

tinbox



3/76

dansk militær flyvning

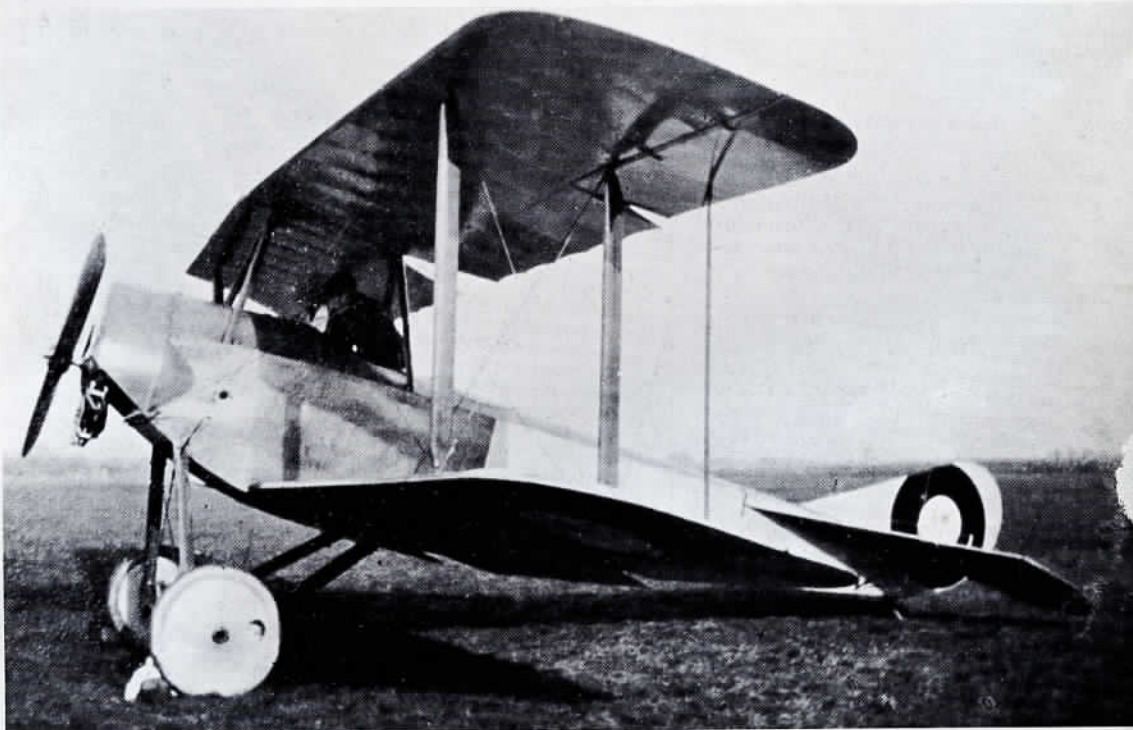


Til venstre et interessant billede af en ex-Luftwaffe Focke-Wulff STIEGLITZ med danske kokarder og splitflag! Billedet er taget på Luftmarinestation Avnø formentlig i 1946, hvor nuværende general-løjtnant Knud Jørgensen var flyveelev på stationen. STIEGLITZ'en blev anvendt til grundlæggende undervisning i motorlære, opstart, fejløgning m.v. Endvidere skulle flere af instruktørerne ifølge både general Jørgensen og major Aa.H.Dolleris have moret sig med at flyve rundt i den over flyvestationens område i ganske lav højde. Måske har der nærmere været tale om lange lave hop, når der blev kørt lidt hurtigt med den.

Dette billede har mange ventet på i adskillige år. Under vor søgen efter Fokker C V materiale faldt vi over et lille utydeligt og meget gammelt papirbillede. Et kik gennem en lup fik os næsten til at falde ned af stolen, for ingen troede, at et sådant billede fandtes. Vi måtte til at »reparere« og lave et nyt negativ, og her er så den tosedede Södertälje S.W.17, SW2.

SW2 og dens forgænger, SW1, blev samlet i Danmark af nogle stel, materialer og emner, som Hæren havde købt af Södertälje Werkstäder, efter at denne virksomhed i 1917 havde indstillet sin produktion af flyvemaskiner.

SW1 fløj første gang den 5. januar 1918 og totalhavarerede den 27. maj samme år, da løjtnant Ekman styrtede ned med den. SW2 fløj første gang den 15. februar 1919. Et forbud mod fortsat brug af Thulin motorerne satte imidlertid en stopper for S.W.17's karriere, og SW2 og de øvrige stel blev ophugget i 1924. Motoren var en 90HK Thulin A, der gav flyet en tophastighed på ca. 115 km/t.
(foto via CCL)



Generalløjtnant Knud Jørgensen som ung flyveelev på Avnø i 1946. Bemærk at splitflaget på STIEGLITZ'en er lidt »uldent« i kanten og bærer præg af at være malet på fri hånd. stieglitzen blev kasseret den 4. november 1949 af Teknisk Tjenestes kassationskommission, der havde ingeniør L.Prytz som formand. Flyet formodes derefter ophugget. (fotos af STIEGLITZ: GT K.Jørgensen)

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 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 indbetalt
over giro eller international
postanvisning til:

Flyvetidsskriftet TINBOX
Bystævnet 2
5260 Hjøllense
Postgiro 2 27 47 87

Tryk:
Expres-Trykkeriet ApS
Odense

Eftertryk er tilladt mod indhentet
skriftlig tilladelse fra redaktionen og
samtidig tydelig kildeangivelse!

FORSIDEN: SAAB TF-35, AT-157,
fotograferet under en af sine første
flyvninger over Sverige forsommeren
1976 (foto: A.Anderson/SAAB-Scania)

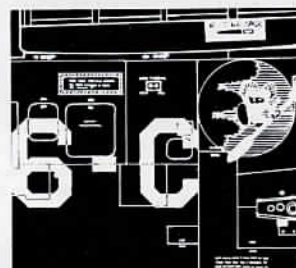
Fokker CV.....4

Tredie afsnit af artikelserien om Fokker CV beskriver perioden 1935 - 1940. Det blev til mange forsøg, men en ny hærlov i 1937 blev skæbnsvanger for Flyvertropperne i tiden op til den 9. april 1940



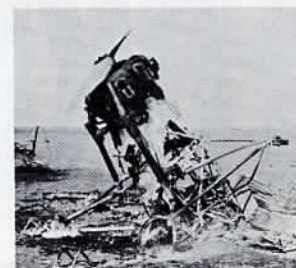
F-84G12

Pladsmangel tvinger os til at udskyde F-84 historiens næste afsnit. Til gengæld tager vi hul på stakken af tegninger, der ligger klar, og lægger ud med sidebilleder af to af de ialt 6 F-84E, som FLV modtog i 1951.



9. April14

Nogle blade af en 36 år gammel dagbog fortæller om en spændende rekognosceringsflyvning i døgnet før den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940. Læs om hvordan det tyske angreb på Værløse oplevedes af en der selv var med.



C-4718

ESK 721 er gået til filmen. Tre C-47re har i de første tre uger af september taget del i optagelserne til en ny engelsk-amerikansk storfilm om Arnhemoperationen i Holland, september 1944.



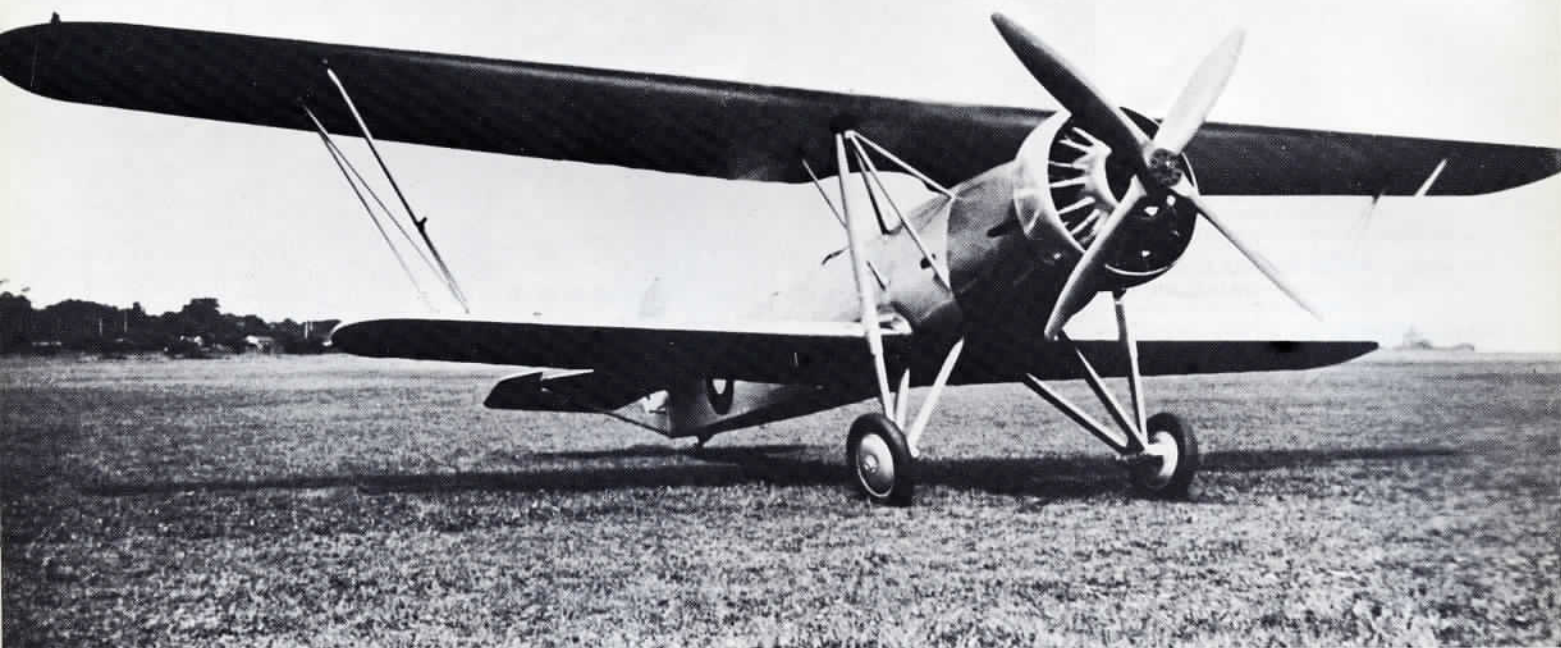
Kort sagt21

Kort sagt er denne gang blevet til en lang snak, da en del spørgsmål nu kan besvares. Vi fortæller om, hvad der fik to tosædede F-100 til at styrte ned først på året og kan endnu en gang komme med lidt flere oplysninger om CATALINA N15KL, ex L-868.



Flere spændende ting er dukket op siden sidst, og vi har fundet svar på en del af de spørgsmål, som både læserne og vi selv har stillet. Ønsket om at bringe disse ting videre til læserne betød, at vi atter kom i pladsnød.

Vi valgte at lade det meste af det F-84G-stof, som var tiltænkt dette nummer ligge over til næste gang, og vi håber, at læserne bifalder denne disposition. ■



R-21 fotograferet umiddelbart efter hjemkomsten fra Holland i juli 1933. Bemærk hvordan den firebladede propeller er sammenbygget af to tobladede propeller og at townend ringen er kortere end de senere danskfremstillede motorringskærme. (Dette og følgende billeder via FLVs Historiske Samling).

Fokker CV

I dette tredje afsnit af artikelserien om Fokker C V fortælles mere om R-maskinens motorer, propeller og motorringskærme.

Læs også om Flyvertroppernes deltagelse i internationale konkurrencer og opvisninger og om, hvordan man i 1936 bombede et dansk orlogsfartøj - med vilje, samt om de mange spændende forsøg der blev udført med Fokker C V i årene op til anden verdenskrig.

En ny hærlov gav i 1937 Flyvertropperne et alvorligt knæk, men til trods herfor holdt moralen lige op til hin triste 9. april.

Artikelserien afsluttes i næste nummer med en komplet liste over samtlige danske Fokker C V.

NIELS HELMØ LARSEN og PALLE SICK

Fokker CV, IIR og IIIR, havde som i forrige nummer beskrevet Bristol Pegasus motorer. Der knytter sig til indførelsen af denne motortype en interessant detalje, som vi ikke tidligere har set beskrevet nogetsteds.

Da Fokkerfabrikkerne skulle færdiggøre R-21 - prøveeksemplaret der skulle tjene som prototype for den danske licensfremstilling af den forbedrede CV - kunne Bristolfabrikkerne ikke levere den af Fokker og Flyvertropperne ønskede gearing. Bristol tilbød til erstatning herfor via den danske agent (Fa. A.B.C. Hansen Comp., København) at udlåne en anden Pegasus motor (No. P15295), som den 8. april 1933 blev afsendt med skib til Holland.

Fokkerfabrikkerne ville imidlertid efter at have set på motoren ikke garantere, at flyets præstationer svarede til det i kontrakten aftalte, medmindre gearingen ændredes svarende til den tobladede propel, som Flyvertropperne agtede at anvende. Bristol så sig ikke i stand til at ændre gearingen, hvorfor Fokker betingede sig ret til selv at lave en propel - firebladet træpropel! - med hvilken de lovede præstationer ville kunne ydes. Efter flere telegrammer og telefonsamtaler mellem Fokker, Bristol og Flyvertropperne blev enden på sagen, at Fokker af oberst Førslev fik ordre til selv at fremstille den omtalte propel, således at leveringen af R-21 ikke skulle blive betydelig forsinket.

Færdiggørelsen af R-21 blev overvåget af feltværkmester L.P.A. Nielsen, og da maskinen blev hjemfløjet i juli 1933, havde den endnu lånt motor og firebladet propel, og vi er så heldige at kunne bekræfte det fotografisk.

Til de to serier Fokker C V, IIR og III R, blev der i øvrigt købt ialt 28 Pegasus motorer. De første 14 motorer blev købt i 1933, og mester Hansen fulgte i England færdiggørelsen og afprøvningen af dem på Bristolfabrikkerne. Motorerne, der havde numrene 15362 - 15375 incl., blev afsendt den 18. august 1933 pr. skib.

Klargøringen af anden sending, der ligeledes omfattede 14 motorer med numrene 15516 - 15529, blev overvåget af mester Peter Nielsen. Han rejste til Filton i januar 1935 og gjorde efter at være kommet hjem en måned senere rede for varigheds- og slutprøvernes forløb. I sin rapport nævnte han, at Bristol havde gjort sig store anstrengelser for at føre de danske motorer igennem og i flere tilfælde havde ladet andre kunders motorer vente.

Motorerne afsendtes med skib i tre partier (5+5+4) i løbet af februar 1935 og nåede alle velbeholdne frem. Til illustration af prisniveauet kan det oplyses, at de sidste 14 motorer tilsammen kostede 29.040:09:04 pund - og det var dengang, hvor et pund var et pund.

Forskellige propeller

Fokker C V fløj ellers udelukkende med tobladede propeller under hele tjenesteperioden ved Flyverkorpsset og senere

Flyvertropperne. Tobladede propeller er imidlertid mange ting - ikke mindst når det gælder Fokker C V.

De første hollandskbyggede C V med Lorraine motorer var fra begyndelsen forsynet med Astra propeller. Det var smukke håndskårne, laminerede træpropeller, hvor lagdelingen fremhævedes gennem brug af to forskellige træsorter. De var lakerede med klar lak, og bladforkanterne var på de yderste to trediedele forsynet med metalforstærkning, der også omsluttede bladtipperne. Astra propellerne er på billeder let genkendelige på det mørke skråbånd om hvert blad og det lille runde mærke med stjernen.

Astra propeller finder vi også på de Jupiterudstyrede I R. Man skal blot her bemærke, at propellerne har modsat stigning som følge af, at de engelske stjernemotorer til forskel fra Lorraine motorerne var venstreroterende (set bagfra i flyveretningen). Endvidere er lamineringen ikke altid så let at se, idet samtlige lag i propellen ofte var af samme træsort. Det kan da lige nævnes, at R-11 - den C V, der forsøgsvis fløj med en Jaguar motor i 1929 - også havde en Astra propel.

Fokker C V optrådte også med en dansk fremstillet propel. På en del af Lorraine

og Jupiter motorerne finder man i samme periode påmonteret en lamineret træpropel, der til forveksling ligner den førnævnte Astra propel. Den mangler imidlertid skråbånd og stjernemærke. Også denne propeltype var lakeret og forsynet med metalbeslag på forkanterne, men ses tillige i midten af tredieverne dopet i sølv eller grå.

At der gik nogle propeller til ved uheld og havarier, var uundgåeligt, og der blev flere gange anskaffet erstatningspropeller. Således bestilte Flyvertropperne i april 1934 yderligere 10 propeller, »med spinner, uden beslag og ulakerede«, ved Hærens Våbenarsenal. Lakering og påsætning af beslag klarede Flyvetropperne selv på sine egne værksteder.

Ligesom Astra propellen sås den danske propel altid monteret med spinner og klo for start med startvogn. Samme klo finder man også på en metalpropel, som kun anvendtes i mindre omfang på Jupiter motoren omkring 1930 (brugtes den kun forsøgsvis?). Denne metalpropel adskilte sig i det ydre væsentlig fra både tidligere og efterfølgende propeller. Den var slank med lige for- og bagkanter, der mødtes ved tipperne, hvilket gjorde den til en uskøn propel, som klædte Fokkeren dårligt.

Det har ikke været muligt at finde noget

Astra propel på en Jupiterudstyret gammel I R. Lamineringen kan være svær at se, da der kun er anvendt een træsort. Bemærk metalkanterne, skråbåndene og de små runde mærker med stjernen. Læg endvidere mærke til de ophængte bomber af to forskellige størrelser under planer og krop.



FOKKER CV

materiale om denne propeltype, og vi kan derfor ikke præcist sige, hvornår den blev taget i brug og i hvilket omfang. Kun synes billeder at bekræfte, at dens æra har været kort.

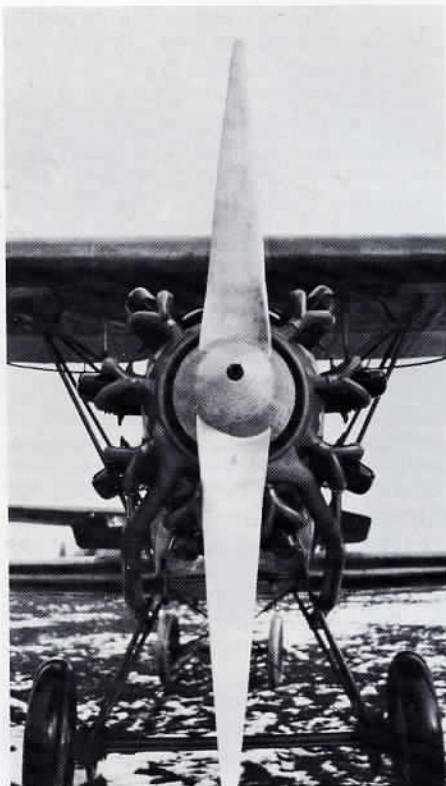
Med II R og III R kom en ny propeltype i brug. Det var en slank træpropel med metalkanter langs næsten hele bladforkanten fremstillet af Fa. Hugo Heine, Möbelfabrik und Propellerwerk, Berlin. Dette firma var Tysklands ældste propellerfabrik med ry for godt håndværk og stor erfaring. Heine propellen blev da også anvendt som standardpropel på II R og III R i hele tjenesteperioden. En undtagelse herfra var den allerede omtalte firebladede propel på R-21. Endvidere indledtes i slutningen af 1939 licensfremstilling af Schwarz propeller, men om det var en følge af en del havarier på Heine propellerne, ved vi ikke, ligesom vi heller ikke ved, i hvilket omfang de nåede at blive taget i brug. Vi ved heller ikke, om enkelte hjemkøbte Schwarz propeller har været anvendt på vore II R og III R.

Erfaringerne med Heine propellerne var dog i begyndelsen så gode, at man i januar 1935 bestilte 15 »Heine-Metallkanten-Propeller mit durchsichtiger Oberflächenhärtung« til de resterende I Rs Jupiter motorer. At andre tider var på vej kan ses af, at Fa. Hugo Heines ordrebekræftelse slutter med et »Heil Hitler« og nederunder »für Hugo Heine« efterfulgt af en til dels ulæselig underskrift. Disse sidtnævnte propeller kostede i øvrigt 440,00 danske kroner pr. stk.

De på II R og III R benyttede Heine propeller var sortdopede men hævdes også set med sølvfarvet forside. De sås både med og uden spinnere, som var væsentlig mindre end de hidtil anvendte spinnere på I R. De omsluttede ikke propelnavet og havde ikke klo for startvogn. Vi kender meget lidt til alle de her omtalte propellers tekniske data, hvorfor vi ville være meget glade for, om en eller anden skulle være i stand til at hjælpe os med flere oplysninger.

Motorringskærme

R-21 var ved leveringen i 1933 forsynet med en såkaldt cowl ring eller townend ring - ved Flyvertropperne benævnt en motorringskærm. Den omsluttede motorens cylindre og skulle sikre en bedre køling af motorens cylindre og topstykker ved alle hastigheder. Denne første motorringskærm var kortere end de danskfremstillede skærme, der senere blev standard på de danskbyggede II R og III R. Standard er måske så meget



sagt, for begejstringen for denne ny indretning var blandet - af flere grunde. I april 1935 blev der udført nogle hastighedsprøver med R-22 både med og uden motorringskærm. Hvilket resultat besætningen, sekondløjtnant V. Sylvest Jensen og sergent J.A.H. Jensen, deres eskadrille (3.) og Teknisk Tjeneste nåde frem til, har det ikke været muligt at opspore, men virkningen har sikkert været begrænset.

I forbindelse med andre forsøg (udskiftning af tændrør med påsat skærm og forsøg med olieskærme for tændrør), som 3. eskadrille i januar 1936 var blevet pålagt at udføre efter Teknisk Tjenestes forskrift, lavede man uden for den pålagte opgave forsøg med af- og påmontering af motorringskærme. Man tvivlede nemlig ved Lærums eskadrille meget på, at monteringen var så let, som Teknisk Tjeneste hævdede, og praksis viste da også, at der let kunne opstå problemer. Afmonteringen forløb ved hvert forsøg smertefrit og varede kun 5 minutter. Til gengæld tog det 15 minutter at påsætte ny skærm igen (mod de anslåede 8 minutter). Dertil kom, at så snart skærmen havde været brugt et stykke tid, hvad skærmen på R-21 netop havde været, blev den skæv hist og her, hvilket besværliggjorde monteringer yderligere. 3. eskadrille forlignede sig aldrig med

motorringskærmene og fortsatte med at flyve uden.

C.C. Larsens 5. eskadrille havde åbenbart ikke de samme problemer (eller afandt sig måske med dem), for en nogenlunde sikker måde at kende forskel på en maskine fra 5. og 3. eskadrille var motorringskærm / ingen motorringskærm. Var man så tæt på, at maskinens nummer lod sig læse, havde man selvfølgelig ikke noget problem.

Først mod slutningen af 1939 fik 3. eskadrilles maskiner motorringskærme på som følge af et ønske ovenfra (Hærens Flyvertropper, Skr.nr.1815 af 7. november 1939) om, at alle II R og III R skulle fremtræde ens.

Konkurrencer og pokaler

Fra tyverne og op gennem trediverne afholdtes så godt som hvert år flyvestævne i Kastrup. Flyvertropperne var selvfølgelig deltagere i disse stævner og så godt som altid med R-maskinerne som grundstamme i de deltagende hold.

Også udenlands viste Flyvertropperne flaget, og det er her helt naturligt først at nævne de nordiske pokalflyvninger. I årene 1931, 1934 og 1936 afvikledes 1., 2. og 3. flyvning om »Nordisk Flyverpokal« ved henholdsvis Barkarby ved Stockholm, København og igen Stockholm. Selv om det den første gang var en pilot fra Marinens Flyvevæsen (søljtnant E. Rasmussen) og de to følgende gange en svensker, der løb med pokalen, hævdede de danske R-maskiner og deres besætninger sig ved alle lejligheder smukt.

Allerede i 1927 havde 4 R-maskiner og en Fokker D VII imidlertid været med i en konkurrenceflyvning i forbindelse med et flyvestævne ved Göteborg. Herschend, Bjarkov, Steinbeck og Erlind tog deres part af præmierne og vendte hjem med en samlet høst på 1 pokal, 3 sølvfade og 1 sølvskål.

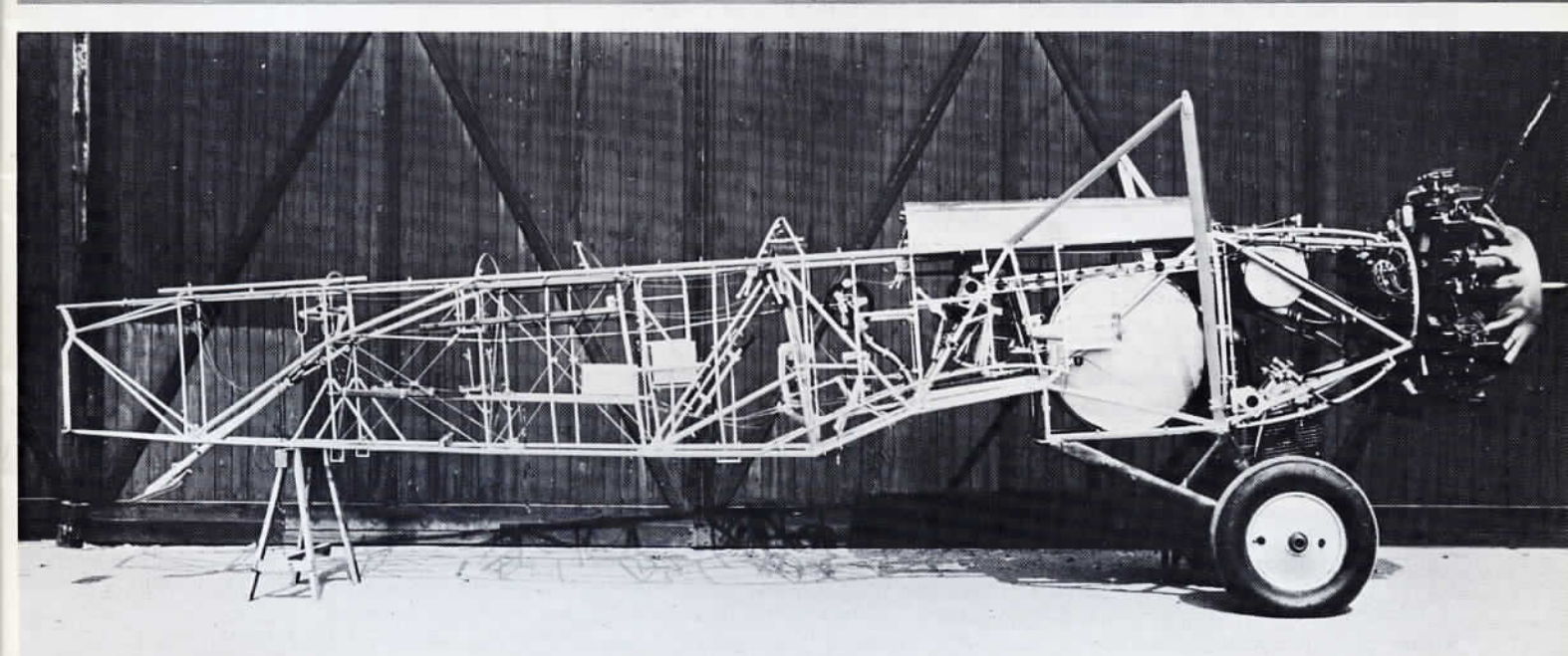
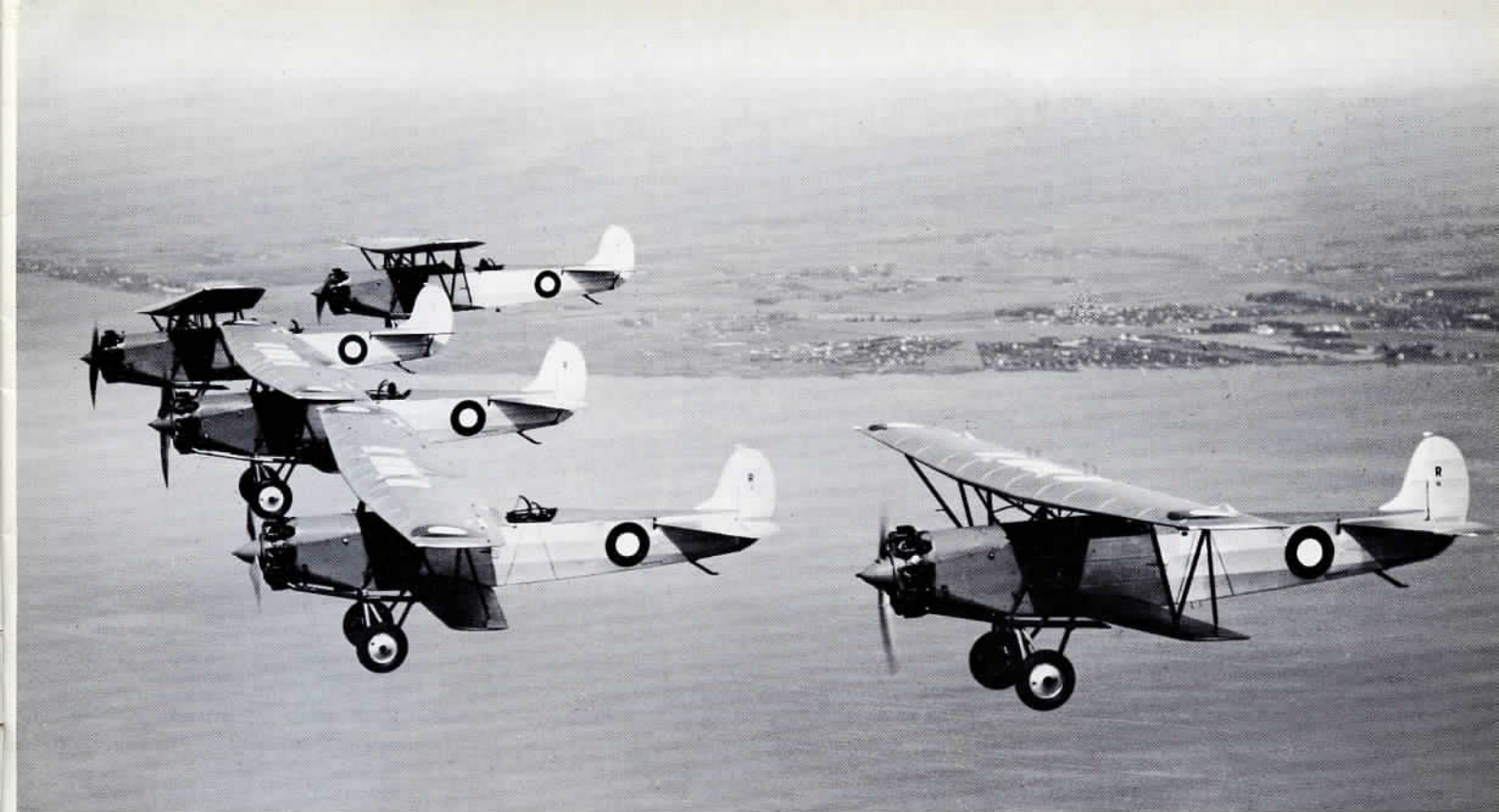
I dagene 29. juli - 2. august 1932 deltog 6 R-maskiner sammen med 3 jagermaskiner (BULLDOG) i de internationale konkurrencer i Zürich. Endnu en gang

Billedet foroven til venstre:

En af de i artiklen omtalte metalpropeller

Billederne til højre:

Øverst Flyvertropperne konkurrencehold ved det internationale stævne i Zürich. I midten et ubekendt røstel til en II R, hvor placering af kroatank m.v. tydeligt ses. Nederst ses R-23 under klargøring i Værlose.



gav det bonus, og holdet vendte hjem med en 1. præmie i formationsflyvning. Formationen bestod af 5 R-maskiner og omfattede C.C.Larsen, J.Malmose, E.Lærum, H.Wolff samt C.Sandqvist. Den 23.maj 1934 var 4 R-maskiner ført af løjtnanterne H.Kierkegaard, P.Svensson og N.Buckhave samt sekondløjtnant F.Rasmussen med ved et flyvestævne ved Norrköping. Endnu en gang gav det sølv, idet Kierkegaard og Svensson hver tog en personlig præmie og holdet som helhed en pokal.

Ved en opvisning ved Frederikssund, søndag den 9.september 1934 - allerede omtalt i TINBOX 2/76 side 8 - blev det ikke til pokaler og sølvtallerkner. En gammel avisartikel i Frederiksborg Amts Avis fra tirsdag den 11.september 1934 har givet os svaret på, hvad der faktisk skete med R-26 den foregående søndag.

Foruden kunstflyvning af 3 af Flyveskolens TIGER MOTHS og faldskærmsudspring af John Tranum, der på det tidspunkt havde verdensrekorden i frit fald, skulle opvisningen afsluttes effektivt med en demonstration af bombning udført af 3 R-maskiner. Det blev virkelig effektivt, for jord og grus slyngedes helt op til dommertårnet.

Da sekondløjtnant G.Bouet anfløj målet - en til formålet sammentømret »bondegård« - og smed sine bomber, fløj nogle sten op gennem planerne, og han måtte nødlande ved Oppe Sundby. Hverken motor eller propel havde dog taget skade, men maskinen nåede først hjem til Værløse en af de følgende dage.

Bomber mod »Olfert Fischer«

Bedre gik det med bombningerne af orlogsskibet »Olfert Fischer«, men da var højden også en ganske anden. Jo, - det er skam rigtigt - danske militærfly har virkelig bombet et dansk orlogsfartøj og det med fuldt overlæg, men der er naturligvis en forklaring.

»Olfert Fischer« stod i 1936 for udrangering, og man fandt, at en passende sidste indsats fra dette ærværdige skib kunne være at tjene som bombemål - ganske vist kun sandfyldte bomber - for Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvertropper. Selv om skibet faktisk var afskrevet, blev dets bro, maskinrum, skorsten, mærs m.v. dækket med masser af sandsække, så det - for at bruge Bjarkovs egne ord - mere lignede en cementdamper end et krigsskib.

Bombningerne foregik i Fakse Bugt, og Flyvertropperne havde 3 R-maskiner og en GAUNTLETT udstationeret på luftmarinestation Avnø i øvelsesperioden

5. - 16.oktober 1936. I øvelserne deltog R-13 med sekondløjtnant A.H.Jørgensen og premierløjtnant Holstein-Rathlou, R-23 med premierløjtnanterne H.J. Pagh og E.C.T.Jensen, R-50 med premierløjtnanterne K.E.Ravnskov og T.V. G.Nielsen samt J-22 med kaptajn Bjarkov. I de forudgående 14 dage havde R-maskinerne været udstationeret i Tønder, for at de derfra kunne øve kast med øvelsesbomber over Skallingen. Bombningerne mod »Olfert Fischer« forløb stort set heldigt set fra Flyvertropperne side, og sådanne øvelser der ligger tæt på virkeligheden, er altid et oplivende moment i hverdagens rutine. Bombepraktis var for R-maskinerne, når de optrådte i to eller treskibsformation, normalt den, at man fløj til målmrådet i 1500 - 2500 meters højde alt efter skyhøjden, for at udnytte det skjul de udgjorde. Når målet gennem huller i skydækket eller ved dyk ned under dette var erkendt, blev den elektriske bombeudløsning i alle fly og bombesigtet i førerflyet sat i funktion, samtidig med at man gik rundt og ned til korrekt anflyvningsretning og -højde. Sidstnævnte var i Fakse 1300 m.

Under vandret flyvning med 200 km/t overtog førerflyets observatør kommandoen. Med hovedet bøjet ned over bombesigtet, hvis objektiv stak underud gennem flyets bund, korrigerede han via elektrisk tilkoblet svingningsviser egen pilot, som samtidig nøje overholdt højde, retning og hastighed som havde det været blindflyvning.

2eren og 3eren »hang fortsat på« på hver sin side med øjnene rettet mod førerflyets pilot. Så snart observatøren havde målet overens med sigtets libelle og trådkors, kommanderede han »kast«. På signal fra førerflyets pilot kastedes bomberne derpå samtidig fra alle tre fly, normalt som seriekast med et kvart sekund mellem hver bombe for at give større spredning, hvorpå alle fly straks steg brat for hurtigst muligt at slippe væk fra farezonen.

Denne praksis belastede naturligvis førerflyets observatør, og der er uden tvivl megen sandhed i udtalelsen: »Træffer vi, får jeg en sjettedel af æren - bomber vi, er det mig, der får hele balladen«.

Skulle man ønske at få premierløjtnant (senere general og chef for FLV) Pagh egen helt personlige skildring af, hvordan han som pilot i førerflyet oplevede bombningerne ved Fakse, kan det anbefales at læse hans beretning i »25 års flyvning ved Hæren«. Biblioteket kan sikkert skaffe den.

Også R-22 var med ved Fakse Bugt. Den

14.oktober fotograferedes fra den hele sceneriet med den af sandsække tyngede »Olfert Fischer« og kommandoskibet »Henrik Gerner«.

I ugen før bombeøvelserne ved Fakse indtraf en hændelse, der heldigvis ikke fik et så alvorligt forløb, som man kunne have frygtet. Under ophængning af en bombe (formentlig øvelsesbombe) under R-50, som da netop må være kommet hjem fra Tønder, eksploderede bomben (formentlig røgsatsen, idet en sikring i centrifugalbolten imod reglerne var blevet fjernet), og en ingeniør blev lettere kvæstet. Også R-50 blev lettere beskadiget, men dog ikke mere end at den altså kunne være med i øvelserne ugen efter.

Flere forsøg

Forsøg og afprøvninger med R-maskinerne kendetegner i øvrigt Flyvertropperne virksomhed i trediveerne. Det er her umuligt at nævne alle forsøg, men følgende eksempler skulle give et indtryk af bredden i forsøgsvirksomheden. Forsøg med natflyvning udførtes altid fra Kastrup Lufthavn. Eskadrillerne fløj i samlet formation fra Værløse inden det blev mørkt, hvorpå man i nogle timer øvede natlandinger under anvendelse af fosforblus anbragt under flyenes underplaner. Deltagerne overnattede derpå i Kastrup og returnerede til Værløse den følgende morgen.

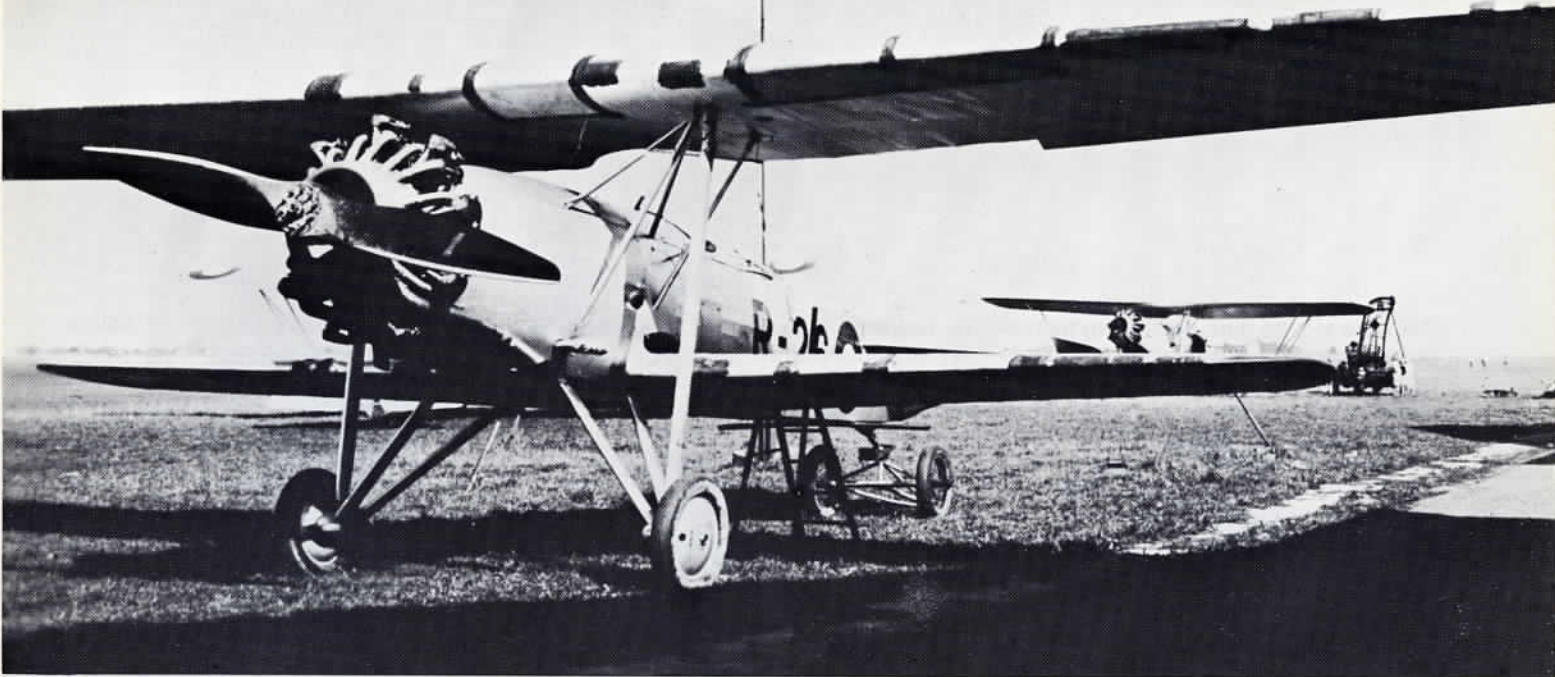
Den tidligere nævnte Sylvest Jensen var i en periode afgivet til Teknisk Tjeneste sammen med R-31 for med den at udføre prøveskydninger med de netop installerede førergeværer. Da han en sommerdag i bagende hede for at beskyde E-13 - vraget af en engelsk U-båd, der havde ligget på Saltholms østside siden første verdenskrig - kom han i den for en militærflyver meget triste situation, at han simpelthen skød sig selv ned.

Første beskydning af vraget gik glat, men under anden runde begyndte R-31 pludselig at ryste så kraftigt, at Sylvest frygtede, at maskinen skulle falde fra hinanden. Hurtigt tog han gassen fra motoren, men han var da så langt fra Saltholm, at han ikke havde anden mulighed end at gå ned på vandet.

Billederne til højre:

Øverst R-26 med plastrede vingeforkanter efter uheldet under bombedemonstrationen ved Frederikssund.

På de næste to billeder ses 3.eskadrilles C Vere dels med dels uden motoringskærme. Læg mærke til propeller og spinnere.



FOKKER CV

Det viste sig, da man næste dag fik maskinen bjerget, at synkroniseringsmekanismen mellem propel og maskingeværer havde svigtet, og at en god del af de 400 skud - til dels sporprojektiler - havde savet propellen over, således at kun den inderste trediedel af hvert blad var tilbage. Både Sylvest og R-31 kom dog på vingerne igen - senere.

I sidste halvdel af 1935 blev der udført nogle forsøg med R-17, hvor man søgte at erstatte den normale benzin med en alkohol/benzin blanding (at man kunne næppe det, men nu kan alkohol jo selvfølgelig være så mange ting). Det blev kun ved forsøgene, og dette blandede brændstof blev aldrig indført ved Flyvertropperne. Kan nogen hjælpe med yderligere oplysninger angående dette?

Løjtnant E.K.Birkhede udførte den 19. og 20. december 1935 nogle sammehørende prøveflyvninger med, som han skrev i sin rapport, den »bredplanede« R-8 og den »spidsvingede« R-17 for at finde den bedste klapindstilling eller rettere befæstigelse af klapliner på styrepindens vinkelarm. Indstillingsanvisningerne, der blev resultatet af hans flyvninger, bekræftede den store forskel på de to vingesæts karakteristika.

Også kaptajn C.C.Larsens havari med R-45 gav anledning til forsøg - ganske vist i Holland. Den 5. marts 1936 bemyndigede Krigsministeriet Flyvertropperne til at lade C.C.Larsen flyve til Fokkerfabrikkerne i Holland i R-21 for gennem fire dages forsøg at undersøge typen bl.a. for spinegensker - eller mangel på samme.

I januar 1937 var C.C.Larsen atter i Holland i R-21, denne gang tillige med overofficiant Tovdal for at få løst spinproblemet, efter at Fokker i den mellemliggende tid havde arbejdet på at finde en løsning på sagen.

Resultatet blev, som allerede i sidste artikel nævnt, at et nyt kantet sideror efterhånden blev monteret på alle R-maskiner - gamle såvel som nye.

Under forsøgene i Holland kom man i øvrigt ud for et lille uheld, idet R-21s luftflaske med kompromeret luft til luftstart af motoren sprang, hvorved en del instrumenter og dele i flyets krop blev beskadiget.

Jubilæum og ny hærlov

Hærens Flyvertropper kunne fejre 25 års jubilæum den 2. juli 1937, og både i Værløse, hvor de fleste aktiviteter efterhånden var ved at være samlet, og på Kløvermarken blev dagen markeret på behørig vis med parade, taler, flyvning. 1937 blev imidlertid også året, hvor en

ny hærlov blev vedtaget. Den var ikke Flyvertropperne venlig stemt, for selv om Hæren som helhed fik sit budget forøget en smule, blev Flyvertroppernes budget, som jo udgjorde en del af Hærens samlede budget, nedbragt væsentlig. Det virkede højst uforståeligt på alle, ikke mindst på Flyvertroppernes personel, eftersom man i alle andre lande under indtryk af den politiske udvikling og udviklingen inden for flyvemaskineindustrien tillagde netop flyvevåbnet større og større betydning.

Loven af 1937 havde krigsministerens - sådan hed det virkelig dengang - godkendelse, men ikke de militære sagkyndiges, og den blev til uden generalkommandoens medvirken. Generalkommandoen omfattede foruden chefen hele generalstaben og generalinspektørerne for samtlige våben.

Hærloven af 1932, som havde forudsat oprettelse af 5 eskadriller, var aldrig blevet opfyldt helt for Flyvertroppernes vedkommende. Det blev aldrig til mere end 4 eskadriller, idet hærlovens budget som helhed var for lille, og Flyvertropperne derfor aldrig fik, hvad det oprindelige »normalbudget« havde forudsat. Generelle prisstigninger på materialer og materiel gjorde ikke tingene bedre. Med hærloven af 1937 konfirmeredes denne tingenes tilstand, og det endda med den stramning, at det nu skulle være 4 meget små eskadriller. Skuffelserne til trods var moralen ved Flyvertropperne fortsat høj, og man kløede på med at udbygge og vedligeholde så godt, som de små midler rakte.

Mørke tider

Som på et foto i TINBOX 1/75 vist fløj man allerede i begyndelsen af tredive-erne forsøgsvis med ski på Fokker CV. I 1938 rettede Teknisk Tjeneste en forespørgsel til A/S Flyvemateriel om levering af skiunderstel til R-maskinerne. Forespørgselen gik videre til den finske stats flyvemaskinefabrik, Valtion Lentokonetehtäs, i Tampere, og i juli 1939 blev der bestilt to sæt uprofilerede ski til levering inden tre måneder. Skiene var færdige i oktober, men på grund af de internationale begivenheder og Finlands trængte situation kunne skiene ikke afskibes før den 16. december. Om de nogensinde nåede frem til Danmark, har det ikke været muligt for os at opklare, og vi modtager gerne hjælp.

De urolige politiske forhold ude i verden og krigsudbruddet i september satte sig synlige spor på Flyvertroppernes fly. I løbet af 1939 blev flyene kamuøfleret i lighed med Marinens Flyvevæsens ma-

skiner, som allerede i et års tid havde fløjet i den »nye uniform«.

Til denne bemaling føjedes med Generalinspektøren for Flyvertroppernes skrivelse nr.387 af 31.oktober 1939 en ny ting. Samtlige fly skulle til markering af Danmarks neutralitet forsynes med nationalitetsmærker, d.v.s. splitflag som det kendtes fra Marinens fly, dog med den tilføjelse, at både sideror og haleplan skulle forsynes med flag. Kun de nye Fokker D.21 nåede ikke at få disse flag påmalet.

Med de mørke måneder kom kulden, og den blev streng. Ja, det blev den koldeste vinter i mands minde, og brændsel blev svært at få efter det tyske felttog i Polen. Der blev indført rationering, og 175.000 gik arbejdsløse herhjemme.

Den finsk-russiske krig tog til i vildskab, og piloter fra både Marinens Flyvevæsen og Flyvertropperne tog til det kolde nord for at kæmpe som frivillige på finsk side.

Den strenge vinter til trods søgte man ved Flyvertropperne at fortsætte den daglige tjeneste som sædvanlig. Mekanikerne puslede med vanlig omhu om flyene, og for piloterne vekslede landingsøvelser med blindflyvning, formationsflyvning, artilleriobservationsflyvning, radioprøve og igen flere landingsøvelser.

Isvanskeligheder havde adskillige gange sat en stopper for så godt som al indenrigs færgefart, og man havde for første gang i 50 år måttet genoptage isbadssejladser på Storebælt. For at sikre nogenlunde regelmæssig postbesørgelse mellem landsdelene, etablerede postvæsenet fra den 22.januar 1940 regelmæssige postflyvninger landsdelene imellem, og Flyvertropperne påtog sig, som de havde gjort det i tidligere kolde vintre, at beflyve Læsø, Samsø, Hesselø samt Anholt.

Først i de sidste dage af marts syntes vinteren at skulle slippe sit tag i Danmark og give plads for de første spæde forårstegn. De voldsomme begivenheder i verden omkring landet satte imidlertid mere og mere deres præg på samtalene i Værløses værksteder, messer, kvarterer og belægningsstuer. ■

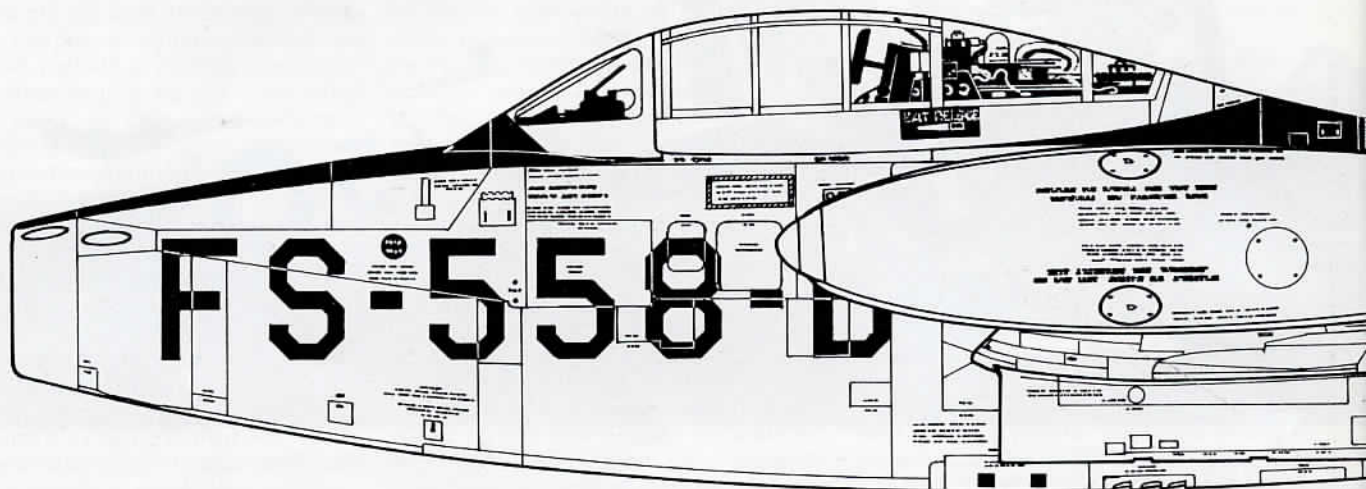
Billederne til højre:

Øverst et interessant - måske det eneste - foto af R-45 taget umiddelbart før den famøse indflyvning i 1935 (foto: N.Lindhard via CCL). Dernæst 5. eskadrilles C Vere på Værløse. Bemærk propellen på R-50. Er det en Schwarz propel? - hvis ikke, hvad er det så? Nederst tre C Vere med dels kantet dels rundt sideror samt både med og uden motorringsskærme.



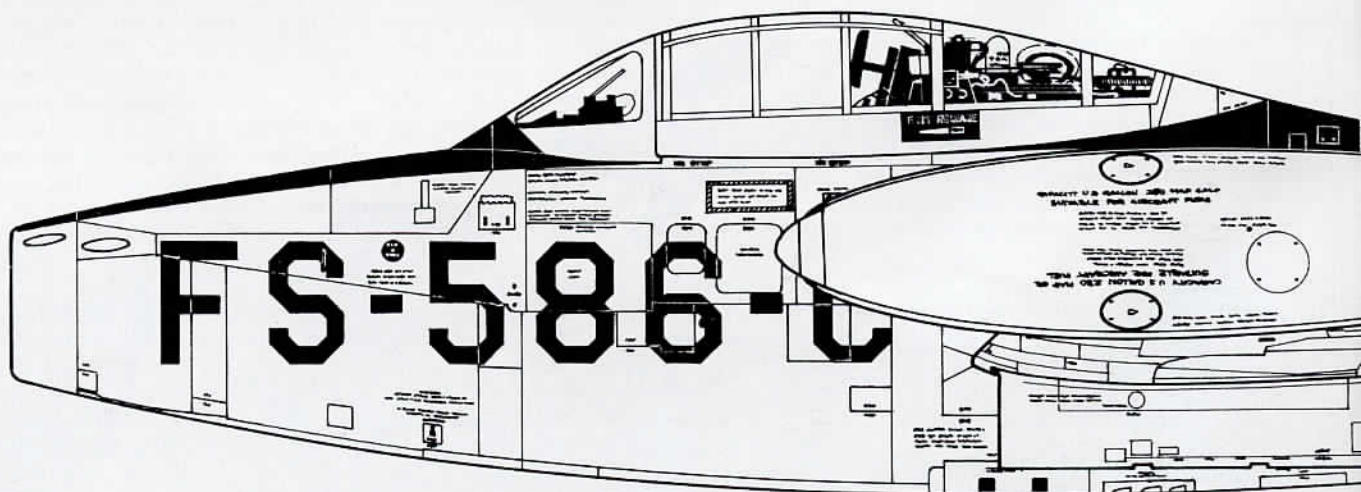
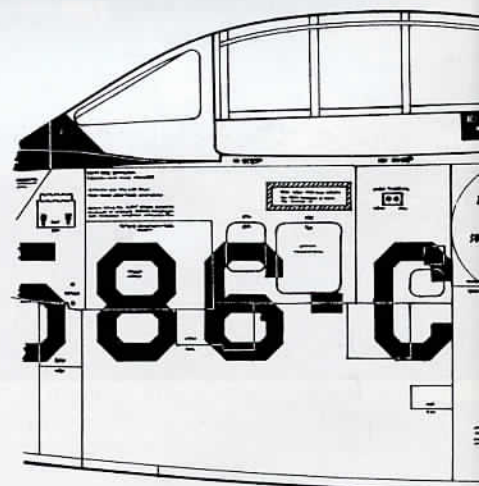
Republic F-84E-31-RE T

FS-558-D, 51-9558

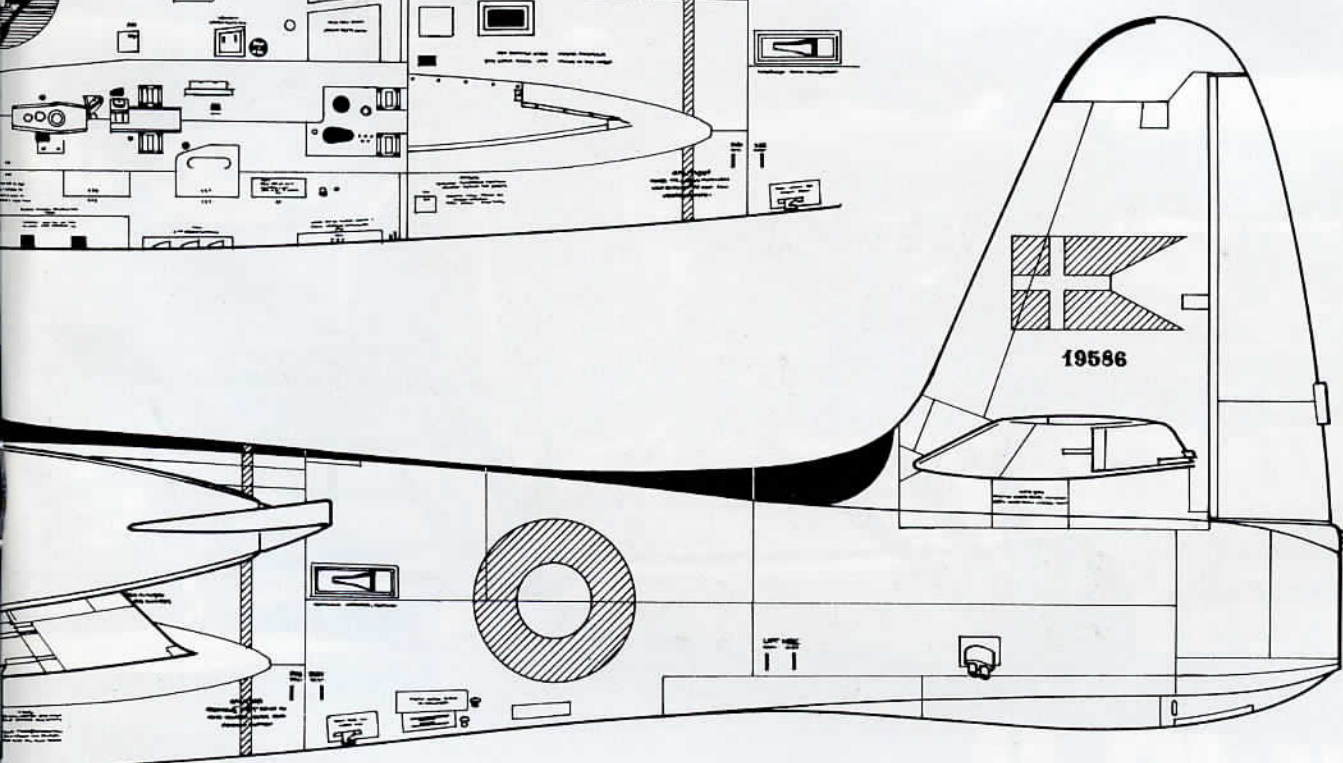
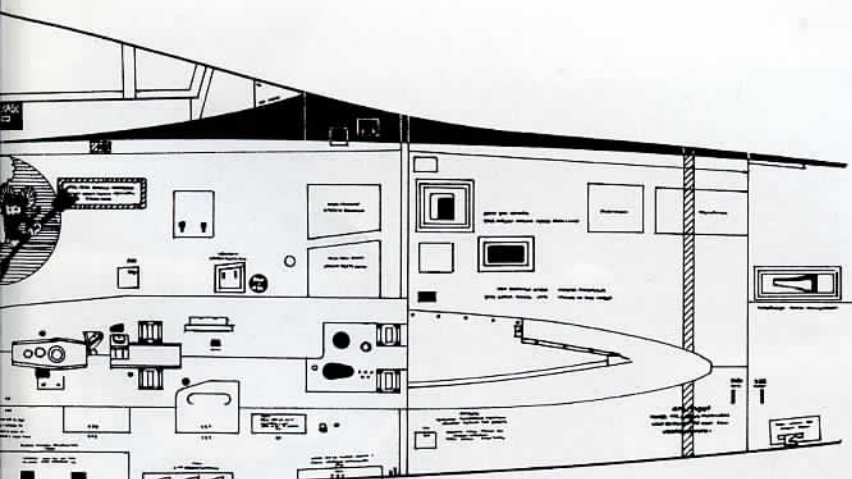
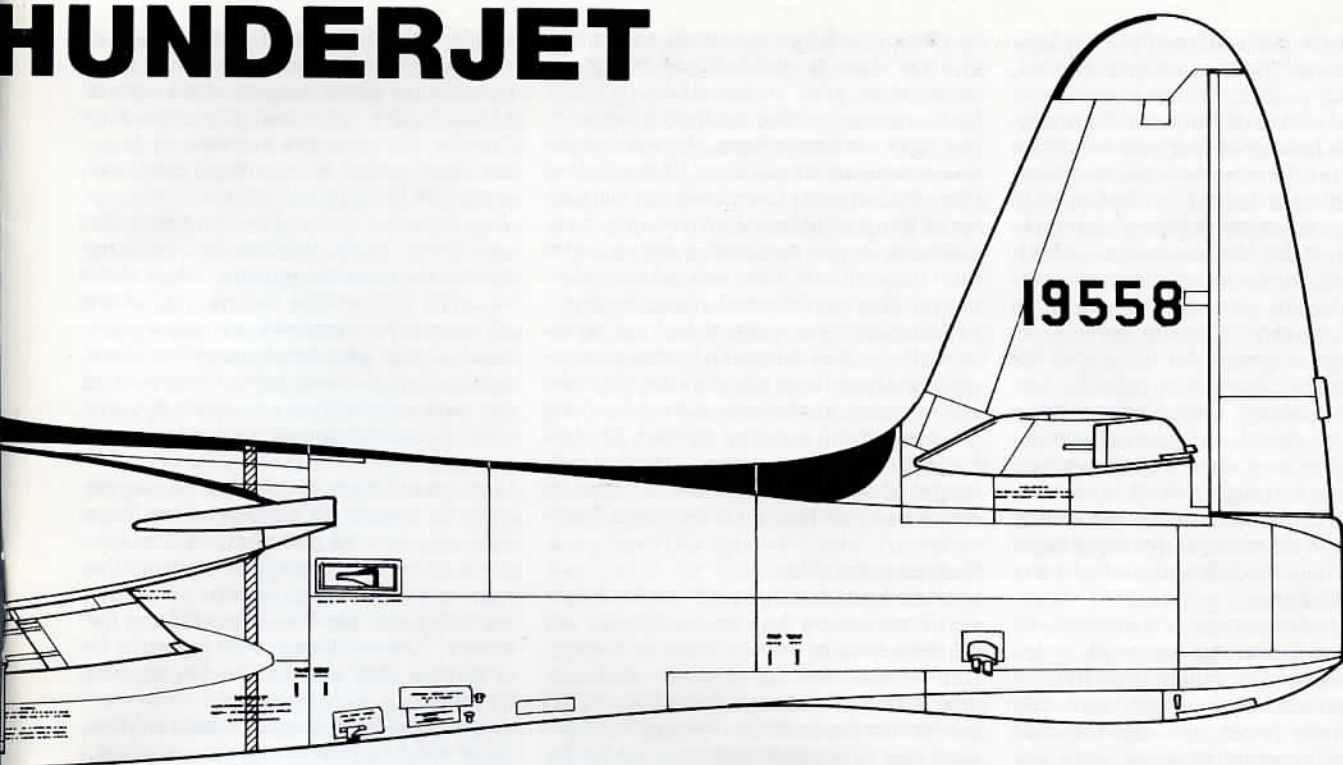


SICK®
1/32

FS-586-C, 51-9586



HUNDERJET



Forløbet af den 9. april 1940 i Værløse er skildret udførligt og grundigt før, men for så godt som alle beretninger gælder - så vidt vi da har kunnet konstatere - at de først er blevet nedskrevet en rum tid efter hændelsesforløbet. Under efterforskningsarbejdet i forbindelse med denne artikelserie blev vi opmærksomme på, at der fandtes endnu en skildring af begivenhederne i døgnene omkring den 9. april, - en skildring som ikke tidligere har været offentliggjort.

Oberst Vagn Holm, til for nylig chef for Flyvevåbnets Officersskole, gjorde i foråret 1940 tjeneste ved 5. eskadrille. I døgnet efter den 9. april nedskrev han i dagbogsform sine egne helt personlige indtryk af de forudgående 48 timers begivenheder, hvorved hans beretning stærkere end de fleste andre skildringer efterlader een med følelsen af at have været øjenvidne.

Her følger den unge premierløjtnant Vagn Holms beretning om et af de triste kapitler i Danmarks historie:

»Stemningen i Værløse var, som den ofte før havde været, men det var, som om der var kommet en alvorligere undertone i alle samtalerne. Da meldingerne om de engelske mineudlægninger

ved de norske kyster indløb, var vi dog alle klar over, at spændingen måtte udløses på en eller anden måde.

Diskussionerne blev hæftigere, selv om der også var spøgefugle, der meldte om en observeret amerikansk flådeafdeling i Sønderø under kommando af Hertugen af Windsor! Mandag formiddag havde vi øvelse som sædvanlig, det var koldt men nogenlunde klart vejr, så vore flyvninger blev gennemført planmæssigt. I middagspausen spiste vi frokost, og efter kaffe i officersmessen hørtes pressemeddelelser, hvori der selvfølgelig ikke var nyheder af den art, vi ventede. Jeg gik over på mit værelse og derfra ind på 5. eskadrilles kontor, hvor jeg blev indfanget af oberst Tage Andersen med de ord: »Kom her Holm, De kan tage med!«

Grænsepatrrouille

Lidet anende hvad jeg gik ind til, fulgte jeg obersten og løjtnant Svensson ind på eskadrillens kontor, hvor vi foldede Danmarkskortet ud. »Det jeg nu beordrer Dem til, er strengt fortroligt, og De må intet skrive ned. De foretager en flyvning ned til Falsters sydspids, og herfra observerer De i Østersøen efter en tysk flådeafdeling og transportskibe, der

skulle ligge her. Derefter foretager De en rekognoscering langs den danske grænse og observerer mod en panserkolonne syd for Flensborg og syd for Tønder. De må flyve helt ned til grænsen, men undgå at komme ud over internationalt farvand ved Sild!«

Jeg rettede mig op efter den ordre. Det var første gang, jeg skulle i praktisk øvelse for Flyvertropperne, uden at det var med uddannelse for øje. Jeg skulle på forpost for Danmark, en udsat post - måske, men såre interessant og spændende. Svensson og jeg var klar over, at det godt kunne blive vor sidste flyvetur, eller i hvert fald den sidste før en længere pause.

Vi ringede begge til vore koner. Jeg bestilte en ekspres og meldte, at jeg fløj til Sønderjylland på ubestemt tid. Det kunne jo dække over flere kendsgerninger, men vakte, som jeg håbede, ikke uro. Samtidig bad jeg Else rejse til sine forældre i Klampenborg, som jeg anså for et sikrere sted end Farum under disse forhold.

Vi startede i R-46 kl. godt 1 med fuldt ladede maskingeværer og dito signalpistoler. Vi fløj ned langs Sjællands østkyst lidet anende, at det skulle blive sid-



ste gang i lange tider vi så vort skønne land fra luften. Øresund lå trist og dødt, et par skibe omgivet af is, det var alt. Møen lå med sine hvide klinter under os og så strålende ud. Syd for Falster satte vi kursen mod vest og fløj lavt ned over Nysted fyret, så kystvagten kunne se vor nationalitetsbetegnelse. Herfra fløj vi grundet usigtbare forhold for meget mod syd og endte pludselig nede ved Femern.

Havde der været stille før på søen, så blev der til gengæld liv nu. 6 store dampere lå gråmalede side om side og uden om i en ring en vrimmel af mindre fartøjer og U-både. Det stod klart for os, at vi stod over for en stor transportflåde fra den tyske marine, og den stadig stærkere trafik gennem Storebælt af tyske krigsskibe fortalte os, at vi var ved at nå et tidspunkt, hvor der snart måtte ske noget, og at det måtte være Danmark det gjaldt, kunne der ikke være tvivl om.

Tæt på

Imidlertid var naboskabet med disse tyske søstridskræfter ikke behageligt, så Ljt. Svensson dykkede ned i 1 m's højde over vandoverfladen og fløj mod nord mod Lollands kyst. Manøvren var udført

for at undgå eventuel beskydning fra de tyske fartøjers flakartilleri. Men vi havde også gjort i nældeerne. Vi havde været for nysgerrige og havde ikke passet vor navigation og havde krænket tysk højhedsområde, som det hedder i kommuniqueerne, en krænkelse der dog ikke blev grunden til den krænkelse af dansk højhedsområde, der fra tysk side blev foretaget dagen efter.

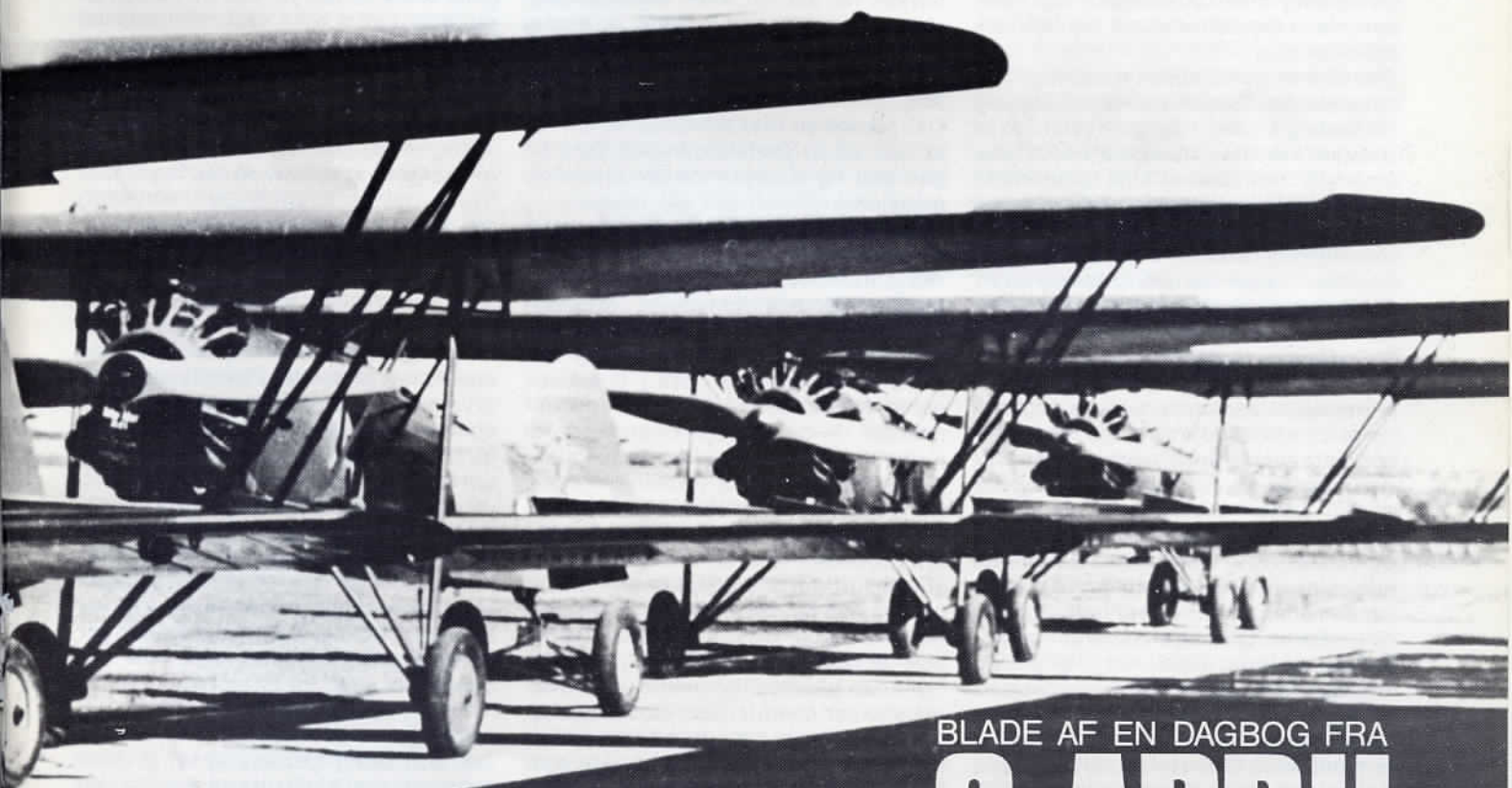
Vi nåede atter Lolland, hvor vi først talte sammen, idet Svensson tog motoren fra og vendte hovedet. Jeg krøb frem til ham og spurgte om han var rigtig klog, hvilket han besvarede ved at lægge hånden på panden og ryste på hovedet. Nå, vi var kommet helskindet fra dette og fortsatte over Langeland - henover Sønderborgs tage - passerede over Flensborg fjord i ca. 500 m's højde til umiddelbart nord for Flensborg. Jeg skelede ned over Dybbøl og tænkte på de kampe, der var udkæmpet i dette terrain og tænkte på, om der mon atter snart skulle kæmpes i dette omstridte land.

Vor observation ned over Dybbøl bragte intet af betydning. Vi så en enkelt røgstribe fra en skorsten og et enkelt køretøj, men ikke kolonner eller troppekonzentrationer af nogen art. Vejret var u-

sigtbart, og der lå mange steder sneklatter endnu. Udbyttet af Sønderjyllandsobservationen var altså negativ. Vi kastede blikket over mod Sild og Hindenburgdæmningen, hvor alt var stille, og vendte næsen hjem mod Værløse.

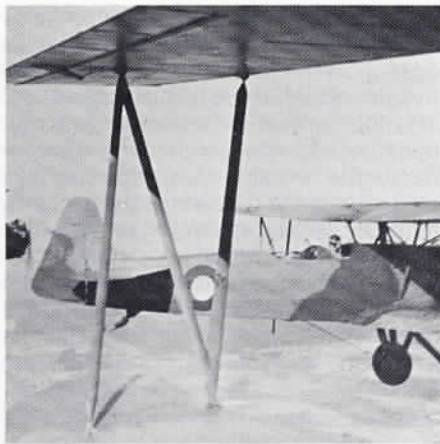
Vi fløj lavt ned over Tønder kaserne, hvor luftværnsgevæerne pegede på os. De anede sikkert ikke - betjeningsmandskabet - at kun 12 timer efter, var der fjendtlige maskiner at skyde på. Spændingen var nu udløst. Der skulle ikke ske os noget, og lidt trætte, som vi var, gik det nu hjemad for at aflægge rapport. Hjem over Sydfyns smukke herregårde og Korsørs store luftværnsdannebrog (store dannebrogflag malet på flade og skrå tage i nærheden af havnen. red.) - det eneste luftværn vi havde herhjemme mod fjendtlige flyvere.

Da vi nåede Værløse kl. 16 var alt opstandelse. Maskinerne stod på pladsen klar til skud. Der måtte være alarmtilstand, var vi klar over, og vi blev mødt med alle kammeraternes spørgende blikke, og deres alvorlige udtryk røbede, at der forestod begivenheder af uventet karakter. Ingen havde vidst, hvor vi skulle hen, da vi startede, så mange nysgerrige spørgsmål mødte os på vor vej op til



BLADE AF EN DAGBOG FRA

9. APRIL



9. APRIL

obersten for at aflægge rapport. Der var befalet alarmtilstand. Ingen måtte forlade lejren i aften og i nat, og vi stillede på flyvepladsen kl. 4 1/2 næste morgen. Den patrølle til grænsen, som løjtnant Svensson og jeg havde været ude på, blev gentaget med sen hjemkomst indtil mørket faldt på (hvem fløj denne sene patrølle og i hvilken maskine? red.) og næste dag (altså den 9. april. red.) ved dag gry skulle en ny maskine være ved grænsen på den samme opgave. Dens besætning blev Ljt. Sørensen og Paulsen, der kom ud for deres livs farligste flyvning.

Om aftenen den 8. spiste vi middag i officersmessen. Stemningen var dyster, og de fleste gik tidligt i seng, et bevis for, at man var klar over, at det var ved at blive alvor. Vi blev vækket kl. 4, men natten igennem var lastbilerne rullet forbi med flyverbomber, og i nattens løb var vore maskiner opladet med 12 1/2 kg krigsbomber - noget der aldrig før var sket. Dette blev gjort af vore dygtige mekanikere under opsyn af en løjtnant (løjtnant T. Gregersen. red.). Før havde man under megen opmærksomhed og kontrol af mindst et par kaptajner forsigtigt anbragt en enkelt bombe ad gangen, men nu fyldte man bombeholderne, som var det madpakker, og det gik selvfølgelig godt.

Kl. 4 1/2 ankom vi til flyvepladsen, iførte os vort flyvetøj og satte i skumringen luftværnsgeværene i stilling. Kl. ca. 4 var den omtalte maskine startet til grænsen (starten gik noget senere, nemlig mellem 0445 og 0450. red.). Vi gik og ventede, mens ca. 25 - 30 maskiner stod på jorden klar til start. Meget alarmerende breder rygten sig, at tyske tropper er gået i land i Korsør og Nyborg samt København, hvor Kastellet skulle være besat (flyvelederen i Værløse denne morgen, løjtnant Herluf Gräs, havde da netop i telefonen talt med kaptajn Gyth i generalstabens efterretningssektion, mens tyskerne trængte ind i og besatte Kastellet. red.). Den der overbragte mig

rygten, fortalte jeg, at jeg ikke troede på det, da man ikke havde set tyske flyvere over Værløse endnu.

En af vore maskiner fik ordre til for alle eventualiteters skyld at foretage en vejrekognoscering af vejen fra København til Værløse. Den startede kl. (tidspunktet er ikke anført i dagbogen, men det skete kl. 0530. red.) med Ljt. Godtfredsen som som fører og Ljt. Brodersen som observatør.

Jeg var den sidste, der talte med Brodersen før starten. Han sagde til mig: »Nu er de blevet helt tossede, nu skal vi ud at foretage vejrekognosceringer!«

Angreb

Der blæste en frisk nordenvind, så maskinen skulle starte mod nord. Føreren gav gas, og vi så alle på den startende maskine.

Pludselig rejser Ljt. Brodersen sig op og peger mod syd, hvorfra en sværm af tyske maskiner dykkede ned over pladsen medens 23 mm kanonerne (Messerschmitt Bf 110C, der blev benyttet ved angrebet havde to 20 mm kanoner foruden maskingeværer, red.) udspyrede deres dræbende bly mod vore to kammerater. R-49 styrtede brændende til jorden fra ca. 50 m's højde, og de to løjtnanter blev dræbt på stedet.

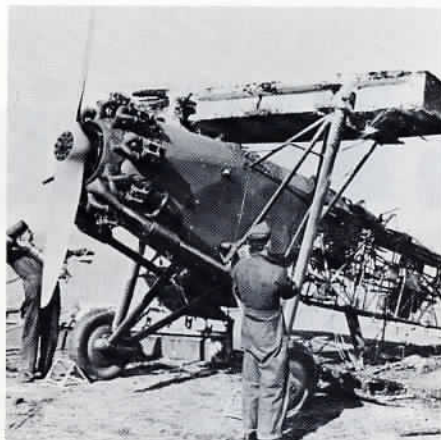
Ljt. Godtfredsen lå i sin maskine forkullet og næsten indskrumpet til ingenting. Ljt. Brodersen lå et stykke fra maskinen stærkt forbrændt med faldskærmen udløst, så han har foretaget sig noget efter beskydningen, og er ikke gået i døden uden at vide årsagen. Vore rekylgeværer fra hele pladsen begyndte at skyde, magtesløse overfor disse moderne uhyrer, der fløj over hovedet på os. Vore rekylgeværer var besat med rigelige styrker, så vi der stod i nærheden af maskinerne og hangarerne, havde kun eet at gøre, da kuglerne begyndte at sprøjte ned over os under beskydningen af vore maskiner, nemlig at søge i dækning. I angrebet deltog ca. 22 - 25 jagermaskiner og højere oppe i 1000 m's højde lå

Dornier bombemaskiner parat til at udløse deres ødelæggende last over os, dersom vort forsvar skulle være så effektivt, at det blev nødvendigt.

Dette var dog for stor tiltro at have til den danske hær, idet vi kun havde fuldstændigt elendige våben at værges os med, og de af os, der var lidt inde i våbnene og deres resultat, vidste kun alt for godt, at ethvert skud, der fra os blev løsnet, intet gavnede, men kun gjorde pinen større. Men tænk den tilfredsstillelse at have pillet et par af de fyre ned fra himlen efter drabet på vore to kammerater. Dette havde været den letteste sag af verden, dersom vi havde haft en smule luftværnsskyts, som militær anstændighed krævede til sikring af vor flyveplads. Aldrig vil jeg glemme det syn, som denne morgen var at skue på den flyveplads hvor vi havde tilbragt nogle af vore bedste timer som soldater. De maskiner, som vi elskede, stod brændende på rækker og geled, og millionværdier gik op i luer, medens vore kammeraters forkuldede lig endnu lå ved pladsens begrænsning i nærheden af et stort oliebål, den eneste rest af den før så stolte maskine. Frygteligt var det, når kanonilden som en vandrede ildstribes bevægede sig lige forbi os, og kuglerne pløjede jorden op ved siden af, medens vi styrtede op mod hangarerne for at komme i dækning. Vort første mål var selvfølgelig tilflugtsrummene, men de var lukkede med drabelige låse. Hvem havde også ment, at de skulle bruges, nu hvor de var færdige - heldigvis for den mand, der havde ansvaret for dette, at der ikke blev dræbt folk uden for tilflugtsrummene.

I skjul

Jeg skal aldrig glemme synet af disse mængder af ansigter, da de stod og sled i døre og låse for at få den beskyttelse, de havde krav på. Lidt efter lidt blev man trods kugleregnen dog sig selv igen, og det stod klart for de fleste, at det gjaldt om at finde den bedste dækning også for bomber, som vi ventede hvert øje-



blik. To kammerater, løjtnant Dam og Gregersen (H.E.Dam og T.Gregersen, red.), og jeg slog vore pjalter sammen og holdt krigsråd. Vi udpegede os en lavning i terrainet, hvor der lå nogle skærvebunker. Der ville vi hen. Der kunne vi ligge mellem bunkerne og være i god dækning. Jeg havde et hvidt hals-tørklæde på. Det kastede jeg fra mig, da jeg så lettere kunne skjule mig for de angribende maskiner. Vi sprang een ad gangen og kastede os på jorden, når de dykkende flyvere strøg hen over vore hoveder. Der blev fløjet frækt. Intet under, at deres træfning var så god.

Vi lå nu, så vi kunne tale sammen og samtidig se, hvad der foregik i luften og på flyvepladsen. Vi tænkte på vore hjem og vore koner. Begge mine kammerater havde børn, og min kone ventede sin nedkomst lige i de dage, så der var nok at tænke på. Vi fik fat i en ung mand, der på cykle lovede at køre til København og ringe til vore koner og melde, at vi havde det godt og var i live, - den melding nåede igennem ved middagstid. Før var forbindelserne ikke i orden. Vi havde stadig kuglerne fra geværerne og kanonerne derovre ned over pladsen. Ty-skernes ammunition var lyssporprojektiler, så de kunne følge kuglen i luften til den ramte sit mål. Det var som en vand-slange med ild, der lyste ud af maskiner-nes næser, indtil de ramte jorden eller et eller andet offer. Vi lå og talte om, hvor mange dræbte, der var, og hvordan det gik den maskine, der var i luften og på vej hjem fra grænsen. Fløj den mon endnu, eller var den faldet for fjendens hånd?

Beboerne i den lille by Bringe var slemt oprevet over det skete, og en kvinde fortalte klynkende, at der lå to sårede hende i hendes hus, men da jeg gik derhen for at se, var der ingen. Det var hendes nerver, der var gået i baglås.

En overgang så vi over 50 maskiner, af hvilke ca. halvdelen deltog i angrebet, der bestod i ustandselige dyk af 6-8 maskiner ad gangen. Angrebet varede ved

ca. 3/4 time og de ca. 12 maskiner, der stående på pladsen var begyndt at brænde, begyndte nu at skyde, idet ilden nåede bomber og patronbånd til maskingeværerne. Vi var altså i dobbeltild. Sort og sammenhængende lå røgen over hangarerne, og ud af skyen dukkede de ildspyende uhyrer indtil endelig de syntes, at nu kunne det være nok. Maskinerne fjernede sig, men stadig lå der maskiner i nærheden, således at de kunne kvæle ethvert forsøg på start fra vor angrebne plads.

Små tab

Vi arbejdede os langsomt tilbage mod pladsen fyldt med bange anelser og alvorfyldt nysgerrighed. Hvem af vore kammerater var dræbte? - 2 mand fra den startende maskine - Godtfredsen og Brodersen! Jeg ville ikke tro det, da jeg hørte det, to af mine dygtige arbejdskammerater, men alligevel - strengt taget havde jeg ventet det værre. Jeg havde ventet tal på mindst en snes af vor styrke, men så slemt var det altså ikke. På vejen så jeg tilfældigt min svoger på motorcykle. Jeg fik kaldt ham til, og han tog derefter til Måløv, hvorfra han ringede til min kone og fortalte om det passerende.

Spændte afventede vi nu ordren, skulle vi starte til mobiliseringsflyvepladsen og optage kampen, eller hvordan ville det ende? Pludselig lyder den kendte lyd af en af vore egne maskiner. Patrouillen fra Sønderjylland er nået uskadt tilbage (R-52 med sekondløjtnant H.Pontoppidan Sørensen og løjtnant P.E.Paulsen, red.). En ordonnans styrter ud til maskinen med ordre om at flyve til mobiliseringsflyvepladsen, den starter atter (og landede ved Thybjerggaard. Sørensen og Paulsen startede atter for at følge det, de trøede var 3.eskadrilles fly, men som i virkeligheden var tyske fly - Henschel 126? - men kunne til deres egen overraskelse ikke følge med, hvorfor de returnerede til Thybjerggaard, red.), og vi andre begynder at pakke og gøre klar

til opbrud, mens de brændende maskiner endnu står på pladsen. Men så indløber ordren om at holde inde. Ingen må skyde, ingen må starte.

Kapitulation og oprydning

Så kom det triste arbejde: Oprydningen, men det afbrødes af ordren om at stille til parade for flaget, hvor obersten (her menes oberstløjtnant Ørum, red.) ville sige et par ord. Det var en samling slagne mænd, med udtryk og ansigter, som man aldrig før havde set, der samledes her. Udtryk der røbede sorg, harme og had. Obersten mindedes vore to faldne og fortalte, at landet var besat. Regeringen havde kapituleret, og kongens ordre lød på overgivelse. Obersten talte om Danmark og sagde, at når vi hejsede Dannebrog på denne forårmorgen, så var det måske sidste gang, det ville vaje over lejren ved Værløse, vort hjem gennem så mange år. Sent vil jeg glemme oberstløjtnant Ørums formaning til sine folk: »Rejs nu hjem til jeres pårørende og sig, at sådan går det, når man ikke sætter mere ind for at bevare sin frihed og selvstændighed!«

Hele dagen gik med oprydning. Jeg blev adjutant ved oberstløjtnant Ørum, da obersten og løjtnant Terp sad i Jylland (oberst Tage Andersen og løjtnant Terp var dagen før, altså den 8.april, fløjet til Søby Søgaard i Jylland i DRAGONFLY III S, S-24. Det var i øvrigt grunden til, at S-24 blev opmagasineret på dette afsides sted. red.).

Jeg skrev rapport over det skete og fik overdraget ordningen med de to løjtnanters begravelser. Om eftermiddagen kørte jeg til Klampenborg, hvor jeg atter mødtes med min kone. Min mor havde jeg ringet til om formiddagen og underrettet hende om det skete. Næste dag landede de første tyske maskiner, og i forvejen havde vi fået ordre til at rydde de fleste af hangarerne. Derefter fulgte opbruddet fra lejren. Vi skulle rykke i kantonnement i Ballerup for at hjemsende de fleste af vore folk. ■

Nu er ESK 721's C-47re



Om føje tid vil vi i biograferne kunne opleve at se tre af ESK 721's bedagede C-47re optræde som filmstjerner.

Forhistorien er den, at Sir Richard Attenboroughs filmstudier i Twickenham, England, i april i år i samarbejde med de amerikanske Joseph Levine studier begyndte optagelserne til en ny film om slaget ved Arnhem baseret på Cornelius Ryans bog »A Bridge to Far«.

Arnhemoperationen, der fandt sted i eftersommeren 1944 godt tre måneder efter invasionen i Normandiet, havde fået kodenavnet »Market Garden«. Den gik kort fortalt ud på, at den nordlige fløj af de allierede styrker i et forsøg på hurtigst muligt at nå frem til Ruhrområdet skulle foretage et fremstød mod nord fra en udgangsposition ved Maas-Escaut kanalen. Et afgørende træk i planen (der i øvrigt skyldtes general B.L. Montgomery og dennes stab) var udlægning af et »tæppe« af luftbårne tropper fra udgangslinien i syd til området ved Arnhem lige nord for Rhinen. Man ønskede dermed at sikre alle flodovergangene i hele angrebskorridoren.

Operationen indledtes den 17. september 1944 og sluttede 8 døgn senere som delvis fiasko med meget store tab til følge. Virkelighedens omfattende luftland-sætninger - alene i første angrebsbølge deltog således 1400 fly - skal indtage en fremtrædende plads i filmen. Langt de fleste fly var af typen C-47, og nu mere end tredive år efter, viste det sig at være noget af et problem at fremskaffe tilstrækkelig mange fly af typen til at skabe en luftflåde af bare nogenlunde rimelige dimensioner.

Sir Attenborough har forsøgt at fremskaffe C-47re fra så godt som hele verden, hvor mindre luftfartsselskaber hist og her endnu gør brug af en enkelt eller to DC-3ere, som den civile betegnelse jo er, men det viste sig næsten umuligt. FLV er et af de få flyvevåben i verden, der endnu benytter C-47, og Attenborough rettede via den danske ambassade i London en forespørgsel til Forsvarskommandoen, om det var muligt at leje helst alle FLVs otte C-47 i en del af perioden 5. - 26. september i år, hvor optagelserne i Holland skulle finde sted. Selskabet udtrykte ønske om, at flyene i givet fald ville kunne blive fløjet af FLVs egne piloter, som er blandt de få i Europa, der har tilstrækkelig erfaring på typen.

I Forsvarskommandoen overvejede man henvendelsen og tilbød endelig, at hjælpe med ialt tre maskiner. Man mente, at man derved kunne »vise flaget« på en værdig måde.

gået til filmen

Det var udelukket at lade alle otte C-47 medvirke, for dels er to af flyene ikke fragtfly men VIP-fly med sæder som i et normalt passagerfly, dels - og det er et langt mere tungtvejende problem - er det svært for FLV at afse så mange besætninger for selv en kort periode. FLVs C-47re er så godt som hver eneste dag på vingerne på transportopgaver for Forsvaret.

I skrivende stund er de tre deltagende fly, K-685 (KN B.Rasmussen, BEN), og K-687 (MJ J.L.L.Berthelsen, BER) samt K-688 (PRLT Bareuther, BAR) endnu ikke kommet hjem fra Deelen i Holland, der har tjent som base under de ca. tre ugers optagelser.

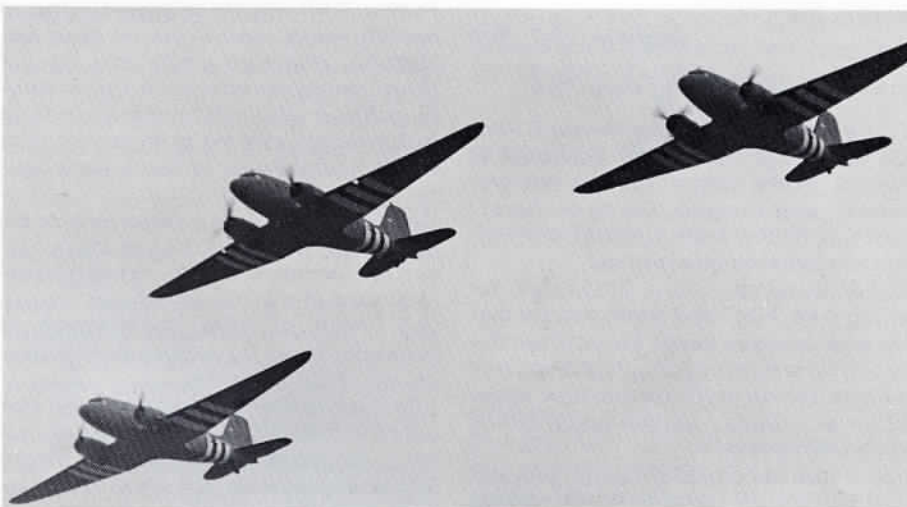
Forinden afgang fra FSNVÆR den 31. august var flyene blevet »malet tredive år tilbage« i det gamle USAF-farveskema med »invasionsstriber«. Kun kokarder og splitflag røbede flyenes herkomst og det har ikke været noget problem at klare den lille sag på stedet umiddelbart før optagelserne.

ESK 721 fejrer i øvrigt 50 års jubilæum den 12. oktober i år. Det kan forekomme mystisk, at ESK 721 kun eet år efter FLVs 25 års jubilæum er i stand til at runde de 50 år, men det skyldes, at man i 721 regner sig for efterkommere af 1. luftflotille. På den måde giver det altså 50 år.

Eskadrillen håber, at alle, der gennem årene har været tilknyttet 1. luftflotille og/eller ESK 721, finder vej til eskadrillen den pågældende dag for at mødes med gamle kammerater.

Vi i TINBOX-redaktionen siger:

»Til lykke 721!«



Tekst: PALLE SICK
Fotos: NIELS HELMØ LARSEN

Ludvig Bjarkov

Gentofte, 22/7 1976

D'hr Niels H. Larsen og Palle Sick,

I Deres nekrolog om salig Fokker CV har De forståeligt nok fundet det svært at fastslå, hvilke numre, der var udstyret med B- eller E-vinger. Og de er stærkt i tvivl om, hvilket krop-nummer, der endte i rismarkerne derude i øst. Det er jeg såmæn' osse. Det vil sige, det er jeg ikke. For, hvad enten den var lagret eller allerede havde begyndt sin flyvende tilværelse under betegnelsen nr. 5 så blev den da til R2, da den blev rigget til for at deltage i færdene under denne fartøjsbetegnelse.

Jeg burde vel egentlig kunne give sikkert svar på spørgsmålet, da jeg foretog den prøve med overbelastning, som det normale C V-understel ikke kunne bære i afløbet -- men værkstederne var også overbelastede og nervøse og ønskede, så vidt jeg husker (det er snart 50 år siden) hverken rapport eller yderligere bistand fra testpiloten -- måske fordi den havde frarådet prøven og foreslået at forstærke understellet forinden.

I »Kløvermarken lykkelige flyvere« er prøven omtalt. -- Jeg har næppe spekuleret særligt over, om det var den havarerende krop, som i øvrigt kun fik mindre skrammer, da understellet brød sammen, eller om værkstederne havde sat en anden krop på bedding og påmonteret det lynhurtigt fremstillede nye og forstærkede understel. -- En skønne dag bad værkstederne testpiloten afprøve det. Og herom fortæller ovennævnte bog også en kende. Og hermed: »Exit R2«.

I indledningen til Fokker C Vs historie, TINBOX 1/76 side 4-5, nævner De Fokker D VII og karakteriserer dette fly som kunsthjævningsmaskinen. Det giver en indtryk af, at D VII var konstrueret og fremstillet specielt til aerobatic -- men det er ganske forkert. Fokker D VII var et af 1. verdenskrigs meget berømte jagerfly på Centralmagternes side.

En skønne dag i sidste halvdel af krigen viste en eskadrille D VII'ere sig i kampformation over Vestfronten og kastede sig over de Allieredes jagerdækkede rekognosceringer. -- I en række jager ctr. jager kampe viste D VII'erne sig overlegne såvel i hastighed som manøvre og påførte de Allierede følelige tab. -- Det varede dog ikke mange måneder, førend Frankrig svarede med et par nye jager typer, der fuldt ud kunne måle sig med D VII'erne, og som meget hurtigt rensede luften for disse over fransk område.

Fokker D VII var ikke udpræget egnet til kunsthjævnning, men flyets ret ringe belastning, gunstige vingeprofil og lidt overdimensionerede ror- og krængningsflader gjorde det meget levende og manøvrabelt, således at en følsom pilot havde mulighed for at tegne sære figurer med det i luften.

De vil sikkert spørge -- redaktører spørger og spørger -- hvilke typer jeg hentyder til i bemærkningen: »Frankrig svarede med et par nye jager typer....«.

Jeg tænkte på SPAD og Nieuport, to markante typer fra krigens sidste halvdel og efterkrigsårene.

SPAD var et Bleriot-produkt og vist nok udstyret med 300 hk Hispano Suiza motor i de fleste versioner. Var meget fransk af udseende, d.v.s. smukt og elegant, brutalt og nådeløst. -- Et passende navn til dette alvorlige og rugende fly havde været: Hævneren.

Nieuport fremkom i fire versioner benævnt efter bærende areal: 23, 18, 15 og 13 kvadratmeter og var forsynet med Gnome-Rhone motorer.

Det havde ligesom SPAD elegante linier men så slet ikke tungsindig eller bøs ud, derimod levende, ilter, viril og oplagt til leg og sjov. -- 13'eren så meget bitte ud, især sammen med store fly -- dets rette navn havde været: Kolibri. I øvrigt er Nieuport navnet, der lyser stærkest fra den franske buket af jagere under 1. verdenskrig.

I 1919 mødte jeg de to typer. Naturligvis kribledet det i fingrene efter at flyve dem. Det lykkedes ikke for SPADs vedkommende. Med Nieuport fløj jeg derimod en del, aflagde bl.a. militær-certifikat som en del af uddannelsen ved »Ecole Militaire d'Aviation d'Istres«, en vældig flyveplads nær Marseilles.

Jeg nævner dette, fordi jeg på Istres fik bekræftet, at N & W-jageren, konstrueret og fremstillet på Nielsen & Winther fabrikken, var en efterligning af det franske Nieuport-fly.

Jeg havde fløjet N & W-jageren en hel del og behøvede ikke mange minutters flyvning med Nieuport for at opdage »slægtskabet« mellem de to. Flyveegenskaberne, deres ability, var på en måde ret ens, men kunne langt fra udnyttes i samme grad -- angivet i tal: N & W 75% i forhold til Nieuport. Det ville have været uhyre interessant at have forsøgt hvilken bedring i dette forhold man ville få ved at udstyre N & W-jageren med Gnome-Rhone motor og dertil svarende propeller --- det ville givetvis have kvikket N & W'en betydeligt op.

Jeg skal tilføje den megen »jagersnak«, at jeg efter mødet med de to omtalte ty-

per, SPAD og Nieuport, udmærket forstår, at de kunne stoppe D VII'ernes terror over Vestfronten og drive dem tilbage i defensiven, for de var det tyske stjerne-fly overlegen.

»Var der B- eller E-vinger på R1-flyet, da det havarerede i luften over Kalvebodderne?« spørger De.

Hjemkommet fra Tokio året før blev R1 udsat for et gennemgribende eftersyn -- lad os kalde det hovedeftersyn - af krop, vingesæt, understel og motor -- flyet havde jo været ude for en ret hård medfart.

Det er vel sandsynligt, at man ikke afventede dette arbejde udført for vingesættets vedkommende, men forsynede den eftersete krop med et ledigt sæt B-vinger, og at flyet i denne nye skikkelse netop var taget i brug, da styrkeprøven blev aktuel. -- Dette må i øvrigt fremgå af flyets journal, hvis en sådan findes.

Er denne antagelse rigtig, rådede man, da prøven blev besluttet, over et fly med et nyt eller næsten nyt vingesæt af samme type, som det havaristen, der gav anledning til prøven, havde været iklædt. Ydermere tilfredsstillede ligheden et absolut teknisk krav, for at prøven kunne accepteres 100%.

Det var altså et B-vingesæt, der blev angrebet af Wing-flutter, hvilket førte til totalt havari af R1 i Kalvebodernes grumsede vand.

Om et E-vingesæt havde kunnet stå til brudhastigheden for B-sættet, ville alene et praktisk forsøg kunne vise. Og forståeligt nok, blev et sådant ikke foretaget.

Personlig tror jeg det -- havde aldrig kunnet lide eller haft tillid til B-vingens yderende med den hængslede balanceklap. -- Og mon ikke Fokkerfabrikken gav udtryk for sin tvivl om B-vingens styrke, da den i smigrende vendinger lykønskede testpiloten og takkede for værdifulde oplysninger af aeroteknisk art -- og sluttelig anbefalede Flyverkorpsen at anskaffe Fokkers nyeste vingekonstruktion, der garanteret kunne stå til C Vs sluthastighed. Jo, den udmærkede pilot og geniale konstruktør, Fokker, var også en dygtig købmand.

Venligste hilsener

Ludvig Bjarkov



kort sagt

N15KL, ex L-868, igen!

Major Paul E. Ancker (POL), tidligere chef for ESK 721, kom i forbindelse med sit C-130H HERCULES omskolingskursus i USA til at kende den omkomne Col. C.A. Skiles (TINBOX 2/76 side 24). POL har ladet os læse et brev, som han modtog fra C.A. Skiles bror, Van Skiles, kun 14 dage efter havariet ved Harlingen i Texas.

Van Skiles giver i sit brev en første skildring af styrtet, som han kun overlevede, fordi han i nedstyrtningøjeblikket befandt sig i rummet mellem agterste blisters. Endvidere nævner Van, at kun 3 omkom (og altså ikke 4 som i TINBOX 2/76 nævnt) ved selve havariet, idet den unge tekniker, Laurie Williams, slap fra styrtet med svære forbrændinger.

POL har i øvrigt fortalt os, at Van Skiles er Airline Captain i Texas International og i sin fritid flyver Confederat Air Force B-17 ved forskellige air shows. C.A. Skiles var 58 år gammel og stammede fra Houston. Han var pensioneret fra Pan American Airways og havde 25.000 flyvetimer i sin logbog - heraf alene 20.000 på Boeing 707.

Dick Disney var 61 år gammel, stammede fra Harlingen og var check-pilot med FAA-license til at flyve PFT (Periodical Flight Training) med alle CAF piloter. POL mener, at Dick Disney var den pilot i verden, der havde flest flyvetimer overhovedet - nemlig 63.000!

Piloter identificeret

S.E.S. Schnedler og KOF m.fl. kunne ved fælles hjælp identificere personerne på billedet af ESK 730s SCRAMBLE CAR i TINBOX 2/76 side 19. Det har givet følgende resultat:

- | | | |
|----|-----|-------------------|
| 1 | KOF | F. Kofod-Jensen |
| 2 | RAV | P.R. Hansen |
| 3 | PRE | P. Jørgensen |
| 4 | WES | S.M. Westergaard |
| 5 | SEN | C.Aa. Christensen |
| 6 | CRI | M.E. Christiansen |
| 7 | SPE | J.S. Petersen |
| 8 | STI | H.M. Kristiansen |
| 9 | | Palle E. Bentzen |
| 10 | BES | B. Johannesen |
| 11 | LØR | Erik Ørgren |
| 12 | LAU | B.M. Lauritzen |
| 13 | MOV | M.V. Hansen |

Forsiden TINBOX 1/76

Forsidebilledet viste førerflyet i den formation på fem R-maskiner, der deltog i 1. Nordiske Pokalflyvning ved Barkarby nær Stockholm i maj 1931. Dette flyvestævne er i øvrigt omtalt på side 6 i dette nummer.

Billedet er taget over Saltholm den 19. maj 1931 af sekondløjtnant H.H. Nielsen (observatør), og det må være enten R-11 eller R-12.

Med i Barkarby var fra Flyverkorpsset kaptajnerne Tage Andersen, H.L.V. Bjarkov og K.A.W. Braunstein, løjtnanterne A. Edsen Johansen og H.P. Michael Hansen samt menig Th. Juul-Nyholm, der i øvrigt fløj R-15.

Med som passagerer havde de premierløjtnant E.K.S. Lærum, kornet N.L.N. Nissen samt mekanikerne V. Petersen og Frederiksen.

Formationen kan på fotograferingstidspunktet være ført af enten Bjarkov eller Tage Andersen, og det ser ud til, at kornet Nissen har fløjet med i bagsædet hos Bjarkov.

Fra andre lidt utydelige billeder ved vi, at alle fem fly havde Jupitermotor til trods for at kun fire (R-11, -12, -14 og -15) skulle have det ifølge byggeprogrammet (R-13 blev først indfløjet den 13. juni efter pokalflyvningen, og R-10 havde på dette tidspunkt atter fået en Lorraine motor påmonteret). R-4 havde imidlertid et havari i 1930 og er muligvis i forbindelse med genopbygningen, som den første af de »gamle« Fokkere blevet forsynet med Jupiter motor.

Vi mener derfor, at formationen - hvoraf vi altså til nu kun har vist førerflyet - har set således ud (set fra oven):

R-14 eller R-15 R-15 eller R-14

R-12 eller R-11 R-4?

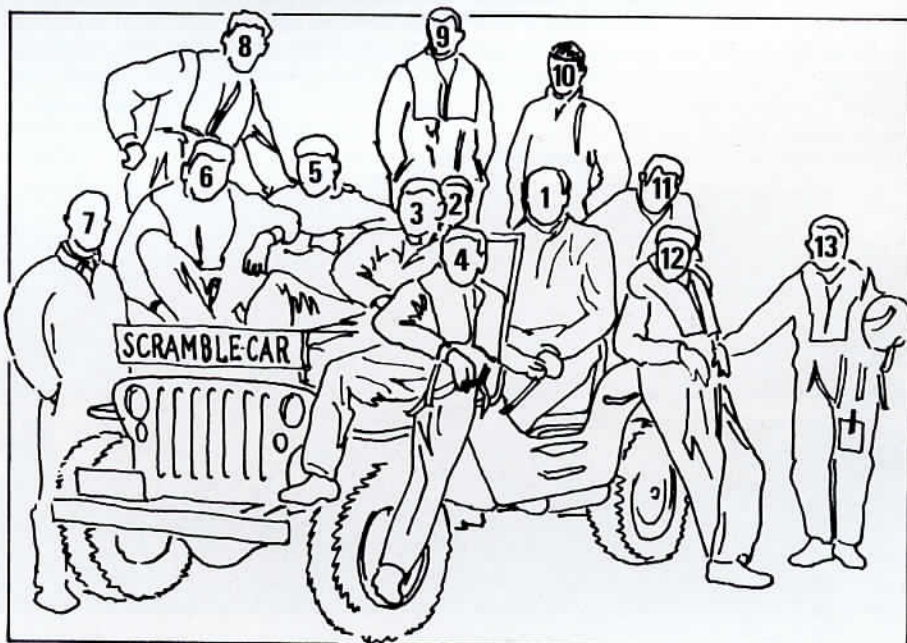
R-11 eller R-12

GT-558

Flyvevåbnets Flyvehavarikommission har afsluttet arbejdet for så vidt angår to af F-100 havarierne i februar og marts i år. Som i TINBOX 1/76 omtalt styrtede F-100F, GT-558, ned ved Jevenstedt-Teich ca. 3 km NE for Jevenstedt i Tyskland den 25. februar om aftenen.

I havarirapportens konklusion siges det, at havariet skyldes, at hovedoliepumpen i hovedgearkassen stoppede på grund af et brud på det drevne tandhjuls spline nav. Stoppet medførte, at smørelie ikke længere nåede frem til motorens hovedlejer. Leje 4, som er motorens trykleje og derfor det mest udsatte ved svigtende smøring/køling, er som følge heraf brudt sammen, hvorpå kompressoren havarerede.

Årsagen til, at hovedoliepumpen stoppede var, at et forkert drivende tandhjul var monteret i gearkassen. Det forkerte tandhjul, som i øvrigt ikke var forsynet



KORT SAGT

med partsno., blev fundet i den relativt ubeskadigede gearkasse. Tandhjulet stemte ikke med det i partskataloget anførte, idet tandhjulet var for højt. Slidmærker på tandhjulene viste da også, at den for store højde havde hindret korrekt indgreb mellem det drivende og det drevne hjul.

I stedet for de 5,7 mm trædefflade, der fordres for 100% overlappning, viste en udmåling, at den aktuelle overlappning kun havde været 2,0 mm. Herfra skal så trækkes tændernes affasninger, hvorved den faktiske trædefflade kun har været 1,2 mm eller knap 22% af den mak-



Skitse visende til venstre det i vraket af GT-558 fundne gearhjul ved siden af et gearhjul med korrekt højde. Hjulene er gengivet mindre, end de er i virkeligheden. Læs mere om havariet andetsteds under kort sagt.

simalt opnåelige. Der konstateredes endvidere et aksialt (altså langsgående) kast på plus/minus 0,5 mm.

Levetiden for en sådan ukorrekt tandhjulforbindelse er selvsagt stærkt nedsat, og det kan godt undre, at motoren

alligevel nåede at køre godt 245 timer siden sidste hovedeftersyn (HE).

Fejlen er IKKE begået i Danmark men i USA. Forelagt det ødelagte hjul måtte amerikanerne i et brev af 19. maj indrømme, at det fundne tandhjul ikke indgår i Main Gear Box på de J57-21 motorer, som FLV benytter. Tandhjulet passer derimod til J57-43 motorerne, som endnu finder anvendelse ved USAF og forskellige amerikanske staters Air National Guards, og det var ved en fejltagelse blevet imonteret ved sidste HE. Man beklagede fejlen og meddelte, at der var taget skridt til at udelukke gentagelse.

Flyvematerielkommandoen havde da forlængst ladet alle hovedgearkasser på samtlige J57 motorer, der sidst havde fået udført HE i Amerika røntgenfoto-grafere for at sikre sig, at ikke flere tandhjul var i ukorrekt indgreb.

Er der ikke en lov der siger, at kan to ting monteres galt sammen, så skal det nok ske på et eller andet tidspunkt? ■



AT-152 og GT-949 fotograferet mens de stod udstillet på Grenham Common i England i forbindelse med International Air Tattoo '76. Se omtalen andetsteds under kort sagt. (HP)



GT-856

Om TF-100F GT-856s havari ved Sdr. Vilstrup, 10 km NE for Kolding, den 16. marts siger rapporten vedrørende dette havari, at »årsagen til det indtrufne motorstop er følgeskader på motoren forårsaget af brud i combustion casing som følge af en udmattelsesrevne langs dennes aksiale svejsning.«

Udmattelsesrevner optræder oftest, som det sikkert vil være mange bekendt, hvor spændingskoncentrationer opstår i konstruktioner af forskellig art. Uheldig udformning, manglende omhu ved fremstillingen, store og/eller varierende kraftpåvirkninger samt tilsigtede og utilsigtede svingninger i komponenterne trækker alle i uheldig retning og tvinger os til at passe på, at de enkelte dele ikke »kører trætte«.

Udmattelsesrevner lader sig sjældent afsløre visuelt, altså med det blotte øje. Dels er de - i hvert fald i den indledende fase - mikroskopisk små, dels er de ofte indvendige, således at kun brug af specielt udstyr gør det muligt at afsløre miseren.

FLV har altid inspiceret svejsesømme i combustion casing ved brug af en så-

kaldt Adrox-metode, som er blevet udført helt rutinemæssigt ved hvert periodisk eftersyn (PE). Undersøgelsesmetoden er nu ændret til en røntgenundersøgelse.

Sidste PE på GT-856s motor er udført i USA, og den havde i havariøjeblikket gået 143:05 timer. Det må formodes, at combustion casing er blevet røntgenundersøgt ved dette sidste PE. GT-856 nåede som en af de sidst indkøbte toædede F-100 (se TINBOX 2/75 og 3/75) kun at flyve ialt 259:59 timer ved FLV. En kendsgerning er det imidlertid, at en udmattelsesrevne i den øverste langsgående svejse på combustion casing har fået motoren til regulært at revne, da den blev bragt til acceleration fra 85% RPM til full military RPM. Motorens to øverste brændkamre er blevet blæst ovenud gennem agterkroppen, og sammen med dele af fuselagen og et spant landede de godt 6 km før selve nedstyrtningssstedet. Forinden nåede delene at overrive wireføringen til sideroret. ■

S-61A-1 på Grønland

To af ESK 722s S-61ere passerede Vagar på Færøerne den 20. juli på vej til Grønland. Fartøjschefer på de to fly var KN Kurt Rasmussen (KUR) samt KN H. Lærkesen (LÆK). Vi håber at kunne bringe mere om denne flyvning. ■

Nummermysterium

Jørgen Larsen og Steen Hartov går meget grundigt til værks. De mener at have fundet en fejl i flyoversigterne for ESK 727 og ESK 728, idet nummeret 52-3024 efter deres mening ikke kan være rigtigt. De dokumenterer deres tvivl ved at sende os en serial-plate fra

et udbrændt F-84G-vrag på FSNKAR samt en tegning af pladen i dobbelt størrelse, som meget nøjagtigt gengiver tal- lenes størrelse og placering.

Ifølge denne plade skulle det rigtige nummer være 52-3204, men vi mener dog fortsat, at det af os bragte nummer, 52-3024 er det rigtige, og at den tilsendte plade er stemplet forkert da flyet i sin tid fik tildelt et nummer.

Dels er vi vidende om endnu et tilfælde med fejlstemplet plade og dels har Republic ikke - så vidt vi da har kunnet kontrollere det - fremstillet F-84Gere med serials i ciffergruppen 52-32..

Cifrene er på den viste plade tydeligvis stemplet enkeltvis, og en fejlstempling kan tænkes opstået ved, at den der foretager stemplingen står uden for flyet og bøjer sig ind over cockpitkarmen. Han vil i den stilling se serialplate på hovedet og talfølgen bagfra. Efter de første 500 numre er det forståeligt, om opmærksomheden bliver lidt sløvet.

52-3024 omtales i øvrigt udførligt i sidste afsnit af F-84G-listen, der bringes i næste nummer af TINBOX. ■

Greenham Common

Danske militærfly besøger jævnligt udenlandske flyvestationer og flyvepladser. Det kan være i forbindelse med eskadrillerotationer, navigationsflyvning, transportopgaver eller flyveopvisninger.

En af vore læsere, Henrik Petersen, Nærum, besøgte Greenham Common i England i sommer i forbindelse med det årlige store flyvestævne. Han havde der lejlighed til at tage de her viste billeder af TF-35, AT-152, og TF-100F, GT-949, som begge stod på static display.

Flyveopvisningerne var begge dage heldagsforestillinger, hvor der var så

godt som alt, hvad man kan ønske sig, fortæller Henrik Petersen. Således deltog i år både The Red Arrows og Patrouille de France, de to aerobatic hold som begejstrede de mange tilskuere ved Flyvevåbnets jubilæumsarrangementer sidste år. ■



ALOUETTE som byggekran

Søværnets ALOUETTE er gennem årene blevet benyttet til løsning af mange forskelligartede opgaver ved siden af deres virke som forlænget arm for inspektionsskibene i de færøske farvande. Det sidste vi har oplevet må vist betragtes som hørende under byggebranchen. Under en af mange Færøflyvninger havde Niels Helmø Larsen den 20. juli i år lejlighed til at se M-072 transportere

REPUBLIC AVIATION CORPORATION

FARMINGDALE, L. I., NEW YORK

MODEL F84G31RE

SERIAL NO 52 32 04

PATENTS APPLIED FOR

byggematerialer fra området ved flyvepladsen på Vagar op til en vanskeligt tilgængelig fjeldtop, på hvilken man var i gang med at opføre en relæstation. For at kunne løfte mest muligt fløj PRLT C.E.Drewes (CAL) alene i pendulfart mellem oplagsplads og fjeldtop. En tekniker sørgede så for på jorden at hægte et fyldt lastenet på krogen, hver gang CAL kom tilbage fra højden.

BIG CLICK

BIG CLICK, NATO-recce-eskadrillernes årlige fotokonkurrence er kommet til at hedde BEST FOKUS. Danmark skal i år være vært - et job, der går på omgang deltagerlandene imellem. ■

Forkert dato

På side 23, TINBOX 2/76, er datoen for 51-10748s flyvning anført som den 3.juli 1952. Det er forkert! Den rigtige dato er den 3.juli 1953. Undskyld! ■

Forkert navn

I forbindelse med billede nr.2, side 11, TINBOX 2/76, anførtes det, at det var korporal J.A.V.Jensen, der var pilot på R-15 den 27.november 1934. Det er forkert. Piloten var korporal K.Jensen. ■

Manglende årstal

I teksten til billedet af R-2 øverst på side 4 i TINBOX 2/76 manglede årstallet. Billedet er taget den 3.september 1934. ■

Taktisk skydning

Flyvevåbnets årlige taktiske skydning ved Oksbøl afholdtes i år fra mandag den 16. august og tre uger frem. Vi agter at fortælle mere udførligt om disse skydninger i en senere artikel. ■

Farvel CHIPMUNK

Så blev det farvel til endnu et veltjent fly. I uge 34 udfasede (det er faktisk det samme som afskedigede, men det lyder blot pænere) Flyvevåbnet sine de Havilland CHIPMUNK efter - i hvert fald for de ældstes vedkommende - 26 års tro tjeneste.

Flyvevåbnet markerede fredag den 13. august afskeden med en »farvel-flyvning« landet rundt med en formation på ialt 9 CHIPMUNKs. Turen gik til de forskellige flyvestationer, men man benyttede lejligheden til at slå et slag ind over Billund Flyveplads, hvor Billund Aviation Fair '76 netop havde åbnet portene for publikum.

SAAB T-17 har nu endeligt overtaget rollen som elementærtræner, en opgave som CHIPMUNK så fortræffeligt har klaret i et kvart århundrede. Tilsammen har alle de danske CHIPMUNKs fløjet ca. 85.000 timer, hvilket svarer til sådan noget som 14 millioner kilometer. Har man en lommeregner kan man jo så lege videre med disse tal for sig selv.

Vi vender tilbage til CHIPMUNK i en senere artikel. ■



Lockheed C-130H HERCULES, B-679, under søndagens flyveopvisning i forbindelse med Billund Aviation Fair '76.(PS)



En af de nu udfasede CHIPMUNKs, P-145, fotograferet på Flyvestation Avns forsommeren 1975. Se omtalen af CHIPMUNK andetsteds. (NHL)

SAAB T-17, T-402, fotograferet på Billund Lufthavn under Billund Aviation Fair '76. Mere end 25.000 tilskuere fandt vej til lufthavnen i løbet af dagene 13.- 15. august til trods for at søndagens flyveopvisning blev transmitteret i fjernsynet. Vejret kunne ikke have været bedre, og vi i TINBOX-redaktionen var glade for at møde så mange af vore læsere.

