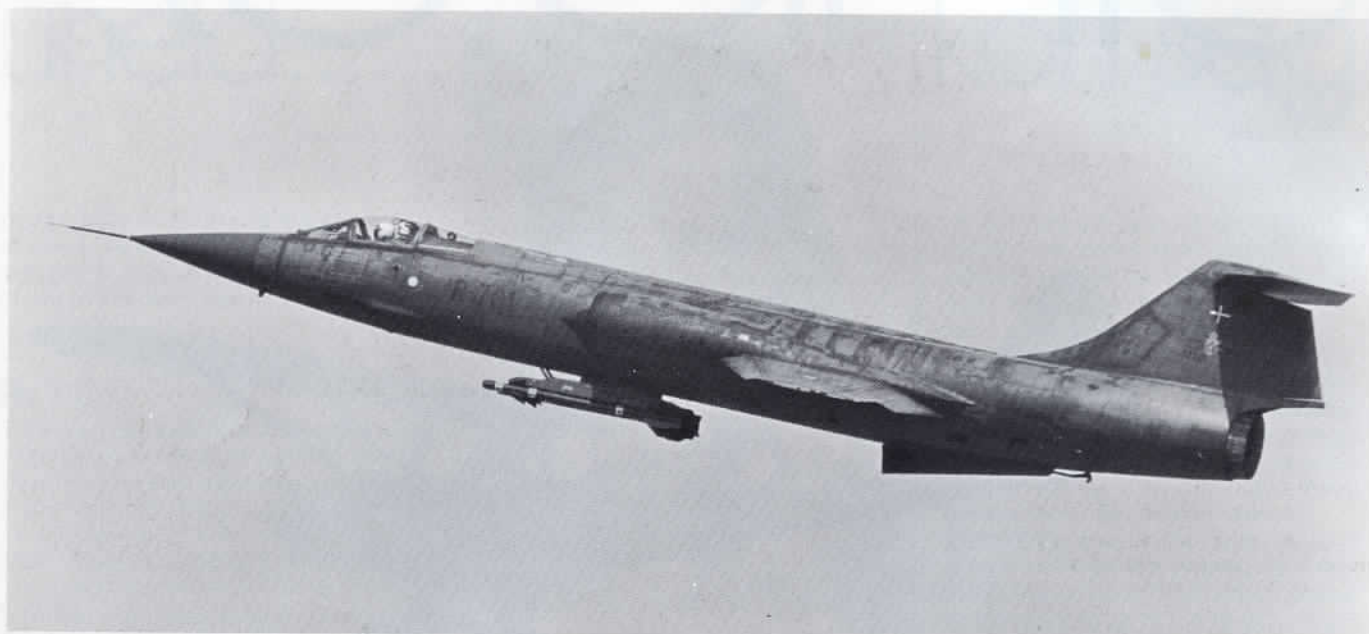


tinbox



2/76

dansk militær flyvning



REDAKTION:
NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

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

UDGIVELSE og LAYOUT:
PALLE SICK
Bystævnet 2
5260 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 abonnenter
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 ApS
Odense

Eftertryk er ikke tilladt!

FORSIDEN: Piper L-18C, Y-652
og Y-654, over Randbøl Hede den
5.marts i år. Om det lykkes at føre de i
TINBOX 1/76 omtalte planer
vedrørende de to fly ud i livet vides
endnu ikke. (foto PS).

Billederne på side 2:

Øverst ses R-701, hvis havari i
begyndelsen af april måned omtales på
side 24. Billedet er taget på FSNALB
den 23.juli 1973. (foto NHL).

Nederst N15KL, tidligere L-868, foto-
graferet på en af de sidste flyvninger i
Texas ved Confederate Air Force. Vi
bringer flere detaljer om dens havari i
august 1975 under »kort sagt.
(foto CAF via J.L.)

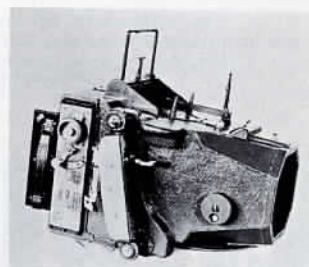
Fokker CV.....4

Andet afsnit af artikelserien om Fokker CV beskriver perioden 1926 - 1935 med dens omfattende byggeaktivitet på Værkstederne på Kløvermarken. Vi stiller også læserne nogle spørgsmål.



Årgang '29...12

På siderne 12 - 17 fortæller major O.C.K. Jensen om tre års tjeneste som observatør ved Flyverkorpsen. Læs om, hvordan man i 1929 udførte kommunikation, Luftfotografering, navigation og kortlægning m.m.



F-84G18

Efter en lille afbrydelse genoptages F-84 historien, og i denne omgang bringes flyoversigt for eskadrillerne 729 og 730 samt 5. og 6. afsnit af listen over samtlige danske THUNDERJETs.



Uheld24

Også andet kvartal af 1976 blev præget af havarier. Flyvevåbnet mistede dels en STARFIGHTER, dels en tosædet SUPER SABRE. Sidstnævnte fly havde kun 5 flyvetimer ved eskadrillen på bagen.



Endnu en gang var vi ude af stand til at få plads til alt det vi havde ønsket at have med i dette nummer. Manglen på spalteplass er faktisk ved at være permanent. 24 sider sætter imidlertid en ramme for, hvor meget vi kan bringe - og så har vi endda i et forsøg på at få plads til ca. 10% mere tekst benyttet en mindre sats. Det vil så være nærliggende at foreslå en yderligere forøgelse af sidetallet, men ud over at øge produktionsomkostningerne vil det også øge arbejdsbyrden for redaktionen yderligere, og den kunne allerede nu godt bruge specialdøgn på hver 30 timer.

Enderne skal som bekendt helst nå sammen - både pengemæssigt og arbejdsmæssigt - og vi må altså bede de af vore læsere, som ganske vist med løfte om merbetaling har opfordret os til at sætte sidetallet op og udkomme helst hver måned, om at have tålmodighed.

De mange, som har stillet os spørgsmål, skal nok få svar - enten her i TINBOX eller direkte pr. brev. En del af spørgsmålene har vi måttet bruge endog rigtig megen tid til at finde svaret på. Hav lidt tålmodighed. ■



R-2 fotograferet den 3. september efter endt ombygning, der omfattede blandt andet nyt understel, generelt eftersyn, modifikation af installationer m.v. R-2 var prototype for denne ombygning, der omfattede alle de »gamle« I R, og det var normalt, at flyene havde E-vinger efter denne modernisering. Der er dog observeret B-vinger på R-maskiner helt frem til maj 1938 - altså længe efter at ombygningerne var gennemført, hvilket bekræftes gennem flere fotografier fra slutningen af trediverne.

Fokker CV

I denne artikel berettes om, hvordan et hollandsk-dansk samarbejde blev indledningen til en omfattende dansk licensfremstilling af R-maskiner.

Læs også om valg af ny motortype og om den indflydelse, en ny hærlov fik på dansk militær flyvning ved Hæren i trediverne.

Også denne gang har vi nogle spørgsmål, som vi beder læserne hjælpe os med at finde svarene på.

Sidst men ikke mindst bringer vi endnu en gang en serie billeder, af hvilke de fleste ikke tidligere har været offentliggjort.

Samtidig med at Flyverkorpsset afgav bestilling på de første 5 Fokker CV - det skete i maj 1925 - erhvervede man licens til bygning af yderligere 7 maskiner af samme type.

Som nævnt i artikelseriens første afsnit blev de førnævnte 5 fly bestilt - og leveret - med B-vinger, altså de relativt kantede rektangulære vinger med udragende krængeror. Efter planen skulle de licensfremstillede fly forsynes med E-vinger magen til de to ekstra vingesæt, som R1 og R2 havde været forsynet med på Tokioturen - hvis det da overhovedet var R2, der var med på turen!

Sagen er nemlig den, at en enkelt sætning i bogen »25 års flyvning ved Hæren« skaber usikkerhed med hensyn til R2. Hør blot, hvad tillidsmand Ohlsen i nævnte bog fortæller om klargøringen af de to fly til Tokioturen: »- men sidst på året (1925) blev der travlhed, idet der fremkom 6 (her må Ohlsson huske galt, for der blev kun købt 5) store Fokkere (R-maskiner), hvoraf to skulle ændres med premierløjtnant Botveds tur til Tokio for øje. De samme motorer (400 HK Lorraine) som i Potez-maskinerne skulle bruges, og efter hovedreparation måtte de afprøves i selve flyvemaskinerne. Dernæst pakkedes reservemotorer og reservedele i kasser og afsendtes i januar måned. Alle deltog i arbejdet, så man skulle tro, at de selv skulle med på turen, men ved en prøveflyvning med ekstra last med R2 brød understellet sammen. Gode råd var dyre, en ny krop blev monteret, og ekstra understel blev rekvireret fra Holland.«

Hvor fik man den nye krop fra? Kan det være kroppen fra R-5, man har lånt? R-5 skulle nemlig i følge Flyvetidsbogen have været ude af stand til at flyve i en periode efter den 1/3-1926. Manglende flyvedygtighed skyldes ofte havari, og selv

NIELS HELMØ LARSEN og PALLE SICK

om Teknisk Tjenestes havarioversigt intet melder om et havari for R-5 omkring den 1/3-1926 - eller måske netop derfor? - kan det vel tænkes, at »havariet« har bestået i et lån af flykrop.

I så fald er det faktisk R-5, der i bogstaveligste forstand, og trods et prangende »R2« på begge sider, har lagt krop til Tokiofærdens strabadser, mens den »rigtige« R-2 hvilede sig hjemme på Kløvermarken. Hvad siger vore læsere til denne teori?

De første 7 licensbyggede fly blev til i et hollandsk-dansk samarbejde. Fokker skulle levere kroppene og Tøjhusværkstederne - og det vil i dette tilfælde sige snedkerværkstedet på Amager Boulevard - vingerne. Det endelige montage- og klargøringsarbejde skulle så udføres af Flyverkorpsets Værksteder på Kløvermarken. Sidstnævnte værksteder havde oprindelig været en filial af Tøjhusværkstederne men blev ved Flyverkorpsets oprettelse den 1. februar 1923 overført til dette.

Travlhed på værkstederne

Levering af kroppe og fremstilling af vinger skred planmæssigt frem, og snedkerværkstedet havde for sin part de syv vingesæt klar omkring årsskiftet 1926/27 (de kostede i øvrigt 60.000 kr).

Nåleøjlet skulle vise sig at være værkstederne på Kløvermarken, hvor man i 1926 var travlt optaget af at bygge prototypen til en ny overgangstræner - O-maskinen. Den skulle i bogstaveligste forstand lette overgangen fra de relativt små Fokker S III og C I til den væsentlig større og kraftigere CV, idet i hvert fald C I agtedes anvendt som skolemaskine endnu et stykke tid.

Prototypen til den toædede O-maskine blev til primært på basis af opmålinger af C I men med samtidig skelen til de netop indkøbte tegninger over CV. Resultatet havde da også mange træk fælles med de to »faddere« men var altså - når lige ses bort fra den 220 HK BMW motor - et rent dansk fremstillet fly fra først til sidst. Dets konstruktør var daværende kaptajn C. C. J. Førslev - senere generaløjntant og chef for Flyvevåbnet 1950 - 1955. Prototypen blev prøvefløjet mod slutningen af 1926, hvorefter seriefremstilling af yderligere 14 O-maskiner kunne gå igang.

Licensbygning af R-maskiner begynder

Midt i dette projekt skulle der så findes plads til montage af de 7 Fokker CV eller R-maskiner, som de jo almindeligvis kaldtes i Danmark. De første 3 fly, R-6, R-7 og R-8, blev færdige mod slutning-

en af 1927 og skulle som før nævnt have været forsynet med E-vinger. Noget tyder dog på, at man har anvendt et eller flere af de nybyggede E-vingesæt på de ældre R-3, R-4 og R-5, for ved indflyvningerne i efteråret 1927 (R-6 den 13/8, R-8 den 17/10 og R-7 den 5/12 - bemærk rækkefølgen!) havde i hvert fald R-6 B-vinger. Fotografier af R-maskiner taget i slutningen af tyverne viser da også, at B-vingesættene har været anvendt på skift på flere forskellige fly.

Bygningen af O-maskinerne har utvivlsomt lagt beslag på størstedelen af Flyverkorpsets Værksteders kapacitet, for i hele 1928 blev kun een R-maskine, R-9, færdigmonteret og indfløjet (den 8/5). Endnu et moment har dog været medvirkende årsag til, at der skulle gå yderligere halvandet år, inden R-10 og R-11 kunne leveres.

Ny motortype

Som nævnt i forbindelse med beretningen om Botveds og Herschends Tokioflyvning havde R-maskinen fra sin forgænger Potez XV »arvet« Lorraine Dietrich motoren. Den var alt taget i betragtning en god og driftssikker motor, forudsat den - som enhver anden motor - fik den nødvendige pasning. Mekanikerne var i hvert fald fortrolige med den,

En af de ovenfor omtalte O-maskiner, der jo ikke kan løbe fra slægtskabet med både Fokker C I og Fokker C V. Bemærk den karakteristisk lavt anbragte propel samt det smukke stykke håndværk, som propellen i sig selv er et udtryk for. Vi kender ikke nummeret på den her afbillede maskine og vil være glade, om nogen kan hjælpe.



hvad der altid er en fordel, når man samtidig skal til at udføre daglig vedligeholdelse på et flystel af ny type.

Botveds og Herschends eller rettere Olsens og Petersens mange tekniske problemer under den lange færd skyldtes i alle tilfælde lække tanke og kølere eller magnet- og instrumentsvigt og aldrig fejl hidrørende fra selve motoren.

Den største ulempe ved den udgave af Lorraine motoren, som Flyverkorpsen benyttede, var faktisk dens store ydre dimensioner og dens vægt i forhold til det den ydede. Motoren med dens tolv vandkølede cylindre anbragt i to rækker i V ydede ca. 410 HK og vejede ca. 400 kg - tør vægt! Hertil kom så ca. 100 kg olie og vand, før den var flyveklar.

Flyverkorpsen så den gerne afløst af en nyere type motor, som på samme tid skulle være lettere, kraftigere og mere økonomisk. Interessen samlede sig om den engelske Jupiter VII A, en luftkølet nicylindret stjernemotor på 440 HK, fremstillet af Bristol Aeroplane Co.Ltd. Den vejede 55 kg mindre end Lorraine og ydede ca. 10% mere. Den var på ingen måde presset, hvad man kan se af, at de seneste versioner af den - som dog ikke fandt anvendelse i noget dansk militært fly - ydede næsten 600 HK opnået alene ved anvendelse af supercharger og uden ændring af dimensioner eller kompressionsforhold.

Endvidere havde Jupiter motoren på dette tidspunkt - altså i 1927/28 - allerede gennem flere år vist sin driftssikkerhed under daglig brug ved Royal Air Force, hvor man kunne finde den i fly som for eksempel Gloster GAMECOCK, Hawker WOODCOCK og Westland WAPITI. Endelig havde Fokkerfabrikkerne tegninger over Jupiter motorens installation i Fokker CV liggende klar, og Flyverkorpsen skulle altså ikke ud i de store eksperimenter for at kunne tage den nye motortype i anvendelse.

Ved nytårstid 1928/29 indkøbtes derfor installationstegninger i Holland og nogle motorer i England, og ved indflyvningen den 2/9-1929 havde R-10 som den første R-maskine en Jupiter motor. Det synes bekræftet gennem et fotografi taget den 6/8-1929, altså knap en måned før indflyvningen, som viser en R-maskine med Jupiter motor og registreringen R 10 på sideroret.

R-11 var klar ganske kort tid efter men var til forskel fra R-10 forsøgsvis udstyret med en 14-cylindret Armstrong Siddeley Jaguar IV. Denne luftkølede stjernemotor havde man lånt ved Marinens Flyvevæsen, som anvendte den på Hawker DANKOK. R-11 har uden tvivl fløjet

med Jaguar motoren, endskønt fotos kun viser den Jaguarudstyrede maskine på jorden. Da R-11 blev indfløjet den 22/10 (var det anden gang den blev indfløjet?) skete det formentlig med en Jupiter motor. Endnu en gang hentes bekræftelsen i daterede fotos, men vi vil blive meget glade, om nogle af vore læsere vil kunne hjælpe os med at be- eller afkræfte det her anførte.

I 1930 blev den sidste af de hollandsk-danskbyggede R-maskiner, R-12, indfløjet. Den havde formentlig Jupiter motor ved denne lejlighed, men det er endnu ikke lykkedes at bekræfte det endeligt. Også i dette tilfælde vil vi være glade, om en eller anden kan hjælpe.

Byggelicensen udvides

Byggelicensen var blevet udvidet til at omfatte yderligere 6 Fokker C V. De skulle til forskel fra den foregående series 7 fly helt igennem fremstilles i Danmark. De tidligere omtalte 15 O-maskiner var nu - altså i vinteren 1930/31 - vel af vejen, og man var allerede godt i gang med den nye serie omfattende R-13/R-18 incl.

De blev alle 6 færdigbygget, indfløjet og leveret i løbet af 1931, hvorpå man gik i gang med at forsyne de »gamle« R-maskiner - eller i hvert fald nogle af dem - med Jupiter motorer.

Lidt uorden kommer der nemlig i regnskaberne, når der på en billedserie, angiveligt optaget i begyndelsen af oktober 1934, viser sig at være flere af de »gamle« R-maskiner - deriblandt R-10!! - som endnu på dette sene tidspunkt var forsynet med Lorraine motorer. Forudsat at det tidligere omtalte fotografi fra den 6/8-1929 taler sandt, altså virkelig viser R-10 med Jupiter motor (for det kunne jo teoretisk godt være en af de nærmest følgende maskiner med sideror lånt fra R-10), må R-10 ret kort tid efter indflyvningstidspunktet have fået udskiftet Jupiter motoren med en Lorraine. Andre fotos fra første halvdel af trediveerne synes at godtgøre, at R-5, R-6, R-8, R-9 og altså også R-10 først har fået Lorraine motorerne endeligt ombyttet med Jupiter motorer i forbindelse med en i 1934/35 udført større ombygning af alle de ældste R-maskiner.

Ny hærlov og reorganisation

I foråret 1932 vedtoges en ny hærlov, der medførte en gennemgribende reorganisation. Flyverkorpsen blev under betegnelsen Hærens Flyvertropper et selvstændigt våben under Hæren. Den nye lov forudsatte blandt andet oprettelse af 2 rekognosceringseskadriller og 2

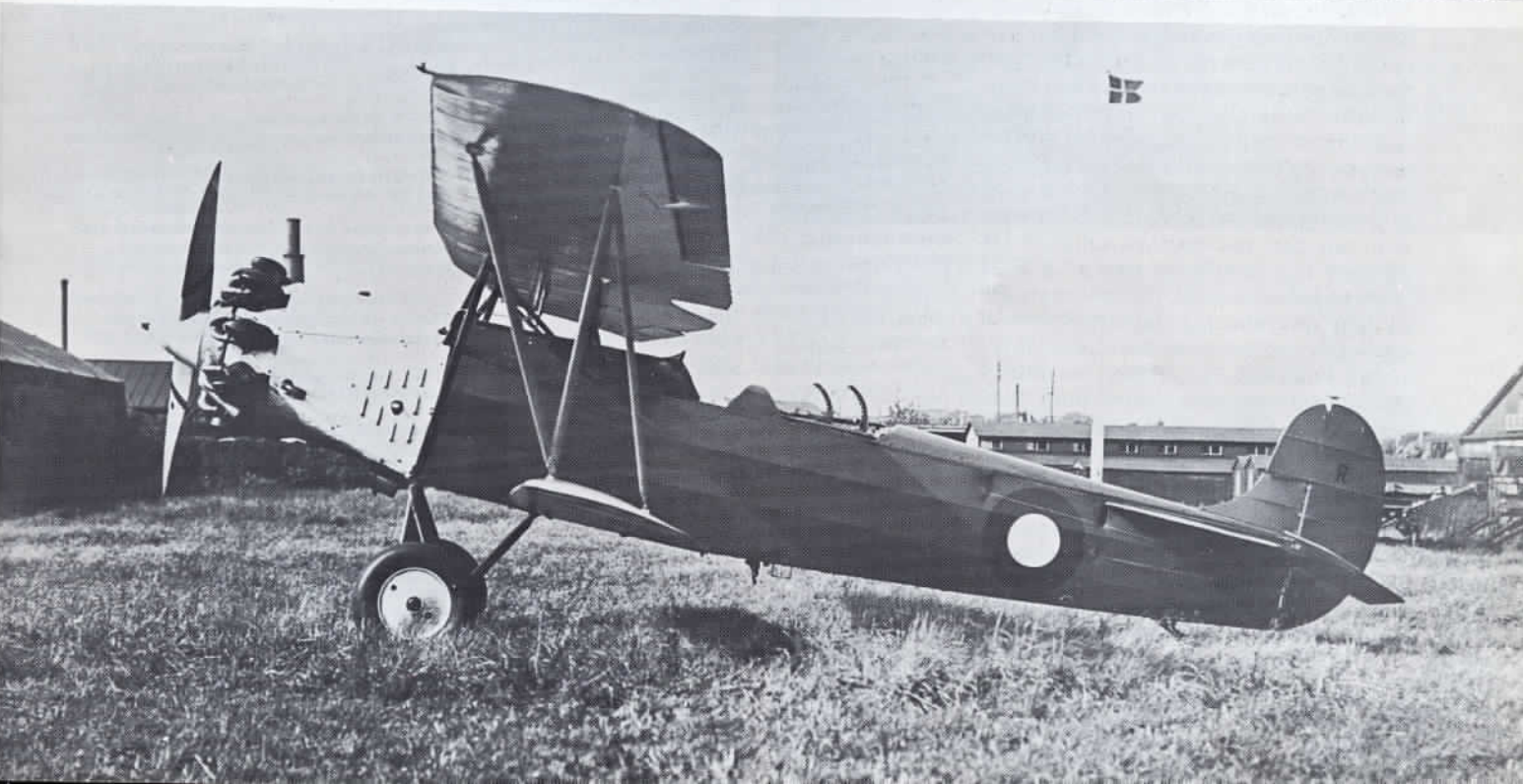
jagereskadriller, og det betød, at Flyvertroppernes Værksteder, som de nu skulle hedde, efter et par stille år atter ville få travlt. Til en indledning byggedes i løbet af 1932/33 yderligere 8 O-maskiner, hvorpå man atter kunne tage fat på R-maskinerne for et opfylde de i den nye hærlov opstillede mål. I forbindelse med hærloven tildeltes alle de til nu byggede CV betegnelsen I R. De blev organiseret overført til den nyoprettede 2. eskadrille, der med kaptajn H. R. M. Herschend som chef var underlagt Sjællandske Flyverafdeling. Eskadrillen rådede ved udgangen af 1932 over 16 R-maskiner, idet 2 af de ialt 18 byggede var gået tabt i de mellemliggende år. De 16 maskiner havde i den forløbne tid tilsammen fløjet ikke mindre end 6450:38 timer, deraf alene 1579:30 timer i 1932. Den ældste af de tilbageværende, R-2, tegnede sig for en total flyvetid på ialt 881:45 timer.

Forbedret Fokker C V

Fokkerfabrikkerne havde i årene siden samarbejdet om R-6/R-12 forbedret og moderniseret den gamle C V, og på to punkter skilte den nye udgave sig afgørende ud fra sine forgængere. Den havde for det første fået et nykonstrueret kraftigere understel med hjulbremser, som forbedrede feltdueligheden væsentlig ved blandt andet at give maskinen et kortere afløb ved landing. Karakteristisk for det nye understel var de to lange oleoben, hvis øverste ender var befæstige til undersiden af øverste plans hovedbjælke. For det andet var C V nu gennem mindre strukturelle ændringer bragt i stand til at flyve med de kraftigere flyvemotorer, som motorfabrikkernes intensiverede indsats i begyndelsen af trediveerne havde resulteret i.

Blandt disse kraftigere motorer var Bristolfabrikkernes nye motorserie, hvis modeller alle bar det fælles navn Pegasus. Trods stor ydre lighed med Jupiter motoren var Pegasus'en en ny konstruktion. Krumtap, plejstænger, stempelepinde og stempler var alle kraftigere udført end i Jupiter'en. Den nye motor vejede derfor mere og havde også en

Billederne på næste side fra oven og nedefter: R-11, R-6 samt R-10 med de tre i teksten omtalte forskellige motortyper, som R-maskinerne kunne ses med i 1929 - Jaguar, Lorraine og Jupiter. Bemærk hvor afgørende forskelligt flyene ser ud i de tre tilfælde. De tre billeder er alle taget inden for et tidsrum af bare 12 dage i løbet af 1929, nemlig R-11 den 10.august, R-6 den 30.juli og R-10 den 6.august.



anelse større ydre dimensioner end Jupiter'en men ydede samtidig så meget mere, at ydelse/vægt forholdet var forbedret. Krumtaphusets bagside afveg så meget fra Jupiter'ens hus, at umiddelbar ombytning af de to motortyper ikke var mulig.

Pegasus motorens større ydelse var for de forskellige versioner opnået ved brug af diverse gearinger og medium- eller high-speed superchargers, men alle seriens motorer var lavt komprimerede - i hvert fald efter vore dages målestok - og kunne fortsat anvende benzin med lavt oktantal (77 - 87).

Hærens Flyvertropper havde været og var stadig tilfredse med Jupiter motorerne fra Bristol og fandt ingen grund til at skifte fabrikat. Man mente, at den 560 HK kraftige II-M2 udgave af Pegasus ville være den bedst egnede for danske forhold. og købte i begyndelsen af 1933 som prøveeksemplar en af de nye Fokker C V forsynet med denne motortype. Endvidere erhvervede man licens til bygning af yderligere 23 fly, som man ville fremstille i to serier på henholdsvis 11 og 12 fly.

Ny licensfremstilling

Prøveeksemplaret, R-21, blev hentet hjem fra Holland af kaptajn løjtnant E.K. S.Lærum, chef for 3. eskadrille, i slutningen af juli 1933, på hvilket tidspunkt licensfremstillingen allerede var indledt. 3. eskadrille måtte dog endnu et års tid klare sig med R-21 og et antal O-maskiner. I månederne juli, august og september 1934 fandt indflyvningerne af de 11 nye fly sted, og flyene er tilsyneladende blevet taget i brug af eskadrillen efterhånden som de er blevet færdige. Den 28. september fik eskadrillen nemlig kun 10 af sine ialt 12 R-maskiner overdraget ved en lille parade på Kløvermarken. To fly, prøveeksemplaret R-21 samt R-26, havde faktisk gyldige undskyldninger for ikke at være til stede. R-21 var den, det først gik ud over. Da sergent C.H.Sandqvist den 27/8-1934 ville lande ved Oksbøl, ville motoren »ikke tage gassen«, og understelsbenene og nogle rør i kroppen blev bøjet. Endvidere knækkede propellen, og underplanet og udblæsningssamleren blev beskadiget. Reparationen har taget tid, for R-21 fløj først igen i september 1935. Den 9/9-1934 måtte R-26 holde for. Sekondløjtnant G.Bouet havarede flyet under en opvisning ved Frederikssund. Sammen med ham deltog premierløjtnant H.J.Pagh og kornet M.F.Fensbo i hver sin R-maskine. Havariet figurerer ikke i Teknisk Tjenestes opgørelser,

men fotos synes at bekræfte, at det er overplanets forkant, der er blevet beskadiget. R-26 kom først i luften igen i midten af 1935.

R-25 var også tæt på ikke at komme med til paraden. Efter en natflyvning den 20/8-1934 var kaptajn løjtnant Lærum så uheldig at få flyet beskadiget, da en understelsbolt knækkede ved landingen i Kastrup. Højre understelsben bøjede, propellen knækkede og underplanet blev beskadiget. Til trods for at Teknisk Tjeneste oplyser, at reparationen først blev afsluttet den 20/12-1934, var R-25 flyveklar allerede i september. Der er også noteret flyvetid for R-25 i den resterende del af året, hvilket bekræftes dels af Flyvetidsbogen samt af flere piloters logbøger. Billeder fra paraden den 28. september viser da også R-25 mellem de 10 fly.

I direkte fortsættelse af bygningen af R-22/-32 byggedes de næste 12 maskiner. Skønt de to serier kun afveg fra hinanden i små detaljer, fik de forskellige betegnelser. De betegnedes II R henholdsvis III R og under eet som Fokker C V M/33 (hvor I R jo kaldtes C V M/26). De 12 fly af typen III R, der havde numrene R-41/-52, blev indfløjet i løbet af august og september 1935, men kun 11 fly kunne afleveres til kaptajn C.C.Larsen og dennes nyoprettede 5. eskadrille. R-45 havarede nemlig under indflyvningen i september, og selv om flere dele, blandt andet motoren, kun tog begrænset skade, blev selve flystellet så svært beskadiget, at det tangerede et totalhavari. Ikke desto mindre genopstod af stumperne en ny R-45 som en anden fugl Phønix, men først efter tre års genopbygningsarbejde.

Status 1935

Med udgangen af 1935 rådede Flyvertropperne over ialt 38 R-maskiner fordelt således: 15 »gamle« I R ved 2. eskadrille, 12 II R ved 3. eskadrille og 11 helt nye III R ved 5. eskadrille. 4 fly var havareret, nemlig R-1, R-3, R-11 og som netop nævnt R-45. Havariene nævnes i en følgende oversigt, men to af dem skal sammen med et senere havari kort omtales på dette sted, selv om mere udførlige beretninger om dem har været bragt andre steder og i andre forbindelser. Det drejer sig om R-1's havari i 1927, R-45's havari i 1935 samt R-9's havari i 1936.

R-1's havari

I juni 1927 kom Flyverkorpset ud for det første alvorlige uheld med en R-maskine. Uheldet blev anledningen til 14 da-

ges alvorlige overvejelser, der kulminerede i en dramatisk flyvning.

Den 14.juni var løjtnant Clauson Kaas sammen med sergent O.C.Lundholm-Petersen taget ud på en flyvning over det sydlige Danmark i R-4. Under dykning bemærkede de nogle kraftige vibrationer i planerne, som i fortsættelse heraf begyndte at gå i stykker. Kun med største besvær lykkedes det Clauson Kaas at få maskinen ned i nogenlunde hel stand på en mark ved Ketting på Als. Dog kapoterede flyet, men både Clauson Kaas og Lundholm-Petersen klarede den dramatiske tur.

Der opstod mistanke om, at R-maskinerne ikke kunne holde til den af Fokker garanterede maksimalhastighed, og usikkerheden begyndte at gnave i de piloter, som daglig skulle gå på vingerne i dem.

Efter 14 dages undersøgelser og overvejelser besluttede kaptajn Bjarkov sig for at få en ende på sagen. Gennem en serie dykninger med en R-maskine agtede han gradvis at sætte hastigheden op til de tilsyneladende famøse 400 km/t - det måtte så gå som det kunne.

Den 29.juni startede Bjarkov i R-1, der var udset til at skulle have den tvivlsomme ære, og alt så ud til at skulle forløbe uden uheld. Ved det tredje forsøg havde Bjarkov opnået en hastighed på ca. 300 km/t, uden at noget uforudset var indtruffet. Det blev på dette tidspunkt så overskyet, at videre flyvning blev indstillet, og Bjarkov landede.

Næste dag gik Bjarkov atter på vingerne og ved fjerde forsøg nåede han op på

1. R-16 slået om på ryggen den 2/3-1935 i Kastrup Lufthavn. Blev i forbindelse med reparationen ombygget med nyt understel.

2. R-5 i luften en diset sommerdag ca.1930,billedet er taget af Th.Juul-Nyholm.

3. R-4, R-14 og R-7 i luften i forbindelse med 25 års jubilæet den 2/7-1937.

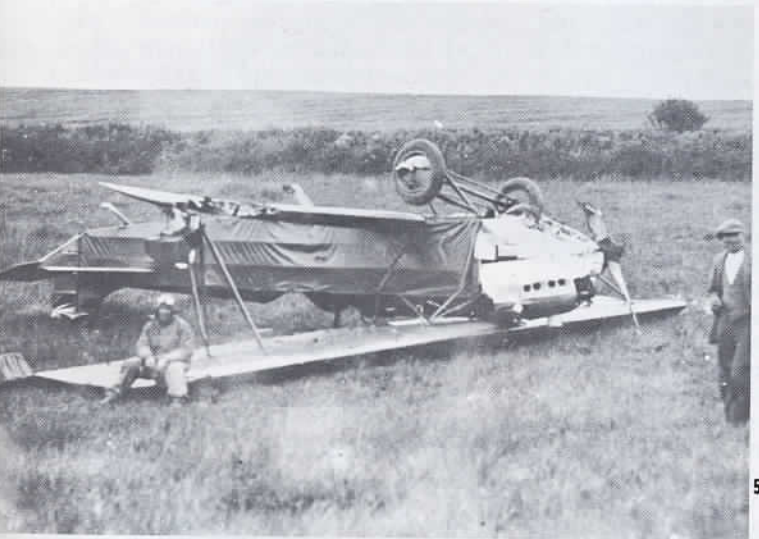
4. R-12 efter havari (Svenssons andet) ved Lørslev, Nordjylland, den 6/12-1934. Repareret og ombygget med nyt understel.

5. R-4 efter det i teksten omtalte havari ved Ketting på Als. Er det Clauson Kaas der sidder på vingen og ser eftertænksom ud?

6. R-17 og R-18 på vej hjem fra Aarhus den 1/7-1934.

7. R-9 og R-10 i en større formation under kongerevyen, oktober 1934. Bemærk at R-10 nu igen har Lorraine motor samt E-vinger. R-9 har fortsat Lorraine motor men B-vinger.

8. R-16 efter en heldigt gennemført landing den 23/5-1935. Højre underplans bombekasseskærm rev sig løs, mens flyet befandt sig i luften og satte sig i klemme om haleplanet. Alligevel lykkedes det for PRLT E.C.T.Jensen at lande flyet i god behold.



350 km/t - og der skete stadig intet. For femte gang krøb han op i 2000 meters højde og indledte en dykning. Nålen på fartmåleren krøb opad og opad, og ved 400 km/t lå R-1 fortsat støt og rolig i luften. Da pludseligt - som lyn fra en klar himmel - begyndte nogle kraftige vibrationer i planernes yderender. Rystelserne forplantede sig meget hurtigt til hele overplanet, som derefter med et mægtigt brag sprængtes og forlod resten af flyet. Bjarkov fik både klemmt brystkassen og et kraftigt slag i hovedet. Alligevel havde han åndsnærværelse nok til at kæmpe sig fri af vragesterne, som skruede sig ned mod moder jord i en regn af finerstumper og lærredsflager.

Flyvertropperne havde på dette tidspunkt ikke faldskærme selv, men Bjarkov havde inden forsøgsflyvningerne besøgt flyvebådsstationen og hos Marinens Flyvevæsen lånt en sædefaldskærm, altså den slags skærm, som man sidder på under flyvningen og som under alle andre forhold giver bæreren en uskon profil og tilmed er ubehagelig at bevæge sig rundt med. Bjarkov havde altså for en gangs skyld skærm med - og den virkede - selv om han måtte bruge kostbare sekunder og 400 meters frit fald på at sno sig ud af dens bæregjorde, som havde viklet sig om hans ben under flyets sønderdeling.

Han landede i det flade vand ved Kalvebod Strand ud for vestsiden af Amager, og den første, der løb ham i møde, da han vadede i land med den løst sammenrullede skærm under armen var Clauson Kaas. Han havde gjort turen fra Kløvermarken og ud til Kalveboderne på motorcykel i ekspresfart. Bjarkovs eneste ord var: »Jeg blev skam lidt våd, men De havde nu alligevel ret. Maskinen kunne ikke tåle at dykke til sluthastighed.«

Bjarkovs flyvning resulterede i en revision af de af Fokker opgivne ydelser og medførte restriktioner med hensyn til maksimal flyvehastighed.

I forbindelse med dette havari vil vi endnu en gang bede om hjælp fra vore læsere. Var det B-vinger eller E-vinger, der ikke kunne tåle den store hastighed, eller var det måske begge typer? Clauson Kaas' fly, R-4, havde, som billedet andet steds også viser, B-vinger under hændelsen på Als. R-1 havde under Tokio-turen E-vinger. Var disse efter hjemkomsten i juni året før blevet ombyttet med B-vinger, således at Bjarkov gennemførte sit forsøg med B-vinger?

R-45's havari

R-45 havarede den 19. august 1935

under indflyvning med kaptajn C.C. Larsen ved pinden. Ud for Kastrup gik C.C. Larsen i forbindelse med spinprøverne ind i et fladt spin, som det imidlertid ikke lykkedes ham at komme ud af igen. Til trods for, at han kun havde kort tid til rådighed, inden det blev nødvendigt at springe fra flyet - faldskærmen var blevet indført ved Flyvertropperne i 1929 - lykkedes det C.C. Larsen at observere visse karakteristiske ting ved spinnets areal. Alle resterende R-maskiner fik i årene 1936/38 påmonteret dette nye sideror med den karakteristiske kantede form, men ikke desto mindre opretholdtes forbudet mod at spinne med alle typer af R-maskinen.

Og endnu et havari

Lad endnu et havari være afslutningen på dette andet afsnit om Fokker CV og samtidig danne optakt til næste nummers beskrivelse af R-maskinens sidste tjenesteår. Det tredje havari, som her skal omtales, fandt sted den 5. august 1936 og bekræfter den velkendte sammenhæng mellem liden tue og stort læs. Sekondløjtnant Fritz Rasmussen var sammen med kornet A.H. Jørgensen startet fra Værløse flyveplads i R-9, og ingen af dem havde bemærket noget unormalt under starten. Efter ca. 15 minutters flyvning blev A.H. Jørgensen pludselig oberfaldet af følelsen af, »at et eller andet manglede«. Længe sad han og så ud til henholdsvis venstre og højre uden at kunne blive klar over, hvad der var i vejen. Pludseligt gik det op for ham, at understelstiveren - altså hele oleobenet - til det højre hjul var borte fra synsfeltet.

Fritz Rasmussen og A.H. Jørgensen diskuterede, hvad de skulle gøre. Enden på det blev, at mens Fritz Rasmussen kredsedde om Værløselejren, entrede A.H. Jørgensen ud af observatørsædet og ned på venstre underplan og videre ned på venstre hjul for derfra at kunne se, hvori skaden bestod. Det viste sig, at den nitte, der forbandt oleobenets øverste ende med overplanets underside måtte være knækket, for det højre hjul med oleoben hang og dinglede skråt bagud under flyets krop.

En landing ville under disse forhold være særdeles risikabel. Flyet ville kunne kapotere, altså slå om på ryggen, eller også ville bageste understelstiver kun-

ne blive trykket op i kroppen lige under førersædet.

På jorden havde man tidligt set, at der var noget galt med R-9's understel, og snart fulgte alle i hele Værløselejren dramaet i luften med øjnene. Da det så ud til, at de to mand i R-9 endnu ikke var klar over, at noget var galt, beordrede kaptajn Bjarkov straks et fly gjort klar, for at løjtnant E.K. Birkhede i det kunne gå op på siden af R-9 og beordre de to flyvere til at forlade maskinen. Da Birkhede nåede op på siden af R-9, var A.H. Jørgensen netop blevet færdig med sin inspektion fra underplanet, og han og Fritz Rasmussen var da slet ikke i tvivl om, hvad de skulle gøre.

Fritz Rasmussen tog nu retning mod Værløselejren, og A.H. Jørgensen, der endnu stod på underplanet - han var temmelig forpustet efter strabadserne og orkede ikke at klatre indenbords - skulle springe først. Han sprang fra vingens bagkant, og alt gik perfekt. Han satte benene på jorden kun ca. et hundrede meter fra porten ind til Værløselejren. Fritz Rasmussen fortsatte ud over Knardrup Mark, og efter at have konstateret, at der ikke var mennesker på jorden umiddelbart foran i flyveretningen, slog han tændingen fra og skubbende pinden frem, inden også han forlod flyet. Nedturen gik også i hans tilfælde planmæssigt, og han landede kun 500 meter fra lejrens indhegning. R-9 splintredes totalt ved mødet med jorden og kom ikke siden ud at flyve. ■

1. R-17 slået om på ryggen (Svenssons første havari) den 9/7-1934. Svensson ligger kvæstet på jorden bag overplanet til højre i billedet.

2. R-15 på næsen den 27/11-1934. Pilot: korporal J.A.V. Jensen. Bemærk bjærgnings-/startvognen til højre i billedet. Den ses ofte på fotos fra trediveerne.

3. O-56 efter at have torpederet den ligeledes landende R-8 bagfra. Begge piloter overlevede, men O-56 blev afskrevet.

4. R-9 efter det i teksten omtalte havari den 5/8-1936. Rygtet siger, at R-9s Jupiter motor endnu ligger i mosejorden under nedstyrtningssædet.

5. R-12 den 6/12-1934 endnu en gang!

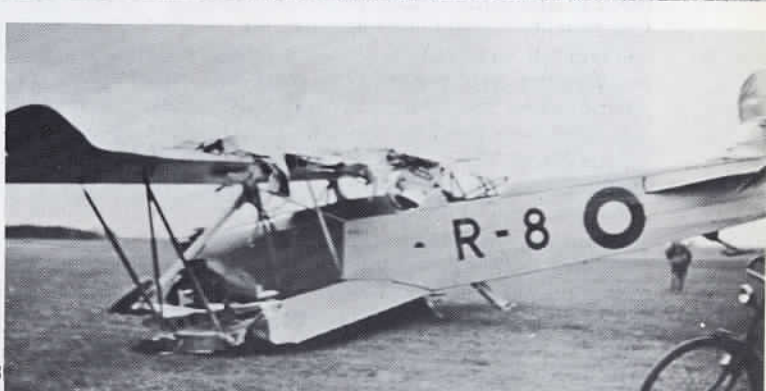
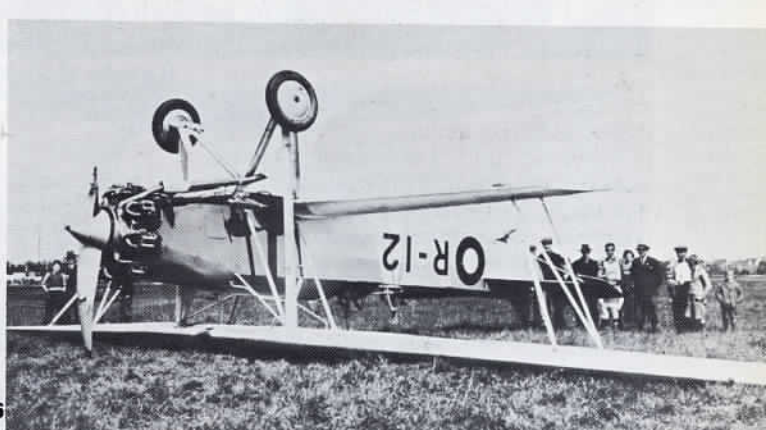
6. R-12 den 8/5-1935 (Svenssons tredje havari) kun 21:45 flyvetimer efter foregående havari. Bemærk, at R-12 har fået nyt understel mellem de to havarier!

7. R-13 den 10/8-1935 med sammenbrudt højre understelben i Kastrup Lufthavn.

8. R-8 som den så ud efter at være blevet fløjet ned af O-56.

9. R-16 endnu en gang bemærk de slukkede flyvere, der forlader flyet.

10. R-14 i luften. Tid og sted ukendt, men billedet er taget før ombygningen i marts 1935.



af major O.C.K.Jensen Observatør

Major O.C.K.Jensen, R.af D., gjorde tjeneste ved Hæren fra 1926 - 1932, heraf de sidste tre år som observatør ved Flyverkorpsen, hvor han havde rang af løjtnant af reserven. I denne periode erhvervede han internationalt luftnavigatørcertifikat.

I 1932 fik O.C.K.J. ansættelse ved politiet - fra 1934 ved kriminalpolitiet - og under besættelsen var han medlem af politiets illegale efterretningstjeneste. Efter krigen virkede han ved siden af polititjenesten som lærer ved Hærens Militærpolitiskole.

I 1952 blev O.C.K.J. chef for Militærpolitiets kriminalafdeling ved Det danske Kommando i Tyskland.

Han genindtrådte i reserven som kaptajnløjtnant og gennemgik kaptajnskursus.

Atter hjemme i Danmark fik O.C.K.J. i 1956 ansættelse som fuldmægtig i Flyvevåbnet som leder af dettes kontor for militær sikkerhed. Han deltog i de følgende år i kurser i England og Frankrig og virkede som lærer i faget ved FLVs skoler. Ved sin afsked den 1.marts 1975 havde O.C.K.J. rang af major.



LT O.C.K.Jensen årgang 1929

Hærens Flyverkorps påbegyndte i 1929 for første gang uddannelse af et hold specielle flyve-observatører, et halvt dusin officerer af reserven udtaget fra forskellige våbenarter. Observatørvirk-somheden var indtil da som regel vareta-get af piloter, men da mindstekravet til disse om forudgående militærud-dannelse kun var, at de skulle have aftjent deres værnepligt, fandt man det påkræ- vet, at uddanne noget personel med bredere kendskab til taktiske forhold, de forskellige våbenarters virkemåder og muligheder m.m., specielt til observa- tørtjenesten, og samtidig få frigivet pilo- ter til disses egentlige formål - at flyve maskinerne.

TINBOX' programmerklæring indeholdt løfte om også at bringe stof fra den pe- riode, »hvor lærred og barduner var sik- re konstruktionselementer i ethvert fly«, og som bidrag hertil opfylder jeg - som deltager i ovennævnte og andre første- holdsformer for observatør- og naviga- tørtuddannelse - gerne bladets opfor- dring til at fortælle lidt fra den tid.

Primitive forhold

I de forløbne knapt 50 år er der, som be- kendt, sket en enorm udvikling inden for flyvningen, og til belysning af, hvor små og primitive forhold vi dengang måtte arbejde under, vil jeg opridsede lidt om korpsets organisation og materiel - det sker efter hukommelsen med forbehold for eventuelle fejlhuskninger og for- glemmelser - bladet vil jo nok sørge for

en bedre historisk redegørelse, når lej- lighed byder sig.

Den militære flyvning foregik i Hærens Flyverkorps og Marinens Flyvevæsen, med - sandt at sige - meget lidt samar- bejde. Flyverkorpsen sorterede direkte under Generalstaben uden dog at være en selvstændig våbenart. Man anvendte sin oprindelige våbenarts uniformering og var i den henseende en broget for- samling, ikke mindst i galla. Til gengæld var forsamlingen ikke ret stor: Chef, 4-5 faste officerer af »linien« (A-officerer), 4 officerer af reserven som faste instruk- tører, 4-5 faste befalingsmænd af offi- ciantgruppen (B-officerer) og 5 meka- nikere med grader i samme gruppe. Her til kom så 2 hold flyveelever opdelt i yng- ste og ældste klasse, som regel hver på knapt en halv snes elever, og fra 1929 de ovennævnte observatørelever. Endelig et fåtalligt menigt værnepligtigt perso- nel, som regel udtaget efter erhverv, som kunne anvendes i korpset.

Hele administrationen, den teoretiske uddannelse, forplejning m.v. foregik på Kløvermarken i en række, allerede på det tidspunkt forældede, træbarakker og hangarer. Også hele den tekniske tjeneste foregik sammesteds i en række gamle hangarer, benævnt »værksteder- ne« og udført af civilansat personel.

Flyvepladser og materiel

Af flyvepladser disponerede man over Kløvermarken, hvis yderste halvdel var meget ujævn, og som naturligvis lå alt

for tæt på byen - en maskine måtte såle- des efter en uheldig start nødlandes i Carl Lundsgade - den beskedne Lund- tofte Flyveplads, hvor nu Danmarks Tekniske Højskole ligger, samt Kastrup med den gamle Rohrbachhangar. Mari- nen disponerede desuden over flyve- pladser ved Avnø og Ringsted - og der- udover fandtes der faktisk ikke flere rig- tige flyvepladser i Danmark.

Det flyvende materiel bestod i store træk af 5 nye Moth-skolemaskiner, et antal O-maskiner, såkaldte »O-potter«, et antal R-maskiner af typen Fokker CV, kendt fra blandt andet Tokioflyvningen et par år før. Af de sidste to typer vel 10-20 stk. af hver. Alle typer var åbne, en- motorede, 2-personers todækkere op- bygget af stålør og overtrukket med malet lærred. Styregrej var »pind« og »hammel« med dobbeltstyring i samt- lige. Pinden i observatørsædet kunne tages af og anbringes i en slags cykel- pumpeholder på indersiden.

Bevæbning

Som bevæbning fandtes førergevær, der skød gennem propelkredsen - helst ikke gennem selve propellen, men hvil- ket alligevel hændte, når patroner med »forbrænder« bragte kludder i synkroni- seringen mellem motor og aftrækker. Stålpropeller tog ingen skade heraf, men ved træpropeller kunne der ryge lange splinter af kanterne, med påføl- gende voldsomme rystelser og omgå- ende nødlandinger. På en geværkrans i

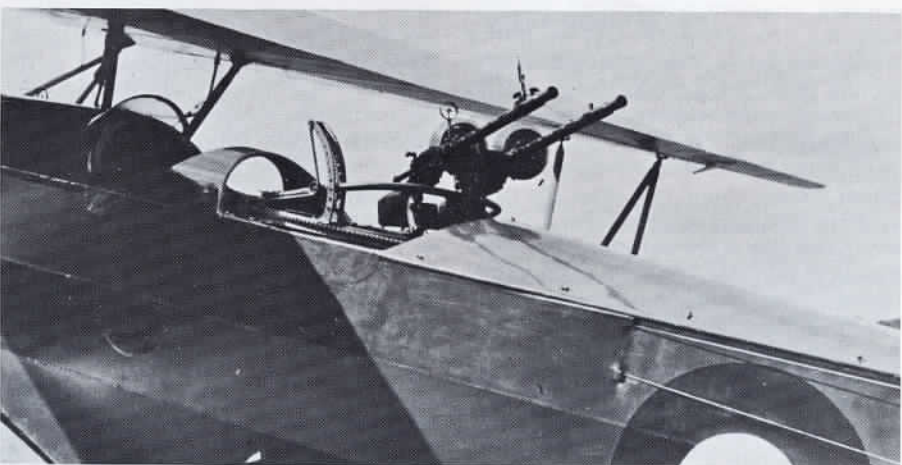
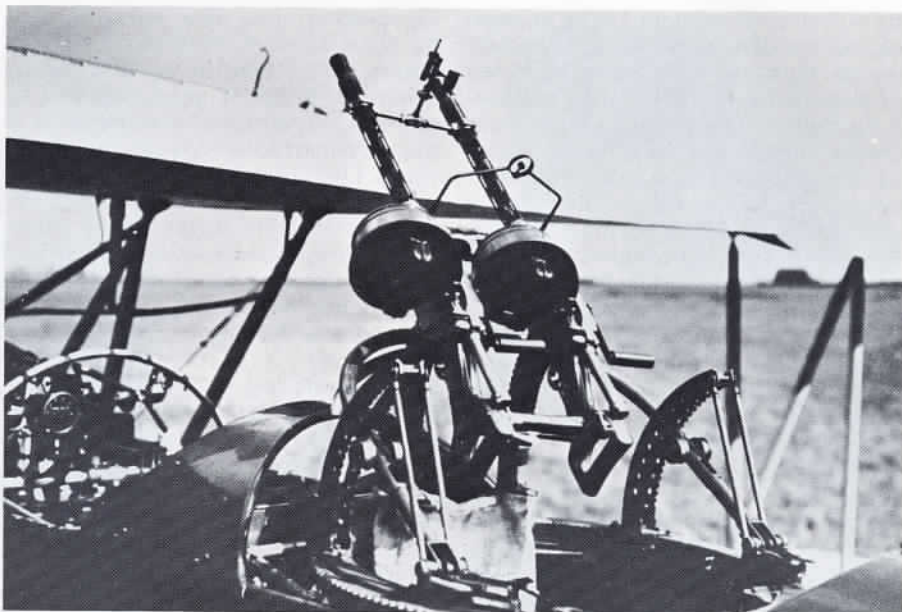
Årg. 1929

observatørsædet kunne monteres et tvilling-rekylgevær, med hvilket observatøren kunne dække de bageste 180°. Det var tungt at dreje op mod lufttrykket, selv om nogle kraftige elastikker delvis kompenserede herfor. Magasinerne havde tromleform, hver med 300 patroner anbragt i spiralform. Øvelsesskydning skete mod flager, udlagt på jorden, eller mod »ærmer«, slæbt i lange liner efter andet fly.

På enkelte R-maskiner kunne monteres bombelast med 12 stk. 4-kg bomber anbragt i 3 grupper under henholdsvis planer og krop og som kunne udløses fra observatørsædet. Det ville næppe have været særligt anvendeligt under krigsforhold, da bombesigtet krævede, at målet blev anfløjet to gange - første kun for at beregne udløsningstidspunktet. Under øvelser blev bombenedslag dog klaret på en meget enklere men også mere urealistisk måde - med fare for at min sanddrøhed skal blive draget i tvivl vil jeg alligevel beskrive den. Observatøren blev udrustet med et antal papirposer, hver indeholdende et halvt pund pulveriseret kridt. Disse nedkastede han fra meget lav højde mod egnede mål, og ingen kunne bagefter være i tvivl om træffepunktet. Man måtte faktisk ikke sigte efter personel, men det kunne være svært at ramme ved siden af. Efter en særlig »uheldig« træning på en gruppe højere officerer, der under en efterårsøvelse var samlet til ordredgivning til hest - og i regnvej, hvad der altid forøgede kridtets effekt - blev forbuddet stærkt indskærpet.

Kommunikation

Radio fandtes kun som forsøgsmiddel og i en enkelt maskine - og virkede sjældent efter hensigten. Kommunikation måtte derfor foregå på andre måder. Fra jord til fly ved udlægning af store stofflager af forskellig form og i forskellig sammenstilling, efter forud fastlagt kode, og fra fly til jord ved nedkastning af skriftlige meldinger i meldeposer - en slags stive stofkuverter med påsyede, lange røde bånd, der flagrede efter posen på vejen ned. Posen skulle slås med et kraftigt kast ned gennem propellens slipstrøm for ikke at drive for langt væk



Tre billeder af 8 mm tvillingerekylgeværer, system Madsen, som observatørerne havde til deres rådighed. Bemærk de forskellige udformninger af kolber og bryststøtte samt sigtets udformning og placering. (FLV)

fra bestemmelsesstedet. Under en øvelse med gardehusarer og fodfolk havde jeg det held, at posen dalede blidt ned på tåspidserne af chefen for det ene parti, som stod i samtale med to eskadronchefer. Ifølge vor forbindelsesofficer på stedet vakte denne præcision betydelig større beundring end indholdet af den vist ellers vigtige melding.

Farvede lyskugler anvendtes som mellemiddel begge veje. Alle fra den periode kender ordren til at markere egen forreste linie. Når der fra et fly blev affyret lyskugler af bestemt farve og antal, skulle alle, der befandt sig i forreste linie, brede deres håndklæder!!! ud på jorden, det var dengang, alt mandskab i felten slæbte rundt på »fuldpakkede« tornystre. Fra flyet kunne man derefter let indtegne forreste linie på et kort, som blev kastet ned til den rekvirerende stab. Men jordtropperne skulle altså helst være sikre på, at det var et af deres egne fly, der bad om oplysningen.

Da det således var temmelig vanskeligt, at få egentlige meldinger fra jord til fly, eksperimenterede vi en overgang med at lade flyet gå lavt ned over en slags tørrestativ og med en krog på flyets bagkrop »fiske« en på stativet ophængt melding, men det viste sig vistnok at være en for risikabel manøvre.

Navigation

Navigation var et vigtigt fag - men navigationsmidlerne få, egentlig kun kompas, hastigheds-, højde- og afdriftsmålere. Selv om man ved hjælp af disse plus fornødent kendskab til vindens retning og styrke nok nogenlunde kunne beregne, hvor man befandt sig, selv om man i en længere periode havde været uden jordsigt, så måtte al navigation til syvende og sidst baseres på visuel observation af det underliggende terrain, ligesom ved enhver start og landing, hvor pilotens eneste hjælpemiddel fra jordside var - en vindpose. Det var derfor tvingende nødvendigt, at besætningen kendte hele Danmark grundigt, set fra luften, og et middel her til var en fast eksamensopgave, hvor man på et »kort«, der kun indeholdt de større byer og jernbaner, skulle kunne indtegne alle kyststrækninger med karakteristiske detaljer - vi er nok flere, der nikker genkendende til øen, der ligner en skruenøgle, halvøen, der minder om et nissehoved, Limfjordens »overbid« ved udmundingen i Kattegat o.s.v.

En mere vidtgående navigationsundervisning - med erhvervelse af »internationale luftnavigatørcertifikater« - startede et par år senere, arrangeret af Marinens

Flyvevæsen, men med deltagere også fra Flyverkorpsen, heriblandt Tage Andersen, H.L.V.Bjarkov og C.C.Larsen, senere henholdsvis generalløjtnant og oberster i Flyvevåbnet. Som bevis for, at man åbenbart heller ikke var nået meget videre i den civile luftfart, skal nævnes, at samtlige trafikflyvere fra D.D.L., Harald Hansen, H.P.S.Hansen og Steinbeck deltog i samme kursus, der blandt andet af den grund blev afholdt i vintermånederne, hvor D.D.L. den gang slet ikke udførte flyvning.

Luftfotografering

Fotografering fra luften var et andet vigtigt felt. Der optoges skråfotos, med nogle store klodsede apparater, næsten som de, man nu ser anvendt ved dybhavs-fotograferinger, og lodrette fotos med fast indbyggede apparater gennem flybunden.

Selv om opgaverne primært var at skaffe materiale til militære opgaver, opklaring, planlægning m.v., blev vi også pålagt opgaver for andre ikke-militære myndigheder og institutioner, grundet den tids mangel på civile luftfotografer. Skråfotografering krævede et ekstra nøje samarbejde mellem pilot og observatør. Det måtte næsten altid foretages fra lav højde og - for at undgå rystelser - under mindst mulig hastighed. Når optagelsesstedet var beregnet, tog piloten lidt mere højde på og gik i glidning. Med overkroppen hængende ud over kanten og apparatet nærmest fastspændt om underarmene gjorde observatøren sig klar til at eksponere, i samme øjeblik som piloten trak maskinen en smule op for at få hastigheden endnu længere ned, og på råbet »færdig« fra observatøren, gav piloten, for at anvende den tids flyverjargon, motoren »en spand kul« for hurtigst muligt at komme op på normale omdrejninger. Bestemmelserne om minimumsflyvehøjder måtte oftest komme i konflikt med ønsket om at opnå gode optagelser. En løsning kunne være, hvis man kunne fotografere »under landing« og mange af de billeder, der nu i Flyvevåbnets arkiver betragtes som klassikere med københavnske, navnlig christianhavnske motiver, er taget efter dette system under landing til Kløvermarken, når vinden var heldig til netop dette formål.

Fototyding og møgspredning

Fototyding, der i dag nærmest er en videnskab for sig, var et endnu meget udyrket område. Der fandtes næsten intet skriftligt om emnet, så man måtte bygge på egne og ældre kollegers erfa-

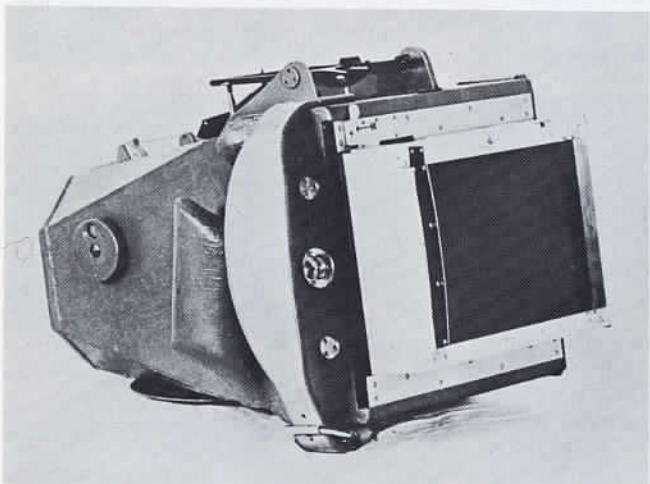
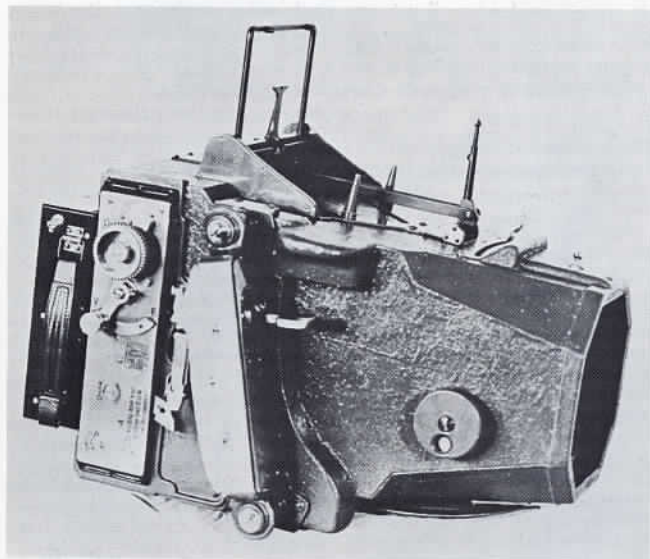
ringer. Et eksempel til belysning heraf: Under en stor efterårsøvelse på Fyn, var jeg leder af en fotosektion, der betjente angrebspartiet. Det var lykkedes at gennemfotografere hele modpartens forreste forsvarsanlæg med skyttegrave og andre anlæg og en stor del af hans bagterrain. Optagelserne blev klistret sammen til store kort, og natten før, angrebet skulle sættes ind, sad daværende kaptajn Bjarkov og jeg i hovedkvarteret, i øvrigt på »Egeskov«, og søgte at identificere så mange af modpartens anlæg m.m. som muligt og indføre dem med signaturer på et generalstabskort, som så skulle mangfoldiggøres og anvendes ved de angribende enheder. Et tungt artilleribatteri, som vi mente, modparten disponerede over, kunne vi ikke finde. I det terrain, hvor det måtte formodes placeret, opdagede vi på en mark fire høstaklignende bunker, der kastede nogle mærkelige kantede skygger. Da der samtidig kunne ses svage striber, som nedtrådte græs, fra alle fire bunker og hen til et hjørne af marken, gættede vi på, at det drejede sig om et dårligt sløret batteri. Med Bjarkovs bemærkning: »Er det møgbunker, så lad der blive spredt møg!«, satte vi signatur for tungt artilleri på kortet.

Det var artilleri, og da angrebet blev sat ind næste dag, blev batteriet af kampdommere supponeret sat ud af spillet af vort eget artilleri. At sløringer aldrig må udføres således, at dets skygger ikke svarer til det, sløringerne skal forestille, er i dag børnelærdom.

Kortlægning

Fotograferinger til brug for Geodætisk Instituts kortlægning var et kapitel for sig - et speciale som varetoges af korpsets fotosektion, som bestod af chefen, den fra Tokioflyvningen kendte kaptajn Herschend, 2 besætninger med tilhørende O-maskiner, 1 mekaniker, 1 værnepligtig fagfotograf og 2 fotovogne. Under øvelser kunne sektionen deles i to. Optagelserne skete i 2600 m højde, hvilket med de anvendte apparater gav et målestoksforhold på 1:15000. Vejret skulle være klart solskin. Da Meteorologisk Institut ikke kunne meddele de fornødne oplysninger om lokale vejrforhold, blev disse indhentet ved telefonopringninger til havnefogeder, fyrme- stre og andre formodede vejrkyndige folk, som vi under besøg hos disse havde truffet aftaler med.

Målebordsblade over de områder, der ønskedes fotograferet, blev limet på store krydsfinérplader og flyveruter og eksponeringspunkter streget ind. Hvert



Kamera af fabrikat Carl Zeiss, Jena, med opslået korn og kærverramme. Bemærk spænde- og udløsergreb samt magasinskruffe med plader.

Samme kamera set bagfra. Man kan tydeligt se den justerbare rem, som observatøren havde uden om håndledet samt det foranliggende fingergreb. Observatøren skulle jo kunne holde kameraet alene med venstre hånd, når en ny plade skulle bringes frem til eksponering.

Observatør (korporal Madsen??) demonstrerer pladeskift. Bemærk vinterdragten med pelskrave og Irvin-faldskærmens placering på maven. Skærmen var fasthægtet til seletøjet ved hjælp af to kraftige karabinhager. Observatøren hængte den normalt af, når der skulle arbejdes i agtersædet.

Flyverkorpsels Fotovogn Nr. 1 af czechisk fabrikat. Under øvelser kunne flere dages stilhed brat blive afløst af hektisk aktivitet, når O- og R-maskinerne kom hjem til feltflyvepladsen med »noget i kassen«. (FLV)

blad skulle på den lange led - øst-vest - påføres ialt 6 parallelle ruter, hver ind-delt i 10 afsnit - altså beregnet på ialt 60 optagelser, hvilket netop var, hvad hver af de anvendte kassetter indeholdt. Ved korrekt udførelse ville optagelserne overlape hinanden med 60% i længden og 10% i bredden, således at alt blev optaget mindst 2 gange fra forskellige positioner, hvilket var nødvendigt for den senere stereoskopiske behandling. Fotoapparatet var indbygget i maskinens bund på en drejelig, gradinddelt ring. Filmskift og spænding og udløsning af lukkeren foregik manuelt. Vigtigt udstyr

var desuden stopur og afdriftsmåler. Sidstnævnte blev anbragt i et beslag på ydersiden af maskinens krop og bestod af en vandret anbragt, gradinddelt ring med en drejelig diameter. Observatøren sigtede lodret ned gennem ringen mod en mindre bygning, terraingenstand eller lignende og drejede diameterpinden, så genstanden under overflyvningen løb parallelt med pinden, hvorefter afdriften på den pågældende kurs kunne aflæses direkte på gradinddelingen. Piloten kunne derefter korrigere for afdriften, således at hans beholdende kurs i forhold til jorden blev nøjagtig som øn-

sket, øst-vest, eller omvendt, og fotoapparatet drejes tilsvarende, så optagelserne kom til at ligge lige så nøjagtigt med deres længderetning.

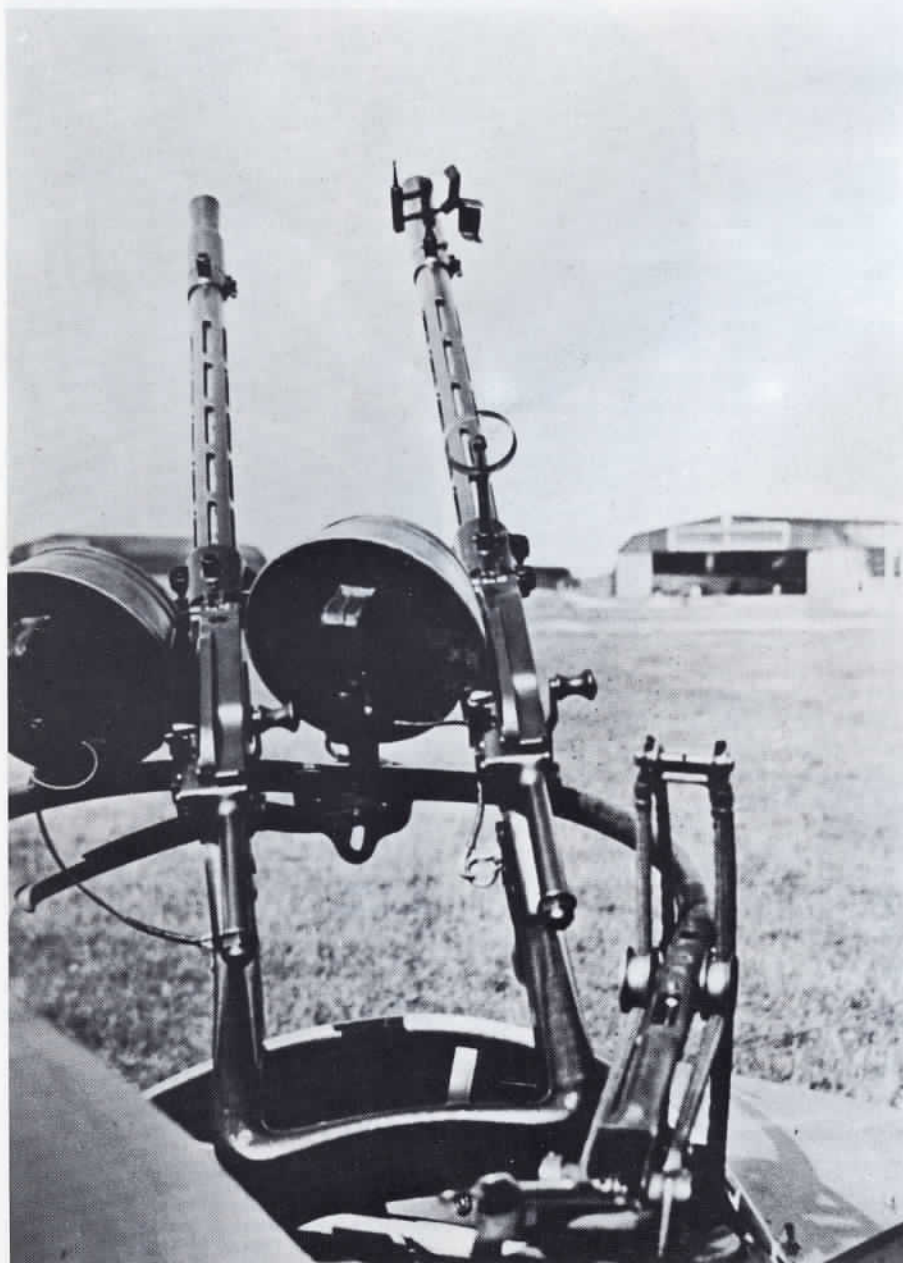
Når optagelserne skulle finde sted, måtte observatøren dirigere piloten, der ikke havde lodret sigt fra sin plads, præcis ind over den valgte rute, og derefter eksponere ialt 10 gange over de afsatte punkter, med et i forvejen beregnet tidsinterval, der gerne lå på 15 - 20 sekunder. I disse mellemrum skulle han betjene stopuret, ned til apparatet for at skifte film og spænde lukkeren, og op igen for at kontrollere, om ruten blev fulgt og eventuelt rette på den og gennem et bowdentræk udløse lukkeren, når næste eksponeringspunkt blev passeret - så der var faktisk nok at se til. I begyndelsen måtte vi flyve alle ruterne igen i samme retning, men når en besætning var godt samarbejdet, kunne det lade sig gøre at fotografere også på modsat kurs, og således spare den halve flyvetid - men tidsintervallerne og korrektionen for afdriften blev så ændrede efter hver vending.

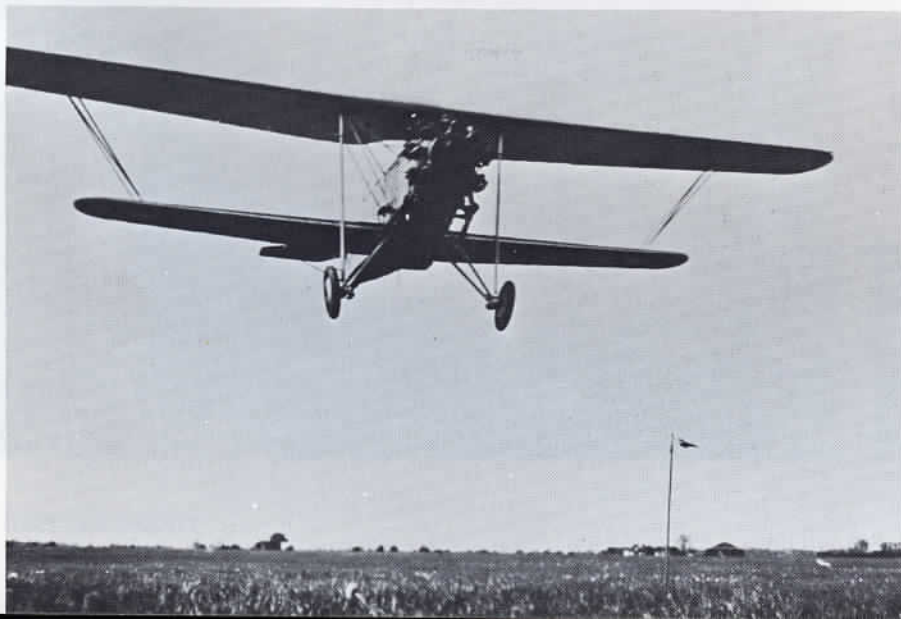
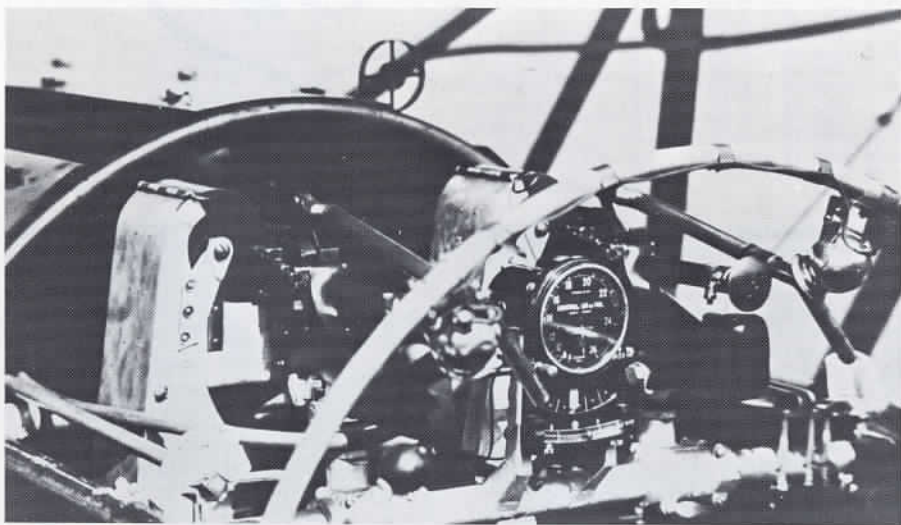
Når filmene var fremkaldt, mødte besætningen op på Geodætisk Institut med de anvendte kort og indtegnede de punkter, hvor eksponeringerne virkelig havde fundet sted. Var der afvigelser, som bevirkede, at alt terrain ikke var fotograferet fra mindst to forskellige steder, måtte vi ud og foretage såkaldte »lapninger«. På instituttet blev aftryk-kene »rettet op«, så de fremkom som taget fra et fuldstændig vandret beliggende plan, og derefter sammenlignet med de senest fremstillede udgaver af de pågældende målebordsblade. Ved hjælp af et stort og meget indviklet apparatur med stereoskopvirkning kunne man endog fastlægge højdepunkter og -kurver.

Andre interessante opgaver, som blev stillet, var for eksempel optagelser til Nationalmuseet af terrain, hvor der formodedes at være spor af fortidsbebyggelser, optagelser af en stribe fotos mellem Sjælland og Falster til den første planlægning af Storstrømsbroen, af

Endnu et billede af observatørgævererne. Bemærk at sigtets korn sidder på en drejelig »vindfløj«, som på grund af fartvinden til stadighed vil kompensere for eget luftfartøjs hastighed. (FLV)

På modstående side ses fra oven og nedefter: Løjtnant Foged klar til skud, dernæst patronledeskærme for de to førergeværer på en R-maskine. Kappen på hvilken vindskærmen sidder er her aftaget. Tredie billede viser fire bomber under venstre underplan på en R-maskine, og endelig ses på det nederste billede øvelse i meldingsfiskning ved hjælp af det af O.C.K. Jensen omtalte »tørrestativ«.





slotte og herregårde til officielle værker og undervisningsmidler, af byer og bydele for byplanlæggere og m.m.

Langture med problemer

Kun R-maskinerne kunne flyve Jylland og retur uden optankning. Med de øvrige fly måtte der mellemlandes på mere eller mindre tilfældigt valgte marker, heider, strande eller andre egnede arealer, og rekvireres nogle dunke benzin fra nærmeste tank eller købmand. Tilstedeværelsen af et fly var endnu et så sjældent og interessant tilfælde, at der næsten aldrig opstod vanskeligheder med ejerne af jorden, der tvært imod ofte viste megen gæstfrihed mod besætningerne. Opfyldning og start måtte besætningen selv klare, og navnlig det sidste kunne volde vanskeligheder. Med henblik på »håndstart« uden for flyveplads var O-maskinerne forsynet med et T-formet håndtag, der stak ud gennem siden på motorhjelmene, og som, trukket i yderstilling, halverede kompressionen. Med håndtaget i denne stilling, tørnede observatøren, stående foran propellen, denne nogle gange. Efter udveksling af den sædvanlige »kontakt«-melding mellem observatør og pilot, satte sidstnævnte tændingen til, observatøren gav propellen et så kraftigt sving som muligt og i samme øjeblik, motoren sprang i gang, styrtede han uden om propelkredsen, om til håndtaget og trykkede det helt ind. Gik det ikke hurtigt nok, gik motoren i stå, og hele processen måtte gentages. O-maskinerne var ikke særlig driftssikre, og nødlandinger hørte ikke til sjældenhederne.

Lykkeligtvis krævede maskinerne ikke megen plads, og piloterne var - også den gang - dygtige, så det forløb gerne uden større skader på besætningerne, selv om der røg et understel og en propel.

En gruppe, som ikke må glemmes, var de fortræffelige mekanikere, »smedene« som de selv kaldte sig, og som talte bl. a. de fra Tokioflyvningen kendte Olsen og Petersen, og den, fra Michael Hansens Australiensflyvning, ikke mindre kendte Daniel Jensen. Deres daglige pasning af maskinerne var simpelthen mønsterværdig, og til improviserede nødreparationer ude i terrainet var de nærmest trolde mænd.

Må jeg slutte disse småtræk fra en passeret tid med en hilsen til gamle kammerater, som eventuelt måtte læse artiklen.

Orapen

ESK 729

ESK oprettet: FSNKAR 1. september 1953

Tjenested: FSNKAR

1. sep. 1953-31. decbr. 1953

FSNSKP

1. januar 1954-1. marts 1960

F-84G i tjeneste: 1. sep. 1953-1. marts 1960
F-84G tiptankbemaling: Guld (i de første år med
sort påmaling og en pil i
guld)

Kaldesignal: DASHWOOD

Devise: Vi et Armis (Med styrke
og våben)

ESK nedlagt som
jagerbombereskadrille: 1. marts 1960

Chefer: KL H. Birkelund

1. sept. 1953-6. okt. 1955

KN S. O. Nielsen

7. okt. 1955-9. marts 1958

KL H. J. Corfitzen

10. marts 1958-29. feb. 1960



52-8298, SY-J, under dagligt eftersyn ved
eskadrillen. (via NHL)

ESK 729 opstillet til parade marts eller april
måned 1954. Læserne kan selv ved hjælp af
eskadrilleliste og F-84 liste samt
tidsangivelsen selv finde ud af, hvilke
serials der gemmer sig bag SY-H, SY-J,
SY-Q, SY-P og SY-N eller -V. (via NHL)

52-8328, SY-L, totalhavarerede den
8/7-1957 ved Bogs, Lillebælt. FL H.B.Nielsen
reddede sig ved hjælp af katapultsædet.
Billedet er taget i 1954, og man kan på
originalbilledet endnu ane sporene efter et
tidligere påmalet FS-. (via NHL)



SY-A	: 51-10765, 51-10802, 51-10769
SY-B	: 51-10791, 52-8299
SY-C	: 52-2908, 51-10603
SY-D	: 52-2933, 51-9940
SY-E	: 52-2934, 51-1217, 51-10407
SY-F	: 52-3071, 51-9986
SY-G	: 52-3078, 51-9970, 51-10791
SY-H	: 52-8297, 51-9709
SY-J	: 52-8298
SY-K	: 52-8325, 51-9972
SY-L	: 52-8328, 51-10415
SY-M	: 52-8350, 51-16678
SY-N	: 52-8354, 51-10407, 51-10902, 51-10755
SY-O	: 52-8368
SY-P	: 52-8386
SY-Q	: 52-8433, 51-9711, 51-10765
SY-R	: 51-9973, 51-10504
SY-S	: 51-10799, 51-10503
SY-T	: 51-16689
SY-U	: 51-9723, 51-10720
SY-V	: 51-10018, 51-9724, 52-3057
SY-W	: 51-9712, 51-10511
SY-X	: 51-10754, 51-10909
SY-Y	: 51-9997, 51-9973
SY-Z	: 51-9987





ESK 730

SE-A : 51-10475, 51-11167, 51-10482, 51-10043
 SE-B : 51-10477, 51-10425
 SE-C : 51-10479, 51-10525, 51-10181, 51-10507
 SE-D : 51-10481, 51-9724?, 51-10741, 51-10909?
 SE-E : 51-10482, 51-10930, 51-9821
 SE-F : 51-10483, 51-1114, 51-10537
 SE-G : 51-10490, 51-11224, 51-10777, 51-10504
 SE-H : 51-10491, 51-1064, 51-10537, 51-10525
 SE-J : 51-10499
 SE-K : 51-10502, 51-10753, 51-10600?
 SE-L : 51-10503, 51-1114
 SE-M : 51-10515
 SE-N : 51-10558, 51-10579
 SE-O : 51-10598, 52-8325, 51-10037, 52-8349
 SE-P : 51-10753, 51-10216, 51-10660
 SE-Q : 51-10761, 51-10090, 51-10769
 SE-R : 51-10491, 51-10415
 SE-S : 51-10181, 51-10748
 SE-T : 51-9958
 SE-U : 51-10598, 51-9710
 SE-V : 51-10487, 51-9707
 SE-W : 51-10501, 51-9915
 SE-X : 51-10209, 51-10791?
 SE-Y : 51-10564, 51-9973
 SE-Z : 51-10917, 51-10301



ESK oprettet: FSNKAR 1. januar 1954
 Tjenestet: FSNKAR
 1. januar 1954-6. sept. 1954
 FSNKAR
 6. sept.-1954-16. marts 1959
 FSNKAR
 16. marts 1959-20. sept 1961
 F-84G i tjeneste: 1. januar 1954-4. juli 1961
 F-84G tiptankbemaling: Grøn
 Kaldesignal: BIRDSONG
 Devise: Cave Taurum Caelestem
 (Vogt dig for den himmelske tyr).
 Chefer: FL F. Kofod Jensen
 1. jan. 1954-28. febr. 1957
 KN J. A. F. Jørgensen
 1. marts 1957-30. april 1959
 KL R. S. Hansen
 1. maj 1959-30. sept. 1961

SE-D en vinterdag, hvor alt er hvidt i hvidt.
 Dato: den 21/12-1955. Lejlighed:
 Opladelse, 8 fly klar på 1:25 time.
 (via ESK 730)

Dette billede kunne vi ikke stå for. Ved
 rattet i SCRAMBLE CAR (KOF) F. Kofod Jensen
 omgivet af alle sine piloter fra ESK 730.
 Billedet er taget i september 1955 under
 øvelse FOX RAW. Vi kender de fleste på
 billedet, men kan nogle af vore læsere give
 os alle piloternes navne? (via ESK 730)

F-84G fortsat

51-10580 F-84G-16-RE

281152 Modtaget
53 ESK 727 (FS-580)
0354 ESK 727 (KU-U)
250256 Under eftersyn ved CVV blev den forreste brændstoftank sprængt.
260256 CVV (inspektion og eventuelt reparation af sektion omkring brændstoftank).
260456 Slettet af FLVs lister (total 679:15 t).
Bagkrop anvendt på 51-10753 (SE-K), og begge vinger påmonteret 52-3039 (KP-U).

51-10592 F-84G-16-RE

020952 Første flyvning ved fabrikken
221152 Modtaget (4:15 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af KL S. O. Nielsen.
241152 ESK 727 (FS-592)
050253 Taget i brug ved eskadrillen
241153 Nodlandet/mavelandet ved Kjel-lerup efter motorstop (kompressorhavari). FL B. W. Le-deretou reddet.
170254 Slettet af FLVs lister (total 105:40 t).

51-10596 F-84G-16-RE

011252 Modtaget (3:40 t)
010153 ESK 728 (FS-596)
010653 ESK 729 (tildelet, men ikke brugt)
011253 ESK 725 (FS-596)
210554 ESK 725 (KP-B)
070257 HVK (vingemodifikation)
160857 ESK 725 (KP-P)
60 ESK 725 (A-596)
200361 ESK 730 (A-596)
050761 HVK liste »B«
090162 Slettet af FLVs lister (total 1891:00 t)
131162 Br & Red FSN ...??

51-10598 F-84G-16-RE

52 Modtaget (4:25 t)
020153 ESK 727 (FS-598)
010653 ESK 728 (FS-598)
54 ESK 728 (skulle have haft kode SI-??)
210554 ESK 730 (SE-O, men ikke på-malet)
250854 Under start på FSNKAR blev understellet trukket op, da flyet ikke ville i luften, kørt af banen. Major Joseph C. Engel-breit (USAF) reddet. (Flyet kun påmalet kode SI-??!! se foto).
0854 HVK (for reparation, bagkrop udskiftet ex 51-9966).
220556 ESK 730 (SE-U)
250357 HVK (vingemodifikation)
290857 ESK 725 (KP-O)
60 ESK 725 (A-598)
200361 ESK 730 (A-598)
050761 SNF KAR (A-598)
080961 HVK
221261 Slettet af FLVs lister (total 1255:25 t).
220564 Opstillet på en legeplads i Haderslev.

51-10600 F-84G-16 RE

251152 Modtaget (3:10 t)
241152 ESK 727 (FS-600)
151253 ESK 727 (KU-U)
140955 Motorrum beskudiget efter brand
291055 CVV (for reparation og udskift-ning af begge vinger, ex 52-3039)
270156 ESK 727 (KU-M)
221157 HVK (vingemodifikation)
240358 ESK 728 (KR-J)
udlånt til TFL ALB i feb og mar 1959
140559 ESK 730 (SE-K?), fløj stadig som KR-J i sep 1959.
60 ESK 730 (A-600)
290661 HVK liste »B«
090162 Slettet af FLVs lister (total 2051:50 t).

51-10603 F-84G-16-RE

151252 Modtaget
010253 ESK 725 (FS-603-)
010652 ESK 728 (FS-603-)
240953 ESK 729 (FS-603-)
011253 ESK 725 (FS-603-)
210554 ESK 725 (KP-H)
030856 TFL ALB (AT-?)
130956 ESK 725 (KP-H)
56 FR/PR (KP-H), udlånt
211156 Nodlandet/udskadt i Kastrup. Under flyvning over Østersøen opstod der problemer med

brændstofforsørgelsen fra den ene tiptank. Begge tiptanke afka-stet under indflyvningen, men den ene blev hængende. Efter landingen opstod der en min-dre brand.

200258 HVK (vingemodifikation)
020758 ESK 729 (SY-C)
011059 Havareret under landing på FSNKAR. Næseunderstellet brød sammen.
281159 Kannibaliseret på FSNKAR, begge vinger monteret på 51-10909. Derefter opstillet som attrap.
051259 Slettet af FLVs lister (total 1422:30 t).
Opstillet som vartegn FSNKAR. Senere sat på en sokkel og reg. »A-603«. Nu påmalet bog-staverne »SKP«.

51-10606 F-84G-16-RE

151152 Modtaget (3:45 t)
241152 ESK 727 (FS-606)
161253 ESK 727 (KU-V)
100855 Havareret på FSNKAR. Piloten, der var under omskoling til F-84, kunne ikke få flyet i luften igen efter en »touch/go«. Kørt af banen, næseunderstel-et brød sammen.
150855 HVK (for reparation)
201255 ESK 727 (KU-W)
130158 HVK (vingemodifikation)
200558 ESK 728 (SI-U)
170360 ESK 730 (SE-J??)
60 ESK 730 (A-606)
290561 Totalhavareret ved Tunø, Ar-husbugten efter kollision i luften med 51-10741 (A-741). FL Kjeld Franz Nørten (A-606) og FL Jens Peter Eriksen (A-741) begge dræbt.
300561 Slettet af FLVs lister (total 1873:05 t).

51-10610 F-84G-16-RE

041252 Modtaget (4:10 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL B. Bæhr.
010253 ESK 728 (FS-610)
300653 Taget i brug ved eskadrillen
300753 Overført fra FSNKAR til FSNKAR af FL B. Nielsen.
200154 Udgået til 3. PE. Påmalet kode-SI-D 250254, rød gruppefarve på luftindtag.
290354 Prøvefløjet af KL N. Lund.
290354 ESK 728 (SI-D)
140256 Totalhavareret ved Horne, Ti-strup, FL O. Holm Jensen red-det i katapult. Mistede kon-trollen over flyet og fik vertigo under formationsflyvning i di-set vejr.
150256 Slettet af FLVs lister (total 698:55 t).

51-10611 F-84G-16-RE

021056 Modtaget (RBAF FZ-105, 648:05 t)
021156 ESK 725 (KP-J)
091258 HVK (vingemodifikation, men kannibaliseret)
131258 HVK liste »B«
300559 Slettet af FLVs lister (total 1204:50 t).
080659 Opstillet som attrap ved ESK 725, men fjernet igen.

51-10613 F-84G-16-RE

011252 Modtaget
010253 ESK 728 (FS-613)
54 ESK 728 (SI-E)
150255 Total tudbrændt på FSNKAR. Under start opstod der brand i motorrummet efter kompres-sorhavari. FL Kurt Rønhoft fik stoppet flyet på banen.
170255 Slettet af FLVs lister (total 279:25 t).

51-10614 F-84G-16-RE

151152 Modtaget
241152 ESK 727 (FS-614)
090553 Havareret på FSNKAR. Kørt af banen efter hård landing (fulde tiptanke), begge dæk sprængt.
53 ESK 727 (FS-614)
181253 ESK 727 (KU-W)
300655 HVK (for reparation efter brand i motorrum)
160855 ESK 725 (KP-C)
310856 TFL ALB (AT-E)
121056 ESK 725 (KP-C)
080758 HVK liste »B«
281058 Slettet af FLVs lister (total 1202:50 t).
250859 Opstillet som attrap på FSN Alborg.

51-10615 F-84G-16-RE

011252 Modtaget (3:20 t)
020153 ESK 725 (FS-615-)
210554 ESK 725 (KP-D)
301054 Havareret på FSNKAR. Næse-understellet brød sammen un-der transport med traktor.
021154 HVK (for reparation)
1254 ESK 725 (KP-D)
270257 HVK (vingemodifikation)
101057 ESK 725 (KP-L)
60 ESK 725 (A-615)
200361 ESK 730 (A-615)
050761 SNF KAR (A-615)
080961 HVK
100162 Slettet af FLVs lister (total 1714:20 t).

51-10622 F-84G-16-RE

280856 Modtaget (ex RBAF FZ-118, 460:25 t)
290856 STV KAR
220956 ESK 727 (KU-U)
090659 HVK liste »B«
020360 Slettet af FLVs lister (total 1199:20 t)
290360 Br & Red FSN Alborg.
73 Opstillet på en legeplads i Al-borg.

51-10624 F-84G-16-RE

151152 Modtaget (4:35 t)
241152 ESK 727 (FS-624-)
0353 Taget i brug ved eskadrillen
151253 ESK 727 (KU-X)
220357 Under flyvning blev flyet svært beskudiget på bagkrop og vin-ger, efter overbelastning med + 9G. Piloten landede på FSNKAR.
57 ESK 727 (KU-X)
070258 HVK (vingemodifikation og IRAN/eftersyn)
170658 Prøvefløjet af FL Thorkild Pe-tersen
190658 ESK 725 (KP-M)
110958 Beskudiget efter kollision i luften med 51-10051 (KP-F). Beg-ge fly landede på FSNKAR.
021058 Prøvefløjet
021058 ESK 725 (KP-M)
240360 Totalhavareret lige efter start fra FSNKAR. FL Jørgen Flem-ming Rasmussen dræbt. Fik vertigo? lige efter start på en natflyvningsmission.
250360 Slettet af FLVs lister (total 1580:00 t).

51-10627 F-84G-16-RE

281152 Modtaget (3:30 t)
020153 ESK 727 (FS-627-)
200154 ESK 727 (KU-Y)
040757 Afleveret til USAF på Chateau-areux Basen i Frankrig.
050857 Slettet af FLVs lister (total 1197:50 t).

51-10629 F-84G-16-RE

090856 Modtaget (ex RBAF FZ-92, 606:10 t)
051056 ESK 727 (KU-J)
301058 HVK liste »B«
300559 Slettet af FLVs lister (total 1200:25 t).
080659 Attrap på FSNKAR.

51-10636 F-84G-16-RE

211252 Modtaget
010253 ESK 725 (FS-636-)
280253 Mavelandet i Kastrup Lufthavn. FL H. O. Hansen havde glemt understellet!!
060353 Slettet af FLVs lister (total 17:45 t).

51-10637 F-84G-16-RE

071152 Modtaget (3:15 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL F. W. Petersen.
241152 ESK 727 (FS-637)
200153 Taget i brug ved eskadrillen
54 ESK 727 (KU-Z)
220355 Totalhavareret Svinkløv i Jam-merbugten. FL Poul Anker An-dersen dræbt. Fløj ind i flag-målet under skydning, mistede kontrollen over flyet og styr-tede i havet.
020455 Slettet af FLVs lister (total 430:20 t).

51-10647 F-84G-16-RE

210153 Modtaget (4:10 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL Mar-tin Harry Koudal.
010253 ESK 728 (FS-647)
220653 Taget i brug ved eskadrillen
54 ESK 728 (SI-F tildelet, men nok ikke påmalet)
100454 Totalhavareret Nyminddegab. FL Vagn Gunner Ebbe dræbt. Un-

der skydning mod jordmål blev dykvinklen for stor.
Slettet af FLVs lister (total 69:25 t).

51-10651 F-84G-16-RE

190153 Modtaget
010253 ESK 728 (FS-651)
54 ESK 728 (SI-G)
250756 TFL ALB (AT- ?)
270957 HVK (vingemodifikation)
300158 ESK 728 (SI-C)
220860 HVK liste »B«
090561 Slettet af FLVs lister (total 1835:40 t).
0561 Opstillet som attrap på FSNVAN.

51-10652 F-84G-16-RE

070153 Modtaget (3:30 t)
010253 ESK 728 (FS-652)
160753 Kollideret i luften nordøst for Viborg med 51-10506. Begge fly landede på FSNKAR. Skulle øve formationsflyvning til NATO Air Show i Holland.
53 ESK 728 (FS-652)
54 ESK 728 (SI-H)
010757 HVK (vingemodifikation)
091157 ESK 728 (SI-Y)
60 ESK 728 (A-652)
310860 HVK liste »B«
281260 Slettet af FLVs lister (total 1716:40 t).
0161 Opstillet som attrap på FSNVAN.
69 Overflyttet til CF-øvelsesplads i Holstebro.

51-10656 F-84G-16-RE

241152 Modtaget (3:30 t)
020153 STV KAR
010253 ESK 728 (FS-656)
54 ESK 728 (SI-J)
240156 Havareret
56 HVK (for reparation og vinge-modifikation). Begge vinger udskiftet, venstre ex 51-11167
090557 Reparationen afsluttet
100557 ESK 728 (SI-N)
200259 Totalhavareret Nørre Vildstrup. FL Ib Kildahl Nielsen reddet i katapult. Brændstofproblemer og dårligt vejr i området.
210259 Slettet af FLVs lister (total 1133:10 t).

51-10660 F-84G-16-RE

150357 Modtaget (ex USAF eller French Air Force, IRAN/eftersyn ved USAF i Toulouse i Frankrig 271256, 961:15 t)
110457 ESK 730 (SE-P)
181157 HVK (vingemodifikation)
010458 ESK 730 (SE-P)
270960 HVK liste »B«
200461 Slettet af FLVs lister (total 1830:20 t).
210461 Opstillet som attrap på FSNTIR med bagkrop fra 51-9844. Bag-kroppen fra 51-10660 på 51-9844 som er opstillet i Sønder-anlæg, Herning.

51-10665 F-84G-16-RE

210153 Modtaget (3:30 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL B. E. Pedersen
010253 ESK 728 (FS-665)
140753 Taget i brug ved eskadrillen
310753 Overført fra FSNKAR til FSNKAR af FL Alex Petersen.
54 ESK 728 (SI-K)
100256 Totalhavareret Toftlund ved Gram i Sønderjylland. Major Edward M. McMilland dræbt. Fløj i jorden efter dyk fra ca. 16000 ft.
110256 Slettet af FLVs lister (total 674:30 t).

51-10700 F-84G-16-RE

170952 Første flyvning ved fabrikken (1:05 t)
190153 Prøvefløjet af FL R. Riisager (1:00 t)
210153 Lige efter start fra Kastrup mod FSNKAR opstod der proble-mer med næseunderstellet. FL P. D. Jørgensen fløj retur til Kastrup.
220153 Overført fra Kastrup til FSNKAR af FL P. D. Jørgensen
240153 Modtaget (8:00 t)
010253 ESK 728 (FS-700)
080753 Taget i brug ved eskadrillen
220953 Totalhavareret Kjørsmølle ved Kolding. FL Bent Nielsen dræbt. Sammen med 3 andre F-84G på navigationsflyvning. Motorstop p. g. a. brændstof-mangel. Forsøgte at nødlande men ramte et træ i en skov.
231153 Slettet af FLVs lister (55:55 t).



51-10705 F-84G-16-RE
 221252 Modtaget (4:30 t)
 010253 ESK 728 (FS-705)
 010653 ESK 727 (FS-705)
 210154 ESK 727 (KU-M)
 211155 Kørt af banen på FSNKAR.
 Begge vinger beskadiget.
 1155 HVK (venstre vinge udskiftet)
 090356 ESK 727 (KU-T)
 240158 HVK (vingemodifikation)
 310558 ESK 728 (SI-E)
 120760 HVK (langtidskonserveret)
 140461 HVK liste «B»
 300861 Br & Red FSNKAR
 110961 Slettet af FLVs lister (total 1770:30 t).

51-10708 F-84G-16-RE
 100157 Modtaget (ex RBAF FZ120, 625:25 t)
 080257 ESK 727 (KU-K)
 270859 ESK 728 (SI-G)
 60 ESK 728 (A-708)
 310860 Flyets sidste flyvning fra FSNKAR til FSNKAR. 9 skibsformation fra ESK 728.
 310860 HVK liste «B»
 281260 Slettet af FLVs lister (total 1508:15 t).
 Opstillet som attrap på FSNVAN.

51-10715 F-84G-16-RE
 020253 Modtaget (4:45 t)
 010653 ESK 728 (FS-715)
 54 ESK 728 (SI-N)
 041156 STV KAR (vingerne demonteret 071256)
 250357 HVK (vingemodifikation)
 260857 ESK 728 (SI-H)
 171159 SNF VÆR (SI-H)
 260660 Udstillet til åbent hus på FSNVÆR
 60 SNF VÆR (A-715)
 310860 VHS-1 FSN Skrydstrup
 050960 ESK 725 (A-715)
 200361 ESK 730 (A-715)
 150561 Sidste flyvning
 230561 HVK liste «B»
 100162 Slettet af FLVs lister (total 1747:35 t).
 Bagkrop på 51-9825 (KP-F), som er opstillet på FSNALB.

51-10718 F-84G-16-RE
 151252 Modtaget
 020153 STV KAR
 010253 ESK 728 (FS-718)
 080154 Mavelandet på FSN Skrydstrup.
 Piloten tog understellet for tidligt op efter en «touch/go».
 310755 ESK 728 (SI-O)
 060459 HVK
 201159 Opstillet som attrap på FSNKAR
 031259 Slettet af FLVs lister (total 1199:45 t).
 Nu bemalt i camouflagemaling og reg. «A-718».

51-10592, FS-592, efter nødlandingen ved Kjellerup den 24/11-1953.

Dette billede er med på grund af det, det ikke viser! Bemærk, at 51-10598 mangler tredje bogstav i koden. Hvad skulle flyet have heddet ved ESK 728? Se i øvrigt listen. Billedet er taget i forbindelse med uheldet den 25/8-1954.

Her er 51-10606, KU-V, for øvrigt i camouflagemaling, kørt af banen på FSNKAR. Det skete den 10/8-1955.

51-10720, SI-P, med bøjet næsehjul på FSNKAR den 24/5-1957. Billedet er her gengivet så småt, at læserne ikke kan se, at bagkroppen havde et helt andet nummer end forkroppen, nemlig 110482, altså oprindelig må have siddet på forkroppen med nummeret 51-10482. Det er endnu et eksempel på, at man ikke altid skal stole på de numre, man kan aflæse på siderorene. Det afgørende for flyets serial er, hvad der står på USAF serialplate i cockpittet!

51-10752, SI-U, under daglig eftersyn ved ESK 728.

51-10720 F-84G-16-RE
 080153 Modtaget
 010253 ESK 728 (FS-720-)
 54 ESK 728 (SI-P)
 240557 Næsehjulet bøjet under landing på FSNKAR. (Bagkrop med serial 110482!!)
 210657 HVK (vingemodifikation)
 011157 ESK 728 (SI-???)
 021157 ESK 729 (SY-U)
 010360 ESK 728 (SY-U)
 60 ESK 728 (A-720)
 120760 ESK 725 (A-720)
 Udlånt til ESK 730 i mar 1961
 260661 HVK liste «B»
 090162 Slettet af FLVs lister (total 2046:30 t).
 Opstillet som attrap på FSNKAR.

51-10721 F-84G-16-RE
 151252 Modtaget (3:50 t), overført fra Kastrup til FSNKAR af FL A. Ebsen.
 020153 STV KAR
 010253 ESK 728 (FS-721)
 290653 Taget i brug ved eskadrillen
 300753 Overført fra FSNKAR til FSN-SKP af FL J. H. Lynov.
 310354 ESK 728 (SI-R)
 191156 Overført til FSNKAR af FL J. D. Rasmussen.
 231156 HVK (begge vinger demonteret)
 250557 Vingemodifikationen afsluttet.
 210657 Overført fra FSNKAR til FSN-SKP af FL N. Jensen.
 210657 ESK 728 (SI-R)
 070858 Totalhavareret nord for Samsø. FL Max Hornuff dræbt. Fløj i vandet under lavflyvning.
 090858 Slettet af FLVs lister (total 1318:40 t).

51-10731 F-84G-16-RE
 240157 Modtaget (ex RBAF FZ-100, 319:50 t)
 120257 TFL ALB (AT-)
 010857 ESK 725 (KP-R)
 100958 HVK (vingemodifikation)
 081158 ESK 725 (KP-R)
 201159 HVK liste «B»
 031259 ESK 725 (KP-R)
 070660 HVK liste «B»
 211060 Slettet af FLVs lister (total 1109:15 t).
 FSN Værlose (ABC-skolen).
 Opstillet ved TRK Værlose.
 Attrap på FSN Værlose.

51-10741 F-84G-16-RE
 190153 Modtaget (4:25 t)
 010253 ESK 728 (FS-741)
 0653 Taget i brug ved eskadrillen
 190853 Havareret under landing på FSNKAR. Næseunderstellet brudt sammen. FL F. Tingleff Pedersen.
 0853 CVV (for reparation)
 200955 ESK 727 (KU-H)
 281257 HVK (vingemodifikation)
 300458 ESK 727 (KU-T)
 310759 ESK 730 (SE-D), fløj dog i nogen tid som KU-T.
 170959 Kørt i fangnettet på FSNKAR. Venstre bremse svigtede (kode KU-TII, se foto)
 1059 ESK 730 (SE-D)
 050560 HVK (venstre vinge udskiftet)
 090560 ESK 730 (SE-D)
 60 ESK 730 (A-741)
 290561 Totalhavareret efter kollision i luften med 51-10606 (A-606).
 300561 Slettet af FLVs lister (total 1578:55 t).

51-10744 F-84G-16-RE
 240157 Modtaget (ex RBAF FZ-102, 754:55 t)
 040257 ESK 727 (KU-D)
 090958 HVK liste «B»
 300559 Slettet af FLVs lister (total 1183:55 t).

51-10747 F-84G-16-RE
 280856 Modtaget (ex RBAF FZ-125, 472:10 t)
 041056 ESK 725 (KP-V)
 130458 HVK (langtidskonserveret)
 140558 HVK liste «B»
 090958 Slettet af FLVs lister (total 799:00 t).
 310759 Opstillet som skydemål på Oksbøl.

51-10748 F-84G-16-RE
 160253 Modtaget (3:40 t)
 010653 ESK 725 (FS-748)
 210554 ESK 725 (KP-O)
 240657 HVK (vingemodifikation)
 120458 ESK 730 (SE-S)
 60 ESK 730 (A-748)



290661 HVK liste »B«
090162 Slettet af FLV's lister (total 1917:55 t).

51-10751 F-84G-16-RE

110157 Modtaget (ex RBAF FZ-103, 579:50 t)
290157 ESK 726 (KR-)
300157 TFL ALB (AT-)
010757 ESK 727 (KU-S)
090658 HVK (reparation af næsesektion)
120758 ESK 725 (KP-C)
210758 ESK 726 (KP-C) udlånt
200858 ESK 725 (KP-C)
150859 HVK liste »B«
020160 Slettet af FLV's lister (total 1215:50 t). Bagkrop på AT-L, der er opstillet i Tranum.

51-10752 F-84G-16-RE

160253 Modtaget
010653 ESK 728 (FS-752)
54 ESK 728 (SI-U)
260258 HVK (for vingemodifikation, men kasseret)
030358 HVK liste »B«
090558 Slettet af FLV's lister (total 1158:20 t). Bagkrop på 51-9838, der er opstillet på en legeplads i Karup.

51-10753 F-84G-16-RE

151252 Modtaget (4:20 t), overført fra Kastrup til FSNKAR
010253 ESK 728 (FS-753-) ikke brugt
170454 ESK 730 (SE-P), taget i brug fra maj 1954
281055 Havareret under landing på FSNKAR. FL C. E. F. Ahlefeldt-Laurvig landede meget hårdt og før næsehjulet var ude og låst. Næseunderstellet brød sammen.
121255 HVK (reparation og genopbygning. Bagkrop fra 51-10580, venstre vinge fra 51-9809.
140856 ESK 730 (SE-K)
140956 Prøvefløjet af FL H. B. Nielsen
130658 Malhskolen på FSNVÆR
200658 Sidste flyvning fra FSNKAR til FSNVÆR
200264 FMK (total 836:55t)
Attrap på FSNVÆR.

51-10754 F-84G-16-RE

250952 Første flyvning ved fabrikken (1:05 t)
031252 Modtaget (24:55 t)
041252 Overført fra Kastrup til FSNKAR af FL P. S. L. Olsen
020153 ESK 725 (FS-754)
260253 Havareret under landing på FSNKAR. Kort af banen, næseunderstellet brød sammen. Flyet stadig i USAF bemaling. (49:35 t)
54 ESK 726 (KR-V?)
070655 Genopbygget efter havari, hvilket?
090655 ESK 729 (SY-X?)
010956 TFL ALB (SY-X?)
190956 ESK 729 (SY-X?)
051256 FR/PR (KA-F?)
030557 ESK 729 (SY-X)
241158 Totalhavareret Arnum Nykro, Gram, ca. 20 km vest for FSNKAR. FL Claus Bugge Garn dræbt. Kom væk fra formationen og kolliderede med højspændingsledninger.
251158 Slettet af FLV's lister (total 1041:20 t).

51-10755 F-84G-16-RE

031252 Modtaget
041252 Overført fra Kastrup til FSNKAR
020153 ESK 725 (FS-755-)
010253 ESK 728 (FS-755-), ikke brugt
010653 ESK 725 (FS-755-), stadig i USAF bemaling pr. 160353
060154 ESK 726 (KR-W)
170854 Brand i motorrum efter kompressorhavari
080954 HVK (for reparation)
250555 ESK 726 (KR-W)
080856 TFL ALB (AT-)
311056 ESK 726 (KR-Z)
180458 HVK (vingemodifikation)
050758 ESK 729 (SY-N)
010360 ESK 728 (SY-N)
290860 SNF VÆR (SY-N)
1160 SNF VÆR (A-755)
240861 HVK liste »B«
201261 Slettet af FLV's lister (total 1478:25 t). Brugt til undervisning ved Flyvevåbnets Konstabelskole (Br & Red).

51-10756 F-84G-16-RE

020153 Modtaget
010253 ESK 728 (FS-756)
161153 Havareret ved Bojskov nord for Haderslev. FL Alex Petersen fik motorstop på grund af en stor revne i kompressoren. Nødlandede på en mark.
210554 Opbygget til brug for stationær træner
220754 Slettet af FLV's lister (total 83:25 t)
261154 Opstillet på FSNKAR
141060 Kasseret
Bagkrop i camfl. bemaling på 52-8386 SY-P på FSNTIR.

51-10759 F-84G-16-RE

270952 Første flyvning fra fabrikken
220753 Modtaget (26:40 t)
240753 Prøvefløjet af FL P. E. Ancker Jensen
010853 STV KAR
240953 ESK 729 (FS-759)
191053 Prøvefløjet af FL S. O. Nielsen
101153 Prøvefløjet af FL S. O. Nielsen taget i brug ved eskadrillen pr. 211253
011253 ESK 727 (FS-759)
ESK 727 (KU-D) tildelt, men nok ikke påmalet.
110254 Totalhavareret ved Byrsted, Nibe. FL Jens Rabjerg dræbt. Fløj i jorden under dogflight med en Meteor.
050354 Slettet af FLV's lister (total 76:00 t).

51-10761 F-84G-16-RE

031152 Modtaget (20:00 t)
041252 Overført fra Kastrup til FSNKAR af FL M. H. Koudal.
020153 ESK 729 (FS-761)
010253 ESK 728 (FS-761)
010653 ESK 726 (FS-761)
54 STV KAR
120454 ESK 730 (SE-Q)
170358 Totalhavareret ved Uhe, Give. FL Hans Christian Emil Fritz Ahlefeldt-Laurvig dræbt. Ramte en gård under taktisk angreb mod jordmål.
200358 Slettet af FLV's lister (total 1179:00 t).

51-10765 F-84G-16-RE

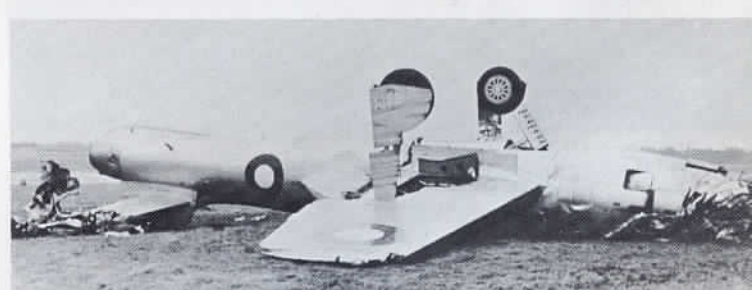
070153 Modtaget (21:10 t)
010253 ESK 728 (FS-765-)
010653 STV KAR
240953 ESK 729 (FS-765-)
021253 ESK 727 (FS-765-)
210554 ESK 729 (SY-A)
110157 Under skydning ved Romo blev tiptankene udløst. Bagkrop og vinger beskadiget.
0157 HVK (for reparation og vingemodifikation)
170657 ESK 729 (SY-Q)
010360 ESK 728 (SY-Q)
120760 ESK 730 (SE-??)
60 ESK 730 (A-765)
010461 HVK liste »B«
040961 Slettet af FLV's lister (total 1667:35 t). Opstillet som skydemål på Oksbøl.

51-10766 F-84G-16-RE

031252 Modtaget (20:40 t)
041252 Overført fra Kastrup til FSNKAR af KN N. Holst-Sørensen
020153 ESK 727 (FS-766)
030253 Taget i brug ved eskadrillen
080553 Totalhavareret i Store Bælt ved Sprogø. FL Thyge Holten Hansen dræbt. Var på 3. omkølingstur i F-84G. Under dyk fra stor højde mistede han kontrollen over flyet og fløj i vandet.
240653 Vraget fundet
240653 Slettet af FLV's lister (total 69:25 t).

51-10769 F-84G-16-RE

111054 Modtaget (36:50 t)
151054 ESK 727 (KU-C)
200957 HVK (vingemodifikation)
271157 ESK 727 (KU-N)
270859 ESK 729 (SY-A), fløj dog som KU-N i sep/okt
010959 Overført fra FSNKAR til FSNKAR af FL C. Reuss
010360 ESK 728 (SY-A)
120760 ESK 730 (SE-Q)
130760 Overført fra FSNKAR til FSNKAR af FL S. H. T. Nielsen (som SY-A)
60 ESK 730 (A-769)
080561 Sidste flyvning
120561 HVK liste »B«
100162 Slettet af FLV's lister (total 1656:25 t). Opstillet som attrap på FSNKAR.





51-10748 fotograferet under øvelser i flyvning med slæbemål. Billedet er taget over Ryde, 12 km sydøst for Struer. Over flyet ses Borbjerg og Nordre Feldborg plantager. Billedet er taget den 3/7-1952 og pilot var F.Kofod-Jensen.

51-16678, SY-M, efter en simuleret nødlanding på FSNKAR den 27/6-1958.

51-10753, SE-P, med traditionelt brud på næsehjulsenen den 28/10-1955.

51-10756, FS-756, efter en heldig nødlanding blandt græssende køer ved Bojskov den 16/11-1953. FL Alex Petersen fik den traditionelle cigar af GNLT C.C.J.Førslev for veludført død.

51-10774, KP-A, efter at være kørt i fangnettet på FSNKAR den 13/1-1959. Flyet led ingen overlast, og hændelsen er ikke anført i listen. Bemærk at kanonmundingerne er proppede og tilplastrede.

51-10781, FS-781, efter landing med hjulene oppe den 17/9-1953. Flyet fik en krank skæbne, som næste billede viser.

Samme fly to et halvt år senere, da det hed KU-F. Under indflyvning til landing rullede flyet rundt i luften i kun 10 - 15 meters højde på grund af en ikke tæmt tiptank. Piloten omkom.

51-11224, KR-X, på FLV's »sorte dag« den 25/1-1958. KR-X og tre andre fly havarerede inden for bare en halv time, da en pludselig opstået tåge skabte helt umulige landingsforhold på FSNKAR. Flyene fløj simpelthen tankene tomme, fordi de ikke kunne komme til i trængselen af landende fly. En sådan dag er det bestemt ikke lykken at være flyveleder - eller pilot.

51-16665, KA-D, i fangnettet den 28/1-1957. Bemærk, at tiptankene er af samme ydre form, som T-33A tankene. Den venstre tank var ombygget til at kunne indeholde et kamera.

51-10774 F-84-G-21-RE
040856 Modtaget (ex RNAF K-139, 511.20 t)
040956 ESK 726 (KR-W)
161058 ESK 725 (KP-A)
260159 HVK liste »B«
080659 Opstillet som attrap på FSNKAR
220659 Slettet af FLV's lister (total 1195.25 t).

51-10777 F-84G-21-RE
020257 Modtaget (ex RNAF K-126, 737.20t)
210257 Proveløjet
220257 ESK 730 (SE-G)
110659 Mathskolen FSNVÆR
190959 HVV (kannibaliseret), brugt til undervisning for flyvemekanikere
65 Omregistreret til »A-777«
1074 Kasseret (total 1203.35 t)
Hensat på FSNVÆR til Danmarks Flyvemuseum.

51-10781 F-84G-15-RE
031252 Modtaget (23.10 t)
041252 Overført fra Kastrup til FSNKAR af FL K. L. Christensen
020153 ESK 727 (FS-781)
010253 ESK 728 (FS-781)
010653 ESK 727 (FS-781)
170953 Havareret under landing på FSNKAR. FL L. Folmer Hansen havde glemt understellet
251153 HVK (for reparation). Høje vinge brugt på 51-10504. Reparationen afsluttet 310854, men man mangler vinger.
190155 ESK 727 (KU-F)
220255 Proveløjet af KN Folmer Hansen
230356 Totalhavareret på FSNKAR. Under indflyvning rullede flyet rundt på ryggen i en højde af 10-15 meter, på grund af brændstof i den ene tiptank. FL Ib Uehnholt-Jørgensen dræbt.
270356 Slettet af FLV's lister (total 449.00 t).

51-10791 F-84G-21-RE
020153 Modtaget (21.10 t)
010253 ESK 728 (FS-791-)
010653 ESK 729 (FS-791-), taget i brug i april 1954)
021253 ESK 729 (SY-B)
260657 Taget ud af tjeneste for opmåling. Overbelastet tre gange under flyvning.
280657 HVK (vingemodifikation)
061157 ESK 729 (SY-G)
190758 ESK 726 (SY-G) udlånt
190958 ESK 729 (SY-G)
Udlånt til TFL ALB i jan/feb 1959
010360 ESK 728 (SY-G)
120760 ESK 730 SE-X7)
60 ESK 730 (A-791)

050661 SNF KAR (A-791)
040961 HVV liste »B«
041161 Slettet af FLV's lister (total 1607.15 t). Br & Red FSNVÆR.

51-10798 F-84G-21-RE
031056 Modtaget (ex RBAF FZ-141, 788.05t)
231056 ESK 728 (SI-J)
110658 HVK liste »B«
160959 Opstillet som attrap på Tranum med bagkrop fra 51-10037
240959 Slettet af FLV's lister (total 1165.30 t).

51-10799 F-84G-21-RE
090856 Modtaget (ex RNAF K-144, 436.55 t), afhentet på Gilzerij af FL K. Rønhof.
100856 STV KAR
030956 ESK 729 (SY-S)
110659 HVK liste »B«
120460 Opstillet som attrap på FSNKAR
230860 Slettet af FLV's lister (total 1199.40 t).

51-10802 F-84G-21-RE
100157 Modtaget (ex RBAF FZ-143, 764.00 t)
010257 ESK 729 (SY-A)
021258 HVK liste »B«
150659 Opstillet som attrap på FSNKAR
200759 Slettet af FLV's lister.

51-10820 F-84G-21-RE
210956 Modtaget (ex RBAF FZ-154, 613.55 t)
210956 STV KAR
191056 Proveløjet af FL F. R. S. Rasmussen
221056 ESK 725 (KP-X)
250158 Totalhavareret Høglid, Firehuse, ca. 8 km N/NO for FSNKAR. Major Westwood Hugh Fletcher reddet i katapult (USAF officer). Dårligt vejr på FSNKAR. Under overskydning forsøg flammede motoren ud.
260158 Slettet af FLV's lister (total 903.55 t).

51-10902 F-84G-21-RE
031056 Modtaget (ex RBAF FZ-138, 779.10 t)
161056 ESK 729 (SY-N)
030758 HVK liste »B«
281058 Slettet af FLV's lister (total 1200.00 t)
290960 Opstillet som attrap på FSN-TIR med bagkrop fra 51-9819.

51-10909 F-84G-21-RE
090856 Modtaget (ex RBAF FZ-131, 338.55 t)
111056 ESK 726 (KR-R)
060658 ESK 730 (SE-D?)
150159 ESK 729 (SY-X)
201159 HVK liste »B«
281159 Begge vinger udskiftet, ex 51-16003
010360 ESK 728(SY-X)
170560 HVK liste »B«
250860 Opstillet som attrap på FSN-TIR
290860 Slettet af FLV's lister (total 1276.10 t).

51-10916 F-84G-21-RE
200956 Modtaget (ex RNAF K-140, 603.30 t)
061056 ESK 728 (SI-D)
190758 ESK 726 (SI-D) udlånt
190958 ESK 728 (SI-D)
060459 SNF VÆR (SI-D)
110759 TFL ALB (SI-D)
230759 HVK liste »B«
100360 Opstillet som attrap på FSNKAR
010460 Slettet af FLV's lister (total 1185.55 t)
Skydemål på Oksbøl.

51-10917 F-84G-21-RE
031056 Modtaget (ex RBAF FZ-136 791.25 t)
191056 ESK 730 (SE-Z)
090558 HVK liste »B«
240958 Slettet af FLV's lister (total 1189.35 t).
300560 Skydemål på Oksbøl.

51-10930 F-84G-21-RE
100157 Modtaget (ex RBAF FZ-132, 614.05 t)
010257 ESK 730 (SE-E)
200558 HVK liste »B«
081158 Slettet af FLV's lister (total 991.00 t).

51-10933 F-84G-21-RE
140557 Modtaget (ex RNAF K-150, 381.40 t)
200657 ESK 727 (KU-G)
230459 TFL ALB (KU-G)
150559 HVA (maling af kendingsbogstaver)
040659 TFL ALB (AT-G)
160560 ESK 730 (SE-)
60 ESK 730 (A-933)
171160 HVK liste »B«
080561 Opstillet som attrap på FSNVAN
090561 Slettet af FLV's lister (total 1165.30 t).

51-11167 F-84G-21-RE
300355 Modtaget (ex USAF, 173.30 t), overført fra Kastrup til FSN-SKP af FL H. Jørgensen
200455 ESK 730 (SE-A)
090357 HVK (vingemodifikation)
021157 ESK 727 (KU-Q)
010959 HVK (IRAN/efftersyn)
081059 ESK 725 (KP-F)
60 ESK 725 (A-167)
200361 ESK 730 (A-167)
100561 Sidste flyvning
120561 HVK liste »B«
Br & Red FSN-TIR
080961 Slettet af FLV's lister (total 1742.20 t).

51-11224 F-84G-21-RE
310555 Modtaget (ex USAF, 514.20 t)
040655 ESK 730 (SE-G)
060257 STV KAR (vingemodifikation), bagkrop brugt på 51-10791 (SY-B)
221157 Proveløjet af FL A. Pedersen
251157 ESK 726 (KR-X)
250158 Totalhavareret på FSNKAR. FL Wagn Langebæk landede ved siden af banen på grund af dårligt vejr. Understellet brudt sammen.
260158 Slettet af FLV's lister (total 1128.45 t).

51-16665 F-84G-26-RE
100255 Modtaget (ex USAF, 369.05 t)
140255 FR/PR (KA-D)
280157 Havareret på FSNKAR. Under landing brød næseunderstellet sammen.
300157 HVK (for reparation)
070357 STV KAR
010857 ESK 728 (SI-X)
181157 Kørt i fangnettet på FSNKAR. Overheat warning lys på under start. FL Hans Carl Fehrmann forsøgte at stoppe flyet på banen.
57 ESK 728 (SI-X)
60 ESK 728 (A-665)
310860 HVK liste »B«
281260 Slettet af FLV's lister (total 1839.00 t)
281260 Opstillet som attrap på FSNVAN
0570 Vartegn ved ESK 725 som »KP-A« og med bagkrop fra 51-10477.

51-16678 F-84G-26-RE
100255 Modtaget (ex USAF, 402.00 t)
100255 ESK 729 (SY-M)
280857 HVK (vingemodifikation)
260957 ESK 729 (SY-M)
141257 Under opstart på Flyvestation Rygge i Norge eksploderede motoren.
310558 ESK 729 (SY-M)
270658 Havareret på FSNKAR. Under en simuleret nødlanding ramte flyet jorden ca. 140 meter før banen. FL Benny Sterregård reddet.
010758 HVK liste »B«
160959 Opstillet som skydemål på Tranum
240959 Slettet af FLV's lister (total 1272.25 t).

51-16689 F-84-G-26-RE
290856 Modtaget (ex RNAF K-186, 552.10 t)
140956 ESK 729 (SY-T)
140359 HVK liste »B«
290260 Opstillet som attrap på FSNALB
020560 Slettet af FLV's lister (total 1199.20 t).

fortsættes

uheld.....

Også i årets andet kvartal blev FLV ramt af uheld. To totalhavariet gav yderligere arbejde til den allerede hårdt prøvede Flyvehavarikommission.

R-701

Torsdag den 8. april om eftermiddagen mistede ESK 726 et af sine ældste fly. Ulykken kostede samtidig en af eskadrillens piloter livet.

LT J.C. Hoy (JOY) blev under øvelse DANEX beordret ud på en Combat Air Patrol (CAP), hvor han i R-701 skulle flyve som toer i en rode. Begge fly fløj uden tiptanke påmonteret. Starten og flyvningen til målområdet omkring Anholt forløb planmæssigt og gav ike anledning til bemærkninger. I målområdet blev de to fly involveret i luftkampøvelser i lav højde.

JOY måtte som den første afbryde missionen og tage kurs mod Flyvestation Ålborg, da hans brændstofbeholdning nåede det fastsatte minimum på 1500 lbs. Rodeføreren fulgte efter et par minutter senere.

De fik begge tilladelse til - stadig med et par minutters interval - at anflyve FSN ÅLB fra sydøst og gå på en venstre downwind - altså medvind - og rundt til landing på bane 09.

Fra jorden blev R-701 set komme ind på en normal, måske en smule stejl, finale indtil en afstand af ca. 900 meter fra tærskelen til bane 09. Kort efter kunne man se, at flyet havde rejst næsen ekstremt højt, og fra da af, så det ud til, at flyet var helt ude af kontrol indtil det ramte jorden og brød i brand ca. 100 meter sydøst for bane 09's begyndelse.

Kun de for en landing normale transmissioner er blevet foretaget, og JOY har ikke forsøgt at lade sig skyde ud med katapultsædet. Af vragresterne fremgår det, at motoren har roteret med et stort omdrejningstal i nedslagsøjeblikket, og at udstødsdysen har stået i åben stilling. Flaps var i normal landingsposition, og understellet var korrekt udfældet og låst.

Undersøgelserne er ikke afsluttet, og både motor og flight-controls bliver minutøst undersøgt.

R-701, 62-12701, c/n 683D-6053, var



LT J.C. Hoy (JOY)

som sagt en af FLVs ældste F-104G. Den ankom til Ålborg ombord på hangarskibet »Croatan« den 19. december 1964 i forbindelse med det amerikanske Military Assistance Programme. Den fløj første gang i dansk bemaling den 4. februar 1965, og den 18. februar 1970 tog den »grøn uniform« på, altså fik den velkendte grønne camouflagemaalning.

GT-892

TF-100F, GT-892, havarerede den 9. juni sidst på formiddagen under en øvelsesflyvning. Flyet befandt sig over Nordsøen ud for Oksbøl, da der indtraf et motorstop. Begge ombordværende, LT P.V. Jensen (VIT) og PRLT H.G. Clausen, lod sig skyde ud og landede i god behold i vandet, hvorfra de senere blev samlet op af helikopter.

Flyet, der faldt i vandet 5 NM vest for skydeområdet ved Oksbøl, er blevet eftersøgt lige siden. Til den 22. juni var der kun fundet 10 - 15% af vraket, hvilket skyldes, at eftersøgningsarbejdet har været stærkt hæmmet af stærk vind og høj sø i området. Fra nævnte dato intensiveredes eftersøgningen, som stadig står på. Man er meget interesseret i at finde motoren, for på den eventuelt at finde årsagen til havariet. Ved eftersøgningen anvender man sonar og svømmedykkere.

GT-892 nåede kun at få 5 flyvetimer ved ESK 727, idet den først tilgik eskadrillen den 1. juni efter endt ombygning på Hovedværksted Karup (se TINBOX 2/75 og 3/75). Den var den 11. i rækken. ■

kort sagt

Vi har fået lidt flere oplysninger om N15KL, ex L-868, hvis havari vi kort omtalte i TINBOX 1/76. Jørgen Larsen, Fredensborg, tidligere Ilskov, tog i fortsættelse af vor omtale kontakt med Confederate Air Force, USA for at få flere oplysninger om den tidligere danske CATALINA. Han overlod os svaret fra CAF, som nævner, at PBY-6A, N15KL, havarerede den 18. august 1975 kl. 1315 lokal tid to miles øst for Harlingen, Texas Airport.

Det menes, at den ene motor (måske begge motorer) har svigtet, og at besætningen derfor ikke har haft anden mulighed end at lande flyet hurtigst muligt (make a straight-a-head belly landing).

Det lykkedes at »sætte« flyet relativt blødt, men den efterfølgende deceleration har været så kraftig, at bærepanskonsollen er brudt sammen. Bæreplanet med dets fulde tanke og de to motorer er fortsat fremover og ned i cockpittet, hvorved de derværende fire besætningsmedlemmer er blevet dræbt.

Brevet nævner endvidere, at en Col. Van Skiles var med som femte besætningsmedlem. I landingsøjeblikket opholdt han sig i rummet ved de to blisters agter (aft bubble compartment), hvilket reddede hans liv. Han slap endda fra uheldet uden en eneste skramme. Brevet oplyser intet om eventuelt slægtskab mellem Van Skiles og Col. C.A. Skiles, der befandt sig i cockpittet sammen med Dick Disney Bill Tolar og Laurie Williams. Total flyvetid androg ved havaritidspunktet ialt 5824:30 timer. ■

For 35 år siden begyndte den militære svæveflyvning i skyggen af den tyske besættelse i en svæveflyvelejr ved Køge. 10 år senere holdt svæveflyvningen sit indtog på FSNVÆR, og det var oprindelig tanken, at vi ville have markeret disse begivenheder med en artikel om dansk militær svæveflyvning. Manglende plads gør det imidlertid nødvendigt at udskyde artiklen et stykke tid. Undskyld kære svæveflyvere. ■