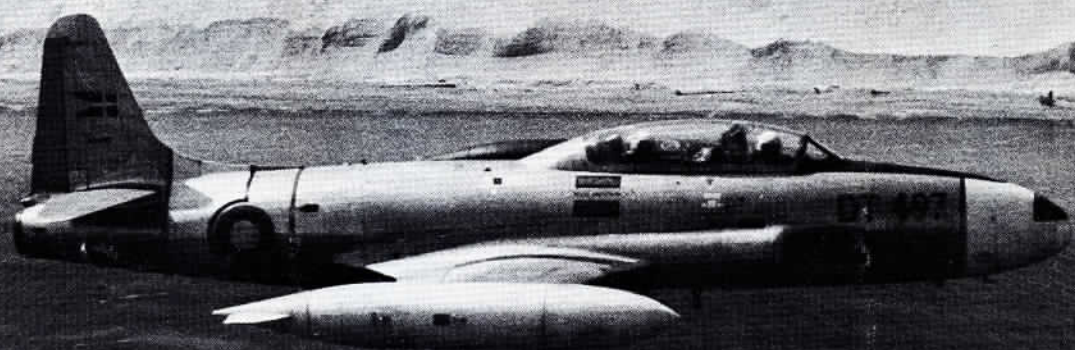


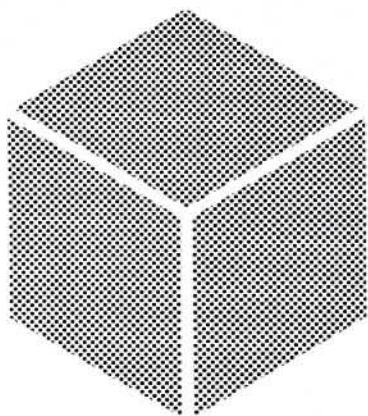
tinbox



2/77

dansk militær flyvning





tinbox

2/77

3. Årgang

REDAKTION:

NIELS HELMØ LARSEN
PALLE SICK

EKSPEDITION:

NIELS HELMØ LARSEN
Postbox 14
3540 Lyngø
(03) 18 74 05

UDGIVELSE og LAYOUT:

PALLE SICK
Bystævnet 2
5260 Odense S
(09) 15 19 62

ABONNEMENTSPRIS (4 numre):

Danmark: 50,00 kr.
Øvrige Norden: 45,00 kr.
Øvrige Europa: 50,00 kr.
Øvrige udland: 55,00 kr.

Betaling omfatter porto (og for danske abonnenter moms) og bedes indbetalt over giro eller international postanvisning til:

Flyvetidsskriftet
TINBOX
Bystævnet 2
DK-5260 Odense S
Danmark
Postgiro 2 27 47 87

Tryk:

Expres-Trykkeriet Aps
Odense

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

FORSIDEN: Absolut sidste flyvning med T-33A ved FLV. Tirsdag den 17. maj blev DT-497 fløjet fra FSNKAR til FSNVÆR af OL O. Fogh (FOL) med KN I. Sørensen (JØR) i bagsædet. Turen gik ned om Møns Klint, hvor SKLT B. Nielsen (BIS), ESK 729, fra sin RF-35 tog dette billede til os.

SIDE 2: Endnu tre F-100 er gået tabt. Øverst ses G-781 på harmoniseringsbanen på FSNSKP den 5. marts 1974. I midten G-183 på Schleswig-Jagel den 22. marts 1973 under BULLS EYE 73. Nederst GT-983 i sine tidlige dage ved ESK 730. Se havariomtalen på side 18.
(fotos: PS, NHL, NES)

B-17G.....4

Kært barn har som bekendt mange navne. Det havde Flyvevåbnets eneste B-17G også. Læs om dette flys begivenhedsrige fortid som langdistancebomber under anden verdenskrig.



Bulls Eye..11

BULLS EYE - den flytaktiske våbenkonkurrence, der afholdes hver andet år, fandt i år sted på FSNSKP. I en billedkavalkade viser vi nogle af de deltagende fly.



F-16.....14

F-16 har endnu en gang givet anledning til debat. En amerikansk betænkning vakte uberegtiget uro, mens den danske medproduktion er under opbygning.



Havarier..18

Tre F-100 og en RF-35 totalhavarerede inden for kun 29 døgn. Havarierne omtales, og vi gør status for F-100, som har fået flyveforbud, så længe undersøgelserne står på.



Kort sagt 21

Søværnet har fået egen flyvetjeneste, og en ny flådehelikopter skal anskaffes. Samtidig får S-61'erne en ny profil, hvad vi dokumenterer med helt nye billeder.



Årets andet kvartal blev præget af 4 totalhavarier, ved hvilke ialt 3 piloter mistede livet. 4 havarier i løbet af kun 29 døgn gør et ekstra stærkt indtryk og sætter helt naturligt sindene i bevægelse.

Efter det sidste havari med F-100 den 1. juni har typen haft flyveforbud, et forbud, som ved redaktionens slutning endnu ikke var hævet.

Vi håber at vi med vor havariomtale - nu som før - kan bidrage til, at debatten holdes på et bekræftet og sagligt plan. Der er intet mystisk ved et havari, der som alle andre hændelser her i livet har en årsag, og årsagen kan altid - eller næsten altid - findes. Det bliver den også denne gang.

Andet kvartal rummede dog også en positiv ting. Onsdag den 4. maj gav finansudvalget sin endelige tilslutning til, at forsvarsminister Orla Møller underskrev den endelige kontrakt - Letter of Offer and Acceptance - om køb af 58 F-16 for en samlet pris af 2.640 millioner kroner.

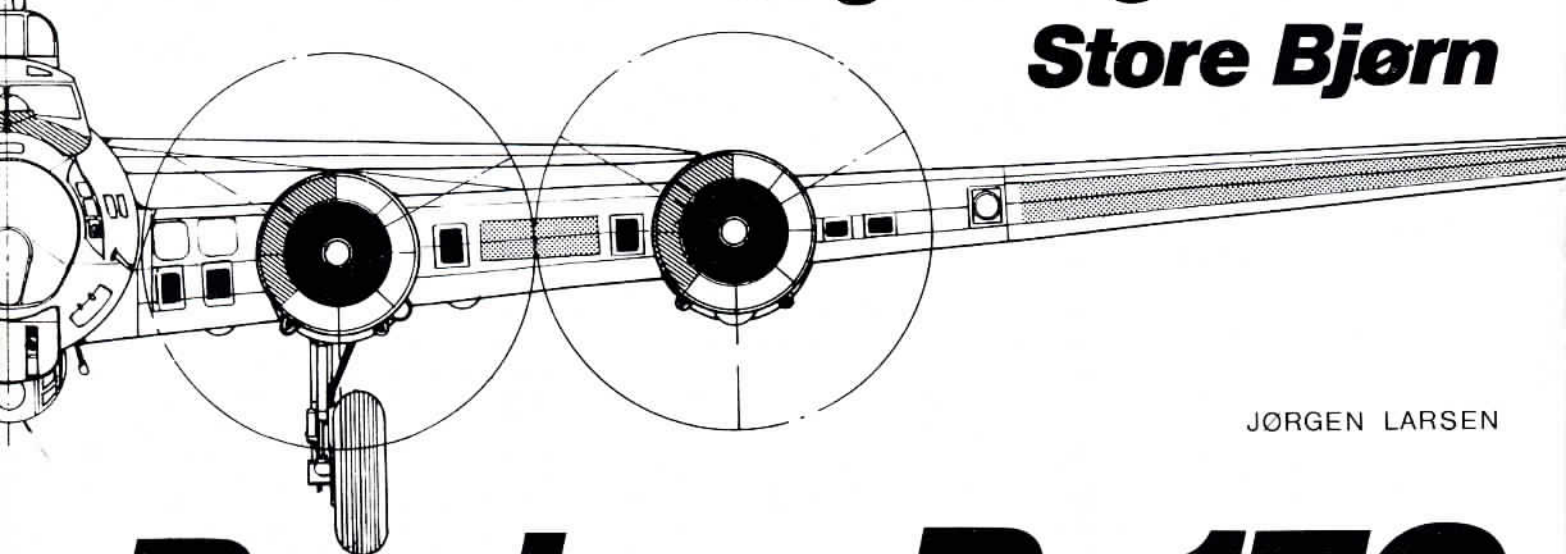
Samme dag underskrev Orla Møller kontrakten på sit kontor i forsvarsministeriet og byggede dermed bro til fremtiden og sikrede F-100'en afløser.

Shoo Shoo BABY

Flygande Felix

Stig Viking

Store Bjørn



JØRGEN LARSEN

Boeing B-17G

Boeing B-17G-35-BO, 42-32076, blev leveret til USAAF i Amerika fra Boeings fabrik i Seattle den 24. januar 1944 med en samlet prøveflyvningstid på et sted mellem 3 og 4 timer på bagen.

Flyet havde ved Boeing fabriksnummeret 7190 og var B-17 nr. 3346. Da flyet på dette tidlige tidspunkt endnu ikke havde fået et kælenavn, vil vi foreløbig kalde det 42-32076.

Efter ca. en måneds ophold i depot, blev 42-32076 den 2. marts fløjet over Atlanten af enten civile piloter eller piloter fra Womens Airforce Service Pilots. Målet for flyvningen var USAAF's Air Depot i Burtonwood lige syd for Liverpool i England. Her blev 42-32076 overdraget til 401st Bomb Squadron, der hørte hjemme på Bassingbourn Air Base, AAF Station 121, og som sammen med 332nd, 323rd og 324th Sqd. udgjorde 91st Bomb Group. Denne Group tilhørte 1st Combat Bombardment Wing, 1st Bombardment Division, der igen var en del af 8th Air Force, som var udstationeret i England under krigen.

42-32076 i aktiv tjeneste

Efter nogle få dages ophold på Burtonwood blev 42-32076 afhentet af 401st Sqd. Pilot ved afhentningsflyvningen var den dengang 29 år gamle Lt. Paul McDuffee, der foruden 10 togter ved USAAF havde fløjet 28 togter ved RAF Bomber Command. Under flyvningen til Bassingbourn blev han så betaget af

flyet, at han straks efter landingen gik til stationschefen og fik det arrangeret således, at flyet blev tildelt ham. Paul McDuffee er i dag pensioneret oberst, men husker fortsat sit fly fra 1944 særdeles godt. Han har i breve til os nævnt, at hans B-17 fra dengang, 42-32076, formentlig har kostet \$786.672,57, en pris som dog kun er hans bedste skøn. Selv om han havde den tvivlsomme ære at smadre hele tre B-17 i løbet af krigen, har han dog aldrig måttet betale for nogen af dem.

42-32076 var ved ankomsten til 401st Sqd. i lighed med de fleste andre B-17 i England på dette tidspunkt camouflaget med olivengrøn overside og lysegrå underside. På kroppen bag agterste skydevinduer blev eskadrillekoden LL og det individuelle kodebogstav E (»Easy») påmalet i gult. Begge sider af sideroret blev forsynet med en stor hvid trekant, i hvilken var anbragt et sort A. Trekanten betegnede 1st Bombardment Wing og A'et 91st Bombardment Group. Under trekanten påmaledes - ligeledes på begge sider - radiocall no. 232076 og herunder igen E i gult.

42-32076 må være en af de sidste B-17, der blev leveret camoufleret fra fabrikken i USA, idet fly leveret efter februar 1944 havde såkaldt »natural finish«. Der var flere årsager hertil. For det første forårsagede den matte maling større luftmodstand end en poleret umalet overflade. Malingen vejede også en del,

hvilket tilsammen med den større luftmodstand resulterede i mindre hastighed og bæreevne. Sidst men ikke mindst gik der alt for mange mandtimer med at bemale et bombefly som B-17.

42-32076 skifter kulør

Det var almindeligt at lade de allerede camouflerede fly beholde den olivengrønne/lysegrå bemaling, men enkelte - deriblandt 42-32076 - fik fjernet »make up«en. Bogstaver og tal beholdt placeringerne men blev nu påmalet i sort, og siderorets store A ændredes til et hvidt A på sort trekantet bund.

Som det var almindeligt dengang, fik også 42-32076 et kælenavn. Crew Chief Hank Cordes holdt meget af »Shoo Shoo Baby« - en populær sang på dette tidspunkt - og sangen fik bogstaveligt talt vinger. Mens 42-32076 endnu var camouflaget, prangede et »Shoo Shoo Baby« på dens næse med hvide bogstaver. Da 42-32076 mistede kuløren, blev »Shoo Shoo Baby« atter påmalet, men nu i sort, og ved samme lejlighed tilføjede man et billede af en letpåkædt ung dame i bedste amerikanske pin-up stil. Af besætningen og jordpersonellet kendtes 42-32076 herefter bedst som »Shoo Shoo Baby« eller blot »Baby«.

Første bombetogt

Efter et par tilvænningssture fløj »Shoo Shoo Baby« den 24. marts ud på sit før-

ste bombetogt, som gik til Frankfurt. Besætningen på denne tur var:

Lt. P. G. McDuffee
Lt. J. E. LaFontin
Lt. F. T. Keneley
Lt. D. M. Kennedy
T/Sgt. S. L. Sommers
T/Sgt. D. S. Abeles
S/Sgt. D. E. Schwab
S/Sgt. M. P. LaCasse
S/Sgt. J. S. Bond
S/Sgt. D. E. Harrington

»Shoo Shoo Baby«s besynderligste og mest omtalte mission skulle imidlertid blive togtet til Gdynia den 9. april 1944.

Det hele begyndte som en ganske almindelig dag med morgenbriefing om dagens mål, som viste sig at være skibs- og jernbaneknudepunktet i bunden af Gdanskbugten ved den polske Østersøkyst. Vejret var dårligt, og som formiddagen gik, håbede besætningerne på en aflysning, som imidlertid ikke kom. Man startede som planlagt, og næppe havde hjulene sluppet jorden, før flyene forsvandt i det lavthængende skydække. Det blev til en nervepirrende tur op gennem skyerne, hvor faren for kollision med andre fly var overhængende. Først i 30.600 fods højde brød »Shoo Shoo Baby« ud af skyerne for pludselig at befinde sig midt i en stor gruppe B-24'ere. Besætningen sad næsten lammet af skræk.

Udover B-24'erne var der ikke andre fly i syne, hvorfor McDuffee begyndte at kredse for at afvente de andre B-17 fra 91st BG.

Efter et par minutters forløb fik de øje på B-17-formationen i horisonten. Da

de kom nærmere, blev besætningen i »Shoo Shoo Baby« klar over, at der ikke var tale om fly fra 91st BG, men fly fra en anden BG under 1st BD.

Da der stadig ikke var andre B-17 i syne, bestemte McDuffee sig for at tilslutte sig formationen, selv om den tilsyneladende ikke var på vej til Gdynia. Den eneste tomme plads i formationen var næstkommanderendes, så McDuffee lod »Shoo Shoo Baby« smutte ind i hullet, hvilket medførte diverse vippen med vingerne og truen med knyttnæver fra de andre piloter. Det var det eneste, de kunne gøre, idet den befalede radio-tavshed hindrede dem i at bruge mund.

Fjendtlige fly og flak-ild

Da formationen nåede den tyske kyst, blev den mødt af kraftig flak-ild og hundrevis af jagere men klarede sig igennem. Stadig uden at vide, hvad målet var, åbnede besætningen bombelemmene samtidig med de andre fly, og fra en højde af 16.000 fod kastede de kl. 13.31:30 præcis deres last af bomber. På vej hjem mødte formationen igen voldsom flak-ild, denne gang omkring Kiel. Besætningen i »Shoo Shoo Baby« kom her ud for et mysterium, som stadig den dag i dag ikke er opklaret. En granat eksploderede foran flyet og frembragte noget, der lignede en stor brun sky. Et øjeblik efter eksploderede endnu en granat, denne gang lige over flyet, hvorved hele oversiden blev dækket af noget der mindede om brun tobakssovs. Det var umuligt at fjerne belægningen fra frontruderne med vinduesviskerne, og McDuffee måtte flyve resten af hjemturen på instrumenterne og ved en gang imellem at stikke hovedet ud af sidevinduet.

Halvvejs over Nordsøen skiltes »Shoo Shoo Baby« fra formationen og satte kursen mod Basingbourn, hvor den

landede uden en skramme - altså bortset fra tobakssovsen - efter 12 timer og 55 minutters flyvning. På taxibanen på vej ind til standpladsen stoppede alle fire motorer samtidigt. Der var ikke en dråbe benzin tilbage i tankene.

McDuffee kaldte tårnet og spurgte om, hvor mange af de andre, der var kommet helskindet tilbage. »Ingen!« blev der svaret, og før choket havde overvældet besætningen helt, blev der tilføjet: »For ingen andre tog afsted! Missionen blev afbrudt umiddelbart efter start!«.

Da besætningen stive i lemmerne kravlede ud, blev de mødt af stationschefen oberst Claude Putnam og en generalmajor fra staben, der fortalte dem, at de havde deltaget i et togt til Marienburg ikke særlig langt fra Gdynia, og at deres togt havde kastet glans over 91st BG, der ville blive krediteret for en fuldført mission.

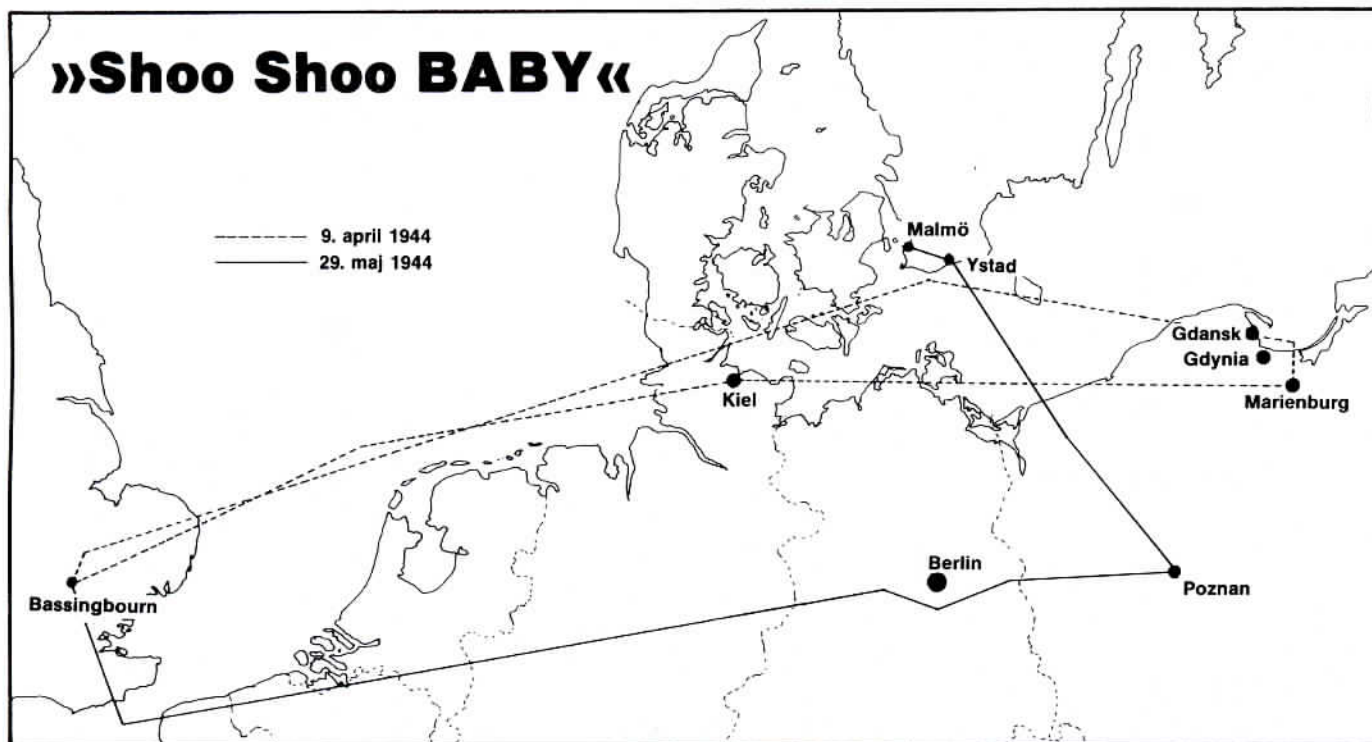
Ved en nærmere undersøgelse af »Shoo Shoo Baby«s radioudstyr blev det opdaget, at en mindre fejl havde hindret radioen i at modtage. Fejlen havde rettet sig selv undervejs, og det var altså forklaringen på, at McDuffee ikke havde modtaget meldingen om aflysningen.

»Shoo Shoo Baby« var dog ikke det eneste fly fra 91st BG, der ikke modtog aflysningen. En anden B-17 (No 563) fra 323 Sqd havde ligeledes sluttet sig til en fremmed formation og gennemført et togt.

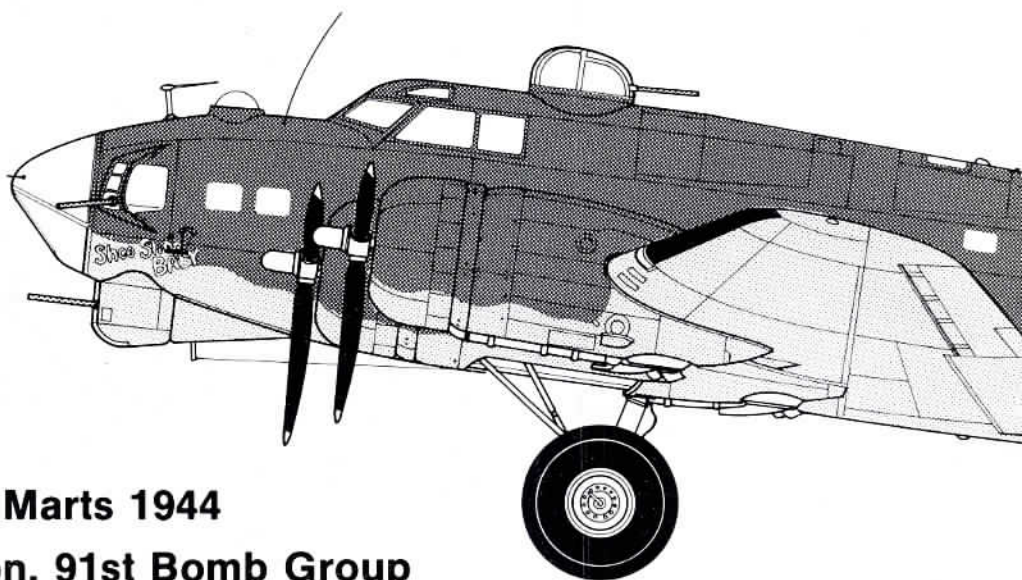
I Danmark har vi også et minde om denne mission til Polen, idet en B-17 fra 728 Sqd, 452 BG, stationeret på basen Deopham Green, styrtede ned mellem Lolland og Langeland. Besætningen ligger begravet i dansk jord.

McDuffee siger farvel til »Baby«

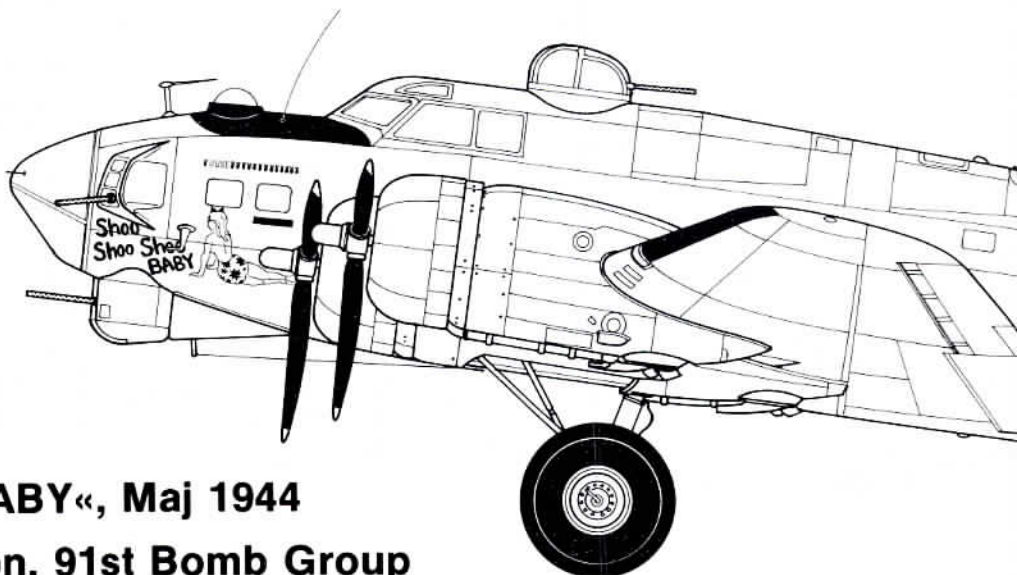
Den 24. maj - altså kun knap tre måneder efter »Shoo Shoo Baby«s ankomst til Basingbourn - fløj McDuffee sit 20.



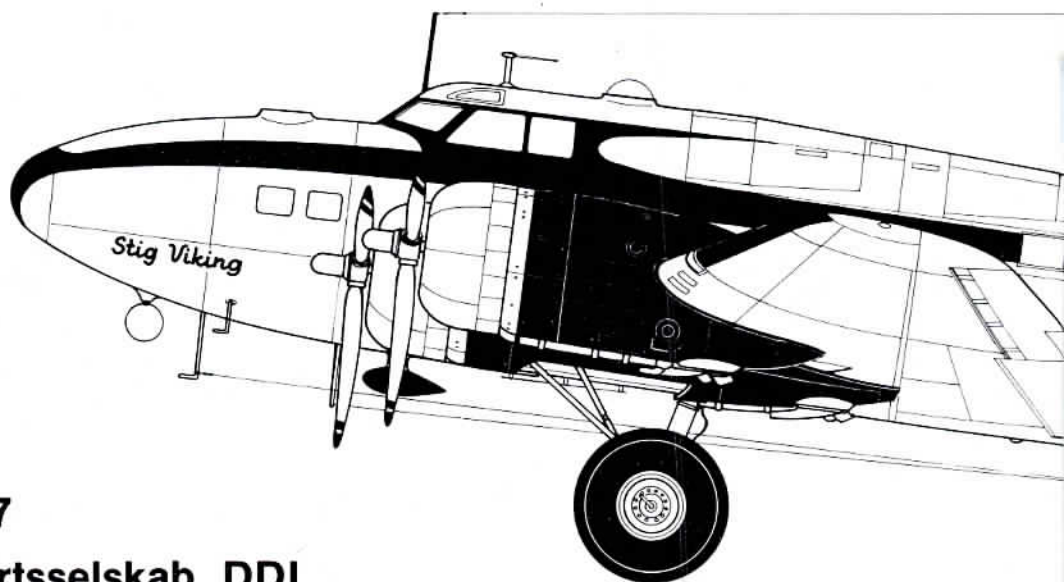
Boeing B-17G-35-BO 42-32076



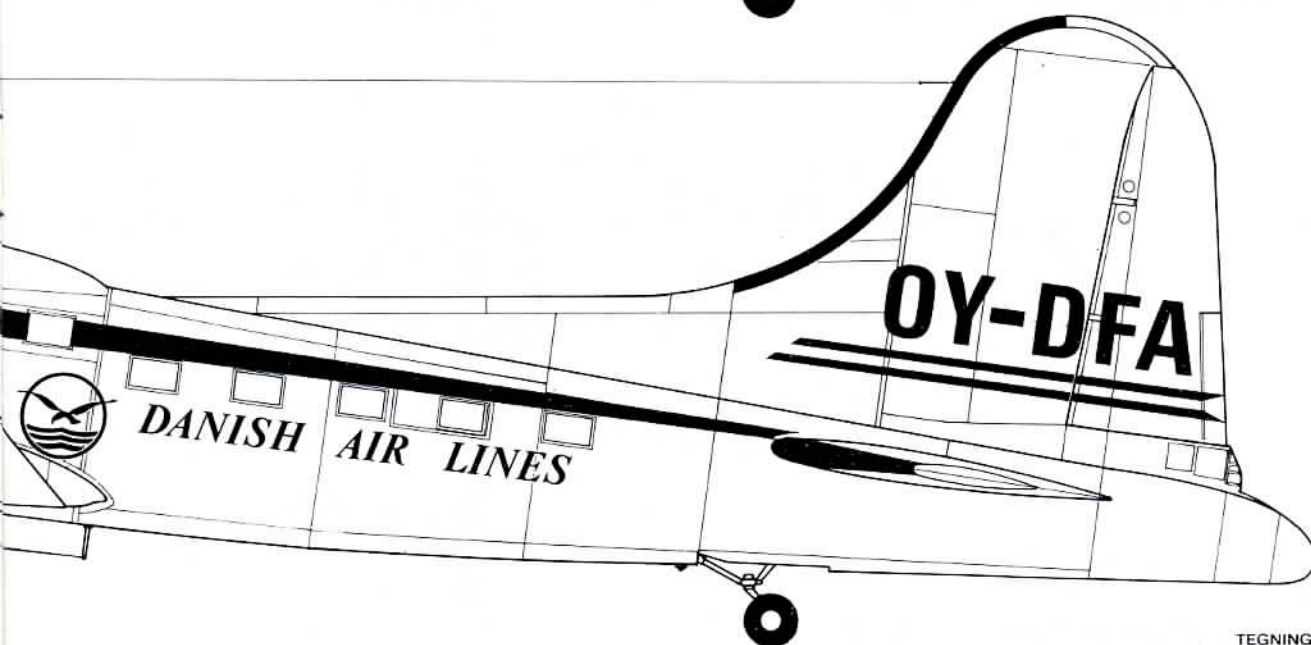
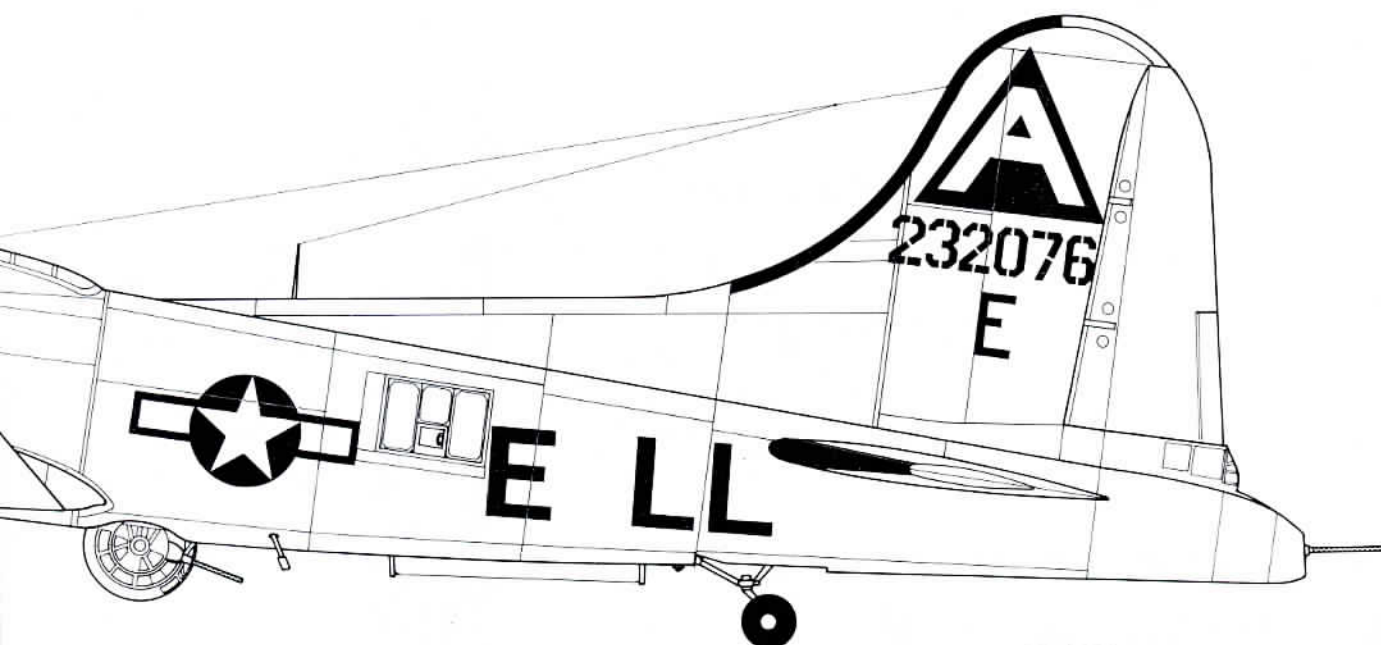
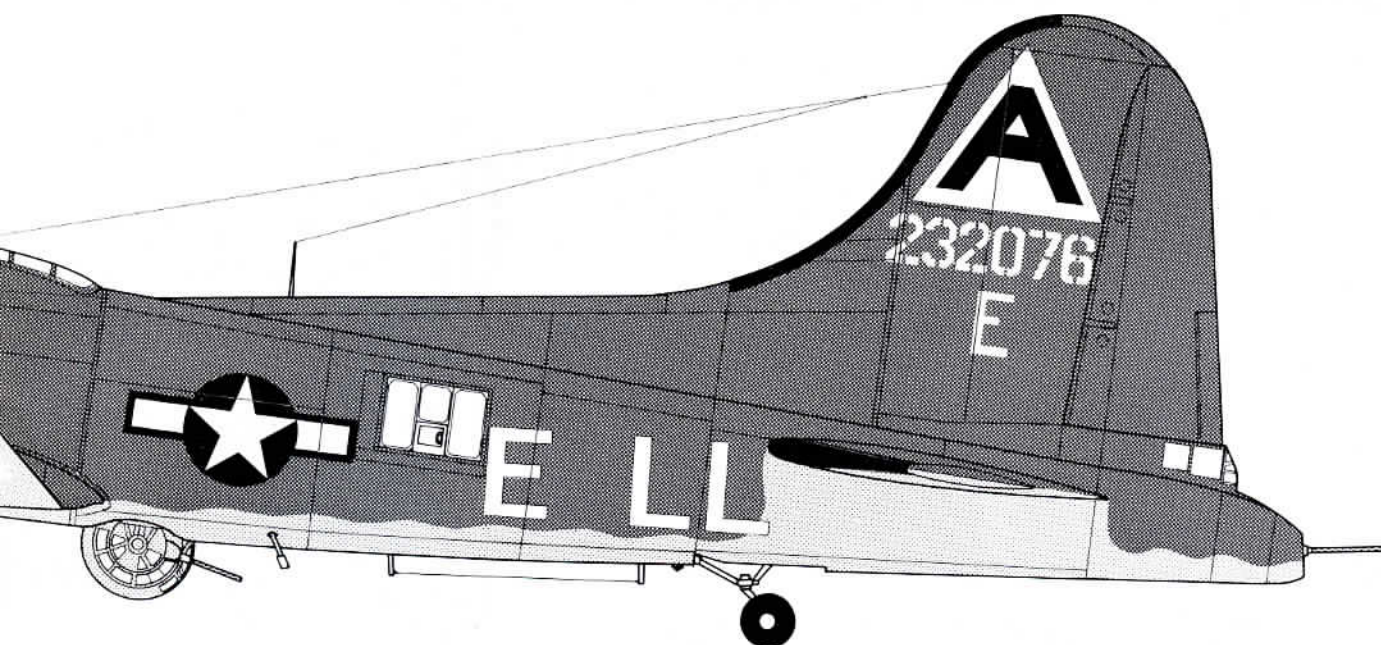
**»Shoo Shoo BABY«, Marts 1944
401st Bomb Squadron, 91st Bomb Group**



**»Shoo Shoo Shoo BABY«, Maj 1944
401st Bomb Squadron, 91st Bomb Group**



**»Stig Viking«, 1947
Det Danske Luftfartsselskab, DDL**



TEGNING: SICK GRAPHIC

B-17G

togt i den og sit 30. togt for USAAF, hvilket betød, at han havde afsluttet sin aktive krigsturnus. Som andenpilot havde McDuffee gennem nogen tid haft Lt. R. J. Guenther, med henblik på at han en dag skulle kunne overtage »Shoo Shoo Baby«. Det første Guenther foretog sig efter overtagelsen var at føje endnu et »Shoo« til kælenavnet.

Lad det være usagt, om det var almindeligt uheld eller det nye navn, men en kendsgerning er det, at »Shoo Shoo Shoo Baby« herefter kun nåede at deltage i fire missioner, hvoraf de to måtte opgives, før dens dage som bombefly var talte.

Den 29. maj 1944 skulle »Shoo Shoo Shoo Baby« sammen med andre syv B-17 fra 91st BG deltage i en 1.450 miles lang mission til Focke Wulf fabrikkernes afdeling i Poznan i Polen, som skulle bombes fra 23.500 fods højde. Helt fra begyndelsen gik det skævt. Under starten løb således superchargeren på No 3 motor varm, men det lykkedes dog at få fejlen rettet efter et stykke tid i luften. Efter planen skulle formationen samles over Kanalen, sætte kurs mod og passere uden om Berlin og fortsætte mod Poznan. Efter udført bombekast skulle hjemturen gå mod nord til den baltiske kyst og herfra tværs over Danmark til Nordsøen og ned til Kanalen, hvor formationen atter skulle opløses.

Kort tid efter at formationen var nået frem til den tyske grænse, gik No 3 motor sig en tur på grund af for lavt olietryk. Guenther var ude af stand til at kantstille propellen, som fortsatte med at rotere, dog heldigvis uden voldsomme vibrationer. Guenther og hans besætning forsøgte at følge trop på kun tre motorer men sakkede efterhånden lidt agterud, alt imens de tabte højde. Trods problemerne blev målet dog nået, og de fik kastet de ialt 10 stk 500 lbs bomber, som de var i stand til at medføre over så store afstande. Flyvende videre alene mod

den baltiske kyst så de hovedstyrken længere forude blive interceptet i området omkring Fehmarn af 4-6 Me 109. De tyske fly angreb fra kl. 11, altså skråt forfra til venstre, men det lykkedes de eskorterende P-51'ere at afværge angrebet.

Nødlanding i Sverige

Lige før de passerede Østersøkysten mistede de endnu en motor, No 4, og de indså det håbløse i at fortsætte. Guenther bad navigatøren om en kurs til Sverige. På vej ud over Østersøen tabte »Shoo Shoo Shoo Baby« hurtigt højde, og besætningen gav sig til at lette flyet for alt løst materiel som maskingeværer, radioudstyr, unødvendigt tøj o.s.v. Selv bugtårnet prøvede de at slippe af med - et foretagende, der normalt varede 20-30 minutter for to veltrænede mænd - men tårnet var ikke til at røkke, hvorfor planen blev opgivet.

Den svenske kyst blev nået ved Ystad, hvor de til deres store overraskelse løb ind i en kraftig flak-beskydning. Kort tid efter blev de mødt af en svensk jager, som eskorterede dem til Malmö, hvor de landede nærmest i halen på en B-24, der ligeledes havde måttet søge tilflugt i det neutrale Sverige.

Navigatøren, 2/Lt. John M. Lowdermilk, var så glad over atter at have fast grund under fødderne, at han glemte at presse på den røde knap, der skulle hindre fjenden i at få fat i det på den tid hemmelige navigationshjælpemiddel, der gik under navnet »Geebox«, og som var installeret i alle B-17.

Farvel til »Baby«

Besætningen blev straks efter at være steget ud af flyet ført bort af bevæbnede svenske vagter og interneret i Loka Brunn lejren nær Ludvika. Bortset fra flymekanikeren, der blev tilbage for at hjælpe med at bugserer flyet til et interneringsområde, så ingen af de øvrige besætningsmedlemmer »Shoo Shoo Shoo Baby« igen.

I slutningen af oktober 1944 blev besæt-

ningen ført til Stockholm. Om natten den 29. oktober blev de sammen med en del andre »strandede« amerikanere fløjet til England i en hvidmalet B-24 ført af civile piloter.

I en officiel amerikansk »Missing in Action« rapport hedder det om »Shoo Shoo Shoo Baby«s nødlanding: »Fly B-17, 42-32076, blev sidst set ca. kl. 13.55 på en position 53.45N - 15.05E, styrende omkring 320°. Kort tid før målet røg det fra No 4 motor. Flyet tabte hastighed, sakkede agterud og nedefter. Han fulgte formationen henover målet, kastede sine bomber og blev sidst set ved den tysk-baltiske kyst. På dette tidspunkt lod hans kurs til at være nordlig i retning af Sverige. Ingen faldskærme blev observeret fra dette fly!«.

Under krigen nødlandede mere end 140 amerikanske fly i Sverige. Af dem var ca. halvdelen af typen B-17 (B-17F og B-17G), ca. 60 af typen B-24 (B-24D, B-24H og B-24J) og resten forskellige jagerfly, hovedsageligt P-51.

Da de to svenske luftfartsselskaber ABA og SILA på grund af krigen havde været afskåret fra at anskaffe sig nyt materiel og gerne ville kunne påbegynde transatlantiske flyvninger, så snart krigen var forbi, indgik den svenske regering en aftale med den amerikanske regering om overtagelse af 10 stk. B-17 for en symbolsk pris af \$1 pr. stk. mod samtidig frigivelse af et antal flybesætninger

Ombygning

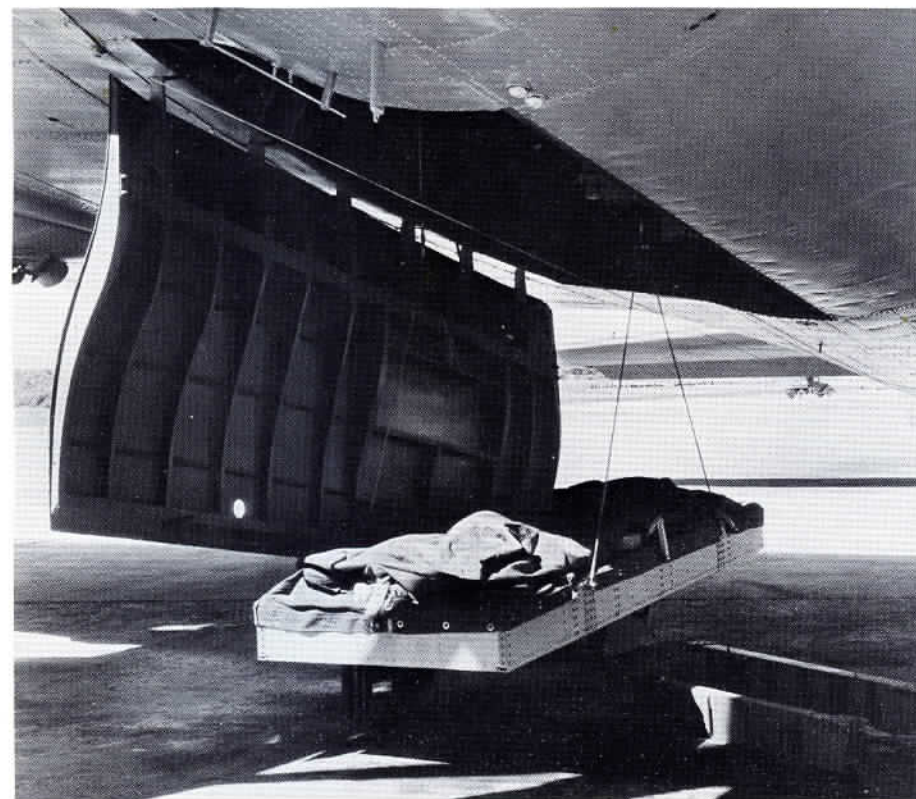
Af de 10 B-17, som Sverige derved kom til at råde over, blev de 3 kannibaliseret til reservedele, mens de resterende 7 blev sendt til SAAB i Linköping for at blive ombygget til trafikfly.

Denne ombygning var særdeles gennemgribende. Til at begynde med blev al bevæbning, herunder tårne med vindere, fjernet, hvorefter den egentlige ombygning kunne begynde. Af hensyn til tyngdepunktets placering fandt man det praktisk at anbringe en del af lasten i flyets næse, hvorfor denne blev forlænget ca. 50 cm i forhold til den originale næse og samtidig gjort noget bredere. I spidsen af næsen blev der indrettet et lastrum på ialt 1,8 m³, hvortil man havde adgang gennem en svingbar næsetip. Bag lastrummet blev navigatørens og bombeskyttens pladser ombygget til radioruf med helt nyt udstyr af svensk fabrikat, mens det oprindelige amerikanske udstyr blev bibeholdt som reserve.

I cockpittet blev instrumenterne kalibreret om til metersystemet, og på ryg-tårnets oprindelige plads blev der anbragt en astrodome. Bag andenpilotens

»Shoo Shoo Baby« som OY-DFA i Kastrup Lufthavn kort efter ankomsten fra Sverige. Den udefra mest iøjnefaldende modifikation ses tydeligt på dette billede. Bemærk at det hævede fundament for den oprindelige astrodome endnu findes på den nye længere næses overside. Propellernes spinnere og blade blev på et senere tidspunkt poleret blanke. (foto: via SAS)





sæde blev der indrettet en plads til navigatøren, mens der bag førstepiloten blev gjort plads til flymekanikeren. Det tidligere bomberum blev ombygget til lastrum, idet den venstre bombelem blev fastgjort i lukket stilling, hvorover der blev lagt et gulv, som kunne bære ialt 3 tons last. Den højre lem kunne åbnes og lukkes manuelt, og for at lette lastning og losning gennem denne dør, blev der indbygget en specialkonstrueret elevator, der kunne løfte 2 tons. I det oprindelige radiatorum bag bomberummet blev der indrettet en 1. classes kabine med pladser til 6 passagerer, som sad 3 og 3 med ryggen ud mod flykroppen. I fortsættelse heraf blev der i resten af kroppen indrettet en 2. classes kabine med pladser til 8 passagerer på almindelige fremadvendende flystole - 5 i venstre side og 3 i højre. For at kunne anbringe stolene, hvor kroppen var bredest, blev det nødvendigt at placere sæderne på en slags »hylder«. Bagest i kabinen indrettedes et diminutivt toilet, som dog afstedkom visse problemer. For at muliggøre besøg på det lille hus, blev det nødvendigt at afbryde den mekanisme, der hævede og sænkede halehjulet. Den hydrauliske aktuator for halehjulet ville nemlig ellers presse en såkaldt knækstøtte ind gennem en lem i toiletvæggen og spidde en besøgende.

»Flygande Felix« bliver dansk

Ud over disse modifikationer blev der monteret vinduer i passagerkabinerne, varmesystemet blev væsentlig forbedret og udvidet, alle elektriske installationer blev udskiftet, og det højre maskingeværvindue blev lukket, mens det venstre blev ombygget til nødudgang. Endelig blev flyet udstyret med redningsudstyr svarende til det store antal personer, som det nu ville komme til at befordre. Alt i alt varede en sådan ombygning 5½ til 6 måneder og kostede et beløb svarende til ca. 450.000 danske kroner. Den nye version af B-17 blev døbt »Flygande Felix« efter den amerikanske flyattaché i Sverige, oberst Felix Hardison, der havde været svenskerne meget behjælpelig med at få flyene stillet til rådighed. Desværre for Felix Hardison var det oprindelige navn, »Flying Fortress« eller »Flyvende Fæstning«, så indprentet i folks bevidsthed, at »Flygande Felix« aldrig slog an. Som et led i den nævnte aftale mellem Sverige og Amerika var det blevet besluttet, at to af de ombyggede fly skulle overlades til Danmark efter krigen, mod at Danmark betalte ombygningsomkostningerne. Dette var årsagen til, at den ombyggede »Shoo Shoo Baby« (der

Cockpittet i OY-DFA, »Stig Viking«. Bemærk at de oprindelige rygskjolde for 1.- og 2. pilot er bibeholdt.

OY-DFA's godselevator i sænket stilling. Kun højre bombelem kunne åbnes. (fotos: via SAS)

B-17G

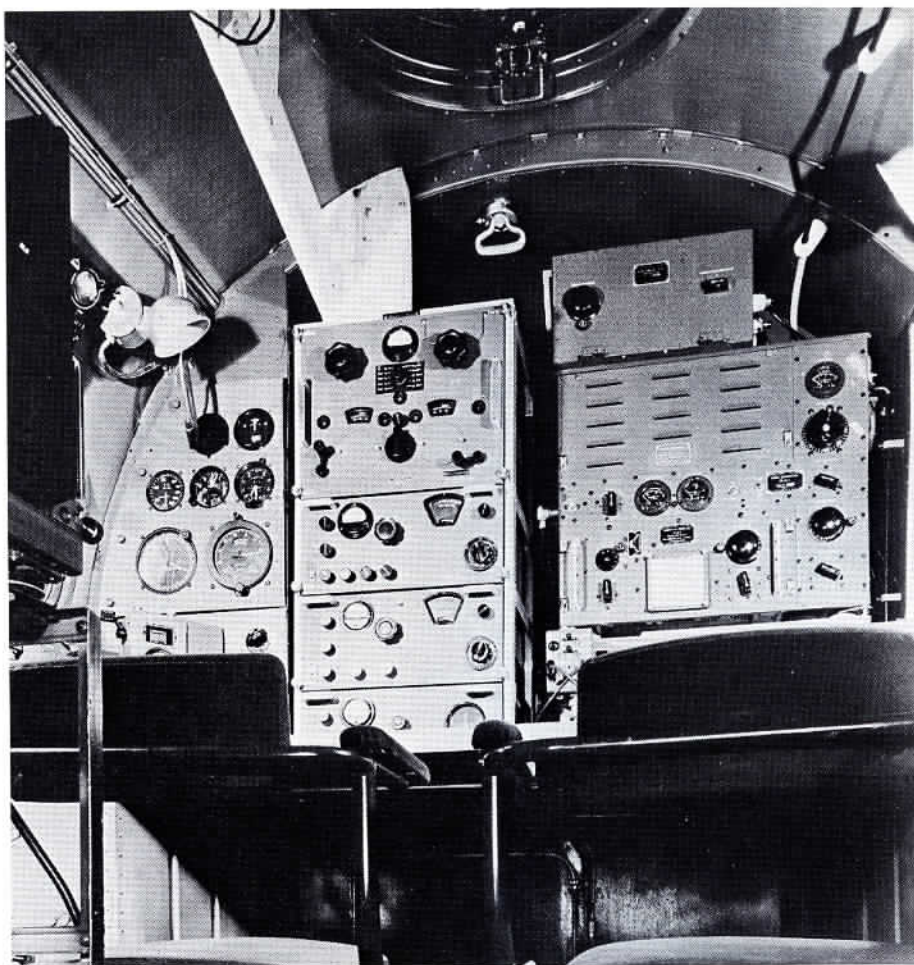
under prøveflyvningerne hos SAAB i efteråret 1945 havde haft registreringen SE-BAP) sammen med endnu en B-17, USAAF serial 42-107067, blev overdraget til Det Danske Luftfartsselskab, almindeligvis blot kaldt DDL, i november 1945. Flyene blev officielt købt og overdraget den 12. november. Dagen efter blev de fløjet til Kastrup med blandt andet DDL's fungerende direktør P. B. Nielsen ombord som den første passager. »Shoo Shoo Baby« eller rettere SE-BAP blev på salgsdagen omregistreret til OY-DFA og ved DDL tildelt navnet »Stig Viking«.

Dramatisk mavelanding«

»Stig Viking« blev i sin første tid ved DDL anvendt på Englandsruterne, som hovedsagelig gik til flyvepladserne Blackbushe, Prestwick, Northolt og Manston. Under en flyvning til England den 28. november 1945 viste det sig umiddelbart før landingen på RAF-flyvepladsen ved Blackbushe, at det venstre understelsben ikke kunne nedfældes, hverken elektrisk eller manuelt. Piloten, DDL's flyvechef, luftkaptajn Emil Damm, besluttede sig derfor for at flyve det meste af benzinen op, før han ville prøve at mavelande flyet på grønsværen ved siden af banen. Da det efter 2 timers kredsen over flyvepladsen blev klart, at dette ikke lod sig fuldføre før mørkets frembrud, blev den resterende del af benzinen kastet overbord, og Emil Damm lagde an til landing.

Mavelandingen forløb perfekt, og ingen af de 22 ombordværende kom noget til. Skaderne ved mavelandingen var til at overskue og lod sig reparere, og »Stig Viking« blev ad landevejen kørt til Northolt for at blive sat i stand. Den 23. maj 1946 blev »Stig Viking« atter indsat i rutefart.

Ved en senere lejlighed, den 20. december 1946, blev halen på »Stig Viking« lettere beskadiget, da halehjulet ikke kunne udfældes. Halehjulet, som af den tidligere omtalte grund forblev udfældet ved passagerflyvninger, blev normalt trukket op ved fragtflyvninger. Hvad besætningen har gjort under lange flyvninger, melder historien intet om. Fra august 1946 begyndte »Stig Viking« flyvninger på DDL's nyåbnede Afrikarute, som blev befløjet en til to gange pr. måned. Flyvningerne gik normalt så langt mod syd som Nairobi med mellem-landinger i Marseille, Rom, Cairo og Khartoum. Den 1. februar 1947 startede »Stig Viking« ud på DDL's længste Afrikarute, København - Johannesburg, med 1 kvindeligt og 5 mandlige besætningsmedlemmer. Turen gik fra København over Marseille, Cairo, Khartoum, Nairobi, Salisbury til Johannesburg, som blev nået den 6. februar. Hjemturen gik over Palmietfontein, Nairobi, Khartoum, Cairo, Almaza, Malta, Marseille til København, hvor man landede den 21. februar. På de 21 døgn, som turen vare-



de, var »Stig Viking« i luften i omkring 90 timer og tilbagelagde ca. 22.000 km. Da DDL i slutningen af 1946 var begyndt at anskaffe deciderede trafikfly af typen DC-4, der var langt mere økonomiske i brug end en ombygget B-17 nogensinde kunne gøre sig håb om at blive, kunne det forudses, at endnu en æra i det tidligere bombeflys liv var ved at være afsluttet. I slutningen af 1947 fløj »Stig Viking« sin sidste tur som trafikfly.

Atter i uniform

»Stig Viking« undgik dog ophugning, som det var overgået de svenske civile B-17. Det danske forsvar var på dette tidspunkt på udkik efter et fly, der kunne bruges ved luftfotograferingsopgaver i Grønland for Geodætisk Institut, og i december 1947 begyndte forhandlingerne DDL og forsvaret imellem om salg af »Stig Viking« til Hærens Flyvertropper. Man enedes om en pris, og den 1. april 1948 overtog Flyvertropperne »Stig Viking«, som blev stationeret i Kastrup Syd, hvor den kom til at udgøre en luftgruppe for sig selv. På dette tidspunkt havde »Stig Viking« allerede i nogen tid stået ubenyttet hen i Kastrup, og en klargøring var nødvendig, før flyet atter kunne gå på vingerne.

Man var enedes om, at »Stig Viking« skulle koste 100.000 kr. Hertil kom så køb af reservedelslager, supplering af udstyr, modifikationer og uddannelse af piloter og teknisk personel hos DDL, hvorved den faktiske anskaffelsessum beløb sig til 438.259,62 kr.

Radioruffet i OY-DFA, »Stig Viking«. Efter datidens forhold moderne og veludstyret, men sammenlignet med, hvad vi er vant til i dag, næsten antikt. Bemærk astrodome i loftet samt stolene, der hverken sikkerheds- eller siddemæssigt ville have kunnet leve op til vore dages standard. (foto: via SAS)

Ved Hærens Flyvertropper fik »Stig Viking« typenummer 67 og individuelt nummer 672, samt for tredje - eller rettere fjerde gang - et nyt navn, »Store Bjørn«.

For at kunne udføre de specielle fotograferingsopgaver i Grønland, fik »Store Bjørn« næsen modificeret således at der blev plads til 3 kameraer - 1 til lodrette optagelser og 2 til skråoptagelser. Den svingbare næsetip blev glasdækket og bag denne, i det tidligere lille fragtrum, blev der gjort plads til en fotografl. I det gamle bomberum blev der installeret en ekstra 1.400 liters benzintank, hvorved flyets aktionsradius blev forøget væsentlig. På et senere tidspunkt blev »Store Bjørn« endvidere forsynet med en radar, der blev anbragt i en radome - forøvrigt dansk konstrueret - under flyets næse.

Efter ombygningen kunne »Store Bjørn« i sommeren 1948 flyve til Grønland på den første af mange fotograferingsopgaver, og endnu et kapitel af »Shoo Shoo Baby«s historie var indledt. ■

fortsættes

BULLS EYE

Tekst og fotos: NIELS HELMØ LARSEN og PALLE SICK

Øvelse BULLS EYE - den flytaktiske våbenkonkurrence, der afholdes hvert andet år - fandt i år sted på FSNSKP i dagene 3. - 11 juni.

Hold fra taktiske eskadriller i Danmark Vesttyskland, og Norge samt en gæsteskadrille fra England deltog i de flytaktiske våbenøvelser mod mål både til lands og til vands.

Som noget nyt deltog 4 amerikanske OV-10 BRONCO fra USAF som Forward Air Controllers, i hvilken rolle de udførte fremskudt luftstøtte-kontrol-opgaver, målfotografering m.v.

Noget nyt var også måden, på hvilken holdene var blevet sammensat. Hidtil har de nationale enheder dystet mod

hinanden, hvorved konkurrencemomentet helt naturligt blev det mest fremtrædende. I år var holdene internationalt sammensat, hvilket ud over at anspore til at vise det bedste man kunne også gav anledning til at udveksle erfaringer og opøve samarbejde.

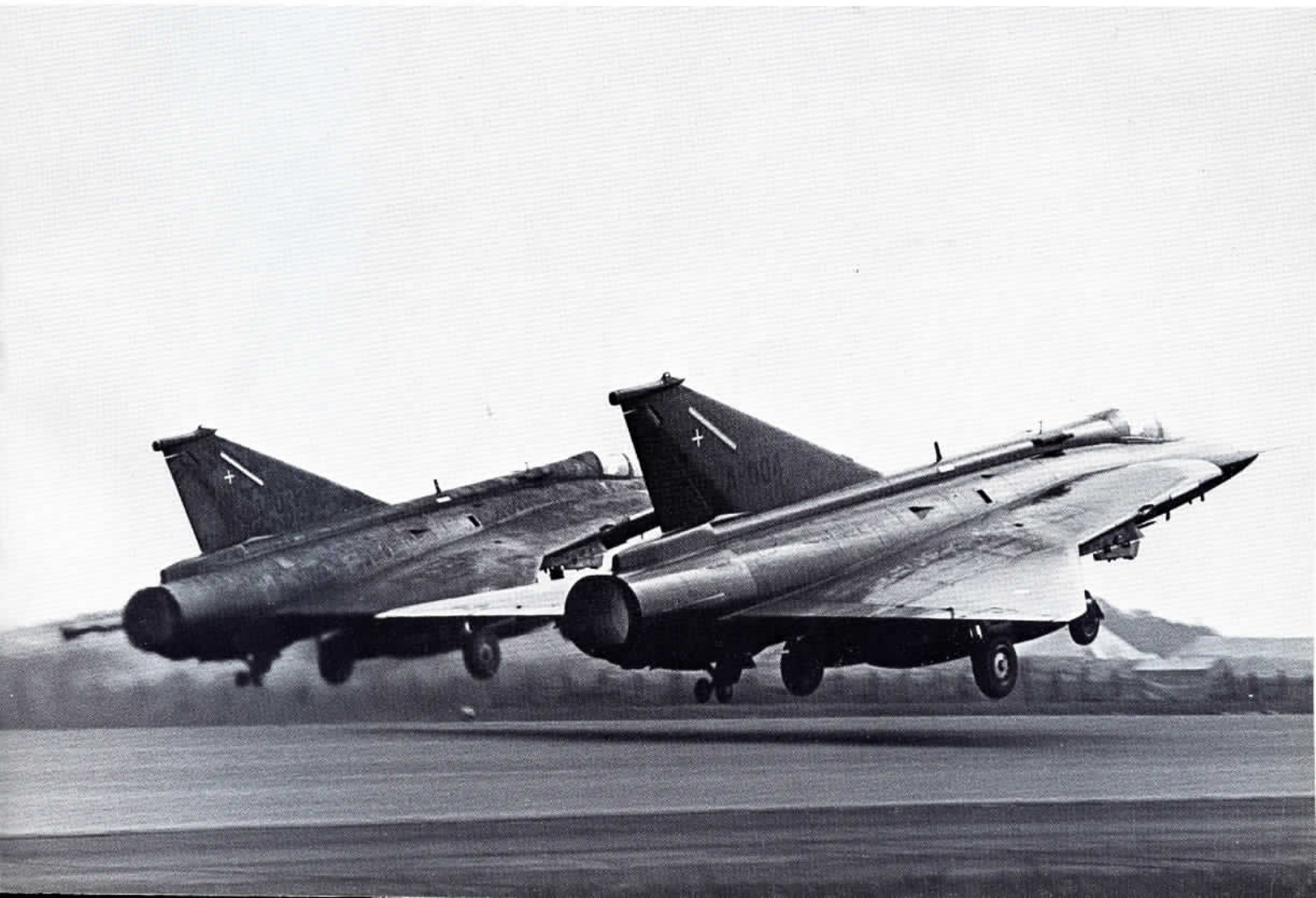
ESK 727 skulle oprindeligt have deltaget med 5 F-100, men flyveforbudet for flytypen bandt eskadrillen til jorden, og man måtte nøjes med rollen som tilskuere. ESK 725 var således ene om at repræsentere Danmark.

Øvrige deltagende enheder var: Eskadrillerne MFG 1 og MFG 2 fra den vesttyske marines flyvevåben med F-104G, eskadrille (SKVG) 334 fra det norske

flyvevåben med CF-104. Eskadrille 441 (LKG) fra det vesttyske flyvevåben med Fiat G-91, 6th Sqd. RAF med JAGUAR og som allerede nævnt 4 OV-10 fra 601. taktiske kontrolflyverafdeling fra USAF i Sembach.

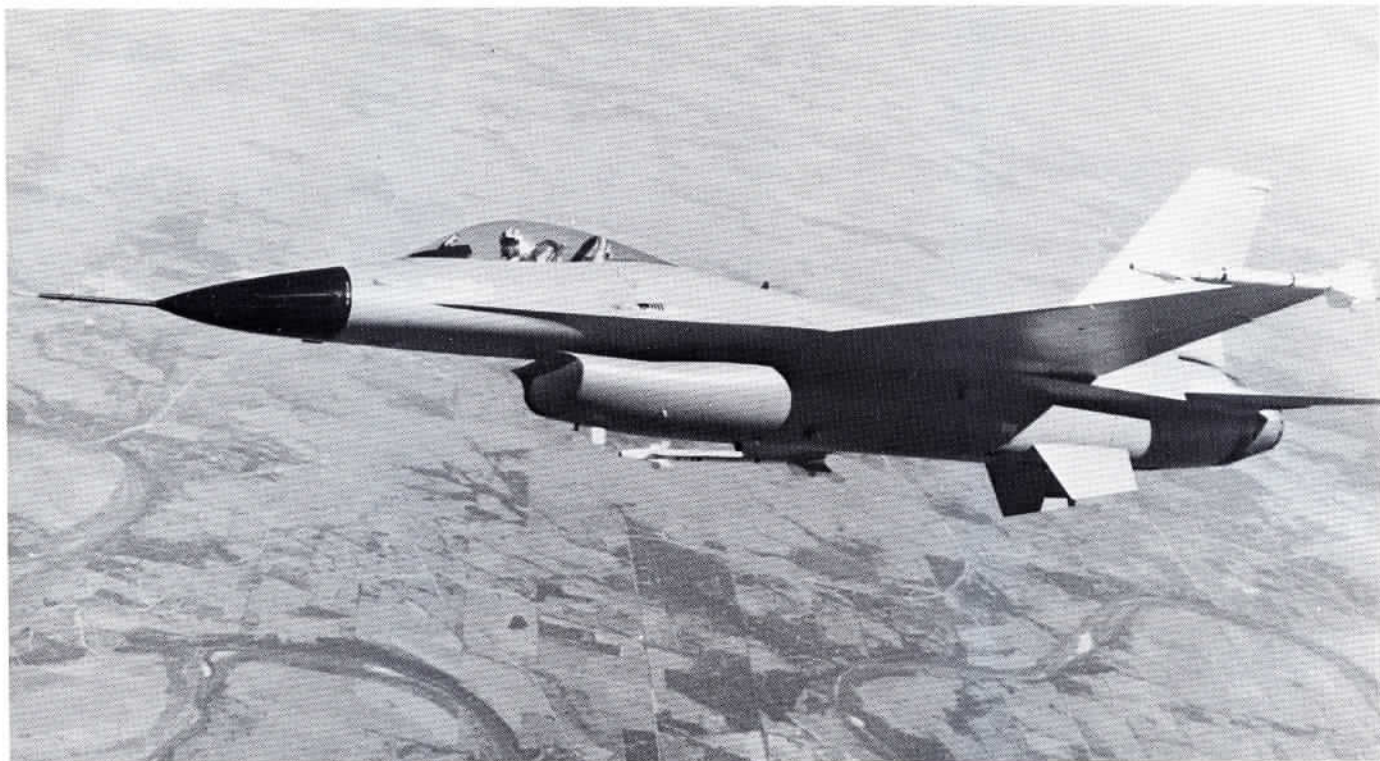
På de følgende sider ses nogle glimt fra en dags starter og landinger på FSNSKP under BULLS EYE 77. ■

A-002 og A-004 under take-off med henholdsvis MJ O. L. Nielsen (NOL), chef ESK 725, og PRLT P. E. Hansen (NEP) ved pinden. ESK 725's hold omfattede endvidere LT H. H. Lind (GIN) i A-007, KN J. Mark (MAK) i A-014 og PRLT J. K. Halvgaard (HAG) i A-018.









General Dynamics F-16

PALLE SICK

GAO's betænkning - Medproduktion i Danmark - Hvem laver hvad?

Kort efter udsendelsen af TINBOX 1/77 opstod på ny røre om anskaffelsen af F-16. Et røre som skyldtes en rapport fra den amerikanske rigsrevision, General Accounting Office, GAO, dateret den 1. april 1977, hvori det ifølge en række nyhedsbureauer hævdes, at flyet udviser en række mangler, dels rummer en række endnu uløste tekniske problemer, samt at F-16 skulle være sårbar i en sådan grad, at der må sættes et stort spørgsmålstegn ved værdien af hele projektet.

Uroen omfattede - stadig ifølge nyhedsbureauerne - alle fire europæiske køberlande, omend i forskellig grad. I Danmark foranledigede rapportens fremkomst et af folketingets partier til at forlange hele F-16 købet taget op til fornyet behandling. Nu er det jo ingen hemmelighed, at anskaffelsen af F-16 ikke havde tilslutning fra alle partier, og at underskrivelsen af den endelige kontrakt kunne forudses at ville finde sted inden for den nærmest følgende måneds tid. Forsvarsminister Orla Møller følte sig i hvert fald foranlediget til at love en ny og samlet redegørelse for flykøbet, omend han offentligt gav udtryk for, at kun få sager har været så grundigt under-

søgt og gennemdebatteret, som netop denne store materielanskaffelse.

Ny erklæring

Uroen i de europæiske køberlande samt et kursfald for General Dynamics aktier fik GAO til godt en uge ind i april at fremkomme med endnu en erklæring om F-16.

Det blev i denne nye erklæring fremhævet, at man - altså GAO - var blevet fejlførtolket, og at nyhedsbureauernes særomtale af F-16 afsnittet i den samlede betænkning af 1. april, havde forrykket balancen i betænkningen.

GAO erklærede, at F-16 ikke på noget tidspunkt under sin tilblivelse og udvikling havde været behæftet med problemer større end dem, man kan forvente at møde ved ethvert andet fly af tilsvarende kompleksitet.

GAO havde ikke med sin betænkning af 1. april ønsket at drage i tvivl, at F-16 vil kunne blive et effektivt våbensystem for de fem lande, der til nu har besluttet sig for at anskaffe denne flytype.

GAO's betænkning om F-16 var blot én af ialt 29 delbetænkninger om en række forskellige store nye amerikanske våbensystemer, som GAO er ved at under-

søge for den amerikanske kongres. F-16 var ikke fra GAO's side blevet udtaget til særlig kritisk behandling, men var blot én af mange løbende undersøgelser af forsvarsprogrammerne.

Kongressen lader disse undersøgelser foretage løbende på grund af de store økonomiske krav, disse projekter stiller til det amerikanske samfund.

Når uroen blev så stor, skyldes det nok først og fremmest, at det ved nyhedsbureauernes udsendelse af de »alarmerende« nyheder ikke fremgik, at en meget stor del af GAO's oplysninger var af ældre dato og indsamlet over en længere periode. Endvidere nævnte bureauerne heller ikke - i modsætning til betænkningen - at de omtalte problemer allerede var løst eller var ved at blive det.

F100 motoren

En af de alarmerende oplysninger drejede sig specielt om F100 motoren fra Pratt & Whitney, som hævdedes at udvise en tilbøjelighed til såkaldt stagnation stall.

Et stagnation stall kan meget populært beskrives, som et kompressorstall »der går i baglås«. Motoren vil ikke kunne accelereres op i omdrejninger igen, før

den har været bragt ned på et meget lavt omløbstal. Den vil have tilbøjelighed til at falde til ro omkring et mellemhøjt omløbstal, hvor den ikke yder tilstrækkelig trykkraft, og hvorfra den ikke uden videre lader sig flytte - den stagnerer i bogstaveligste forstand. Gribes der ikke ind i rette tid ved et sådant stagnation stall, vil motoren normalt overhede ud over det tilladelige og derved tage skade på både stator og rotor.

Fænomenet optræder oftest ved kombinationen stor højde/lav hastighed og sjældent ved højder under 20.000 fod. Det bør retfærdigvis siges, at stagnation stall på intet tidspunkt er blevet observeret ved noget F-16 fly men kun ved F-15 EAGLE (i et antal af ca. 4 pr. 1.000 flyvetimer). F-15 er jo, som omtalt i forrige afsnit af F-16 artiklen, forsynet med to F100 motorer. Trods identiske hoveddele er motorerne i de to fly noget forskellige, og det er i hvert fald tydeligt for enhver, at motorindbygningsformerne og luftindtagenes geometri for F-15 og F-16 er helt forskellige. Pratt & Whitney havde længe før GAO betænkningens fremkomst udført og afprøvet modifikationer til afhjælpning

af problemerne med stagnation stall, der hovedsagelig viste sig at stamme fra fejlfunktion i efterbrænder, luftindtag eller andre komponenter. Også det i betænkningen omtalte problem med at genstarte en død motor alene ved hjælp af fartvinden (ram air start) har været gjort til genstand for grundige undersøgelser. For F-16's vedkommende skønnes det fra kompetent side, at man fra en højde af 35.000 fod vil have plads nok til 3-4 sådanne startforsøg, men hertil kommer, at produktionsudgaven af F-16 endvidere er forsynet med en jet fuel starter, der kan anvendes, såfremt motorstop skulle indtræffe ved lavere højder.

58 procent

Tallet 58 er blevet et næsten magisk tal under F-16 debatten. Ikke fordi Danmark køber 58 fly, men fordi den meget omdiskuterede europæiske medproduktion er udregnet til at skulle udgøre 58% af den samlede anskaffelsespris ved et produktionstal på 998 fly (650 til USAF og ialt 348 fly til de fire europæiske lande).

Man har spurgt os, hvordan de 58% op-

står som følge af 10-40-15% aftalen (se TINBOX 1/77). Lad os for ikke at gøre det for svært regne i hele fly, selv om vi i Danmark ikke laver hele fly, men til gengæld komponenter til langt flere end vore egne 58 fly.

De fire europæiske lande skal ifølge aftalen fremstille dele til eller samle fly for et beløb, der svarer til 10% af værdien af flyene til USAF, hvilket omregnet til hele fly giver 65 fly. Europæerne fremstiller endvidere dele svarende til 40% af værdien af egne fly. Det giver afrundet 139 fly. Belgien, Danmark, Holland og Norge leverer således - idet vi fortsat regner i hele fly - 65 plus 139 fly, eller ialt 204 fly, som sat i forhold til de 348 fly, man køber i USA, giver $\frac{204}{348} \times 100$ eller 58%.

Det er herefter ikke svært at gå videre med regnestykket vedrørende en eventuel forøgelse af produktionen. Laver de fire europæiske lande yderligere 144 fly, hvilket vil svare til 15% af 960 fly leveret til tredielande, vil man have opnået 100% medproduktion.

Sakker Danmark bagud?

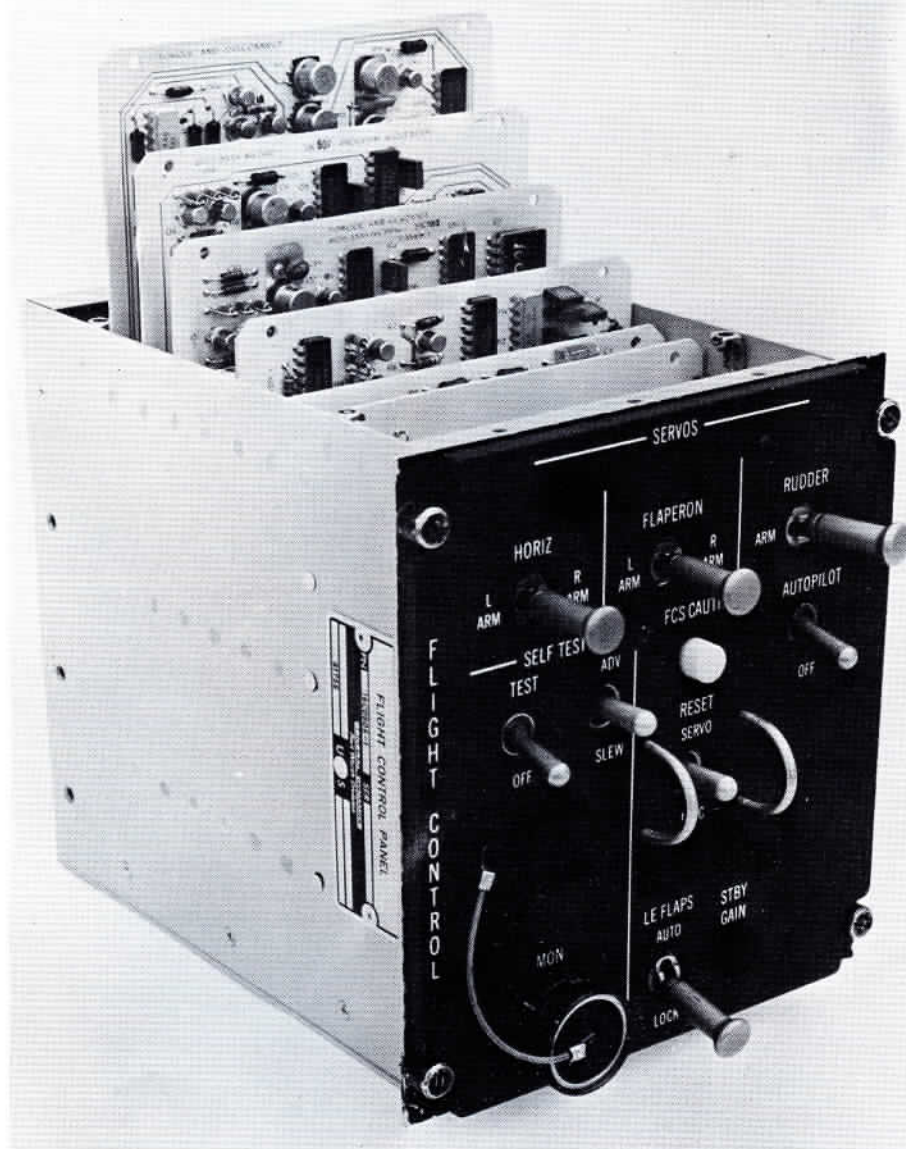
Det fremhæves med jævne mellemrum, at Danmark sakker bagud, med hensyn til medproduktion, og det er da også rigtigt, at der til dato kun er for godt 800 ud af ialt 1.400 millioner kroner ordrer hjemme.

Nu var det helt fra projektets start forudsat, at ordremassen også var behæftet med en tidsfaktor forstået på den måde, at ikke alle ting skal produceres med det samme. Belgien og Holland ville, alt andet lige, med deres allerede udbyggede flyindustri straks tegne sig for deres fulde andele af den samlede europæiske medproduktion, mens Norge og især Danmark, måtte imødesee en langsommere ordretilgang.

Vi er vidende om, at der for tiden forhandles om yderligere dansk medproduktion, og at disse forhandlinger kan forventes afsluttet med et positivt resultat i løbet af en måneds tid. Endvidere arbejder nogle danske firmaer for tiden travlt med at udarbejde tilbud på jordudstyr til F-16. Tibud som skal være afgivet inden august i år.

Også på dette felt vil vi skønne, at dansk industri har gode chancer for at opnå kontrakter.

Det er afgørende for opåelse af kontrakt, at man er rimeligt konkurrencedygtig, - et begreb, som ikke er forsynet med hårde procentsatser. Det kan i den forbindelse nævnes, at flere af de danske firmaer, som var med ved de indledende orienteringsmøder, har hævdet, at det var umuligt at deltage i konkurrencen med de lave tilbud, som de amerikanske



Flight Control Panel til General Dynamics F-16 fremstillet af Kristian Kirks Telefonfabriker A/S (Standard Electric A/S). Den viste computer er dansk-produceret og i øjeblikket under kvalificeringsafprøvning.
(foto: via Kristian Kirks Telefonfabriker A/S)

F-16

firmaer var i stand til at fremkomme med. Her må man ikke glemme, at amerikanske firmaer i langt højere grad end danske har været leverandører til fly- og rumfartsindustri. Rækken af danske firmaer, som til dato har modtaget F-16 ordrer, viser, at vi trods alt godt kan være med.

Vi kender eksempler på, at danske firmaer efter blot kort tids produktion af komponenter af samme karakter, som dem der nu er tale om, har vist sig at være ikke alene rimeligt konkurrencedygtige men også absolut konkurrencedygtige.

Af de 70-80 firmaer, som i sin tid meldte sig som interesserede, faldt nogle fra på grund af det enorme papirarbejde, der knyttede sig til både tilbudsgivning og produktion. Flere hundrede sider materiale, på et ikke alt for let tilgængeligt engelsk, skulle tygges igennem, før man overhovedet havde skaffet sig overblik over, på hvilke betingelser man kunne medproducere.

Nogle gav op på grund af de meget strenge kvalitetskrav, som alle trin af medproduktionen ville blive pålagt, og nogle faldt fra, fordi de selv skønnede, at konkurrencen ville være for hård.

Hvem producerer dele til F-16?

Gennem et hastigt rundspørge til de danske firmaer, der til nu har modtaget ordrer på dele til F-16, har vi søgt at danne os et indtryk af, hvordan en »typisk dansk F-16 medproducent« så ud. Selv om vi godt kunne konstatere visse fælles træk ved de adspurgte firmaer, måtte vi erkende, at »den typiske medproducent« ikke findes.

Hvad karakteriserer da så de ti danske firmaer det i dag drejer sig om?

De er alle på ét nær aktieselskaber. De er alle, så vidt vi da har kunnet konstatere, godt økonomisk funderede og har dygtige ledere og medarbejdere. De er så godt som alle fortrolige med at arbejde i international sammenhæng og har alle med et par enkelte undtagelser deltaget eller deltager stadig i fly-, rakett-, satellit-, missil- og/eller anden dermed beslægtet produktion. De besad allerede inden ordrens eller ordrenes modtagelse en ikke ringe portion know how og ekspertise på hvert deres arbejdsområde. For de fleste firmaer var det en naturlig ting også at gå ind i F-16 produktionen.

Vi noterede os, at kun i to eller tre tilfælde udgjorde F-16 medproduktionen mere end 20% af firmaets totale produktion. 10-15% var mere almindeligt, for som det blev hævdet af ét af de firmaer, vi talte med, lader vi andelen overstige de 20% risikerer vi, at det er F-16, der styrer os og ikke omvendt.

Tilførsel af yderligere know how vedrørende teknologi, processer, testning og projektledelse samt muligheden for at gøre en rimeligt god forretning fremhæves af de fleste virksomheder som

Danske medproducenter på F-16 programmet pr. 15. juni 1977:

DISA A/S, Skovlunde:

F100 gearbox, controlbox for chaff and flare dispenser, engine starting system, emergency power unit og speed brake actuator.
Ca. 300 millioner kroner.

Jørgen Høyer A/S, Veksø:

Leading edge flap drive.
Ca. 96 millioner kroner.

Nea-Lindberg A/S, Ballerup:

Radar E/O
Ca. 93 millioner kroner.

Quitau A/S, Sønderborg:

Heat exchangers.
Ca. 25 millioner kroner.

Radartronic A/S, Risskov:

Channel frequency indicators, 40 KVA generator control unit.
Ca. 15 millioner kroner.

Silcon A/S, Kolding:

Inverter.
Ca. 11 millioner kroner.

Kristian Kirks Telefonfabriker af 1970 A/S, Horsens:

Elect. component ass., flight control panel, manual trim panel.
Ca. 112 millioner kroner.

Ingeniørfirma Per Udsen, Grenaa:

Pylons, assembly of vertical fin.
Ca. 97 millioner kroner.

Dannebrog Elektronik A/S, Lystrup:

Flight control computer, radar control panel, pneumatic sensor/ice detector.
Ca. 82 millioner kroner.

DIG I c/o Neselco A/S - C. Rovsing A/S, København SV:

Fire control computer.
Ca. 86 millioner kroner.

(Alle beløbsangivelser er baseret på januar 1975 dollars, se TINBOX 1/77)

det væsentligste plus ved medproduktionen. Sikkerheden for produktion i hvert fald frem til 1984 og sandsynligvis en del længere har dog også vejet tungt. Kvalitetskontrol spiller en stor rolle ved fremstillingen af dele til F-16, idet de amerikanske militære kvalitetsnormer er endog særdeles stramme. Alt skal testes på alle stadier af produktionen lige fra råvare til færdig komponent. Ikke mindst for elektronikområdet betyder det tests og målinger i et antal og af en kompleksitet så stor, at det kun kan udføres under anvendelse af datamater og halv- og helautomatisk testudstyr. De fremstillede dele til F-16 vil for så godt som alle firmaer ligge på et kvalitetsniveau over det, man tidligere har opnået.

Eksempelvis betyder deltagelse i F-16 programmet for et firma som Kristian Kirks Telefonfabriker A/S, at man får lejlighed til at anskaffe, opbygge og bruge testudstyr af meget stor kompleksitet væsentlig tidligere, end firmaets basisproduktion ellers ville have medført. Et andet eksempel er DISA A/S, som i et nyindrettet fabriksafsnit vil komme til at fremstille tandhjul til F100 motorens gearkasse under anvendelse

af de mest moderne maskiner og i en kvalitet, som man hidtil kun har kunnet præstere i udlandet (MTU og Flygmo-tor for blot at nævne nogle).

Medproduktionen er endnu kun på det forberedende stadium og vil først for alvor komme i gang i løbet af 1978. Den øjeblikkelige virkning - blandt andet på beskæftigelsen - vil næppe blive så stor som spået. Til gengæld vil den tilførte viden have værdi langt ud over F-16 programmet, ligesom de etablerede forbindelser med udenlandske firmaer vil kunne føre nye ordrer med sig på helt andre områder. ■

Billederne på side 17:

F-16A FSD No 2 under start.

YF-16 Prototype No 1 ligeledes under start. Bemærk det ekstra sæt finner under luftindtaget med hvilke en serie forsøgsløyninger er blevet gennemført. YF-16 kaldes i denne configuration CCV, d.v.s. Control-Configured-Vehicle.

Opstillet på linie fjernest YF-16 No 1, CCV, dernæst YF-16 No 2 og F-16A FSD No 1. Nærmest F-16A FSD No 2 i blå-grå bemaling med ialt 18 stk. 500lb bomber Mk 82 ophængt på vingepylons.
(fotos: General Dynamics)



Havarier

G-781

Under skydeøvelser ved Rømø onsdag den 4. maj styrtede F-100D, G-781, i havet ca. 5 km nordvest for tårnet på skydebanen på Rømø. Piloten, næstkommanderende ved ESK 730, KN H. P. Larsen (PET), er trods et meget omfattende eftersøgningsarbejde med indsats af både helikoptere, frømand og kuttere endnu ikke fundet og må formodes omkommet.



KN H. P. Larsen (PET)

PET skulle som fører af en rode udføre jordmålskydninger på Skydeområde Rømø. Opstart, udkørsel, take-off og flyvning til skydeområdet forløb normalt. Vejret i området var den pågældende dag diset med et brudt skylag i 900 fods højde. Efter at være nået frem til Rømø, indledte piloterne i flyene deres skydninger med strafing for derefter at fortsætte med RX skydning, det vil sige skydning med raketter.

PET affyrede ikke nogen raket i sit første angreb. Umiddelbart herefter angav han over radioen årsagen hertil som »finger trouble«. Jordpersonellet så ham trække af målet på ganske normal måde og forsvinde af syne i et højredrej, da han gik ind i det brudte skylag.

2'eren fuldførte som briefet før skydningerne sine raketafleveringer, idet man fulgte proceduren for fejl i skyderunden. Både 2'eren og FSNSKP søgte herunder forgæves at få kontakt med PET. Ca. 15 minutter efter at kontakten var ophørt, afgik SAR helikopteren fra FSNSKP mod Rømø. Umiddelbart efter at være nået frem til området lokaliserede dens besætning en olieplet i Juvre Dyb på den tidligere nævnte position.

Helikopteren indledte med det samme en eftersøgning af PET vest for området i op til en afstand af 15 miles fra kysten, idet det blæste ca. 18 kts fra østlig retning.

Oliepletten viste sig at være havaristedet, og det kunne hurtigt konstateres, at vragesterne lå spredt over et stort område ved Juvre Dyb og Kore Sand. Samme dags eftermiddag ved ebбетid, ca. 6 timer efter havariet, lokaliserede man flyets katapultsæde på det nu tørre Kore Sand ca. 1,5 km nordvest for havaristedet. Dagen efter fandt et eftersøgningshold sammen med flyvehavarikommissionen på Kore Sand yderligere glasstumper fra canopyet, fjederen fra topskærmen, PET's knæbræt, katapultsædets ansigtsskærm samt inderret fra sædekanonen.

Disse fund viste, at PET har foretaget udskydning, mens han har fløjet på en østgående kurs, men intet om flyets stilling i luften eller noget om, i hvilken højde PET har forladt flyet. Omkring midten af maj var de fleste større vragele, herunder også motoren, blevet bjerget og bragt i land til videre undersøgelse. Skaderne på motoren viser, at G-781 har ramt vandoverfladen i en stejl vinkel med krængning til højre. Undersøgelserne er endnu ikke afsluttet.

G-781 var af typen F-100D-40-NH og havde serial 55-2781. Den blev modtaget den 3. juni 1961 og umiddelbart herefter overdraget til ESK 730, hvor den kom til at gøre tjeneste i de følgende 16 år. G-781 og G-244, som havarerede den 29. november 1976 (se TINBOX 4/76), var de sidste F-100D, som FLV modtog. Billede af G-781 på side 2. ■

G-183

F-100D, G-183, havarerede fredag den 13. maj ved Leer i Nordvesttyskland. Piloten, chef for ESK 727, MJ J. H. Lauritsen (LAU), reddede livet ved at lade sig skyde ud med katapultsædet.

LAU var sammen med SKLT-R John Eric Tommerup Clausen (JET) beordret til at udføre en FAC mission over Nordvesttyskland. Opstart, udkørsel og take-off forløb helt normalt for begge fly i roden, som LAU var fører af, og der observeredes intet unormalt under flyvningen til målområdet ad ruten Sylt-Nordstrand Glückstadt-Rodenkirchen.

På en position ca. 40 km vest for Oldenburg mærkede LAU et lille ryk eller puf i flyet - nærmest som når man under bilkørsel i hurtig fart pludselig løber tør for brændstof. LAU befandt sig da i 500 fods højde over terrænet, og farten var 420 kts med 90% RPM. LAU hørte hverken noget knald, brag eller anden unormal mislyd. Tværtimod blev der helt stille i flyet.

Da både omdrejningstallet og udstøds-

temperaturen faldt støt, satte LAU air-start og emergency fuel på. Genstart lykkedes imidlertid ikke, og RPM var i mellemtiden faldet til 70%. Fire Warning lyset blev ikke tændt, men LAU opfattede, at 3 eller 4 lamper i feltet med advarselslys var tændt. Han trak pinden let tilbage for at omsætte fart til højde, og i 2.000 fods højde gik han over i et meget fladt dyk med en fart af 220 kts. Samtidig afgav han MAY-DAY til Bremen Control med oplysning om, at han havde fået flame out, og hvor han befandt sig.

I 1.700 fods højde ændrede LAU kurs via et blødt venstredrej for at få retning mod åbent område. Med marker gennemskåret af vandløb forude rettede han op, og i 1.200 fods højde trak han i nederste håndtag og lod sig skyde ud uden først at afskyde canopyet.

LAU ramte jorden ret hårdt, idet hans faldskærm slog delvis sammen, da den ramte nogle af de højspændingsledninger, der krydser området nær Leer. Flyet fortsatte i en svag vinkel med jorden og kurede under nogle andre højspændingsledninger uden at beskadige hverken ledninger eller master for til slut at bryde i brand ved anslaget mod jorden.

LAU blev med smerter i ryggen ført til tysk sygehus for undersøgelse. Samme dags aften blev han med helikopter fløjet til FSNSKP og herfra viderebefordret til Haderslev Sygehus, hvor han blev indlagt til undersøgelse af rygsøjlen. 5 dage senere kunne han udskrives.

Jorden på havaristedet, 3 km øst for Leer, var relativt blød og fugtig, hvilket medførte, at kun de dele, der lå over jorden, udbrændte. De jorddækkede dele forblev næsten ubeskadigede, hvilket skulle vise sig at være til hjælp for flyvehavarikommissionens arbejde. En undersøgelse af motoren viste, at den ikke - eller næsten ikke - havde roteret, da flyet ramte jorden. Det blev også hurtigt klart, at årsagen til havariet skulle søges i manglende brændstofforskel. Motorens fuel control fandtes delvis dækket af jord og næsten intakt. Ved en grundig undersøgelse af enheden, dels i Danmark, dels i Frankrig, viste det sig, at den manglende brændstofforskel med deraf følgende havari, skyldtes en opstået revne i fuel control-huset.

G-183 var af typen F-100D-10-NA og havde serial 54-2183. Den blev modtaget den 30. maj 1959 og overdraget til ESK 727 på FSNVÆR den 12. juni samme år. G-183, der har været ved eskadrillen lige siden, havde et mindre havari den 5. juni 1964, hvor den kørte af banen på FSNKAR. Billede på side 2. ■

AR-101

Tirsdag den 24. maj indtraf så månedens tredje militære havari, ved hvilket ESK



729 mistede en RF-35 DRAKEN. Piloten, LT-R Mogens Skyggelund (MYL), reddede sig ved hjælp af katapultsædet. MYL skulle i forbindelse med TACEVAL udføre en målflyvning med AR-101 i 22.000 fods højde med startpunkt over Ærø. MYL startede op, taxiede ud og lettede fra FSNKAR ca. tyve minutter over otte om morgenen og fløj i lav højde over den sydlige del af Kattegat mod startpunktet, uden at noget unormalt viste sig.

Da MYL godt ti minutter senere befandt sig på en position i Storebælt på højde med nordspidsen af Langeland på en sydlig kurs i 300 fods højde, ville han indlede stigning til den befalede flyvehøjde for målflyvningen. Idet han skubbede gashåndtaget frem til full military, lød et højt knald. Master caution lys, advarselsslys for olietryk samt endnu et advarselsslys tændtes, og han kunne høre en skurrende lyd. Han trak derfor gashåndtaget tilbage til 90%, uden at lyden dog ændrede sig.

MYL besluttede sig for at forsøge at sikkerhedslande på Beldringe. For ikke at overflyve Fyn før nødvendigt, gik han ind i et venstredrej under samtidig svag stigning. I drejet mærkede han en unormal deceleration og kunne på hastighedsmåleren se, at farten faldt og nu var nede på 340 KIAS. MYL afbrød venstredrejet og påbegyndte et svagt højredrej,

men i samme øjeblik lød en kraftig eksplosion, og AR-101 fortsatte krængningen, uden at MYL var i stand til at standse den. Flyet rullede derefter hurtigt 3-4 gange rundt om sin egen længdeakse, mens dets næse bevægede sig over og under horisonten.

Med nogen vanskelighed fik MYL tag i udskydningshåndtagene og trak til, da han kunne se himmel over sig. Han kom fri af flyet i en højde, som han selv anslår til 1.000 fod og landede lidt efter i vandet. Han endrede sin dinghy for 10-15 minutter senere at blive samlet op af fiskeskipper Wagner Petersen fra Lohals, som fra sin båd i Lohals havn havde set hændelsesforløbet og straks sejlede til undsætning. Samtidig hermed blev en SAR helikopter alarmeret via Langelandsfortet.

I Lohals blev MYL taget ombord i helikopteren og fløjet til FSNKAR, hvor det kunne konstateres, at han var uskadt. AR-101 ramte vandet i en stejl vinkel på en position ca. 1 km vest for Lohals i nærheden af holmen Smørstakken. Vraget lod sig let lokalisere og blev hurtigt bjerget. Der er endnu ikke fundet afgørende spor af, hvad årsagen til havariet kan have været, men undersøgelserne fortsætter.

AR-101 var, som nummeret røber, en SAAB RF-35 DRAKEN. Dens svenske byggenummer er 35.1101, og den blev

AR-101 fotograferet på Leck i september 1974 under øvelse BIG CLICK.
(foto: TD)

leveret til FSNKAR den 24. juni 1971 og har været ved ESK 729 siden da. ■

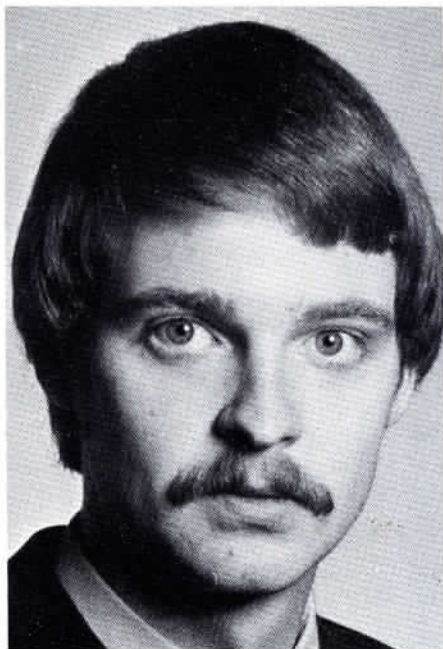
GT-983

Som det nok vil være de fleste bekendt, udløste MJ J. H. Lauritsens havari med G-183 et kortvarigt stop for flyvninger med F-100. Da årsagen til havariet ret hurtigt kunne fastslås, blev der atter givet grønt lys for flyvningerne.

Da GT-983 styrtede ned ved Bjerringbro den 1. juni, fik F-100 atter flyveforbud, et forbud, som her ved redaktionens slutning endnu ikke er ophævet.

Havariet, som kostede begge piloter livet, fandt sted under en øvelsesflyvning. LT-R P. V. Jensen (VIT) var beordret til som instruktør i bagsædet med SKLT-R J. A. Jørgensen (ARI) som elev i forsædet, at gennemføre en formationsflyvning som en del af F-100 omskolingsprogrammet. Flyvningen var ARI's sidste omskoling, før han skulle gå solo på flytypen.

VIT og ARI fløj som 2'er i en rode. Den forudgående opstart, udrulning til start og take-off forløb planmæssigt for begge fly. Efter ca. 40 minutters flyvning,



SKLT J. A. Jørgensen (ARI)

hvor ARI havde øvet lettere manøvrering i formation, havde formationsføreren til hensigt at øve anflyvning af FSNKAR ved hjælp af GCA. Inden anflyvningen gennemførte de to fly en stigning med brug af efterbrænder for at nedbringe brændstofbeholdningen. 1'eren begyndte derefter nedstigning gennem et stort skyfrit område omkring Tange Sø på kurs 120 med dykbremsen ude. Farten var 300 KIAS ved 85% RPM. Under denne nedstigning så 1'eren ikke noget til 2'eren, men han regnede med, at den befandt sig noget bagved og under ham i en død vinkel, hvilket var helt i overensstemmelse med det briefede forinden starten.

I 3.000 fods højde signalerede 1'eren til 2'eren om at slutte op i formationen. Da han stadig ikke kunne få øje på 2'eren, kaldte han over radioen uden at få svar. Han bad derefter Air Traffic Control i Karup om at kalde på nødfrekvensen samtidig med at han drejede 180 grader rundt for at lede efter 2'eren. Kort efter fik han øje på den havarerede 2'er, som lå brændende på en mark ved Tange Sø. Øjenvidner så det havarerede fly flyve meget lavt i et venstredrej fra en syd-sydøstlig kurs meget tæt syd om Bjerregbro til det havarerede på en vestlig kurs umiddelbart nord for Tange Sø. Øjenvidner har beskrevet flyets stilling i luften ved lav venstre vinge - vel så meget som 60-70 grader - og lav næse, 20-30 grader. Enkelte vidner mener at have hørt et højt knald og set røde flammer stå ud af udstødningen umiddelbart før flyet ramte jorden. Andre vidner beskri-

ver lyden fra flyet som værende væsentlig lavere end normalt.

Det kan i hvert fald konstateres, at flyet ramte jorden på marken med venstre vinge først og med lav næse. Farten har været lav og indslagsvinklen ret lille. Det har også kunnet konstateres, at begge piloter har ladet sig skyde ud med katapultsæderne men på et så sent tidspunkt og fra en sådan flyvestilling, at skærme ikke har kunnet nå at folde sig ud og muliggøre overlevelse.

Undersøgelser af motoren har vist, at den har stået stille eller næsten stille i havariøjeblikket. De videre undersøgelser koncentrerer derfor ikke mindst om motorens brændstofs-system, og mandag den 13. juni rejste tre medlemmer af Flyvehavarikommissionen til Air Equipment Paris i Frankrig for at få udført detaljundersøgelser af forskellige komponenter.

GT-983 var af typen F-100F-15-NA. Den blev leveret til FLV den 13. februar 1961 og har været i tjeneste ved både ESK 730 og ESK 727.

Kort om F-100

Med tabet af GT-983 er der kun to af de oprindelige F-100F tilbage, nemlig GT-019 og GT-976. Alle resterende to-sædede SUPER SABRE er TF-100F.

At F-100 er kommet i miskredit i den brede befolkning er vist desværre en kendsgerning. En del af de i dagspressen givne oplysninger har ikke været helt korrekte, og i enkelte tilfælde har de været direkte forkerte. Følgende kan måske give lidt balance i tingene.

Det er under den sidste tids omtale af de 34 havarier, som FLV over en periode af 16 år har haft med F-100 - omfattende både een- og to-sædede fly - er det ofte blevet anført, at 17 piloter har mistet livet. Vi finder, at det også bør nævnes, at ved de samme 34 havarier har 26 piloter reddet livet ved brug af katapultsæderne.

F-100 har, de sidste havarier til trods, tjent FLV godt i de 18 år, typen har været anvendt. Der forekom ikke totalhavarier med typen i årene 1969, 1971, 1974 og 1975.

De første tre to-sædede F-100F ankom den 22. maj 1959 og efterfulgtes en uge senere af de første eensædede F-100D. Flyene blev leveret under det såkaldte Military Assistance Program, MAP, og de sidste MAP fly ankom i 1961.

I 1974 foretoges suppleringsindkøb af yderligere 14 to-sædede SUPER SABRE, som fik betegnelsen TF-100F.

Man kender ikke MAP flyenes flyvetider ved USAF, men ved FLV er største flyvetid for en F-100F ca. 5250 timer og for en F-100D ca. 4350 timer. En TF-100F, som endnu ikke er taget i brug, har for USAF fløjet godt 5600 timer.



LT P. V. Jensen (VIT)

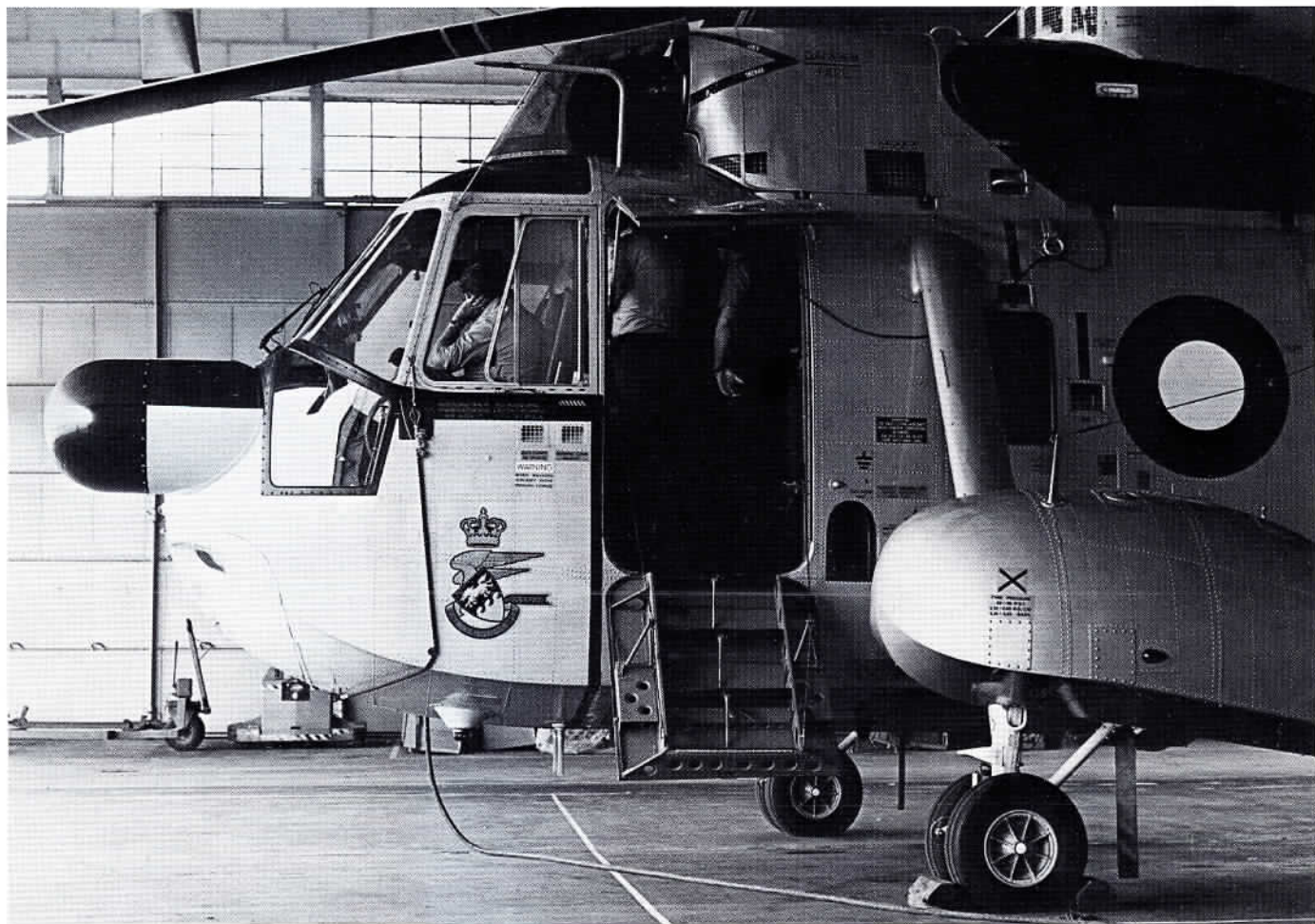
FLV har via MAP modtaget ialt 10 F-100F plus 48 F-100D. Med de 14 TF-100F giver det ialt 72 F-100.

De 34 forulykkede fly fordeler sig på 24 F-100D, 8 F-100F og 2 TF-100F, og havarierne kan klassificeres således:

I 12 tilfælde var årsagen menneskelige fejl og i 13 tilfælde tekniske fejl, hvoraf de 9 har kunnet henføres til motorerne. I 1 tilfælde har havariårsagen været fejl ved udført service og i endnu 1 tilfælde operationelt uheld. 2 havarier er endnu under undersøgelse, og kun ved 5 af de 34 havarier har årsagen ikke kunnet fastslås med sikkerhed.

Til udgangen af 1976 var gennemsnits-havariraten udregnet til 2,25 pr 10.000 flyvetimer.

Kort sagt



S-61 får ny radar

Efter ca. ni måneders ophold på værksted fløj U-280 igen den 15. juni om eftermiddagen for afprøvning af blandt andet en nyinstalleret radar. Vi må nu vænne os til at se den - og efterhånden også de øvrige S-61 - med en helt ny profil.

U-280 kom på hovedværkstedet i september 1976 for en ombygning, der skulle omfatte opbygning af et nyt instrumentbræt, indbygning af VOR/DME og ILS samt montering af den nye Bendix-radar, som FLV har anskaffet.

ESK 722 har længe næret ønske om at få VOR/DME/ILS på S-61'erne, da de meget ofte beflyver civile flyvepladser, hvor disse installationer findes. De danske flyvestationer er nu også ved at få opstillet ILS anlæg, således at de nye installationer vil kunne være til stor nytte for fremtidige operationer med S-61. Det nye instrumentbræt er delt op i tre dele: En for førstepiloten, en midtersek-

U-280 på FSNVÆR den 15. juni i år med ny radarnæse. Vi ved, at modelbyggere studerer vore billeder nøje. Her er da lidt hjælp til en S-61A-1 modifikation. (fotos: NHL)

Kort sagt

tion og en for andenpiloten. Det er samtidig gjort 90 mm bredere (totalmål) end det oprindelige, der var i ét stykke. Vedligeholdelsesmæssigt rummer denne opdeling store fordele.

Endvidere er al elektrisk wireføring til instrumenter og kontakter i cockpittet fornyet og lagt mere hensigtsmæssigt, således at S-61 også på dette punkt er blevet mere servicevenligt.

Radarsystemet - et Bendix Avionic RDR-1400 Multi-Mode Weather Radar System - har antennen indbygget i en radome placeret på flyets næseparti i venstre side. Radomen er af samme type, som Sikorsky har anvendt på mange civile S-61'ere.

Radaren skal primært bruges til identifikation af nødstedte skibe på havet, men kan også bruges til »Ground Mapping«, altså vise konturer af kystlinier, og som vejrradar.

4 forskellige typer instrumentpaneler skal afprøves i løbet af den kommende måned for derigennem at finde frem til den bedste instrumentplacering. Afprøvningen af radaren forventes afsluttet inden årets udgang, således at FLV's øvrige 7 S-61'ere kan blive bygget om i løbet af 1978. ■

Sidste flyvning med T-33A

Den 17. maj i år blev der sat endeligt punktum for T-33A's tjeneste ved FLV. DT-497 blev af OL O. Fogh (FOL) med KN I. Sørensen (JØR) i bagsædet fløjet fra FSNKAR med start kl. 1120A via Møns Klint for fotografering til FSNVÆR, hvor hjulene blev sat på banen kl. 1205A. ■

SVF oprettet

Søværnets Flyvetjeneste eller SVF, som den fremtidige forkortelse bliver, blev oprettet som selvstændig enhed af eget værn på FSNVÆR den 29. april i år. Man ville gerne have benyttet forkortelsen SFT, men da dette står for Stevnsfortet, blev det altså SVF.

Baggrunden for oprettelsen af den hidtidige ALOUETTE-flight ved ESK 722 skal søges helt tilbage i 1959, hvor Grønlandsskibet »Hans Hedtoft«s forlis den 23. januar i det isfyldte farvand ud for

T-33A, DT-404, 51-4404, tidligere SNFVÆR, er her fotograferet på FSNVÆR den 15. juni i år. Bemærk de tilplastrede lemme og samlinger og det påsprøjtede beskyttelseslag.

Også DT-566, 51-8566, har fået samme behandling og ses her med N-242 som baggrund

DT-497 kommer forbi i et sidste low-pas inden den sidste landing. Bemærk at FOL på grund af den udfældede speed-brake må holde næsen godt nede for ikke at smutte til vejrs. (fotos: NHL)



Kap Farvel på Grønlands sydspids afslørede, at søredningstjenesten i både de grønlandske og de færøske farvande udviste alvorlige mangler.

En nedsat arbejdsgruppe foreslog de eksisterende sørednings- og inspektionsforhold forbedret gennem anskaffelse af et antal helikoptere og bygning af nogle helikopterbærende rednings-/inspektionsskibe, en løsning, som der viste sig at være politisk dækning for. Med henblik på den nye tjeneste blev det første hold søofficerer i 1961 sendt til uddannelse som helikopterpiloter hos US Navy i Florida, USA. Efter endt uddannelse, integreredes de i ESK 722.

Her indgik de sammen med FLV-piloter i SAR-beredskabet med S-55C, på hvilken type de fløj, til den udgik i 1966.

De første 5 Sud Aviation SE-3160 ALOUETTE III blev leveret i henholdsvis juni 1962 og januar 1963. Det første inspektionsskib afgik til stationstjeneste ved Færøerne i sommeren 1963. Fra slutningen af 60'erne udviklede ALOUETTE-fligten og ESK 722 sig i forskellige retninger. I 1968 modtog fligten yderligere 3 helikoptere, som sammen med de gamle fly i højere og højere grad tog aktivt del i Søværnets daglige virke. I de senere år har fligten foruden at passe den krævende inspek-

tionstjeneste magtet at deltage i så godt som alle Søværnets øvelser, store som små.

Denne udvikling førte til tanker om anskaffelse af en egentlig flådehelikopter. Tankerne er konkretiserede i den såkaldte flådeplan 82 samt i forsvarsforligene af 1973 og 1977, der som styrkemål angiver 8 flådehelikoptere og 6 inspektionshelikoptere. Man kan godt sige, at det første skridt mod oprettelsen af SVF fandt sted den 1. september 1973, hvor ALOUETTE-fligten flyttede fra ESK 722's lokaliteter over i hangar 4, hvor den nyoprettede enhed fortsat har til huse.

Ændringen af fligten's arbejdsopgaver nødvendiggjorde den nu stedfundne reorganisering, hvor SVF er underlagt Søværnets Operative Kommando, SOK. SVF er opdelt i en operationsdivision og en teknisk division samt en administrativ sektion. Personellet omfatter chefen, orlogskaptajn B. E. Carlsen (BEC), næstkommanderende, kaptajn løjtnant J. B. Jensen (BES), der samtidig er operationsofficer, samt 11 operative piloter. Hertil kommer 5 piloter under uddannelse, 3 herhjemme og 2 i USA. Det tekniske personel er fortsat hentet fra FLV.

LYNX-stemning på Værløse

Som et apropos til omtalen af SVF kan vi fortælle, at en LYNX fra Westland Helicopters har besøgt FSNVÆR i dagene 18-19. april i år og at landings- og stuvningsforsøg har været afprøvet på inspektionsskibet »Beskytteren«. Det bliver spændende at se, om LYNX bliver den nye flådehelikopter.

»Havari« opklaret!

I TINBOX 1/75 er der spørgsmålstejn ved F-84G 51-9809, KP-P, angående hvor den er havareret. Jeg har nok lidt af forklaringen på dens skæbne, idet jeg fløj den den 14. juni 1956 på en foto-skydningsmission sammen med flyverløjtnant Arne Just (JUS). Da vi havde »opskudt« vore film, gik vi i dog fight, og under denne mærkede jeg pludselig noget mærkeligt ved pinden. Den var løs og kunne løftes op og ned. Jeg sagde til JUS, at vi hellere måtte komme

Bliver LYNX den nye danske flådehelikopter? Billedet af denne franske LYNX har vi fået via Westland Helicopters Ltd., England.

Veltjente ALOUETTE M-019 skubbes her ind i garagebygningen på Vagar Flyveplads på Færøerne for overnatning. Billedet er taget den 4. juli 1974. Pilot og tekniker klarer en sådan flytning alene. (foto: NHL)



Kort sagt

hjem, for jeg havde noget mærkeligt med pinden.

Flyet lystrede rorene udmærket, men udslagene syntes større end sædvanligt. Der var ingen problemer, ved landingen, og ved overleveringen til teknikerne forklarede jeg symptomerne. De kikkede lidt på den og fandt ud af, at en stor del af nitterne i bunden af cockpitet samt fremad i flyet var sprængt. Flyet blev kørt på hovedværkstedet, hvor man sandsynligvis den 16. juni 1956 har undersøgt den nærmere og fundet den kassabel. Jeg er sikker på, at jeg ikke på noget tidspunkt har trukket så mange »g« på den mission - selv om vi havde den nævnte dog fight - at det kunne være sket der, så det må være en gammel skade, jeg fik revet op. KP-P var forøvrigt camouflagemalet på dette tidspunkt.

Erik Hansen (EHA), tidl. 725 og 723

Apropos KP-R og K - J

Under øvelse FOX PAW i oktober 1955 fik ESK 725 den 4. oktober den opgave at gennemføre et overraskelsesangreb på FSNALB i lav højde. Formål: At undersøge AD radarens muligheder for at »opdage« en større formation under lav indflyvning fra Vesterhavet.

3 formationer a 4 fly i kampformation deltog under radiotavshed. Ca. 10 NM ude fra kysten ved Tranum kolliderede KP-R i meget lav højde med noget, der senere blev identificeret som en grågås. Fuglen ramte vingeforkanten ud for køkarden og trængte helt ind til hovedbjælken. Undervejs udløste den højre tiptank og rev brændstofledningen over. KP-R fløj udmærket, omend en smule skævt, og de mest opskræmte var vist flyene bagved, som så opsprøjtet fra den tabte tiptank og derfor havde travlt med at tælle fly.

Ved kysten skiltes min 2'er og jeg fra resten af formationen og fortsatte i mere adstadigt tempo og passende højde til FSNKAR, hvor vi landede uden dramatik.

Det skulle vise sig at blive KP-R's sidste tur. Højre vinge var trukket ca. 11½° bagud, nittesamlingerne i luftindtaget under cockpitet var revet op, og der var lidt vanskeligheder med at åbne canopyet på grund af deformation af udvendige plader. Reparationer skønnedes ikke mulige, og flyet blev slettet af FLV's lister.

Også om K - J mener jeg at kunne fortælle lidt, men min hukommelse er lidt mangelfuld, især med hensyn til K - J,

så det er nok bedst, at I checker mine oplysninger med andre kilder.

Hvorfor det netop blev ESK 725, der skulle stille et fly til rådighed for FSNKAR's operationsofficer, er uvist.

Men muligvis skyldtes det, at operationsofficeren, daværende KN K. Jørgensen, havde været chef for ESK 725 i hele overgangsperioden fra SPITFIRE til F-84.

I hvert fald bestemte man ved overgangen til bogstavregistrering at lade FS-338 male med bogstaverne K - J, samt at udstyre flyet med tiptanke malet i stationens tre eskadrillefarver: rød, blå og grå. Sideroret blev malet gult som tegn på at flyet trods alt indgik i ESK 725, gul flight.

Farveskemaet var efter min hukommelse som angivet på vedlagte tegning, men jeg er lidt i tvivl om, hvorvidt blå og rød var omvendt.

I slutningen af flyets levetid var der en del problemer med een af tiptankene, og de blev derfor begge afmonterede, og flyet blev fløjet en tid uden tiptanke, bl.a. som tilvænnning under luftmålskydninger. Uden tiptanke var F-84G jo et betydeligt mere levende fly. Det var efter en sådan luftmålskydning uden tiptanke, at FL F. Madsen havarerede i landingen. De manglende tiptanke blev anset for en medvirkende årsag til havariet.

Havariet skete forøvrigt under FLV's første ESK-deployering med F-84G til FSNVAN. Afløsningsflyet blev malet KP-J (51-1048), og de trefarvede tiptanke blev ikke siden brugt.

O. S. Nordland (NOR), tidl. ESK 725

C-54'ere til salg

I »Flight International« fra den 7. maj faldt vi over nedenstående annonce. Hvis nogen skulle være interesseret, ved man nu, hvor man kan henvende sig.

DOUGLAS C-54 AIRCRAFT

The Air Material command of the RDAF have the following used C-54 Aircraft for sale:—

No. : N-586/type: C-54G

Total hours per 1 Dec 1976: 24,643: 20

V.I.P. design with max 42 seats, pantry, one bath, wardrobe, and two toilets.

No. : N-618/type: C-54D

Total hours per 1 Dec 1976: 18,413: 10

Combi-design (half V.I.P., half cargo) with max. 20 seats.

No. : N-625/type: C-54D

Total hours per 1 Dec 1976: 22,574: 10

Cargo-design

The Aircraft will be disposed of in "as is condition", and ex AFB VAERLOESE (near Copenhagen, Denmark).

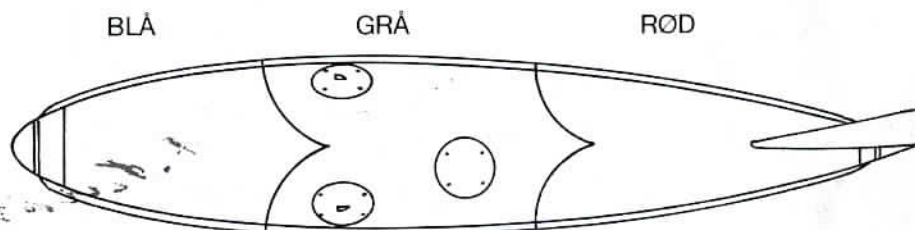
For further information, please write to:—

AIR MATERIAL COMMAND ROYAL DANISH AIR FORCE

Postal Addr: Post Box 130
DK-3500

VAERLOESE
Telephone: +45 2 979500-Ext 2602
Telex: 37375 AIRMAT DK
37376 AIRMAT DK

Cables: AIRMATOOM



Tegning visende den af NOR omtalte trefarvede tiptank til K - J set fra ydersiden. Skillelinierne var ikke trukket tilbage på tankenes indersider. Hvem kan bekræfte farverækkefølgen regnet forfra. Var den rød-grå-blå eller omvendt? Kender gamle teknikere eventuelt disse tanks skæbne?