 i en af de altid så fornøjelige eskadrilleudvekslinger med No. 92 Sqn. på RAF Gütersloh i Vesttyskland.

Som det er sædvane ved sådanne begivenheder får piloterne lejlighed til at afprøve hinandens fly under et "demo-ride". Da alle danskerne havde fået deres tur i englændernes LIGHTNING, måtte det være tid at give igen på F-104, og selvfølgelig skulle FOL som helt ny chef have sit engelske modstykke med ud på en lille flyvetur.

Alt gik såre godt til lige efter touchdown, hvor FOL ville sætte bremseskærmen ud. Med et BRAG - og efter sigende et MEGET flot syn - blev alle fire droptanke afskudt midt på banen!

Jo, men to pylontanke lige i asfalten og dertil to tiptanke i nydelige buer ud til hver side er trods alt ikke noget man ser hver dag! Men man kan vel komme til at tage fejl af håndtaget til Drag Chute og knappen til All Jettison!.

Nu er selv en sådan mindre fejltagelse ikke noget, svendene går og glemmer lige med det samme, så da der ved den efterfølgende julefrokost skulle uddeles gaver til enkeltpersoner, som i årets løb havde gjort sig specielt bemærket, fik FOL overrakt en meget fin ny flyvehandske.

Den var på pegefingerspidsen meget snedigt forsynet med en rund plade af passende størrelse, så han ikke fremover af vanvare kunne komme til at trykke på tidligere omtalte knap.

BATTLE OF BRITAIN DAY

Den 14. september 1968 var ESK 723 inviteret til at deltage med fire fly på static display ved årets store Battle of Britain Day på Coltishall. Et sådant stævne er en ret omfattende sag med mange deltagende opvisningshold og solister. Det er derfor afgørende for programmets afvikling, at deltagerne overholder de udstukne tidsrammer til punkt og prikke.

Vejret den pågældende dag var langt fra noget at skrive hjem om, og når der ydermere findes et betydeligt antal flyvepladser jævnt fordelt over Sydøstengland, kan det godt tage sin tid at finde frem til den helt rigtige. I hvert fald ankom vore fire venner en anelse for sent, men søgte at råde bod på skaden med en meget snæver landingsrunde.

Desværre en smule for tight, må man sige, for JAM, der lå som nummer fire, blev både high and hot og så sig nødsaget til at lave en æresrunde for at komme på den rigtige profil.

Da alle FLV's nye spidsnæsede endelig var nede og væk fra banen, var tiden så langt overskredet, at næste programpunkt - en soloopvisning - måtte aflyses. Senere på dagen blev vore fire "helte" opsøgt af en harmdirrende englænder, som meget usportsligt beklagede sig:

"One year of training for this occasion ruined by your lot!"

JAM (t.v.) sidder i græsset på Coltishall sammen med MUX efter endelig at være kommet på jorden efter sin æresrunde.
Foto: BIL via JAM

PITCH UP

Starfighter var konstrueret med et APC system (Automatic Pitch Control). Dette var lavet for at undgå ukontrollerbare flyvestillinger pga. pitch up. Systemet virkede fint. Nærmede man sig en flystilling der kunne resultere i pitch up, blev man i første omgang advaret af en "stick shaker" og var man meget nær på, fik man en kicker, der meget kontant skubbede pinden frem.

På trods af dette system lykkedes det alligevel for nogle få at få et pitch up. Om der var nogen, der havarerede pga. af pitch up, er aldrig bevist, men det kan dog ikke med sikkerhed udelukkes.

En af de få der oplevede pitch-up (endda to gange) var HET. Fælles for dem begge var, at de skete i forbindelse med, at et krapt drej blev indledt samtidig som t/o flaps blev valgt. Om det første beretter HET:

Det hændte i lav højde (ca. 2.000 ft.) oppe ved Skagen. Jeg mødte LØR head on, og indledte et krapt venstre drej, tændte efterbrænderen og valgte t/o flaps. Uden varsel (ingen shaker eller noget), gik flyet af sig selv fra 60^0 krængning til venstre, over til et kraftigt rul til højre. Dette rul stoppede først ved 60^0 - 90^0 højre krængning. Derfra lavede det et meget hurtigt rul til venstre, for endelig at stoppe ved 120^0 krængning. Næsen var under hele oplevelsen (der kun varede få sekunder), så vidt det kunne ses, næsten i samme retning, og flyttede sig kun lidt i forhold til flyveretningen. LØR sagde bagefter at det fra hans position havde set "imponerende ud". Man fandt ingen fejl på flyet, og det var ikke blevet overstresset.

Det andet pitch up oplevedes således. Flyvningen foregik i ca. 25.000 ft., hvor jeg mødte HØR head on. Jeg var et par tusinde fod højere. Farten var ca. 400 kts. Da vi passerede hinanden, indledte jeg et krapt venstre drej, tændte efterbrænderen og valgte t/o flaps. Flyet gik nu fuldstændig ud af kontrol. Jeg blev kastet rundt inde i flyet. Jeg slukkede efterbrænderen, og forsøgte at presse pinden frem, i håb om at flyet ville begynde at "flyve" igen. Det var overordentlig svært at holde pinden samtidig med at jeg blev slynget rundt, men det lykkedes at få et fast greb om pinden med begge hænder. Imens var billedet uden for, det ene øjeblik blå himmel, det næste sekund marker over det hele. Instrumenterne var næsten umulige at holde et fast blik på, men jeg tænkte at jeg måtte være sikker på at ejecte i god tid (omkring 10.000 ft.), så jeg forsøgte at koncentrere sig om, i hvert fald højdemåleren. Og denne var i færd med at snurre meget hurtigt baglæns kunne jeg da se. I ca. 10.000 ft., stadig helt ude af kontrol, slap jeg pinden med den ene hånd, for at føre den ned til det nederste affyrings håndtag, men bevægelserne var så voldsomme, at det ikke var nogen let sag at gribe håndtaget, hvorfor den anden hånd blev taget i brug. Men da pinden nu kunne flyde frit, valgte flyet minsandten at nu ville det flyve normalt igen. Det kom ud af dette pitch up i et let dyk, i ca. 8000 ft. og med ca. 250 kts. Det hele føltes som om det bare havde varet nogle få sekunder, men med det omtalte højde og fart tab, har oplevelsen nok været af noget længere varighed. Desværre kunne HØR ikke fortælle meget om synet, idet han bare måtte konstatere at "pludselig var han væk".

Dash One indeholder en warning om at pitch ups kan påføre flyet så voldsomme belastninger at de kan beskadige flyet. Der blev dog ikke konstateret nogen skade på flyet. Det eneste man fandt, var en transmitter på flap position håndtaget, der var fejl justeret.

SYRLIGE DROPS?

Slæbemålsflyvningerne gav anledning til en del hændelser i årenes løb. En af de mere kuriøse foregik på FSN Aalborg i februar 1978. Efter endt skydning nord for Skagen vendte VOL tilbage til Aalborg for at droppe flaget. Alt var klart, og VOL sejlede ind over pladsen i 400 fod. I tårnet ventede flyvelederen på det rette øjeblik, og transmitterede så:" Stand-by for drop" pause " Drop now!". Intet skete. Det gik nu op for "tårnuglen", at han havde transmitteret på VHF. Hurtigt skift til UHF " DROP NOW !!!". VOL trykkede på triggeren, og flaget dalede mod jorden 300 meter for langt inde over pladsen. Her sad Palle "Prut" fra Aalborg Air Taxi og ventede i sin Grumman Traveller. Pludselig formørkedes himlen, frontruden splintredes, og propellen forsvandt i en fuglerede af stålwire. "Allerhelvedes spectacular" ville RUN nok have sagt. Og når man ellers ved, hvor vred Palle kunne blive, og hvor meget han stammede uden at være vred først, kan man forestille sig den efterfølgende "debriefing" mellem ham og TWR.

Ved et andet tilfælde på Skrydstrup skulle slæbeflyet ind og droppe wiren, efter at flaget var skudt af. Den stakkels slæbepilot havde bare glemt, at man skulle flyve næsten tre gange så højt ind, når flaget ikke var der mere til at holde wiren oppe. Så han fløj ind i normal højde, og med wiren hængende langt under sig krydsede han højspændingsledningerne på finalen. Resultatet udeblev ikke. I et festfyrværkeri kortsluttede han el-nettet i Sønderjylland.

FLERE ZOOM-CLIMBS

TUL berettede om, hvorledes man uforvarende kunne komme til at overskride max. højden på 48.000 fod i F-104, men andre gjorde det mere bevidst. JOE udførte tre zoom-forsøg kort tid efter F-104s ankomst til Danmark. De blev indledt over Sydfyn fra ca. 40.000 fods højde, hvorefter flyet blev climb-dive accelereret til Mach 2 på en nordlig kurs ud over Kattegat. Oppe i hastighed steg han til ca. 60.000 fod, hvor efterbræn-

deren af sig selv gik ud. Han rullede rundt på ryggen og trak tilbage i pinden i et meget forsigtigt recovery for at undgå inertikobling og flame-out. Kurven toppede i ca. 65.000 fod indikeret, og alle flyvningerne blev moniteret af radarer fra NIKE-batterier.

Efter at et hold hollændere havde briefet om deres zoom-forsøg engang i 1960'erne, skulle GEN prøveflyve en clean F-104. Start fra Aalborg, climb i A/B i drej til high key i 15.000 fod. Derefter kurs mod mod Blåvandshuk, medens checks gennemførtes. Ude over Vesterhavet 10 sømil fra kysten startede level acceleration til Mach 2.0 i 36.000 fod på nordlig kurs under GCI-kontrol.

Efter at have fuldført checks for hver 0.1 Mach, fik han en pludselig indskydelse; hvad var det nu, de hollændere havde fortalt om zoom-climbs? Han satte næsen 45^0 opad, stadig Mach 2.0 med fuld burner. Ved passage af 53.000 fod slukkede han efterbrænderen, og i 60.000 fod rullede han inverted, stadig i 45^0 climb. Så trak han forsigtigt igennem, toppede i 68.000 fod, og boomede på vej nedad, da han samlede speed op igen. Derefter fortsatte han prøveflyvningen som intet var hændt og landede i.a.b. på Aalborg. For GEN var det et utroligt flot syn med den blå-sorte himmel og jorden langt nede. Sommerdisen lå langt under ham. Det var blot en skam, at han ikke kunne fortælle nogen om det - før nu.

HAVARIET MED RT 681, SOM KIR OPLEVEDE DET.

Det var en ganske almindelig fredag morgen, ikke specielt varmt, letskyet og en frisk vind. Jeg havde været forkølet nogle dage, og havde derfor brug for en flyvetur inden weekendens vagt i jageriet. For at holde jagerivagter skulle man have natstatus, og det indebar at man skulle have fløjet indenfor fem dage.

TOF havde fået en targettur med en tosædet, RT-681, og det var oprindelig meningen at en af vore GCI-controllers, der var på besøg i eskadrillen skulle have været i bagsædet.Da jeg kom fra flyverlægen, godkendt til flyvning, blev bagsædet mit, så var den natstatus hjemme.

Opgaven var Rat-patrol på FSN Tirstrup, TOF og jeg var target, skulle angribe fra syd og sydøst. Som fighters havde vi DEP og HER i hver sin en-sædede.

Vi startede 10 minutter før fighterne og cruisede ned mod Tirstrup i ca. 5000 fod. Jeg fik kontrollen kort efter takeoff og nød turen. Et par rul blev det også til. Check-in med Tirstrup GCA og flyvningen fortsatte ned langs vestsiden af Samsø.

Da vi passerede vest for Tirstrup startede jeg et descent. TOF fik øje på en patruljebåd forude mellem Samsø og Tunø. TOF overtog kontrollen og fortsatte vores descent ned til ca 600 fod.

Kort efter at vi havde passeret båden, gav TOF mil power, og så skete det. Et enormt brag - lige bag ryggen af mig - efterfulgt af en meget kraftig metallisk skramlen og rumlen. Kraftige vibrationer - det var meget svært at se instrumenterne, og en opbremsning af flyet kunne tydelig mærkes.

"Så for fanden - den staller" sagde jeg til TOF. (og mente, at det var motorstall).

"Ja, - compressorstall" svarede TOF tilbage, og et øjeblik efter observerede jeg gashåndtaget bevæge sig, og jeg var helt klar over, at TOF var i gang med nødproceduren.

Jeg blev meget hurtigt klar over at det ikke gik helt godt med "engine stall recovery", så et øjeblik efter sagde jeg:" TOF, - du går på guard og kalder MAYDAY, så prøver jeg igen med motoren."

"JA" sagde TOF og et øjeblik efter hørte jeg hans opkald: MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY- Tirstrup, this is Horntail 37, - we have an engine failure, - we may bail out."

Tirstrup svarede meget hurtigt: "Horntail 37, - this is Tirstrup, - say your position" TOF svarede: "South of Samsø".

I den tid det tog for TOF at kommunikere med Tirstrup havde jeg forsøgt at få motoren til at makke ret - men uden held.

Jeg havde også valgt flaps i takeoff position da farten kom under 300 knob. Til sidst trak jeg Nozzle Closure handle i et forsøg på at få bare en lille bitte smule motorkraft ud af motoren. Øjeblikkelig blev jeg klar over at dette ikke var særlig klogt, for det første steg EGT helt ud af instrumentets skala, og for det andet var håndtaget til nozzles nu lige der, hvor mit knæ skulle passere forbi om et øjeblik.

Der var overhovedet ingen tvivl om, at vi måtte ejecte. Flyet var med sikkerhed dødsdømt. Nozzle closure handle blev hurtigt skubbet ind igen. Om jeg var bange? Ja, - for pokker da. Men jeg havde ikke overskud til at tage mig af angsten, den blev ligesom skubbet om i baghovedet. Der kunne den så ligge klar og lure, til jeg fik overskud til det også.

"Vi skal ud" sagde jeg, og noterede at airspeed nu var nede på 265 knob.

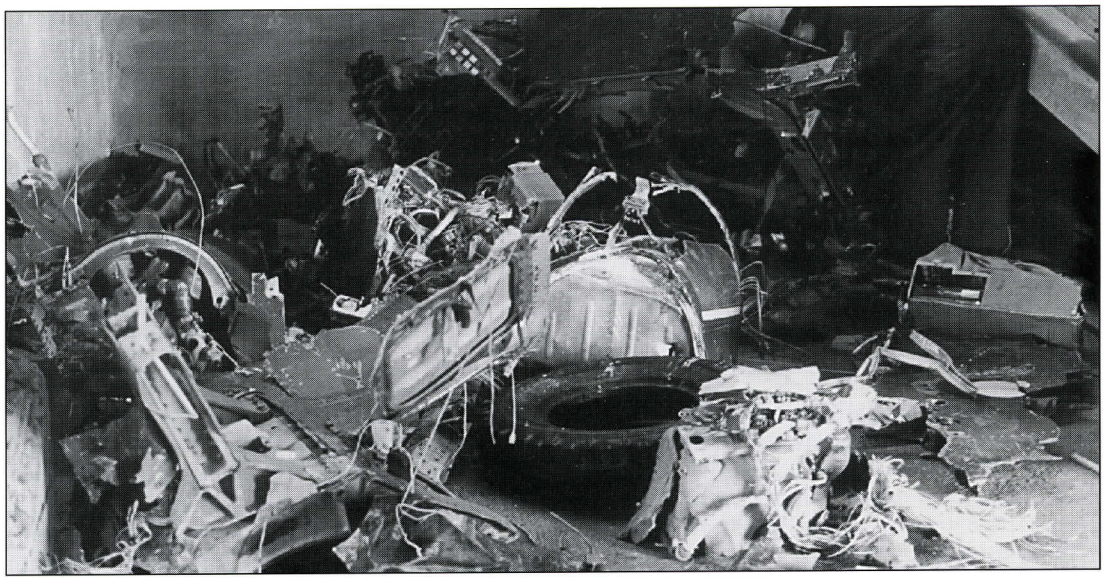
"Ja - bagsædet skal gå først" sagde TOF.

"Jeg går nu" sagde jeg, - lagde nakken tilbage mod nakkestøtten - og trak i det underste håndtag. Alt hvad jeg havde lært om katapultsædet, fik jeg nu lov at mærke.

Et kraftigt knald da canopyet gik, og et øjeblik efter et knald da sædet gik. Jeg mærkede en knasen i ryggen, - og så gik det opad.

Op i fartvinden, - den rykkede godt i tøjet, og så mærkede jeg raketten, men den kunne kun høres som en kort hvæsen. Nødiltflasken var aktiveret og jeg blev pumpet godt op med 100% oxygen. Under selve udskydningen havde jeg nok "black out" et kort øjeblik, jeg så i hvert fald ingen ting.

Et øjeblik efter at raketten var fyret af kunne jeg imidlertid se igen, og jeg konstaterede at jeg hvirvlede rundt, og skiftevis kunne se himmel og hav. Et nyt knald, et dæmpet et, jeg snurrede ikke mere rundt, -



En bunke forvredne aluminiumsplader og ledningsbundter i hjørnet af en hangar. Sådan så RT-681 ud, da resterne var fisket op af Kattegat.
Foto: TINBOX

et meget kraftigt ryk og jeg hang i skærmen.

Jeg kiggede op i canopyet på faldskærmen, og så at skærmen var revet lidt i stykker på tværs af de syede baner, jeg regnede med, at det skyldtes den store hastighed ved skærmens åbning, og jeg skønnede at det ikke havde nogen betydning for skærmens funktion.

Jeg hørte et fjernt knald, - gættede på at TOF var sprunget, - prøvede at dreje hovedet for at få øje på ham, og jeg opdagede at det kunne jeg ikke på grund af skærmens seletøj. Jeg sendte TOF en tanke med et ønske om at det vil gå ham godt.

Nu fik jeg travlt med at befri mig for iltmasken, sænke gummibåden og blæse redningsvesten op. Jeg opdagede, at jeg ikke kunne finde ud af det nye system med "single hand release" til gummibåden, og benyttede derfor det gamle "dual hand system".

Mit næste ønske var at finde en telefonboks, så jeg kunne ringe hjem til Rie og fortælle om denne historie. Et blik ned på vandet fik mit ønske til at fordampe igen. Hvor pokker finder man en telefonboks midt i Kattegat. Jeg hørte nu et fjernt dumpt drøn, og formodede at det var flyet der ramte vandet, men jeg vidste det ikke med sikkerhed.

Dernæst gjorde jeg klar til landingen, - forberedte mig mentalt, så godt jeg kunne, - på de aktiviteter jeg nu skulle gang med.

Pludselig var jeg i vandet, - fik travlt med at befri mig for faldskærmens harness, og dernæst var det op i gummibåden. Her bemærkede jeg for første gang, at det gjorde forbandet ondt i ryggen, men jeg havde ikke tid til at tage mig af problemet.

Nu skulle nødsenderen startes, båden øses, og jeg skulle ned under oversejlet for ikke at komme til at fryse. Så sad jeg i båden, der var halvfuld af vand, nødsenderen var startet, og jeg kunne ikke rigtig finde plads til nødudstyrspakken.

Den var bundet solidt fast med en line, og kunne ikke blive væk, så den røg udenbords, så jeg kunne få plads til at øse. Mens jeg sad og øste, prøvede jeg at se mig omkring hver gang gummibåden var oppe på en bølgetop.

Det varede ikke længe før jeg fik øje på en fiskerbåd, der sejlede et stykke fra mig. Det så ud som om den sejlede på lidt skiftende kurs og ledte efter noget (TOF og mig måske?).

Ind med nødudstyrspakken og frem med et af de store nødblus. Det blev straks fyret af, og kort efter kunne jeg observere at fiskerbåden havde kurs direkte mod mig. Det varede ikke mange minutter før fiskerbåden var på siden af min gummibåd og to fiskere rakte ned, fik fat i mine arme, og så lå jeg på dækket.

Straks løb den ene fisker ind i styrehuset og satte fuld kraft på motoren. Jeg lå stadig på dækket med livlinen til gummibåden viklet fast om venstre ben. Gummibåden lå ude i vandet halvt fyldt med vand, og nu strammede livlinen gevaldig til, så mit ben pegede lige op mod lønningen. Jeg kunne også mærke at jeg skred langsomt hen ad dækket, så jeg fik travlt med at løsne livlinen.

Oh skræk, jeg havde ikke kræfter i fingrene til at løsne den forbandede livline, der på dette tidspunkt var meget stram. Jeg var overbevist om at jeg ville ryge ud over kanten et øjeblik efter, og famlede efter min kniv, så ville jeg prøve at skære linen over. Så stod den ene fisker med en økse i hånden og spurgte: "ska' du ha' gummibåden med hjem?"

"Nej - hug!" sagde jeg, temmelig bekymret. "Er du sikker på at du ikke ska' ha' den med hjem?"

"HUG FOR HELVEDE" (denne gang råbte jeg).

Herligt befriet forsøgte jeg at rejse mig op, men opdagede at jeg ikke kunne for smerter i ryggen. Jeg måtte simpelthen give op. Jeg tog hjelmen og redningsvesten af og kravlede på alle fire om i læ af styrehuset.

Et øjeblik efter kom fiskeren tilbage og spurgte om, hvor den anden var landet. Jeg var glad over at høre, at de havde set to skærme, og kunne fortælle at vores sidste

kurs var 150^0.

Et tilbud om at kravle ned i maskinrummet, hvor der var varmt, takkede jeg pænt nej til, jeg skulle overhovedet ikke røre mig foreløbig.

Fiskeren spurgte, om vi havde nået at sende nødsignal, og da jeg svarede bekræftende, spurgte han om det var nødvendigt, at de så startede deres radio op. Det syntes jeg så absolut var en god ide.

Jeg så at TOF kom om bord, han nikkede høfligt til mig, og gik ind i styrehuset. Et par tæpper blev lagt over mig, og så var jeg glad.

Mens jeg lå på dækket kunne jeg observere et par Starfighters der fløj frem og tilbage, tænkte at det nok var DEP og HER. Endvidere kom en Draken forbi et par gange, og efter kort tid dukkede et par helikoptere op over fiskerbåden.

Efter et stykke tid åbnedes vinduet i styrehuset, TOF stak hovedet ud og spurgte, hvorfor jeg lå der og gloede. Jeg svarede, at jeg havde ondt i ryggen, hvorefter han sagde: "Idiot", og lukkede vinduet igen.

Jeg fik at vide, at efter konsultation med redningshelikopteren ville fiskerbåden sejle os ind til Korshavn på Fyns Hoved. Her blev jeg lagt på en af forsvarets jernbårer, og fragtet hen til en helikopter ,der var landet på stranden.

Så var det bare hjem til Aalborg, til en hjertelig velkomst og en lille tur på sygehuset. Tre kompressionsbrud i ryggen er temmelig smertefuldt, men efter to måneder fik jeg lov til at flyve igen.

TOF (t.v.) og KIR på FSNÅLB i juli 1973, kun en måned efter havariet med RT-681. KIR havde endnu ikke fået lov at flyve på dette tidspunkt på grund af sin rygskade.
Foto: TINBOX

KIR'S STØVLER

Ejermanden til det største sæt fødder i FLV er utvivlsomt KIR. Hans normale skostørrelse er 48, et mål man åbenbart havde forsømt at kigge på ved FLV's optagelsesprøve.

Som nyankommen i 723 skulle han selvfølgelig også udstyres med gummidragt, der fra SUN værkstedets side var udstyret med et par solide gummifødder, helt efter forskrifterne. Men ak; med gummidragten på kunne KIR's fødder ikke være i flyvestøvlerne. Der var ikke andet at gøre end at få bygget et par støvler KIR kunne være i, med flyvesokker og gummidragt.

Støvler større end 48 fandtes ikke på noget lager i FLV, og der kunne ikke dispenseres fra kravet om gummifødder i gummidragten. Efter megen opmåling og beregning besluttede SUN værkstedet at bestille et sæt støvler i nr. 50.

Rekvisitionen kom på sin sædvanlige rundtur over FLYSIK's bord, hvor den blev taget for en grov spøg. Bestillingen blev derfor henlagt en tid.

Vintersæsonen nærmede sig og KIR rykkede for støvlerne. FLYSIK mente stadig der var tale om en grov spøg og klagede sig til O-officeren, der straks henvendte sig til eskadrillechef og SUN-værksted for at stoppe løjerne.

Efter lidt diskussion og forevisning af KIR's fødder, lod O-officeren sig overbevise, og de nye støvler blev bestilt. Leveringstiden var temmelig lang, og i de første vintermåneder fløj KIR rundt i et par ganske uautoriserede støvler fra det amerikanske overskudslager.

Ved havariet med RT-681 blev støvlerne svært vandskadede, og SUN-værkstedets største bekymring var om det var muligt at redde dem, eller om der skulle bestilles et nyt par støvler. Støvlerne blev reddet, og SUN-værkstedet kunne ånde lettet op.

Der er delte meninger om hvorvidt disse støvler burde ende deres dage på et flyvemuseum, men det skønnes at selv Danmarks største museum ikke har plads i hangaren.

JULEFROKOST

Årets julefrokost blev der set frem til igennem længere tid, og der blev udfoldet store anstrengelser i planlægningen, idet der blev foretaget en stor del research hos den konkurrerende eskadrille.

Denne sammenkomst var ikke det, vi normalt forstod ved en traditionel dansk julefrokost, vi brugte nemlig denne begivenhed til en slags debriefing, idet vi gav "julegaver til de piloter fra den anden eska-

drille, der havde dummet sig, der blev forfattet sange, hvis indhold ikke egnede sig til offentlig fremførsel, desuden blev der lavet selskabslege.

Frokosten bestod af sild med rigelige mængder af øl og snaps, efterfulgt af vendsysselsk grønlangkål, denne ret plejede at overraske nye piloter en hel del, de troede, at de var gået forkert, da den denne form for kål godt kunne minde en hel del om noget, køerne havde tygget mindst en gang, for øvrigt en fortræffelig og velsmagende ret, til denne ret blev der ligeledes indtaget rigelige mængder af drikkevarer.

På et tidspunkt når stemningen stadig var på et acceptabelt niveau kom julemanden, et tidspunkt mange havde ventet på med spænding, måske ikke så meget for selv at få gaver, men for at se andre modtage. Gaverne kunne være et sæt stopklodser i overstørrelse til en uheldig O-officer, der havde haft så travlt på en øvelse, at han måtte give næsten 100% power for at komme op over klodserne, mens en tekniker måtte springe for livet. Ved samme lejlighed lykkedes det piloten at få flyet i luften med sikkerhedspindene i tiptankene. En anden gave kunne være en decisionmaker, en stor terning hvorpå der var malet GO og henholdsvis NO GO på siderne, en anden pilot havde ændret beslutning tre gange ned af banen under take-off om han skulle stoppe eller fortsætte, det endte med at han forsøgte at stoppe og endte i barrieren med ca. 100 knob.

Under frokosten blev der udvist stor opfindsomhed for at finde på gags, lege og overraskelser. Et år var f.eks. alle piloterne fra ESK 723 udklædte som julenisser og under frokosten begyndte melodien "The Stripper" at lyde over en af højtalerne, hvorefter et af medlemmerne af eskadrillen rejste sig og begyndte at afklæde sig til musikken, det viste sig hurtigt, at det ikke var en eskadrillepilot, men en smart ung dame. Da de sidste klædningsstykker var ved at falde, kom to piloter fra eskadrillen med en skærm, der dækkede for udsigten for ESK 726. For øvrigt var det ved denne lejlighed umuligt at opdrive øl uden ESK 723's navnetræk, alle øl havde aftenen før fået en anden etiket.

Et år havde ESK 723 lagt et oppusteligt underlag under dugen til ESK 726, det var meningen, at dette skulle pustes op under frokosten, hvor tallerknerne var godt fyldte med grønlangkål, således at de endte i skødet på de overraskede piloter, det kiksede desværre på grund af en lækage i kulsyretilslutningen.

ESK 723's berømte Horntail Hot Seven blev præsenteret op til en jul, og den anden halvdel af piloterne (ESK 726) havde meget vanskeligt at stille noget op mod den overmagt, det gjaldt jo om for de enkelte eskadriller at have overtaget ved disse meget festlige arrangementer ved hjælp af sange og råbevers, hvor man i eskadrillerne fremhævede sine egne fortræffeligheder og de andres mangel på samme.

EN NAT I TIRSTRUP

Historien her foregår i midten af halvfjerdserne. Øvelse Brown Falcon var i fuld gang, og der var samtidig TAC EVAL på en af de sydlige naboflyvestationer. Dette medførte som sædvanlig en del god flyvning på alle tider af døgnet, og dermed også en del natflyvning. Sent på aftenen var der vel et halvt dusin Starfighters i luften på forskellige opgaver, vejret i Aalborg var pænt, og Tirstrup var alternate. Til alles store overraskelse kom en snebyge forbi og forvandlede Aalborg til en umulig glatbane. "Desværre", var beskeden til alle hjemvendende fly, "Aalborg er lukket, gå til alternate."

Vi fløj selvfølgelig til Tirstrup, og forventede at lande der uden problemer, hvilket viste sig at være en fejlvurdering. Da vi kom til Tirstrup var al kapaciteten optaget af en F-100, der forsøgte at lande med motorproblemer, og selvfølgelig med et nødopkald til at skaffe sig prioritet.

Hans motorproblem bestod i, at han ikke kunne kontrollere motoren ordentligt, og kun havde full power eller idle power. Dermed havde piloten lidt svært ved at ramme banen ordentligt og skulle bruge en del landings forsøg.

"Desværre", fik vi at vide, "land et andet sted eller vent til det bliver jeres tur" var den besked vi fik. Det var ikke lige det vi ønskede, Starfighteren var temmelig tørstig, og der var ikke mange af os, der havde noget videre brændstof tilbage.

Vi lagde os derfor i holding og spekulerede over situationen, men indså at der var ikke noget at gøre, vi måtte bare gå ind og lande. Dette meddelte vi til TWR, der faktisk ikke sagde os imod.

Første F-104 var en to-sædet, der landede netop som F-100 kom på finalen for tredie gang. Starfighteren trak helt ud i siden af banen og blev et øjeblik efter overhalet af den netop landede F-100'en, der med en helvedes høj hastighed kom buldrende ned af banen.

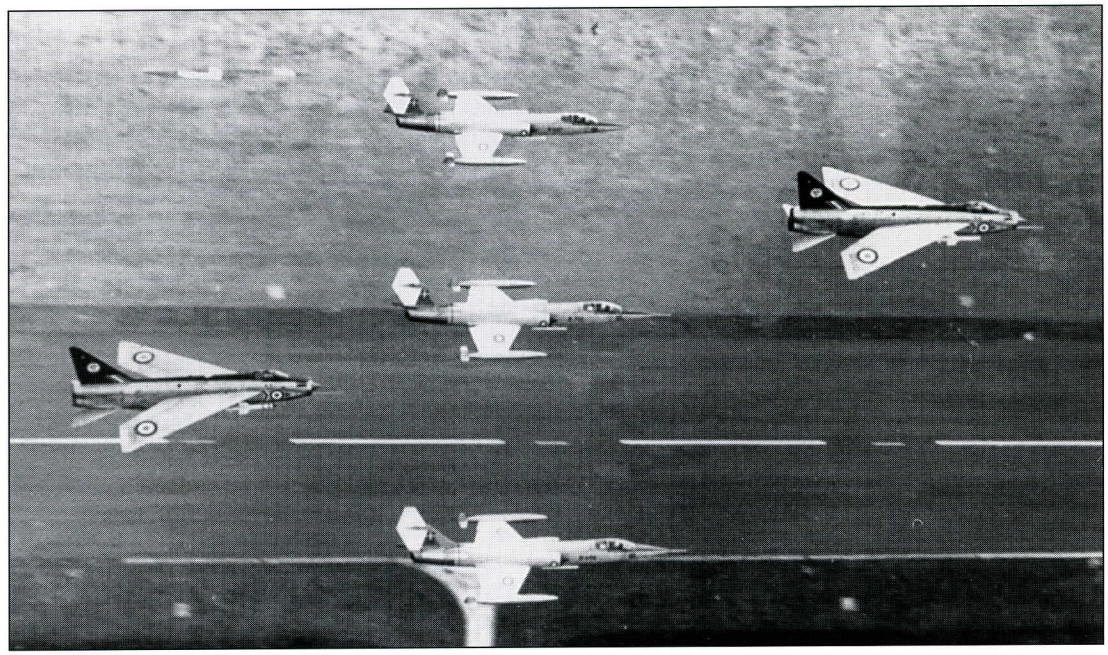
Der var ingen modtagelse af nogen art, ingen til at lægge klodser for hjulene, så det var nødvendigt at holde en mand i cockpit på den to-sædede, mens den anden hoppede ud og begyndte at lede efter klodser.

Derefter løb vi rundt og fandt klodser til alle de næste fly, der kom, så alle kunne få parkeret. Det kom til at vare til den lyse morgen, før alle flyene igen var klar til at deltage i øvelsen, da vi først skulle have vækket tankfolkene på Tirstrup, inden vi kunne klargøre flyene.

THE 10TH DAY OF THE MONTH

Eskadrillerotationer kunne ofte være meget lærerige oplevelser. RUN beretter:

"This is the 10th day of the month". Dette skilt stod på bordet i hallen til officersmessen, og det var i sandhed den tiende.



Tre danske F-104 i formation med to Lightning F.2A fra 92 Sqn RAF.
Billedet er dog ikke fra ESK723's rotation, som RUN omtaler. Det er taget på FSN ÅLB i september 1967, og F-104'erne kommer fra ESK726.

Foto: BIL

KAS og jeg overvejede skiltets advarsel, men besluttede os for alligevel at spise morgenmad i messen.

Efter morgenmaden vandrede vi veloplagte ned mod flight-linen, vi var på rotation til Royal Air Force's 92 Sqn. De fløj den ældre Lightning F.2-version med fast fuelfeed, d.v.s. hver vingetank var evigt forbundet til sin egen motor. På Gütersloh var der på det tidspunkt også stationeret en Hunter-eskadrille, 2 Sqn, "Second To None" som jeg i et tidligere liv havde roteret med, da jeg var i ESK 724.

Nuvel, tilbage til vores afslappede vandring. Pludselig hørte vi den umiskendelige lyd af fire Hunter-kanoner, der blev affyret samtidigt, en lyd man aldrig vil glemme. For uindviede kan nævnes at Hunter havde fire 30 mm kanoner og lyden kan nærmest beskrives som "tung"! Næste lyd var brand og økses udrykningshorn i flere udgaver.

Well, det der var sket var, at en smed skulle checke Gun-dippen på en Hunter, men havde glemt at koble kanonerne fra. 16-18 skud fandt vej gennem en anden Hunter med en smed stående på ryggen, temmelig chokeret, gennem hangarvæggen og gennem to fotolab-vogne.

Vel nede i eskadrillen gik vi i gang med at gøre klar til dagens flyvning. PER var heldig at have fået en tur i en Lightning, i øvrigt samme PER, der omkom ved første danske F-104 havari på Tirstrup. Deres eskadrillechef skulle flyve en tur i bagsædet hos FOL, vores egen chef. KAS og jeg skulle op og bumpe hoveder med en Lightning-formation etc.

Alle, der var ude, stod og kiggede langt efter PER og Lightningen, der tog afsted. T/O-roll så ganske normalt ud. Efterbrænder på to motorer, og så pludselig sort røg fra den ene - shit! Vennerne fra 92 Sqn meddelte os hurtigt, at nu så vi snart en dobbelt ejection, men nej. Af ene eller anden grund forblev den ene efterbrænder tændt, og den famøse Lightning fortsatte en ganske tight pattern og lå snart på finale, landing og afløb så normalt ud. Forklaringen på at ingen havde ejectet, var, at Lightning-jockeyen ikke var helt sikker på, at PER havde forstået proceduren.

Well, det var nu som om, at der var et eller andet særligt med "the 10th day of the month".

Hele tiden kunne man lytte med på Tower og Approach frekvenserne i Duty-Ops i eskadrillen. Nu var der en hollandsk F-84, der afgav PAN-call og requestede straight-in på grund af en hydraulik-læk i cockpittet. Han meddelte, at han sad i hydvæske til anklerne. Alle mand ud og se. Der var han, en vaklende anflyvning med manuelt træk til styrefladerne, landing OK, ret høj hastighed, men der var jo et fint net på den anden side af hook-wiren.

Næppe var vi kommet ind i Duty-Ops igen, før en tysker mente, at det var tid til en supersonisk forbiflyvning, hvilket ikke gav de store problemer for flyvekontrollen, da al vor egen trafik var sendt væk på grund af en vis flyvende hollænder. Igen alle mand ud og se. Langt ude en F-104, pludselig sort røg, straight-in landing??? Ja, såmænd, men underlig tyst og meget høj hastighed. Touch-down langt inde, intet net, ups, ud i græsset, hvilket relativt hurtigt tog hastigheden af Fritz'en. Det viste sig senere, at tyskerens ønske om at imponere havde været større end hans evne til at holde øje med fuel-indikatorerne. Nu havde vi en rimelig ide om, at der var noget specielt ved "the 10th day of the month".

Som nævnt skulle FOL flyve en tur med deres chef, og hvordan det gik, er beskrevet i Section VI, "FOL's handske". Vi sad i Duty-Ops og lyttede til kommunikationen mellem TWR og FOL. Den gik nogenlunde sådan her:

TWR: -Cleared to land.

FOL: - OK, cleared to land.

TWR: - Sir, I believe you lost your four tanks.

FOL: - No,.. eh...

Alle ville vi hellere have hørt, hvad FOL sagde mere eller mindre højt inde i cockpittet, da han fløj close formation ned ad banen med sine tanke.

Denne sidste hændelse fik os til at aflyse resten af den 10'endes program "due to lack of interest". Men det skulle ikke slutte med dette mishap. Den C-54, der kom ned til os med nye tanke m.v., havde en styrmand, der brækkede en arm, da han i et lånt køretøj kolliderede med en motorcykel i hovedvagten.

Det viste sig endnu senere, at den 10'ende også var betalingsdag for messeregninger. Det er vel ikke nødvendigt at beskrive aftenens udskejelser i detaljer, men "løssluppen" er ikke helt ved siden af.

EN TUR I GRÆSSET

En gang om året skulle alle piloter have et instrumentcheck. Dette foregik i en tosædet, hvor man sad under "hooden" i bagsædet.

I sommeren '74 var KIR ude på sit instrumentcheck med eskadrillechefen MUK som checkpilot. Flyvningen foregik i RT-681 som havarerede et år senere. Instrumentchecket foregik som det skulle, alle manøvrer blev udført, og der blev sluttet af med et par GCA'er på Aalborg. Hovedbanen var lukket, men det betød ingenting, F 104'eren kunne sagtens starte og lande på parallelbanen.

Efter sidste GCA, fløjet til 200' overtog MUK kontrollen for at lande, og KIR trak hooden væk fra canopyet. Touch-down foregik normalt, men derefter skete tingene ret hurtigt og uventet.

Kort efter at dragchute var sat ud begyndte flyet at dreje op i vinden, hvilket er ganske almindeligt, og normalt korrigeres med næsehjulsstyringen. Men, næsehjulsstyringen ville ikke virke, og MUK forsøgte sig med differential braking, bremserne virkede sør'me heller ikke.

Ud over banekanten det gik, med ca. 120 knob, tværs over den nedlagte Bane 04-22, og tværs over 15-33.

Endelig stod flyet stille, MUK trykkede på transmitbutton og sagde stilfærdigt: "Well - here we are, nicely parked in the grass." Motoren blev stoppet, MUK og KIR fik spændt sig ud i en fart, og forlod derefter flyet, (også i en fart).

Da de var kommet lidt væk fra flyet vendte de sig om for at se på skaderne. Rundt omkring højre vinge var "4000' to go" skiltet svøbt, næsten i facon med vingen, og næsestellet så ud til at være let bøjet. Hjulene sank i jorden, så "Dino" måtte ud for at løfte flyet ind på fast grund igen.

Til julefrokosten gav denne hændelse anledning til mange kommentarer fra 726, om hvorledes 723 selv jagtede sumprotter.

Årsagen til hændelsen var et svigt i "ground air safety switch", som medførte, at der hverken var bremser eller næsehjulsstyring.

I BISKOP ABSALONS FODSPOR

Da Harpoon missilet blev indført i flåden, fandt nogle kloge hoveder ud af, at Starfighteren ville være glimrende til at simulere førnævnte missil. Disse MIDFEX-missioner var overordentligt fornøjelige. Proceduren bestod i, at man fløj hen over det "affyrende" skib. Man fik så en retning og en distance til målet. Så gik det i fuld fart og laveste højde mod målet. På en vis afstand tændte man radaren, fandt target, og buzzede det eftertrykkeligt, så søpølserne fik fornemmelsen af at være blevet ramt af en Harpoon!.

En dag er KAS ude på en af disse missioner. Det foregår i Østersøen, og vejret er ikke ideelt. Sigten er dårlig og havet blankt. Følgelig lykkes det ikke KAS at finde det udpegede mål i første omgang. I nogen tid roder han rundt med stor fart, og det begynder efterhånden at knibe med orienteringen. Hov! der er Møn's klint, og der ligger to motortorpedobåde- Hurra!. Et hurtigt attack, og så lige et til "for good measure". Søpølserne springer forvirrede rundt, og svinger med deres kanoner så de bliver helt søsyge!. I triumf flyver KAS ind over Møn's klint. Han skuer mod syd og opdager til sin gru endnu en klint, som ikke plejer at være der. Denne konstellation af klinter findes kun på Rügen, der jo på dette tidspunkt tilhører en mindre venligtsindet nation. Ikke siden Bisp Absalon har Arkona's mure rystet, som de gør nu, da KAS passerer under sin hastige retræte.

Hvad besætningen på de to østtyske "OSA" missilbåde tænkte om denne gale kamikaze, ved vi desværre ikke, men vi fik senere lejlighed til at se et læserbrev fra en østtysk avis. Heri besværede en østtysk "genosse" sig over, at en revanchistisk, fascistisk, vesttysk (sic) jagerpilot havde terroriseret den hårdtarbejdende bondebefolkning på Rügen. Avisen havde endda suppleret læserbrevet med et billede af en vesttysk Starfighter!.

SELVMORD OVER RØMØ?

Når der var luftmålsskydning startede tre fly fra den ene eskadrille 15 til 20 minutter før flyene fra den anden eskadrille. Phantom Red skulle skyde efter Horntail Yellow, og da vi skiftede til GCI frekvensen kunne vi høre at der kun var to fly i Horntail Yellow formationen. De var igang med at afprøve radar og sigte på hinanden. Horntail Yellow Two meldte, at hans systemer ikke var fuldt funktionsdygtige, og at han derfor ikke kunne skyde.

Formationsføreren kom derefter med føl-

gende melding: "Horntail Yellow Two, you are cleared to leave the formation to pancake Aalborg. I will continue down to Rømø and shoot myself!"

EN SYNKENDE FORNEMMELSE

Den 16. november 1970 oplevede BAF på nærmeste hold, hvad erfaring betyder i en tilspidset situation. Han fortæller:

Vejret var overskyet og diset med let regn i både Aalborg og Tirstrup. I Karup og længere sydpå var der tåge. Jeg glæder mig til at komme ud og flyve. Det er sjette gang, jeg skal flyve solo på Starfighter. Selvtilliden fejler ikke noget, selv om der er lidt sommerfugle i maven. Jeg har trods alt 380 flyvetimer, heraf de 25 på F-104G. Missionen er den tredje operative træningstur, og HØJ er formationsfører.

Det kribler i maven, da efterbrænderen tænder, og jeg fryder mig over accelerationen. Vel i luften drejer HØJ sydpå, og vi skifter frekvens til GCI-stationen, der giver os det første split, så jeg kan øve mig i at betjene radaren. I 28.000 fod sættes autopiloten på i altitude hold, og opmærksomheden rettes mod betjening af radaren.

Kort tid efter opstår der airframe buffet, og et hastigt blik på fartmåleren viser ca. 280 kts og hastigt faldende fart. Jeg knalder throttle i military, sætter flaps til T/O og sænker næsen. Motorinstrumenterne viser alle, at alt er normalt. Mit hjerte synker helt ned i flyvestøvlerne, og jeg skubber throttle "to the firewall" men mærker kun lige akkurat at efterbrænderen tænder, men der er intet at se på motorinstrumenterne.

Jeg holder bedste glidespeed og drejer mod Tirstrup. Kan ikke forstå, hvad der er galt, og hjernen er gået i standby position. Synk hastigheden er 6.000+ fod i minuttet. Hjernen kommer delvis i funktion igen, og jeg kalder "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY!" og fortæller, at jeg har mistet al thrust. GCI giver retning og afstand til Tirstrup og HØJ beder om at jeg læser motorinstrumenterne for ham. Fuel Flow ca. 300 lbs./hr! Han stiller prompte diagnosen: Inlet Guide Vane Closure.

Med denne synkehastighed vil jeg ramme jorden ca. 10-15 nm. vest for Tirstrup. Jeg beslutter at springe ud i 10.000 fod, men gør det alligevel ikke. I ca. 8.000 fod kommer der atter liv i J79 motoren; det føles som om alle 16.000 lbs. thrust er tilbage, selv om det ikke er tilfældet. Hvilken lykke!

Q-radaren på Tirstrup giver vectors nord om pladsen til en SRE-approach. Jeg tør ikke gå ud af efterbrænder, før jeg er på finale til en høj Partial Power Pattern, så al den thrust er nu et problem. Sætter speedbrake ud og trækker G til gear kan komme ned og jeg er på finale. Ud af efterbrænder, power føles normal, final speed ca. 235 kts. Det ser OK ud, men det bliver et problem at stoppe.

Efter touchdown råber Tower: "No chute, no chute!" og HØJ, der flyver forbi på højre side råber derefter: "Wait for 180, wait for 180!". Dragchute ud ved 180 kts og bremserne i bund, ned med krogen. Sidste kig på fartmåleren viste 160 kts. Stopcock og slip bremserne ved hookwire. Troede ikke krogen fik fat, men så kom en meget kraftig deceleration. Stoppede med næsehjulet få meter fra græskanten. Fire pinde i MB sædet, canopy op, seletøj af og ned på banen. Benene kan ikke bære, skræk reaktionen kommer nu, og jeg må kravle væk på alle fire ud i græsset. Brand og Redning spørger, om jeg er uskadt, og kører mig derefter til Wing Ops.

De har et folkevogns rugbrød jeg må låne. Jeg kører meget forsigtig hjemad mod Aalborg. Uden HØJ's rolige og myndige hjælp havde min 380 timer sikkert ikke været nok.....

EN (PÅ)TRÆNGENDE OBERST

Ved en julefrokost i starten af halvfjerserne havde 723 fundet ud af, at nu skulle der tages rigtigt pis på chef og NK i 726. Umiddelbart før julefrokosten skulle begynde gik operation Urinal så i gang. Bevæbnet med diverse remedier blev alle toiletter i messen taget under behandling, et for et.

Stærkeste pilot blev sat til at holde døren lukket, forstyrrelser var uønskede, og resten af holdet rengjorde urinalerne. Derefter satte holdet fotos af chef og NK fra 726 op i urinalerne så svendene ville have noget at sigte efter. Billederne var beskyttede af et lag filmolux og skulle derfor være ret så syrebestandige. For at afskrække pilfingre fra at nedtage disse billeder fik de alle et par strint af holdets medlemmer.

Mens operation Urinal var under afvikling på et af toiletterne, var der en, der kom og tog i dørhåndtaget. Manden ved døren holdt godt fast, her skulle ingen ind. Der blev igen taget i dørhåndtaget, kraftigt. Døren blev stadig holdt lukket. Nu blev der taget meget hårdt fat i døren udefra, og der var tydelige tegn på, at en skulder blev sat på døren, dernæst blev der sparket hårdt og banket kraftigt. Han kom ikke ind.

Et øjeblik efter var holdet færdige med opgaven, og dørmanden gav slip på døren. Ned kom dørhåndtaget, op kom døren, og ind trådte ... obersten!

Han afkrævede straks dørmanden en forklaring. Dørmanden forsøgte sig med gode undskyldninger, men de var svære at finde, og obersten var ikke kendt for at have en stor humor og overbærenhed med kåde piloter.

Nuvel,- obersten var trængende, diskussionen blev afsluttet og holdet kunne gå. Efter et par minutter kom obersten ud med et stort smil i ansigtet.

Det siges at alle piloterne i 726 havde problemer med blæren ved den julefrokost, de var ofte på toilettet.

EN 100% KLODSET HISTORIE

Starfighter-eskadrillerne deltog ofte i større luftforsvarsøvelser. På grund af sparehensyn og de politiske omstændigheder blev de dog sjældnere med årene. Under øvelserne blev flyene sat på forskellige beredskabsgrader, og de korteste reaktionstider var 15, 5 og 2 minutters beredskab. To minutters beredskabet blev holdt ved baneenden med motoren kørende og normalt med direkte telefonforbindelse med radarstationerne (telebriefing). Der blev under øvelser også brugt stand-by refuelling.

5 og 15 minutters beredskab blev holdt i eskadrilleområdet med slukket motor og med piloterne tæt ved flyene.

Da der ikke findes håndbremse i en F-104, blev der som regel brugt specielle, flade hjulklodser, der kun holdt flyet tilbage i tomgang. Ved scrambling kunne piloten så give lidt gas, og flyet rullede over klodserne. Samtidigt blev telebriefing-stikket trukket ud og stand-by refuelling faldt af.

De små klodser blev normalt kaldt 80% klodser, fordi man skulle op på ca. 80% RPM for at komme fri. Det udløste naturligvis altid stor aktivitet, når flyene blev scramblet, og der blev selvfølgelig konkurreret kraftigt indbyrdes om hvem, der var hurtigst.

Under en øvelse blev en ældre pilot med høj rang scramblet fra 5 minutters beredskab sammen med nogle andre. Han kastede sig op i cockpittet og startede motoren, alt imens han spændte sig ind og ordnede checks. Adrenalinen pumpede, og de første fly begyndte at rulle ud fra eskadrillens område. Han ville også være med blandt de første, så han gav gas for at køre frem. 85%; flyet stod bomstille, så han fortsatte med at give power.

Den stakkels tekniker, der hjalp med opstarten og skulle lukke lemme, løb ud til siden og fægtede med armene. Ingen reaktion. Motoromdrejningerne nærmede sig nu 100%; græs og buske lå ned bag flyet, blade og støv hvirvlede bagud. Pludselig gjorde flyet et stort hop fremad og fór ud over dispersal.

Piloten havde selvfølgelig ikke tænkt over, at han fra 5 minutters beredskab havde almindelige, store hjulklodser på 10-15 cm højde. I mange år derefter blev de nu kaldt 100% klodser.

KLODSER IGEN

F-104'rens manglende håndbremse betød også, at der altid skulle lægges klodser ved hjulene inden shut down. Det gav på et tidspunkt BAL en speciel oplevelse:

Under en større øvelse kørte jeg efter landing tilbage til eskadrillen. Der var stor travlhed over alt, og eskadrilleområdet var under angreb. Radioerne glødede, men jeg fik dog anvist en parkeringsplads. Efter 20 min. på en mørk og fjern dispersal lød den vrisne melding stadig, at teknikerne var på vej. Der var jo også andet at lave.

Jeg kunne se nogle bremseklodser ligge ved siden af flyet, og da der stadig intet skete, fik jeg selvfølgelig den ide at slukke motoren, hoppe ud og selv lægge dem på plads. Som tænkt, så gjort. Desværre viste det sig, at pladsen skrånede en lille smule, og da motoren standsede, begyndte flyet at rulle baglæns ud mod græskanten. Uden motor og external power dør alt elektrisk på en F-104. Man kan ikke starte motoren, og der er ingen radiosender. Der sad jeg altså i en mørk og afsides krog uden kommunikationsmuligheder, tvunget til at bremse, glemt af alle. Biler susede tæt forbi, men alle havde for travlt med gasmasker og nærforsvar til at bemærke min ivrige vinken. Efter MEGET lang tid kom nogle værnepligtige nærforsvarsfolk og spurgte undrende, hvorfor i alverden jeg sad og råbte i et mørkt fly. Først da fik jeg bremseklodser for og kunne kravle ud af flyet.

TRÆT PILOT I TRÆT FLY

F-104'ren var udstyret med en autopilot, der også indeholdt Control Stick Steering (CSS). Når man anvendte denne funktion, trimmede autopiloten rorfladerne. Det var fint til rolig flyvning, men der var en vis træghed, når rorene skulle arbejde med store udslag.

Under en øvelse holdt BAL og et par stykker flere på 2 minutters beredskab ved baneenden, da et fly kom ind til landing. Kort før baneenden begyndte det at opføre sig underligt med sløve pitch og rul bevægelser. I fuld efterbrænder passerede det banekanten og henover de holdende fly, alt imens de langsomme og træge bevægelser fortsatte. Det var en øvelsestræt kollega, der havde glemt autopiloten og forsøgte at lande i CSS mode. Han fortrød dog i meget lav højde, og han fortalte senere, at det føltes som om pinden var forbundet til rorene med gummielastikker.

TÆT PÅ

Som alle sikkert ved, var drejeevnen ikke F-104'rens stærke side. Hvad det kunne udvikle sig til i luftkamp, har BAL også en beretning om:

Når vi dogfightede, udnyttede vi derfor flyets store stigeevne til at komme højest op. Så dykkede vi mere eller mindre lodret ned mod "fjenden" og fik forhåbentligt et angreb gennemført, inden han drejede væk igen. Hvis det mislykkedes, trak vi igen opad i fuld efterbrænder for at forsøge samme taktik igen. Når to F-104 kæmpede med hinanden, endte det ofte på samme måde, og den der kom højest vandt som regel. Betegnelsen for manøvren er vertical scissors.

Vi var to piloter, der en dag endte op i en sådan rullende, mere eller mindre lodret

I forbindelse med de såkaldte Buzzer Fun jammerøvelser brugte man af og til amerikanske B-52 fly som targets. Meningen var, at F-104 piloterne skulle prøve at gennemføre en interception, selv om radaren var delvist jammet ud, men det var jo ikke noget problem, når målet var så stort, og det oven i købet trak de smukkeste contrails hen over en dybblå himmel. Det var ikke usædvanligt, at piloterne fik målet i sigte på 50 sømils afstand - langt over radarens rækkevidde.
Foto: ESK726

manøvre med hinanden. Den, der kom højest ville vinde, og som i al konkurrence stod prestige på spil. Vi opnåede begge at se fartmåleren blidt falde til nul med næserne lige op i himlen. Hvordan flyene nu reagerede, havde vi selvfølgeligt ikke mere kontrol over. Desværre rullede de i slow motion mod hinanden, og vi var begge overbeviste om, at flyene ville ramme hinanden. Udspring, ansvar og standret fór gennem vore hoveder. Heldigvis passerede flyene få meter fra hinanden uden at ramle sammen, men de var så tæt, at jeg tydeligt kunne høre larmen fra det andet fly. En tændt efterbrænder larmer højt på få meters afstand, selv i 30.000 fods højde.

Denne lille episode med to potentielle havarier var en hemmelighed for to i mange år.

HALLO - ER DER NOGEN ?

Manglende koordination kan medføre mange problemer. Det kan endda gå så galt, at man er ved at miste flyvemaskiner af den grund. BAL fortæller:

Under en TACEVAL i det tidlige forår var vi to fly, der blev sendt ud på en natmission med hjemkomst, da solen stod op. Vejret var ikke for godt, og vi fløj derfor med Tirstrup som alternativ.

Da vi kom tilbage til Ålborg var vejret lige omkring minimum for piloter med B instrumentkort (800 m sigt og 200 fods skydækkehøjde). Rodeføreren havde B-kort, men jeg havde endnu ikke 400 timers flyvetid og havde derfor kun C-kort med de deraf følgende højere begrænsninger. Vi blev beordret til Tirstrup, der havde lidt bedre vejr. Tirstrup var åbenbart ikke informeret om deres rolle i øvelsen, så ingen besvarede vores opkald. Brændstofmængden var ved at være kritisk, så rodeføreren fløj igen mod Ålborg, medens jeg blev tilbage. Via Ålborg ATC ville han så få liv i Tirstrup. Dengang var der ingen TACAN-fyr på Tirstrup, og der var ingen ADF i en F-104. Uden GCA kunne man altså ikke komme ned på Tirstrup i dårligt vejr. Vi havde dog vores LN-3 inertinavigationssystem, og selv om det ofte drev en del, følte jeg, at det måtte forsøges. Jeg lavede en indflyvning, men kom desværre først fri af skyerne lidt syd for banen. Støjen fra overflyvningen af tårnet fik liv i flyvelederen. Gode råd var dyre, og brændstoffet sank. Tårnmanden meddelte, at han var alene, og at han nu forlod tårnet for at køre ud til GCA'en. Han ville komme tilbage på frekvensen, når han var i GCA-vognen og havde fået tændt for denne.

En F-104 motor har en god appetit, og der var efterhånden mindre brændstof, end jeg brød mig om. Jeg mente, at ventetiden var bedst udnyttet ved at forsøge en gang til på LN-3 systemet. Denne gang fik jeg banekontakt med det samme, da jeg kom fri af skyerne, så jeg landede - uden landingstilladelse. Tårnmanden var lettere rystet. Han havde aldrig fået at vide, at Tirstrup var alternativ for en TACEVAL på Ålborg, så GCA-manden var på en times tilkaldevagt.

Rodeføreren landede fint i Ålborg i marginalt vejr, og man kan sige, at hans toer gjorde det samme på Tirstrup - trods alt.

ANDERLEDES ACM-TRÆNING

Flyvninger over Østersøen var altid anderledes end den almindelige trænings- og øvelsesflyvning. Som BAL her fortæller, var der nogle gange, hvor de var meget anderledes:

Når vi viste splitflaget i Østersøen, skete det, at vi interceptede svenske og Warszawapagt fly. Russerne og polakkerne fløj altid ligeud og turde dårligt kigge på os, selv om vi næsten fløj tæt formation med dem. Sven-

skerne opførte sig mere frit og ville gerne dreje lidt med os. Østtyskerne opførte sig som regel midt i mellem.

Engang var vi på vej nord for det tidligere Østtyskland, da fire østtyske FLOGGER pludselig dukkede op i lav højde på modsat kurs. Vi fik af CGI-stationen lov til at kigge lidt på dem, så vi tændte efterbrænderen og drejede krapt ned mod dem. Til vores overraskelse splittede de op i to roder. Det ene par accelererede, og det andet drejede skarpt, alt imens flyenes tilbagesvungne vinger kørte frem. Vi var vant til dogfight med andre fly, så rent instinktivt satte vi flaps og begyndte at manøvrere med dem. Det første rodepar var i mellemtiden vendt rundt og kom nu tilbage til undsætning. Nu blev det alligevel lidt for spændende. Vi fik nogle billeder af østtyskerne og stak så af nordvestover i lav højde.

Episoden gav anledning til indskærpelse af reglerne for interception af andre fly. Selv om alle syntes, at det var yderst interessant at få lidt træning med vor dengang potentielle fjende, så kunne det jo opfattes meget forskelligt i de to lejre. I øvrigt fløj vi - og sandsynligvis også de - med skarp ammunition.

DEN DER KOMMER FØRST TIL MØLLE

Når sektoroperationscenteret under en luftforsvarsøvelse forventede et stort angreb mod området, kunne de godt finde på at beordre max. antal fly på 2 min. beredskab. Der kunne så godt komme til at stå 6-7 fly på ORP'erne på hver side af hovedbanen ved startenden. Flyene blev scramblet i den rækkefølge, de meldte sig klar på 2 minutter. Hvis flyene eksempelvis holdt klar ved bane 27, og vinden vendte, gav det anledning til en vis aktivitet, når alle flyene skulle ned til Bane 09. Også det kunne resultere i pudsige hændelser, som BAL her beretter:

Under en stor øvelse holdt vi mange fly på 2 minutters beredskab. Der skete intet, og vi ventede bare. Imens skiftede vinden, og vi passerede begrænsningen for start i medvind. Vi skulle skifte bane. Ålborg Tower var som altid meget samarbejdsvillige, så de kaldte over radioen, at alle fly var clearet til den anden ende. Vi havde flyfeltet for os selv, så vi kunne både bruge hovedbanen og de to parallelbaner til at køre ned i den anden ende. Alle ville selvfølgelig hurtigst muligt ned til den anden ende for at komme først i køen. 5-6 fly kørte hurtigt ned ad hovedbanen, og andre valgte at bruge parallelbanerne. De foreskrevne taxihastigheder blev hurtigt overskredet. På tre lige og parallelle baner gjaldt det nu om at komme først, og hastighederne øgedes. Omkring halvvejs så det ud til, at førerflyet på nordlige parallel ville vinde, men så slog en lang. blå flamme ud fra et fly på hovedbanen, og det skød frem foran de andre. Piloten var gået i efterbrænder. Flyet kom først og havde formentlig temmelig lune bremser, men piloten opnåede den eftertragtede førsteposition.

Vi var en del, der mente, at han havde brugt ufine metoder.

HOW JAZZ WAS BORN

Historien om Horntail Hot Seven

Orkestrets historie går tilbage til 1980, hvor nogle af ESK 723's piloter gennem længere tid havde leget med tanken om at danne et band af en eller anden art. Det blev nemlig påstået, at flere af eskadrillens piloter havde lært at betjene et eller flere instrumenter. TAL kunne endog noderne og magtede også at sætte dem på papiret med tilhørende tekster. Han kunne endvidere synge og frembringe acceptabel sang. MAC havde en halv konservatorieuddannelse på cello bag sig men var siden konverteret til trombone, nok bedre kendt som trækbasun.

TOF kunne håndtere saxofon og lakridsrør (klarinet), og efter indtagelsen af 6-8 øller var han i stand til at fravriste især sidstnævnte redskab nogle hårrejsende hvin. DEP tog sig af guitar og æggedeler (banjo) og betragtedes snart som orkestrets filosof på grund af udødelige sætninger som for eksempel: "Hvem spiller vi for?". Endelig havde TAR optrådt på slap line med sin trompet ved adskillige sølvbryllupper.

Der blev afsat en ugentlig øveaften, og de i begyndelsen skæve toner blev skyllet ned med lidt øl. Selv om tonerne hurtigt blev renere, bevaredes den gode tradition med at skylle.

Orkestrets debut fandt sted ved FSN Ålborg's julefrokost 1980. Bevæbnet med nogle melodier og tilhørende slagkraftige tekster gik bandet på scenen i et forsøg på at spille 726 i gulvet.

Selv 726's slagsang var på repertoiret, og DA måtte 726-piloterne overgive sig. Alle på nær én samledes de om bandet og sang med af fuld hals. Tilbage ved 726's bord sad TIR i ensom majestæt og så meget sammenbidt ud. Nok spillede 723-folkene godt, men at stå og synge akkompagneret af ærkefjendens orkester - DET var ganske enkelt forræderi.

Det var imidlertid en ren succes, og orkestret stillede herefter op ved de følgende års julefrokoster - til stor irritation for 726, som fortsat måtte nøjes med at blæse i efterbrænder.

Teksterne til repertoirets numre var særdeles bramfrie, og bandet stod helt naturligt for musikken ved alle efterfølgende julefrokoster.

DE SYV ER SAMLET

I 1981 blev orkestret udvidet med to mand, GER på trommer og FOT på el-bas, og "HORNTAIL HOT SEVEN" var en realitet. Besætningen passede nu fint til egentlige jazz-numre og repertoiret bestod da også overvejende af traditionel jazz.

"HORNTAIL HOT SEVEN" optrådte flere gange ved eskadrillerotationer, og her huskes især rotationen med RAF 92 Sqn på Wildenrath i 1982. Hele orkestret var med på denne tur, hvor der den sidste aften skulle holdes "danskerfest" med øl, snaps og smørrebrød. Under spisningen var GER den mest aktive festdeltager, og han skålede med alt og alle af engelsk herkomst inden for synsvidde.

Da "HORNTAIL HOT SEVEN" efter spisningen skulle åbne ballet, var GER - i hvert fald efter egen mening - så klar som ingensinde før. Allerede under første nummer klappede stolen sammen under ham, og han røg baglæns ned i et hjørne, hvor han lå og rodede i et gardin. GER kom op på plads igen og mobiliserede nu al sin viljestyrke med det resultat, at han i det næste nummer slog så hårdt på bækkenet, at det røg af stativet og beskrev en stor elegant bue, inden det trillede rundt på gulvet for at falde til ro i mindre og mindre men yderst hørbare cirkler. Resten af aftenen forløb uden uheld men blev til gengæld et uforglemmeligt minde.

HOT SEVEN I RADIOEN

1982 blev også året, hvor "HORNTAIL HOT SEVEN" kom i radioen. En kontakt til Danmarks Radio resulterede i, at en fest i officersmessen kom til at danne baggrund for en optagelse. Et utal af mikrofoner sørgede for at sende signalerne ud til den store blå vogn udenfor, og efter adskillige prøvenumre blev de cirka 10 indstuderede numre båndet.

Den følgende vinter kunne man så med jævne mellemrum høre jagereskadrillens syv hotte medlemmer i æteren, hvis man lyttede til "Vi præsenterer", som blev sendt hver lørdag ved middagstid.

I efteråret 1983 rejste GER til USA, og hans plads i orkestret blev overtaget af Ole Johnsen fra ESK 660. Skulle et orkestermedlem giftes, stillede resten op uden for kirken eller rådhuset og gav et par numre, når de nygifte dukkede op. Det skete ved både TOF's, FOT's og TAR's bryllupper.

Ved TAR's bryllup havde man endog i smug indhentet præstens tilladelse til et ekstranummer i selve kirken, og MAC og TAL gav et nummer udsat for trombone og kirkeorgel.

Bedst var orkestret nok ved eskadrillens reunions, hvor folk normalt er i ekstra godt humør. "HORNTAIL HOT SEVEN" spillede som regel ved søndagens frokostarrangement, og ved reunion 1985 leverede orkestret den vel nok bedste musik i bandets levetid.

Sidste optræden fandt sted ved julefrokosten 1985, for allerede på dette tidspunkt var et par medlemmer overgået til eller på vej til civile jobs. I 1986 forlod også TOF, DEP, FOT og TAL Flyvevåbnet, og nu da MAC og TAR også har forladt firmaet, kan det jo være, at bandet kan genopstå under et nyt navn. Hvad med for eksempel "Scandinavian All Stars"?

Horntail Hot Seven spillede blandt andet til hinandens bryllupper. På billedet er det fra venstre TOF, TAL og DEP, der giver den hele armen ved FOT's bryllup.

Foto: via TAL