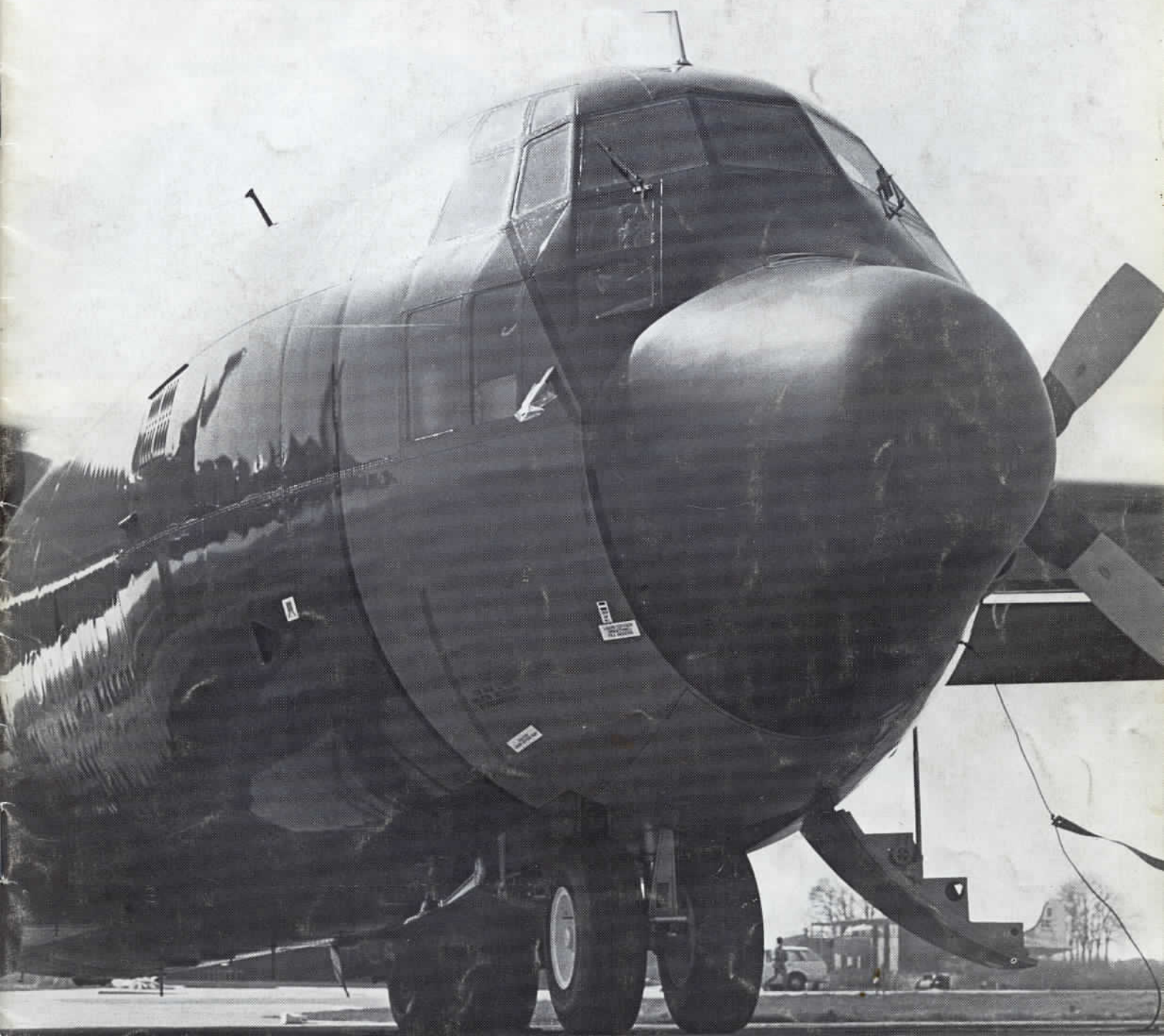


tinbox

DANSK MILITÆR FLYVNING

2-1975



I DETTE NUMMER:

C-130H, TF-100F og F-84G

tinbox



REDAKTION:
NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

ABONNEMENT og EKSPEDITION:
NIELS HELMØ LARSEN
Postbox 14
3540 Lynge
(03) 18 74 05

UDGIVELSE og LAYOUT:
PALLE SICK
Bystævnet 2
5260 Hjallesø
(09) 15 19 62

ABONNEMENTSPRIS (4 numre):
Danmark: 50,00 kr.

Finland, Island,
Norge og Sverige: 43,50 d.kr.
Øvrige Europa: 45,00 d.kr.
Betaling omfatter moms og
porto (udenlandske abonnenter
er momsfri) og bedes indbe-
talt over giro eller inter-
national postanvisning til:

Flyvetidsskriftet TINBOX
Bystævnet 2
5260 Hjallesø
Postgiro 2 27 47 87

Tryk:
Expres-Trykkeriet A/S
Odense

Eftertryk er ikke tilladt!

LOCKHEED C-130H HERCULES

Den 25. april ankom de første to af FLVs tre nye Lockheed C-130H HERCULES til FSNVÆR efter to dages færgeflyvning fra Atlanta i Georgia, U.S.A. De to fly, B-678 (c/n 382-4572, USAF serial 73-1678) og B-679 (c/n 382-4587, USAF serial 73-1679), blev fem dage senere, den 30. april, officielt overdraget til FLV af Mr. Norman S. Orwat fra Lockheed-Georgia. B-678, der blev fløjet hjem af MJ J. L. Berthelsen (BER) og KN B. V. Jensen (BAV), mellemlandede i Sønder Strømfjord, Grønland, mens B-679 førte af KN P. E. Andersen (PE) og KN A. M. Rasmussen (RAS) gjorde ophold i Goose Bay, New Foundland. MJ P. E. Ancker (chef ESK 721) og KN P. Krag er for tiden på omskolingskursus i U.S.A., og det må formodes, at de skal hjemflyve den sidste HERCULES, B-680 (c/n 382-4599, USAF serial 73-1680), når den efter planen skal leveres i første halvdel af juli d. å. Beslutningen om køb af C-130 ligger to år tilbage, idet Finansudvalget den 28. marts 1973 godkendte anvendelse af 120 mill. kr. til anskaffelse af tre stk. HERCULES incl. reservedele m. v.

De tre C-130H, der skal afløse de gamle veltjente C-54, har forstærket vingekonstruktion. De har derved fået den strukturelle levetid væsentligt forøget i forhold til tidligere HERCULES-versioner. Bortset fra mindre afvigelser (radar, radio og observationsvinduer) er de danske fly helt identiske med USAFs C-130H. At flyene ud over c/n har USAF serials skyldes, at flyene på produktionslinien har været underkastet USAF kontrol (bemærk at c/n ikke kommer i rækkefølge som USAF serials). Det indebærer bl. a. den fordel, at FLV er med på fordelingslisten ved udsendelse af service- og modifikationsbulletiner.

Alle tre fly er i FLVs militærgrønne bemaling, der som noget nyt er blank, hvilket bedre end den matte maling skulle kunne modstå det danske vejr. Selv om TINBOX endnu ikke er i farver, skulle placeringen af de day-glo områder (som virker mere orange end de tilsvarende partier på C-47) fremgå af billederne på side 2. En mere udførlig artikel med flere tekniske oplysninger, tegninger og detailfotos følger i et senere nummer af TINBOX. ■

redaktionelt

Når TINBOX 2-1975 udkommer kun to måneder efter nummer 1-1975 skyldes det ønsket om i fremtiden at lade en årgangs fire numre udkomme i den sidste uge af hvert kvartal, d.v.s. sidst i månederne marts, juni, september og december. Vi vil i øvrigt gerne takke alle, der helt spontant har ringet eller skrevet til os for at hjælpe med svar på stillede spørgsmål, oplysninger om et gammelt fly set der og der, gamle spændende fotos m. v. Vi forsøger at besvare alle breve samme dag, vi modtager dem. Et par gange har der dog været flere breve, end vi har kunnet klare den samme dag. I nogle tilfælde har vi selv måttet bruge et par dage på at finde svaret på et stille spørgsmål. Vi håber, at man vil tilgive os – alle skal nok få svar. ■

Billedet foroven til venstre: B-679 set lige fra højre. De day-glo områder, der er mere orange end day-glo, er kantet med sort. Rammer om døre og nødudgange er gule. (NHL).

Billedet yderst til venstre: B-679s inderste højre motor med den firebladede Hamilton Standard hydromatic propeller, der har en diameter på 13,5 ft (4,11 m). (NHL).

Til venstre: B-679 og B-678 i selskab med en canadisk HERCULES på FSNVÆR lige efter ankomsten den 25. april. (NHL).

FORSIDEN: C-130H HERCULES, B-678, udmiddelbart efter at være ankommet til FSNVÆR Søre Bededag den 25. april i år. (NHL).

Den 7. august 1973 tiltrådte folketingets finansudvalg, at Flyvevåbnet (FLV) indkøbte 6 stk. brugte ex-USAF F-100F SUPER SABRE til erstatning for de gennem årene tabtgåede danske tosædede F-100. Den 15. august samme år blev handelen afsluttet, og man forhørte sig ved denne lejlighed om muligheden for at købe yderligere 6-8 fly, der så i givet fald skulle erhverves over nyanskaffelseskontoen. Flyene skulle anvendes som omskolin-fly efter Træningseskadrillens (TRESK) nedlæggelse i lighed med de i 1971 indkøbte CF-104D (se TINBOX 1-1975). USAF erklærede sig i stand til at levere 8 ekstra fly, således at de to indkøb tilsammen kom op på 14 fly. Selv om det således var brugte fly, man erhvervede, købte man dog ikke »katten i sækken«. Flyvematerielkommandoen (FMK) havde for så vidt angår de seks første fly været inde i billedet tilbage fra 1972, hvor USAF fremsatte tilbud om, at Danmark kunne købe et antal F-100F. Det blev ved de første henvendelser påpeget, at alle de fly man kunne tilbyde ville være fra samme produktionsserier som dem,

FLV allerede havde (altså F-100F-11-NA og F-100F-16-NA), hvilket ville være en stor fordel med hensyn til betjening, vedligeholdelse og eventuelle modifikationer.

Ved tilbudets fremsættelse befandt de seks fly sig ved MASDC (Military Aircraft Storage and Disposal Center) på Davis Monthan AFB ved Tucson, Arizona, U.S.A. De var henstillet i fri luft i dette vel nok et af verdens største lagre for brugte militære flyvemaskiner.

Inspektion i USA

I begyndelsen af februar 1973 rejste civilingeniør Fritz Krag (FMK) til Davis Monthan AFB for på FLVs vegne at inspicere flyene. Besøget strakte sig over fire dage, og inspektionen blev for to af flyenes vedkommende særdeles grundig.

Fritz Krag gennemgik på førstedagen den 6. februar alle seks fly (56-3856, 56-3870, 56-3916, 56-3961, 56-3971 og 56-3996) generelt udvendig og konstaterede, som det er anført i rapporten, at ingen af dem »var ved at falde fra

hinanden«. De to, der umiddelbart så ud til at være i dårligst stand, 916 og 961, blev udtaget for særlig grundig undersøgelse de følgende dage ud fra erkendelsen af, at det ville være umuligt på kun fire dage at gennemgå alle seks fly til mindste detaille. I samarbejde med den stedlige repræsentant for SMAMA (Sacramento Air Material Area, som forøvrigt nu hedder Sacramento Air Logistic Center), som er den tekniske enhed, hvorunder F-100 sammen med et par andre flytyper sorteres, blev der opstillet en lang liste med helt specifikke spørgsmål og undersøgelsespunkter. Denne liste skulle danne grundlag for inspektionen af de to udtagne fly.

På andendagen blev 916 og 961 gennemgået med checklister og spørgeskemaer som rettesnor. Begge flys agterkroppe var afmonterede og trukket fri af forkroppene, således at motorer og efterbrændere, i hvert fald hvad det ydre angår, var tilgængelige for inspektion. Lemme F49 var fjernet, forreste komponentrum åbne og cockpitterne gjort tilgængelige.

Inspektionen af 916 og 961 afsluttedes

North American TF-100F SUPER

PALLE SICK



på trediedagen, hvorefter de fire øvrige fly igen mere summarisk blev kigget efter i sømmene, fotograferet o.s.v. Den sidste dag var en ren »papirdag«, hvor alle hos MASDC beroende papirer blev gennemgået og ønskede kopier udfærdiget. Hvad der ikke fandtes på stedet blev bestilt til levering hurtigst muligt, for at man hjemme i Værløse kunne foretage en endelig vurdering af tilbudet.

Pæne fly

Det vil her føre for vidt i alle detaljer at gengive Fritz Krags meget lange og omfattende rapport fra de fire dage på Davis Monthan. Generelt kan det dog siges, at flyene til trods for at bære tydeligt præg af brug ikke var overdrevent slidte og på så godt som alle punkter var pæne og velholdte, deres fortid taget i betragtning. Alle flyene manglede kanoner og ammoboxe, og en del af dem manglede pylons, men disse spørgsmål blev klaret ved udfærdigelsen af den endelige kontrakt. Fritz Krag hæftede sig i øvrigt ved, at motoren og efterbrænderen på 916

var meget pæn og ren. Der var på begge fly kun foretaget mindre reparationer, og selv om malingen var punktvist afskallet flere steder (især i og omkring luftindtagene) var pladerne ingen steder i ringere stand end på FLV-fly. Det samme gjaldt en smule rorlejslør, men Fritz Krag noterede sig, at flyenes slats kørte godt. En del brændstofsvedplamager på vingernes undersider tydede på tidligere fuel-lækager, men fænomenet kendes også fra FLVs ældre F-100. Alle seks fly havde nye vingeundersideskin (T.O. 1F-100-1035), altså den modifikation, som Hovedværkstedet på Flyvestation Karup (HVK) for tiden er i gang med at udføre på alle »gamle« F-100D. Modifikationen, der omfatter udskiftning af hele vingeundersiden og er ledsaget af et temmelig stort kopierings- og borearbejde, tager lang tid, hvorfor det er rart ikke at skulle i gang med den. Derimod havde ingen af de seks fly fuselagedoublere sta. 305 (T.O. 1F-100-1053), som er en udvendig forstærkning af fuselage upper longerons.

Inden Fritz Krag forlod Davis Monthan, inspicerede han yderligere fire F-100F (tre -11 og en -16) med henblik på evt. senere køb, men ingen af disse fire fly kom dog senere til Danmark. Da man som tidligere nævnt i august 1973 forespurgte om yderligere 6-8 fly, erklærede USAF sig i stand til at levere endnu 8 stk. F-100F, når blot FLV ville acceptere, at USAF selv udtog flyene, som på dette tidspunkt endnu var i tjeneste ved forskellige Air National Guards rundt om i Amerika. USAF kunne dog love, at også disse otte fly ville være fra serierne -11 og -16 og ikke fra -20, som havde været en uheldig udgave, hvis systemer havde voldt en del kvaler. På det tidspunkt, hvor Fritz Krag var på Davis Monthan, kanibaliserede USAF således vingerne af alle -20 for at anvende dem på andre F-100. Ikke mindst det forhold, at flyene endnu var i aktiv tjeneste, samt at mod. 1035 var udført på alle fly, bevirkede, at FLV accepterede. Ved FMK i Værløse og på HVK i Karup gjorde man sig klar til at modtage de fjorten F-100F.

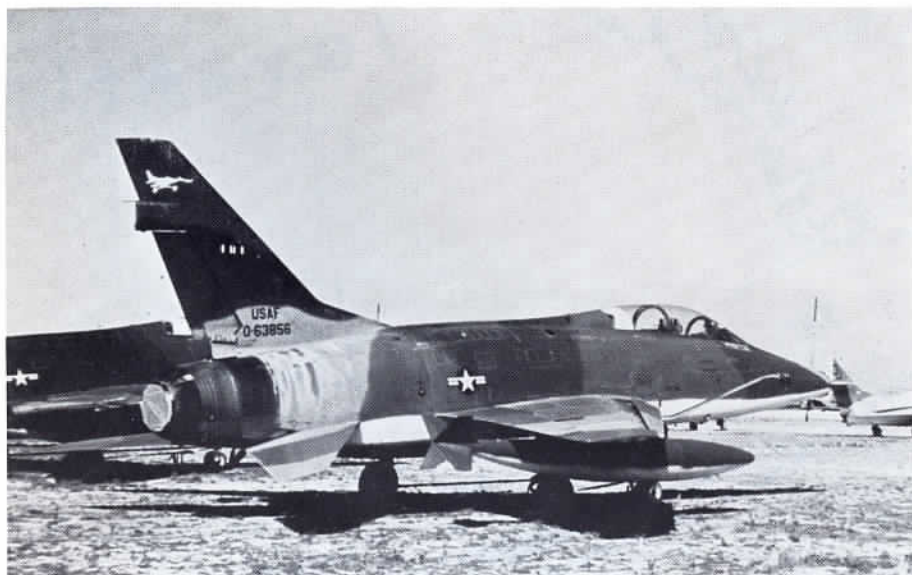
Første leverancer

Leveringen af de fjorten fly fandt sted i første halvdel af 1974, idet 2nd Aircraft Delivery Group, Detachment 3, under Tactical Air Command ved ialt fire færgeflyvninger overførte flyene fra Amerika til Danmark via Spanien. Overførselen skete efter USAFs kriterier for flyvning over åbent vand. Blandt betingelserne kan nævnes kravet om at motorernes gangtid ikke må overstige 50 % af total gangtid, lige som der stilles udvidede krav til flyenes survival kit (overlevelsesudstyr).

Alle billeder taget på Davis Monthan AFB under Fritz Krags inspektion af de første seks F-100F. (FK)



SABRE



TF-100F

Der skulle oprindeligt kun have været tre færgeflynninger omfattende henholdsvis 6, 4 og 4 fly, men under den første overførsel, som startede den 27. februar 1974 fra Barnes AFB, Westfield, Massachusetts, og omfattede de seks fly fra Davis Monthan, måtte to (870 og 996) vende om efter en time og fem minutters flyvning på grund af fejl i 870s kompassystem (40° ude af kurs). Førnævnte kriterier medførte, at 870 ikke måtte tage turen tilbage til Barnes AFB alene, hvorfor 996 blev tildelt rollen som ledsagefly. En time senere landede de på Barnes AFB. De øvrige fire fly fortsatte mod Spanien, og efter ca. 7 timer i luften, i løbet af hvilke man havde måttet tanke fire gange, landede de i Torrejon ikke langt fra Madrid. Den 1. marts gennemførtes anden og sidste del af turen til Karup. Den varede ca. fire timer, og det var kun nødvendigt med en enkelt tankning undervejs. 870 og 996 forsøgte sig på ny den 20. marts, og denne gang forløb turen til Spanien uden uheld. Fem dage senere, den 26. marts, tog de det sidste hop til Karup. Næste hold på fire maskiner (56-3874, 56-3892, 56-3844 og 56-3927, alle udtaget af USAF) foretog turen over Nordatlanten den 24. maj. Starten skete

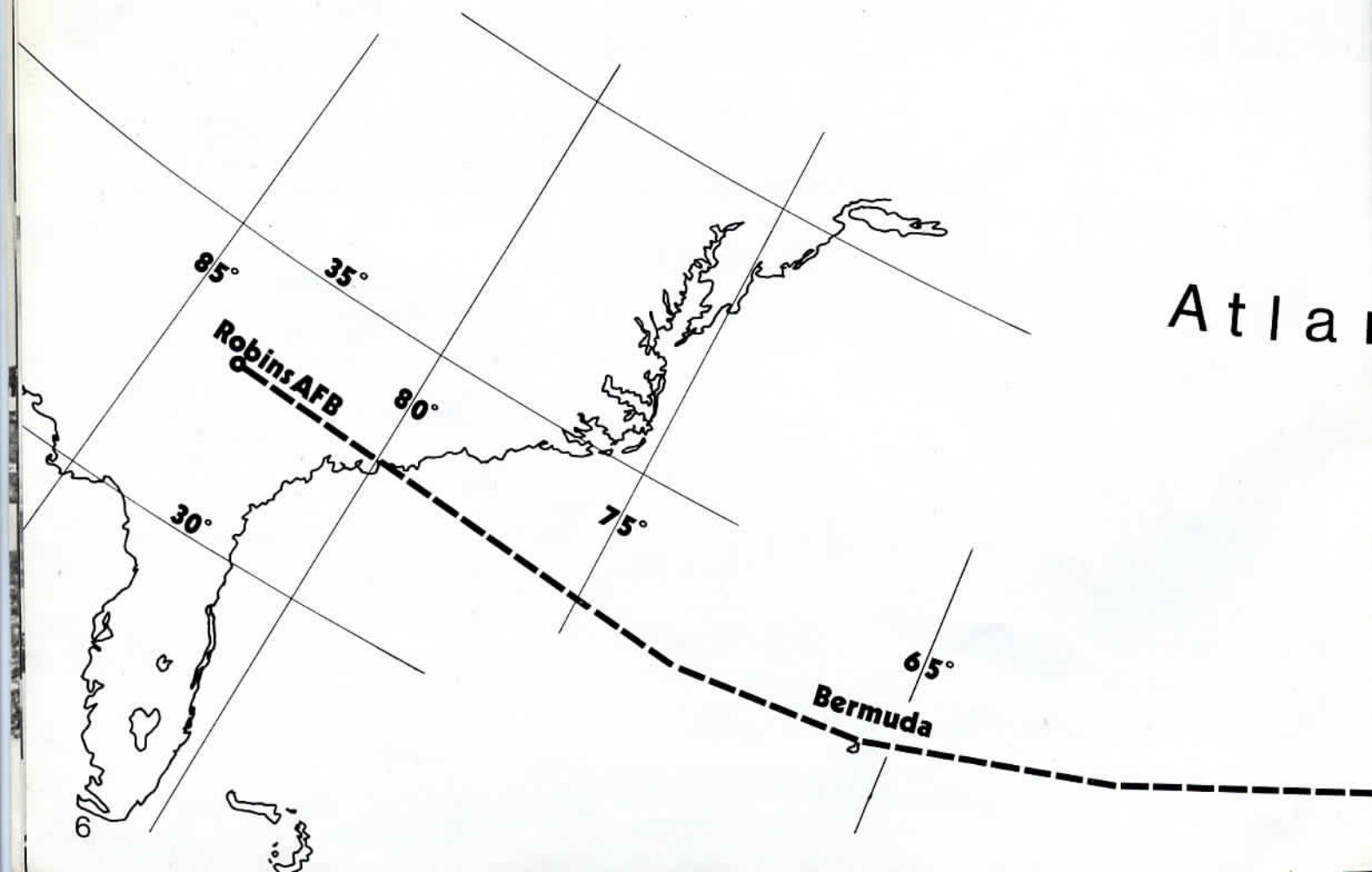
denne gang fra Robins AFB, Georgia, men målet var atter Torrejon. Turen Torrejon-Karup fandt sted den 29. maj. Da alle flyvninger, lige bortset fra 870 og 996s lille ekstra tur, lignede hinanden, skal kun den fjerde og sidste flyvning omtales lidt mere udførligt.

Fjerde færgeflynning

Den udgik som den foregående fra Robins AFB, der ligger ved byen Macon i sydstaten Georgia, ca. 250 km fra Amerikas østkyst. I løbet af dagene 18.-19. juni ankom de fire fly (56-3826, 56-3842, 56-3908 og 56-3949, der som de foregående fire var udtaget af USAF) til Robins AFB. Herfra startede man udover Atlanterhavet den 21. juni kl. 05,30 lokal tid (0930Z). Efter 1:35 times flyvning indledtes første tankning i luften fra to Boeing KC-135A. Brændstofbeholdningen, der ved starten androg 11800 lb, var på dette tidspunkt sunket til ca. 4100 lb. Efter 12 minutters tankning var No 1 og No 3 atter fyldt op, og No 2 og No 4 kunne koble sig på tankningsrørene. Efter 2:11 times flyvning passeredes Bermuda og 45 minutter senere (2:57) mødtes man atter med to KC-135A for

en ny påfyldning. Beholdningen var denne gang kun sunket til 6900 lb, men hensynet til alternative landingsmuligheder i tilfælde af problemer nødvendiggjorde en optankning på dette sted. Optankning foretoges igen efter i alt 3:45 timer i luften, for at beholdningen kunne være størst mulig nu, hvor man befandt sig lige midtvejs mellem Bermuda og Azorerne. En halv times flyvning fra Azorerne gik man atter »til fadet«, og optankningen fortsatte, mens man overfløj øgruppen. Umiddelbart efter at Azorerne var passeret, fyldte man efter for at kunne klare sidste to timers flyvning til Torrejon umiddelbart nord for Madrid. Ved ankomsten havde tre af flyene været i luften i ca. 8:50 timer og den fjerde (56-3826) endda i 9:30 timer. Da motorerne blev stoppet var der 4200 lb tilbage i tankene.

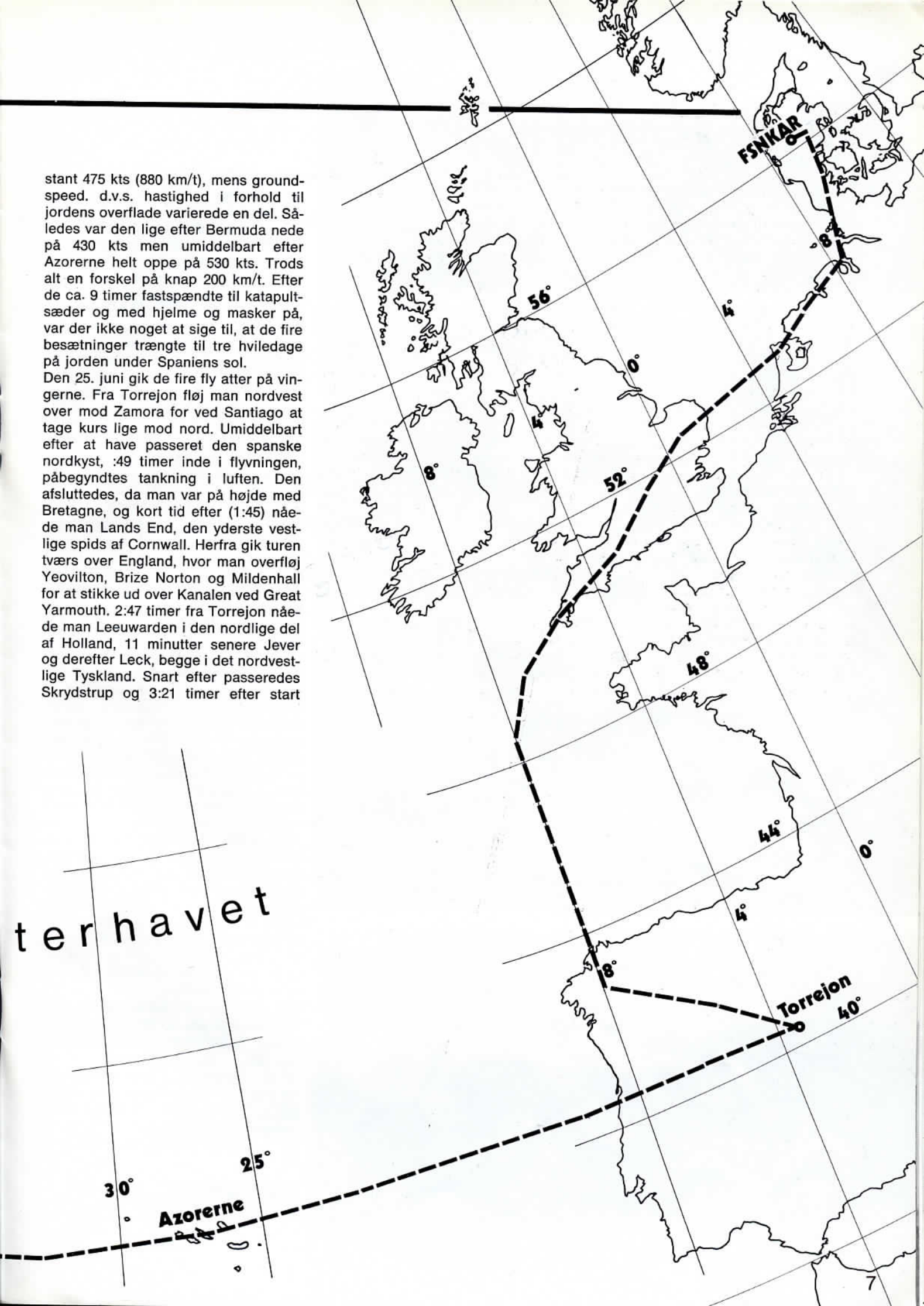
Man kan jo af ovenstående godt få det indtryk, at flyvningen ikke var andet end en lang »druktur«, men brændstofforbruget på mellem 3600 og 3800 lb/t og 31700 lb ialt pr. fly må karakteriseres som normalt. Flyvningen gennemførtes i højder fra 26000 til 29000 ft, hvad der også er helt normalt. True airspeed, altså fart i forhold til den omgivende luft var næsten kon-



stant 475 kts (880 km/t), mens ground-speed. d.v.s. hastighed i forhold til jordens overflade varierede en del. Således var den lige efter Bermuda nede på 430 kts men umiddelbart efter Azorerne helt oppe på 530 kts. Trods alt en forskel på knap 200 km/t. Efter de ca. 9 timer fastspændte til katapultsæder og med hjelme og masker på, var der ikke noget at sige til, at de fire besætninger trængte til tre hviledage på jorden under Spaniens sol.

Den 25. juni gik de fire fly atter på vingerne. Fra Torrejon fløj man nordvest over mod Zamora for ved Santiago at tage kurs lige mod nord. Umiddelbart efter at have passeret den spanske nordkyst, :49 timer inde i flyvningen, påbegyndtes tankning i luften. Den afsluttedes, da man var på højde med Bretagne, og kort tid efter (1:45) nåede man Lands End, den yderste vestlige spids af Cornwall. Herfra gik turen tværs over England, hvor man overfløj Yeovilton, Brize Norton og Mildenhall for at stikke ud over Kanalen ved Great Yarmouth. 2:47 timer fra Torrejon nåede man Leeuwarden i den nordlige del af Holland, 11 minutter senere Jever og derefter Leck, begge i det nordvestlige Tyskland. Snart efter passeredes Skrydstrup og 3:21 timer efter start

terhavet





befandt de fire maskiner sig 12 miles øst for Karup under indflyvning til Flyvestationen. Kun tre minutter senere tog hjulene jorden, og de sidste af de 14 F-100F var dermed kommet til deres nye hjemsted.



Ombygning ved HVK

Efterhånden som flyene ankom til Karup blev de henstillet udendørs ved HVK, men på grund af behovet for to-sædede F-100 tog man næsten med det samme de første fire (971, 856, 916 og 961) i dok på HVK for at begynde på de modifikationer, der skulle bringe flyene op til dansk F-100F standard. Eftersom mindre forskelle trods alt vil forekomme, har man valgt at give de fjorten sidst købte SUPER SABRE betegnelsen TF-100F.

Langt den største del af ombygningsarbejdet omfatter flyenes systemer og vil altså ikke kunne ses ved en ydre overfladisk betragtning. Man skal faktisk helt tæt på for på den udfældede speedbrake at kunne se den større udskæring for C/L stores. Man skal også se godt efter for at kunne genkende Martin-Baker sæderne, som er taget fra de udrangerede RF-84F THUNDERFLASH. Beslutningen om at benytte disse sæder medførte i øvrigt, at prøveflyvningen af den først færdiggjorte TF-100F, GT-971, måtte udskydes i flere måneder. Det kneb med at få fremskaffet nogle for indbygningen nødvendige dele fra England. Ombygningsarbejdet på TF-100F samt vingemodifikationen T.O. F-100-1035 vil blive omtalt mere udførligt i en artikel i et senere nummer af TINBOX, mens en oversigt over de fjorten flys tjeneste ved USAF bringes allerede i næste nummer.

Ingen af de sidste fjorten flys serials vil give registreringsproblemer, og de vil alle blive påmalet GT- efterfulgt af de tre sidste cifre fra de allerede anførte USAF-serials.

Fire fly er til dato blevet færdige fra HVK, prøvefløjet, godkendt og overdraget til ESK 730 på FSNSKP. De



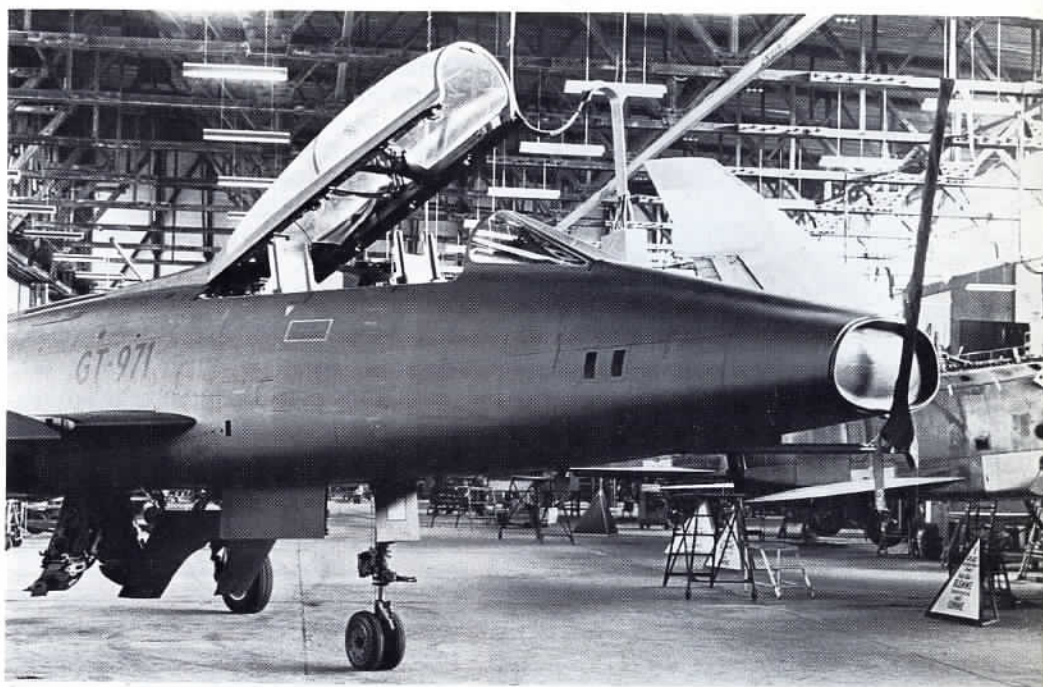
56-3856, LR, senere GT-856, fotograferet ca. 1970 på Lakenheath i England. 3856 var på dette tidspunkt i tjeneste ved USAF 48 TFW, 492 TFS. (via NHL).

Tre F-100F fra tredje færdigflyvning venter på at komme i dok på HVK juli 1975. (Knud Davidsen).

TF-100F

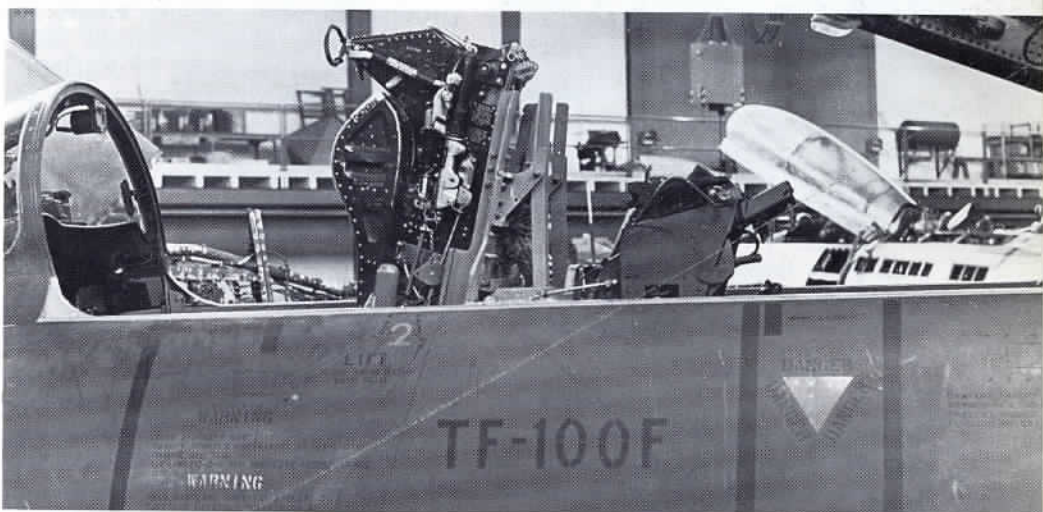
er som alle de øvrige F-100 militærgrønne, men en af dem (GT-870) er som noget nyt malet med en blank maling i lighed med de nye Lockheed C-130H HERCULES. Denne blanke finish skulle i højere grad end den hidtil anvendte matte maling give beskyttelse mod det danske vejrlig og lette den daglige vedligeholdelse.

Det danske vejr er ikke just ideelt for friluftopbevaring af fly så man må håbe, at denne disposition kan gøre sit til, at vi mange år endnu kan glæde os over F-100s karakteristiske silhouet mod den danske himmel. ■



56-3971, GT-971, på HVK oktober 1974, mens man ventede på de i artiklen omtalte dele for indbygning af katapultsæderne. Bemærk faconen på udskæringen for C/L stores i speed brake. (PS).

56-3961, GT-961, under færdiggørelse på HKV. Bemærk bemalingen under cockpitkanten med det tydelige TF-100F. I forreste cockpit et af Martin Baker sæderne Mk.V DS taget fra de gamle RF-84F. Foroven på sædet øverste udløserhåndtag. Derunder rygskålen, hvori hovedskærmen er anbragt. Halvt synlig toppen af sædets iltholder. (NHL).



sidste:

Fredag den 13. juni mistede FLV en tosædet TF-104G STARFIGHTER. Kl. ca. 0915 styrtede RT-681 i havet ca. 7,4 km NE Fynshoved. Begge piloter, søkondløjtnanterne J. T. Stentoft og B. H. Johansen, ejectede safe og blev efter et stykke tids ophold i vandet taget op af en fiskerkutter fra Bregør. Mere om havariet i næste nummer. ■

Den nu havarerede RT-681 fotograferet i Frankfurt, Tyskland, den 17. maj 1969. (via NHL)



Republic F-84G THUNDER



Oberstløjtnant B. V. LARSEN, dette nummers gæsteskrubent, indtrådte i Flyvevåbnet i oktober 1951. De snart 24 års tjeneste kan kort beskrives således: Efter elementærkursus på Avnø og flyveskole i U.S.A. to års tjeneste ved ESK 725 (F-84G). Fra november 1955 til maj 1957 Flyvevåbnets Officersskole og derefter fire års tjeneste ved ESK 724 (HUNTER). I løbet af denne periode to måneder på RAF Fighter Combat School. Fra maj 1961 til maj 1964 tjeneste ved Flyverkommandoen og derpå omskoling til F-100 ved ESK 727. Fra oktober 1964 og fire år frem chef for ESK 725 (F-100D og F-100F). Efter 14 måneders studier ved RAF Staff College fire års tjeneste ved Flyvertaktisk Kommando (CH TAO). Fra februar 1974 operationsofficer på Flyvestation Karup.

Da jeg en januardag i år samlede en kreds af gamle F-84 piloter om en kande kaffe til øvelse »GOGGO« blev det til flere flyverhistorier end egentlige facts om F-84. Nå – vi fik os en dejlig latter, og det kan jo også tiltrænges nu om dage. Et resultat kom der dog ud af vort møde, nemlig en række »pilots impression«, som jeg for overskuelighedens skyld har sat i en slags kronologisk orden.

Taxi

Under forudsætning af at sædet ikke pludselig faldt i bund, med tilhørende tab af mulighed for at se ud af cockpit'et, er der ikke egentlige bemærkninger til denne side af sagen. Lidt forklaring er dog måske alligevel på sin plads. Flyets sæde var stilbart i højden ved betjening af et håndtag på sædets højre side. Sædet fastholdtes i den ønskede højde af fire låsestifter, der gik i indgreb med to rækker huller på katapultsædets styrerør. I flere tilfælde virkede låseanordningen ikke, og enhver kan tænke sig til resultatet, når sædet pludselig røg i bund. At dette ligefrem kunne være kritisk i luften under store g-påvirkninger med skader på pilotens ryg til følge, er en historie for sig.

Start

Med indførelsen af F-84G blev det for første gang i FLVs historie nødvendigt med en virkelig lang startbane på hele 3 km. THUNDERJET havde en efter datidens forhold enorm lang startdistance, specielt med fulde tanke og i varmt vejr. Som de fleste vil vide, var F-84 i virkeligheden meget »underpowered«, et forhold, der ikke mindst i startfasen stillede store krav til pilotens mod, når han kunne se baneenden komme nærmere og nærmere og NÆRMERE. Ærlig talt tror jeg, at dette forhold var skyld i de fleste af de havarier, hvor piloter trak understellet op, mens flyet endnu var på banen.

At der samtidig verserede rygter om, at flyet på grund af dets indfaldsvinkel under start ligefrem kunne »suge sig fast« til banen, inden næsen skulle løftes, er vist noget af en »and«. Det er i hvert fald mig bekendt aldrig blevet bevist. Jeg skal da på den anden side gerne indrømme, at der skulle et positivt træk i pinden, når næsehjulet skulle løftes.

Flyet havde som før sagt stort behov for en lang startbane – et forhold, der blandt andet bevirkede, at vi under

træningen i U.S.A. (Arizona) kun fløj meget tidligt om morgenen og sent på dagen. Dette på grund af varmen midt på dagen.

En anden, men dog knap så hyppig årsag til havarier under start, var den rorlås, der, når flyet stod parkeret, sikrede pinden, ikke mindst i blæsevejr. I visse tilfælde glemte piloten at slå sikringsbøjlen fra – med tilhørende resultat.

Det sidste jeg vil nævne i forbindelse med start er en lille specialitet for F-84. Flyet kunne udstyres med såkaldte »JATO-bottles«, altså startraketter eller »startflasker«, der kunne hjælpe flyet i luften, når det var tungt lastet. Disse startflasker blev påvirket lige før »lift-off« og gav maximum thrust lige omkring det tidspunkt, hvor hjulene var oppe og låst. Med JATO-bottles påmonteret fik flyet faktisk den kraft, som det i større eller mindre omfang burde have været født med.

Sammenfattende vil jeg vedrørende start sige: et »underpo vvered« fly, der i mange tilfælde satte ens mod på prøve, når man på varme dage var lige ved at løbe ud over baneenden.

Flyvning i almindelighed

Som før nævnt var flyet »underpowered«, hvilket gav kedelige konsekvenser på mange områder i forbindelse med udførelsen af specielt avancerede operative manøvrer. Flyvefarten droppede således meget nemt af ved krappe drej etc., og det var meget svært at komme på plads i en formation, når man først var blevet »smidt af«.

Flyet havde desværre en kedelig aerodynamisk egenskab omkring Mach 0,82, flyets maximale hastighed. Ved denne fart, som det var meget nemt at nå i større højde med et »rent« fly, altså uden droptanke o.s.v., løb pilotens muligheder for at kontrollere flyet meget hurtigt ud. Da flyets dykbremse endvidere var nærmest virningsløs i større højde, var det svært at holde hastigheden under de nævnte Mach 0,82. Det generede specielt ved formationsflyvning i stor højde, hvor man på grund af andre årsager normalt fløj i området Mach 0,70 – 0,80. Det var således noget af en balancekunst at holde sin plads i en kampformation under kraftige manøvrer, der blandt andet krævede, at man skulle have næsen på flyet nedad.

Når man kom op på de nævnte hastigheder, var der iøvrigt heller ikke den store effekt på flyets rorflader, lige

2. Del: "Pilots Impression"

som eventuelle »skæve egenskaber« virkelig gav sig til kende. Det hørte med til dagens orden, at »skæve« F-84ere under sådanne konditioner begyndte at rulle o.s.v. – kort sagt »fløj piloten en tur« i stedet for omvendt – indtil flyvehastigheden igen kom helt under kontrol.

Bortset herfra var flyet meget stabilt i aerodynamisk henseende specielt i det lave fartområde, hvor »handling«-egenskaberne simpelt hen var fremragende. I det lave fartområde var motoren endvidere meget »venlig« mod piloten. Der var således ikke tale om, at motoren »flammede ud«, og »kompressorstall« forekom heller ikke.

Endelig kan det nævnes, at flyet var særdeles venligt og stabilt ved hastigheder under de foreskrevne. Spinegenskaberne var udmærkede, men spin kunne nemt undgås i udflyet tilstand ved at man blot »slap det hele« og overlod flyet til sig selv.

Bevæbning

Generelt set var flyet en særdeles stabil skydeplatform. Med F-84 fik FLV for første gang et fly med et moderne sigte, udstyret med blandt andet en radar-afstandsmåler, der kunne benyttes mod andre fly, der befandt sig inden for en vis konus omkring flyets egen sigtelinie. Endvidere kunne sigtet automatisk udløse bomber under udførelsen af glidebombning, når flyet var på et bestemt punkt af sin angrebsbane mod jordmål. Dette nymodens udstyr var en virkelig udfordring for mange af de gamle SPITFIRE-piloter, der ikke var for godt vant for så vidt angår sigte.

En anden detalje, der burde have været bevaret på senere flytyper, var den omstændighed, at man kunne tage ladegreb på flyets kanoner, selv om man var »airborne«. Dette er en meget stor fordel, hvis man får en »klemmer« eller en »dårlig patron« i kammeret.

Hvad dette betyder i en luftkamp er indlysende. I den gamle F-84 tog man blot et ekstra ladegreb, og fejlen var normalt rettet.

Kort og godt et vældig fint våbensystem, der på mange områder står på højde med det, der findes på »markedet« i dag.

Tekniske specialties

Flyets brandmeldersystem var kendt for at give faske meldinger – et forhold, der gentagne gange har fået hærerne til at rejse sig på mangelen en pilots hoved. Systemet har endvidere »æren« for mange hasarderede landinger, hvor piloten kun havde én eneste ting i hovedet – at komme ned, og det i en fart. Jeg oplevede således selv et tilfælde, hvor en pilot »kom hjem« og landede modsat trafikken. Bane 27 var i brug den dag, men han landede rask væk på bane 09 og kurede ud over baneenden i øst – med retning lige mod det gamle hovedkvarter.

Hvad var der ellers af tekniske specialiteter? – jo, der var undertiden problemer med flyets canopy, hvis låse af og til sprang op under flyvning. Jeg har således selv oplevet dette to gange. I begge tilfælde gav det et ordentlig knald, der kunne skræmme bukserne fulde på enhver pilot, indtil man fandt ud af, hvad der i virkeligheden var sket.

Det sidste tekniske problem, jeg synes bør nævnes i forbindelse med F-84, er det kompressorproblem, som blandt andet »jordede« flyet i længere tid. Al luft til flyets systemer blev tappet ved kompressorens 11. trin ved hjælp af nogle små »bleed-holes« – fire så vidt jeg husker. Placeringen af disse huller – to foroven og to forneden – medførte svingninger i kompressorbladene, der så efter et stykke tid kunne knække med deraf følgende konsekvenser for de resterende dele af mo-

toren. Forholdet resulterede i en modifikation, der omfattede indførelse af yderligere et antal »bleed-holes« jævnt fordelt ved trin 11. Som man vil se – med de sidste DRAGEN-havarier in mente – har FLV altså tidligere haft kompressorproblemer med tilhørende havarier (selv F-100 har haft dem).

Endnu et punkt bør omtales i forbindelse med F-84, nemlig katapultsædet, der var fuldt manuelt, hvilket betød, at alle betjeningsfunktionerne skulle udføres af piloten. De i dag benyttede Martin-Baker- og SAAB-sæder er delvis eller helt automatiske og behøver kun primærudløsningen, hvorefter resten »går af sig selv«.

Piloternes tro på F-84-sædet var i begyndelsen meget ringe – med triste konsekvenser til følge. Mange piloter regnede ikke med, at de ville kunne nå at udføre rækken af forskellige greb i forbindelse med en udskydning. Mange valgte, selv i situationer, hvor ejection burde have været en naturlig konsekvens af omstændighederne, at mavelande flyet i stedet for. At dette så i visse tilfælde gik godt må tilskrives held, for flyet var bestemt ikke konstrueret med henblik på landinger i terrainet. Først efter daværende FL P. Skorstensgaards perfekte udskydning ved Simmelkjær i august 1955 begyndte troen på sædet at vokse – med forbedring af vor statistik over omkomne piloter til følge.

Landing

Nu kom F-84 da heldigvis i langt de fleste tilfælde tilbage til jorden på normal måde og som det oprindeligt var planlagt, men om normale landinger er der ikke stort at berette. Flyet var kendt for at kræve en lang bane også ved landing, hvilket hovedsageligt skyldtes de relativt svage bremsere, men bortset herfra voldte landinger ikke kvaler.

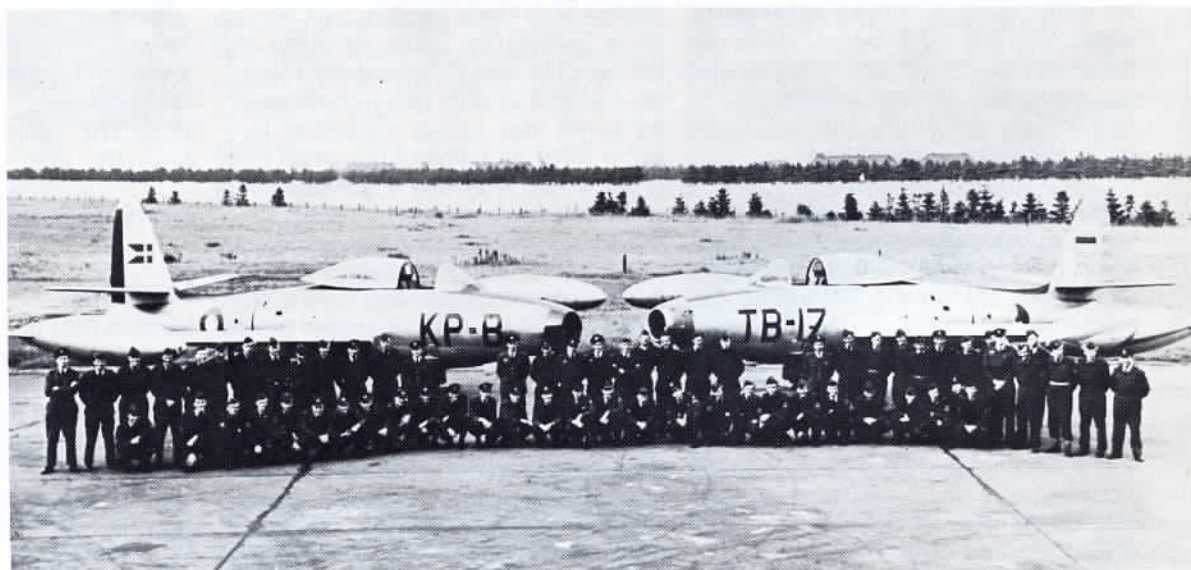
Hvad dette billede mangler i kvalitet, har det til gengæld af dramatik. De tre fly, FS-076 (52-3076), FS-078 (52-3078) og FS-047 (52-3047) er her fotograferet under take-off fra Kastrup lige efter leveringen i 1953, mens de endnu havde amerikansk bemaling. To af dem totalhavarerede senere (FS-076 14. nov. samme år), men flyenes data fremgår af et senere afsnit af F-84 listen. Bemærk at piloten i FS-076 har begyndt optrækning af understellet så tidligt (for tidligt?), at tail bumper strejfer jorden! (J. Skovgård).



ESK 725

ESK oprettet: FSNKAR 18. maj 1951
 Tjenestested: FSNKAR
 F-84G i tjeneste: 1. oktober 1951–marts 1961
 F-84G tiptankbemaling: Sølv
 Kaldesignal: LISBON
 Devise: A Disciplina Diligentiaque
 Virtus (Kvalitet gennem
 disciplin og præcision)
 Chefer: LT(R) N. K. Dansing
 (kommandør)
 18. maj 1951–23. juni 1951
 KL N. Holst-Sørensen
 (kommandør)
 24. juni 1951–30. sept. 1951
 KN K. Jørgensen
 1. okt. 1951–30. nov. 1952
 KL F. Birkelund
 1. dec. 1952–6. okt. 1955
 KN H. Birkelund
 7. okt. 1955–14. marts 1956
 KL K. Skydsbjerg
 (kommandør)
 15. marts 1956–31. jan. 1959
 KL M. V. Hansen
 (kommandør)
 1. febr. 1959–14. febr. 1962

KP-A : 52-8349, 51-9718, 51-10774, 51-10513
 KP-B : 51-10596, 51-10410
 KP-C : 51-9821, 51-10614, 51-10751, 51-10564
 KP-D : 51-10615, 51-1048
 KP-E : 51-9819, 51-10076, 52-8368
 KP-F : 51-9825, 51-10051, 51-11167
 KP-G : 52-2925, 51-9814, 52-2925
 KP-H : 51-10603, 51-10094
 KP-J : 52-8338, 51-1048, 51-10611
 KP-K : 51-9792, 51-1101, 52-2981, 51-10407
 KP-L : 51-9793, 51-10615
 KP-M : 51-9802, 51-10624, 51-9982
 KP-N : 51-9803
 KP-O : 51-10748, 51-10598
 KP-P : 51-9809, 52-2991, 51-10596
 KP-Q : 51-9811, 51-10013, 52-3047
 KP-R : 51-9813, 51-9663?, 51-9682?, 51-10731,
 51-10511
 KP-S : 51-9814, 51-9793
 KP-T : 52-2970, 51-1187, 51-1058
 KP-U : 52-3039
 KP-V : 51-10525, 51-10203, 51-10747, 51-10024
 KP-W : 52-8364
 KP-X : 51-9826, 51-1058, 51-10820, 51-10330,
 52-3057
 KP-Y : 51-9895, 51-9774, 51-1044
 KP-Z : 51-9948, 52-3079, 52-8298



Hollænderbesøg ved ESK 725,
 23. august 1954. Til venstre
 KP-B, 51-10596. Til højre
 TB-17, K 172, 51-11230.
 (Fototj. FSNKAR).

Vinderne fra NATO Nord-
 regionens skyde- og bombe-
 konkurrence oktober 1959
 foran KP-Z, 52-3079. Fra venstre
 FL S. B. Henriksen (HEN),
 KL M. V. Hansen (MOV) og
 FL B. Hansen (BEN).
 (Fototj. FSNKAR).



ESK 726

KR-A : 51-10015, 51-10301
 KR-B : 51-10016, 51-10124
 KR-C : 51-10022, 52-3054
 KR-D : 51-10024, 51-10016
 KR-E : 51-10043, 51-10024
 KR-F : 51-10051
 KR-G : 51-10054, 51-1197, 51-9724
 KR-H : 51-10090, 51-10138
 KR-J : 51-10094, 51-10600
 KR-K : 51-10124, 52-8349, 51-9982
 KR-L : 51-10135, 51-9915
 KR-M : 51-10138, 51-10143
 KR-N : 51-10143, 52-8323
 KR-O : 51-10150, 51-10297, 51-1187
 KR-P : 51-10159, 51-10330, 51-10015
 KR-Q : 51-10301, 51-10511, 52-3047
 KR-R : 51-9966, 51-10909
 KR-S : 51-9982, 51-1217
 KR-T : 51-9998, 51-9709
 KR-U : 51-10246, 51-10415, 51-9966
 KR-V : 51-10754, 51-1187, 51-9982
 KR-W : 51-10755, 51-10774
 KR-X : 52-3047, 51-11224
 KR-Y : 51-10410, 51-9994
 KR-Z : 52-3079, 51-10755

ESK oprettet: FSNKAR 1. august 1952

Tjenestested: FSNKAR

1. august 1952-9. juni 1958

FSNALB 10. juni 1958-

F-84G i tjeneste: 1. august 1952-25. juni 1959

F-84G tiptankbemaling: Blå

Kaldesignal: PHANTOM

Devise: Viribus Unitis

(Ved forenede kræfter)

Chefer: KN E. P. Willumsen

15. aug. 1952-14. maj 1953

FL-I S. Thorkildsen

15. maj 1953-

KL S. Thorkildsen

1. september 1954

KN S. Thorkildsen

15. febr. 1957-30. april 1957

KN B. K. S. Weng

1. maj 1957-31. aug. 1960



KN B. K. S. Weng (B. W.)
 Ioran KR-T, 51-9709 i
 forbindelse med skyde-
 konkurrencen september 1957.
 (FLV).



ESK 726 fly under opladning
 med både bomber, raketter og
 12,7 mm ammunition.
 Bemærk at flyene også er
 forsynet med JATO-bottles!
 Nærmest KR-J, 51-10094, der-
 næst (camoufleret) KR-K,
 51-10124. Sidst og næsten skjult
 KR-M. (FLV).

F-84G fortsat

51-9819 F-84G-06-RE

190752 Modtaget
241052 ESK 725 (FS-819-B)
54 ESK 725 (KP-E)
020557 Underskydning mod jordmål blev højre vinge ramt af en opspringer. Piloten landede på FSNKAR.
140557 HVK (for udskiftning af højre vinge)
080657 Prøvefløjet
310757 IRAN/eftersyn ved SAS i Kastrup afsluttet
010857 TFL ALB (AT-L)
150758 Sidste flyvning (FSNALB til FSNKAR)
160758 HVK liste »B«
240958 Slettet af FLVs lister (total 1200:05 t)
160959 Opstillet i Tranum som skydemål.

51-9821 F-84G-06-RE

300652 Modtaget (3:45 t)
241052 ESK 275 (FS-821-B)
191152 Mavelandet på FSNKAR. Piloten, der var under omskoling til F-84G, fik problemer med understellet og valgte at mavelande flyet på hovedbanen på FSNKAR.
120354 ESK 725 (KP-C)
271054 Prototype for fotoinstallation (RF-84G)
010154 FR/PR (KA-A)
070956 Under angreb mod jordmål på Røme blev flyet overbelastet med +10 G. Piloten fløj hjem til FSNKAR. Begge vinger stærkt beskadiget.
041056 HVK (for reparation)
240557 ESK 726 (KR-V)
060658 ESK 730 (SE-E)
60 ESK 730 (A-821)
071260 Slettet af FLVs lister (total 1570:35 t).

51-9825 F-84G-06-RE

250652 Modtaget
241052 ESK 725 (FS-825-B)
54 ESK 725 (KP-F)
150255 Under flyvning mellem Als og Årø i 16000 ft fik FL F. K. Larsen motorstop. Begge tiptanke kastet og flyet mavelandet nord for Tinglev ved Åbenrå.
151055 ESK 725 (KP-F)
090958 Slettet af FLVs lister (total 1200:40 t)
250859 Opstillet som attrap på FSNALB med bagkrop fra 51-10715.

51-9826 F-84G-06-RE

170652 Modtaget (3:35 t), overført fra Kastrup til FSNKAR i FL R. Riisager
180852 Taget i brug ved ESK 725
241052 ESK 725 (FS-826-B)
54 ESK 725 (KP-X)
061254 Totalhavareret i havet ved Fanø. FL lb Stein Pedersen dræbt. Fløj som 2er i en 4 skibs formation. Kom væk fra formationen og fløj i havet med stor kraft. Flyet aldrig fundet.
1254 Slettet af FLVs lister (total 367:05 t).

51-9838 F-84G-06-RE

120156 Modtaget (ex RNAF K-108, 534:55 t)
080256 ESK 728 (SI-A)
020658 Liste »B«
281058 Slettet af FLVs lister (total 1199:35 t)
290960 Opstillet som attrap på FSNTIR, senere opstillet på en legeplads i Karup med bagkrop fra 51-10752.

51-9844 F-84G-06-RE

210956 Modtaget (ex RBAF FZ-3 eller 394:30 t)
261056 ESK 725 (KP-?)
240757 TFL ALB (AT-N)
160560 ESK 725 (KP-?)
201060 HVK (kannibaliseret)
60 Slettet af FLVs lister (total 1144:30 t)
Opstillet som attrap på FSNTIR, senere opstillet på en legeplads i Herning med bagkrop fra 51-10660 og med en

tegning af »Pluto« påmalet kroppen.

51-9885 F-84G-06-RE

270356 Modtaget (ex RBAF K-96, 424:50 t)
170456 ESK 728 (SI-B)
060159 Liste »B«
191259 Slettet af FLVs lister (total 1201:55 t)
191259 Opstillet som attrap på FSNKAR
70 Opstillet som skydemål på Oksbøl.

51-9895 F-84G-06-RE

190253 Modtaget (3:55 t), overført fra Kastrup til FSNKAR
010653 ESK 725 (FS-895-)
54 ESK 725 (KP-Y)
080356 Totalhavareret ved Enge, Skals. FL Aksel Bjerregård Sørensen reddet i katapult. Mistede kontrollen over flyet i 10.000 ft. Styrepinden »frøs« fast.
090356 Slettet af FLVs lister (total 820:35 t).

51-9915 F-84G-06-RE

300156 Modtaget (ex RNAF K-88, 431:50 t)
080356 ESK 726 (KR-L)
060658 ESK 730 (SE-W)
140559 Liste »B«
020360 Slettet af FLVs lister (total 1200:55 t)
020360 Overdraget til brand- og redningstj. FSNKAR.

51-9940 F-84G-06-RE

221255 Modtaget (ex RNAF K-65)
010256 ESK 729 (SY-D)
060256 Depothanger FSNKAR
090556 ESK 729 (SY-D)
201159 Slettet af FLVs lister (total 1464:40 t)
1159 Opstillet som attrap på FSNKAR, brugt til atommålinger på FSNKAR.

51-9944 F-84G-06-RE

180556 Modtaget (ex RBAF FZ-43, 444:15 t)
220556 ESK 728 (SI-S)
220656 Prøvefløjet fra FSNKAR af FL J. Jørgensen
280559 Sidste flyvning (FSNSKP til FSNVÆR)
290559 HVV (kannibaliseret)
241159 Bagkrop fra 51-9944 brugt som reservedel til 51-10181 (SE-C), der havde haft et havari på FSNVÆR.
011260 Opstillet som skydemål i Jægerspris med bagkrop fra 51-10181
Slettet af FLVs lister (total 1200:00 t).

51-9948 F-84G-10-RE

230652 Modtaget (5:00 t)
0752 Taget i brug ved ESK 725
241052 ESK 725 (FS-948-A)
54 ESK 725 (KP-Z)
290755 Under skydning på Røme blev flyet overbelastet med +9 G. Venstre vinge beskadiget. Piloten fløj tilbage til FSNKAR. HVK (venstre vinge udskiftet)
300955 ESK 725 (KP-Z)
080857 Totalhavareret Dejret, Kalø Vig på Syddjursland. Under kunstflyvning sammen med et andet fly fik FL Per Kimose Thomsen motorstop. Svævede flyet ud til kysten og sprang ud med katapult, men faldskærmen nåede ikke at folde sig ud, og han blev dræbt på stedet.
090857 Slettet af FLVs lister (total 989:25 t).

51-9949 F-84G-06-RE

180556 Modtaget (ex RBAF FZ-57, 311:15 t)
110656 ESK 728 (SI-Z)
211259 Liste »B«
290860 Kannibaliseret og opstillet som attrap på FSNTIR
Slettet af FLVs lister (total 1200:05 t).

51-9950 F-84G-11-RE

200652 Modtaget (5:35 t), overført fra

Kastrup til FSNKAR af KL N. Lund.

Taget i brug med det samme ved ESK 725
241052 ESK 725 (FS-950-A)
031152 Under lavflyvning ved Hansted kolliderede flyet med en pæll! Piloten fløj hjem til FSNKAR, men under indflyvning til banen fik han motorstop og blev nødt til at nødlande på en mark ca. 800 m før flyvestationen.
061252 Slettet af FLVs lister (total 62:40 t).

51-9951 F-84G-06-RE

120156 Modtaget (ex RNAF K-60, 466:25 t)
020356 ESK 728 (SI-L)
090357 Under flyvning blev begge tiptanke kastet i utide. Piloten landede på FSNKAR
120357 HVK (vingemodifikation)
231057 ESK 728 (SI-W)
60 ESK 728 (A-951)
030960 ESK 730 (A-951)
050960 ESK 725 (A1951)
200361 ESK 730 (A-951)
050761 SNF KAR (A-951)
280861 SNF VÆR (A-951)
310861 Liste »B«
021061 Slettet af FLVs lister (total 1749:35 t), overdraget til Brand-Redningstj. FSNVÆR.

51-9958 F-84G-06-RE

050356 Modtaget (ex RBAF FZ-39, 15:00 t!l)
220356 ESK 730 (SE-T)
290658 HVK (langtidskonserveret)
56 ESK 730 (SE-T)
60 ESK 730 (A-958)
140461 Liste »B«
300861 Overdraget til Brand- og Redningstj. FSNKAR
310861 Slettet af FLVs lister (total 1170:45 t).

51-9963 F-84G-11-RE

290352 Første flyvning ved fabrikken i USA 1:05 t
070752 Modtaget (5:50 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af Major M. Klemme (USAF)
240752 ESK 725 (FS-963-A)
120952 Totalhavareret ved Thorsager ved FSNTIR. FL Mogens Nyman Weje dræbt. Fløj i jorden med stor fart.
250952 Slettet af FLVs lister (total 10:45 t)
(Flyet nåede kun at flyve 5 ture i dansk bemaling!!).

51-9966 F-84G-11-RE

210852 Modtaget
241052 ESK 726 (FS-966-A)
141253 ESK 726 (KR-P)
310555 Under skydning på Røme blev flyet overbelastet med ca. 8½ G. Piloten fløj hjem til FSNKAR
1255 ESK 726 (KR-R) reparationen afsluttet
060156 CVV (vingemodifikation)
030456 ESK 726 (KR-U?)
030856 TFL ALB (AT- ?)
011156 ESK 726 (KR-U)
060258 SNF VÆR (KR-U)
160758 ESK 728 (SI-Q)
080759 Liste »B«
290260 Opstillet som attrap på FSNALB
Slettet af FLVs lister (total 1296:45 t)
Opstillet som vartegn ved ESK 726 på FSNALB som (KR-A).

51-9970 F-84G-11-RE

221255 Modtaget (ex RBAF K-79, 598:05 t)
270156 ESK 729 (SY-G)
220957 Totalhavareret Vemmetofte Strandskov ved Faxe. FL Kurt Anders Jørgensen reddet i katapult efter kollision med 51-9997 (SY-Y). Begge fly var med i en 4 skibs formation, der var startet fra FSNVAN. Ved sammenstødet mistede SY-Y hele sit næseparti og faldt til jorden med FL Tom Hjortshøj Jessen, der blev dræbt. FL K. A. Jørgensen fløj et stykke tid,

men kunne til sidst ikke bevare kontrollen over flyet og ejectede 10 km SØ for Køge. Slettet af FLVs lister (total 1072:45 t).

51-9972 F-84G-06-RE

120156 Modtaget (ex RNAF K-61, 560:30 t)
080256 ESK 729 (SY-K)
210256 Prøvefløjet fra Kastrup af FL B. G. Pedersen
211257 HVK (vingemodifikation)
240458 ESK 729 (SY-K)
260260 HVA (for opmaling og omregistrering)
290360 SNF SKP (A-972)
230861 Sidste flyvning
280961 Liste »B«
61 Slettet af FLVs lister (total 1743:50 t)
66 Opstillet som attrap på FSNKAR
70 Skydemål på Oksbøl.

51-9973 F-84G-06-RE

120156 Modtaget (ex RNAF K-59, 626:25 t)
020256 ESK 729 (SY-Y eller SY-R)
310757 HVK (vingemodifikation)
291157 ESK 729 (SY-Y)
171158 FMT/HVK
121258 ESK 729 (SY-Y)
010360 ESK 728 (SY-Y)
120760 ESK 730 (SE-Y)
60 ESK 730 (A-973)
050761 SNF KAR (A-973)
290861 HVV liste »B«
61 Slettet af FLVs lister (total 2029:30 t), opstillet som attrap på FSNVÆR.

51-9974 F-84G-11-RE

281055 Modtaget (ex RNAF K-83, 487:10 t)
281155 ESK 727 (KU-V)
210758 ESK 726 (KU-V)
190958 ESK 727 (KU-V)
211058 Liste »B«
111159 Opstillet som attrap på FSNKAR
201159 Slettet af FLVs lister (total 1200:45 t)
68 Opstillet som skydemål på Oksbøl.

51-9978 F-84G-11-RE

230858 Modtaget (ex RNAF K-50, 761:55 t)
050956 ESK 728 (SI-G)
210758 ESK 726 (SI-G)
190958 HVK liste »B«
101258 Slettet af FLVs lister (total 1196:45 t)
Opstillet i Ryvangen.

51-9982 F-84G-11-RE

190952 Modtaget (9:35 t)
241052 ESK 726 (FS-982-A)
131152 Under flyvning ved Hvidbjerg plantage ramte venstre vinge nogle grantræer! Piloten fløj hjem til FSNKAR.
52 CVV (venstre vinge udskiftet)
240953 ESK 726 (FS-982-)
091253 ESK 726 (KR-S)
230857 HVK (vingemodifikation)
051257 Prøvefløjet af KN N. Holst-Sørensen
061257 ESK 726 (KR-K)
060658 ESK 725 (tildelt ved en fejltagelse)
100658 ESK 727 (KU-R)
230459 TFL ALB (AT-F), overført til FSNALB 010659
160560 ESK 725 (KP-M)
220660 Kørt i fangnettet på FSNKAR efter bremsesvigt på højre hjul
60 ESK 725 (KP-M)
60 ESK 725 (A-982)
200361 ESK 730 (A-982)
050761 SNF KAR (A-982)
290861 SNF VÆR (A-982)
310861 HVV (kannibaliseret)
61 Onstillet som attrap på FSNVÆR
61 Slettet af FLVs lister (total 1889:00 t), opstillet som skydemål på Jægerspris.

fortsættes

tilføjelser svar rettelser

51-9672, AT-C (billederne øverst side 14 TINBOX 1-1975).

KN Flemming Rasmussen (RAS), Tårnet FSNKAR, har oplyst, at piloten ved fangnetsforsøgene var daværende flyverløjtnant Hans Møller Pedersen (PED). ■

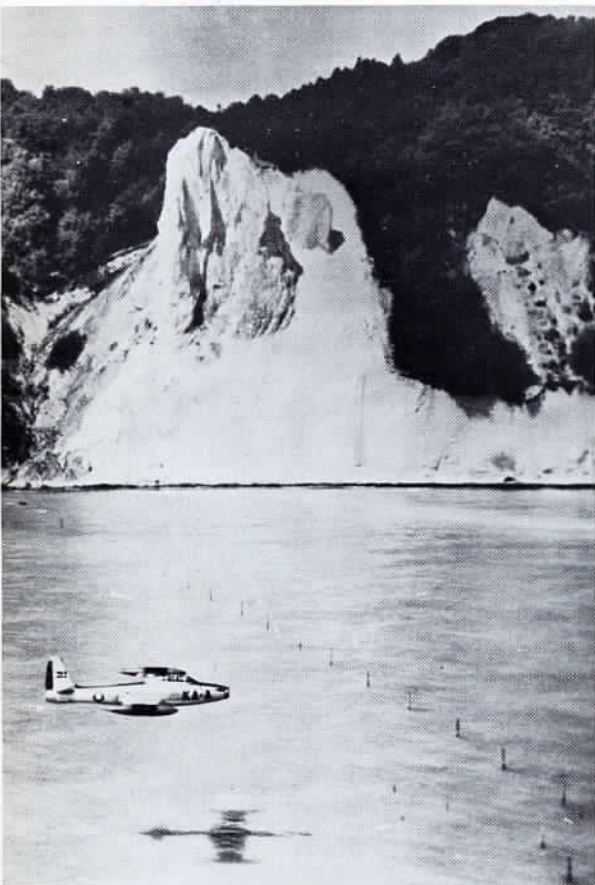
51-9674, AT-B, og 51-9792, KP-K (billederne siderne 14 og 15 TINBOX 1-1975): Billederne var desværre blevet ombyttet – undskyld! ■

51-9792, KP-K: En samling HVK-log-kort over gamle F-84, der hidtil har været anset for kasserede, er dukket op! En grundig gennemgang gav svaret på de gule bånd om vingerne på en del F-84ere i efteråret 1953. På et af kortene står: »Dato 15/9-1953, Ordre nr. 18571/K.4146, Påmaling af kendingsmærker for øvelse (gul) på 60 stk. luftfartøjer, afsluttet 21/9-1953«. – Var det ESK 725s, 726s og 727s fly, der fik gule bånd om vingerne? Hvad var det for en øvelse? Kan nogen hjælpe? ■

51-9802, FS-802-A (billedet øverst side 15 TINBOX 1-1975): CH FLV GEN N. Holst-Sørensen og OBLT B. V. Larsen, OPSO FSNKAR, identificerede samstemmende som de første af mange piloten med hjelmen som værende OB P. S. Sørensen (PØR), der for tiden er dansk militærattaché i Washington. Johannes Thinesen, der bor i Järfälla, Sverige, var i stand til at give os navnet på den anden pilot. Det er Joseph (»Joe«) W. Kittinger, som sammen med andre USAF-testpiloter prøvelføj F-84erne efter IRAN eftersynene ved SAS-værkstederne. »Joe« Kittinger foretog i slutningen af 1950'erne en serie dristige faldskærmsudspring fra stratosfæreballonen »Excelsior« fra helt op til 76.050 ft højde. ■



51-9948, FS-948-A, kort efter modtagelsen i juni 1952.



51-9821, KA-A, ved Stevns Klint. Hvem fløj KA-A og hvem tog billedet hvornår?

51-9950, FS-950-A, har måttet bide i græsset 800 meter før bane på FSNKAR 031152.



med lærred og bårduner

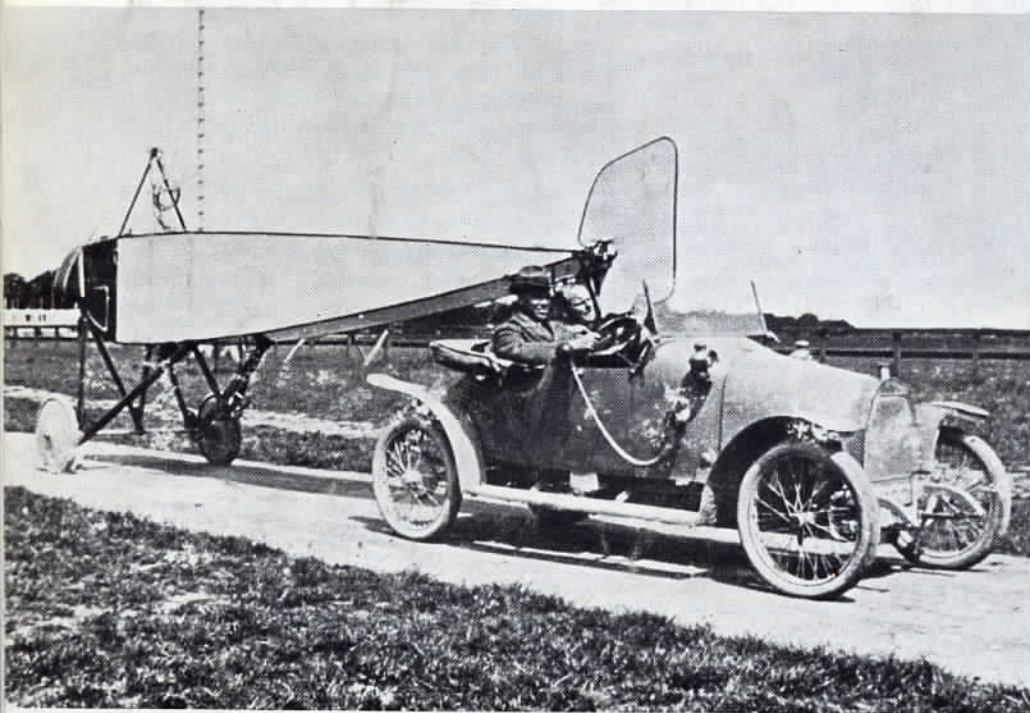


Morane Saulnier M.S. 1, HUGIN, med 50 HK roterende Gnôme motor bygget hos AB Enoch Thulins maskinværksted i Landskrona. Billedet er taget i forbindelse med Kofod-Jensens havari efter Jyllandsturen den 26. april 1916. HUGIN blev repareret, men totalhavarerede den 8. oktober 1919 på Kløvermarken.

Hansa-Brandenburg W. 29 (H.M. I), 29, bygget på Orlogsværftet og afleveret til Marinens Flyvevæsen den 8. juni 1925. Kan nogen blandt læserne sige, hvor og hvornår billedet er taget og hvem personerne er?



Morane Saulnier, M.S. 1, MUNIN, ved leveringen til Kløvermarken i juni 1916. I bilen premierløjtnanterne Ussing (med hat) og Kofod-Jensen. MUNIN totalhavarerede ved Viborg den 1. oktober 1917.



Overassistent L. A. T. Ege, Flyvevåbnets Historiske Samling, er meget interesseret i at låne, eventuelt modtage til ejendom, billeder og effekter med tilknytning til dansk militær flyvning. Man kan skrive eller ringe til: Overassistent L. A. T. Ege, Postbox 505, 2950 Vedbæk, tlf. (02) 89 05 01, lokal 2498, eller til Danmarks Flyvemuseum, Postbox 505, 2950 Vedbæk. ■