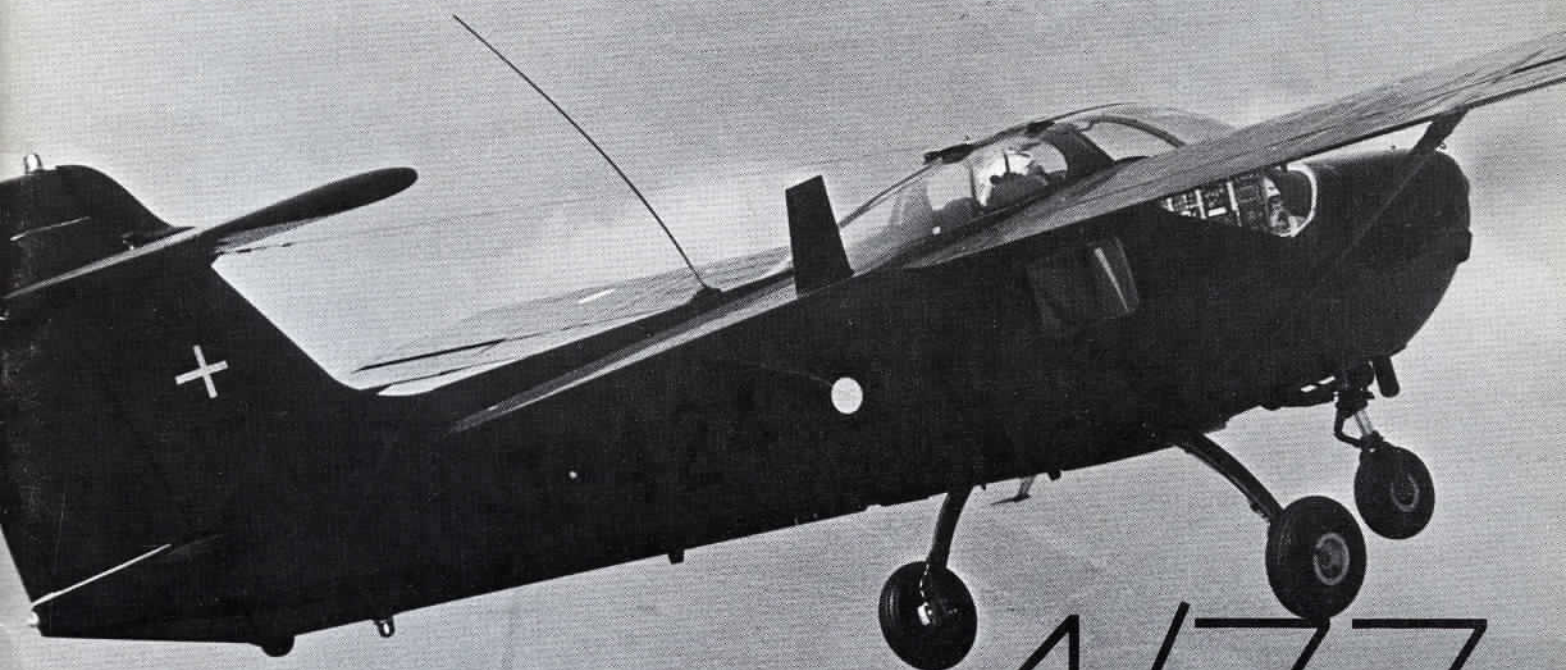


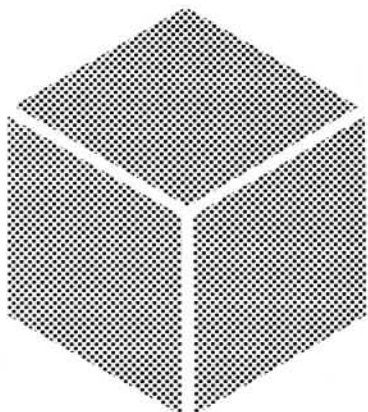
tinboox



4/77

dansk militær flyvning





tinbox

4/77

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: 60,00 kr.
Øvrige Norden: 55,00 kr.
Øvrige Europa: 60,00 kr.
Øvrige udland: 65,00 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**

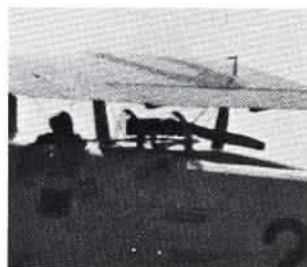
Eftertryk er tilladt mod indhentet skriftlig tilladelse fra redaktionen og samtidig tydelig kildeangivelse!

FORSIDEN: STA, CRI, TOK og TAJ er gået på vingerne over Avnø i T-419, T-430, T-427 og T-424 for at give læserne dette billede. Vi vender tilbage til Avnø i 1978. (foto: NHL)

SIDE 2: 65 år skiller flyene på disse to billeder. Øverst Robert Svendsens »Glen-ten« fra 1912, nederst General Dynamics F-16 fra 1977. Læs artiklerne på siderne 20 og 26.

H.B.III.....4

Betegnelsen H.B.III siger måske ikke ret mange af vore læsere så meget. Siger vi i stedet Hawker DANTORP, hjælper det sikkert. Vi bringer første afsnit af en artikelserie om Flyvevæsenets torpedoplan.



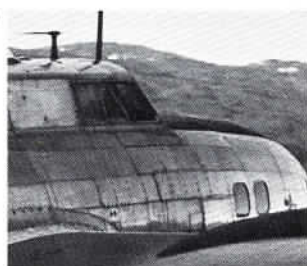
F-100.....12

Vi bringer et interview med chefen for Flyvestation Skrydstrup, OB J. Michaelsen, som fortæller om, hvad man har gjort for atter at få de to F-100 eskadriller operative efter mere end fire måneders flyvestop.



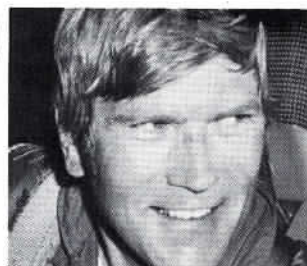
B-17G.....15

Som afslutning på B-17 artikelserien bringes tegninger og flere fotos samt en totaloversigt over alle B-17G, 42-32076, ex-Shoo Shoo Baby, ex-SE-BAP, ex-Stig Viking, ex-Store Bjørn og ex-F-BGSH's mange flyvninger under og efter anden verdenskrig.



F-16.....20

Fra Edwards Air Force Base i USA har MJ Svend Hjort (JOS) sendt os en lang rapport om sit arbejde ved F-16 Joint Test Force og om sin første soloflyvning på F-16. Læs denne Pilots Impression af Flyvevåbnets nye jagerfly.



DF/FHS...26

Det er ikke så få fly, der efterhånden er sat til side til Danmarks Flyvemuseum (DF). Vi bringer en totaloversigt over alle de militære fly, som til nu er reserveret DF og som i dag administrativt er underlagt Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS).



Kort sagt 30

- rummer denne gang en omtale af nogle jubilæer og en rapport om en dansk HUNTER, der nu befinder sig i USA. Endelig beskrives Flyvevåbnets allernyeste letvægtsjager, der er stationeret på Flyvestation Ålborg.



Vi ønsker alle vore læsere et godt nytår og gør det med både lidt surt og lidt sødt. Først det sure: Som i TINBOX 3/77 bebudet er en forhøjelse af abonnementsprisen (den første i tre år) absolut nødvendig. De nye priser ses i oversigten til venstre. Dernæst det søde: Stofmængden er så stor, at vi samtidig bliver nødt til at sætte sideantallet op (allerede fra og med dette nummer), således at abonnenterne reelt får endnu flere sider til en lavere sidepris. Regn selv efter!

Flyvevæsenets torpedoplan

Hawker DAN

I en skrivelse dateret den 31. marts 1931 fra chefen for Flyvevæsenet, Kommandørkaptajn A. Grandjean, til Marineministeriet står der blandt andet:

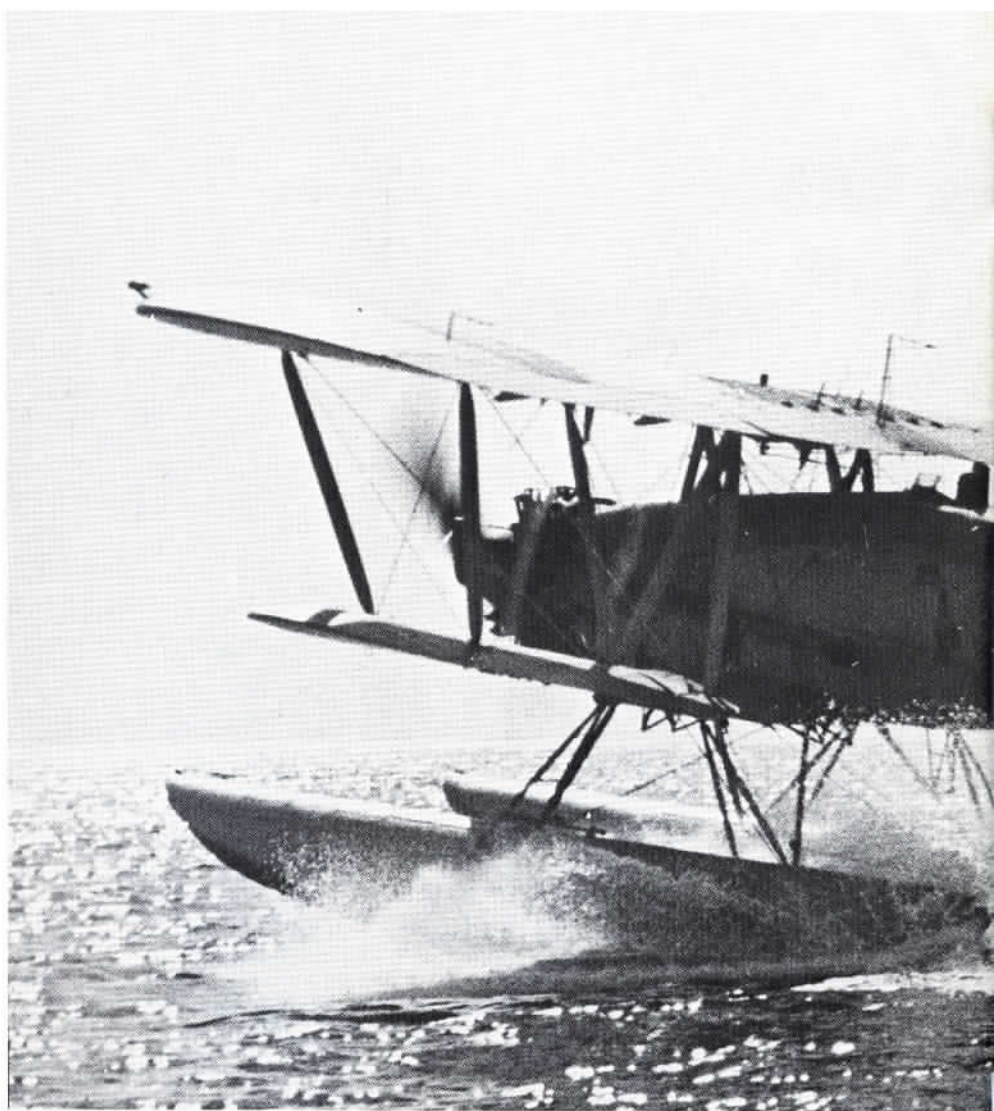
»Af Flyvevæsenets nybygningskonto på 550.000 kr. vil der således, når samtlige foregående poster fraregnes med en sum af 285.000 kr. restere 265.000 kr.

For anvendelse af denne sum skal Flyvevæsenet bemærke følgende: Igennem en meget lang årrække har ønsket om at tilvejebringe et eller flere luftfartøjer, som er i stand til at medføre og udkaste en torpedo, været en væsentlig faktor i de overvejelser, som har fundet sted med hensyn til materielanskaffelser til Flyvevæsenet, og som det vil være Ministeriet bekendt, var man i 1926 nået så vidt, at der med et engelsk firma blev kontraheret om levering af en stor flyvebåd NANOK med 3 motorer, som kunne medføre 2 torpedoer. Dette luftfartøj blev imidlertid ikke modtaget, da det på flere områder ikke tilfredsstillede de kontraktmæssige fordringer, og sagen blev derefter stillet noget i bero til fordel for den nuværende rekognosceringstype (HM II), hvis antal man i den senere årrække har søgt at forøge i et omfang, som svarer til behovet. Da dette i alt væsentlig må siges at være dækket i så henseende, mener Flyvevæsenet, at øjeblikket nu er kommet, da denne sag om torpedoluftfartøj bør genoptages. Flyvevæsenet er klar på, at spørgsmålet om torpedokastning fra luftfartøjer vil kræve en vis årrække til forsøg og til at overvinde de vanskeligheder, som sagens rent tekniske side uden tvivl vil berede, og det vil derfor være formålstjenligt i første omgang at begrænse anskaffelsen til 2 enkeltmotors-luftfartøjer, med hvilke prøver og forsøg kan afholdes.

Dette stemmer også godt med de bevilninger, som man formentlig foreløbig kan regne med, og som ikke tillader foruden de nuværende luftflotiller at opstille en egentlig tredje flotille med torpedoluftfartøjer.

Prisen for et torpedoplan uden torpedo må med alt udstyr ligge formentlig omkring 125.000 kr., det vil sige 250.000 kr. for 2 stk. Ved at passe ordretidspunktet, vil dette kunne ordnes, at den sædvanlige 1' rate (halvdelen) ved kontraktens afslutning udredes af Finanslovsbevilningen for 1931 - 32, medens 2' rate først kommer til at forfalde i det påfølgende finansår.

En sådan ordning vil formentlig være nødvendig, da det på nuværende tids-



punkt må anses for betænkeligt næsten helt at disponere over den forømtalte restsum på 265.000 kr.

I finansåret 1931 - 32 må man nemlig regne med indkøb af nogle motorer, nogle rekylgværer samt desuden at erholde en ny skolemaskine til elevuddannelse.

Af det foregående vil det ses, at Flyvevæsenets dispositioner i øjeblikket ikke ifølge sagens natur kan tage fast form, før oplysningsmateriale og tilbud er indhentet og før Flyvevæsenet ved ophold på stedet har plejet forhandlinger og foretaget syn og besigtigelse.

Da en sådan fremgangsmåde kræver meget arbejde og tid, og da det af flere iøjnefaldende grunde er uheldigt, at gå i forhandlinger overfor engelske firmaer uden at have en realitet som baggrund,

har Flyvevæsenet ment allerede nu at burde rejse sagen og at søge Ministeriets tilslutning til sine planer samt de fornødne bemyndigelser forinden videre foretages.

Under henvisning til foranstående skal Flyvevæsenet foreslå, at der meddeles det bemyndigelse til at foretage forarbejder, indhentelse af tilbud og efter nærmere indstilling - fornøden tjenesterejse til udlandet for at tilvejebringe et forslag om indkøb af 2 torpedoluftfartøjer, som forudsættes betalt dels af Flyvevæsenets nybygningskonto for 1931 - 32 dels for 1932 - 33.

Flyvevæsenet må have fået tilladelsen, for i en skrivelse af 15. juni 1932 til Kontreadmiral A. Topsøe-Jensen i Marineministeriet må Kommandørkaptajn Grandjean beklage en misforståelse:

TORP (H.B.III)



»Ved en misforståelse fra intendantens side har denne pr. telefon opgivet de af Marineministeriet til brug for Admiral Rajhvansan ønskede data vedrørende priser for DANTORP, uden min mellemkomst, hvorved er brudt et løfte, som Flyvevæsenet har afgivet til firmaerne om ikke at opgive priserne, som var yderst trykkede, til andre lande. Navnlig motorprisen burde ikke være opgivet da Flyvevæsenet ved, at selv RAF i England betaler 250 Pund Sterling mere pr. stk. for 2 motorer, som fremstilles jævnsides med vore.

Man kan vel derfor sige, at de tidligere opgivne priser ikke er »korrekte«, og at Marineministeriet som svar på forespørgselen må opgive ca. 9.000 Pund Sterling for et torpedoplan uden radio, armering m.v.«

En ikke uvæsentlig del af forarbejdet har været udarbejdelsen af Flyvevæsenets »Grundlæggende betragtninger vedrørende Torpedoplan«, dateret august 1931. Også i trediveerne var de økonomiske midler tydeligvis knappe, og det er interessant her mere end 35 år senere at finde fællestræk mellem dengang og nu for så vidt angår måden at nå frem til en indstilling på, men læs følgende, og døm så selv.

Grundlæggende betragtninger vedrørende TORPEDOPLAN.

Da problemet i 1925 sidste gang blev taget op til indgående undersøgelse, blev resultatet som bekendt, at der hos Supermarine Aviation Co i Southampton blev bestilt den såkaldte NANOK Type, som var et luftfartøj af flyvebåds-

klassen, forsynet med 3 Jaguar motorer og 2 torpedoer. Denne type var på det tidspunkt noget ganske nyt og fulgte slet ikke de veje, som i øvrigt var fulgt i de store stater, og det vides, at man adskillige steder fulgte dette forsøg eller dette princip med interesse, selvom man vel nok var klar over, at princippet fortrinsvis var afledt af de særlige danske forhold, som ikke kunne lægges til grund for anskaffelse til andre lande, hvor betingelserne var forskellige fra hine.

I så henseende må det særlige fremhæves, at hangarskibes anvendelse i meget høj grad indvirker på spørgsmålets løsning. Såvel i England som i USA er tilstedeværelse og benyttelse af hangarskibe vedblivende en hovedforudsætning for torpedoplansvåbnet, og dette forhold har stadig præget såvel typer som selve udviklingen, der i øvrigt ikke har været alt for stor i sammenligning med den forbedring, som de andre luftfartøjstyper har været underkastet i det sidste tiår. Det synes som om hele torpedoplansspørgsmålet så at sige svæver i luften, og som om det i nogen grad skorter på energisk og målbevidst arbejde i retning af at give dette våben en plads i forsvaret, som det fortjener. Forklaringen herpå må - bortset fra den uophørlige og hæmmende sammenligning mellem torpedo og bombe - tilskrives, at sagen har en politisk side, en forsvarspolitisk side, hvor hær, flåde og i England luftstyrke, kan anlægge hver sin betragtning.

I så henseende må det fremhæves, at det ved torpedoplanet drejer sig om en generel anvendelse af et våben, som hidtil alene har været anvendt af flåderne, og til løsning af disses opgaver. Da man fra dansk side sidste gang havde torpedoplansspørgsmålet under overvejelse, blev det stærkt fremhævet, at selve problemet vedrørende torpedoens fald fra luftfartøj og dens gang efter faldet rummede adskillige ukendte momenter, og at man derfor måtte regne med en årrække forsøg. Sådanne måtte selvsagt finde sted over vand, og man skønnede da, at luftfartøjet, hvormed forsøgene skulle udføres, måtte være en søflyvemaskine. Da man i modsætning til f.eks. England og USA helt måtte se bort fra muligheden af at anvende hangarskibe på hvilke torpedoplaner lander med hjulunderstel, var der således intet til hinder for at tilfredsstille et sådant krav. Med en søflyvemaskine uden mulighed for at lande på, land som ud-

DANTORP

gangspunkt var det nærliggende i typen at indeslutte så mange gode egenskaber som muligt, dels med dens særlige formål, dels med dens generelle anvendelse for øje.

I førstnævnte henseende fæstnede man sig ved princippet kraftens koncentration og besluttede sig til 2 torpedoer i hvert fartøj, og hvad angår det sidst-omtalte hensyn kom man ind på stor sødygtighed, evne til at ankre, til at holde radioforbindelse og til i kraft af en stor benzinbeholdning at kunne holde sig i luften længe.

På det daværende tidspunkt eksisterede der nemlig ingen gennemprøvet motor af så stor hestekraft, at den, monteret i et enkeltmotorsluftfartøj med pontonner, kunne transportere den militære last som er nødvendig for en krigsmæssig transport og udkast af een torpedo, og det var derfor mere en nødvendighed end en dyd at vælge en flermotortype til formålet. Man kan således sige, at motortfabrikationens daværende stade var den egentlige årsag til, at man måtte gå sine egne veje i denne sag.

Da NANOK, som bekendt ikke tilfredsstillede de kontraktmæssige fordringer blev den refuseret, og man fik derfor aldrig lejlighed til i praksis at erfare, om de taktiske (bl.a. 2 torpedoer) fordele, som man var sikker på, kunne opveje de ulemper, som var forudset m.h.t. manøvreedygtighed i luften, til fart og til at blive iagttaget. Hele spørgsmålet blev skubbet i baggrunden og er først nu taget op igen til realisation.

Det kan da straks siges, at de daværende forudsætninger ikke mere er til stede, forsåvidt som der nu findes enkeltmotorer, som er tilstrækkelig stærke til at yde de fornødne præstationer m.h.t. transport, og udkast af en enkelttorpedo fra et søluftfartøj, og der vil derfor ikke være rimelig grund for en lille lufttjeneste - når ikke nødvendig-

heden tvinger - til at give sagen et omfang og afgørelsens virkning en udstrækning, som kan blive til hæmning for flyvevæsenets øvrige opgaver navnlig da man ikke kan være blind for, at selve de tekniske forsøg med torpedo-kastning vil give anledning til en årrække af forsøg som vil gribe dybt ind i Flyvevæsenets arbejde og midler.

Man bør derfor som første fordring opstille een motor som bevægkraft for luftfartøjet.

Nu som tidligere må det imidlertid meget stærkt fremhæves, at det i princippet er ligegyldigt om der transporteres en torpedo eller en noget tilsvarende vægt i bomber, og selvom - hvad der ikke er nogen øjensynlig grund til at formode - vanskeligheden med at kaste torpedoer fra luftfartøj i danske farvande skulle blive uoverstigelige, vil den valgte flyvemaskintype altid med fordel kunne anvendes til bombekastning.

Efter min mening bør man allerede fra første færd indrette typen til begge formål og lade også anvendelse ske i overensstemmelse hermed.

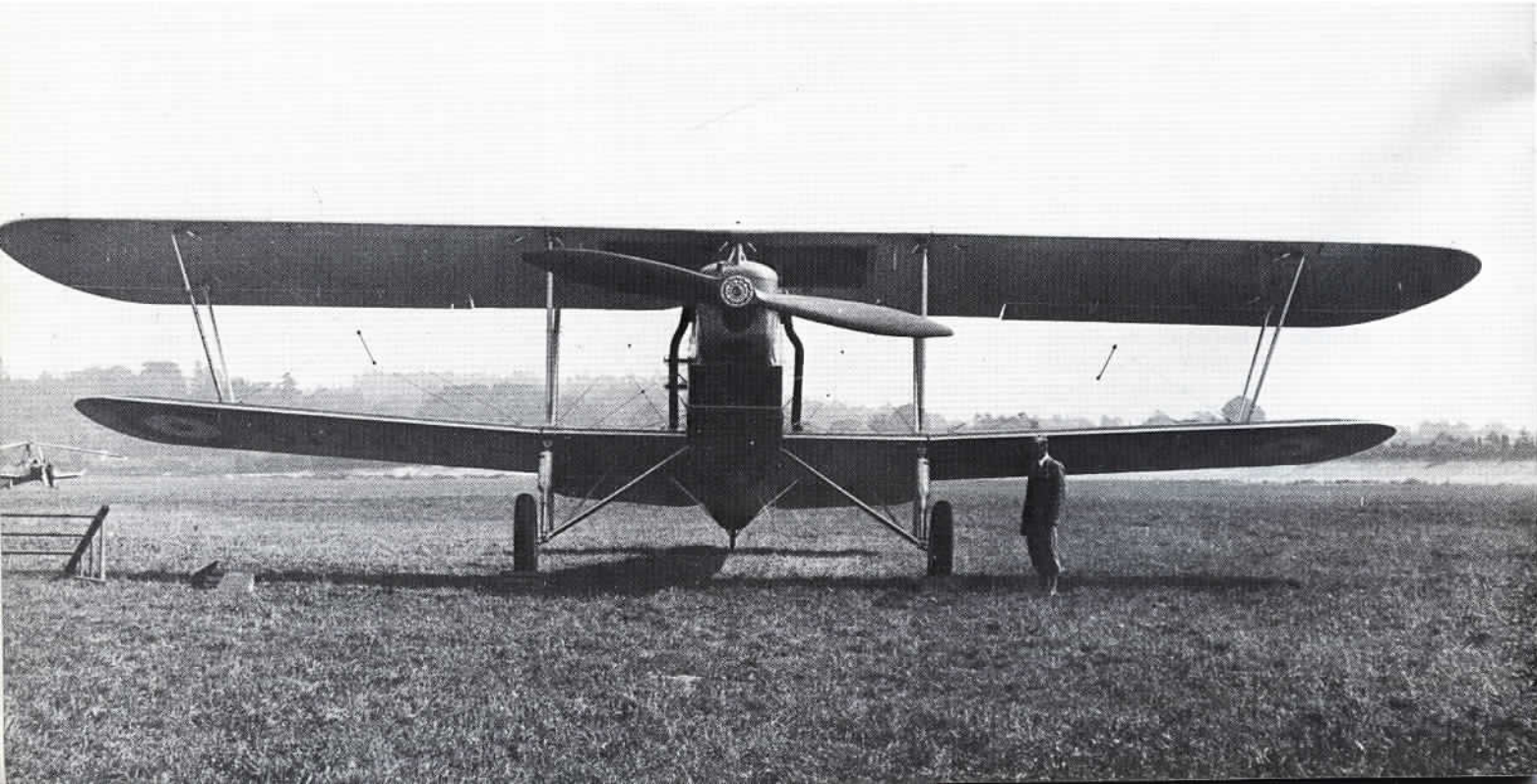
Hensynet til torpedoen medfører, at luftfartøjet, som tidligere påvist, må være et søluftfartøj og det må da blive en flyvemaskine med 2 pontonner, men når man har overvundet begyndervanskelighederne ses der ingensomhelst hindring for at transportere torpedoer med landflyvemaskiner, der som bekendt aerodynamisk er at foretrække fremfor de mindre ydedygtige søflyvemaskiner. Med de opgaver som påhviler og som vil påhvile det danske militærvesen, ses umuligheden af at kunne disponere over hangarskibe ikke at være en skæbnesvanger mangel henset til de geografiske forhold og til de begrænsede områder, hvor værnene formentlig under et ret intimt samarbejde vil komme til at virke. I mange tilfælde og ikke mindst under isforhold vil det føles som en udvidelse af handlefriheden for ledelsen, om de luftfartøjer, som er udset til at operere med torpe-

doer eller bomber kan starte og lande på hensigtsmæssigt anbragte flyvepladser i lighed med, hvad der gælder for vore jagere.

Ved Flyvevæsenet er det en velkendt erfaring, at alle forhold i øvrigt lige, er vedligeholdelsesudgifterne meget mindre for landflyvemaskiner end for søflyvemateriel, hvilket sidste er stærkt udsat for virkning af rust og tæring. I de sidste vintre har det vist sig, at der kan indtræffe perioder, da snedækket på flyvepladser er så tykt, at start og landing selv med brede ballondæk på hjulene ikke kan finde sted med sikkerhed, og det må da anses for ønskeligt, om torpedobombeluftfartøjstypen ved benyttelse af ski kan overvinde denne vanskelighed.

De foranfor omtalte hensyn medfører, at valg af type må tage sigte på et luftfartøj, som såvel kan starte og lande på Vand og Land som Sne, og når et sådant krav stilles, kan der næppe være tvivl om, at luftfartøjet bør være et biplan hvis konstruktion begunstiger en så udstrakt anvendelighed af samme luftfartøj.

Det vil være kendt, at Flyvevæsenet siden 1925 har tilstræbt et ensartet system m.h.t. luftfartøjstypernes udstyr med motorer. Dette system, som i alt væsentlig har været gennemført, har vist sig så fordelagtigt både hvad angår bekostning og driftssikkerhed, at der er al grund til ved fastsættelse af motor til torpedoplanet at give en motor indenfor Flyvevæsenets nuværende system en fortrinsstilling, ligesom det må holdes for øje, at en luftkølet motor har visse militære fordele i vort ret kolde klima. Foruden de taktiske hovedkrav og de militærtekniske fordringer, som senere vil blive gjort til genstand for en nærmere behandling, er det nødvendigt at fremdrage et forhold, som ligeledes må gøre sin indflydelse gældende i det her omhandlede spørgsmål, nemlig den hjemlige fremstilling af torpedoplan-typer. Bortset fra krigsperioden, da



nødvendigheden påtvang en dansk konstruktion og fabrikation af luftfartøjer, har Orlogsværftet kun fremstillet flyvemaskiner efter udenlandske tegninger og specifikationer, et princip som næppe foreløbig vil kunne forlades uden skade for bekostningen og for materielstandarden, ja muligvis også for sikkerheden, hvis tilvejebringelse i høj grad hviler på erfaringer og ikke altid på dygtighed alene.

Der kan kun være tale om at erhverve den nye type fra udlandet, hvor der imidlertid nu anvendes flere fremstillingsmetoder og materialer, som Orlogsværftet kun har begrænset kendskab til og få, måske ingen hjælpemidler til for tiden at anvende.

Bedst står Orlogsværftet med hensyn til træfabrikationen og det har gennem Heinkel luftfartøjer fået god erfaring i svejsede stålørskonstruktioner.

Derimod vil det sikkert betyde en meget væsentlig omlægning og en ret stor udgift såfremt Orlogsværftet skulle slå ind på duraluminium, og på opbyggede konstruktioner af stål- og fittings, som begge kræver specialværktøj- og maskiner.

Dette forhold, sammenholdt med den omstændighed, at der i udlandet har hævet sig enkelte røster mod de moderne og meget dyre fremstillingsmåder i duraluminium og stål til fordel for en mere simpel fabrikation af træ eller af træ og metal, synes at berettige til at

undgå typer med en kompliceret fremstilling, og til at vende opmærksomheden mod en sådan type, som fraset stålørskonfundamentet til motoren, kan fremstilles i træ på Orlogsværftet. At gå en sådan vej, er så meget mere ønskelig, som de nuværende værkstedsforhold til fremstilling af luftfartøjer er således, at de - såvidt vides - slet ikke kan optage en ny fabriktionsmetode, der kræver bygning af et nyt værksted, og det spørgsmål vil da kunne rejses, hvorvidt det i det hele taget er rigtigt at lægge en sådan ny fabriksbygning på Orlogsværftets nuværende grund fremfor eksempelvis at oprette en filial af Orlogsværftet på Kastrup Lufthavn alen med fremstilling og reparation af luftfartøjer (såvel maritime som civile) for øje. En sådan foranstaltning kan i hvert fald næppe forventes iværksat forinden en eventuel ny lov har fastlagt den militære luftfarts administration og dens budget. Med flyvevæsenets nuværende pengemidler kan det imidlertid anses for givet, at der ikke kan oprettes en 3. luftflotille (Torpedo-bomber) for disse penge, således at en egentlig seriefremstilling af en ny type foreløbig må anses for udelukket. Som foran nævnt regner Flyvevæsenet med nogle år til at løse torpedokastproblemet, og i den periode vil det kunne synes berettiget at se bort fra en hjemlig fabrikation og efter behovet og pengemidler i beskedent omfang at købe torpedoplanmateriel i England, som i øvrigt er det land, som har mest erfaring i spørgsmålet, og hvor det af hensyn til eksporten fra Danmark er mest naturligt at købe materiel til staten.

Såfremt det viser sig vanskeligt at få en hensigtsmæssig trækonstruktion, bør

Sølejtant T.S.Prip og Hawker HORSLEY S1246 fotograferet i august 1932 i forbindelse med Prip's og ingeniør Leif Prytz' besøg på Brooklands i august-september dette år. Bemærk den lidt klodsede udformning og anbringelse af køleren på S1246.
(fotos: Leif Prytz)



DANTORP

man derfor ikke vige tilbage for at vælge en anden type som subsidær løsning. I sidstnævnte tilfælde vil det være praktisk, om man indskrænkede sig til at kontrahere om licensretten uden straks at købe denne ret, som da ikke foreløbig skulle blive aktuel.

løvrigt disponeres der kun over ca. 320.000 kr. i indeværende finansår, så det er tvivlsomt, om der i det hele taget kan foretages køb af licens i år.

Bombearmering.

Som det vil være bekendt, er der i juni i år hos Vickers, Ltd placeret ordre på bl.a. 100 stk. 12,5 kg bomber og 16 op-

hængningsapparater til disse og større bomber, og henset til den nye types dobbelte anvendelse synes det praktisk i kontrakten at fastslå, at de påtænkte 2 luftfartøjer udstyres med ophængningsapparater til bomber med træk, således at man fra første færd fra fabrikantens side erholder den indretning, som er tiltænkt luftfartøjerne.

Besætning.

Luftfartøjet må have plads til 3 mand, 1 flyver, 1 geværskytte og 1 radiotelegrafist (bombskytte) thi en så stor enhed, som et torpedo-bombeplan må gøres selvforsvarende, således at konstant jagerdækning, som ikke kan påregnes, er overflødig. Flyveren og geværskytten må altid være

på post og holde udkik i hver sin del af synsfeltet. Ved torpedokastning må flyveren selv foretage aftræk af torpedoen, hvilket imidlertid ikke kan medføre besparelse af geværskytten, som forudsættes anbragt i agterste sæde. Henset til betydningen af en effektiv radioforbindelse må der regnes med telegrafist i mellemste sæde, og når luftfartøjet anvendes til bombekastning, må han foretage sigtning og aftrækket af bomberne.

Armering.

I lighed med de engelske maskiner og med vor HM 2 type bør geværarmeringen være et førergevær og et observatorgevær, og ammunitionsbeholdningen bør være som i den sidstnævnte, nemlig 340 førerpatroner og 450 observatorpatroner. Geværerne skal være af D.R.S.'s fabrikat. **Skudtæller.**

Meddelelsesmidler.

Der regnes med flyvevæsenets sædvanlige radiostation, Telefunken 262 F, med telefonforbindelse mellem besætningens medlemmer. Fast antenne (akkumulatorbatteri), elektrisk signallanterne i bund og top.

Sigteapparat.

Der bør være et Wimperis Courssetting and bomb sight, samt et torpedosigte af primitiv art.

Sikkerhedsforanstaltninger.

Besætningen skal have faldskærm. Luftfartøjet må være udstyret med luftsække - ihvert fald når det er et landluftfartøj. Sædvanlig brand- og sødstyr, nødproviant - nødraketter. **Hejsestrop.**

Navigationsmidler.

Fjernkompass og reservekompass, controleur de vol. Pejlskive med beslag.

Benzinbeholdning og olie.

Tankene bør gøres så store, at der er olie og benzin nok til i givet fald at kunne flyve i ca. 10 timer ved marchhastighed. Når det er søluftfartøj med fuld udrustning, må der kræves 5 timers flyvning, og som landluftfartøj 7 timers flyvning ved samme fart, og med samme udrustning (torpedo m.m.). Kravet om 11 timers flyveevne er nærmest et rumspørgsmål og ikke et vægtspørgsmål, idet torpedoens vægt rigeligt skulle kunne give den fornødne mervægt til den forøgede mængde brændstoffer.

I stille vejr skulle virkningsradius da blive ca. 1600 km., hvilket er tilstrækkelig til at flyve til ethvert punkt indenfor kongeriget, herunder Færøerne (ca. 1.100 km.). Iøvrigt må det skønnes, at luftfartøjet som vandflyvemaskine og med torpedo må kunne flyve 5 timer, hvilket er en fordring, som almindeligvis ikke kan tilfredsstilles af torpedoplaner. I det hele taget har Flyvevæsenet den erfaring gennem mange år, at det er højt tilrådeligt, at beregne vægte for





knapt, thi der vil altid i løbet af typens brugstid opstå ønsker og krav om mere tilbehør og større udrustning, end da typen blev valgt, ligesom vandtrækning og gentagen maling forøger fartøjets tomvægt til skade for nyttelasten. Dette skulle medføre, at man i typevalget ikke bestemte sig for et luftfartøj, hvis præstation (hestekraft) lige akkurat dækkede de nødtørftigste krav, men derimod en flyvemaskine, som på overlegen måde kan løse de stillede opgaver.

Nyttelast.

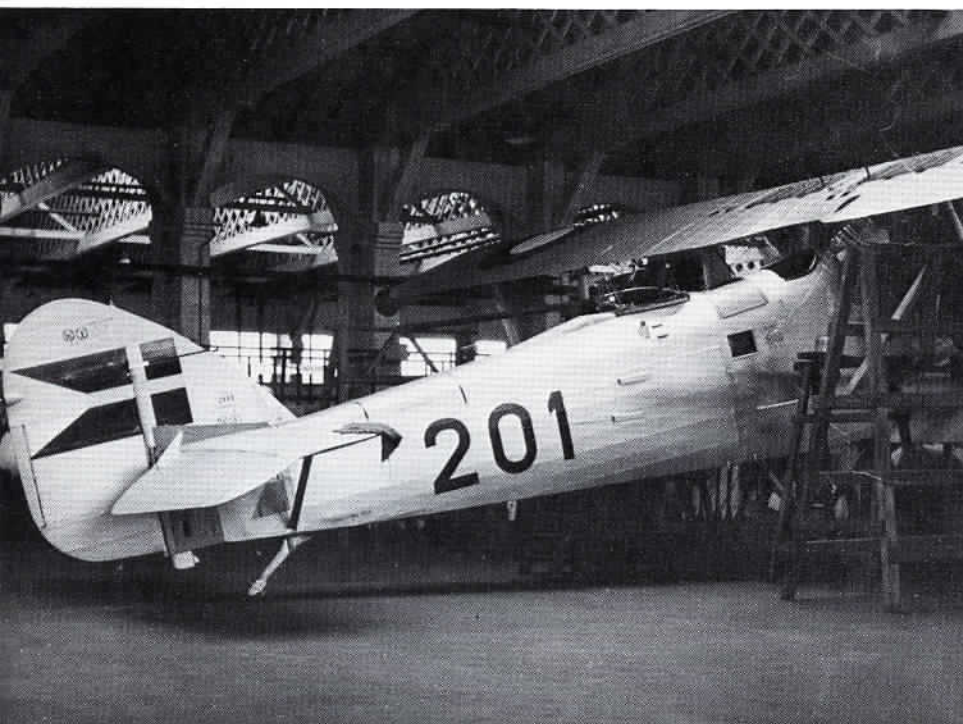
3 mand, medelelsesmidler, søudstyr, instrumenter vil andrage ca. 500 kg., torpedo med ophængning og aftræk ca. 800 kg. og geværbevæbning og ammunition ca. 100 kg., hvilket tilsammen udgør ca. 1.400 kg foruden olie og benzin, hvis vægt vil afhænge af motortypen.

Fart.

Dette spørgsmål spillede en ret fremtrædende rolle i sagen vedrørende NANOK i sin tid, og det er stadig ønskeligt, at minimumshastigheden af hensyn til kastningen af torpedoen er forholdsvis lav, men på dette som på næsten alle andre aerodynamiske områder, må der træffes et kompromis, og siden 1926 er maximumshastigheden i almindelighed bleven forøget så meget, at man ikke vil kunne fastholde den da fordrede minimumshastighed på 85 km/t uden skade for den højeste hastighed, som også er af stor vigtighed. Der er formentlig grund til at tro, at hvis torpedoen kan gå jævnt med en hastighed af 85 - 90 km/t vil den også kunne bringes til at funktionere ved ca. 100 km/t. som er den fart der, alle forhold taget i betragtning, kan anbefales som en passende løsning på fartproblemet, når maximumshastighed kan fås op på ca. 210 km./t.

Stigeevne.

Torpedoplanet må kunne stige til 3.000 meter på ca. 15 minutter og kunne nå en tjenestehøjde af ca. 4000 meter med fuld last. Fornævnte fordringer skønnes ikke at kunne tilfredsstilles med en motor på under 700 HK, en opfattelse som er bleven støttet af de herværende fagfolk, og der vil da kun blive tale enten om Rolls Royce »Condor« motoren eller Armstrong Siddeley »Leopard«. Sidstnævnte motor indgår delvis i det før omtalte system for ensartethed, som Flyvevæsenet har tilstræbt siden 1925, og denne motor må bl.a. derfor foretrækkes. Der kan derefter kun være tale om Hawker



DANTORP 201 og 202 under monteringen på Brooklands i slutningen af august og begyndelsen af september 1932. Billederne giver et ganske godt indtryk af DANTORP's dimensioner.

201 og 202 blev overført fra Kingston-on-Thames til Brooklands henholdsvis den 27. august og den 5. september 1932 for færdigmontage. 201 fløj første gang den 14. september med P.E.G. Sayer ved pinden. Sayer dræbtes i øvrigt i 1942 ved en nedstyrtning med en Hawker THYPOON. (fotos: Leif Prytz)

DANTORP

HORSLEY med 785 HK Leopard, som derfor er valgt af flyvæsenet som det for tiden bedst egnede engelske luftfartøj til det foreliggende formål.

Dette luftfartøj er vel ikke nogen ny type, men en ofte fremsat mening i England er, at HORSLEY da den kom frem for 3 år siden var en type, som da var langt forud sin tid, og at den vedblivende er en meget værdsat type, som har stået sin prøve gennem en meget udstrakt anvendelse i RAF's praktiske tjeneste. Den anvendes på RAF station Donnibristle i Skotland og i Singapore, begge steder som landmaskine og såvidt vides skal 2 andre squadrons forsynes med HORSLEY. Det vides med sikkerhed, at HORSLEY som sømaskine har vist meget gode egenskaber under prøverne i Felixstowe (RAF Marine Development Station), og samtlige flyvere, som har været adspurgte, har rost typen og fremhævet dens simpelhed, styrke og gode manøvre- og flyveegenskaber.

De samme mennesker var enige om, at anvendelse af spalteklapper (slots) var overflødige, og at sådanne medførte større vægt og en fartmindskelse af 8 km/t. Da fabrikanten ej heller anbefaler spalteklapper, har man set bort fra den sikkerhedsforanstaltning, hvis virkning erfaringsmæssig er ringe for planprofiler af så stor tykkelse som HORSLEY's.

Når flyvæsenet har måttet opgive Vickers VILDEBEEST, på hvilken opmærksomheden har været stærkt henvendt, skyldes det bl.a. følgende årsager:

- 1) Virkningsradius (flyvetid) for lille.
- 2) Nyttelast og nytterum (to mand) for ringe.
- 3) Konstruktion (helt af duraluminium) er vanskelig, ikke gennemprøvet over lang tid og må under den foreliggende form og på nuværende tidspunkt anses for uhensigtsmæssig til anvendelse i et søluftfartøj.
- 4) Er væsentlig dyrere.

Hawker HORSLEY

Hvad var da denne HORSLEY, som ved Flyvæsenet kom til at hedde DANTORP for et fly? Først og fremmest var den et bombefly med torpedoer som sekundært våben, mens DANTORP primært var et torpedoplan, hvad navnet jo også antyder. HORSLEY havde to sæder mod DANTORP's tre, og sidst men ikke mindst havde hovedparten af RAF's HORSLEY vandkølede Rolls Royce CONDOR motorer, mens de to danske Dantorp havde 800HK luftkølede Armstrong Siddeley LEOPARD IIIA motorer.

HORSLEY var et stort enmotoret, og som allerede nævnt, to-sædet biplan bygget i de første år næsten udelukkende af træ. Den første HORSLEY (J7511) fløj første gang i 1925 og havde da en Rolls Royce CONDOR III motor. Efter forskellige modifikationer, der



koncentrerede sig om motorens kølesystem, blev prototypen overdraget til RAF for videre afprøvninger sammen med andre fly (Bristol BERKELEY, Handley Page HANDCROSS og Westland YEOVIL) med henblik på senere udvælgelse.

De engelske krav til en mellemdistance bombe- og torpedomaskine var bl.a., at den skulle kunne medføre enten 2 stk 520 lb, 1 stk 550 lb, 1 stk 1.100 lb eller 1.500 lb bombe. Torpedoversionen skulle kunne medføre 1 stk 2.150 lb torpedo.

Den lethed, hvormed HORSLEY viste sig at klare de opstillede krav gjorde indtryk, ja faktisk imponerede udvælgelseskommissionen, der straks indstillede til Air Ministry, at der blev afgivet ordre på i første omgang 12 stk Hawker HORSLEY bombefly.

Produktionen af HORSLEY indledtes i 1926 på fabrikken i Canbury Park Road. HORSLEY var det sidste fly, i hvilket Hawkerfabrikkerne benyttede træ til den bærende konstruktion, og da fabrikken i 1927 flyttede til Kingston-on-Thames, tog man samtidig en ny konstruktionsform i anvendelse. Stålrør og beslag anvendtes nu i udstrakt grad i de efterfølgende HORSLEY.

Den første RAF-eskadrille, som modtog HORSLEY, var No 11 (Bomber) Sqdn., som havde hjembase på Netheravon. Efter at eskadrillen i april 1927 havde modtaget alle sine HORSLEY, tog den på en demonstrationstur rundt i England.

Langdistanceflyvninger

HORSLEY var i tjeneste længe ved RAF både i England og i det fjerne østen. Den blev i sin lange tjenestetid især kendt for sine langdistanceflyvninger. I 1927 udformede RAF et forslag gående ud på, at man skulle forsøge at flyve non-stop England-Indien, en distance på ca. 5.000 sømil eller ca. 9.250 km. Kunne man gennemføre det, ville det være en betragtelig forbedring af verdensrekorden, og det ville uden tvivl kunne give RAF en del prestige.

RAF havde imidlertid ikke noget fly specielt beregnet til langdistanceflyvning, og Hawker foreslog da, at man modificerede HORSLEY med yderligere brændstoftanke, således at den kunne rumme den fornødne brændstofmængde til den planlagte tur. Flyene J8607 og J8608 blev udvalgt på produktionslinjen med henblik herpå.

Efter at understellet var blevet forstærket, viste beregningerne, at den maksimale startvægt kunne forøges fra 9.000 lb til 14.000 lb, hvilket var næsten tre gange flyets egenvægt på lidt under 5.000 lb. Brændstofkapaciteten blev forøget fra 230 gall. til 1.100 gall. eller ca. 5.000 liter ved indbygning af ekstra krop- og vingetanke.

Flyene var klar i maj 1927, og et af dem blev overført til flyvepladsen South Field ved Cranwell. Denne plads var udset til at være startstedet for den lange rekordflyvning til Indien, idet den havde en bane, der var lang nok til det tunge fly. Det var nu ikke uden problemer, at de to

flyverløjtnanter C. R. Carr og L. E. M. Gillman kom afsted den 20. maj, for inden starten var et af flyets hjul punkteret på grund af den høje vægt.

Flyet blev samme dag observeret, da det passerede Oostende og senere Wiesbaden, men derefter mistede man kontakten, og i to dage fik man intet livstegn fra de to piloter. Det viste sig, at Carr og Gillman var blevet tvunget til nødlandning i den Persiske Golf på grund af brændstofproblemer. Flyet flød på vandet efter nødlandingen, og efter at have overnattet i flyet blev de to mand reddet. De havde da nået at flyve en distance på 3.420 miles, som viste sig at være nok til en ny verdensrekord (den gamle var på 3.390 miles). Rekordens kom imidlertid kun til at bestå i få timer, for - som de fleste sikkert har bemærket - fandt flyvningen sted netop i de timer, hvor Charles Lindberg indledte sin berømte Atlanterhavsflyvning, ved hvilken han tilbagelagde 3.590 miles.

Carr havde dog ikke mistet modet og ville ikke opgive tanken om at flyve non-stop til Indien. To gange inden for den følgende måned forsøgte han igen, men den ene gang endte han i Danube, og det andet forsøg resulterede i en hård landing på Martlesham Heath efter en lækage i motorens kølesystem.

Mange HORSLEY i tjeneste

Inden udgangen af 1928 havde 5 RAF-eskadriller modtaget bombeversionen

af HORSLEY, og kort tid efter gik de første HORSLEY torpedofly i tjeneste ved RAF No 36 (Torpedobomber) Sqdn. i Donnibristle i Skotland. Større ordrer blev afgivet samtidig med at typen blev yderligere udviklet, indtil flyets struktur i 1929 blev fremstillet udelukkende af stålør i stedet for træ.

No 36 Sqdn. blev forflyttet til Singapore og blev samtidig den første landbase-rede RAF torpedoeskadrille, der gjorde tjeneste »overseas«.

I april 1929 modtog Hawker Company en ordre på 6 HORSLEY II til den græske flåde. Flyene blev leveret i december måned samme år. Et af dem skulle bruges som VIP-fly og resten som torpedobombere.

RAF modtog ialt 128 HORSLEY, som gjorde tjeneste til midten af 1935, hvor de blev erstattet med Vickers VILDEBEEST. No 36 Sqdn. skiftede som den sidste sine HORSLEY ud.

Fra 1926 og i årene derefter blev en del HORSLEY brugt som flyvende motorprøvestande. Mange forskellige motortyper blev afprøvet - både vand- og luftkølede - af hvilke kan nævnes: CONDOR III, IIIA, IIIB og C-1, EAGLE VIII samt BUZZARD, alle fra Rolls Royce. Endvidere LION fra D. Napier & Sons Ltd. samt ikke at forglemme Armstrong Siddeley LEOPARD i forskellige versioner.

Under prøverne med den 14-cylindrede LEOPARD var ydelserne så gode, at de

langt oversteg de oprindelige krav til præstationer fra 1925. I de følgende år blev LEOPARD II, III og IIIA afprøvet, og succesen med LEOPARD motoren var medvirkende årsag til, at Marinens Flyevæsen bestilte to fly og samtidig forhandlede om licensproduktion af typen på Orlogsværftet. ■

fortsættes

Endnu et par billeder af HORSLEY S1246 på Brooklands fra august 1932. Prip og Prytz foretog en forsøgsflyvning med S1246 fra Brooklands sammen med en Mr. Lucas. Ifølge Prip's logbog fandt flyvningen sted den 12. august 1932, mens Prytz i sin logbog har skrevet den 10. august 1932. Hverken Prip, Prytz eller vi kan give forklaringen på denne lille divergens. Måske Mr. Lucas kan, om han endnu er i live.
(fotos: Leif Prytz)



Den 13. oktober 1977 genoptoges flyvningerne med F-100 efter mere end fire måneders flyveforbud forårsaget af yderligere tre flyvehavarier i maj og juni.

OB J. Michaelsen, chef for Flyvestation Skrydstrup, fortæller i følgende interview om arbejdet med at kulegrave de tekniske problemer forud for genoptagelsen af flyvningerne samt de foranstaltninger man har indført i bestræbelserne på at opnå en yderligere sikring af flyvesikkerheden.



F-100 i dag

Hvor mange fly er det lykkedes at få på vingerne til nu?

Vi har her en uge ind i december 7 F-100 flyvende. Det er et par fly færre end forudsat i den såkaldte Fase 1 plan, ifølge hvilken vi i løbet af januar 1978 skulle have ialt 16 F-100 klar.

Det er imidlertid mit indtryk, at vi trods alt har gode chancer for at nå dette mål, idet motorerne nu synes at tilgå hurtigere fra motorværkstedet på Flyvestation Karup, som har ydet og fortsat

yder en stor indsats for at levere os motorer i det i planen fastsatte tempo.

Motorerne er jo nu forsynet med andre efterbrændere, som skulle være mere skånsomme mod motorerne. Hvor mange efterbrændere har man anskaffet?

Flyvevåbnet har erhvervet ialt 40 efterbrændere til modifikation af J57 motorerne. Af disse 40 blev de første 15 leveret sidst på sommeren med fly direkte fra USA, således at motorværkstedet i

Karup kunne komme i gang med det i Fase 1 planen indeholdte eftersynsprogram.

Hvad omfatter dette eftersynsprogram?

For det første et hovedeftersyn af vigtige komponenter i motorernes brændstofs-system, nemlig Main Fuel Control Unit, brændstoftpumpe og ventiler udført ved Air Equipment Paris. For det andet en omfattende inspektion af komponenter i selve motoren og gearkassen samt alle olie- og brændstofrør og for det tredje en grundig inspektion af de fra USA leverede efterbrændere.

8-10 amerikanske teknikere har bistået motorværkstedets mandskab ved de første motorklargøringer, så på nuværende tidspunkt er det motorværkstedets egne folk, der klarer de omfattende eftersyn.

Hvordan er så motorernes stand?

Den ser ud til at være god, men vi holder naturligvis meget omhyggeligt øje med dem under den daglige drift.

Således udtager vi to gange dagligt SOAP-tests (Spectrometric Oil Analysis Program) fra samtlige motorer, således at vi til stadighed kender hver eneste motors tilstand.

GT-826 fotograferet ved ESK 727 på FSNSKP i midten af december.
(foto: PS)



Tager analyserne af disse udtagne olieprøver ikke så lang tid, at uheld vil kunne indtræffe, inden man kender resultatet at laboratoriets analyse?

Bestemt nej. Vi udtager normalt den første SOAP-test fra et flys motor umiddelbart efter dagens første mission. Den bliver med det samme tillige med prøverne fra de øvrige fly fløjet til Flyvematerielkommandoens laboratorium på Flyvestation Værløse, og senest næste dag og ofte samme dags eftermiddag kender vi resultatet.

Transporten klares i øvrigt af vores til formålet specielt oprettede »T-17 SOAP TRAIN«, hvilket vil sige, at vi lader Flyvestationens T-17 tage turen Skrydstrup - Værløse retur en gang om dagen med indsamlede prøver.

Systemet virker godt og har i to tilfælde givet anledning til reaktion. I begge tilfælde viste de udtagne prøver, at jernindholdet i olien var stigende. Selv om der intet alarmerende var ved stigningens størrelse, lod vi motorerne gå til motorværkstedet for nærmere kontrol. Man kan godt sige, at vi har strammet nettet eller gjort maskerne mindre om man vil.

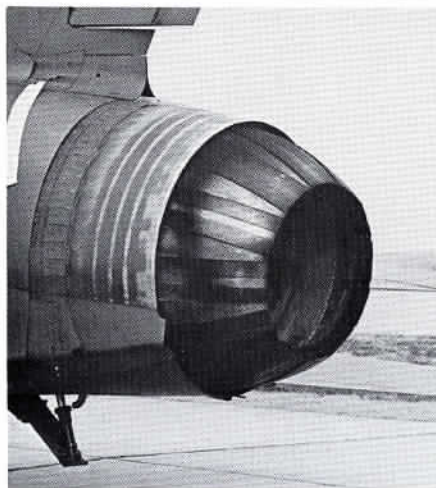
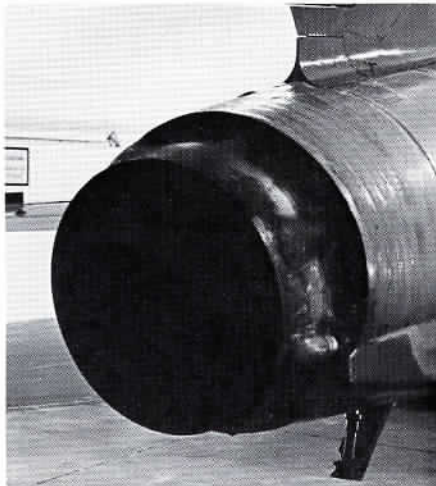
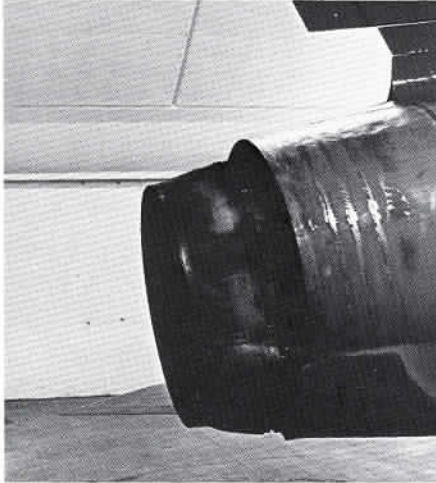
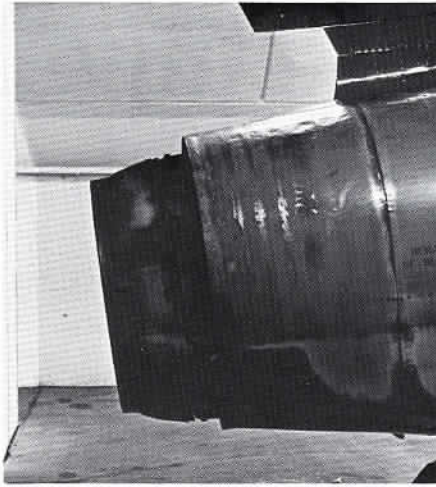
Vi har endvidere forsøgsvis indført ting, som jeg også gerne vil nævne:

Det ene er en såkaldt Special before Take Off Inspection, som vi udfører efter udrulning til området ved baneenden umiddelbart før flyet går på vingerne. To teknikere følger under flyets udrulning efter i linevognen. Under stop ved baneenden inspicerer de hver sin side af flyet for løse lemme, snaplåse, eventuelle lækager o.s.v. Først derefter ruller flyet de sidste meter ud på banen, hvorefter piloten foretager run up. Herunder aflæses i øvrigt olietryk og udstøds-temperatur omhyggeligt for at blive logget efter landing. Bremserne slippes derefter, og flyet tager af.

Det andet er en tekniske debriefing af piloten straks efter landingen. Umiddelbart efter shut down mødes pilot og teknikere, således at teknikeren får meldinger om de anmærkninger af teknisk art, som flyvningen kan have givet anledning til. Det har ellers været normal praksis, at lade teknikerne få disse tilbagemeldinger skriftligt via flyverapporten, men vi fandt det værdifuldt, at piloten og teknikeren mødtes og talte sammen, mens indtrykkene var helt friske, samtidig med at eventuelle anmærkninger logges i flyverapporten.

Hvordan er disse foranstaltninger blevet modtaget?

Det er klart, at især den første ordning ved en første betragtning kan se ud som en vis grad af mistillid til teknikernes forudgående klargøringsarbejde. Der er imidlertid absolut ikke tale om mistillid, for vi ved, at flyene er 100% i orden, når teknikerne afleverer flyene til piloterne. Vi har blot kunnet konstatere, at der kan opstå småproblemer under udkørsel til take off, og disse bliver så fanget ved



before take off inspection. Set i det lys har det ikke været noget problem at acceptere ordningen.

Også den tekniske debriefing forud for den rent flyvemæssige debriefing er alle tilfredse med, og jeg regner med, at vi fortsætter med begge disse ordninger ud over den nuværende forsøgsperiode, som udløber med udgangen af 1977.

Der er i øvrigt intet nyt i sådanne tekniske debriefinger, for vi benyttede dem jo også i de første år efter modtagelsen af F-104, hvor man for at sikre en problemfri indkøring af det dengang for Flyvevåbnet avancerede fly ønskede at have fuld kontrol over alt det tekniske. Erfaringsgrundlaget blev efter et par år så stort, at man kunne overgå til udelukkende skriftlig rapportering.

Jeg vil da i den forbindelse ikke blive spor overrasket, om man ved den kommende overgang til F-16 vil se noget lignende praktiseret.

Så vidt jeg kan bedømme, vil der være behov for et vist antal hovedeftersyn af J57 motorer, såfremt F-100 skal kunne holdes flyvende i tilstrækkeligt antal frem til udfasningen i 1981 - 82.

Er dette forhold medtaget i Fase 2 planen, som vel skal bringes til udførelse, når Fase 1 planen er opfyldt? Indgår de resterende 25 endnu ikke leverede efterbrændere i disse overvejelser?

Det er rigtigt, at der vil være behov for et vist antal hovedeftersyn, såfremt det krævede antal flyvetimer skal kunne præsteres, og undersøgelser i forbindelse med eftersynenes udførelse er igang. De resterende 25 efterbrændere indgår ikke direkte i Fase 2 planen, idet der er truffet aftale om, at efterbrænderne inspiceres i Amerika og derefter leveres successivt til os.

Hvor skal disse hovedeftersyn udføres? Kan man fortsat have tillid til det amerikanske firma, som hidtil har udført dette arbejde, og har man overvejet at lade andre firmaer udføre dette arbejde? Fornøden ekspertise kunne fx findes i Israel eller Frankrig.

Overvejelser foregår som allerede sagt stadig og er endnu ikke afsluttede. Jeg er derfor ikke i stand til at sige noget afgørende herom på indeværende tidspunkt.

Til spørgsmålet om mistillid vil jeg sige, at vi gennem det sidste halve års drøftelser og forhandlinger med det amerikanske firma har fået sikkerhed for, at den nødvendige kvalitet i arbejdet vil kunne præsteres, således at der ikke i fremtiden uden videre vil kunne ses bort

Fire billeder til illustration af den ydre synlige forskel på de nye og de gamle efterbrændere. Øverste tre billeder viser Nozzle på GT-826, som den ser ud i dag, og nederste billede Nozzle på GT-019 før udskiftning af efterbrænder. (fotos: PS)

fra det amerikanske firma. Det hele skal jo også anskues i en større sammenhæng, for vi kan jo ikke se bort fra den kendsgerning, at vi også et godt stykke ud i fremtiden vil have et ikke ubetydeligt samarbejde med amerikanerne på flyområdet.

Jeg er overbevist om, at overvejelserne snart vil være afsluttede, således at spørgsmålet om de fremtidige hovedeftersyn vil kunne besvares.

Det var en del om det tekniske. Hvordan ser det ud på pilotsiden?

Som det sikkert er Dem bekendt, sendte vi i slutningen af august 5 instruktører til USA for at de ved Air National Guard kunne genvinde instruktørstatus. Efter en behovsanalyse - det kan her indskydes, at både Flyvevåbnets og amerikanernes vurdering af dette behov gav samme resultat - fik disse 5 instruktører (BOP, DES, NON, HIS og DUN, red.) hver 10 timer i tospædede F-100 i forbindelse med generhvervelse af status, herunder instruktørstatus efter check out fra bagsædet. De gik således ikke solo under opholdet i USA.

Hvorfor ikke?

Som før nævnt behovsbestemt men også på grund af, at ANG's F-100 instrumentmæssigt afviger en del fra de danske F-100 og ikke er updated i samme omfang. Det var således mest hensigtsmæssigt at lade de 5 instruktører flyve de resterende solomissioner i programmet på danske fly herhjemme.

Efter at være kommet hjem til Danmark kunne de så med denne status omskole yderligere 5 af de tidligere instruktører til samme status, således at vi over en bred front kunne begynde at arbejde os tilbage mod normale tilstande.

Hvordan forløber denne omskoling, og hvornår påregnes den afsluttet?

Det vil nok her være på sin plads at nævne, at vi i Flyvevåbnet arbejder med tre typekurser. Et A-kursus for piloter som ikke tidligere eller ikke inden for de sidste 12 måneder har fløjet typen. Et B-kursus for piloter med tidligere status på typen inden for en periode af 2 - 12 måneder tilbage i tiden samt et C-kursus for piloter med status på typen inden for et tidsrum af 2 måneder tilbage i tiden. Det er således B-kurset - med mindre modifikationer - vi må lade piloterne gennemgå. Alt forløber planmæssigt, og alle til nu omskolede piloter har klareret generhvervelsen af status helt uden problemer. Det er et gennemgående træk, at alle forbavsende hurtigt har følt sig hjemme i flyene igen.

Det tager ca. 3 uger pr. hold a 10 mand at blive ført tilbage til status, og alle piloter skulle være klar med udgangen af januar 1978.

Det drejer sig først og fremmest om at få alle ført frem til status instrument-, navigations- og rent flyvemæssigt. Den egentlige operative våbentræning indledes først i begyndelsen af januar.

Vi vil da, hvis Fase 2 planen holder, og vejrguderne i øvrigt er os nådige, kunne være operative omkring maj 1978.

Hvornår er det så slut med F-100?

Forberedelserne med hensyn til modtagelse af F-16 forløber planmæssigt, så vi begynder at drosle ned i 1981, og medio 1982 er det slut, efter planerne.

De sidste to år kunne Flyvestation Skrydstrup godt have været foruden?

Ja - på en måde, for perioden har været et meget atypisk udtryk for en flyvestations hverdag i Flyvevåbnet. Det er hverken noget man forventer endsige ønsker at løbe ind i som chef for en flyvestation. Midt i alt det tragiske har jeg dog haft en positiv oplevelse.

Man vælger jo kun i begrænset omfang selv sine medarbejdere, når man får en chefstilling, og dem man kunne ønske at have ved sin side under henholdsvis freds- og krigsforhold er ikke nødvendigvis de samme. De medarbejdere jeg har ved min side her på flyvestationen viste sig også under vanskelige forhold, hvor vi havde ryggen mod muren, at være netop sådan, som jeg kunne ønske det. Det har for mig været noget særdeles positivt. ■



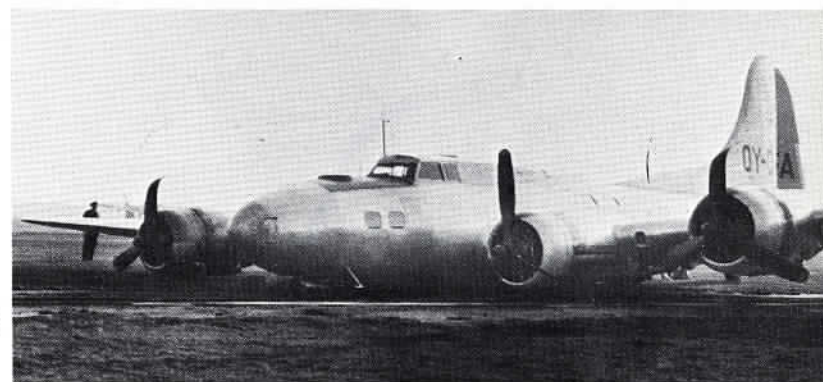
Boeing B-17G-35-BO 42-32076

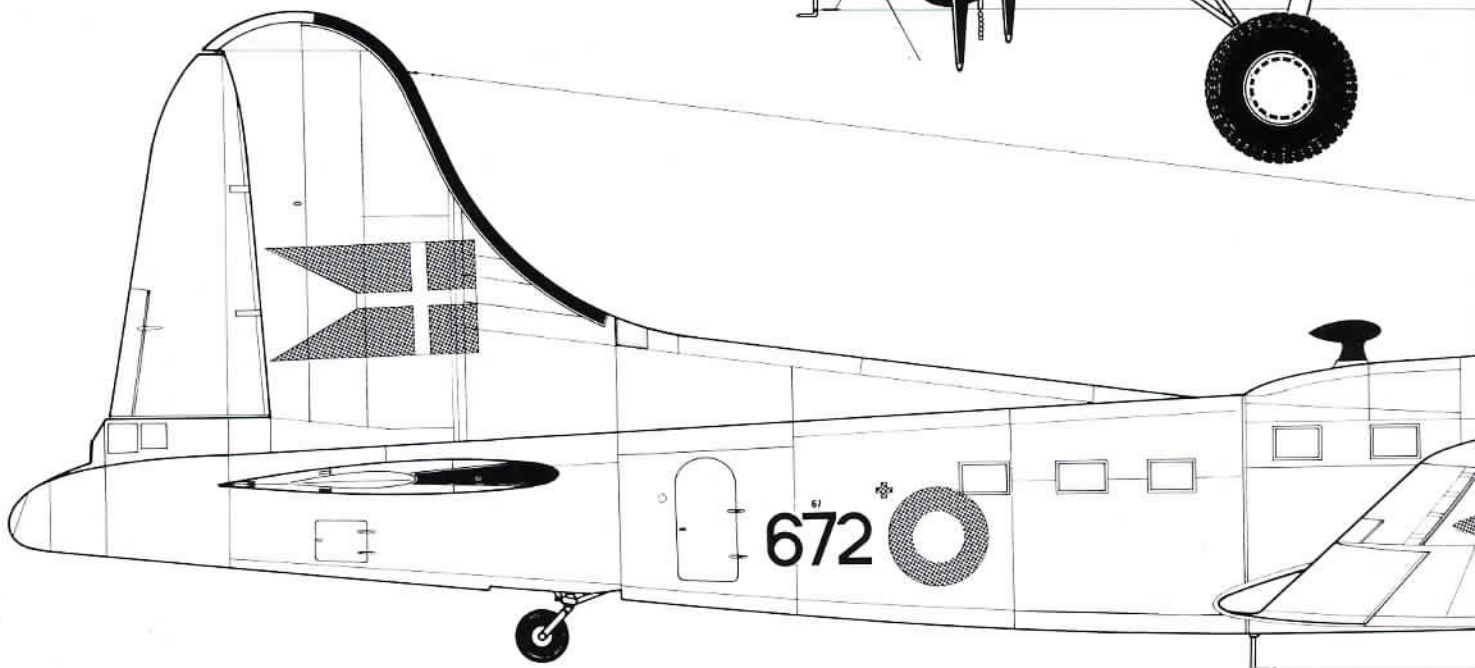
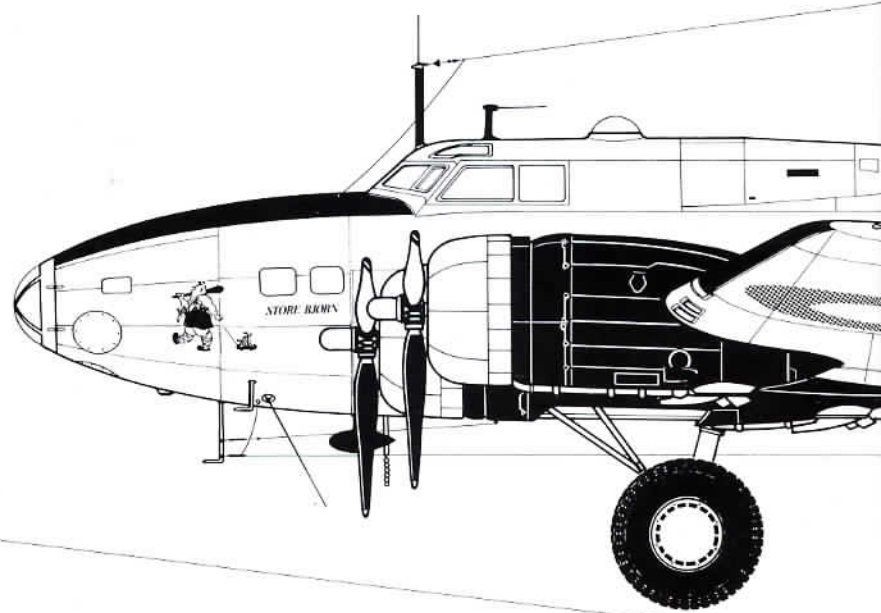
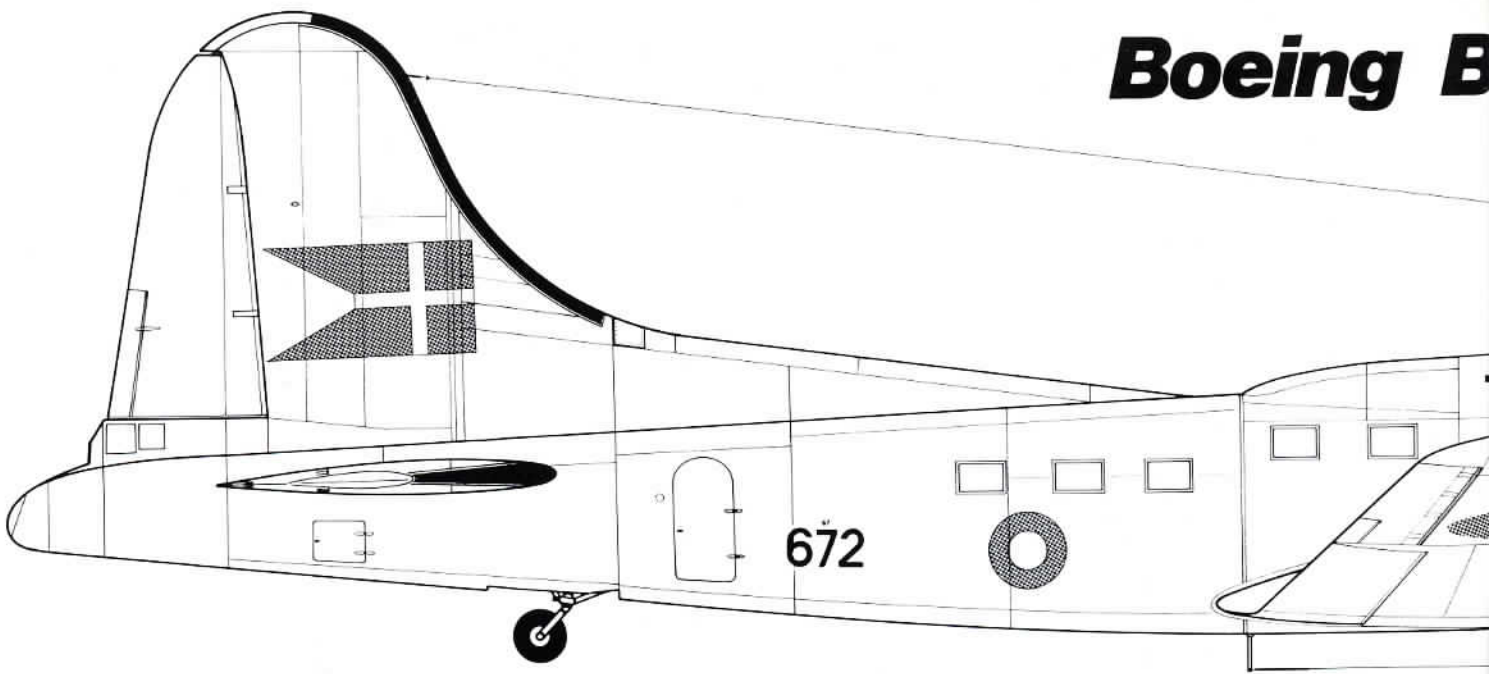
JØRGEN LARSEN

- 240144 Afleveret fra Boeing i Seattle
240144 Modtaget af USAAF (3 - 4 flyvetimer)
020344 Fløjet fra USA til USAAF Air Depot, Burton-
wood, England.
0344 Tildelt 401st Bomb Sqd., Basingbourn
AAF Station 121
240344 Bombetogt mod Frankfurt ●¹
260344 Bombetogt mod Marquis-Mimbyecque, Fra.
270344 Bombetogt mod St. Jean D'Angeley
280344 Bombetogt mod Reims-Champagne
080444 Bombetogt mod Oldenburg
090444 Bombetogt mod Marienburg
110444 Bombetogt mod Stettin
180444 Bombetogt mod Oranienburg
200444 Bombetogt mod Croisette-Beauvoir-Airdr.
220444 Bombetogt mod Hamm
260444 Bombetogt mod Brunswick (Braunschweig?)
280444 Bombetogt mod Avord, Frankrig
290444 Bombetogt mod Berlin
010544 Bombetogt mod Tryes
070544 Bombetogt mod Berlin
110544 Bombetogt mod Kons-Karthus
130544 Bombetogt mod Stralsund
190544 Bombetogt mod Berlin
220544 Bombetogt mod Kiel
240544 Bombetogt mod Berlin
240544 Pilotskifte: Lt Paul G. McDuffee afløses af
2/Lt Robert J. Guenther
270544 Bombetogt mod Ludwigshafen
290544 Nøderlandet ved Malmö efter bombetogt mod
Focke-Wulff fabrikkerne, Poznan, Polen ●²
290544 42-32076 afskrevet af USAAF
041244 42-32076 overtaget af den svenske stat
131045 Fra SAAB i Linköping til Bromma efter endt
ombygning
021145 Indregistreret i Sverige som SE-BAP
051145 Overtaget af det danske gesandtskab i Sverige
051145 SE-BAP overdraget til DDL og omregistreret
til OY-DFA
061145 Overført fra Bromma til Kastrup (ca. 3 flyve-
timer efter ombygning)
131145 Første ruteflyvning Kastrup - Blackbushe
271145 Mavelandet på RAF Blackbushe
230546 Overført fra Northolt til Kastrup efter endt
reparation
290546 Genindsat i rutetrafik
101246 Halesektionen beskadiget under landing i
Khartoum
201246 Genindsat i rutetrafik efter endt reparation
010247 Afgang fra Kastrup mod Johannesburg ●³
210247 Ankomst Kastrup fra Johannesburg
241047 Ankomst Kastrup efter sidste flyvning
ved DDL
251047 Taget ud af drift ved DDL
310348 Solgt til Hærens Flyvertropper
010448 Overtaget af Hærens Flyvertropper og tildelt
registreringen 67-672
050548 Skoleflyvning med hærens piloter afsluttet 1152:50
260548 Afgang mod Grønland (MH, JH, SN, AS)
280548 Afgang mod Canada
300548 Videre til Grønland
310548 Afgang mod Kastrup via Keflavik
020748 Afgang mod Grønland (MH, JH, SN, AS)
190948 Afgang mod Kastrup
231048 Afgang mod Keflavik for eftersøgning af den
ved Grønland forsvundne marinekutter
»Alken«
121148 Afgang mod Kastrup

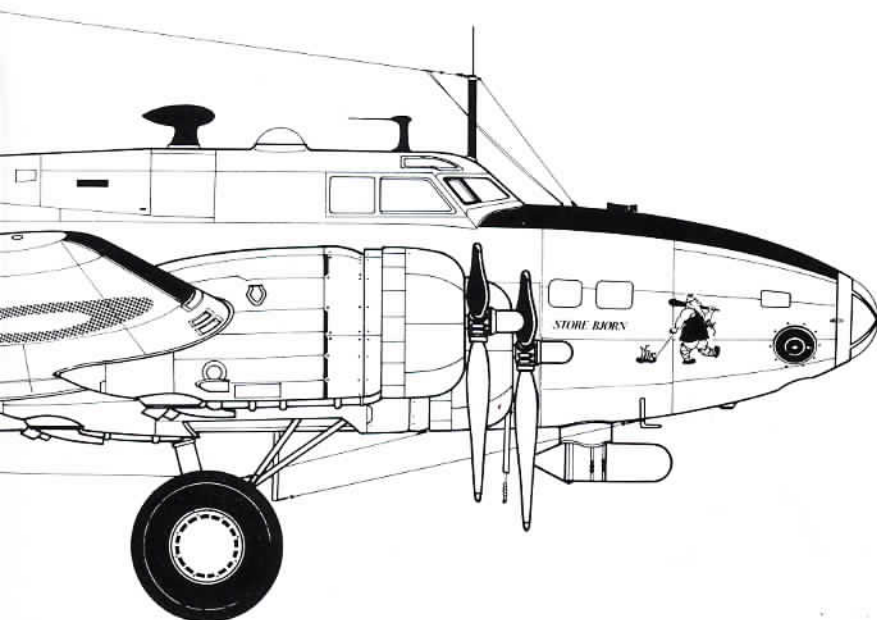
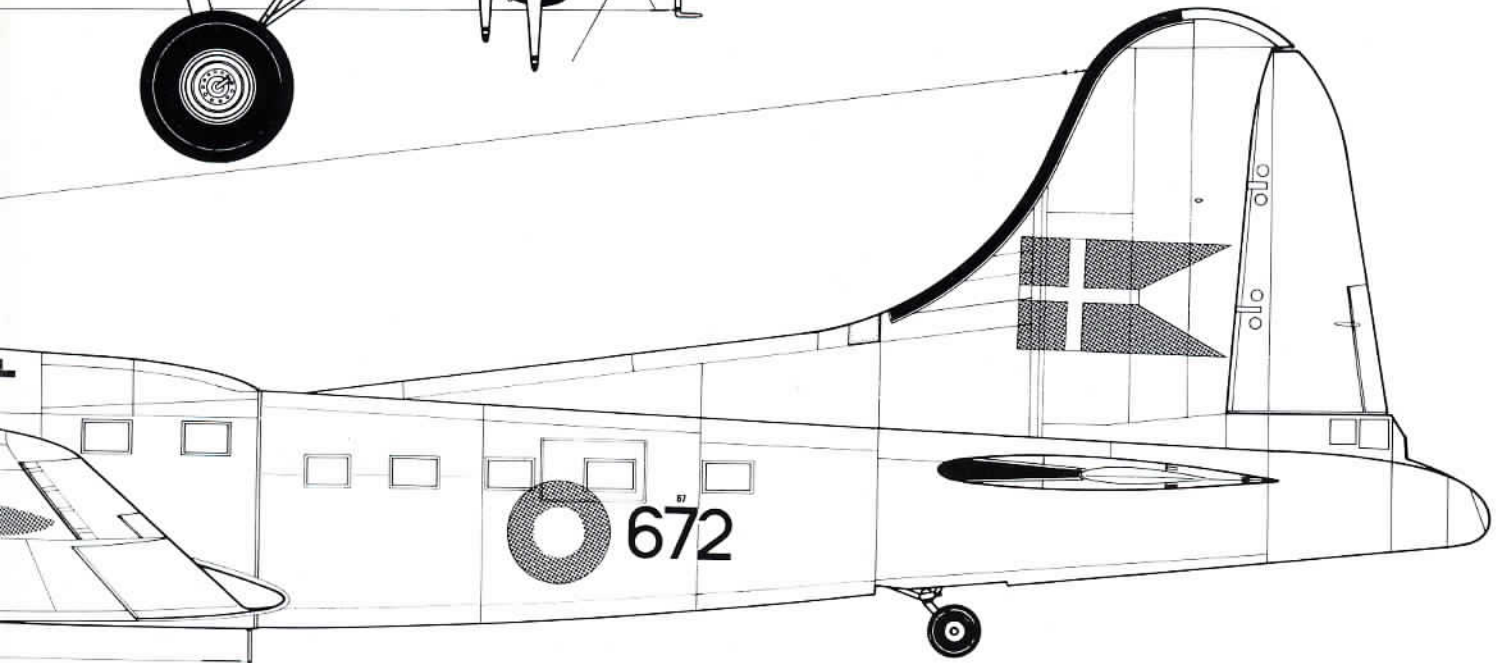
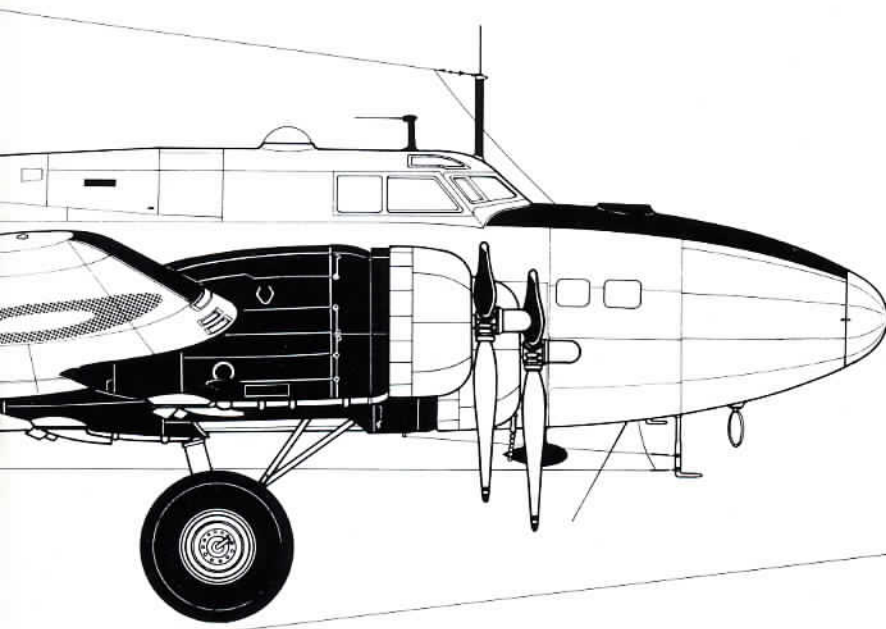
Øverst: B-17F-115-BO, 42-30661, »Veni Vidi Vici« fra 388 BG, 562 BS, som SE-BAK. 42-30661 nødlandede ved Rinkaby i Sverige den 29. februar 1944 og blev efter ombygning ved SAAB registreret SE-BAK, med tilnavnet »JIM«, den 16. oktober 1944. Dernæst to billeder af »Stig Viking« efter mavelandingen på RAF Blackbushe den 27.

Nederst: B-17G-35-DL, 42-107067, OY-DFE og »kollega« til »Stig Viking« ved DDL. 42-107067 fra 447 BG, 709 BS, nødlandede på Bulltofta den 11. april 1944 og fik efter ombygning ved SAAB registreringen SE-BAR den 19. november 1945. Kom derefter til DDL som OY-DFE. (fotos: via SAS)





-17G-35-BO 42-32076 Store Bjørn



TEGNING: SICK GRAPHIC



151248	Afgang mod Grønland (MH, JH, SN, AS)		
171248	Afgang mod Kastrup		
	Flyvetid 1948 og total flyvetid pr. 311248	294:00	1446:50
290549	Afgang mod Grønland (MH, RL, SN, HJ)		
020649	Videre mod Canada		
060649	Videre mod USA		
110649	Afgang mod Canada		
130649	Videre mod Grønland		
150649	Videre mod Kastrup		
030749	Afgang mod Grønland (MH, RL, HH, HJ)		
160949	Afgang mod Kastrup		
011249	Overført til Søværnets Flyvevæsen		
	Flyvetid 1949 og total flyvetid pr. 311249	246:20	1693:10
010650	Afgang mod Grønland (MH, KP, HH, HJ)		
060650	Afgang mod Kastrup		
150650	Afgang mod Grønland (MH, KP, HH, HJ)		
170850	Afgang mod Kastrup		
250850	Afgang mod Grønland (MH, SC, HH, HJ)		
290950	Afgang mod Kastrup		
	Flyvetid 1950 og total flyvetid pr. 311250	291:55	1985:05
240151	Afgang mod Grønland for afhentning af en såret minør (MH, SC, HH, HJ)		
260151	Afgang mod Kastrup		
270651	Afgang mod Grønland (KP, SC, HH, HJ)		
080951	Afgang mod Ålborg		
101151	Afgang mod Grønland (KP, JH, FN, HJ)		
211151	Afgang mod Kastrup		
	Flyvetid 1951 og total flyvetid pr. 311251	207:05	2192:10
020752	Afgang mod Grønland (SC, GR, FN, HJ)		
170952	Afgang mod Ålborg		
241052	Overført til ESK 721 som 67-672		
	Flyvetid 1952 og total flyvetid pr. 311252	173:25	2365:55
240253	Afgang mod Grønland (SJ, GR, FN, HJ)		
030353	Afgang mod Kastrup		
160653	Afgang mod Grønland (SJ, GR, FN, OA)		
070953	Afgang mod Kastrup		
011053	Officielt taget ud af drift		2471:15
	Flyvetid 1953 og total flyvetid pr. 311253	107:25	2473:20
	Flyvetid 1954 og total flyvetid pr. 311254	2:45	2476:05
020255	Købt af The Babb Co. Inc.		
050455	Overtaget af The Babb Co. Inc. i Kastrup		
	Flyvetid ved FLV 1955 og total flyvetid	2:20	2478:25
050555	Fløjet til Paris af en dansk besætning		
060555	Videresolgt til Institut Geographique National		2482:25
010156	Indregistreret i Frankrig som F-BGSH		
130156	Første prøveflyvning efter endt ombygning	5:15	
	Total flyvetid pr. 170856		2645:40
	Total flyvetid pr. 170657		2825:05
	Total flyvetid pr. 231257		3101:20
	Total flyvetid pr. 070358		3103:35
150761	Taget ud af drift og kannibaliseret		3364:25
230172	Amerikansk mekanikerhold ankommer til Creil i Frankrig for at adskille F-BGSH		
040272	Sidste læs af den adskilte 42-32076 bliver bragt til Wiesbaden AFB, Tyskland		
140672	42-32076 fløjet fra Rhein-Main, Tyskland, til USAF Museum, Ohio, USA, i en C-5 GALAXY		

●¹ »Shoo Shoo Baby«

Lt P. G. McDuffee	Pilot
Lt J. E. LaFontin	Co-pilot
Lt F. T. Keneley	Navigator
Lt D. N. Kennedy	Bombardier
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	

●² »Shoo Shoo Shoo Baby«

Lt R. J. Guenther	Pilot
Lt G. Havrisik	Co-pilot
Lt J. M. Lowdermilk	Navigator
Lt L. V. Peterson	Bombardier
T/Sgt J. Shoemith	Top Turret
S/Sgt N. Premenko	Ball Turret
T/Sgt J. H. Bigham	Radio Gun
S/Sgt H. F. Nicley	Waist Gun
S/Sgt H. J. Teems	Tail Gun

●³ »Stig Viking« OY-DFA

Kierkegaard	Pilot
Knudsen	Co-pilot
Aa. Hansen	Flyvemaskinist
Ebbesen	Radiooperatør I
Gøransen	Radiooperatør II
D. Jensen	Stewardesse

●⁴ »Store Bjørn«

KN N. H. B. Sejr	Pilot
KL K. G. Gerholm	Co-pilot
FL F. Nielsen	Navigator
PRLT H. J. K. Jørgensen	F/E
OS N. P. Pedersen	W/O
FR P. Borum	W/O

●⁵ F-BGSH

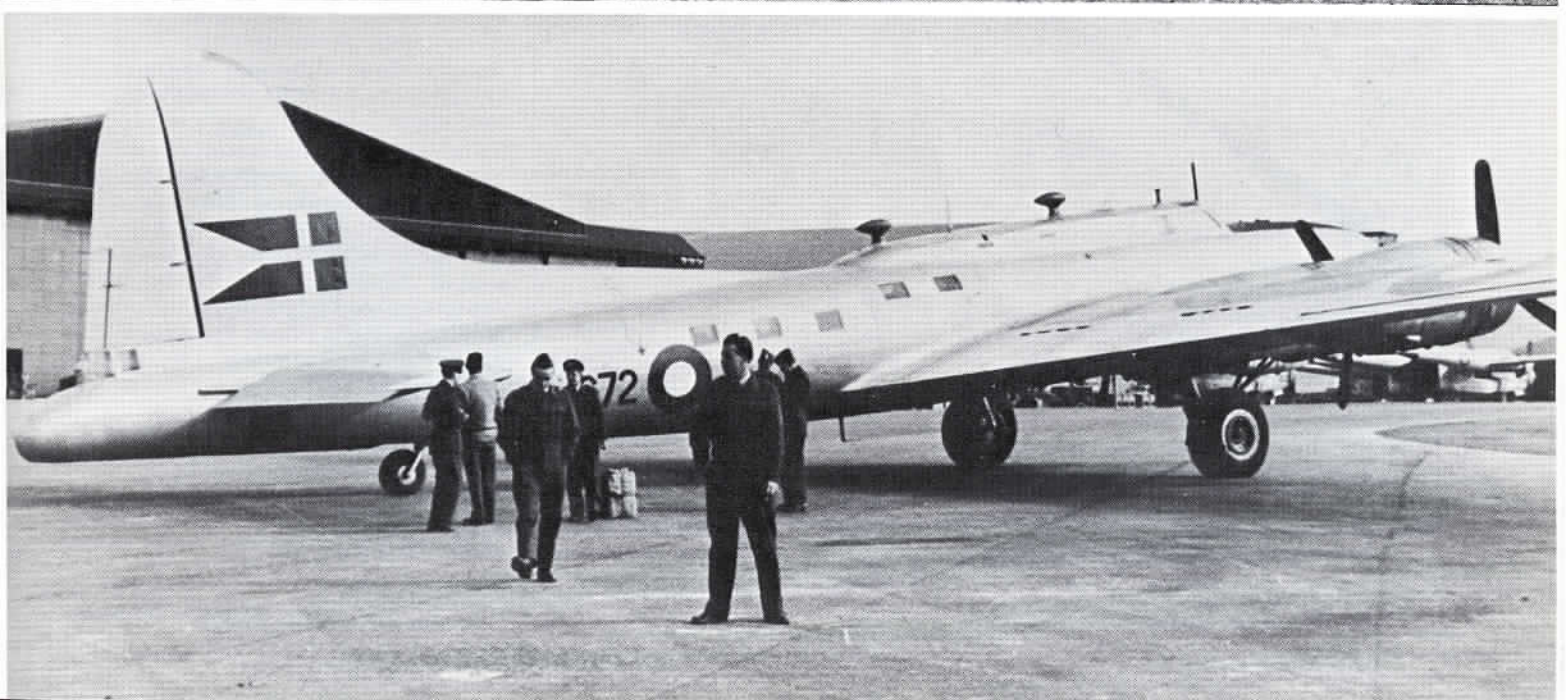
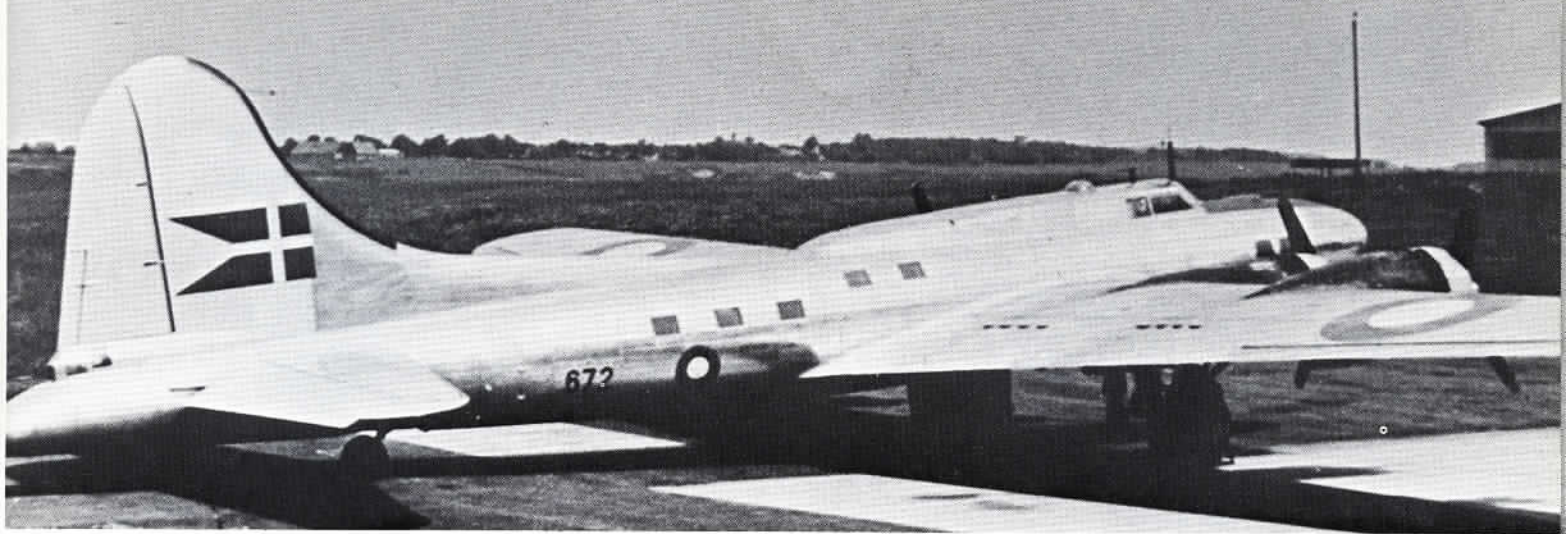
Brunel	Pilot
Duvenfle	F/E
I. Zard	F/E

Forkortelser:

MH: M. Hansen
 JH: J. Horskjær
 SN: B. O. Sandqvist
 AS: A. Asmussen
 RL: H. Ratlow
 HJ: H. J. K. Jørgensen
 HH: H. Høy-Hansen
 KP: K. Pedersen
 SC: E. A. Schmeltz
 FN: F. Nielsen
 GR: K. G. Gerholm
 OA: O. Andersen
 SJ: N. H. B. Sejr

Øverst til venstre: To billeder af OY-DFE i temmelig miserabel stand efter kollision - på jorden - med en C-47 fra Royal Canadian Air Force den 31. jan. 1946. (fotos: Sigurd Høy)
 Nederst: Nærbillede af den danskkonstruerede radome på »Store Bjørn«. (foto: via FHS)

Billederne til højre: »Store Bjørn« set fra næsten samme vinkel på tre forskellige tidspunkter. Bemærk forskelle i bemaling, herunder tal og kokarder, antenner m.v.
 Øverste billede må være taget forsommeren 1948. Billedet i midten den 5. juli samme år og det nederste billede i løbet af sommeren 1953.
 På det midterste billede, der er taget på BW1, ses blandt andre LT H. Høy-Hansen, Overofficiant Steen Jørgensen, LT J.G. Bergh og flyvemekaniker A. Asmussen fra DDL.



General Dynamics

F-16

af MJ Svend Hjort (JOS)

F-16 JOINT TEST FORCE/PILOTS IMPRESSION

Det vil nok være på sin plads først at fortælle lidt om Edwards Air Force Base, hvor jeg for tiden har mit daglige virke. Edwards AFB er beliggende i Mojave ørkenen ca. 100 miles nord-nordøst for Los Angeles i det solrige Californien. Klimaet er varmt og tørt hele året rundt, hvilket gør området velegnet til afprøvning af fly i udviklingsstadiet, hvorimod operative afprøvninger på grund af selvsamme forhold kun lader sig udføre i begrænset omfang.

Plantevæksten - hvor en sådan findes på nogenlunde fladt terræn - består næsten udelukkende af tørre ca. 1 meter høje buske samt de såkaldte Joshua-træer - en slags kaktus, som kun kan gro

her og i Palæstinaørkenen i Mellem-østen.

Selve Edwards AFB dækker et område på ca. 40 gange 20 miles, mens det væsentlig større flyveområde dækker ca. 150 gange 80 nautical miles (NM), altså omkring 41.160 kvadratkilometer eller næsten lige så meget som hele Danmarks godt 43.000 kvadratkilometer.

Faciliteter

Den geografiske opbygning og »Runway Complex« fremgår af kortskitse I. De med sort markerede landingsbaner er cementbaner, mens de øvrige baner, som i terrænet er markeret med spildoliestriber, er selve ørkenoverfladen

uden nogen form for belægning, almindeligvis kaldet »Dry Lake Bed«. Denne består af en fuldstændig plan leragtig substans, der er hård som cement og har bæreevne til at lade selv de tungeste transportfly lande.

Ved de yderst sjældent forekommende regnskyl kan det meste af Lake Bed'en blive dækket af et 1 - 2 cm dybt vandlag. Inden dette igen når at fordampe, sørger ørkenvinden for, at mudderlaget transporteres til eventuelle revner eller lave områder, således at overfladen igen fremstår plan og jævn. Kortskitse I er i øvrigt lidt »Out of Scale«, idet bane 04-22 er 2,5 NM lang, hvorimod bane 17-35 er ca. 5,5 NM (ca. 10,2 km) lang.

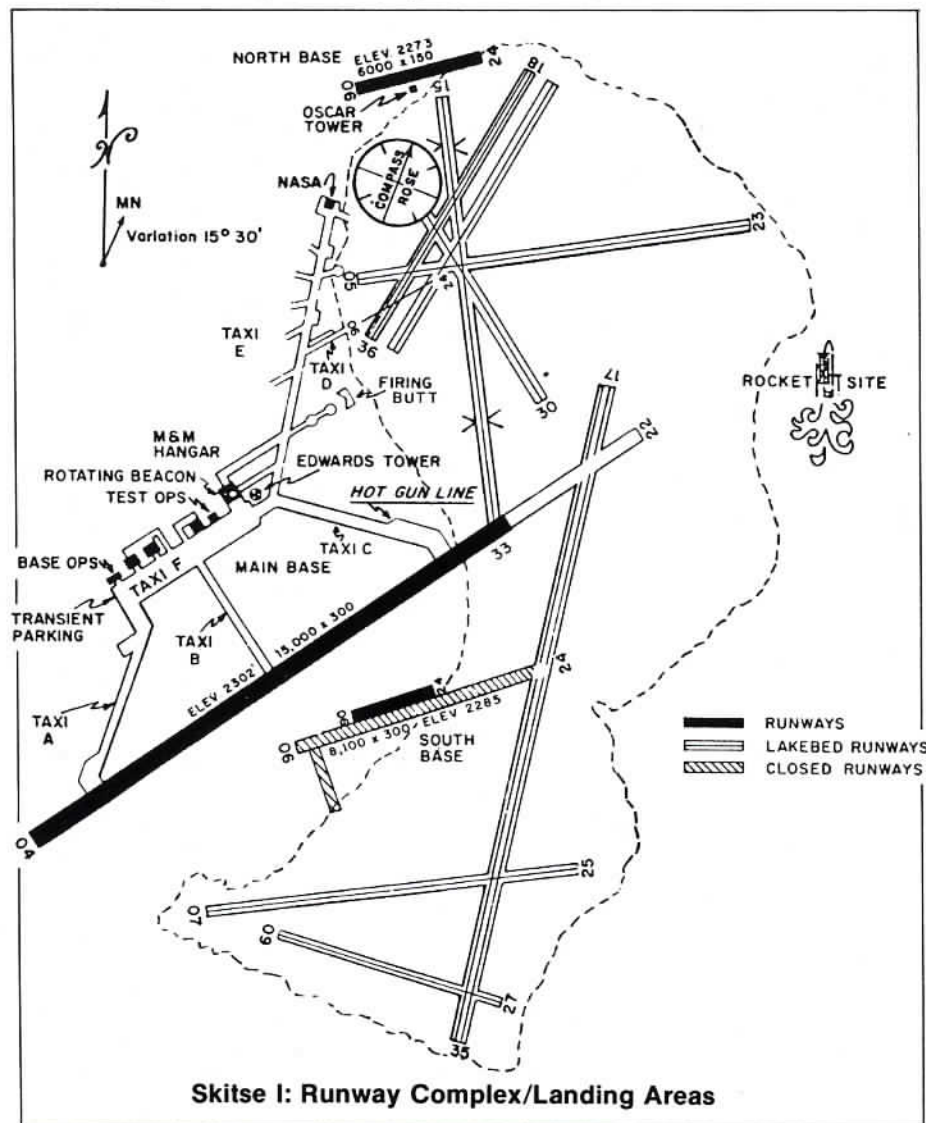
Flyveområdet, der ses på kortskitse II, er opdelt i sektorer, således at flere test-flyvninger kan foretages samtidig under sikrest mulige forhold. Desuden findes specielle områder - såkaldte korridorer - for supersonisk flyvning, som ofte foretages i 1.000 fod AGL (Above Ground Level). En sådan korridor ses i den sydlige del af flyveområdet, hvor også selve Edwards AFB er beliggende. På kortskitse III ses, hvorledes Edwards AFB og flyveområdet er geografisk placeret i Local Area.

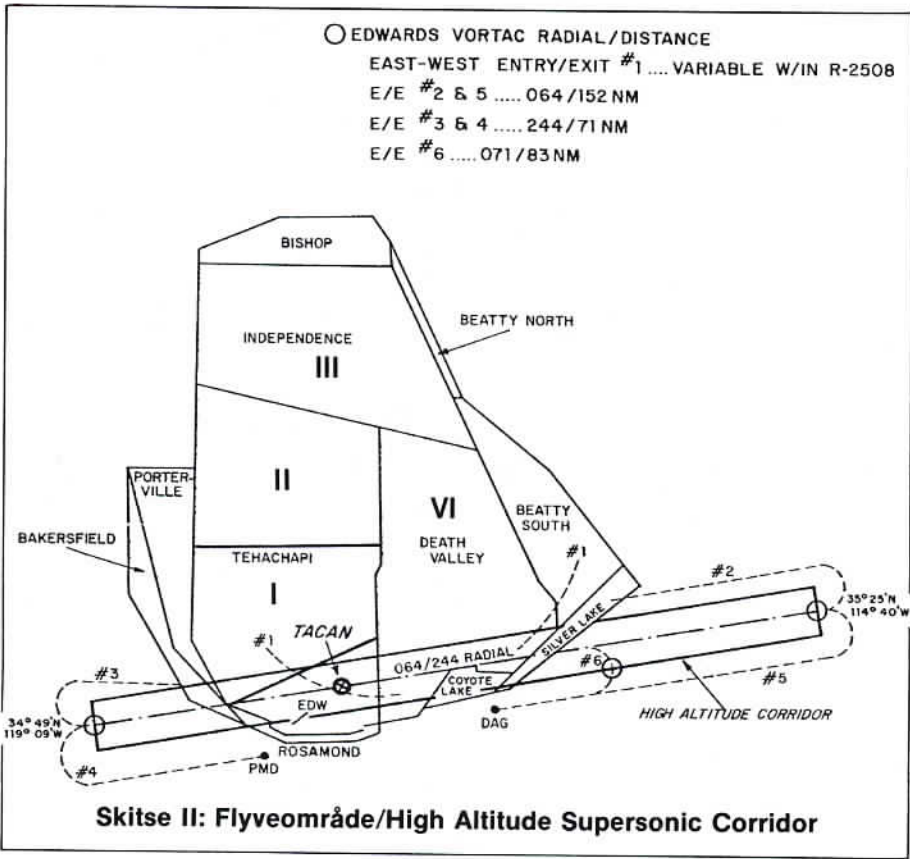
Der findes et antal såkaldte Air-to-Air (A/A) og Air-to-Ground (A/G) Ranges i umiddelbart nærhed af Edwards AFB. Disse faciliteter anvendes for det meste til Weapons Separations Tests samt til måling af forskellige våbensystemers nøjagtighed. Den mere operativt orienterede våbenaflevering vil blive udført på Eglin AFB i Florida samt på Nellis Range Complex i Californien.

Det er i forbindelse med afprøvningen af nøjagtigheden af flyradar, inertnavigationsystem, TACAN, sigtesystem samt forskellige penetreringshjælpemidler nødvendigt at kunne bestemme et flys position i rummet med forskellige grader af nøjagtighed, og flere forskellige systemer kan anvendes til dette formål. Er nøjagtigheden ikke særlig kritisk, bruges almindelig områderadar. Kræves en nøjagtighed på 10-25 fod, bruges forskellige typer Photo Theodolite Cameras, hvilket så samtidig kræver visuel kontakt med flyet inden for ca. 30 NM afstand.

Ved take off- og landingstests kan nøjagtigheden ved brug af samme udstyr godt bringes ned på 5 - 10 fod.

Den mest nøjagtige positionsbestemmelse får man dog med Laser Beam





FSD No 1, USAF 50745, og YF-16 No 2, USAF No 01568, over Rogers Dry Lake. Læg mærke til Compass Rose (sammenlign med Skitse I) samt R/W 30, 05-23, 36-18 og 33-15. Sidstnævnte brugt en gang for Space Shuttle landing. (foto: GD via JOS)

Tracking, hvor flyets placering i rummet kan fastslås med 2-5 fods nøjagtighed.

Test Forces

Der foregår på Edwards AFB adskillige interessante aktiviteter, som nok kan få en flyentusiasts tænder til at løbe i vand. Se blot her:

- F-5E Joint Test Force (JTF) udfører for tiden afsluttende certificeringer på flyets A/A radar. På grund af denne radar-modifikation blev F-5E udstyret med en større radome, hvilket igen medførte gennemførelsen af et spin test program.
- F-15 JTF udfører ligeledes videreudvikling af flyets radarsystem samt verificerer og afprøver nye angrebsformer med A/A missiler.
- A-10 JTF er i sin afsluttende fase af Full Scale Development (FSD) programmet.
- B-1 JTF udfører stadig Research and Development (R&D) flyvning, om end i reduceret tempo efter beslutningen om at stoppe produktionen af flyet.
- TEST PILOT SCHOOL uddanner testpiloter samt flight test engineers.

F-16

- TEST OPERATIONS udfører support, target photo- og safetychaseflyvninger til støtte for de forskellige Joint Test Forces. Til disse opgaver benyttes hovedsageligt F-4, T-38, A-37 samt F-111.

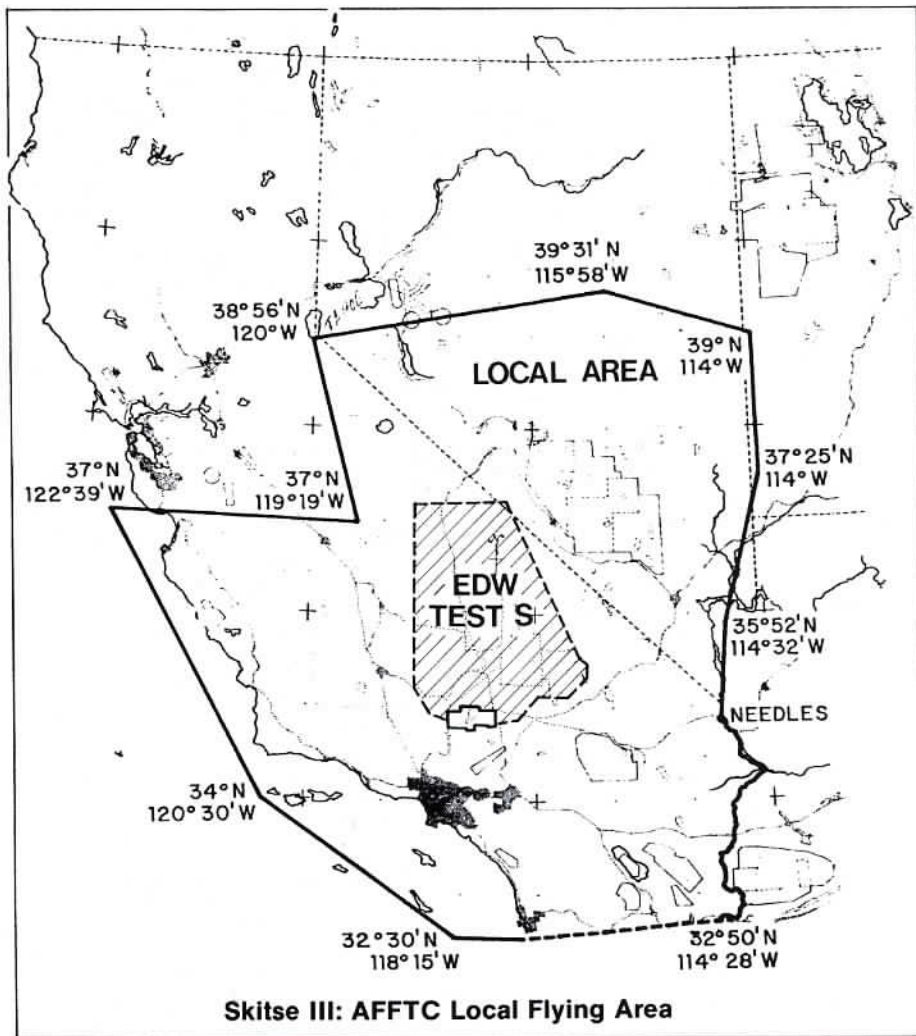
- U S ARMY har en lille helikopter JTF, men aktiviteterne er for tiden noget begrænsede.

- NASA's aktiviteter har hovedsageligt bestået i træning til og udførelse af landinger med Space Shuttle. F-104, T-38 samt en modificeret Grumman GULFSTREAM har været benyttet til at simulere anflyvningerne, som kulminerede i aktuel separation, glideflugt og perfekt landing af den rigtige rumfærge den 12. august i år.

Derudover har NASA et utal af forskellige fartøjer, der bliver anvendt ved mere eller mindre hemmelige/klassificerede forsøg. Remote Piloted Vehicles (RPV) samt SR-71, F-111, F-8 og B-52 m. fl. bliver brugt ved disse forsøg.

- F-16 JTF er den største og mest aktive Joint Test Force ved Air Force Flight Test Center (AFFTC), som i realiteten er Edwards AFB. Forkortelsen JTF, som nu er blevet brugt adskillige gange, betyder for F-16 JTF's vedkommende personel fra USAF AFFTC og Air Force Test and Evaluation Center (AFTEC) samt Primary Contractor, hvilket vil sige General Dynamics (GD). Derudover har F-16 JTF, hvilket er noget specielt i forhold til andre JTF, personel fra de fire europæiske medproducerende lande.

I modsætning til tidligere testprogrammer, hvor FSD og Operational Test and Evaluation (OT&E) var adskilt både i tid og sted, udføres begge disse programmer samtidig. Dette ikke kun for at undgå overlappning men også for at nedbringe omkostninger og involveret



Skitse III: AFFTC Local Flying Area

personel og for at spare tid. Tidsbesparelsen kan måske bedst ses, hvis man sammenligner længderne af testprogrammerne for F-16 og MRCA.

F-16 flyvninger

F-16 testflyvninger adskiller sig fra

normale flyvevåbenoperationer blandt andet ved antallet af personer, der er involveret i hver enkelt flyvning.

Briefings er lange og meget omhyggelige, således at hver eneste deltager har nøje kendskab til flyvningens forløb. Ligeledes afholdes meget detaljerede



debriefings, således at ingen af de indsamlede data går tabt.

Selve flyvningerne udføres under radar-kontrol og næsten altid med et andet fly som enten photo- eller safetychase. Piloten i testflyet har »Hot Mike« (altså åben mikrofon hele tiden) med Test Controller på jorden. Omkring 150 - 200 forskellige testparametre bliver indsamlet kontinuerligt (automatisk og næsten udelukkende ad elektronisk vej) under flyvningen. Piloten har derfor rig mulighed til at give kvalitative kommentarer til Test Controller, uden at han behøver at koncentrere sig om at aflæse nøjagtige data.

Traditionelt inddeles testflyvninger i forskellige områder afhængig af hvilke data der ønskes fremskaffet. Med den førnævnte moderne form for dataindsamling er det i dag muligt at udføre en testflyvning, hvor data fra forskellige områder som fx Performance, Stability and Control o.s.v. indhentes samtidig. Dette gør naturligvis hele testprogrammet meget fleksibelt. For at give et indtryk af kompleksiteten af testprogrammet skal jeg kort beskrive nogle af de missionstyper, som flyves ved F-16 JTF.

Missionstyper

- Performance: På disse flyvninger indhentes oplysninger om F100 motorens ydeevne og brændstofforbrug ved forskellige omdrejningstal og flyvehøjder. Ligeledes måles flyets take off-, climb-, cruise-, combat-, descent-, approach- og landing data med forskellige udvendige stores, altså droptanke, pods og våben. Disse data er vigtige af hensyn til udarbejdelse af de forskellige håndbøger for flyet.

- Stability and Control: Ved at udsætte flyet for forskellige Control Inputs og derefter monitere (registrere) dets resulterende bevægelser kontrolleres og bestemmes flyets Flight Envelope for forskellige udvendige stores.

- High Angle of Attack/Spin: F-16 flyet er i A/A konfigurationen beregnet til at kunne flyves, uden at piloten behøver at bekymre sig alt for meget om at komme til at overskride flyets begrænsninger. Denne egenskab er teoretisk opnået ved at indbygge automatisk g- og alfa-begrænsere (Angle of Attack er normalt symboliseret ved det græske bogstav alfa) i flyets Flight Control Computer (FCC). Under »angreb« på disse begrænsere eller limiters, som de også kaldes, med maksimale control inputs under voldsomme dynamiske manøvrer skal det undersøges, om flyet vil gå i spin samt, hvis dette er tilfældet, hvorledes spinnets karakteristika er, og om flyet kan bringes ud af spin igen. Hvis det sidste under testprogrammet skulle vise sig umuligt, kan man gøre

brug af en i flyet installeret Recovery Shute, som ved aktivering skulle bringe flyet tilbage i flyvestilling igen.

- Loads: Ved at udsætte flyet for forskellige forudbestemte g-belastninger svarende til flyvægt og flyvehøjde opnås de i flyspecifikationen forudsatte maksimalbelastninger. Dette er med et nyt fly en gradvis proces på den måde, at man først belaster med 80% af maksimal belastning og kontrollerer, hvorefter 100% belastningsflyvninger indledes.

- System Evaluation: Alle flyets systemer såsom Radar, Fire Control, Navigation System, TACAN, Head up Display (HUD) o.s.v. bliver nøje gennemprøvet under så realistiske forhold som muligt, dels for at kontrollere, at de lever op til specifikationerne, dels for at forbedre deres mekanisering, hvis en mere hensigtsmæssig virkemåde kan opnås.

- Stores Separation: Alle External Stores, som F-16 vil blive certificeret til at bære og derefter afkaste, vil blive forsøgt afkastet under testprogrammet. Dette skal sikre, at der ikke sker kollision mellem fly og stores ved senere operative våbenafleveringer.

Eskadrillepiloten kan derfor, når han til sin tid kommer til at flyve F-16, stole på, at de afleveringsparametre, som flyhåndbøgerne angiver, har været gennemprøvet under testprogrammet.

- All Weather Testing: Som tidligere omtalt er vejrtilstandene på Edwards ideelle til udførelse af Full Scale Development, men mange problemer med fly og især flysystemer opstår, når disse bliver udsat for mere uvenligt vejr.

Det er derfor blevet besluttet at deployere et fly først til et vejlaboratorium og derefter til Hot-, Arctic-, Humid- samt Adverse Weather Test Sites. På disse forsøgspladser skal flyet så udsættes for spidsbelastninger i håbet om, at man derved vil kunne identificere eventuelle svagheder. Denne testserie har specielt de europæiske flyvevåbens interesse, og Det danske Flyvevåben er godt repræsenteret på dette felt. MJ K. Vilsen, som i sommer graduerede som Flight

Test Engineer fra den tidligere nævnte USAF Test Pilot School, er Project Engineer på dette testområde.

- OT&U: Jeg har tidligere omtalt, at de exceptionelt gode vejrforhold sætter visse begrænsninger på værdien af den med Full Scale Development sideløbende Operational Test and Evaluation. Det er derfor planlagt at fortsætte OT&E på andre baser i USA og forhåbentlig også i Europa. Flyene skal her operere i deres påtænkte miljø, hvor eksperter vil indsamle de nødvendige data til udarbejdelse af Operational Concepts.

Første flyvning i F-16A

Efter kun at have fløjet tosædede fly i et år, hvor dog størsteparten af flyvningerne i T-38 blev udført med en fotograf i bagsædet, var det en skøn følelse igen at flyve et ensædet fly - og så tilmed F-16A. Jeg skal i det følgende prøve at give mit første indtryk af Flyvevåbnets nye fly.

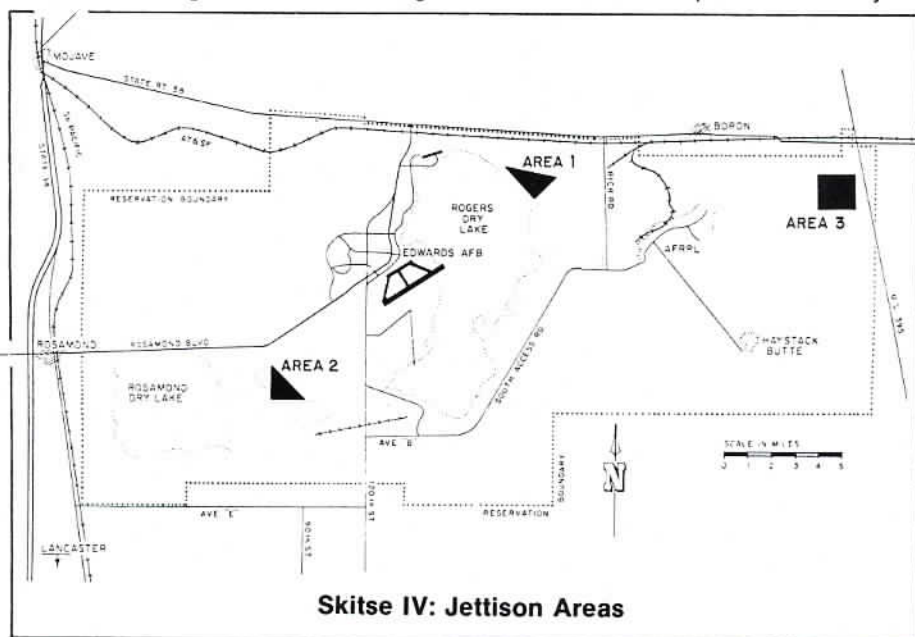
- Preflight: Walk Around, altså inspektionsrunden omkring flyet forinden opstart, forekommer mig at kræve for mange checks fra piloten.

En del af kontakterne, som hovedsageligt kun bruges på jorden, er vanskelige at se og manipulere.

Flyets motor starter uden brug af startvogn. Aktivering af Start Circuit og gashåndtaget til Idle Power Setting er de eneste nødvendige aktioner for en normal start.

Det væsentligste Pre Flight Check er det meget komplicerede Flight Control System (FCS) check samt Inerti Platform Alignment. Inden flyet kommer i operativ tjeneste, vil FCS check forhåbentlig være reduceret til kun at vare ca. 40 sekunder.

- Taxi: Flyets næsehjulsstyring virkede lidt vanskelig at vænne sig til, men efter lidt øvelse var problemet med for voldsomme »commands« elimineret. Taxifarten ved Idle Power er ganske høj men ikke ubehagelig her på Edwards tørre baner. Reduced Idle Thrust (RIT) er endnu ikke indført på JTF's F-16 fly.



Billedet til venstre: FSD No 3, USAF 50747, med full up avionics pack. (foto: GD via JOS)

F-16

- **Take Off:** Første solo i F-16 bliver udført i Military Power. I A/A konfigurationen er dette tilstrækkeligt, idet accelerationen kan sammenlignes med en F-104G i efterbrænder. T/O distancen er ca. 2.500 fod. Den nødvendige Side Stick Force for at bringe flyet i T/O stilling var overraskende lav sammenlignet med andre amerikanskbyggede fly som fx F-104, F-100, T-38 og F-4. Dette medførte, at rotationen blev udført meget forsigtigt i forhold til den første flyvning i F-16B, hvor flyet nærmest sprang i luften. F-16A gik i luften på en behagelig måde. En let tendens til overkontrol omkring flyets rulningsakse blev hurtigt bragt under kontrol.

- **Air Work:** Max. Power acceleration blev udført i 5.000 fods højde fra 300 - 450 KIAS (Knots Indicated Air Speed). Det var nemt at føle de fem efterbrændersegmenter tænde. Umiddelbart efter accelerationen blev en Max. Power A/B stigning (stigning med brug af efterbrænder) til 45.000 fod gennemført med 450 KIAS/Mach 0,9. Det gav indledningsvis en Pitch Angle på 45°. For at undgå uønskede kompressorstalls foretager motoren automatisk såkaldt A/B Zone 5 Cut Out ved flyvehastigheder under Mach 1,0 i stor højde. Under stigningen skete dette i 34.000 fods højde.

På grund af den deraf følgende kraftige reduktion i motorkraft faldt hastigheden næsten øjeblikkeligt fra Mach 0,91 til Mach 0,8. Autopiloten, som i virkeligheden kun er »Pilot Assist«, virkede godt i 45.000 fods højde. Den ønskede flyvehøjde kunne holdes inden for plus/minus 25 fod.

Under en Max. Power acceleration i 30.000 fods højde fra Mach 0,8 til Mach 1,6 var det interessant at se, hvorledes motorens Nozzle automatisk indstillede sig. Under 1g deceleration med dykbremserne ude blev en let udæmpet »Snaking« (plus/minus 2-3) observeret mellem Mach 1,35 og Mach 1,2.

Max. Power Sustained Turn i 30.000 fod var imponerende både ved Mach 1,2 og Mach 0,9. Under et Slow Down Turn fra Mach 1,2 til Mach 0,8 følte let Buffet omkring Mach 0,9, men der var ingen tendens til Tuck In eller Wing Rock.

Efter disse Performance manøvrer blev øvet tæt formation i ca. 5 minutter. Det var anstrengende at holde korrekt position, og dette skyldtes delvis den noget uvante Fixed Sidestick Controller men også, at formationsflyvningen blev udført med et fly af anden type (F-4). Det viste sig endvidere, at et krampagtigt greb i Sidestick Controlleren kunne have været årsagen. Måske vil en del piloter få begyndervanskeligheder med tæt formationsflyvning under første check out på F-16.

Efter denne noget anstrengende øvelse var det så meget mere overraskende, at flyet udviste fremragende egenskaber ved A/A tracking. En smule følsom i Pitch, hvorimod Roll Control som ved en kombination af Crisp Control Response samt formidabel Roll Damping gjorde dette flys tracking egenskaber til de bedste, jeg endnu har været ude for.

Under hele flyvningen virkede F100 motoren perfekt. Det var en fornøjelse at kunne bevæge gashåndtaget ukritisk under alle forhold på denne flyvning.

- **Approach and Landing:** Den første Approach blev udført som ILS med alfa 10-11°. Ved den deraf følgende lidt for høje anflyvningshastighed (den var ca. 145 KIAS), hvor normalt alfa 13° (giver ca. 135 KIAS) skulle have været brugt, var der en stadig tendens til at gå Low on Glidepath. Ved forsøg på at korrigere flyet tilbage på Glidepath følte det, som om Longitudinal Stability var mindre end ønskeligt. Flyet følte Loose on

Herunder: JOS i FSD No 1, USAF 50745, umiddelbart efter shut down efter første solo.

Billedet til højre: JOS får det officielle håndtryk efter første solo. Den skaldede herre er JTF Director Col. James Rider. (fotos: GD via JOS)





Pitch. Dette problem har også andre piloter haft, og GD og JTF arbejder på at ændre flyets flyveegenskaber under denne kritiske flyvefase.

Derimod var simulerede Flame Out anflyvninger nemme at udføre. Flyet vil med »død« motor have bedste glidehastighed på ca. 170 - 180 KIAS og Rate of Descent på ca. 3 - 4.000 fod pr. minut, 3.000 psi hydraulisk tryk til rorfladernes servoaktuatorer samt elektrisk strøm til FCC i ca. 10 minutter efter motorstop. Disse egenskaber sammenholdt med flyets ganske udmærkede Handling Characteristics vil ganske givet gøre Dead Stick landinger mulige, hvis tilstrækkelige højde-, vejr- og landings baneforhold er favorable. Landingerne var ikke noget problem, idet Touch Downs alle var nær de i håndbogen foreskrevne 13° alfa. Det skal dog nævnes, at de alle blev foretaget i Calm Conditions. Man skal ved F-16 også være varsom med at overskride 13° alfa, idet man allerede ved 15° alfa vil skrabe efterbrænderens Nozzle.

Lever op til forventningerne

Ovenstående konkluderer i grove træk mit indtryk af min første soloflyvning på F-16. Flyet var ikke udstyret med Radar, ILS eller HUD, hvorfor disse systemer ikke er omtalt. Det er dog stadig mit indtryk, at F-16 flyet med dets fan-

tastiske ydeevne og manøvreedygtighed samt komplicerede (dette ikke ment i negativ betydning) systemer fuldt ud vil leve op til de forventninger, det danske

forsvar har stillet til dets effektivitet og fleksibilitet. Det vil imidlertid samtidig stille store krav til Flyvevåbnets piloters flyvefaglige og teoretiske standard. ■

Første dansker solo på F-16

Navn: MJ Svend Hjort

Født: 22. juli 1943

FLV: FEB 1964

ESK 725: SEP 1966 - OKT 1968 (F-100)

FLOS: OKT 1968 - DEC 1970

ESK 730: JAN 1971 - DEC 1974 (F-100)

Empire Test Pilot School: DEC 1974 - DEC 1975

FTK OP-1: JAN 1976 - NOV 1976 (F-100/F-104)

Edwards F-16 JTF: NOV 1976 -

Total flyvetid: ca. 2.300 timer

Flyvetid på F-100: ca. 1.310 timer

Fartøjschef på: CHIPMUNK

TUTOR

T-33A

F-100

F-104

MIRAGE F.1

HUNTER F.Mk.6/T.Mk.7

JET PROVOST T.Mk.4/T.Mk.5

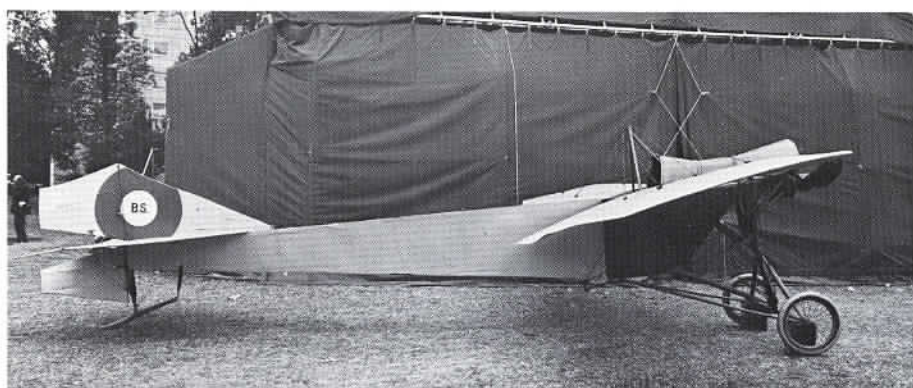
CANBERRA T.Mk.4/B.Mk.2

ARGOSY

BEAGLE BASSET

T-38

F-16A/B



Mus

En af vore læsere har spurgt os, om vi kunne bringe en samlet oversigt over de efterhånden mange danske militærfly, der er sat til side til Danmarks Flyvemuseum (DF). Det giver os i øvrigt lejlighed til at udtrykke håbet om, at der snart træffes beslutning om, hvor museet skal placeres.

Man må håbe, at museets bestyrelse, der jo har Forsvarschefen General K. Jørgensen som formand, kan opnå Københavns Kommunes tilladelse til,



museumsfly

NIELS HELMØ LARSEN

at museet placeres på det flyvehistorisk helt rigtige sted, Kløvermarken.

Mange af de militære museumsfly har stået udendørs i mange år og bærer da også tydeligt præg heraf. Det var derfor glædeligt at erfare, at der på et møde den 6. juni i år mellem chefen for FMK og flyvestationernes chefer og M-officerer blev truffet beslutning om at gøre disse fly istand og derefter få dem opmagasineret i hangarer. Ved samme lejlighed blev de fire fly, der for tiden

anvendes i forbindelse med uddannelse af flyvemekanikere på FSNVÆR, øremærkede som museumsfly. Disse fire fly er alle i særdeles god stand og bliver passet og plejet indendørs i hangar og jævnlig »rørt« udendørs med blandt andet motoropstart.

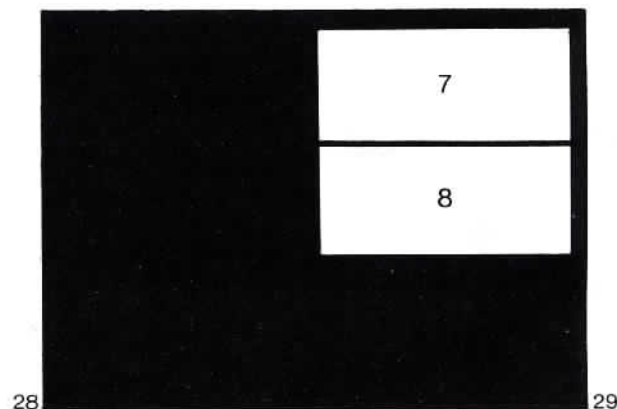
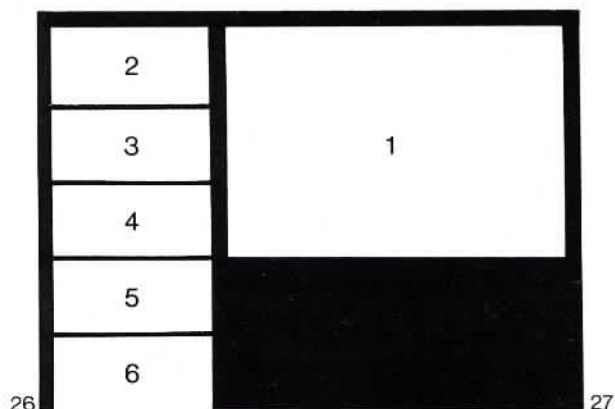
Størstedelen af museumsflyene er i dag administrativt underlagt Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS) under ledelse af Overassistent L.A.T.Ege. En oversigt over disse fly fremgår af liste 1.

Udover disse fly findes der en del andre, som FHS/DF bør være opmærksomme på. Nogle er gode bytteobjekter, andre kan levere gode reservedele til de fly, man allerede har eller håber at få. Se i øvrigt liste 2.

De udlånte KZ-VII og Piper L-18C skal efter brug overdrages til DF og der indgå tildels som reservebeholdning. ■

Type:	Nummer:	I tjeneste:		Tilstand:	Opstillet:	FHS	Bemærkninger:
		tilgået	udgået				
Henry Farman	»Glenten«	250312	13	god	Teknisk Museum		Udstillet Helsingør
Donnet-Leveque	»Maagen« 2	0413	120915	god	Teknisk Museum		Udstillet Helsingør
Avro 504N (LB I)	110	020527	120636	god	Tøjhusmuseet		Bygget på Orlogsværftet, genopbygget ved Flyvematerieltjenesten i 1953
Hawker DANKOK (LB II)	158	281127	220137	god	Tøjhusmuseet		Bygget på Orlogsværftet, genopbygget ved Flyvematerieltjenesten
B & S Monoplan		250712	14	god	Tøjhusmuseet		
PROCTOR III	OY-ACP	020246	071151	ringe	Engagergaard	○**	Tidligere FLV nummer 605
KZ-IIIt	?			god	Egeskov?		Kun rørskelet, temmelig sikkert opbygget af flere havarerede KZ-IIIt. Det meste nok fra nummer 118, der havarerede 310847.
HARVARD	309	130947	220459	god	FSNVÆR	●*	I efteråret 1977 gjort istand og helopmalet ved HVKVÆR.
SPITFIRE IX	401	120149	130451	god	Engagergaard	○**	Adskilt og opmagasineret
KZ-VII	O-622	030848	291176	god	Teknisk Museum	●	Udstillet Helsingør
METEOR F.Mk.IV	461	071049	0156	god	FSNÅLB		Danmarks første jettfly
METEOR T.Mk.VII	265	040850	0860	ringe	FSNKAR	●	Henstår udendørs
CHIPMUNK T.Mk.20	P-127	140750	050875	god	Engagergaard	●**	Adskilt og opmagasineret
CHIPMUNK T.Mk.20	P-143	050653	210377	god	FSNVÆR	●*	
METEOR F.Mk.VIII	B-499	040651	001060	ringe	FSNKAR	●	Henstår udendørs
F-84G	»A-777«	020257	110659	god	FSNVÆR	●	Tidligere SE-G, gennemkonserveret
METEOR NF.Mk.XI	504	121252	62	god	FSNÅLB	●	Helopmalet i løbet af sommeren 1977
T-33A	DT-491	090661	1274	god	FSNVÆR	●*	
T-33A	DT-497	090661	170577	god	FSNVÆR	●	Gennemkonserveret
HUNTER F.Mk.51	E-401	010256	300474	god	FSNÅLB	●	
HUNTER F.Mk.51	E-426	090756	120365	god	Engagergaard	●**	Kun cockpitsektion
PEMBROKE	OY-AVA	040759	270461	nogenlunde	Kastrup Syd		Tidligere FLV nummer 697
PBY-6A CATALINA	L-861	080457	131170	nogenlunde	Engagergaard	●**	Overflyttet fra FSNVÆR 061077, henstår adskilt udendørs.
RF-84F	C-054	300563	071071	nogenlunde	FSNKAR	●	Henstår udendørs
RF-84F	C-264	160762	070971	nogenlunde	FSNKAR	●	Henstår udendørs
F-86D	F-421	280560	140566	god	FSNVÆR	●*	

- * Flyvemekanikerskolen FSNVÆR
○** Engagergaard er Flyvemuseets depot.





Billederne siderne 26-29:

1: »Maagen« 2, tid og sted? (via PH)

2: Gloster METEOR F.Mk.IV, 461, FSNÅLB 300977 (foto: TB)

3: Avro 504N (LB I), 110 (foto: via FHS)

4: Berg & Storm Monoplan (foto: FHS)

5: Consolidated PBY-6A CATALINA, L-861, FSNVÆR 070670 (foto: NHL)

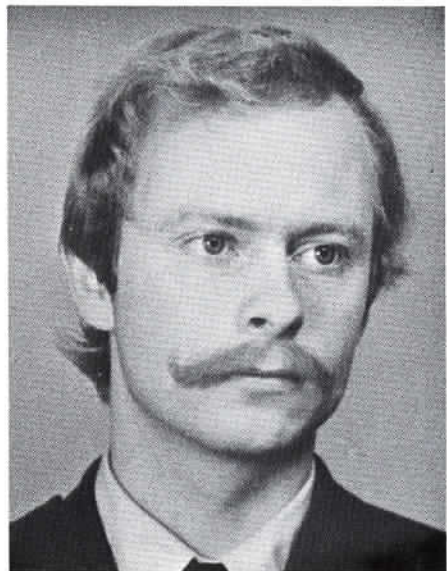
6: Hunting-Percival PEMBROKE C.Mk.52/2, OY-AVA, ex-FLV 697, Kastруп 1969 (foto: NHL)

7: North American HARVARD, 324, Egeskov 180870 (foto: NHL)

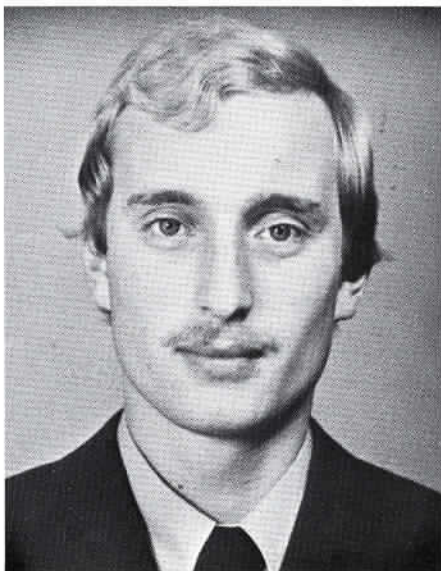
8: North American F-86D, F-421, FSNVÆR 050974 (foto: NHL)

Type:	Nr:	Tilstand:	Opstillet:	Bemærkninger:
HARVARD	324	nogenlunde	Egeskov	
PBY-5A CATALINA	L-857	dårlig	FSNVÆR	Reserve dele eller godt bytteobjekt
METEOR F.Mk.IV	469	nogenlunde	FSNSKP	Vartegn ved ESK 727 (tidl. 724)
METEOR F.Mk.VIII	491	nogenlunde	FSNKAR	Vartegn ved SNFKAR
F-84G	KP-K	dårlig	Egeskov	Ligger adskilt
	»SKP«	god	FSNSKP	Vartegn FSNSKP
	»KR-A«	god	FSNÅLB	Vartegn ESK 726
	»KP-A«	god	FSNKAR	Vartegn ESK 725
	A-803	nogenlunde	FSNSKP	Har været brugt til fangnetsforsøg
F-86D	F-326	god	FSNÅLB	Vartegn FSNÅLB
S-55C			Elstree	Alle 7 helikoptere ejes af Autair i England. S-55C var Flyvevåbnets første SAR helikopter og vil kunne blive en »perle« på Danmarks Flyvemuseum.

Havarier



SKLT Vagn Bang Christensen (GAN)



SKLT Ib Larsen (LAB)

TF-35, AT-159, havarede tirsdag den 25. oktober sidst på eftermiddagen. Begge piloter er trods et omfattende eftersøgningsarbejde med indsats af helikoptere, minestrygere og frømand endnu ikke fundet og må formodes omkommet.

SKLT Vagn Bang Christensen (GAN) var som rodetoer beordret til at udføre en taktisk natformationsflyvning. Med i bagsædet havde han SKLT Ib Larsen (LAB). AT-159 startede fra FSNKAR kl. 1710A og starten forløb helt normalt. Efter et LAST light angreb på Rømø fortsatte de to fly den egentlige formationsflyvning via Skærbæk - Kliplev - Helnæs - Ærø - Bagenkop - Gedser. På dette tidspunkt lå rodetoeren i såkaldt defensiv kampformation til højre for rodeføreren.

Over Gedser Fyr drejede formationen

til venstre for at gå ind på kurs 021°, og rodeføreren så under drejet rodetoeren krydse fra højre mod indersiden af drejet. Da roden rullede ud på kurs 021°, bemærkede rodeføreren, at toeren nu lå kl. 8, altså lidt bagved til venstre, og lidt højere.

Da rodeføreren ca. 1 minut senere atter kiggede ud til venstre, kunne han ikke få øje på toeren. Efter adskillige opkald på forskellige frekvenser, anmodede rodeføreren Copenhagen Info om at starte eftersøgning.

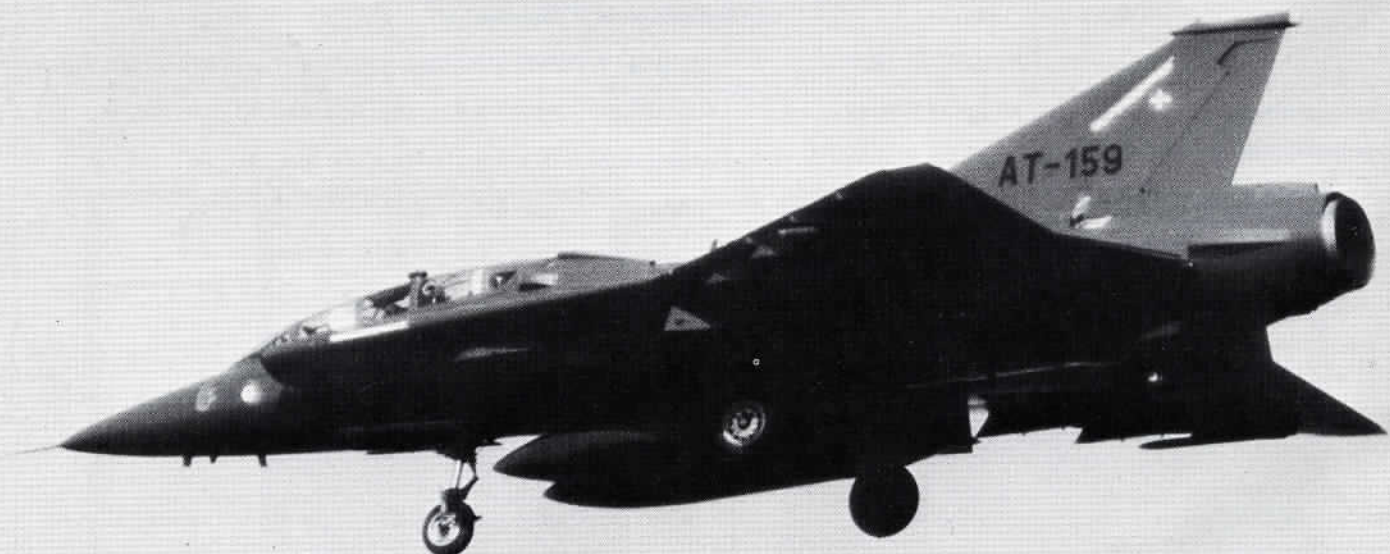
SAR helikopteren fra FSNSKP observerede efter at være nået frem en olieplet og nogle flydende vragsdele på en position ca. 5 sømil nordøst for Gedser Fyr. Der er ikke hørt eller observeret SARBE signaler i forbindelse med eftersøgningen, og piloterne er som allerede nævnt endnu ikke fundet.

Heller ikke vraget af AT-159 er det lykkedes at finde, men eftersøgningsmandskabet har derimod fundet et andet fly. På et tidspunkt if eftersøgningen fik man SONAR identifikationer af metal lige fremme foran eftersøgningsfartøjet. En gummibåd blev sat i vandet og sejlet til en position lige over genstanden. En markeringsbøje blev smidt ud for at markere positionen, og to frømand gik derefter ned for at undersøge fundet. Det viste sig at være vraget af et tysk tomoteret fly fra anden verdenskrig. Vi har ikke kunnet få oplyst, hvilken type det drejer sig om, og det vides endnu ikke, om der vil blive gjort forsøg på at bjerge flyet.

GAN var i øvrigt søn af FL Vagn Christensen, der omkom den 19. maj 1953 efter en mid-air kollision mellem to Gloster METEOR Mk.VIII. Ialt fire METEOR Mk.VIII fra ESK 724 fløj i en kampformation under øvelse »Cocktail« over den sydlige del af Store Bælt. Under et drej over Langeland stødte CRI, der fløj i 493, sammen med FL Niels Harche Petersen (PET) i 497.

AT-159's svenske byggenummer var 35.1159. Den blev overtaget af Flyvevåbnet den 20. oktober 1976, og to dage senere ankom den til FSNKAR. Den 25. oktober blev den tildelt ESK 725, som tog den i brug den 8. november. ■

AT-159 fotograferet under indflyvning til FSNKAR. (foto: SH)



Kort sagt

C-54

Også N-586 har nu forladt Danmark. Den 11. november fik N-586 registreringen 9Q-CBE, og samme dag blev den fløjet til Liège for yderligere eftersyn og klargøring inden den videre flyvning til Zaire. ■

Rettelser til TINBOX 3/77

Sætternissen huserede lidt i TINBOX nr. 3/77. Således fik ESK 723 i billedteksten på side 2 æren af ESK 726's 25 års jubilæum. Den opmærksomme læser har dog nok af den resterende del af teksten fundet ud af, at det altså var 726, der rundede de 25. Derfor undskyld til 726 - og 723.

Der var endvidere en fejl i oplysningerne om, hvem der deltog i niskibs-formationen. HAB og BAF burde retteligen have stået omvendt på billedet på side 2, idet det var HAB, der var 10. pilot og reserve, mens BAF fløj med i formationen. Også oplysningen om HUNTER E-419 på side 24 skæmmedes af en trykfejl. Der skulle have stået Northumbrian Aeronautical Collection.

Endelig skrev vi på side 3, at G-262 blev den første F-100, der kom på vingerne efter det langvarige flyveforbud. Det var ikke rigtigt, idet det viste sig nødvendigt at ændre den oprindeligt opstillede plan, efter hvilken først G-262 og dernæst GT-019 skulle have fløjet.

GT-019 blev flyveklar først og fløj for første gang den 13. oktober med PRLT N. G. W. Sørensen (NON) som fartøjschef og LT H. Hansen (HIS) i bagsædet.

- og til TINBOX 2/77

H. J. K. Jørgensen, Frederikssund, der er tidligere tekniker på »Store Bjørn«, har gjort os opmærksom på, at alle tre understølsben på B-17G arbejdede rent elektrisk/mekanisk med hver sin motor og skruespindel og ikke hydraulisk som af os anført. ■

HUNTER E-403

Hawker HUNTER F.Mk.51, E-403, befinder sig nu ved RAF Museum, Lancaster, California, USA, har vi fået at vide i et brev fra Al Letcher.

Det er tanken at få E-403 på vingerne igen, og når disse linier læses, har første flyvning sikkert fundet sted. RAF Museum traf aftale med Hawker Siddeley om køb af E-403 i løbet af marts 1977. Flyet blev umiddelbart herefter adskilt og pakket i kasser og pr. skib sendt til Houston, Texas, hvortil forsendelsen ankom i juli.

Fra Houston gik turen videre til Mojave med lastbil. Både Mojave og vejen til Lancaster kan ses på kortskitse IV på side 23 i forbindelse med F-16 artiklen. I august indledtes samlingen af flyet, og billederne andetsteds på siden er taget den 21. august umiddelbart efter at vingerne atter var blevet monteret på kroppen. Siden da er flyet blevet strippet

for både den grønne og den underliggende grå/grønne camouflagemaling samt primeren, således at E-403 nu er klar til at genopstå som en HUNTER fra RAF 74. Sqdn.

Det har knebet med at få fremskaffet både startpatroner og patroner til katalpultsæde og hood. Begge dele manglede i forsendelsen fra England men skulle være fremskaffet på nuværende tidspunkt, således at prøveflyvning skulle kunne foretages.

Radioanlægget har voldt en del kvaler, idet der ikke var overensstemmelse mellem anlægget og den F.51 manual, man havde erhvervet fra Dunsfold. Måske kan en tidligere radiotekniker på HUNTER hjælpe os. Vi vil da viderebringe hjælpen til Al Letcher.

Bortset herfra har samlingen af flyet og de øvrige restaureringsarbejder (der er ofret 600 mandtimer til nu) ikke voldt kvaler.

Al Letcher har endvidere fortalt os, at han i begyndelsen af november havde besøg af en dansk pilot, der for tiden fløj F-16 fra Edwards AFB, og at han - det vil sige MJ Svend Hjort (JOS), som læserne allerede har stiftet bekendtskab med - ved denne lejlighed havde givet dem en del værdifulde oplysninger vedrørende HUNTER, som han jo tidligere har fløjet.

Vi forventer at kunne bringe en rapport om flyvningerne med E-403 i næste nummer. ■

Chefskifter på FSNÅLB

FSNÅLB fik ny chef den 1. september. OB M. V. Hansen forlod efter godt tre år i chefstolen Aalborg for at gøre tjeneste ved FTK. Hans efterfølger blev OBLT



Herover: E-403 fotograferet i Mojave, California, den 21. august 1977 umiddelbart efter at vingerne var blevet monteret på forkroppen. (fotos: Al Letcher)

Herunder: Afgående og tiltrædende chef på FSNÅLB, OB M.V.Hansen og OB R.S.Hansen. (foto: Fototjenesten FSNÅLB)



Kort sagt

R. S. Hansen, der fra samme dag udnævntes til OB.

Den 27. oktober fratrådte MJ K. Helsø (HEL) som chef for ESK 723. Ny chef blev MJ N. J. Hansen (NIS). ■

RT-621 »TUT«

Efter i 25 år at have udført vedligeholdelsesarbejde på andre enheders fly mente personalet ved ÅLBVVK, at tiden var inde til, at værkstedet fik sit eget fly, og selvfølgelig skulle det være en F-104. Nu er en F-104 just ikke noget man lige går hen om hjørnet og køber, og da det ønskede fly også helst skulle kunne anvendes i forbindelse med værkstedets jubilæumsarrangement den 1. oktober, måtte hovederne lægges i blød.

Det var i løbet af sommeren med den daværende stationschef OB M. V. Hansens tilladelse lykkedes at erhverve en udflyet og kasseret pylontank. Ved frivillig arbejdsindsats og en ikke ringe portion fantasi undergik den gamle tank en forvandling og genopstod som en mini-Starfighter med registreringen RT-621, serial 13621.

Genbrugstanken kan da her siges at være efterlevet til fulde, for hver stump i flyet er hentet i skrotbunken. RT-621 er forsynet med et kraftigt understel med styrbart næsehjul (forankret i de gamle ophængsbeslag), og i bunden, som nu er overside, er udskåret to cockpitåbninger. Af det meget omfattende udstyr kan i øvrigt nævnes: Arresting Hook, for- og bagsæde, 24V batteri, 2 stk. Stickgrip, 4 stk. navigationslys, 3 instrumenter i forsæde, 3 instrumenter i bagsæde (så det er altså muligt at foretage omskolinger) samt 2 stk. AIM 9B missiler på vingepylons.

På jubilæumsdagen den 1. oktober blev »TUT«, som kælenavnet er blevet, »prøvefløjet« af en erfaren besætning bestående af chefen for ÅLB-O OBLT E. Bæk og chefen for ÅLB-M, MJ E. Lyng Petersen. Herefter blev flyet erobret af de begejstrede yngre deltagere i festen. I alt 40 missioner - i lav højde - blev »fløjet« på de nærliggende rullebaner, inden det trætte og forfrosne teknikerhold kunne skubbe »TUT« i hangar. Alle missionerne blev på behørig vis indført i flyets egen logbog, af hvilken det i øvrigt fremgår, at registreringsbeviset har nr. 6666 og luftdygtighedsbeviset nr. 585, begge 30 SEP ÅLBMTU.

»TUT« kan udlånes til andre enheder mod en passende erkendtlighed fastsat efter gældende regler.

Troels Burman

PS: Vi er vidende om, at RT-621 allerede har været udlånt. I oktober passerede HET, ESK 726, 1.000 flyvetimer på F-104 og blev derved medlem af »Tiger by the Tail«. Begivenheden blev fejret blandt andet med en tur i »TUT«.

ESK 726 har p.t. 15 piloter med mere

end 1.000 flyvetimer på F-104, hvilket siger lidt om eskadrillens meget høje erfaringsniveau. ■

ÅLBVVK 25 år

Den 1. oktober kunne ÅLBVVK fejre 25 års jubilæum. Fra en beskeden start i 1951, hvor det mest af alt lignede en blandet landhandel med private fly i den ene ende af hangaren og militære i den anden, er det i dag et meget moderne flyværksted, der nyder stor respekt for sit meget fine og altid meget samvittighedsfuldt udførte arbejde.

Typer som OXFORD, HARVARD, METEOR, HUNTER, F-86D og nu F-104 har gennem de 25 år passeret VVK's lokaler og der modtaget veludført vedligehold.

Også på motorområdet var det en særlig dag, idet det 70. overhaul af en J79-motor ved Motoren und Turbinen Union (MTU), München, blev passeret.

J79-11A nr. 419110, der var genstand for overhaul nr. 70, var pudsigt nok også

den første, der for år tilbage fik eftersyn ved MTU. Flyvevåbnet er i øvrigt MTU's næststørste kunde på dette område.

Både jubilæum og overhaul nr. 70 blev fejret ved en reception om formiddagen den 1. oktober. Om eftermiddagen var der åbent hus og om aftenen fest for personalet ved VVK. ■

ESK 727 ny chef og jubilæum

Den 1. oktober fratrådte MJ J.H. Lauritsen (LAU) som chef for ESK 727. Han afløstes af MJ M. Svejgaard Nielsen (SES). En måned senere rundede eskadrillen de 25 år, og det lykkedes at få ialt 3 F-100 på vingerne til en opvisning i forbindelse med den på jubilæumsdagen afholdte reception. Jubilæet fejredes i øvrigt med en vellykket fest for eskadrillens personel. ■

RT-621 under »prøveflyvning« med de andetsteds omtalte besætninger. (fotos: Fototjenesten FSNÅLB og TB)

