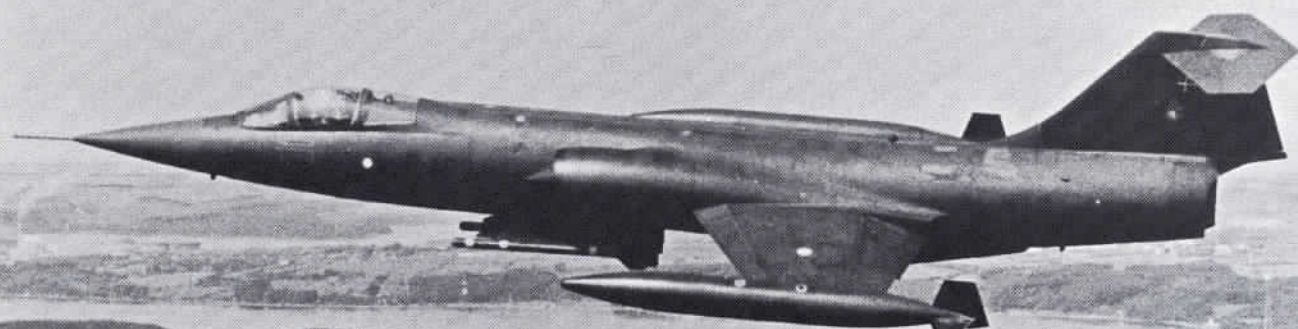


tinbox

DANSK MILITÆR FLYVNING

4 - 1975



BIKINI 75 ● FLVs årlige redningsøvelse
F-104G ● 1500 km over åbent hav
T-17 ● Indledende afprøvninger
F-84G ● »GOGGO«teknikeres erindringer
TF-104G ● RT-681s havari
Dornier WAL ● 2 års flyvninger



REDAKTION:
NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

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

UDGIVELSE og LAYOUT:
PALLE SICK
Bystævnet 2
5260 Hjøllense
(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 Hjøllense
Postgiro 2 27 47 87

Tryk:
Expres-Trykkeriet ApS
Odense

Eftertryk er ikke tilladt!

Med dette nummer passerer TINBOX sin 1 års fødselsdag. Bladmæssigt har året kun haft otte måneder, hvilket har betydet, at vi har haft travlt – særdeles travlt. Så meget mere opmuntrende er det at konstatere, at læserne i så stort tal har taget vel imod os, og at stadig flere kommer til.

Tilgangen var i september og oktober så stor, at TINBOX 1-1975 blev udsolgt. Det er rart at have succes, men meget ubehageligt ikke med det samme at kunne levere en vare, for hvilken der er ydet betaling. Disse fortrædeligheder er nu overstået, og alle abonnenter skulle med dette nummer have modtaget TINBOX 1/2/3/4-1975. Undskyld til alle, der tålmodigt og uden klage afventede genoptrykning af første nummer.

Udsendelsen af blade og plakater har i øvrigt ikke været helt uden problemer. En del blade og mange plakater er nået frem i en sørgelig forfatning, hvad hverken læserne eller vi kan være tjent med. Klager til Postvæsenet har ikke hjulpet, og vi ved faktisk ikke, hvordan problemet skal tackles. Kraftigere (og dyrere både i indkøb og porto) kuverter har ikke kunnet løse problemet, hvorfor vi kun kan tilbyde vore læsere følgende: Skulle et modtaget blad være ødelagt, – så returner det, og vi sender straks et nyt.

Som man hurtigt vil kunne overbevise sig om, er sidetallet fra og med dette nummer sat op. Det skyldes, at vi nu ved årets slutning – i modsætning til de fleste andre tidsskrifter, blade og publikationer – så os i stand til at vælge mellem at sætte abonnementsprisen ned eller sidetallet op. Vi valgte det sidste og håber, at læserne bifalder dette valg. Abonnementsprisen er altså for 1976 det samme som for 1975.

Det er naturligvis vort håb, at vore abonnenter ønsker at fortsætte bekendtskabet med TINBOX. Vi tillader os derfor at vedlægge et udfyldt girokort, som bedes benyttet ved abonnementsfornyelsen. Hvis man betaler over egen girokonto, letter det os i vort arbejde, om man overfører det anførte abonnentnr. til eget girokort – Vis TINBOX til venner og bekendte og lad dem eventuelt gøre brug af det ekstra girokort. Hvad med at forære en flyveinteresseret ven et års abonnement på TINBOX?

TINBOX 1-1976 udkommer som planlagt i sidste uge af marts, og vi kan love, at det kommende år vil bringe mange nye gode artikler, aldrig tidligere offentliggjorte fotos, detaljerede »røntgentegninger«, bemalingstegninger m. m.

Tak for året der svandt – Glædeligt nytår! ■

Hvorfor hedder dette blad TINBOX?

Så kom da spørgsmålet: Hvorfor hedder dette danske flyvetidsskrift TINBOX? – hvad er forbindelsen mellem dette navn og dansk militær flyvning? Noget skulle barnet jo hedde, og da vi for et lille års tid siden skulle holde »den nyfødte« over dåben, var det vores bestemte mening, at et dansk flyvetidsskrift skulle have et dansk navn. Vores liste over mulige navne blev lang og kom – lidt tilfældigt – også til at omfatte det engelskklingende TINBOX.

TINBOX var i knap 25 år kaldesignal for først Træningsfligten senere Træningeskadrillen, to enheder gennem hvilke størsteparten af alle danske militære piloter er passeret på deres vej fra uddannelsen i U. S. A. til tjenesten i de respektive eskadriller i Danmark. TINBOX overlevede alle vurderinger

og frasorteringer. Vi fandt, at navnet var både let at sige og at opfatte – også i telefon – hvilket, dets fortid taget i betragtning, ikke var så mærkeligt. Navnet ville også klinge godt i en udlændings øre, såfremt bladet skulle nå ud over landets grænser.

En ting kom dog til at veje særligt tungt. Ved lidt regnearbejde kom vi til det overraskende resultat, at i løbet af de knap 25 år var ordet TINBOX blevet udtalt ikke mindre end 600.000 gange under TFLs og senere TRESKs daglige radiokorrespondance. Fantastisk, ikke? – men prøv selv at regne efter. (10 flyvninger pr. dag i 20 år a 300 dage med 10 opkald pr. flyvning – er det urealistisk?)

TFL og TRESK hører nu begge fortiden til, men deres kaldesignal kom til at leve videre med dette blad. ■

TEKST OG FOTOS PALLE SICK

BIKINI 75

Ordet BIKINI er for de fleste ensbetydende med små beklædningsgenstande på solbrune piger. Nogle tænker på atombombeforsøg på en lille stillehavsatol lige efter anden verdenskrig. BIKINI er imidlertid også navnet på den overlevelsesøvelse, som FLV hvert år i august afholder på Æbeltoft Vig med Flyvestation Tårstrup som base.

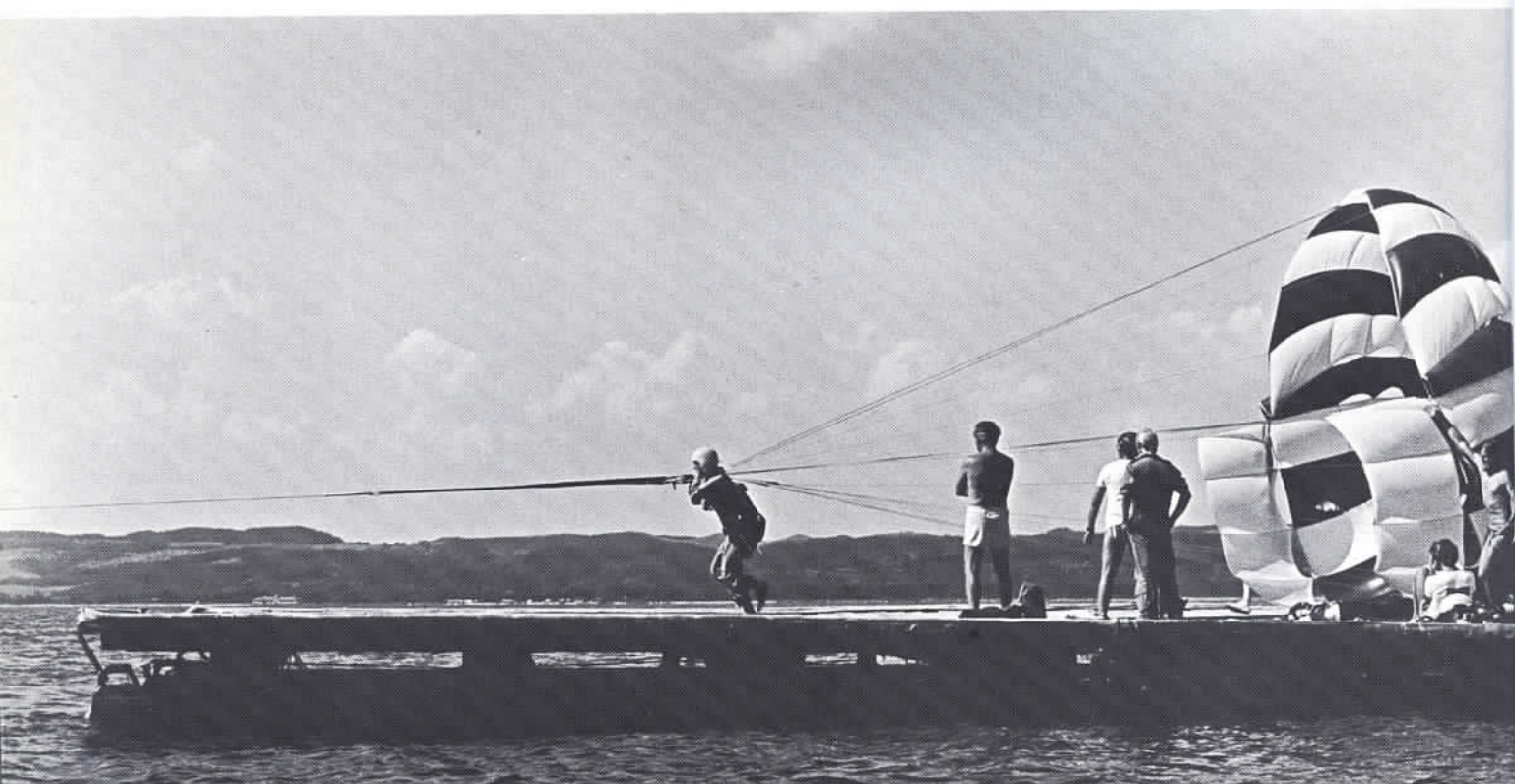
I år var det ti år siden, man begyndte at supplere uddannelsen i brug af overlevelsesudstyr med en realistisk øvelse på åbent hav. Vi besluttede at undersøge, hvad de ti år har givet af erfaringer og fik lov til at følge en dags øvelser under BIKINI 75.

Mandskaber repræsenterede så at sige alle FLV's eskadriller var mødt op på FSN TIR den pågældende mor-

gen for at deltage i dagens øvelser. Ved morgenbriefingen blev vi grundigt orienteret om dagens aktiviteter. Besætninger på helikoptere og lette fly, d. v. s. piloter fra ESK 722, SVF og HFT, skulle om formiddagen på havet for fra Søværnets »Farø« at øve sig i at slippe ud af et cockpit under vand. Jagerpiloterne skulle imens repetere brug af nødudstyr og udføre spring- og faldøvelser på Flyvestationens område som forberedelse til eftermiddagens parasailing over vand. Jeg blev hængt på ESK 722's mandskab og efter en hurtig omklædning i til flyverdragt, støvler og svømmevest gik det pr. bil til den lille havn i Æbeltoft Vig's nordende, hvor »Farø« lå sejlklar med alt udstyr ombord. Straks efter afgang begyndte de før-

ste to mand at gøre sig klar på agterdækket, hvor også cockpitattrappen var placeret. Så snart vi var nået i position, gik det slag i slag. To mand ind i tremmekassen, fastspænding og kontrol, bommen med kassen ud over vandet og derpå et stort plask. Kort efter drev to mand afsted i hver sin dinghy. Kassen ombord igen, to mand ind i kassen o. s. v. Godt en times tid senere begyndte en S-61 at fiske piloter op fra en ende, samtidig med at en Alouette øvede ophejsning af patient i bære fra »Farø«s dæk. Jeg blev taget op i single lift som den sidste, og otte minutter efter var vi tilbage på FSN TIR.

En halv time senere stod jeg atter på »Farø«, denne gang på vej til den store flåde midt ude i vigen, fra hvil-



ken eftermiddagens parasailing skulle finde sted. Efter ganske kort tids klar-
gøring hang første mand i skærmen
på vej ud over bugten trukket af den
kraftige speedbåd. Hvert sjette minut
røg en ny mand op fra flåden, og
snart lå ude mod sydvest en perle-
række af røde gummibåde drivende
for en let sydlig brise. Efter en times
tid begyndte Alouetten at samle op
fra den nordlige ende. Den blev hur-
tigt erstattet af S-61'eren, som tog sig
af resten, mens optrækningen af pilo-
ter fortsatte og dannede en ny perle-
række. Alt forløb glidende og effektivt
og uden uheld – bortset fra oberst-
løjtnanten, hvis »understel« brød sam-
men i starten. Han endte i baljen to
meter fra flådens kant, da linen blev
kappet. Efter opfiskning og tømning
for et par mundfulde vand og fire mi-
nutters ventetid kom han i luften efter-
ladende en stor våd plet på kokoslø-
beren.

Klokken 16 var vi alle tilbage på Fly-
vestationen. Efter en halv times de-
briefing med lidt ros og megen ris, fik
jeg trukket MJ N. N. Jakobsen (NAK)
fra Flyvertaktisk Kommando, leder af
BIKINI 75, hen i en stille krog for en
snak.



Hvordan startede BIKINI-øvelserne i grunden?

Ideen til BIKINI er ikke opstået fra den ene dag til den anden. Den er snarere vokset frem som en del af en udvikling. I samme takt, som overle-
velsesudstyr blev fast tilbehør til vore fly – for jagerflyenes vedkommende som en integreret del af katapultsæ-
det – påbegyndtes undervisning i dets anvendelse. Fra midten af 1950'erne henlagde vi den praktiske del af den-
ne undervisning til svømmehaller rundt om i landet. Svømmehallen i Århus var, så vidt jeg husker, en af de oftest benyttede. Det foregik på den måde, at der i loftet over bassinet var ophængt et sæt faldskærmsse-
ler. Længden på dem var afpasset således, at vi, når vi sprang fra øverste vippe med seletøjet påspændt, endte svingende i luften 10–15 fod over van-
det. Vi skulle så frigøre først paknin-
gen med dinghyen og dernæst os selv fra seletøjet ved et tryk på central-
spændet. Så snart man atter havde hovedet oven vande, gjaldt det om at få pustet vesten og gummibåden op og få sig mave-
t ombord. Et par ned-
styrtninger i 1963 og 1964 viste, at der var stor forskel på at skulle udføre



denne procedure i en svømmehal med tempereret vand og fem meter til bas-sinkanten og at gøre det på åbent hav. Virkningen af udskydningen sidder da endnu i kroppen, og man føler sig temmelig alene. Hvis det tilmed sker i vinterhalvårets sidste del, hvor vandtemperaturen er lav, kan det være temmelig afgørende, hvor hurtigt, man får reddet sig op i gummibåden, får lukket oversejlet til og får startet SARBE-senderen.

Tænker du her på Kirkegaard, da han i januar 1963 måtte skyde sig ud over vand ved Skagen?

Ja, blandt andet, men andre har været i lignende situationer.

Man var ved FTK – og det er vi i parentes stadig – godt klar over, at 100 % realisme ikke lader sig gennemføre i en øvelsessituation, når hensynet til personellet sikkerhed også skal tilgodeses. Men hvis øvelserne i svømmehallerne kunne suppleres med øvelser på åbent hav, måtte det være en forbedring. Resultatet blev i hvert fald, at FTK i samarbejde med Flyve-materielkommandoen planlagde og afholdt den første overlevelsesevelse på åbent hav i perioderne 9.–20. august og 6.–10. september 1965.

Hvem ledede den første BIKINI?

Det gjorde daværende MJ J. Michael-sen (MIK) og KN J. Nielsen (JIL).

Hvor længe har du selv ledet øvelserne?

Siden 1972. Det første år (1971) var jeg sammen med MJ E. P. Schneider (LIF), derefter tre år sammen med KN P. Nielsen (NIP) og nu i år sammen med KN K. V. Sørensen (KAJ).

Er der så forskel på BIKINI 65 og BIKINI 75?

Afgjort ja, – det er faktisk to helt forskellige ting. Indførelsen af parasailing fra og med 1970, hvilket iøvrigt var LIF's og NIP's idé, satte os i stand til at bringe piloterne meget tæt på de fysiske omstændigheder – det eng-lænderne mere dækkende kalder »environment« – hvori de vil befinde sig efter en udskydning. Ved de første øvelser fik man folk i vandet næsten som i svømmehallen, – blot var faldskærmsselerne ophængt i en bom ragende ud over skibssiden. Se-

nere lod man ofrene trække gennem vandet efter en minestyger eller minelægger. Det var nogle særdeles våde, i værste fald halvdrunknede piloter (dog uden at kompromittere sikkerheden), der på et eller andet tidspunkt fik sig frigjort. Man manglede i hvert fald den realistiske overgang mellem luft og vand, som vi nu har.

Vi har siden 1970 forbedret og raffineret vores parasailing både hvad angår materiel og procedure, og vi mener selv at have nået noget nær det optimale.

I 1972 indførte vi en øvelse for piloter i lette fly og helikoptere. Cockpitat-trappen (»Alvilda« senere »HULUKZ«) modsvarende sådan set jagerpiloternes parasailing, idet den bringer disse besætninger i et »environment« svarende til det, hvori de ville være, hvis de skulle sætte f. eks. en S-61, en Alouette eller en KZ-VII ned på havet. Endelig gennemfører vi som afslutning på årets BIKINI en øvelse af 24 timers varighed for piloter og besætningsmedlemmer i vore transportfly. To besætninger, på hver omkring 5–8 deltager, evakuerer »Farø« med en 9-mands gummibåd, og skal så under deres 24 timers ophold på havet praktisere overlevelsescprincipper for større besætninger.

I 1971 indførte vi instruktørtræning i forbindelse med BIKINI.

I ugen op til hvert års øvelse benytter vi torsdag og fredag til videregående uddannelse af instruktører, og det vil først og fremmest sige flyvestationernes FON-officerer (officerer med ansvar for Flyve- Og Nødudstyr). De får

blandt andet prøvet parasailing over land på flyvestationens område, hvor vi bruger en bil som trækredskab. Under de to efterfølgende ugers BIKINI bruger vi så en del af instruktørerne på alle nøglepositionerne.

Brugte I ikke motortorpedobåde de første gange, I forsøgte jer med parasailing?

Jo, det gjorde vi, og det var jo ikke hestekræfter, der manglede, men de var meget tunge og upraktiske til vort formål. De drak oceaner af brændstof og var dermed særdeles uøkonomiske. Vi fik så den tanke at leje en kraftig speedbåd, og den første, vi benyttede, havde en motor på 170 HK. Det var en god båd, med hvilken vi gjorde mange gode erfaringer. I de følgende år havde vi både med 130 HK motorer, men det viste sig at være for lidt. Vi havde alt for ringe margen at operere på med hensyn til vindstyrke (både lav og høj). Da vi kom til at regne på det, viste det sig, at få års leje kunne betale en hel båd. Det lykkedes os at komme igennem med en ansøgning, så i dag sejler vi i en af Forsvaret ejet båd. Det er en Botved PLAY-MATE med speciel overdel og cockpit, samt trækboom agter afpasset til formålet. Den har en 225 HK motor og er faktisk helt ideel.

Hvad er det for faldskærme, I bruger?

Det er specielle parasail-skærme, hvad du også kan se af den måde, de er opslidset på (aerodynamisk formål). De er i modsætning til de fleste



andre faldskærme ikke styrbare, men de giver samme faldhastighed.

Ligger flåden, som I opererer fra, permanent ude i vigen?

Nej – den bliver samlet før hver øvelse og skilt ad bagefter. Det ville tage alt for hårdt på den, hvis den skulle ligge ude året rundt. Den består iøvrigt af fire sammenkoblede skivepontoner fra Søværnet, på hvilke vi så udlægger dækket og kokosmåtterne. Dæksplankerne ligger afkortede på mål, næsten som et byggesæt.

Det er en meget stor fordel at arbejde fra en flåde i stedet for fra en strandbred. Vi er uafhængige af vindretningen 360° rundt, og kun egentlig rigtig dårlig vejr kan gøre det nødvendigt at aflyse en dags øvelser. Højt klart vejr med ca. 10 knob vind, som du selv har oplevet det i dag, er

ideelt. Var du kommet i går, havde du fået en ordentlig vippetur, vindstyrken var da ca. 30 knob. Sigtbarheden var tilmed så ringe (800 m), at helikoptererne ved starten fra Tirstrup måtte tage pejling efter »Farø«, hvorfra de så kunne fortsætte pejling efter striben af gummibåde fra eftermiddagens udsætninger.

Nu bragte du selv helikoptererne på bane – hvilken rolle spiller de i BIKINI øvelserne?

Både S-61 og Alouette er herovre hver dag med skiftende besætninger. Foruden at samle piloter op efter havøvelse og parasailing, udfører de en række øvelser med udkastning af store flåder, single lift og double lift, samt ophejsning af patient i bære o. s. v. Vi kan vist roligt sige, at det virker bare perfekt. BIKINI er også uddannelse for helikopterbesætningerne, men udgør dog kun en beskeden part af den meget omfattende træning, som ESK 722 vedligeholder året rundt.

Hvordan sikrer I jer mod ulykker under disse havøvelser? – det kunne jo gå galt!

Indirekte ved at instruere meget omhyggeligt og kontrollere igen og igen. Direkte ved under øvelserne at have nogle af Søværnets svømmedykkere (Frømandskorpset) på stedet. Under cockpitøvelserne kan de træde til med sekunds varsel. Under parasailingen holder vi strengt på, at kun svømmedykkerne betjener de små hurtig-

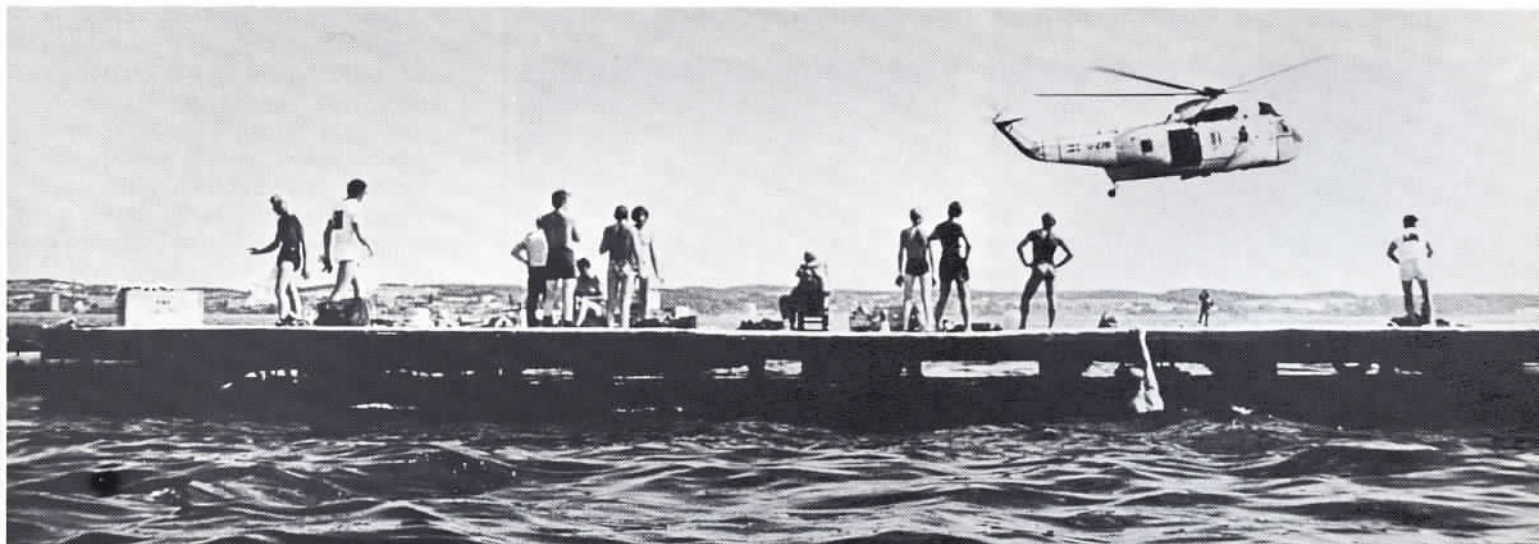
gående gummibåde, som transporterer henholdsvis markør og skærmopsamler ud til området, hvor deltageren falder i vandet.

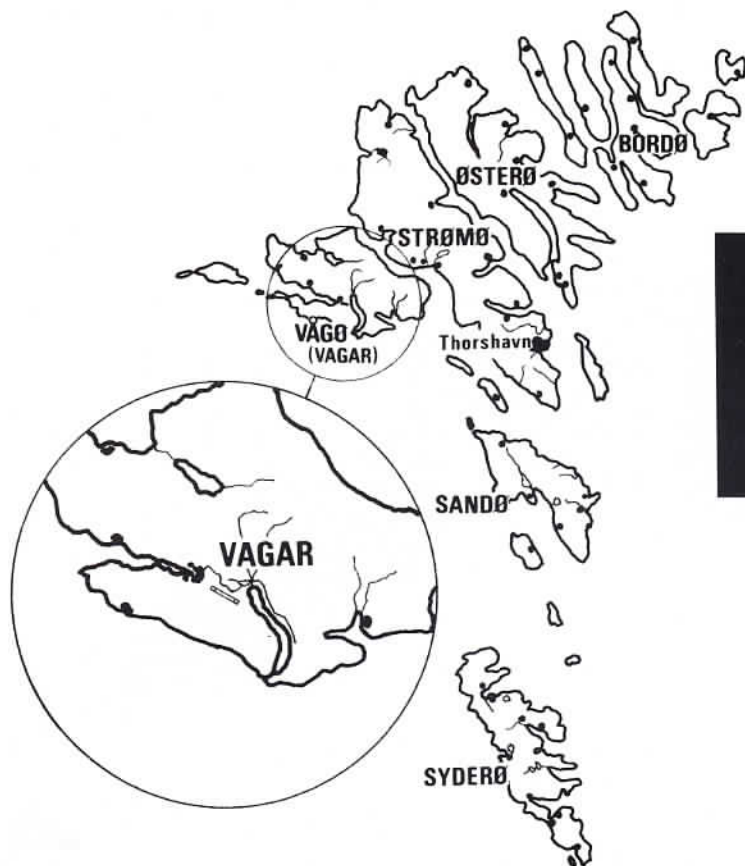
Har du noget indtryk af, hvordan I rangerer blandt andre flyvevåben for så vidt angår uddannelse i brug af flyve- og nødudstyr?

Vores standard er meget høj, og jeg kan bedst illustrere det ved at fortælle, at vi på BIKINI i årenes løb har haft besøg af observatører fra Canada, Holland, Norge, Portugal, Sverige og Tyskland. SAAB forespurgte for nogle år siden, om vi var i stand til at lade deres testpiloter være med på BIKINI, og det lykkedes os, det stramme program til trods, at klemme dem ind blandt vore egne piloter. Flygvapnet har, så vidt jeg ved også indført parasail nu, men de opererer fra kysten og ikke fra en flåde.

Et sidste spørgsmål – hvor tit er Flyvevåbnets piloter med på BIKINI?

De første to år i tjenesten hvert år, derefter hvert andet år. Nogle synes, at det er for ofte, men vi tror ikke, at mindre kan gøre det. Sikker er det – og det er bekræftet af de piloter, der har prøvet det – at er man kommet i en situation, hvor man ikke har anden mulighed end at lade sig skyde ud, så er det godt at have erfaringerne fra BIKINI siddende i kroppen. Det fik du vel også bekræftet gennem den samtale, du i sommer havde med TOF og KIR efter deres udskydning fra RT-681 (se artiklen andet steds i TINBOX).





ESK 723

Flyvevåbnets transporteskadrille 721 har i næsten 25 år været ene om at tage de lange ture over Nordatlanten til Færøerne, Island og Grønland. Nu har interceptoreskadrillerne fra Flyvestation Ålborg, ESK 723 og 726, imidlertid gjort ESK 721 kunsten efter – næsten.

I en Starfighterpilots træningsprogram indgår nogle navigationsflyvninger over lange afstande. Hidtil er disse flyvninger gået til baser i Tyskland, Italien, Norge og England og ofte i forbindelse med eskadrillerotationer.

Færøerne har længe spøgt i flere piloters tanker som et muligt fjernmål, men mange ting skal overvejes særdeles grundigt, før man begiver sig ud på en mission til øerne midt i Atlanterhavet.

Som det ses af kortskitsen, er afstandene fra Danmark, Norge og England til Færøerne alle betragtelige. Hertil kommer at flyvepladsen på Vagar (Vaagö) med sin 1100 m lange (eller korte, om man vil) bane ikke er tilstrækkelig for en Starfighter. Man er altså ikke i stand til at lande men må

returnere til udgangsstedet eller anden egnet flyveplads.

Da de nærmeste pladser er Lossiemouth ved Moray Firth i Skotland og Sola ved Stavanger i Norge, vil en tur til Færøerne altså uvægerlig indbefatte meget lange flyvestræk over åbent hav. Når der således ikke findes pladser for nød- eller sikkerhedslandinger i tilfælde af tekniske problemer, begiver man sig kun ud på en Færøflyvning i enmotoret jagerfly, når materiellet er toptrimmet, og når meteorologen siger god for vejret. – Så kan man have været på øvelse BIKINI nok så mange gange.

ESK 726 nåede som den første til Færøerne, idet man uden at nævne det for omverdenen (– og omverdenen er næsten altid først og fremmest ESK 723) havde besluttet at gøre forsøget med fire fly under eskadrillens rotationsbesøg hos 29. (F) Squadron RAF, Coningsby.

Turen skulle ske i tre »hop« med optankning på Lossiemouth Air Base under både ud- og hjemtur. Mandag



ESK 726 over Thorshavn. (FLV).

Færøerne, som de tog sig ud på radaren i VEJs maskine, lige inden de fire fly fra ESK 723 fløj ind over øgruppen på højde med Thorshavn. Nord er til højre på skærmen. (VEJ).

over Færøerne

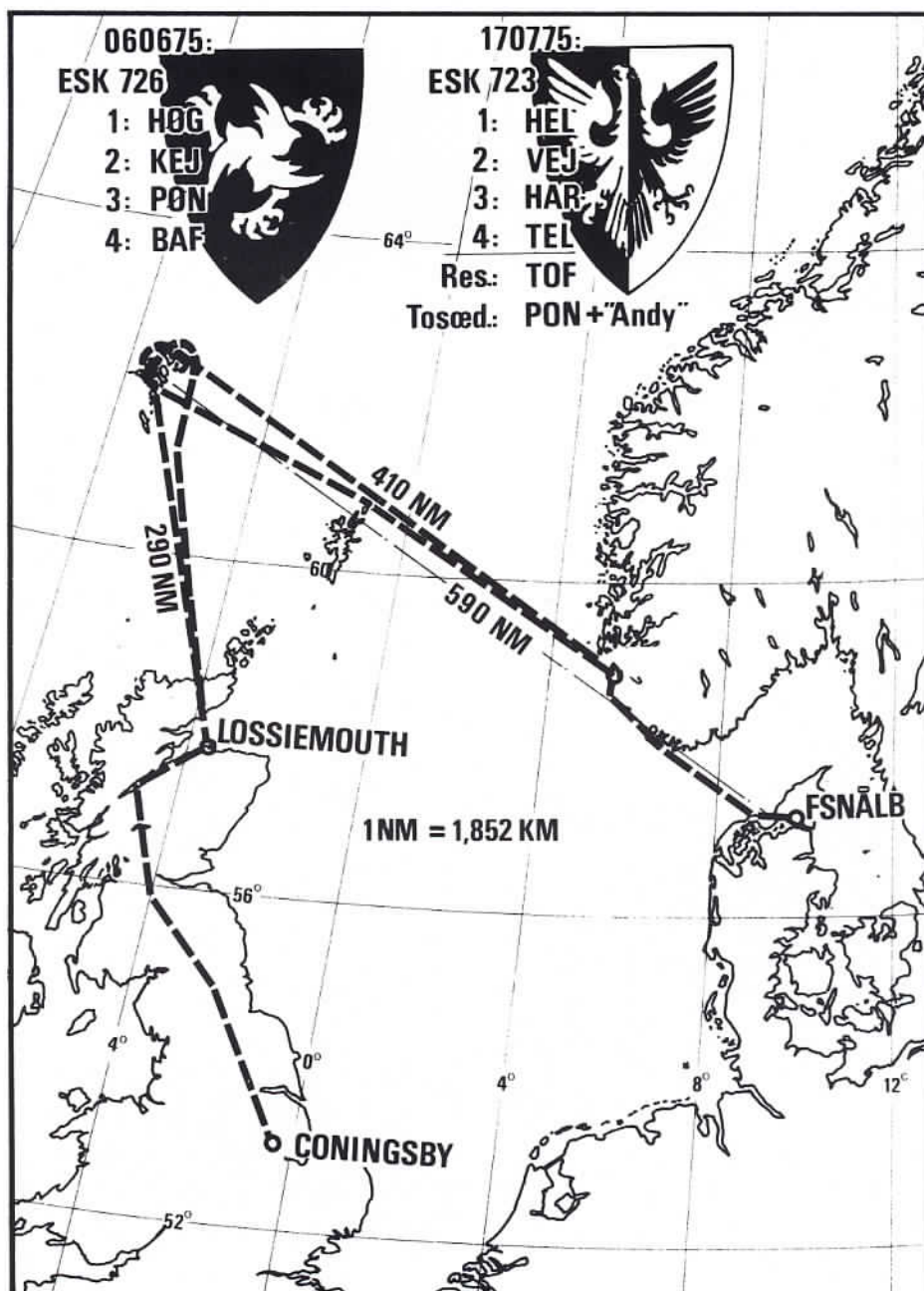
PALLE SICK

morgen den 6. juni startede de fire fly fra Coningsby i det flade Østengland med HØG som formationsfører og KEJ, PØN og BAF som toer, treer og firer. Der blev fløjet low level op gennem England og Skotland. Efter en times ophold på Lossiemouth fortsattes high level til Færøerne. Over Streymoy (Strömö) gik formationen ned i 1500 fods højde og foretog to overflyvninger af Thorshavn. Efter ti minutter over øerne gik turen atter mod syd high level til Lossiemouth. Efter fornyet optankning fortsattes til Coningsby, hvortil man ankom ved 17-tiden.

ESK 723s Færøflyvning fandt sted den 17. juli. Man havde valgt at tage udgangspunkt i Norge, hvorfor 6 Starfightere, (4 til formationen + 1 reserve + 1 tosædet med tekniker) afgik mod Sola. Efter optankning her tog fireskibs-formationen kurs mod Færøerne med HEL som fører og VEJ, HAR og TEL som toer, treer og firer. Ruten, der i øvrigt er halvanden gang så lang som ruten Lossiemouth - Færøerne retur, gik over Unst, den nordligste ø i Shetlandsøgruppen, til Thorshavn og samme vej tilbage til Sola. ESK 723 havde ikke så godt vejr under deres overflyvninger af øgruppen, som 726, men der var dog huller nok til at fotografisk dokumentation for at have været på stedet kunne fremlægges.

Selv om ESK 723s knap 1600 km lange tur over Atlanterhavet kan forekomme beskeden sammenlignet med TF-100Fernes færgflyvninger over Sydatlanten (TINBOX 2-1975), er det dog en præstation, som ikke mindst skyldes Flyvestation Ålborgs teknikeres fine og omhyggelige arbejde.

ESK 721 er dog fortsat ene om at lande på Færøerne med fastvingefly.



Som kort omtalt i TINBOX 2-1975 mistede Flyvevåbnet en tosædet TF-104G STAR-FIGHTER, RT-681, fredag den 13. juni. RT-681, der havde USAF serial No 63-12681 og byggenummer 583C-5525, var en af FLVs ældste STAR-FIGHTERE. Den ankom til Ålborg havn den 23. november 1964 ombord på det amerikanske hangarskib »USS MARINE FIDDLER«. Med tilladelse fra FLVs havarikommission bringes her en omtale af RT-681s sidste flyvning. Beretningen er baseret på havarikommissionens foreløbige og supplerende redegørelse af 27. juni og 3. juli 1975 samt samtaler med piloterne.



PALLE SICK

Da man ved ESK 723 om morgenen den 13. juni planlagde dagens flyvninger, fik SKLT Jørgen Trads Stentoft (TOF), 23 år, til opgave at udføre en målflyvning i 2000 fods højde for to andre F-104G i området omkring Tirstrup. Flyvningen skulle foretages med en tosædet TF-104G STARFIGHTER, RT-681, hvorfor SKLT Bo Henrik Johansen (KIR), 29 år, fløj med i bagsædet. Han havde på grund af sygdom ikke fløjet i fjorten dage, hvorfor denne tur kunne være en passende overgang til aktiv flyvning. Efter endt briefing blev TOF og KIR kørt til linen, hvor RT-681 og eskadrillens øvrige fly var ved at blive gjort klar. Lidt over kl. ni dansk tid klatrede de ombord og foretog de sidste check. Kl. 09.19 dansk tid (0819Z) gik starten, som forløb helt normalt. TOF lod RT-681 stige støt til 7-8000 fod og tog gennem et blødt drej kurs vest om Tirstrup mod Samsø. Efter Tirstrup reduceredes højden til 2000 fod, og

da TOF kort efter nåede ud over åbent vand, gik han ned til 650 fods flyvehøjde. Kursen var på dette tidspunkt næsten stik syd. På højde med Samsø førte TOF gashåndtaget frem (til såkaldt military) og påbegyndte et venstre stigedrej, under hvilket man trak 1,5-2 G.

Uden forvarsel af nogen art indtraf på dette tidspunkt et kompressorstall efterfulgt af en skramlende og rumlende lyd. »Det første knald kom så brat som sådan«, sagde KIR og knipsede med fingrene, da han senere fortalte os om dette øjeblik.

TOF registrerede med det samme, at udstødningstemperaturen steg hurtigt. Han forsøgte flere gange at genstarte (compressor stall clearing procedure) men kunne kun få indikation på 70-72 % omdrejninger, hvilket var utilstrækkeligt for videre flyvning» TOF husker, at det irriterede ham, at genstart ikke lykkedes. Det havde det gjort alle de gange, hvor han i linktræneren på

FSNALB havde fået et kompressorstall! De var begge to klar over situationen, og KIR bemærkede fra bagsædet: »Vi bliver vist nødt til at springe?«. TOF: »- Ja, det gør vi vel - - Du skal springe først«. KIR svarede: »Jeg går nu!« - hvorpå han trak i udløserhåndtaget på sit sæde - BOM - fem sekunder senere fulgte TOF efter. Få øjeblikke efter knustes RT-681 mod havoverfladen ca. 7,5 km NW for Fyns Hoved. Klokken var da 09.34 (0834Z).

Trods manglende motorkraft havde RT-681 fortsat den svage stigning under genstartsforløbene og udskydningerne. TOF anslår, at KIR sprang i 15-1600 fods højde ved en hastighed på 265 kts og han selv ved 235 kts fra en højde mellem 2000 og 3000 fod. Begge hastigheder lå således tæt på de 250 kts, som af Martin Baker anses for ideel under de her beskrevne omstændigheder.

Både TOF og KIR mener at kunne hu-

ske en ganske svag og kortvarig sortnen for øjnene og erindrer i øvrigt mange detaljer fra nedturen og det efterfølgende ophold i vandet. Pudsigt nok tænkte de begge på at telefonere, mens de hang i skærmene. Mens TOF tænkte: »De ringer vel hjem og siger det?« var KIR indstillet på »do it yourself«. Han spekulerede på, hvor den nærmeste telefonautomat var, men et blik ned sagde ham dog, at der nok var lidt langt imellem dem her midtvejs mellem Samsø og Fyns Hoved.

Umiddelbart efter at have ramt vandet fik først KIR, og lidt senere TOF ca. 700 meter længere mod syd og uden for synsvidde af hinanden, befriet sig for skærmene. De halede sig ombord i gummibådene og startede SARBE-senderne. Vejret var klart med god sigt, men da vinden i området var 270° 25–30 kts, var søen temmelig urolig, og som KIR filosofisk udtrykker det: »Når man sidder ene mand i en lille gummibåd, er selv små bølger store«. Han fik i hvert fald kort tid efter, da han befandt sig på en af sine store bølger, øje på en fiskerkutter et stykke borte. Da han et par bølgetoppe senere igen fik øje på den, havde den ændret kurs, som om den allerede havde indledt en eftersøgning. KIR gravede en signalraket frem og fik den fyret af. Næste gang, han så fiskerkutteren, stod den ret ned mod ham. 10–15 minutter senere blev han halet ombord i fiskeskipper Knud Søgård Hansens kutter fra Bregør.

Søgård, der havde været på fiskeri i farvandet siden tidligt om morgenen, havde hørt knaldet fra oven. Så snart han så de to skærme i luften, kappede han grejet og tog kurs mod nedslagsstedet.

TOF måtte tage yderligere 10–15 minutter i gummibåden, inden også han blev hevet ombord. Lidt over klokken ti kunne Søgård meddele Falck-Zonen i Kerteminde, at han nu var på vej mod Korshavn med begge piloter ombord. Begge var tilsyneladende uskadte, bortset fra, at den ene klagede over lidt smerter i ryggen. Falck-Zonen sendte et par ambulancer afsted mod Korshavn.

I ESK 723 havde man fulgt hændelsesforløbet over radio. Så snart havariet var en kendsgerning, trådte SOK (Søværnets Operative Kommando) i Århus og RCC (Rescue Coordination

RT-681

13. Juni 1975

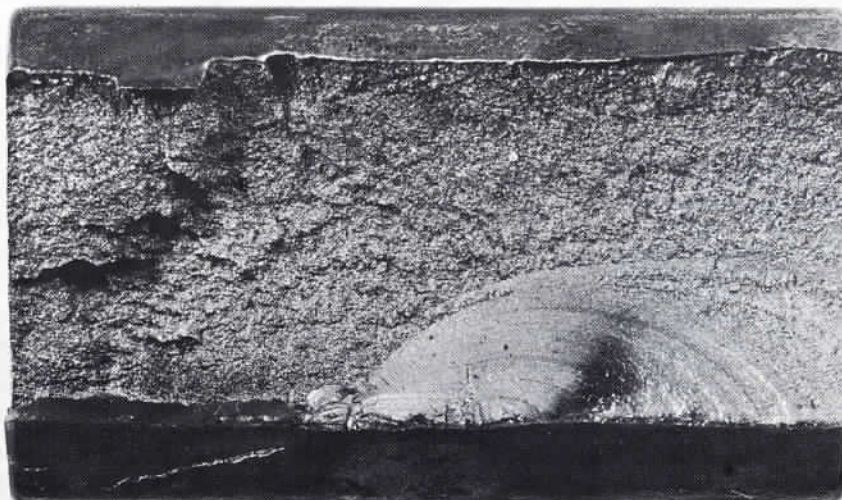
Center) i Kastrup i funktion med vanlig effektivitet. En af ESK 722s Sikorsky S-61A-1 redningshelikoptere fra SAR-vagten på FSNVÆR blev sendt til nedstyrtningsstedet. Da den nåede frem, var Søgård næsten i havn, hvorfor man landede ved Korshavn, for på land at tage piloterne ombord.

TOF og KIR blev fløjet til Ålborg, hvor en lægeundersøgelse godtgjorde, at TOF var sluppet helt uskadet fra udskydningen. KIR blev på grund af smerter i ryggen indlagt til observation for beskadigelse af rygsøjlen. Hospitalsopholdet blev kortvarigt, og få dage senere var også KIR tilbage i tjeneste – men med flyveforbud resten af juni og hele juli. Hans rygsøjle ville kunne tage varig skade, hvis han blev bragt i en situation, hvor endnu en udskydning var nødvendig.

FLVs havarikommission gik i arbejde

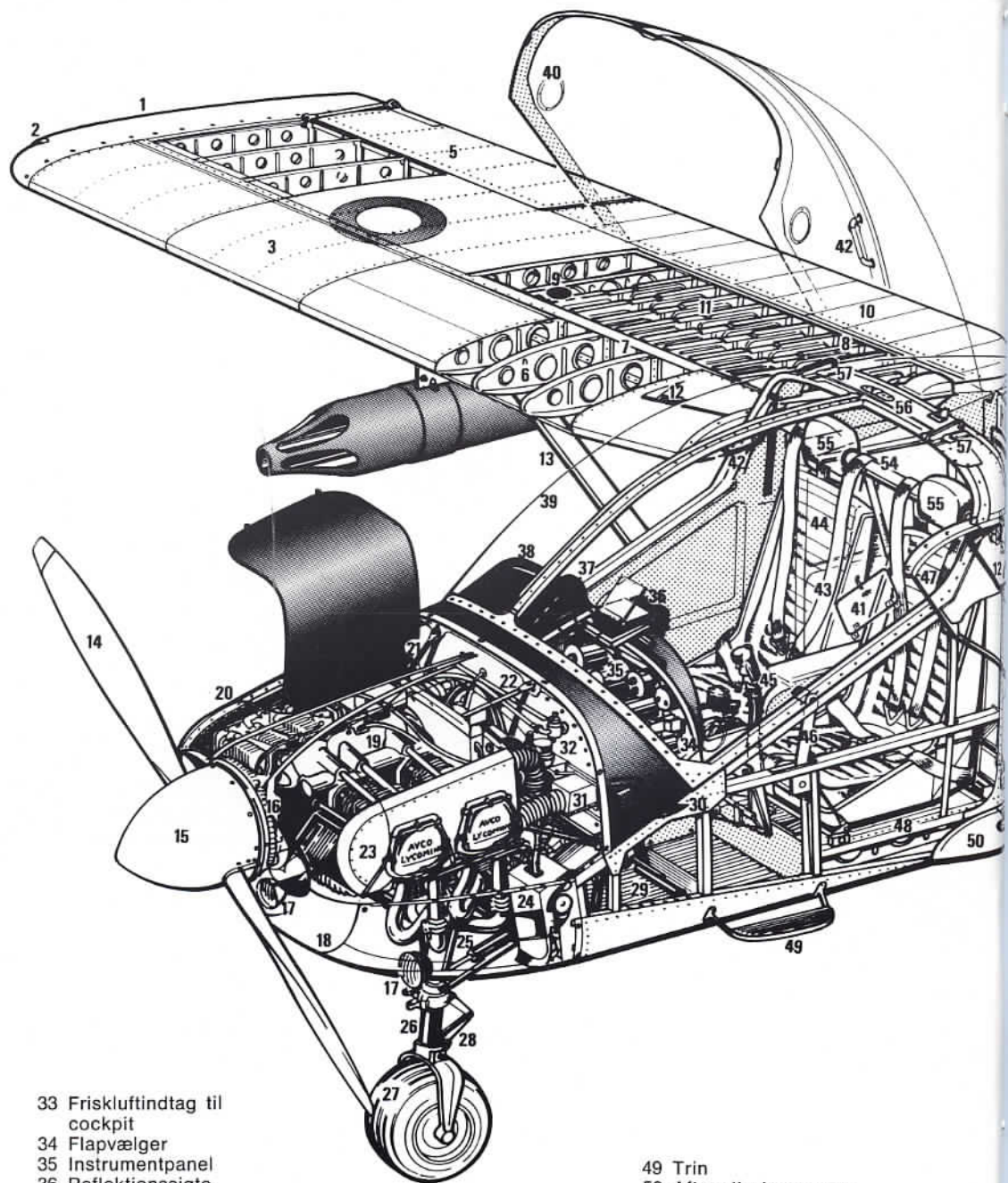
straks efter styrtet. I løbet af de næste fjorten dage lykkedes det at bjærge en del stærkt sønderslåede rester fra det knuste fly, herunder blandt andet det meste af bageste cockpits ramme og instrumentpaneler, en del af en vinge, flere småstumper og ledningsbundter samt motoren. Delene blev ført til Ålborg for nærmere undersøgelser, og i en supplerende redegørelse af 3. juli 1975 slås det fast, at havariet skyldes et kompressorhavari. Et af bladene i kompressorens første trin var knækket af ved roden i forsettelse af en over en længere periode opstået mikroskopisk lille revne. Det løsrevne blad fortsatte bagud gennem kompressorens øvrige 16 trin og formelig afhuggede alle rotor- og statorblade, som via forbrændingskamrene havnede i turbinen. Totalhavariet var dermed en kendsgerning.

Brudflade (udmatningsbrud) i kompressorrotorblad fra trin 1 på RT-681. Bemærk den muslede overflade, hvor bruddet er startet. (FLV).



SAAB/MFI T-17 S

- 1 Aftagelig vingetip (armeret plast)
- 2 Navigationslys
- 3 Aluminiumspladeklædning
- 4 Balanceklaparm
- 5 Balanceklap
- 6 Vingeribber
- 7 Stangpresset hovedbjælke (I-profil)
- 8 Kantbukkert agterbjælke (C-profil)
- 9 Tankdæksel, ϕ 65 mm
- 10 EL-mekanisk aktiveret helmetal flap
- 11 Støtteribber for integraltank
- 12 Slot
- 13 Stangpresset hul vingestiver (ståløje til forankring af flyet i stivens øverste ende)
- 14 Hartzell to-bladet helmetal propel, constant speed HC-C2YK-4F/FC 7666A-2, diameter 1,88 m
- 15 Spinner
- 16 Startkrans
- 17 Landingslys
- 18 Aftagelig nedre motor-kåbe (glasfiberarmeret polyester)
- 19 Avco Lycoming IO-360-A1B6 4-cyl. boxermotor med liggende cylindre og direkte indsprøjtning
- 20 Aftagelig øvre motor-kåbe (glasfiberarmeret polyester)
- 21 Oliepåfyldning motor
- 22 Motorophæng (rørkonstruktion monteret på brandskod i seks punkter, kan kippes forover for lettere adgang til motorens bagside)
- 23 Ledeskærme for køleluft
- 24 Ledeskærme for køleluft til brændstofpumpe
- 25 Styrestang for næsehjul
- 26 Næsehjulsben med indbygget oleo-pneumatisk støddæmper
- 27 Styrbart næsehjul (dækstørrelse 5.50x5)
- 28 Shimmydæmper
- 29 Stilbare rorpedaler
- 30 Udvendigt canopyhåndtag
- 31 Varme/ventilationsanlæg
- 32 Brandskod af rustfrit stål



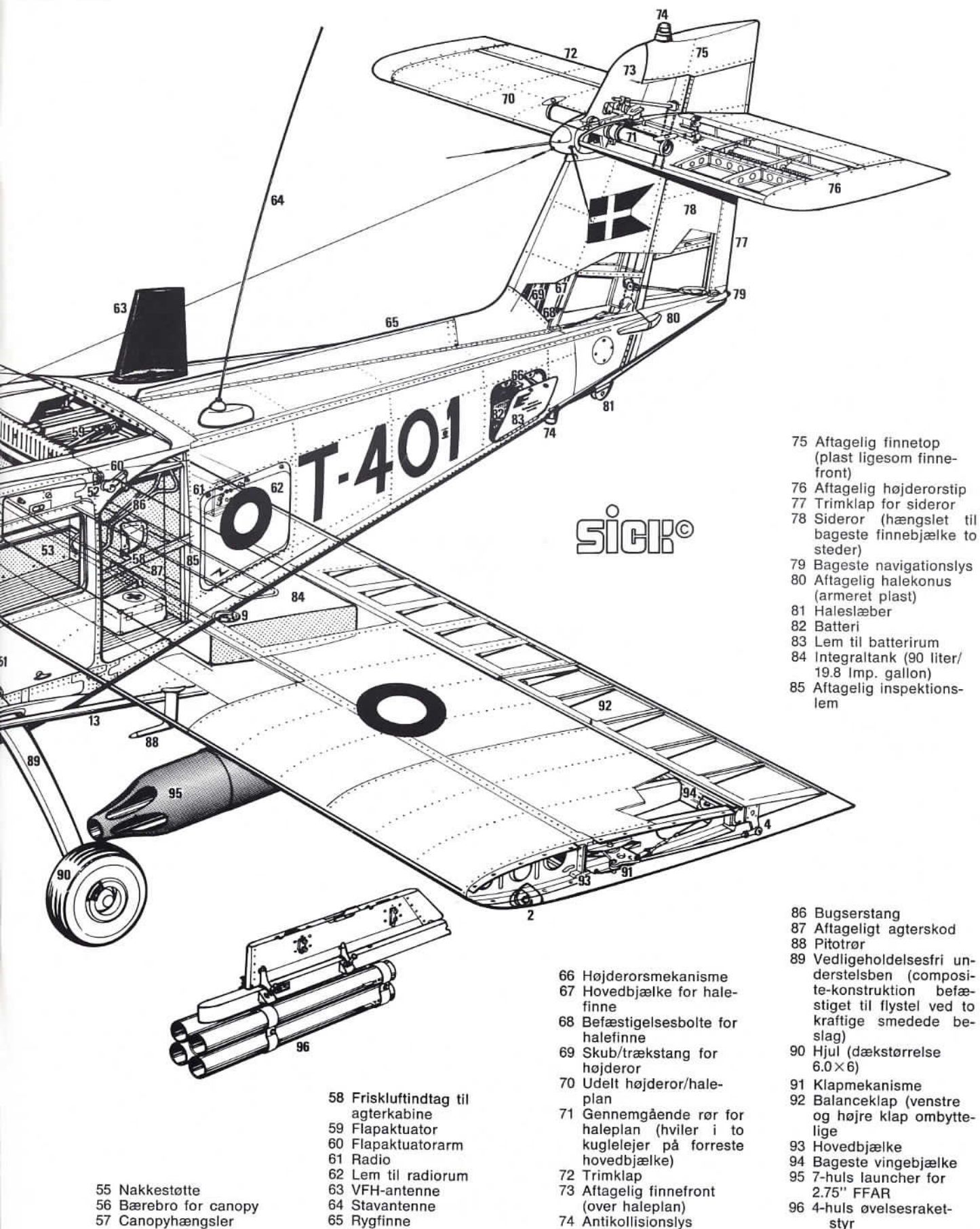
- 33 Friskluftindtag til cockpit
- 34 Flapvælger
- 35 Instrumentpanel
- 36 Reflektionssigte
- 37 Kompashus
- 38 Aftagelige kapper over instrumenter
- 39 Canopy i lukket position
- 40 Canopy i åben position
- 41 Oplukkelig rude (kun i venstre side)
- 42 Indvendigt canopyhåndtag
- 43 Sikkerhedssele med inertilas
- 44 Instruktør/observatørsæde

- 45 Venstre styrepind
- 46 Venstre gashåndtag
- 47 Pilotsæde (sædeskåle kan for begge sæders vedkommende rumme rygfaldskærm samt sædepude indeholdende dinghy og andet overlevelsesudstyr)
- 48 Styrekabler under gulv

- 49 Trin
- 50 Aftagelig kappe om fjederben
- 51 Dør til agterkabine (kan åbnes under flyvning, tjener også som nødudgang)
- 52 Bolte for vinge bjælkers befæstigelse
- 53 Agterkabine (kan rumme 1 passager med ryggen mod flyveretningen og/eller bagage)
- 54 Gennemgående forbindelsesrør

pporter

af PALLE SICK



- 75 Aftagelig finnetop (plast ligesom finnefront)
- 76 Aftagelig højderorstip
- 77 Trimklap for sideror
- 78 Sideror (hængslet til bageste finnebælke to steder)
- 79 Bageste navigationslys
- 80 Aftagelig halekonus (armeret plast)
- 81 Haleslæber
- 82 Batteri
- 83 Lem til batterirum
- 84 Integraltank (90 liter/19.8 Imp. gallon)
- 85 Aftagelig inspektionslem

SICK®

- 86 Bugserstang
- 87 Aftageligt agterskod
- 88 Pitotrør
- 89 Vedligeholdelsesfri understøtelsesben (kompositkonstruktion befæstiget til flystel ved to kraftige smedede beslag)
- 90 Hjul (dækstørrelse 6.0x6)
- 91 Klappmekanisme
- 92 Balanceklap (venstre og højre klap ombyttele)
- 93 Hovedbjælke
- 94 Bageste vingebjelke
- 95 7-huls launcher for 2.75" FFAR
- 96 4-huls øvelsesrakestyr

- 66 Højderorsmekanisme
- 67 Hovedbjælke for halefinne
- 68 Befæstigelsesbolte for halefinne
- 69 Skub/trækstang for højderor
- 70 Udelt højderor/haleplan
- 71 Gennemgående rør for haleplan (hviler i to kuglelejer på forreste hovedbjælke)
- 72 Trimklap
- 73 Aftagelig finnefront (over haleplan)
- 74 Antikollisionslys

- 58 Friskluftindtag til agterkabine
- 59 Flapaktuator
- 60 Flapaktuatorarm
- 61 Radio
- 62 Lem til radiatorum
- 63 VFH-antenne
- 64 Stavantenne
- 65 Rygfinne

- 55 Nakkestøtte
- 56 Bærebærbro for canopy
- 57 Canopyhængsler

SAAB T-17

Første SAAB T-17 SUPPORTER (T-401, c/n 201) til det danske flyvevåben skulle oprindeligt have været leveret i første halvdel af august 1975. Leveringen blev imidlertid en måned forsinket, således at T-401 først kom til Danmark umiddelbart før Åbent Hus arrangementerne i midten af september i forbindelse med Flyvevåbnets 25 års jubilæum.

Her fik et større dansk publikum for første gang lejlighed til at stifte bekendtskab med det foreløbig sidste nye skud på stammen af lette fly fra SAAB-Scania's Malmø-afdeling.

To instruktører fra FLVs flyveskole på Flyvestation Avnø modtog omskoling hos SAAB-Scania/MFI i Malmø så tidligt som juli og august 1975, og siden er flere danske piloter omskoleet til typen. Også et hold teknikere har besøgt MFI for at modtage omskoling, og man er således vel forberedt, når de resterende 31 SUPPORTERs begynder at komme til Danmark. Leverancerne skulle have været påbegyndt i årets sidste måned, men næste sending kan først ventes til Danmark i begyndelsen af 1976. Forsinkelsen til trods har man dog ikke ligget på den lade side.

Oktober måned har været præget af omfattende afprøvninger af T-17. I ugerne fra den 6. til og med den 17. gennemførte et af Flyvevåbnets opstillet afprøvningshold med Flyvestation Vandel som base »Indledende afprøvninger og bedømmelse« eller som det hed i oplægget til holdet: »Initial Operational Test and Evaluation«. I ugen 20. til 25. oktober udførtes i fortsættelse heraf forsøgsskydninger med raketter med henblik på at vurdere den våbenmæssige installation.

Indledende afprøvninger

Det var formålet »gennem praktisk afprøvning under fredsmæssige forhold og under feltforhold at vurdere flyets egenskaber til at løse de i specifikationerne stillede opgaver om løsning af missioner og opgaver« beretter OBLT K. Abildskov (ABI), som vi har bedt fortælle lidt om afprøvningerne. Specifikationerne vil sige de i sin tid opstillede operative krav, fortsætter OBLT Abildskov, og vore afprøvninger er således købers kontrol af, at den modtagne vare svarer til det i kontrakten aftalte. Vi var endvidere blevet

pålagt, at evalueringen skulle omfatte afprøvning i mindst 50 flyvetimer og 8 dages operationer under alle lysforhold og i muligt omfang under alle vejrforhold.

Afprøvningsholdet bestod af 5 piloter, 2 teknikere, 1 sekretær samt et varierende antal ingeniører og specialister fra Flyvematerielkommandoen, Hærens flyvetjeneste og Flyveskolen. Med kravene om 50 flyvetimer og 8 operative dage på de to uger siger det sig selv, at vi var hængt op, og vi fløj da også både dag og nat. Det medførte, at vore to teknikere fik meget lidt hvile. Når det endelig skete, måtte de i bogstaveligste forstand slå sig ned ved siden af flyet, hvor det så end måtte være. Det skal i øvrigt siges til teknikernes og vel nok også SAABs ros, at flyet ikke var ude af drift en eneste gang i de to uger på grund af tekniske fejl.

Teknikernes arbejde blev konstant overvåget med stopur i hånden og vurderet skridt for skridt. Ved slutningen af første uge nåede T-401 de første 100 flyvetimer (en del timer var allerede blevet fløjet dels i Sverige og dels i Danmark i sidste halvdel af september), og et blandet dansk-svensk teknikerhold stod parat til at udføre et nøje overvåget eftersyn fredag morgen.

Som chef for Flyveskolen interesserede jeg mig ikke mindst for T-17 som kommende skolefly. Det meste af tiden fløj vi med to piloter for at kunne bedømme flyvningen fra både venstre og højre sæde, men flyet blev i øvrigt udnyttet i alle konfigurationer med både 1, 2 og 3 mand ombord. Vi gennemførte en komplet omskoling af en erfaren pilot med mange flyvetimer på andre typer samt instruktion af en pilot fra Hærens Flyvetjeneste, som ikke tidligere har anvendt fly med blandt andet stilbar propel, boost m. v.

Vi foretog i løbet af de to uger mere end 100 landinger på så godt som alt, hvad der kan landes på. Jord, græs, asfalt, beton, brede baner, smalle taxiveje, der gjorde det ud for landeveje o. s. v. Det skete i næsten al slags vejr og i alle former for belysning. Vi har målt korteste start- og landingslængde og benyttede herunder blandt andet Filskov Flyveplads. Vejret var i den anden uge ikke særligt pænt, hvilket på en måde passe-

de godt i programmet, idet instrumentflyvning også indgår i flyvetræningen og derfor også ønskedes vurderet. Vi havde her stor fordel af at operere fra FSNVAN med dens GCA, lige som vi udnyttede den nærliggende Billund Lufthavns ILS.

Brændstofforbruget kontrollerede vi i forbindelse med nogle 5 timer lange navigationsflyvninger. Vi prøvede at flyve med varierende mængder brændstof og med kun venstre og kun højre vingetank fyldt, hvorved vi fik et godt indtryk af en skæv belastningsindvirkning på flyets stabilitet.

Endelig monterede vi med henblik på den efterfølgende uges forsøgsskydninger diverse raketbeholdere og -styr på vingernes pylons og gennemførte forskellige opladninger, starter, anflyvninger og landinger.

Vi var alle meget tilfredse med forløbet af de to uger, slutter OBLT Abildskov, og føjer til: Selv om mange vurderinger først afsluttes i den kommende tid ved skrivebordet, ændrer de ikke hovedindtrykket af T-17. Et dejligt alsidigt fly, som Flyvevåbnets sikkert vil få megen glæde af.

Forsøgsskydninger

En forsøgs- og projektgruppe fra Våbenteknisk Afdeling FMK, ledet af civilingeniør Uffe Christensen og ingeniør C. Aa. Jepsen »overtog« flyet i den følgende uge.

Til indledning blev T-401 forsynet med en speciel kamerainstallation til registrering af raketaffyringerne. Installationen omfattede dels et 16 mm fremadrettet småfilmsoptager med variable billedhastighed anbragt øverst på halefinnen foran antikollisionslyset, dels et ligeledes fremadrettet robotkamera anbragt i cockpitets højre side akseparallel med sigtet foran venstre side. Sigtet er et enkelt lysrefleksionssigte, der kan indstilles til forskellige våbentyper. Robotkameraet gør det muligt at registrere flyets stilling i luften lige i skudøjeblikket. 16 mm optageren filmede med 32 bil./sek. raketterne under den første del af deres hastige færd mod målet.

Selv om vejret i forsøgsperioden ikke var det bedste (nogle dage periodevis finregn og ellers ofte diset med nedsat sigt), lykkedes det at gennemføre 9 af ialt 10 planlagte skydninger.



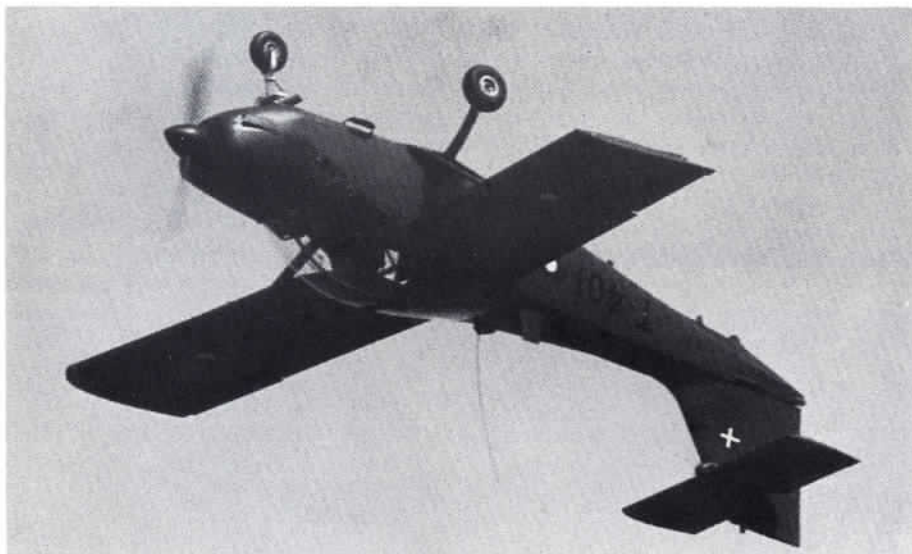
Der blev anvendt 2,75" FFAR (Folded Fin Aircraft Rocket) med røghoveder affyret fra to 4-huls øvelsesraketstyr og fra to 7-huls launchere. Raketterne er udstyrede, og sigtet foretages altså med hele flyet.

Der blev under de 9 skydninger affyret ialt 85 raketter. Man, og det vil sige dels Ove Dahlén fra SAAB-Scania/MFI og MJ O. Eriksen (ERI) fra FTK, udførte røgmarkering af mål med enkeltskud, som det ville kunne finde sted i et samspil mellem panserstøttet infanteri, lette fly og jagerbombere. Endvidere udførte man salveaffyring af 7-huls launcherens raketter.

Al opladning med raketter blev foretaget på Flyvestation Skrydstrup, der har alle til formålet nødvendige faciliteter. Endvidere ligger flyvestationen i behagelig nærhed af skydeområdet på Rømø. Således kunne den del af forsøgs- og projektgruppen, der overværede opladningerne på FSNSKP (et arbejde, som man skiftedes til) efter anden opladning lige over middag, nå at køre til Rømø og der tage del i observationerne i forbindelse med eftermiddagens skydninger.

Også for Våbenteknisk Afdeling forstås nu en del skrivebordsarbejde, billed- og filmstudier med henblik på rapport til T-17 styringsgruppen. ■

fortsættes næste nr.



T-401 over skydeterrænet på Rømø. Bemærk de hvide tapestrimler på finnen. De fastholder fjernkablet til 16 mm kameraet. Under vingen 4-huls øvelsesraketstyr med de endnu ikke affyrede raketter. (PS).

T-401 på FSNAVN under FLV Abent Hus arr. søndag den 14. september i år. (NHL).

Et næsten fuldtalligt T-17 prøvehold. Liggende: MJ Tyge Uldal (DAL) og MJ O. Eriksen (ERI). Bagved: OBLT K. Abildskov (ABI), SKLT Ann Block, PRLT S. Nielsen (SET) og MJ Rasmussen. Af holdet mangler SNSG F. Hansen og MJ E. M. Talund (JEN). (S-N, FSNVAN).

Republic F-84E & G THUNDERJET

Oberstløjtnant B.V. LARSEN (BAV)

Med det formål at bevare en række indtryk fra F-84 perioden i FLV, samledes i begyndelsen af November 75 en lille gruppe tidligere »Goggoteknikere« i det nu moderne og særdeles effektive Flymaterielværksted (FVK) på FSNKAR. En gruppe teknikere, der hver for sig har oplevet dette fly fra dets start i FLVs forskellige ESK – en enkelt af dem, MJ S. Å. Jacobsen, nuværende leder af KARFVK, endda som en af de første 16 teknikere i FLV, der blev uddannet på typen. Gruppen omfattede endvidere følgende seniorsergenter: B. O. Andersen og E. J. Astorp, tidligere ESK 725, W. F. Rasmussen, tidligere ESK 726 samt Asger Jensen og S. E. V. Olsen, tidligere ESK 727. Som det kan ses, tidligere »ESK smede«, der nu alle gør tjeneste ved KARFVK, hvor de med deres store erfaringsgrundlag er med til at holde FSNKAR flåde af Draken fly i luften med den grad af sikkerhed, som efterhånden er legendarisk i FLV.



Efter det var bestemt, at FLV skulle udrustes med 6 ESK F-84, sendte FLV i slutningen af april 1951 16 teknikere på et 2 mdr. kursus (MTU) på Chanute AFB i USA, – en uddannelse der umiddelbart herefter blev suppleret med ca. en måneds »On the Job Training« på det amerikanske flyvevåbens base Fürstenfeldbruck i Tyskland. Hermed var kimen lagt til FLV træning af F-84 teknikere – en træning, der for alvor kom igang på FSNKAR i oktober 1951, hvor de første 5 stk. F-84 ankom fra Kastrup den 15. oktober 1951. Disse første 5 F-84E blev inspiceret og klargjort inden flyvning fra Kastrup under ledelse af Flyvematerieltjenesten – og med en praktisk indsats af underkvartermester S. Å. Jacobsen og flyvermath J. C. B. Pedersen som de første autoriserede F-84 flyteknikere i FLV. Uden at gå i detaljer vedrørende denne klargøringsproces, bør det nævnes, at en ikke uvæsentlig del af denne bestod i at omstille flyets brændstofs-system til at operere på Kerosene eller Oktan 100, samt kontrollere flyets opstart, efter at omstilling af brændstofs-systemet var foretaget. For den der måske har glemt det, var JP-4 endnu ikke indført i FLV på dette tidspunkt, hvilket gav visse komplikationer. Det kan nævnes, at første daglige opstart af flyet således altid blev foretaget af flyets tekniker, der simpelt hen startede flyet op i nødsystemet – og derefter »varmede systemerne op« inden piloten fik flyet. Piloten kunne herefter – med en varm motor – starte flyet ved hjælp af det normale startsystem og herved undgå en for varm opstart. Som sagt skete klargøringen af flyene i Kastrup, hvor flyene blev leveret fra USA – enten pr. hangarskib, eller i enkelte tilfælde fløjet direkte til Danmark. Efter klargøring blev flyene så hentet i Kastrup af de enkelte piloter, der på daværende tidspunkt var »udchecket« på typen og fløjet til FSNKAR.

Selvom der utvivlsomt kan fortælles om mange oplevelser fra »Kastrup tiden«, anses følgende tegning fra denne tid at give et dækkende indtryk fra disse specielle »Kastrup dage«. Af interesse for den flyhistorisk interesserede, skal nævnes, at omtalte klargøringsproces i Kastrup alene omfattede F-84 til FLV – men til en række NATO lande, samt at »shoppen« i Kastrup først sluttede denne virksomhed i 1958.

Som det vil kunne forstås, var starten med F-84 på FSNKAR en oplevelse, der på mange områder kan sidestilles med forholdene i det daværende vilde vesten, hvor de amerikanske nybyggere startede et nyt liv.

Som en af gruppen udtrykte det: Den første dag vi (teknikere) mødte i ESK 727, var der kun een pilot tilkommanderet – Chefen (daværende kaptajn-løjtnant N. Holst-Sørensen). Da vi købte vort første værktøj hjem til ESK – var dette et koben og en æske søm!!! Nu skal man ikke forledes til at tro, at det var bestemt for brug på F-84 – næh, det skulle bruges til at åbne de endnu uåbnede kasser med jordudstyr. Flyene var nemlig allerede

ankommet og stod parkeret i ESK hangarer. Efter at have tømt diverse kasser for indhold, blev træet fra disse anvendt til konstruktion af filebænke m. v. – alt sammen nyttigt at have, når man skulle igang med det egentlige arbejde.

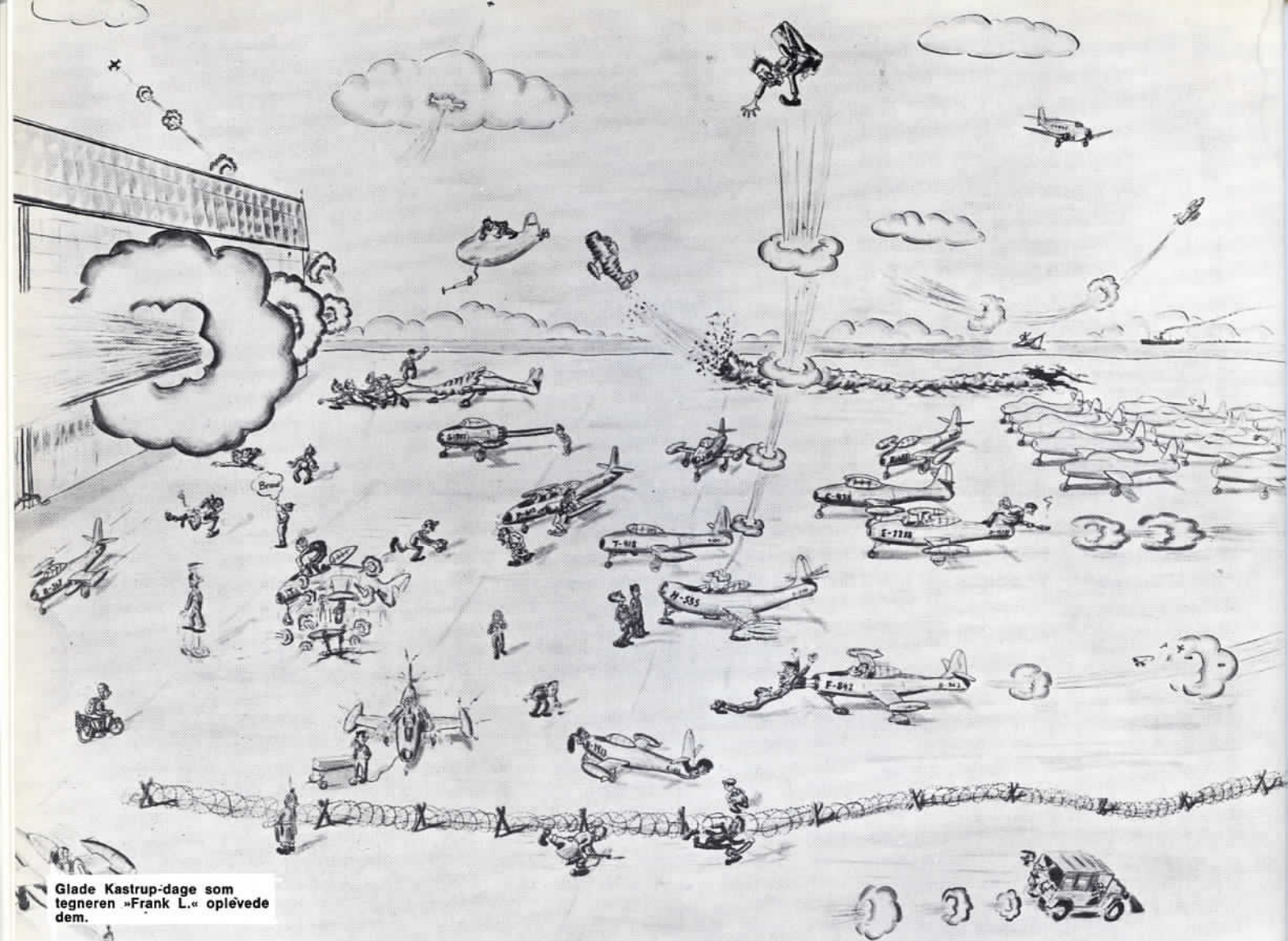
Således gik den tekniske vedligeholdelse af F-84 igang på FSNKAR – FLV vugge for denne flytype. En kombination af simple arbejdsforhold, nyuddannede flyteknikere med meget lidt erfaring på typen, men med en indstilling til jobbet, det stadig varmer at tænke på.

Et af de første problemer, som flyteknikerne fik med flyet, var mangel på reservedele – et forhold som forholdsvis hurtigt blev rettet op, da forsyningslinierne blev rigtigt etableret.

Flyteknikerne blev hurtigt mestre i at »kannibalisere« med det resultat, at indtil flere fly stod i diverse hangarer, som »hangardronninger« – ribbet for reservedele. Udover de allerede omtalte startproblemer med forsyningslinierne, var der også andre problemer, der ikke ligefrem hjalp på dette forhold. Der tænkes her på den rivalisering, der på daværende tidspunkt



Daværende FLT S. Lang (nu alldød) og OFR L. B. Andersen betragter skeptisk det nye vidunder. (FLV via BAV).



Glade Kastrup-dage som tegneren »Frank L.« oplevede dem.



Første hold danske F-4 teknikere under omskoling i U.S.A. Stående som nummer to fra venstre MJ S. Aa. Jacobsen, nuværende leder af KARFVK. (via BAV).

herskede ESK imellem m. h. t. at producere flyvetid. Hvis en ESK var i nød m. h. t. reservedele – ja, så var dette forhold blot lykke for de andre ESK, der så kunne producere mere flyvetid end den ESK, det gik ud over. Der kan fortælles historier om »tekniske gruppechefer« i en ESK (rød, gul, grøn og blå sektion), der »organiserede« reservedele, hvor han kunne slippe afsted med det – samt gemte disse i et aflåst skab. Dette selvfølgelig for at hans gruppe (del af ESK), kunne producere mere flyvetid end den øvrige del af ESK. Ak ja – enhver var sig selv nærmest i de dage. At dette formentlig har lagt grunden til den tekniske planlægning – på såvel FSN, som højere niveau – som vi nu nyder godt af i FLV, er indlysende.

Løvrigt var det – set med en teknikers øjne – et simpelt og meget servicevenligt fly at have med at gøre. Skiftning af motor og tailpipe var uhyre nemt – man kunne f. eks. nå at skifte motor på ca. 2 timer og tailpipe mellem to af dagens normerede tre flyvepas. De største problemer i den daglige »turn around« af flyet bestod i to ting; at skaffe en startvogn til opstart, samt – i begyndelsen af flyets karriere på Karup – at påfylde brændstof uden brug af »single point« påfyldning. Brugen af dette system blev først indført på et senere tidspunkt, da de rette tekniske forskrifter blev indført. Inden da havde man en masse tekniske problemer med dette system og nåede endog at »blæse« indtil flere brændstoftanke i stykker på fly – p. g. a. forkert anvendelse af procedurer.

M. h. t. startvogne, var dette ligeledes en mangelvare i begyndelsen, ligesom der kun var få traktorer til rådighed for transport af disse. Der skulle således ydes et stykke manuelt arbejde, hver gang man skulle slæbe de tunge startvogne fra et fly og til et andet.

Et godt eksempel på hvor servicevenligt flyet var, kan ses ud af den flyvetid, der faktisk blev produceret med et relativt lavt antal teknikere pr. ESK. Dengang var målet 800 timer pr. måned pr. ESK (25 fly pr. ESK) – et tal der kun blev øget, hvis »naboer« fik produceret mere. Når hertil tages i betragtning, at ESK ligeledes udførte næsten alle større og mindre eftersyn – ja, så mindes man jo med vemod, hvor let det hele egentlig var. Det var dengang, man fløj natflyvning med 16

fly og kun havde brug for 4 teknikere på »linen« ved en sådan lejlighed – og hvor man som tekniker ved deployering til andre NATO FSN kun havde håndværktøj med i byen. Alle NATO FSN opererede jo næsten udelukkende med F-84 og havde således alt det fornødne jordudstyr, reservedele samt specialværktøj.

Af egentlige tekniske problemer på flyet kan nævnes det forhold, at flyets næsehjulslås var slem til at ruste – med dertil hørende konsekvenser. Dette medførte selvsagt en del fejldikationer på ulåst næsehjul, men gav også anledning til en del tilfælde, hvor næsehjulet vitterligt ikke var nede og låst. Næsehjulslåsen var en skråt afskåret pal, der forholdsvis nemt kunne glide ud af sin låste stilling, hvis ikke den blev holdt korrekt på plads p. g. a. rust eller manglende hyd. tryk.

Endvidere gav flyets wiretræk til nødudløsning af henholdsvis raketstyr og flyets droptanke af og til teknikerne grå hår i hovedet. Disse wiretræk var nemlig koblet sammen og gav i visse tilfælde anledning til, at man ved justering – på jorden – af f. eks. trækket til raketstyret, fejlagtigt udløste flyets droptanke. De inderste droptanke kunne endvidere udløses ved hjælp af et 1000 lbs. lufttryk, der kunne aktiveres elektrisk fra flyets cockpit. Der var to manometre i innerpylon, som angav henholdsvis lufttrykket for afkastning af flyets pylon (til ophæng af tanke) samt selve tankene. En forveksling af de to tryk gav i nogle tilfælde teknikerne en ubehagelig oplevelse ved demontering af droptanke. Den normale procedure var nemlig at demontere disse droptanke ved hjælp af det elektriske system. Hvis man havde aflæst det forkerte manometer m. h. t. lufttryk, var overraskelsen jo stor, når droptankene blev skudt af – ned i jorden – med 1000 lbs. tryk.

Våbenteknisk var flyet – med en enkelt undtagelse – nærmest problemfrit. Det ene problem bestod i, at flyets 1/2 tommer kanon meget nemt kunne gå af i utide, såfremt kanonen blev udsat for større rystelser under service på jorden. Der kan fortælles om tilfælde, hvor kanonen utilsigtet blev ved med at skyde, indtil magasinet var tomt.

Af øvrige »oplevelser« med flytypen skal nævnes problemet med at holde flyets canopy lukket under flyvning.

Canopy motoren blev nemlig holdt magnetisk låst, og det skete under tiden, at denne lås »gik op« under flyvning – med tilhørende tab af canopy under flyvning.

Alle tekniske »oplevelser«, der i begyndelsen af flyets levetid på FSNKAR skyldtes ukendskab til flytypen, blev senere korrigeret. Det eneste virkelige tekniske problem med flyet var motorens kompressor, hvor der – i den indledende del af flyets levetid på Karup – var nogle kedelige problemer med kompressorens 8. og senere 2. trin.

»8. trins problemet« bestod i tilstedeværelsen af fire luftaftpningshuller i dette trin. Hver gang de enkelte kompressorblade kom forbi disse huller (ca. 1/2 tomme i diameter), faldt trykket drastisk for det enkelte blad – med tilhørende udtrætning af disse til følge. Med det formål at udligne trykket – så det blev ensartet hele vejen rundt i 8. trin – blev størrelsen af de fire huller reduceret til ca. 6 mm. Der blev endvidere boret et lille hul mellem hvert enkelt statorblad i trinnet, ligesom der blev drejet en kanal ind i ringen for 8. trins statorblade. Denne »kur« stoppede meget hurtigt den tendens til kompressorhavarier, der på daværende tidspunkt gav anledning til nogle meget ubehagelige oplevelser.

»2. trins problemet« blev man først rigtig klar over, efter at have haft en række kompressorhavarier i kompressorens forreste del. Ved en rutinemæssig inspektion af en motor, observerede man et knækket blad i kompressorens 2. trin, hvilket viste sig at være af stor betydning for opklaringen af denne sag.

Motoren blev afhentet af USAF og fløjet til USA for en nærmere analyse, hvorunder det viste sig, at en ændring af bladens frekvenstal ikke alene kunne afhjælpe det aktuelle problem med knækkede blade – men også forlænge levetiden for disse ganske betydeligt.

Denne proces var ret enkel, idet man ved brug af en »glimlampe« kunne aflæse frekvenstallet – samt justere dette ved at file af toppen på de enkelte blade. Efter at denne modifikation var udført, var problemerne med motorens kompressor hermed løst, – og flyets eneste virkelige tekniske problem elimineret. ■

F-84G fortsat

51-10301 F-84G-11-RE

031152 Modtaget (4:15 t)
011252 ESK 727 (FS-301-)
010453 ESK 726 (FS-301-)
221253 ESK 726 (KR-Q)
090356 ESK 727 (KU-)
020857 HVK (vingemodifikation)
041257 ESK 726 (KR-A)
060658 ESK 730 (SE-Z)
080459 Havareret under landing på FSNVÆR. Under opbremsning på en våd og regnglat bane svigtede bremsen på højre hjul. Flyet kørte af banen, og næseunderstellet brød sammen.
171159 HVK liste »B«
010460 Slettet af FLVs lister (total 1394:50 t).

51-10310 F-84G-16-RE

020555 Modtaget (ex USAF, 888:20 t)
100555 ESK 727 (KU-O)
100456 HVK (vingemodifikation)
010556 ESK 727 (KU-O)
270956 Under flyvning opstod der en stor revne i tailpipen, piloten landede på FSNKAR.
280956 HVK (bagkrop udskiftet, ex 51-10507)
56 ESK 727 (KU-O)
060958 HVK liste »B«
Slettet af FLVs lister (total 1744:45 t)
310759 Opstillet som skydemål på Oksbøl.

51-10330 F-84G-16-RE

300355 Modtaget (ex USAF, 953:45 t)
100555 ESK 726 (KR-P)
280556 Havareret på FSNKAR. Lige efter en »touch/go« ramte flyet banen, undersiden af flyet svært beskadiget. Piloten fik flyet i luften igen og landede senere.
280556 HVK (for reparation)
200756 ESK 726 (KR-P)
121257 HVK (for vingemodifikation)
230558 ESK 725 (KP-X)
060459 ESK 728 (SI-B)
60 ESK 728 (A-330)
030960 ESK 730 (A-330)
050761 HVK liste »B«
090162 Slettet af FLVs lister (total 2568:45 t)
Opstillet som attrap på FSNKAR.

51-10362 F-84G-16-RE

100255 Modtaget (ex USAF, 864:45 t)
110255 ESK 728 (SI-V)
280758 ESK 726 (SI-V)
190958 ESK 728 (SI-V)
120359 HVK liste »B«
010460 Slettet af FLVs lister (total 2037:10 t)
Opstillet som attrap på FSNKAR, senere omreg. til A-362 og malet i camouflagemaal.

51-10407 F-84G-16-RE

040655 Modtaget (ex USAF, 765:15 t)
040655 ESK 729 (SY-N)
161056 STV SKP (vingemodifikation)
130757 ESK 729 (SY-E)
190360 ESK 725 (KP-K)
60 ESK 729 (A-407)
210361 ESK 730 (A-407)
060461 Sidste flyvning med FL K. E. Hansen
290661 HVK liste »B«
100162 Slettet af FLVs lister (total 1936:50 t).

51-10410 F-84G-16-RE

040655 Modtaget (ex USAF, 792:00 t)
100655 ESK 726 (KR-Y)
141155 HVK (for reparation og efteropmåling af bagkrop, til brug på 51-10600)
210156 ESK 726 (KR-Y)
111056 STV KAR (vingemodifikation)
210657 ESK 725 (KP-B)
60 ESK 725 (A-410)
200361 HVK liste »B«
040961 Slettet af FLVs lister (total 2197:25 t)
Opstillet som attrap på Oksbøl.

51-10415 F-84G-16-RE

040655 Modtaget (ex USAF, 709:05 t)
040655 ESK 726 (KR-U)
111056 STV KAR (vingemodifikation)
090957 ESK 729 (SY-L)
010360 ESK 728 (SY-L)
160560 ESK 730 (SE-R)

60 ESK 730 (A-415)
050761 HVK liste »B«
090162 Slettet af FLV's lister (total 2034:00 t)
200763 Totalt udbændt ved en opvisning på FSNKAR.

51-10425 F-84G-16-RE

120455 Modtaget (ex USAF 711:10 t)
100555 ESK 727(KU-D)
150656 Under lavflyvning i Norge ramte flyet nogle højspændingsledninger og fik beskadiget halen. Piloten fløj hjem til FSNKAR.
56 ESK 727 (KU-D)
111056 STV KAR (vingemodifikation)
030757 ESK 730 (SE-B)
60 ESK 730 (A-425)
050761 SNF KAR (A-425)
080961 HVK liste »B«
221261 Slettet af FLVs lister (total 2174:00 t).

51-10475 F-84G-16-RE

300952 Modtaget (3:30 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL S. O. Nielsen
241052 ESK 726 (FS-475-)
291252 Taget i brug ved ESK 726
231153 STV KAR (for klargøring til ESK 730)
290354 ESK 730 (SE-A)
160255 Totalhavareret 2 km øst for FSNKAP. FL Ove Gunnar Nyborg fløj tør for brændstof efter et mislykket GCA indflyvningsforsøg i dårligt vejr. Nødlandede på en mark.
Slettet af FLVs lister (total 350:30 t).

51-10476 F-84G-16-RE

Modtaget
241052 ESK 725 (FS-476)
250853 Havareret under start på FSNKAR. Piloten kunne ikke få flyet i luften, trak understellet op og kørte af banen.
310554 ESK 727 (men ikke leveret)
221054 Slettet af FLVs lister (total 51:25 t).

51-10477 F-84G-16-RE

020353 Modtaget (3:45 t)
101653 ESK 725 (FS-477-)
120254 ESK 730 (FS-477-)
130454 ESK 730 (SE-B)
260756 HVK (vingemodifikation)
270457 Prøvefløj
300457 ESK 728 (SI-L)
60 ESK 728 (A-477)
310860 HVK liste »B«
Slettet af FLVs lister (total 1642:00 t)
Opstillet som vartegn på FSNKAR, men fjernet igen d. 180768. Bagkrop brugt på 51-16665, som er opstillet ved ESK 725 som »KP-A« d. 0570.

51-10479 F-84G-16-RE

131052 Modtaget (4:00 t)
241052 ESK 726 (FS-479)
190354 ESK 730 (FS-479)
100654 ESK 730 (SE-C)
010755 Totalhavareret Røme nordveststrand. FL Hans Pauli Petersen dræbt. Fløj i jorden under skydning mod jordmål.
050755 Slettet af FLVs lister (total 551:00 t).

51-10481 F-84G-16-RE

300952 Modtaget
241052 ESK 726 (FS-481-)
170254 ESK 730 (FS-481-)
030454 ESK 730 (SE-D)
120558 HVK liste »B«
090958 Slettet af FLVs lister (total 1145:20 t)
300560 Opstillet som skydemål på Oksbøl.

51-10482 F-84G-16-RE

101052 Modtaget (5:00 t)
241052 ESK 725 (FS-482)
241152 ESK 727 (FS-482)
241252 STV KAR
010653 ESK 728 (FS-482)
020653 ESK 729 (FS-482)
170254 ESK 730 (FS-482)
010754 ESK 730 (SE-E)
070255 Nødlandet på en mark ved Roager, Sønderjylland. Under en prøveflyvning i ca. 1200 ft blev flyet ramt af en fugl, der odelagde canopyet. FL P. R. Hansen stoppede motoren ved en fejltagelse og nødlandede på en mark.

230855 ESK 730 (SE-E)
051256 FR/PR (KA-G)
010557 HVK (våben værkstedet), bag-

krop anvendt på 51-10720/SI-P.
250657 ESK 730 (SE-A)
141059 Opstillet som attrap på FSNKAR
311059 Slettet af FLVs lister (total 1199:10 t)
Opstillet på CF-kasernen i Randers med bagkrop fra 51-10209.

51-10483 F-84G-16-RE

131052 Modtaget (11:25 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL P. S. L. Olsen.
241052 ESK 726 (FS-483) (ikke brugt)
010653 ESK 728 (FS-483)
070753 Taget i brug ved eskadrillen
0154 ESK 727(FS-483)
0454 STV KAR (for klargøring til ESK 730)
080454 ESK 730 (SE-F)
300355 Totalhavareret Fårkrog ved Vamdrup. FL Poul Erik Skjøth forsøgte at redde sig med kaptulit, men faldskærmen foldede sig ikke ud, og han blev dræbt. Motorstop på grund af fejl i motorens kompressor.
020455 Slettet af FLV's lister (total 265:20 t).

51-10487 F-84G-16-RE

180556 Modtaget (ex RBAF FZ-77, 550:55 t)
220656 ESK 730 (SE-V)
120359 HVK liste »B«
Slettet af FLVs lister (total 1200:15 t)
250959 Opstillet som attrap på FSNKAR. Opstillet på en legeplads i Sommersted.

51-10490 F-84G-16-RE

231052 Modtaget (4:35 t)
240953 Taget i brug ved ESK 725
241053 ESK 725 (FS-490-)
241153 ESK 727 (KU-A) (kodebogstaverne tildelt, men nok ikke påmalet)
170254 ESK 730 (FS-490-)
060554 ESK 730 (SE-G)
310355 Brand i motorrum efter motorhaveri
010455 CVV (for reparation samt monteret af nye vinger)
091255 ESK 727 (KU-U)
030856 TFL ALB (AT-B)
211156 ESK 727 (KU-F)
171158 Totalhavareret Ørlandet i Norge. Efter landing i kraftig sidevind på en regnglat bane kørte FL E. W. Petersen af banen. Venstre hovedunderstøtelsen brød sammen.
101258 Slettet af FLVs lister (total 1014:45 t).

51-10491 F-84G-16-RE

131052 Modtaget
241052 ESK 726 (FS-491)
010253 ESK 727 FS-491)
170254 ESK 730 (FS-491)
270454 ESK 730 (SE-H)
070555 Havareret lige efter start fra FSNKAP. Flyet sank igennem og landede på en mark uden for flyvestationen
270156 ESK 730 (SE-R)
181158 HVK liste »B«
051259 Opstillet som attrap på FSNKAP
171259 Slettet af FLVs lister (total 1199:40 t)
Opstillet som skydemål på Jægerspris.

51-10497 F-84G-16-RE

131052 Modtaget
241052 ESK 726 (FS-497)
241152 ESK 727 (FS-497)
191053 Havareret på FSNKAR. Under afprøvnig af nogle taxilys begyndte flyet at trække skævt på grund af varme bremses. For at stoppe flyet trak piloten understellet op!
221054 Slettet af FLVs lister (total 152:55 t).

51-10499 F-84G-16-RE

151152 Modtaget (4:35 t)
011252 ESK 727 (FS-499-)
170254 ESK 730 (FS-499-)
060354 ESK 730 (SE-J)
300654 Taget i brug ved eskadrillen
251157 HVK (vingemodifikation)
310358 ESK 730 (SE-J)
101158 Havareret på FSNKAP. Korte af banen. Næseunderstellet brød sammen.
121258 ESK 730 (SE-J)
100859 Totalhavareret Oksbøl. FL Samuel Andersen dræbt. Ramte jorden under angrebsøvelser.

Slettet af FLVs lister (total 1507:25 t).

51-10501 F-84G-16-RE

180556 Modtaget (ex RBAF FZ-82, 708:00 t)
220556 ESK 730 (SE-W)
200558 HVK liste »B«
210958 Slettet af FLVs lister (total 1191:20 t).

51-10502 F-84G-16-RE

091052 Modtaget (4:55 t)
241052 ESK 725 (FS-502-)
251052 Overført fra Kastrup til FSNKAR
011253 ESK 730 (FS-502-)
050454 ESK 730 (SE-K)
280556 Totalhavareret på Brüggen, Tyskland. Under flyvning opstod der brand i flyet efter kompressorhaveri. FL Birche Meier Lauritsen nødlandede på RAF basen. Efter landing udbændte flyet totalt.
280556 Slettet af FLVs lister (total 737:35 t).

51-10503 F-84G-16-RE

231052 Modtaget (31:55 t)
241052 ESK 725 (FS-503-)
241152 ESK 727 (FS-503-)
240753 STV KAR
170254 ESK 730 (FS-503-)
080454 ESK 730 (SE-L)
130258 HVK (vingemodifikation)
260658 ESK 727 (KU-S)
270959 ESK 729 (SY-S)
010360 ESK 728 (SY-S)
210560 Under flyvning 5 km vest for FSN Vandel blev flyet ramt af en fugl lige under frontruden. FL Leif Piil Petersen landede på FSNKAP
250560 HVK liste »B«
050461 Slettet af FLVs lister (total 1555:55 t)
Bagkrop på 51-9681/AT-D, som er opstillet på FSNVAN.

51-10504 F-84G-16-RE

151152 Modtaget (4:15 t)
011252 ESK 727 (FS-504-)
010753 Lige efter start fra FSNKAR om natten ramte flyet nogle træer og fik begge vinger beskadiget
HVK (for reparation, højre vinge fra 51-10781).
140254 ESK 727 (KU-A)
310557 HVK (vingemodifikation)
180957 ESK 729 (SY-R)
010360 ESK 728 (SY-R) (ikke brugt)
170360 ESK 730 (SE-G)
60 ESK 730 (A-504)
120661 Sidste flyvning
290661 HVK liste »B«
100162 Slettet af FLVs lister (total 1976:20 t)
Attrap på FSNKAR.

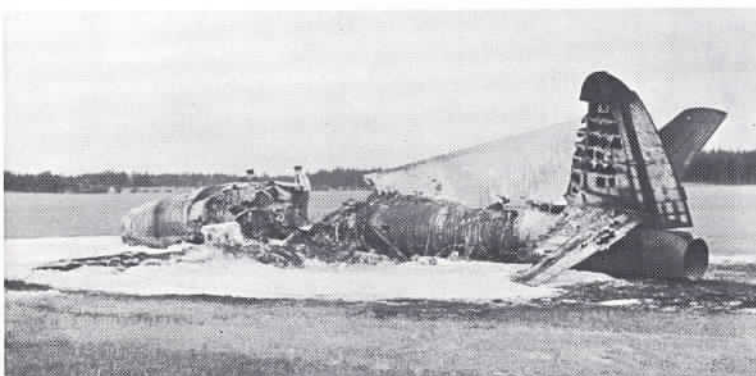
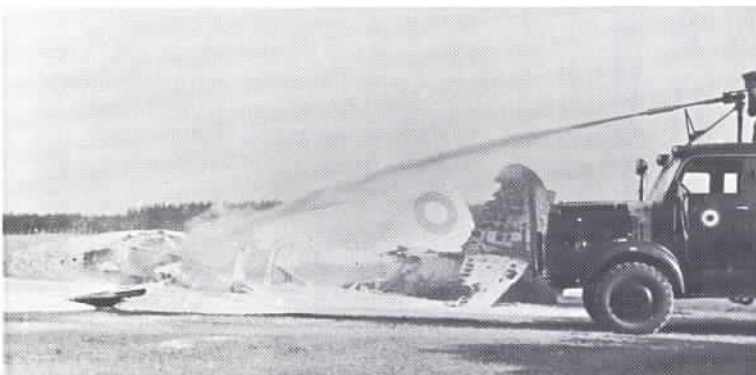
51-10506 F-84G-16-RE

231052 Modtaget (4:20 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL Kofod-Jensen
241052 ESK 725 (FS-506) (ikke brugt)
241152 ESK 727 (FS-506)
100353 Taget i brug ved eskadrillen
160753 Under øvelsesflyvning til NATO Air Show i Holland kolliderede flyet med FS-652. Begge fly landede på FSNKAR.
170753 ESK 727 (FS-506)
0354 ESK 727 (KU-J)
020854 Havareret under landing på FSNKAR. Piloten kunne ikke stoppe flyet på den regnvåde bane, kørte ud over baneenden, hvor næseunderstellet brød sammen.

250655 ESK 727 (KU-J)
260755 Prøvefløj af FL E. Jacobsen
090756 Totalhavareret Risgård Bredning ved Skive. Under lavflyvning ramte flyet vandoverfladen, FL Herbert Hansen forsøgte at redde sig med kaptulit, men faldskærmen nåede ikke at folde sig ud på grund af den lave højde.
190756 Slettet af FLVs lister (total 591:20 t).

51-10507 F-84G-16-RE

131052 Modtaget
141052 ESK 725 (FS-507)
020153 Havareret under landing på FSNKAR. Piloten kunne ikke stoppe flyet på banen, der var glat af sne og is. Næseunderstellet brød sammen.
030554 Reparationen afsluttet.
010654 ESK 727 (KU-B)
260156 Havareret under landing på



FSNKAR. Under landing i tåget vejr ramte flyet banen meget hårdt, understellet brød sammen.

- 0156 HVK (for reparation, begge vinger udskiftet, bagkrop brugt på 51-10310).
- 020357 Reparationen afsluttet
- 210357 ESK 727 (KU-L)
- 220357 Prøveflyet
- 300659 TFL ALB (KU-L)
- 070759 Overført fra FSNKAR til FSNALB af FL Willumsen
- 210759 HVA (for opmaling af kenderingsbogstaver samt tiptanke)
- 060859 TFL ALB (AT-K)
- 140560 ESK 730 (SE-C)
- 60 ESK 730 (A-507)
- 050661 SNF KAR
- 040961 HVK liste »B«
- 190564 Slettet af FLVs lister (total 1699:20 t)
- 160668 Totalt udbændt under en brandøvelse på FSNVÆR.

51-10511 F-84G-16-RE

- 231052 Modtaget (5:15 t)
- 231052 ESK 725 (FS-511-)
- 241152 ESK 727 (FS-511-)
- 0354 ESK 727 (KU-K)
- 030856 TFL ALB (AT-F)
- 170757 ESK 726 (KR-Q)
- 121057 HVK (vingemodifikation)
- 200258 ESK 727 (KU-W)
- 270859 ESK 729 (SY-W)
- 010360 ESK 728 (SY-W)
- 120760 ESK 725 (KP-R)
- 60 ESK 725 (A-511)
- 200361 ESK 730 (A-511)
- 050761 SNF KAR (A-511)
- 080961 HVK liste »B«
- 221261 Slettet af FLVs lister (total 1883:05 t)
- Overdraget til Br & Red FSNKAR.

51-10513 F-84G-16-RE

- 031152 Modtaget (4:20 t)
- 011252 ESK 727 (FS-513-)
- 0353 Taget i brug ved eskadrillen
- 120154 ESK 727 (KU-L)
- 210154 Under flyvning ramte flyet nogle lavspændingledninger, piloten landede på FSNKAR.
- 0154 HVK (for udskiftning af begge vinger)
- 210954 ESK 727 (KU-L)
- 080257 HVK (vingemodifikation)
- 190757 ESK 727 (KU-P)
- 271158 Under flyvning med pylontanke blev flyet overbelastet med ca. + 6 G. Piloten landede på FSNKAR
- 021258 HVK (for udskiftning af begge vinger)
- 070159 ESK 727 (KU-P)
- 270859 ESK 725 (KP-A)
- 020160 TFL ALB (KP-A)
- 270560 ESK 725 (KP-A)
- 60 ESK 725 (A-513)
- 010361 Totalhavareret Østrup Holme ved Vekso. Under indflyvning til FSNVÆR i dårligt vejr kom der is i luftindtaget. OBLT Frede Birkelund forsøgte at komme op i større højde, men

fik »Overheat« warning på motoren, forsøgte derefter at redde sig med katapult, men var for lavt nede, og faldskærmen nåede ikke at folde sig ud, og han blev dræbt.

- 060361 Slettet af FLVs lister (total 1675:05 t)
- Vraget blev overflyttet til FSNVÆR og blev senere op-hugget.

51-10515 F-84G-16-RE

- 280752 Første flyvning ved fabrikken (1:00 t)
- 091052 Modtaget (3:55 t)
- 241052 ESK 725 (FS-515-)
- 170254 ESK 730 (FS-515-)
- 110654 ESK 730 (SE-M)
- 081157 HVK (vingemodifikation)
- 310358 ESK 730 (SE-M)
- 60 ESK 730 (A-515)
- 130361 Sidste flyvning
- 290661 HVK liste »B«
- 100182 Slettet af FLVs lister (total 1764:20 t)
- Cockpitsektionen brugt til udstillning.

51-10518 F-84G-16-RE

- 161052 Modtaget (3:45 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL P. Andersen
- 241052 ESK 725 (FS-518)
- 241152 ESK 727 (FS-518)
- 020254 ESK 727 (KU-O)
- 241254 Totalhavareret ved Pindstrup, nordvest for FSNTIR. FL K. O. Sembæk nødlandede efter motorstop over Sjællands Odde.
- 020255 Slettet af FLVs lister (total 370:35 t).

51-10520 F-84G-16-RE

- 011252 Modtaget (4:35 t)
- 011252 ESK 727 (FS-520)
- 220154 ESK 727 (KU-P)
- 090357 Under flyvning blev flyet ramt af en fugl, piloten landede på FSNKAR
- 120357 HVK (vingemodifikation)
- 191058 ESK 727 (KU-C ?)
- 270859 ESK 728 (SI-R)
- 310860 HVK (længtidskonserveret)
- 030960 ESK 730 (A-520)
- 050761 HVK liste »B«
- 210961 Slettet af FLVs lister total 1737:45 t).
- Attrap på FSNKAR.

51-10521 F-84G-16-RE

- 150852 Byggedato
- 071152 Modtaget (4:20 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL S. O. Nielsen
- 241152 ESK 727 (FS-521-)
- 190653 Taget i brug ved eskadrillen
- 041253 ESK 727 (KU-Q)
- 260154 Under indskydning på jorden blev flyets næseparti beskadiget på højre side.
- CVV (reparationen afsluttet 120254, derefter udførelse af 4. PE eftersyn)
- 260354 Prøveflyet af FL V. Høj
- 011054 Bagkrop beskadiget efter turbinenhavar, piloten landede på FSNKAR
- 041054 HVK (reparation af bagkrop, samt 8. PE)
- 211054 ESK 727 (KU-Q)
- 250757 Totalhavareret efter mavelanding på Oldenburg, Tyskland. FL Elo Jacobsen fik motorstop i 32.000 ft ved Cuxhaven.
- 300757 Slettet af FLVs lister (total 1142:40 t).

51-10523 F-84G-16-RE

- 131052 Modtaget (3:45 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL S. O. Nielsen. Punkterede under starten fra Kastrup, men fløj alligevel til FSNKAR.
- 241052 ESK 726 (FS-523)
- 241152 ESK 727 (FS-523)
- 071253 ESK 727 (KU-R)
- 020854 Havareret under landing på FSNKAR. Piloten kunne ikke stoppe flyet på den regnglatte bane. Næseunderstellet brød sammen (se også 51-10506)
- 030854 HVK (for reparation)
- 160355 ESK 727 (KU-R)
- 090658 HVK liste »B«
- 281058 Slettet af FLVs lister (total 1284:40 t).

51-10362, A-362, i ny militærgrøn camouflagemaling på FSNKAR i 1974. (NHL).

51-10491, SE-H, lige uden for FSNKAR 070555. (FLV).

51-10502, SE-K, lander brændende på Brüggen 280556. (via FLV).

51-10507, KU-B, efter den hårde landing på FSNKAR 260156, der nødvendiggjorde udskiftning af begge planer. (FLV).

51-10521, KU-Q, nødlandet på Oldenburg 250757 efter motorstop i 32.000 fods højde over Cuxhaven. (FLV).

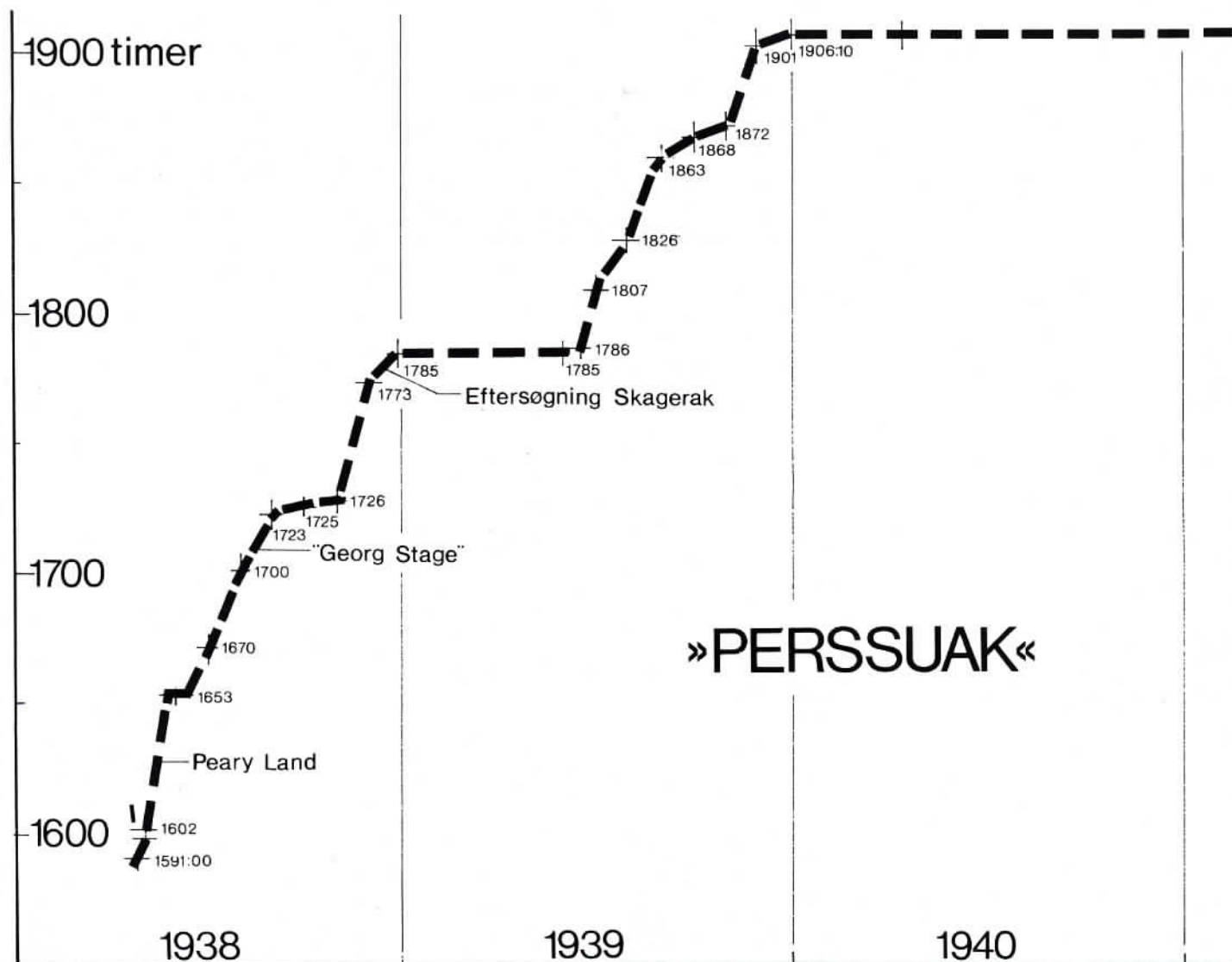
fortsættes

NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

Dornier

10-ton WAL

Da søløjtnant E. J. Overbye den 25. april 1938 på Marinens Flyvevæsenes vegne overtog »Perssuak« i Træmünde, havde flyvebåden ialt 1591 flyvetimer bag sig, næsten alle »sparet op« under postflyvningerne mellem Afrika og Sydamerika. Hvordan timerne fordeler sig på de forudgående fire år, ved vi ikke meget om. Til gengæld er de næstfølgende 306 timer og 10 minutter via »Perssuak«s oplysningsbog korlagt så nøje, at det er muligt at følge flyet så at sige dag for dag til det på en gang triste og dramatiske endeligt i 1943.



»PERSSUAK«

Den grafiske oversigt beskriver bedre end mange ord den hyppighed, med hvilken »Perssuak« blev udnyttet. Flyets oplysningsbog rummer et stort antal noteringer vedrørende øvelses-, trænings-, prøve- og instrumentflyvninger, starter, landinger, vende og dreje o. s. v. alle af godt en times varighed og alle foretaget »I Nærheden«. Mellem alle disse korte ture ligger de på oversigten anførte »lange« ture, som bragte »Perssuak« ud på en 10.500 km lang Peary Land ekspedition, en hjemhentning af en patient fra skoleskibet »Georg Stage«,

22/11

1938-1943

1943

mens det lå midt ude i Nordsøen, en eftersøgningsflyvning over Skagerak samt en serie meget lange navigationsflyvninger.

Udnyttelsen falder i fire afsnit adskilte af reparations- og eftersynspausser. I nogle af de »travle« måneder har »Perssuak« været i luften så godt som alle dage undtagen søndage.

Selv om Tysklands angreb lå godt tre måneder tilbage i tiden og frygten for en udvidelse af krigthandlingerne lurede, var der ingen, der regnede med, at »Perssuak«s flyvning den 15. december 1939 skulle blive den sidste. Den 18. december blev den, som det var sket tre gange før, taget på land af Orlogsværftets store flydekran. Sideflyderne var som ved de forrige eftersyn hårdt medtagne, men flyet blev i øvrigt gået igennem fra A til Z. Der var faktisk ikke et eneste sted, hvor ikke kyndige hænder havde været. Værkstedetsbesøget afsluttedes med dopning og maling af hele flyet samt udvendig konservering med lalolin med henblik på årets flyvninger. Arbejderne afsluttedes – ved skæbnens ironi – den 9. april 1940. Den tyske besættelsesmagt indførte fra samme dag totalt flyveforbud for alle tilbageværende danske militære fly, og den 11. april mistede »Perssuak« sine vinger for evigt. Skroget blev med aftagne planer og haleparti flyttet fra Flyvevæsenets hangar H til Orlogsværftet for opmagasinering. Her kom »Perssuak« til at tilbringe sine tre sidste leveår, og det i næsten ubemærkethed. I maj 1940 og i juni og august 1941 udførtes forskellige småreparationer som følge af begyndende rustdannelser og tæring. Orlogsværftet udførte reparationer på »Perssuak« sidste gang den 18. august 1941.

Hvad der er blevet tænkt eller sagt, da »Perssuak« for sidste gang fik besøg af »dem derhjemme fra Flyvevæsenet« vides ikke. I oplysningsbogen står som allersidste notat kun: P. Schleimann 16/7 42.

Seksten måneder senere, mere præcist den 22. november 1943, rantes Orlogsværftet af sabotage. Sammen med mange andre fly fra Flyvevæsenet blev »Perssuak« flammernes bytte.

kort sagt

de Havilland CHIPMUNK T. Mk. 20, P-135, havarerede den 2. oktober. Under en navigationsflyvning fra FSNÅLB til FSNVÆR fik piloten, MJ L. L. Poulsen (LAU), motorvanskeligheder, da han befandt sig på en position 8 sømil syd for Hesselø. Motoromdrejningerne faldt pludseligt fra 2200 RPM til 15-1600 RPM.

Da gentagne forsøg på at få motoren til at arbejde normalt ikke lykkedes, besluttede LAU at nødlande. Efter nødopkald, som blev besvaret af ATC Værløse, landede LAU flyet perfekt på vandet og kunne uden besvær forlade cockpittet. P-135 flød i ca. 10 minutter, inden LAU fra vingen sprang i vandet og derfra entrede gummibåden. Kort efter sank flyet med næsen først.

Efter 10 minutters ophold i dinghyen ankom en ALOUETTE. Den forblev på stedet, til en S-61 fra SAR-vagten på FSNVÆR 5 minutter senere tog LAU ombord i double lift.

En eftersøgning af den sunkne CHIPMUNK blev straks iværksat, men trods ihærdig indsats lykkedes det ikke at finde P-135. Eftersøgningen blev indstillet den 12. november, og flyet er nu afskrevet. ■

STARFIGHTER R-851 blev prøveflyet den 4. november efter endt ombygning til F-104G standard. ■

STARFIGHTER RT-667 (i blank bemaling) meldtes klar til prøveflyvning medio november. ■

Flyvevåbnets jubilæumsudstilling på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør er blevet forlænget ca. 3 mdr. ind i det nye år, oplyser museets direktør, civilingeniør K. O. B. Jørgensen. Skulle man endnu ikke have haft mulighed for at aflægge udstillingen et besøg, kan man altså endnu nå det. Blandt mange spændende ting finder man Supermarine SPITFIRE Mk. IX, 401, der til lejligheden er hentet frem fra Tøjhusmuseets depot, samt de Havilland CHIPMUNK T.Mk. 20, P-127. Museet har i år haft 150.000 gæster, hvilket er 40.000 mere end året før, slutter dir. K. O. B. Jørgensen. ■

Flyvevåbnets jubilæumsskrift er blevet genoptrykt og sælges for den meget lave pris af kr. 10,00. Indsend beløbet via giro 7 28 43 73, til: Danmarks Flyvemuseums Bogsalg, Kastrupvej 407, 2770 Kastrup, og vær med til at få realiseret et dansk flyvemuseum. ■

Til TF-100F listen i TINBOX 3-1975 følgende tilføjelser:

GT-842: 401 TFW
48 TFW/492 TFS »LR«
20 TFW

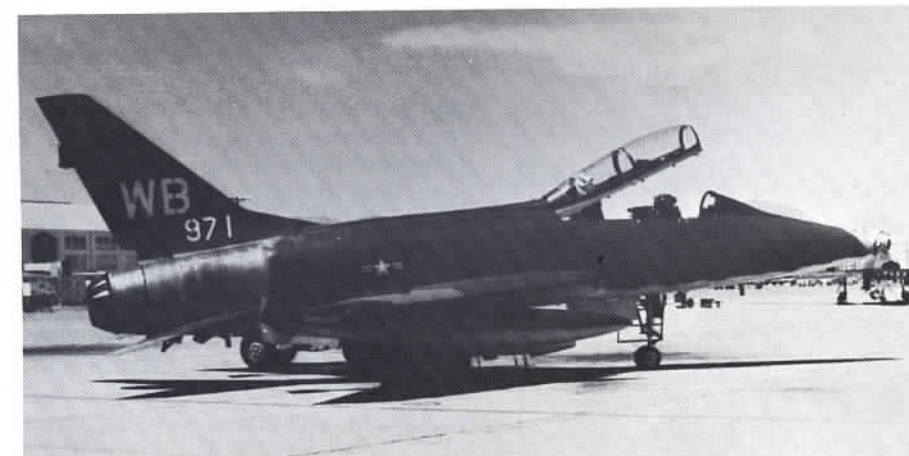
GT-856: 48 TFW/493 TFS før 1970

GT-927: 118 TFS Conn. ANG, Bradley før 021172

GT-971: se foto med »WB« på finnen andetsteds ■

Om kort tid er Hawker HUNTER for alvor historie for FLV. Hawker Siddeley Aviation Limited har tilbagekøbt alle resterende danske HUNTERS på nær én (E-401) for et samlet beløb på 150.000 pund (ca. 2 millioner d.kr.). Flyene, der har henstået i delvis konserveret stand ved HVÅ, er solgt som reservedele og vil blive adskilt på FSNÅLB forinden afsendelse til England. ■

Vi har gravet yderligere i sagen vedrørende de gule bånd på en del F-84G i 1953. (TINBOX 1-1975 og 3-1975). Øvelsen, der gav anledning til påmaling af gule bånd, var ikke, som af SNSG Jørgen Poulsen ESK 730 nævnt, »Skandæk Mist« (Der først blev afholdt 1954) men øvelse »Heads up«, der gled over i øvelse »Selandia«. Øvelserne strakte sig fra midten af september 1953 til og med den 4. oktober samme år. ■



Supermarine SPITFIRE Mk. IX, 401, på Danmarks Tekniske Museum, Helsingør. Se omtale under »Kort sagt«, (NHL).

P-135 på FSNVÆR lørdag den 13. september i år. Et af de sidste billeder der blev taget af dette fly (se omtale under »Kort sagt«, (NHL).

Udo Weiss, Tyskland, har sendt os disse billeder af GT-927 og GT-971, mens de endnu bar »amerikansk uniform«. Det nøjagtige tidspunkt kendes ikke. (via UW).