

tinbox

DANSK MILITÆR FLYVNING

3 - 1975

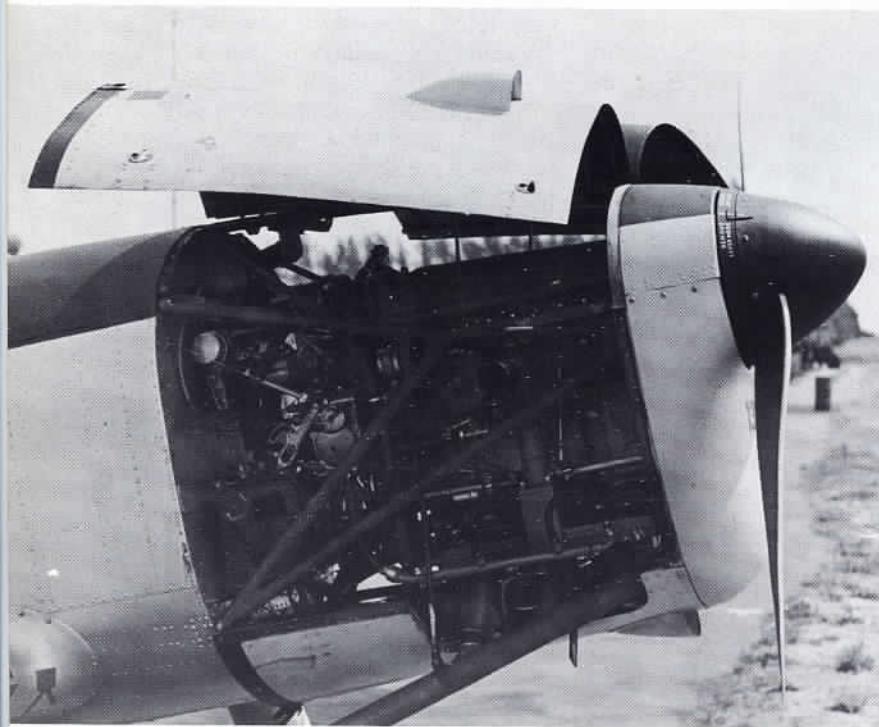
FLV
25 ÅR



I DETTE NUMMER:

TF-100F, F-84G, Dornier WAL

tinbox



REDAKTION:
NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

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

UDGIVELSE og LAYOUT:
PALLE SICK
Bystævnet 2
5260 Hjallese
(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 abonnementer
er momsfri) og bedes indbe-
talt over giro eller inter-
national postanvisning til:

Flyvetidsskriftet TINBOX
Bystævnet 2
5260 Hjallese
Postgiro 2 27 47 87

Tryk:
Expres-Trykkeriet A/S
Odense

Eftertryk er ikke tilladt!

Billedet foroven til venstre:
Endnu en 25-års jubilar,
deHavilland CHIPMUNK
T. Mk. 20, fotograferet i sit
rette element over Flyvestation
Avnø, hjemsted for FLVs
elementærkursus siden starten
i 1950. P-142 har ikke fulde
25 år på bagen, idet kun de
første 10 (121-130) ankom i
1950. De resterende 17
CHIPMUNKs ankom først i
1952-53. (NHL).

Billedet yderst til venstre:
P-139s 145 HK de Havilland
GIPSY MAJOR 10 MK. 2
rækkemotor med hængende
cylindre. Kompakt og dog let
besidder den en egen skønhed
i al sin funktionalisme. (NHL).

Billedet til venstre: Også en
25-års jubilar. OBLT Kurt
Abildskov (ABI), chef for
Flyvestation Avnø og den der-
værende flyveskole. ABI
begyndte på Forskolen den 8.
maj 1950 og Elementærkursus
EK-50-1 den 10. juli samme år.
I januar 1951 rejste han med
 sine holdkammerater til U.S.A.
for der som det første
danske pilothold at modtage
uddannelse ved USAF. Vi
håber senere at kunne formå
ABI til at berette om sine
25 år ved FLV. (NHL).

FORSIDEN har denne gang
hentet sit motiv fra dette års
redningsøvelse, BIKINI 75,
i Ebeltoft Vig. Sådan ser det
ud, når en ALOUETTE (M-071)
med solen i ryggen flyver
ind over ens dinghy umiddel-
bart før opsamling. (PS).

25 år

Den 1. oktober er det 25 år siden, Flyvevåbnet blev oprettet som selvstændigt værn. Oprettelsen var med baggrund i de under 2. verdenskrig indhøstede erfaringer udtryk for den øgede andel af den samlede forsvarsbyrde, som man ønskede, at denne værnsgren skulle bære. Hvor Hær og Søværn hidtil havde haft hver deres flyvere, samledes nu de fælles ressourcer under centraliseret ledelse med operative, administrative og undervisningsmæssige fordele til følge.

Danmarks indtræden i NATO i 1949 har på afgørende måde præget udviklingen i de 25 år. Både personel- og materielressourcer var i 1950 små – vel også for små – for den meget store opgave det var, at bygge et nyt moderne flyvevåben op praktisk talt helt fra grunden. Årene 1950-55 var derfor præget af en forceret ekspansion i bestræbelserne på at nå de vedtagne NATO-styrkemål. At det fundament, man byggede på, var spinkelt, viste sig mest iøjnefaldende ved en række havarier i årene 1952-53. Omfattende analyser af Flyvevåbnets forhold førte til en række organisationsmæssige ændringer, af hvilke oprettelsen af Flyvertaktisk Kommando i 1955 må karakteriseres som den mest betydningsfulde.

Frigjort for almindelige administrativs- og planlægningsopgaver kunne Flyvertaktisk Kommando koncentrere sig om sine tre hovedopgaver: styrkernes uddannelse og koordinering, beredskabets organisation samt krigsplanlægning for styrkerne. Allerede efter to års forløb kunne man fremvise overbevisende resultater. Alle områder var nu præget af konsolidering og ro-

lig udvikling. Den høje havarirate faldt hastigt til et mere acceptabelt niveau, og i dag udmaørker Flyvevåbnet sig ved en – målt selv med international målestok – meget lav havarirate, et synligt bevis på god moral og uddannelsesmæssig høj standard. Flyvevåbnets indsats på det flyvesikkerhedsmæssige område er almindeligt anerkendt og har sat sig spor langt ind i civilflyvningen.

Flyvevåbnet indgår i dag i et gnidningsfrit og på mange måder forbillede samarbejde i NATO og nyder stor respekt indenfor såvel som udenfor NATO-partnerenes kreds.

De politisk-økonomiske betingelser, som det danske forsvar og dermed Flyvevåbnet er underkastet, har ændret sig i takt med ændringerne i vores parlamentariske styres sammensætning. Ikke mindst de sidste 15 år har været præget af stadige justeringer og rationaliseringer. Personalereduktioner har ikke kunnet undgås og eskadriller er til stor sorg for mange blevet nedlagt.

Der vil helt naturligt være afstand mellem det, man kunne ønske sig, og det man reelt kan opnå. Selv om ikke alle materielmæssige ønsker har kunnet indfries i fuldt mål, råder Flyvevåbnet i dag over et fuldt moderne materiel, som man gentagne gange har dokumenteret, at man evner at håndtere. Man kan måske lidt dristigt sige, at afslutningen på forhandlingerne om køb af nye jagere i dette forår var folketingsets og dermed den danske befolkningens håndslag og jubilæumsgave til Flyvevåbnet. Vi er overbeviste om, at Flyvevåbnet fortsat vil være et vigtigt led i vores samfunds udvikling i almindelighed og flyvningen generelt i sædeleshed, og vi ønsker Flyvevåbnet til lykke med de 25 år.

PS

Siden udgivelsen af første nummer af TINBOX er vi flere gange – af tidligere piloter i FLV – blevet spurgt, om TINBOX kunne bringe oplysninger om FLVs personel som et fast punkt. Spørgsmålene har i alle tilfælde været begrundet med ønsket om med jævne mellemrum at få at vide, hvor den eller den fra flyveholdet, eskadrillen eller flyvestationen befandt sig og med hvilken funktion. Vi er kede af at måtte skuffe de pågældende læsere, men personeloplysninger er, i den samlede form hvori de forefindes hos FLV, klassificerede og dermed ikke tilgængelige for os. Det er muligt, at en ordning om oplysninger i meget korte uddrag kunne have været etableret med FLV, men vi ville ikke tidsmæssigt kunne overkomme at administrere den – FLV næppe heller. Endelig fandt vi det svært at trække grænsen mellem omtale/ikke omtale. Vil man vide, hvor PET, ABI, NON, DUR, »B&W« o.s.v. er henne må vi tilråde fortsat brug af mund-til-øre metoden.

I fortsættelse af artiklen om TF-100F i TINBOX 2-1975 bringes her en oversigt over de fjorten nu danske TF-100Fs fortid ved USAF.

Listen har, som det ses, flere steder store »huller«, idet kildematerialet i en del tilfælde er endog særdeles mangelfuld. Det gælder både for fly, der har gjort tjeneste i Det fjerne Østen (Vietnam) og for fly, der har opereret fredsmæssigt i U.S.A. og Europa. Manglerne til trods bringer vi listen nu, idet vi håber, at nogle af vore læsere vil kunne hjælpe os med at fyldе hullerne ud.

Skulle nogen være i besiddelse af eller have kendskab til fotos af et eller flere af de fjorten fly fra den her omtalte periode, vil vi være meget glade for en henvendelse.

For at lette en eventuel genkendelse er karakteristiske siderorsbemalinger og evt. detailler vist i de tilfælde, hvor de er kendte. Bemærk at alle fly har serial 56-3... men at serial ofte er påmalet som 0-63... (altså 0 i stedet for 5) eller 56... (uden 3-tal) med de tre sidste cifre i store typer (hvide).

North American TF-100F SUPER SABRE

2. DEL

PALLE SICK

Der er fotobekræftelse på, at et fly på samme tid har haft serial påmalet med hvidt på den ene side af roret og med sort på den anden side.

Civilingeniør Fritz Krag (FMK) har gjort opmærksom på, at FLVs ældste F-100F ikke har block no. -11-NA og -16-NA som i TINBOX 2-1975 anført. De har block no. -10-NA og -15-NA og er altså ikke modifieret op til -11 og -16 standard (såkaldt high wire).

De i oversigten benyttede forkortelser står for:

AFB: Air Force Base

ANG: Air National Guard

CCTS: Combat Crew Training Squadron

TAC: Tactical Air Command

TFS: Tactical Fighter Squadron

TFG: Tactical Fighter Group

TFW: Tactical Fighter Wing

USAF: United States Air Force

dansk serial	USAF serial	block no.	tjenestestedes	siderorsbemalinger
GT-826	56-3826	-11-NA	181057 Accept date USAF 221057 Modtaget USAF 58 22 TFS 62 50 TFW 66 Cannon AFB 67 McClellan AFB 68 35 TFW/352 TFS 220169 150 TFG, Kirtland AFB 190374 116 TFG, Dobbins AFB	VM 063826 0-63826
GT-842	56-3842	-11-NA	311057 Accept date USAF 180171 180 TFG 180272 162 TFG, Arizona ANG	AF 56 842
GT-844	56-3844	-11-NA	201157 Accept date USAF 270759 20 TFW 149 TFG, Kelly AFB, Texas ANG	63844
GT-856	56-3856	-11-NA	141157 Accept date USAF 70 48 TFW/492 TFS 71 48 TFW/493 TFS 1271 150 TFG, New Mexico ANG, Kirtland AFB 301072 Davis Monthan AFB (FE 177)	LR LS 0-63856
GT-870	56-3870	-11-NA	251157 Accept date USAF 31 TFW/308 TFS 35 TFW/ TFS 120 50 TFTW, Luke AFB 354 TFW, Myrtle Beach AFB	SM VS LA

fortsættes side 6



Fler F-100F, af hvilke vi ikke før har bragt billeder. Alle billeder er taget umiddelbart efter ankomsten til FSNKAR. (FLV).



Billederne side 7:

GT-856 og GT-961 under start fra FSNKP i øsende regn (jo det regnede virklig en gang i løbet af sommeren 1975 den 23. juli i år). (PS).

GT-870 bliver gjort klar til start. Den blanke maling ses tydeligt fra denne vinkel. (PS).

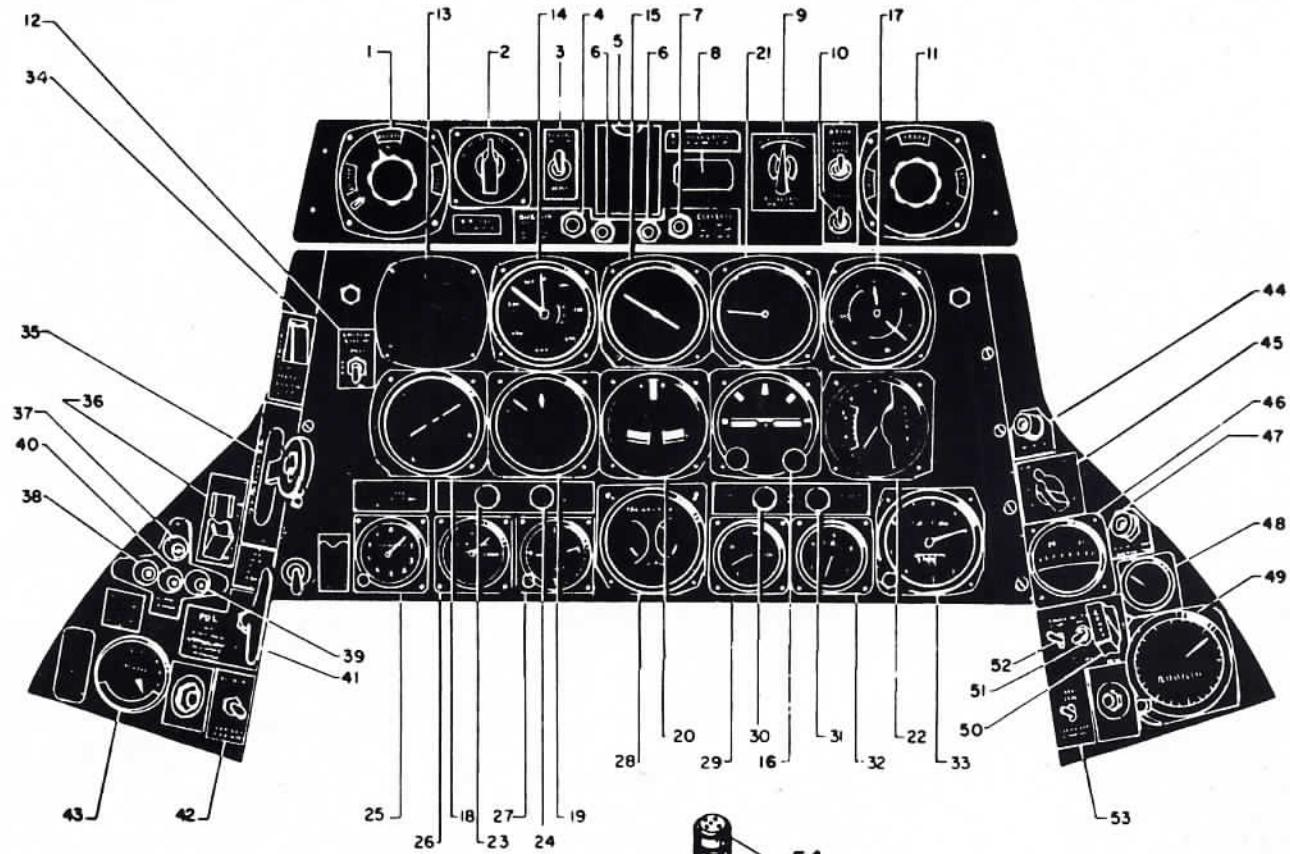
Nærbillede af GT-971. Bemærk den i TINBOX 2-1975 omtalte udvendige forstærkning af fuselage upper longerons (ses lidt over og til højre for 1-tallet i GT-971). (PS).



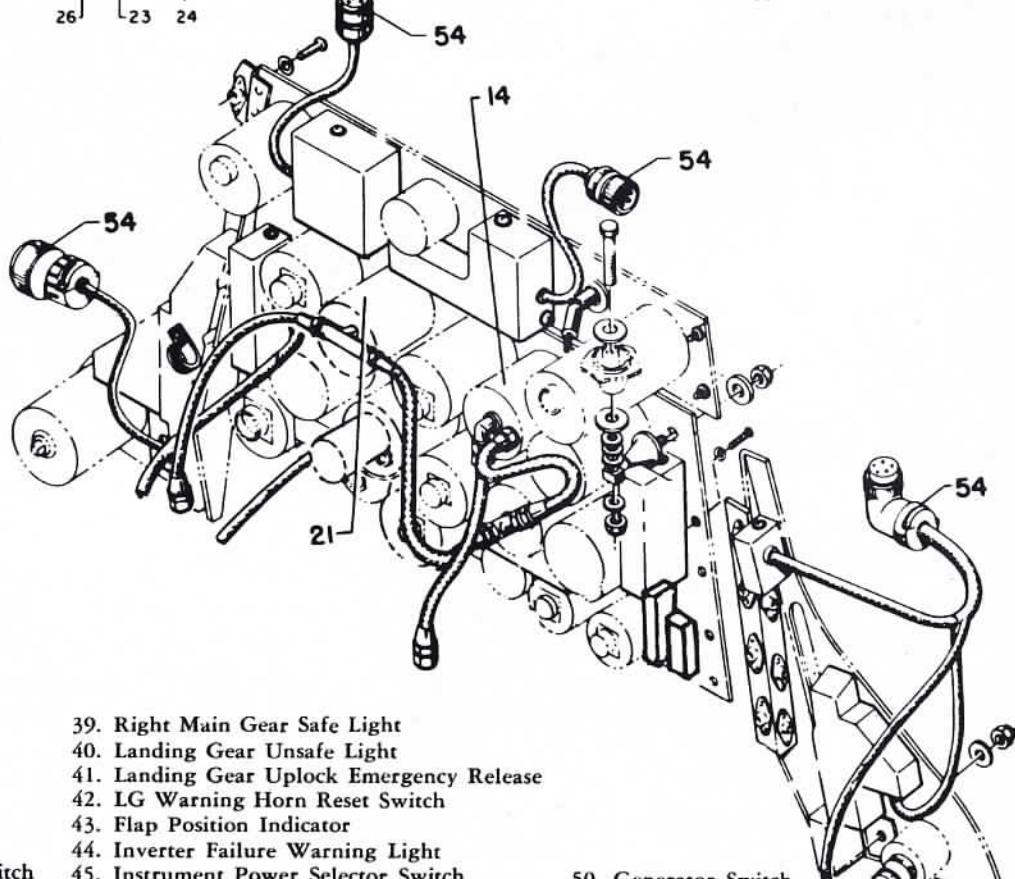
			151069 58 TFW, Luke AFB 290771 181 TFG, Indiana ANG, Hulman AFB 291072 Davis Monthan AFB (FE 176)	AF 063 870
GT-874	56-3874	-11-NA	271157 Accept date USAF 68 37 TFW (Far East) 030871 122 TFG, Indiana ANG, Baer Field?	AF 56 874
GT-892	56-3892	-11-NA	171257 Accept date USAF Indiana ANG 72 132 TFG, Iowa ANG	AF 892 892 63892 USAF 0-63892
GT-908	56-3908	-11-NA	300158 Accept date USAF 141063 474 TFW/481 TFS, Cannon AFB 231263 27 TFW, Cannon AFB 031264 27 TFW/524 TFS 010365 27 TFW/523 TFS 050465 474 TFW, Cannon AFB 65 4510 CCTRWG, Luke AFB 281068 37 TFW/416 TFS 020571 35 TFW/614 TFS 181 TFG, Indiana ANG	AF HE 908 063 VP AF 908 063
GT-916	56-3916	-11-NA	300158 Accept date USAF 48 TFW/492 TFS, Lakenheath, England 140 TFG 120 TFG , Colorado ANG, Buckley AFB 301072 Davis Monthan AFB (FE 180)	AF LR 0-63916
GT-927	56-3927	-16-NA	190258 Accept date USAF 021172 103 TFG, Bradley ANG	AF 0-63927
GT-949	56-3949	-16-NA	260358 Accept date USAF 4510 CCTRWG, Luke AFB 151069 58 TFTWG, Luke AFB 4413 CCTS 4513 CCTS 0671 180 TFG, Ohio ANG, Toledo Express Air Port	AF LA 63 949
GT-961	56-3961	-16-NA	020558 Accept date USAF 171066 150 CAM SQN, Kirtland AFB, New Mexico ANG 260168 31 TFW, Tuy Hoa, Vietnam 220372 416 TFS, England AFB, Louisiana 150 TFG, New Mexico ANG 179 TFG, Ohio ANG, Mansfield Lahm Airport 0173 Davis Monthan AFB (FE 202)	AF SE 0-63961
GT-971	56-3971	-16-NA	030658 Accept date USAF 58 TFTW/4413, CCTS Luke AFB Nellis AFB 110 TFS, Missouri ANG 131 TFG, Lambert Field 301072 Davis Monthan AFB (FE 178)	AF LA WB 0-63971
GT-996	56-3996	-16-NA	120858 Accept date USAF Myrtle Beach AFB 081165 27 TFW, Cannon AFB 50 TFTW, Luke AFB 72 140 TFG, Colorado ANG, Buckley AFB 301072 Davis Monthan AFB (FE 179)	AF LA 0-63996



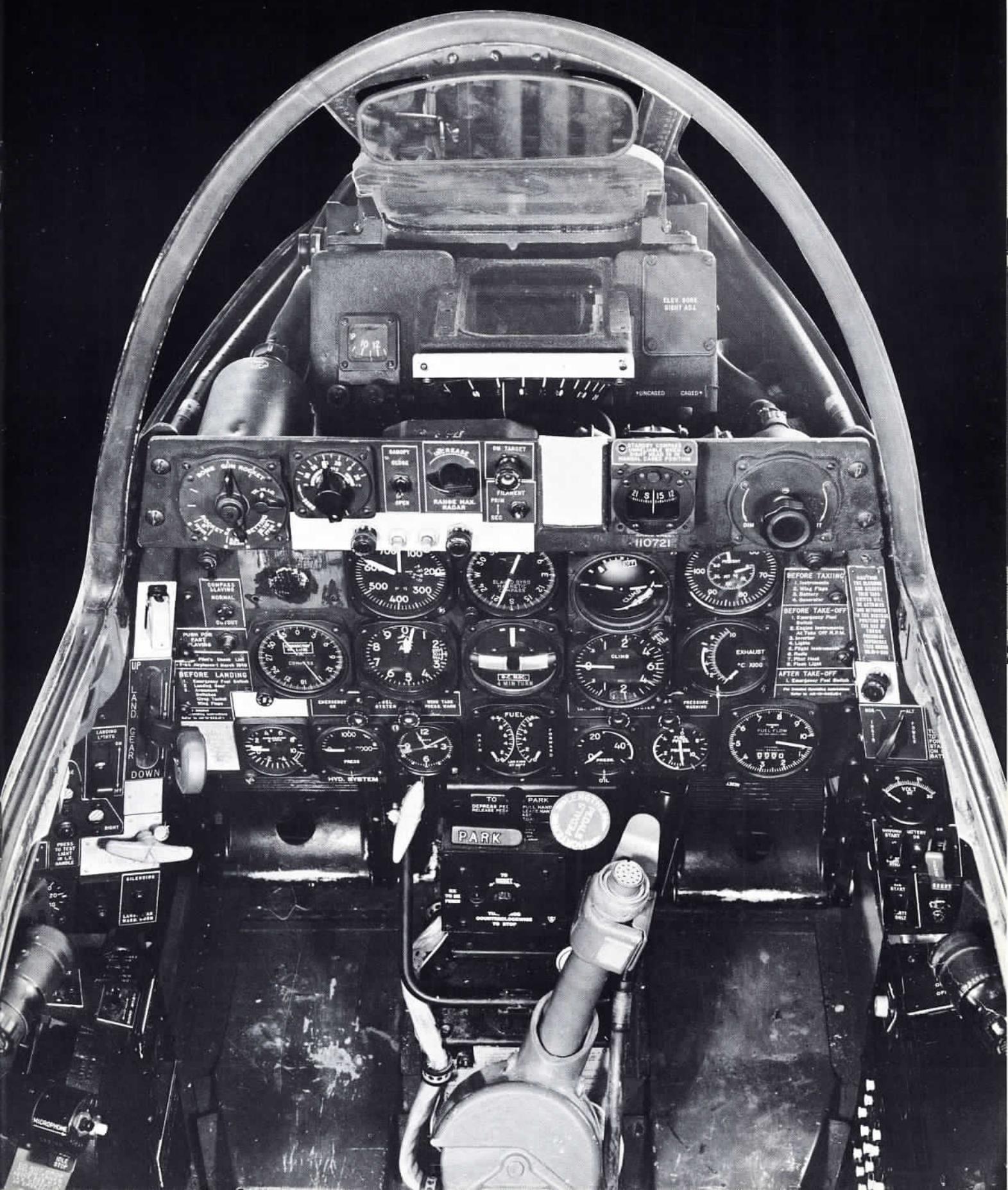
F-84G THUNDERJET



1. Rocket Setting Unit — Sight
2. Bomb Target Wind Scale — Sight
3. Canopy Switch
4. Overhead Warning Light
5. Compass Correction Card
6. Overheat-Fire Circuits Test Switches
7. Fire Warning Light
8. Standby Compass
9. Radar Range Control
10. Filament Switch — Sight
11. Dimmer Control — Sight
12. Gyro Compass Slaving Switch
13. Cover Plate
14. Airspeed Indicator
15. Gyro Compass Indicator
16. Attitude Indicator or Vertical Gyro
17. Tachometer
18. Radio Compass Indicator
19. Altimeter, Airplane
20. Bank and Turn Indicator
21. Rate of Climb Indicator
22. Exhaust Temperature Indicator
23. Fuel Emergency Warning Light
24. Wing Tank Pressure Warning Light
25. Accelerometer
26. Hydraulic Pressure Gage
27. Clock
28. Fuel Quantity Indicator
29. Oil Pressure Indicator
30. Main Tank Level Warning Light
31. Fuel Pressure Warning Light
32. Fuel Pressure Indicator
33. Fuel Flow and Totalizing Indicator
34. Landing Gear Emergency Retract Switch
35. Landing Gear Selector
36. Landing Light Switch
37. Nose Gear Safe Light
38. Left Main Gear Safe Light
39. Right Main Gear Safe Light
40. Landing Gear Unsafe Light
41. Landing Gear Uplock Emergency Release
42. LG Warning Horn Reset Switch
43. Flap Position Indicator
44. Inverter Failure Warning Light
45. Instrument Power Selector Switch
46. Voltmeter
47. Generator Overvoltage Warning Light
48. Ammeter
49. Altimeter — Cockpit
50. Generator Switch
51. Battery Switch
52. Ground Start Switch
53. Air Start Switch
54. Electrical Connector



3. del: Instrumentering



ESK 727

KU-A : 51-10490, 51-10504, 51-10579
 KU-B : 51-10507, 52-8305, 51-10037
 KU-C : 51-10769, 51-10520
 KU-D : 51-10425, 51-10744
 KU-E : 52-8305, 51-10037, 52-2925
 KU-F : 51-10781, 51-10490
 KU-G : 52-3057, 51-97227, 51-10933
 KU-H : 51-10741, 52-8349
 KU-J : 51-10506, 51-10629
 KU-K : 51-10511, 51-10708
 KU-L : 51-10513, 51-10507
 KU-M : 51-10705, 51-10600, 51-10043
 KU-N : 52-3024, 51-10769
 KU-O : 51-10518, 51-10310
 KU-P : 51-10520, 51-10513
 KU-Q : 51-10521, 51-11167
 KU-R : 51-10523, 51-9982
 KU-S : 51-10579, 51-10751, 51-10503
 KU-T : 51-10580, 51-10705, 51-10741
 KU-U : 51-10600, 51-10490, 51-10622
 KU-V : 51-10606, 51-9974
 KU-W : 51-10614, 51-10017, 51-10606, 51-10511
 KU-X : 51-10624, 52-3024
 KU-Y : 51-10627, 51-101897
 KU-Z : 51-10637, 51-10189, 52-3057

ESK oprettet: FSNKAR 1. nov. 1952
 Tjenestedsted: FSNKAR
 F-84G i tjeneste: 1. nov. 1952–1. sept. 1959
 F-84G tiptankbemaling: Rød
 Kaldesignal: CRAVEN
 Devise: Fortius Sitius Altius
 (Øget styrke gennem større
 højde. Fra 29. april 1953
 oversættelse ændret til:
 Stærkere, hurtigere, højere)
 Chefer: KL N. Holst-Sørensen
 (kommandør)
 1. nov. 1952–
 KL N. Holst-Sørensen
 (chef)
 1. déc. 1952–4. marts 1955
 KL L. Folmer Hansen
 (kommandør)
 5. marts 1955–14. febr. 1957
 KL L. Folmer Hansen
 (chef)
 15. febr. 1957–31. maj 1958
 KN T. H. Petersen
 (chef)
 1. juni 1958–15. juni 1961



16 ESK 727 fly opstillet til
 parade. Vi ved ikke, hvornår
 billedet er taget, men de
 forekommende bogstavkoder
 peger mod 1955. Kan nogen
 hjælpe os? (FLV).

ESK 727's skydehold 1957.
 I midten KL L. Folmer Hansen
 (FAN) samt flyverlejtnanterne
 P. Uidal, Aa. Petersen,
 N. T. Pedersen og J. Ander-
 sen. (FLV).

ESK 728



ESK oprettet: FSNKAR 22. maj 1953

Tjenestedsted: FSNKAR

22. maj 1953–30. juli 1953

FSNSKP 1. aug. 1953–

F-84G i tjeneste: 22. maj 1953–31. aug. 1960
F-84G tiptankbemaling: Orange (de første år med et sort lyn)

Kaldeignal: ASHCAKE

Devise: Unus Pro Multis

(Et for alle)

Chefer: KL N. Lund

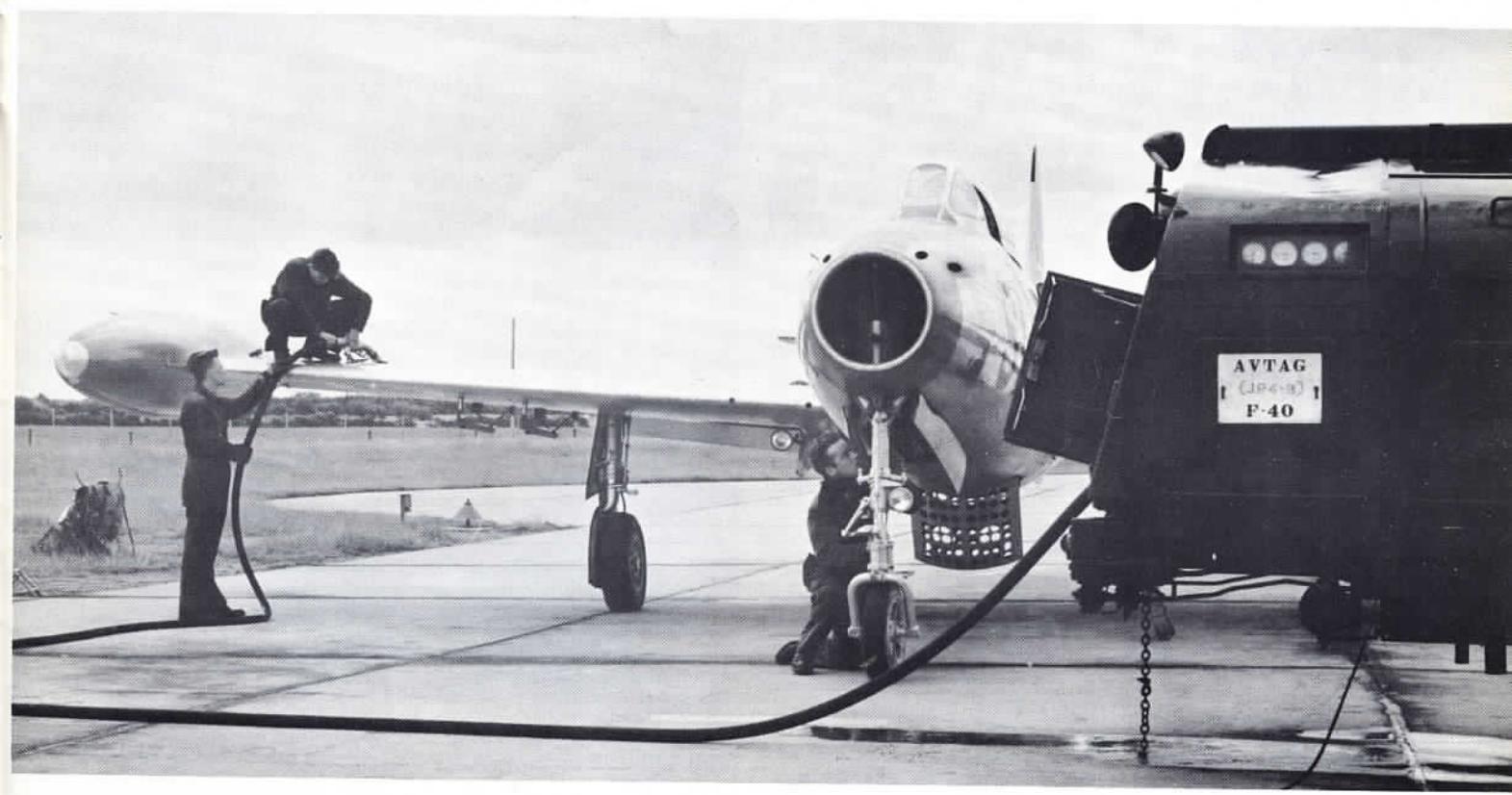
22. maj 1953–30. sept. 1957

KN P. E. Andersen

1. okt. 1957–15. april 1960

KN H. J. Corfitzen

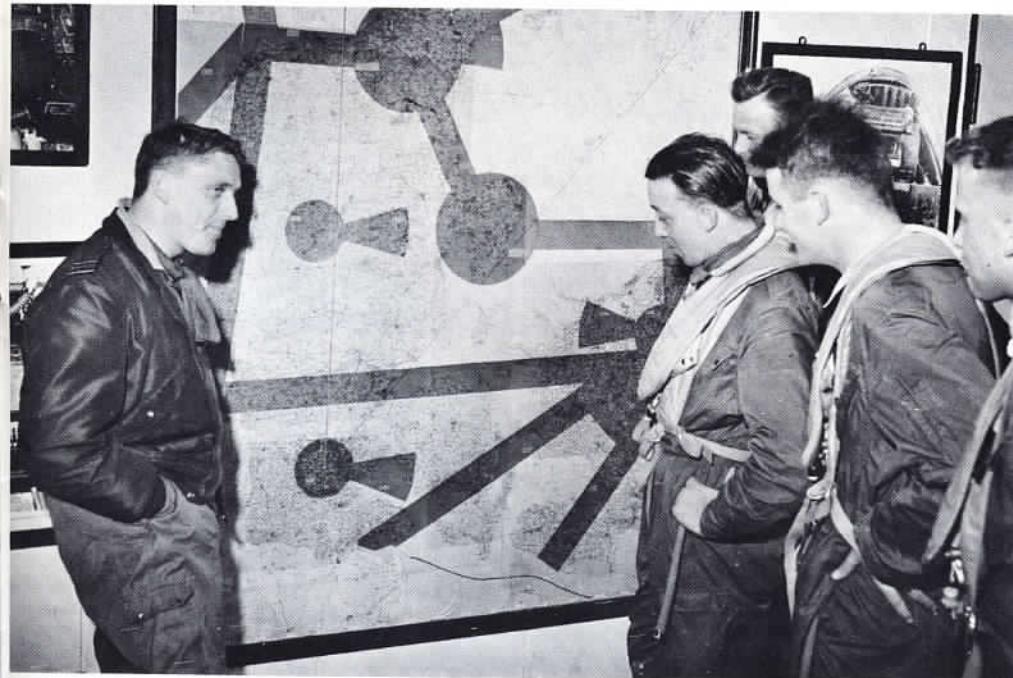
16. april 1960–17. april 1961



SI-U, 51-10752, under optankning på FSNSKP. (FLV).

SCAR-adaptører

KN H. J. Corfitzen under en briefing. Vi har mistanke om, at billedet ikke er taget ved ESK 728 men på Karup, før Corfitzen blev chef. Kan nogen hjælpe? (FLV).



SI-A	:	51-9838, 51-10124
SI-B	:	51-9885, 51-10330
SI-C	:	52-3126, 51-10651
SI-D	:	51-10610, 51-10916
SI-E	:	51-10613, 51-1044, 51-10705?
SI-F	:	51-10647, 51-9990, 51-10564
SI-G	:	51-10651, 51-9978, 51-10708
SI-H	:	51-10652, 51-10715
SI-J	:	51-10656, 51-10798, 51-10143
SI-K	:	51-10665, 51-9771, 52-2925?
SI-L	:	51-9951, 51-10477
SI-M	:	51-10298
SI-N	:	51-10715, 51-10656
SI-O	:	51-10718
SI-P	:	51-10720, 52-3126
SI-Q	:	51-9785, 51-9966, 52-2925?
SI-R	:	51-10721, 51-10520
SI-S	:	51-9944, 52-3024
SI-T	:	52-3066
SI-U	:	51-10752, 51-10606
SI-V	:	51-10362, 51-10024
SI-W	:	51-9951
SI-X	:	52-8299, 51-16665
SI-Y	:	52-8323, 51-10652
SI-Z	:	51-9949

F-84G fortsat

51-9986 F-84G-11-RE
 180556 Modtaget (ex RBAF FZ-49, 305:45 t).
 ESK 729 (SY-F)
 101058 Liste »B«
 281058 Slettet af FLVs lister (Total 1200:00 t).
 191060 overført til TRK for undervisning.

51-9987 F-84G-11-RE
 240956 Modtaget (ex RNAF K-42, 771:25 t).
 ESK 729 (SY-Z)
 110565 Liste »B«
 281058 Slettet af FLVs lister (total 1200:00 t).
 310759 Opstillet som skydemål på Oksbøl.

51-9990 F-84G-11-RE
 090852 Modtaget (6:50 t)
 241052 ESK 726 (FS-990-A)
 300353 Havareret på FSNKAR. Piloten landede flyet for langt inde på banen, der var våd efter regn. Flyet kørte af banen og næseunderstellet brudt sammen.
 STV KAR
 210554 ESK 728 (SI-F), først klar i september.
 120359 Liste »B«
 250859 Opstillet som attrap på FSNALB
 050959 Slettet af FLVs lister (total 1200:50 t). Observeret på FSNALB med bagkrop fra 51-9709.

51-9994 F-84G-11-RE
 020257 Modtaget (ex RNAF K-90, 729:00 t).
 050357 ESK 726 (KR-Y)
 110358 HVK (vingemodifikation)
 020958 TFL ALB (AT-L)
 201159 HVK
 031259 HVK (gjort flyveklar igen)
 160560 ESK 730 (SE-?)
 220760 HVK (konserveret)
 140461 HVK liste »B«
 300861 Slettet af FLVs lister (total 1314:00 t). Skydemål på Oksbøl.

51-9997 F-84G-11-RE
 180556 Modtaget (ex RBAF FZ-48, 391:50 t).
 070656 STV SKP
 220656 ESK 729 (SY-Y)
 060856 TFL ALB (SY-Y)
 180956 ESK 729 (SY-Y)
 220957 Totalhavareret efter kollision med 51-9970 (SY-G).
 230957 Slettet af FLVs lister (total 717:30 t).

51-9998 F-84G-11-RE
 220452 Første flyvning ved fabrikken i USA (1:10).
 060852 Modtaget (4:30 t)
 060852 Prøveflyjet af KN F. Birkelund. Overført fra Kastrup til FSNKAR
 241052 ESK 726 (FS-998-A)
 011253 ESK 726 (KR-T)
 110456 Totalhavareret IJskov, Kompedal plantage ved FSNKAR. FL Hans Ole Ladegård Pedersen reddet i katastrofen. Mistede kontrollen over flyet under forskellige kunstflyvningsøvelser.
 120456 Slettet af FLVs lister (total 807:30 t).

51-10013 F-84G-11-RE
 081055 Modtaget (ex RNAF K-80, 392:00 t).
 021155 ESK 725 (KP-Q)
 111058 HVK liste »B«
 300559 Slettet af FLVs lister (total 1201:00 t).

51-10015 F-84G-11-RE
 200452 Første flyvning ved fabrikken i USA (1:00).
 190952 Modtaget (4:25 t).
 091052 Overført fra Kastrup til FSNKAR af FL S. O. Nielsen.
 241052 ESK 726 (FS-015-)
 071253 ESK 726 (KR-A)
 030555 Lige efter start fra FSNKAR blev venstre vinge ramt af en stork. Piloten fløj tilbage og landede på FSNKAR.
 100555 HVK (for udskiftning af højre vinge)
 010655 ESK 726 (KR-A)
 151155 Havareret på FSNKAR. Kørt af taxibanden, næseunderstellet brudt sammen.

241155 HVK (for reparation)
 020156 ESK 726 (KR-A)
 020156 Prøveflyjet af FL J. E. Hansen.
 080557 HVK (vingemodifikation)
 290657 Prøveflyjet af KL B. K. S. Weng
 010757 ESK 726 (KR-A)
 240957 HVK (for reparation af højre vinge). Beskadiget efter hård landing eller for mange G-påvirknings.
 070258 Prøveflyjet af FL F. Døstrup
 180258 Prøveflyjet af FL M. Vikstrøm
 200358 Klar til aflevering
 310358 ESK 726 (KR-P)
 220559 HVA (for opmalning)
 250659 ESK (KR-?)
 250759 SNF ALB (AR-A)
 250960 HVA (for opmalning og omregistrering)
 290960 SNF ALB (A-015)
 290361 TFL ALB (A-015)
 250761 SNF VÆR (A-015)
 130162 SNF KAR (A-015)

240162 FLKS (A-015) Brug til uddannelse af flyvemekanikere på Flyvevåbnets Konstabler Skole. Slettet af FLVs lister (total 1980:35 t).
 291267 Opstillet på en børnehave i Ganløse, men senere fjernet igen og ophugget.

51-10016 F-84G-11-RE
 060852 Modtaget
 241052 ESK 726 (FS-016-A)
 261152 Havareret på FSNKAR. Flyet kørte af banen og venstre hovedunderstellet brudt sammen.

281053 Prøveflyjet
 1153 ESK 726
 050154 ESK 726 (KR-B)
 120657 HVK (vingemodifikation)
 281057 ESK 726 (KR-D)
 1158 Næseunderstellet brudt sammen under afprøvning i hangar på FSNALB.

021258 HVA liste »B«
 200259 HVK (kannibaliseret)
 040360 Opstillet som attrap på FSNALB
 010460 Slettet af FLVs lister (total 1407:10 t).
 120870 Opstillet på en legeplads i Holstebro.

51-10017 F-84G-11-RE
 081055 Modtaget (ex RNAF K-49, 379:05 t).
 261055 Overført fra Kastrup til FSNKAR af KL Folmer Hansen
 281055 ESK 727 (KU-W)
 081255 Totalhavareret Hjerk, Nordsalling. FL Orla Nelleman Petersen dræbt. Kom væk fra formationen og flog i jorden med stor fart.
 091255 Slettet af FLVs lister (total 424:35 t).

51-10018 F-84G-11-RE
 180556 Modtaget (ex RBAF FZ-46, 453:35 t).
 120656 ESK 729 (SY-V)
 030159 HVK liste »B«
 250260 HVK (kannibaliseret)
 020360 Slettet af FLVs lister (total 1199:40 t). Opstillet som attrap på FSNALB.

51-10022 F-84G-11-RE
 060852 Modtaget (4:10 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL P. S. Sørensen.
 050952 taget i brug ved ESK 726
 241052 ESK 726 (FS-022-A)
 150154 ESK 726 (KR-C)
 140454 Totalhavareret i Limfjorden ved Gjøl. FL Arne Nielsen dræbt. Fløj i jorden med stor fart.
 210554 Slettet af FLVs lister (total 168:40 t).

51-10024 F-84G-11-RE
 150852 Modtaget (3:55 t)
 241052 ESK 726 (FS-024-B)
 040154 ESK 726 (KR-D)
 050957 HVK (vingemodifikation)
 180158 ESK 726 (KR-E)
 060658 ESK 725 (KP-V)
 060459 ESK 728 (SI-V)
 260460 Kørt i fangnettet på FSNSKP
 040560 HVK liste »B«
 280361 HVK (kannibaliseret)
 050461 Slettet af FLVs lister (total 1835:45 t).

51-10037 F-84G-11-RE
 241055 Modtaget (ex RNAF K-58, 540:00 t).
 211155 ESK 727 (KU-E)
 111257 HVK (vingemodifikation)

241155 HVK (for reparation)
 020156 ESK 726 (KR-A)
 020156 Havareret på FSNTIR. Piloten kunne ikke få flyet i luften igen efter en »touch/go«, kort af banen, næseunderstellet brudt sammen.
 280759 HVK liste »B«
 140160 Slettet af FLVs lister (total 1494:15 t).
 200160 HVK (kannibaliseret)

51-10043 F-84G-11-RE
 060852 Modtaget
 241052 ESK 726 (FS-043-B)
 141253 ESK 726 (KR-E)
 031057 HVK (vingemodifikation)
 140258 ESK 727 (KU-M)
 180659 ESK 730 (SE-A)
 60 ESK 730 (A-043)
 210361 HVK liste »B«
 080561 Slettet af FLVs lister (total 1958:35 t).
 090561 HVK (kannibaliseret). Opstillet som attrap på FSNVAN

51-10051 F-84G-11-RE
 140852 Modtaget
 241052 ESK 726 (FS-051-B)
 091253 ESK 726 (KR-F)
 020557 HVK (for udskiftning af begge vinger)
 090557 ESK 726 (KR-F)
 060658 ESK 725 (KP-F)
 230658 Under flyvning ved Hasselager blev den højre vinge ramt af en fugl. Piloten landede på FSNKAR.
 270658 HVK (udskiftning af højre vinge)
 260858 ESK 725 (KP-F)
 110958 Kollideret i luften over Viborg med 51-10624 (KP-M). Begge fly landede sikkert på FSNKAR. KP-F lettere beskadiget, mens KP-M havde svære beskadigelser på bagkrop og vinger.
 031058 ESK 725 (KP-F)
 090659 HVK liste »B«
 160660 Slettet af FLVs lister (total 1627:10 t).
 290660 HVK (kannibaliseret). Opstillet som skydemål på Jægerspris.

51-10054 F-84G-11-RE
 200852 Modtaget (4:55 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL E. P. Willumsen.
 030952 taget i brug ved ESK 726
 241052 ESK 726 (FS-054-B)
 101253 ESK 726 (KR-G)
 240954 Totalhavareret Fjeldstervang, 12 km SØ for Herning. FL Arne Ibsen Sørensen dræbt. Var med i NATO øvelsen »Skandek Mist«. Fik rettet for sent op fra dyb og ramte en gård. Slettet af FLVs lister (total 411:20 t).

51-10055 F-84G-11-RE
 200852 Modtaget (4:55 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL E. P. Willumsen.
 030952 taget i brug ved ESK 726
 241052 ESK 726 (FS-054-B)
 101253 ESK 726 (KR-G)
 240954 Totalhavareret Fjeldstervang, 12 km SØ for Herning. FL Arne Ibsen Sørensen dræbt. Var med i NATO øvelsen »Skandek Mist«. Fik rettet for sent op fra dyb og ramte en gård. Slettet af FLVs lister (total 411:20 t).

51-10056 F-84G-11-RE
 030952 taget i brug ved ESK 726
 241052 ESK 726 (FS-054-B)
 101253 ESK 726 (KR-G)
 240954 Totalhavareret Hjerk, Nordsalling. FL Orla Nelleman Petersen dræbt. Kom væk fra formationen og flog i jorden med stor fart.
 091255 Slettet af FLVs lister (total 424:35 t).

51-10076 F-84G-11-RE
 240157 Modtaget (ex RNAF K-49, 432:05 t).
 080257 ESK 725 (KP-E ?)
 140557 TFL ALB (AT-N)
 290757 ESK 725 (KP-E)
 201159 HVK liste »B«
 250860 Slettet af FLVs lister (total 1131:05 t).
 290860 HVK (kannibaliseret). Opstillet som attrap på FSNTIR.

51-10090 F-84G-11-RE
 200652 Modtaget (4:40 t)
 241052 ESK 726 (FS-090-B)
 180154 ESK 726 (KR-H)
 200158 HVK (vingemodifikation)
 220558 ESK 730 (SE-Q)
 0360 ESK 730 (A-090)
 290360 HVA (for ombygning til målsæb).
 060560 SNF ALB (A-090)
 011160 TFL ALB (A-090)
 200461 SNF KAR (A-090)
 250761 HVK liste »B«
 091061 HVK (kannibaliseret)
 1061 Slettet af FLVs lister (total 1868:00 t).

51-10094 F-84G-11-RE
 130852 Modtaget (11:40 t)
 241052 ESK 726 (FS-094-B)
 151153 ESK 726 (KR-J)
 180255 Under fotoskydning i stor højde kom flyet pludselig om på ryggen og piloten var ved at miste kontrollen over flyet. Landede senere på FSNKAR.
 200255 Taget ud af tjeneste for opmåling og IRAN/eftersyn ved SAS.
 020955 ESK 726 (KR-J)
 180156 Mavelandet på FSNKAR. Piloten havde glemt understellet!

51-10124 F-84G-11-RE
 171157 HVK (vingemodifikation)
 300458 ESK 725 (KP-H)
 040759 Under flyvning blev flyet overbelastet med ca. +8½. Piloten landede på FSNKAR.
 090759 HVK (for udskiftning af højre vinge)
 160759 ESK 725 (KP-H)
 60 ESK 725 (A-094)
 020860 HVA (for ombygning til målsæb)
 080960 SNF SKP (A-094)
 310761 Slettet af FLVs lister (total 1964:45 t).
 090861 Overdraget til Brand og Redningsstj. FSNSKP.

51-10135 F-84G-11-RE
 170752 Modtaget (9:35 t)
 241052 ESK 726 (FS-124-C)
 311253 ESK 726 (KR-K)
 110854 Andet fly malet i camouflagebemaling.
 110854 ESK 726 (KR-K)
 190155 Under flyvning blev flyet overbelastet med for mange g-påvirknings.
 080255 HVK (højre vinge udskiftet)
 55 ESK 726 (KR-K)
 140357 HVK (vingemodifikation)
 140258 ESK 726 (KR-B)
 060658 ESK 726 (SI-A)
 180360 HVA (for ombygning til målsæb).
 240460 SNF ALB (A-124)
 250760 HVK liste »B«
 290361 TFL ALB (A-124)
 210661 sidste flyvning
 090162 HVK (kannibaliseret)
 62 Slettet af FLVs lister (total 1905:35 t). Opstillet på en legeplads i Ribe.

51-10138 F-85G-11-RE
 200852 Modtaget, overført fra Kastrup til FSNKAR af FL Thorbjørnsen.
 241052 ESK 726 (FS-135-C)
 070154 ESK 726 (KR-L)
 060854 Under hjemflyvning fra Eindhoven i Holland ramte flyet nogle højspændingsledninger. Vingerne og dykbremsen svært beskadiget.
 090854 Landede på FSNSKP.
 090854 Overført til FSNKAR af FL P. Jørgensen.
 110854 Overført til FSNVÆR af FL H. A. Frandsen for reparation ved CVØ
 200954 prøveflyjet
 210954 Overført fra FSNVÆR til FSNKAR af FL Clauber.
 210954 ESK 726 (KR-L)
 290855 Totalhavareret Bolling Mark, 2 km N for Ringkøbing. FL P. Erfurz Skorstensgård reddet i katapult. Flk motorstop på grund af kompressorhavari.
 300855 Slettet af FLVs liste (total 630:30 t).

51-10139 F-85G-11-RE
 150852 Modtaget
 241052 ESK 726 (FS-138-C)
 181253 ESK 726 (KR-M)
 070556 Under angrebsovelser på Rømø opstod der brand og overophedning af motor og motorrum. Piloten fløj hjem til FSNKAR. Bagkrop svært beskadiget efter brand.
 0556 ESK 726 (KR-M)
 090756 Under taxikørsel på FSNKAR kørte flyet af banen.
 300856 ESK 726 (KR-M)
 151157 HVK (vingemodifikation)
 220358 ESK 726 (KR-H)
 250759 SNF ALB (AR-D)
 180860 HVA (for opmalning og omregistrering)
 180860 SNF ALB (A-138)
 010461 TFL ALB (A-138)
 220761 SNF SKP (A-138)
 150861 kannibaliseret
 150861 Slettet af FLVs lister (total 1957:20 t).
 170861 Overdraget til Brand og Redningsstj. FSNSKP.

51-10143 F-84G-11-RE
 020952 Modtaget (4:00 t)
 241052 ESK 726 (FS-143-C)
 200154 ESK 726 (KR-N)
 020854 Havareret på FSNKAR. Kørt af banen, der var våd og glat efter regn. Næseunderstellet brudt sammen.
 081254 ESK 726 (KR-N)
 300857 HVK (IRAN/eftersyn og vingemodifikation)
 180158 ESK 726 (KR-M)



060658 ESK 728 (SI-J)
60 ESK 728 (A-143)
310860 HVK liste »B«
HVK (kannibaliseret)
Slettet af FLVs lister (total
1828:10 t).
281260 Opstillet som attrap på
FSNVAN.

51-10150 F-84G-11-RE
130852 Modtaget (4:10 t)
241052 ESK (FS-150-C)
200154 ESK 726 (KR-O)

181155 Totalhavareret ved Kaas i Lim-
fjorden. FL Sven Diget-Søren-
sen dræbt. Under kunstflyvning
misteade han kontrollen over
flyet, der kom i et stejl dyk.
Ramte jorden med stor fart.
Slettet af FLVs lister (total
630:00 t).

51-10156 F-84G-11-RE
110952 Modtaget (10:40 t), overført fra
Kastrup til FSNKAR af FL
Thorkildsen

241052 ESK 726 (FS-159-C ?)
210753 Totalhavareret Nymindegab. FL
Martin Harry Koudal dræbt.
Fløj i havet under skydning.
Slettet af FLVs lister (total
122:45 t).

51-10159 F-84G-11-RE
180752 Modtaget
241052 ESK 726 (FS-156-C)
301153 ESK 726 (KR-P)

210255 Totalhavareret under start fra
FSNKAR. Venstre hovedunder-
stelsben brudt sammen under
start, flyet kørte af banen.
010355 Slettet af FLVs lister (total
450:50 t).

51-10181 F-84G-11-RE
120156 Modtaget (ex RAAF K-107,
596:35 t).

230256 ESK 730 (SE-S)
221057 HVK (Vingemodifikation)
140258 ESK 730 (SE-C)
080459 Kørt i fangnettet på FSNVÆR.
banen var meget glat efter
regn.
0459 HVV for reparation. Bagkrop
udsiftet, ex 51-9944.

51-10203 F-84G-11-RE
171155 Modtaget (ex RAAF K-81,
554:25 t).

091255 ESK 725 (KP-V)

030856 Havareret på FSNVÆR. Piloten
landede flyet med for lav fart
og brændstof i den ene tip-
tank. Understellet brudt sammen.
100856 HVV (kannibaliseret)
Overdraget til Brand og Red-
ningstj. FSNVÆR. Slettet af
FLVs lister (total 755:30 t).

51-10209 F-84G-11-RE
230856 Modtaget (ex RAAF K-118,
592:30 t).

100956 ESK 730 (SE-X)
131258 HVK liste »B«
020759 Slettet af FLVs lister (total
1195:40 t).
Opstillet som attrap på
FSNALB.

51-10216 F-84G-11-RE
171155 Modtaget (ex RAAF K-77,
335:40 t).

211255 ESK 730 (SE-P)
180257 Totalhavareret efter kollision
med 51-1064 (SE-H).
070357 Slettet af FLVs lister (total
761:30 t).

51-10246 F-84G-11-RE
231052 Modtaget (3:10 t).

241052 ESK 726 (FS-246-B)
241152 ESK 727 (FS-246-B)
241252 ESK 728 (FS-246-B)

030253 Næseunderstellet brudt sammen
under landing på
FSNKAR.

020354 HVV (for reparation og udskif-
ning af højre vinge).
Prøvefløjet

221154 ESK 726 (KR-U)
120555 Totalhavareret ved Terndrup.
FL Poul Erik Johansen dræbt.
Ramte jorden under et loop.
Slettet af FLVs lister (total
163:55 t).

51-10287 F-84G-11-RE
280856 Modtaget (ex RAAF FZ-86,
576:35 t).

151056 Prøvefløjet af FL F. R. S. Ras-
mussen

221056 ESK 728 (KR-O)

181256 Under skydning fik flyet en
opspringer i den ene vinge.
Piloten landede på FSNKAR.

201256 HVK (for reparation)

210157 ESK 726 (KR-O)

120757 Under afprøvning på jorden
brændte motoren sammen.
(Sidste flyvning blev foretaget
i juli 57)

180858 HVK liste »B«
240958 Slettet af FLVs lister (total
766:10 t).

250859 Opstillet som attrap på
FSNALB.

51-10298 F-84G-11-RE
050356 Modtaget (ex RAAF FZ-76,
159:35 t).

230356 ESK 728 (SI-M)

290660 HVK liste »B«

HVK (kannibaliseret)
Slettet af FLVs lister (total
1201:15 t).

Opstillet som attrap på
FSNVÆR

Skydemål på Jægerspris.

fortsættes

NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

Dornier

10-ton WAL

Da dr. Lauge Koch i februar 1938 fremkom med sin ide om en ekspedition til Peary Land, det nordligste hjørne af Grønland, vakte planen en del opsigt.

Lauge Koch havde i 1933 været observatør i en Heinkel H.E.8 (H.M.II) ført af materielmester Victor Petersen og med kvartermester Viggo Kramme som radiotelegrafist/mekaniker. Under denne flyvning observeredes land øst for Nordostrundingen, en observation som stemte sammen med flere tidligere observationer gjort af danske ekspeditioner i området.

I 1937 foretog russerne et fremstød i den arktiske forskning ved med fly at landsætte en stor videnskabelig ekspedition på storisen ved Nordpolen. En del af dette ekspeditionshold, kaldet Papaninggruppen efter dens leder, kom i drift på deres isflage og drev med strømmen forbi Nordostrundingen ned langs Grønlands østkyst, indtil

de ud for Scoresbysund blev reddet af en russisk isbryder. Da denne isbryder på vejen hjem til Leningrad passerede Storebælt i begyndelsen af 1938, blev det bekræftet, at også denne gruppe havde observeret ukendt land øst for Nordostrundingen, altså mellem Grønland og Spitzbergen.

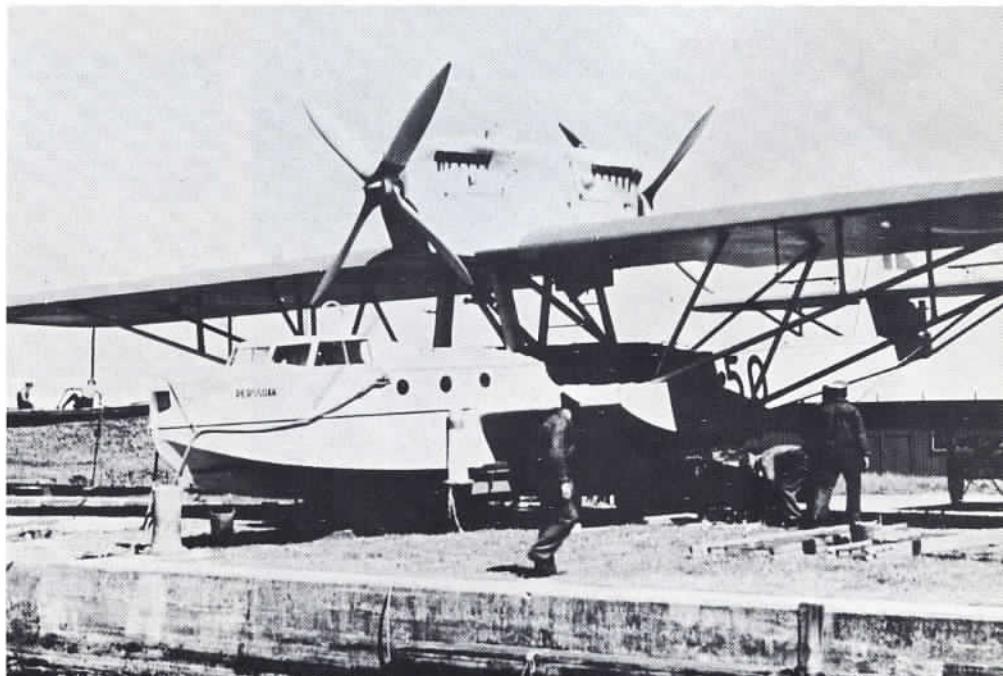
Det ukendte land havde i dagspressen fået navnet »Fata Morgana Øerne«, et navn der skulle vise sig at passe særligt godt. Den russiske beretning blev den direkte anledning for Lauge Koch til at fremkomme med ideen om en dansk ekspedition, som skulle fastslå »Fata Morgana Øerne«s eventuelle eksistens. Lauge Koch fandt det ønskeligt, at ekspeditionen ikke kom tomhændet hjem, hvis øerne ikke fandtes, og udvidede derfor planen til at omfatte en langdistanceflyvning over Peary Land, der på grund af sin utilgængelighed stadig rummede så mange uløste geografiske gåder.

Lauge Koch var på dette tidspunkt et »navn« i arktisk forskning, og både Statsministeriet, Marineministeriet, Den kgl. Grønlandske Handel og Marinens Flyvevæsen tilsatte støtte til planens gennemførelse. Da den officielle godkendelse af planen dermed var sikret, kunne detaljplanlægningen og de praktiske forberedelser sættes i gang. Det gjaldt først og fremmest om at finde et til formålet egnet fly. Det skulle have meget stor rækkevidde, kunne medbringe en stor nyttelast, have højeste mål af driftssikkerhed samt, og det var ikke det mindst vigtige, flyet skulle kunne erhverves med det samme eller med meget kort varsel. Marinens Flyvevæsen havde på dette tidspunkt ikke et fly med de nævnte egenskaber, men direkte adspurgt pegede Flyvevæsenet straks på den tomotorede Dornier WAL flyvebåd. Man vidste, at Deutsche Lufthansa i en længere periode med succes havde anvendt typen til regelmæssig beflyvning af postruten over Sydatlanten mellem Bathurst syd for Dakar på Afrikas vestkyst og Natal på Brasiliens østkyst. Postflyvningerne, der i sig selv betegnede et pionerarbejde, omfattede anvendelse af to støtte- og depotskibe, »Westfalen« og »Schwabenland«. Begge skibe var udrustet med katapulter for udskydning af flyene ved start og slæbesejl og kran for optagning efter landing på vandet.

Marinens Flyvevæsen vidste også, at Deutsche Lufthansa efter de fire år, der nu var forløbet siden postflyvningernes start i februar 1934, havde ønsker om at udskifte Dornier WAL med den nyere Dornier Do 18 med dieselmotorer. Et henvendelse til Lufthansa gav resultat med det samme, og der blev sluttet kontrakt om køb af en Dornier 10-ton WAL (den sidste og

I to afsnit bringes en beretning om Marinens Flyvevæsens flyvebåd Dornier 10-ton WAL, et fly der skulle få en kort med beginhedsrig tjenestetid.

Der findes så godt som intet materiale fra Dornier-fabrikkerne, hvorfor beretningen for størstedelen vedkommende baserer sig på OB E. J. Overbyes beretning: »Peary Land Ekspeditionen 1938« fra 1965 samt flylets oplysningsbog, som lykkeligvis endnu eksisterer. Sidstnævnte bog gør det muligt at tidsfæste de fleste begivenheder, hvori »Perssuak« deltog, med stor sikkerhed. Enkeltoplysninger til beretningen er hentet fra Ebbe Muncks: »Strejf-tog i nord« og Edgar B. Schielsdrops: »Teknikkens Vidunder« fra 1935 samt fra gamle numre af spanske og tyske flyvetids-skrifter fra trediverne.





tungeste udgave af alle de Dornier flyverbåde, der havde haft betegnelsen WAL) brugt og ubeset med tilhørende reservemateriel. Det købte fly, der havde registreringen D-AFAR, var endnu i tjeneste på Sydatlanten, men umiddelbart efter kontraktens underskrivelse blev D-AFAR fløjet til Travemünde for et hovedeftersyn på Lufthansas værksteder. Der skulle endvidere foretages ombygning af motorernes olie- og kølesystem som følge af det nye arktiske arbejdsfelt, så helt forskelligt fra Sydatlantens tropiske varme.

Tiden var knap. Erfaringerne fra tidligere ekspeditioner sagde, at de bedste flyve- og observationsbetingelser ville indtræffe i det tidlige grønlandske forår i maj måned. Maskinmester P. Schleimann, der på Flyvevæsenets vegne fulgte eftersyns- og ombygningsarbejderne i Travemünde, kunne dog beroligende rapportere, at alt klappede med vanlig tysk præcision. D-AFAR skulle ved Marinens Flyvevæsen have betegnelsen F.M. I (Flyvebåd, Monoplan, Typenummer I i den pågældende klasse) og registreringsnummer 50. Som en tribut til det land og den ekspedition, der havde været den direkte årsag til anskaffelsen, besluttedes det at døbe flyet »Perssuak« (Af grønlandsk perssuaq: stor, eller kæmpemæssig).

Som tilrettelægger af flyvningen og fører af »Perssuak« blev udpeget daværende søløjtnant E. J. Overbye. Han havde ikke tidligere fløjet et fly af den pågældende type, men med Lufthansas mellemkomst påtog Luftwaffe sig at give Overbye den fornødne omskoling på flyveskolen Ribnitz ved Rostock. Den 10. april rejste Overbye til Ribnitz, og næste dags morgen mød-

tes han med sin instruktør, en oberleutnant Hass. Denne beklagede at måtte meddele, at den derværende Dornier WAL desværre ikke var flyveklar, men at Overbye godt kunne komme til at flyve, hvis han fortsat havde lyst. Overbye tog mod tilbuddet og blev så placeret i cockpittet på en Heinkel He 60, et enmotoret (660 HP BMW VI) biplan på pontoner, som Overbye til dette tidspunkt kun havde kendskab til gennem Jane's: All The World's Aircraft. Hass gennemgik instrumenterne og oplyste om flyveegenskaber, motor, motoromdrejninger, oliestemperatur og -tryk o.s.v., forklarede, at der blev fløjet både over land og over vand med venstrerunde til søsiden og højrerunde til landsiden. Når blot Overbye ville holde øje med de (mange) andre fly, kunne han inden for det afmærkede område starte og lande så meget, han lystede. Derpå vinkede Hass farvel, og i 1½ time kunne Overbye glæde sig over et velflyvende fly, samtidig med at han måtte konstatere, at Luftwaffe havde overordentlig travlt med at uddanne piloter. Heller ikke om eftermiddagen var WAL'en klar, så Overbye tog efter 1½ time i luften, denne gang i en Junkers W.34.

Den 12. april om morgenen stiftede Overbye endelig bekendtskab med en Dornier WAL. Det var en ældre 8-ton WAL, som imidlertid var meget velholdt. Mærligt nok havde den endnu civil registrering, D-AKAL, til trods for, at den opererede i Luftwaffe-regi. Overbye fløj 1 times dobbeltstyring med oberleutnant Hass ved siden af, derefter ½ time alene i HE 60 og efter frokost igen 40 minutters dobbeltstyring i WAL'en. Umiddelbart herefter gik Overbye solo med en rædselsslagen tysk flyvemekaniker. Overbyes

tyskkundskaber og velsagtens også hans evner som pilot beroligede dog snart den arme mand. I løbet af den 13. og 14. april fløj Overbye solo i sammenlagt 2:20 timer fordelt på tre flyvninger. Omskolingen var dermed overstået og Overbye kunne rejse tilbage til København for at holde påskeferie.

Umiddelbart efter påske rejste Overbye til Travemünde for på Flyvevæsenets vegne at være klar til inspektion, prøveflyvning og overtakelse af »Perssuak«. Kvartermester Poul Sørensen, der var udset til posten som chief engineer på »Perssuak«, havde sammen med Schleimann fulgt eftersynsarbejderne i Travemünde. Hverken han eller Overbye mente at kunne tage ansvaret for den praktiske behandling af flyet under en arktisk ekspedition efter så kort tid. Marinens Flyvevæsen engagerede derfor to af Lufthansas »veteraner« fra postruten på Sydatlanten, piloten Rudolf Mayr og flyvemekanikeren/radiotelegrafisten Franz Preuschhoff. Den 25. april tog Overbye »Perssuak« ud på en 2 timers prøveflyvning. Alt blev fundet i orden, og flyet blev overtaget officielt. Den næste dag overførtes »Perssuak« til København for at være klar til start mod Spitzbergen, hvorfra flyvningen til Peary Land skulle udgå. Den skibbårne del af ekspeditionen havde allerede før påske forladt København ombord på det gamle grønlandsskib »Gustav Holm«.

Hvad var det så for et fly, Marinens Flyvevæsen havde erhvervet? Dornier 10-ton WAL, »Perssuak«, var et tomotoret flyvebådsmonoplan. Det var konstrueret af Dr. ing. Claude Dornier og bygget af Dornier Metallbauten G.m.b.H., Friedrichshafen (fabr.nr.:297) i 1934. Bortset fra lærredsbeklædningen på vinger og ror, var flyet af helmetalkonstruktion. Skrog, indvendig vingekonstruktion, vingestivere, motorkonsol og motorkåbe var for størstedelens vedkommende af duraluminium og i beskeden omfang af stål. Flyet havde i stedet for sideflydere, som var karakteristiske for engelske og amerikanske flyvebåde, de af Dornier så ofte foretrukne vingestublignende flydere i fast forbindelse med skroget. Disse flydere gav særlig god stabilitet på søen men forøgede desværre også samtidig rulningsmodstanden, hvilket medførte endog meget lange startløb. Spændvidde, længde og højde androg henholdsvis 27,29 m, 18,20 m og 4,30 m.

Flyets to 660 HK vandkølede BMW VI, serie 5, motorer var anbragt i tandem

kort sagt

over vingen, den forreste med højre-drevende fremadvendende (tractor) propel og den bagste med venstre-drevende bagudvendende (pusher) propel. Begge motorer havde samme omløbsretning, men den nævnte montering medførte, at de to firbladede træpropeller med fast stigning kom til at rotere med modsat omløbsretning. Man havde i øvrigt to sæt propeller til »Perssuak«. Dels to Schwartz-propeller, dels to Dornier-propeller. Af disse var Dornier-propellerne de største, og de havde for øvrigt også den største stigning (bageste Dornier-propel: diam. 4.000 m, stign. 3,90). Brændstofbeholdningen, der befandt sig i tanke dels i tankrummet umiddelbart under motorerne dels i de to vingestubs, androg 4.720 l. Tom vejede »Perssuak« 5.600 kg, så sammen med de ca. 4.400 kg brændstof nåede max. flyvevægt op på ca. 10.000 kg. Nogle opgivelser angiver brændstofbeholdning/tomvægt /totalvægt til 3680 l / 6084 kg/ 9500 kg, men førstnævnte data stemmer bedst med »Perssuak«s præstationer. Bedste udnyttelse af brændstoffet og højeste march fart opnåedes ved flyvning i en højde så lav som 5-10 m. Flyet lå her støt på den selvfrembragte luftpude under de store brede planer, og denne højde blev da også benyttet ved lange flyvestræk over åbent vand, når sight-forholdene tillod det.

Ved max. fuldvægt kunne »Perssuak« nå en hastighed på ca. 165 km/t. Farthen voksede så støt til 190-200 km/t, efterhånden som brændstoffet svandt, og den kunne krybe helt op på 220 km/t.

Fulde tanke rakte til 13 timers flyvning eller ca. 2300 km ved en gennemsnitsfart på 180 km/t. Motorerne havde ingen form for højdegasregulering, hvorför motoreffekten faldt drastisk med flyvehøjden. Det tog godt 5 minutter at nå 1000 m højde, 12½ minut at nå de 2000 m, men hele 25 minutter at nå 3000 m. 3700 m var absolut tophøjde. »Perssuak« var til forskel fra flyverbædene på Sydatlanten forsynet med et lukket cockpit, der gav plads for besætningen, som normalt omfattede 1. og 2. pilot samt flyvemekaniker og telegrafist. Af særligt udstyr skal til slut blot nævnes en kort- og en langbølgereadiostation af mærket Lorenz, en Telefunken pejler samt senere også en Askania Kurssteuerung. »Perssuak« var altså på mange måder et særpræget fly. I sin korte tjenestetid skulle den dog til fulde komme til at indfri de stillede forventninger.

fortsættes

Vedrørende billede af 51-9821, KA-A, side 15 TINBOX 2-1975 har OB V. K. H. Eggers oplyst, at han (som chef for FR/PR flighten i 1955, og dengang KN) var pilot på KA-A, da billedet blev taget ved Møns Klint (altså ikke som anført Stevns Klint) den 3. sept. 1955 af daværende FL-I Egon Bæk fra en anden RF-84G. ■

FLV har afholdt taktiske skydninger ved Oksbøl i perioden 18. august - 5. september. ■

FLVs årlige redningsøvelse BIKINI i Ebeltoft Vig blev afviklet i perioden 11. august - 26. august. ■

De tre sidst indkøbte Hughes 500M helikoptere til Hærrens Flyvetjeneste (leveret til FSNVÆR juni 1974) er gjort flyveklare og taget i brug: H-244 i maj 1975, H-245 i juli 1975 og H-246 i august 1975. ■

Lockheed C-130H HERCULES B-680, blev modtaget af FLV den 11. juli 1975. B-680 ankom til FSNVÆR den 18. juli efter en leveringsflyvning, der omfattede mellem landinger i Goose Bay og Keflavik. Besætningen var: MJ P. E. Ancker (POL), KN P. Krag (KAG), PRLT M. Nissen (navigator), SNSG H. Laursen (flightengineer) og SG J. Mendel Hartvig (loadmaster). Se i øvrigt TINBOX 2-1975 side 3. ■

Den i HERCULES- og TF-100F-artillererne omtalte blanke maling (TINBOX 2-1975) er et dansk produkt. Malingen fremstilles af Dyrup og har FLV-betegnelsen »SM-67 blank«. ■

Douglas C-54D, N-242, blev taget ud af tjeneste medio maj 1975 efter 16 års tjeneste ved FLV. ■

Havarirapporten vedrørende RT-681s haveri den 13. juni i år (kort omtalt i TINBOX 2-1975) var ikke færdig ved redaktionens slutning, hvorfor den lovede omtale først vil blive bragt i næste nummer. ■

Danmarks Flyvemuseum og Overassistent L. A. T. Ege, Flyvevåbnets Historiske Samling, har nu Postbox nr. 202, 2950 Vedbæk. (Postbox nr. 505 er nedlagt). ■

Til F-84 listen TINBOX 2-1975, side 14 følgende rettelser:

51-9821: 241052 ESK 725, 010155 FR/PR (KA-A)

51-9966: 141253 ESK 726 (KR-R), altså ikke KR-P. ■

ESK 725s devise, »A Disciplina Diligentiaque Virtus«, blev kun brugt fra 6. okt. 1952 - 29. apr. 1953. Fra sidstnævnte dato ændredes devisen til »Cave Adsum«. (Pas på jeg er her). ■

I forbindelse med F-84 listen har vi et spørgsmål, som vi håber, at læserne kan hjælpe os med at besvare: Var A-015, 51-10015, F-84G-11-RE den SIDSTE F-84G, der fløj? Hvem kan hjælpe os? ■

SNSG Jørgen Poulsen, ESK 730, mener at vide, at den øvelse, der foranledigede 60 F-84 forsynet med gule bånd (TINBOX 2-1975 side 15), var øvelse »Skandæk Mist«. Kan nogen bekære? ■

Til brug ved arrangementerne i forbindelse med FLVs 25 års fødselsdag lod vi fremstille nedenfor viste TINBOX-plakat. Plakaten, der har format 42×60 cm, tilbydes læserne for en pris af kr. 10,00 plus kr. 3,25 til emballage (paprør) og porto. Indbetalt beløbet på giro og plakaten kommer med posten. Mærk venligst talonen »Plakat«. ■

tinbox

