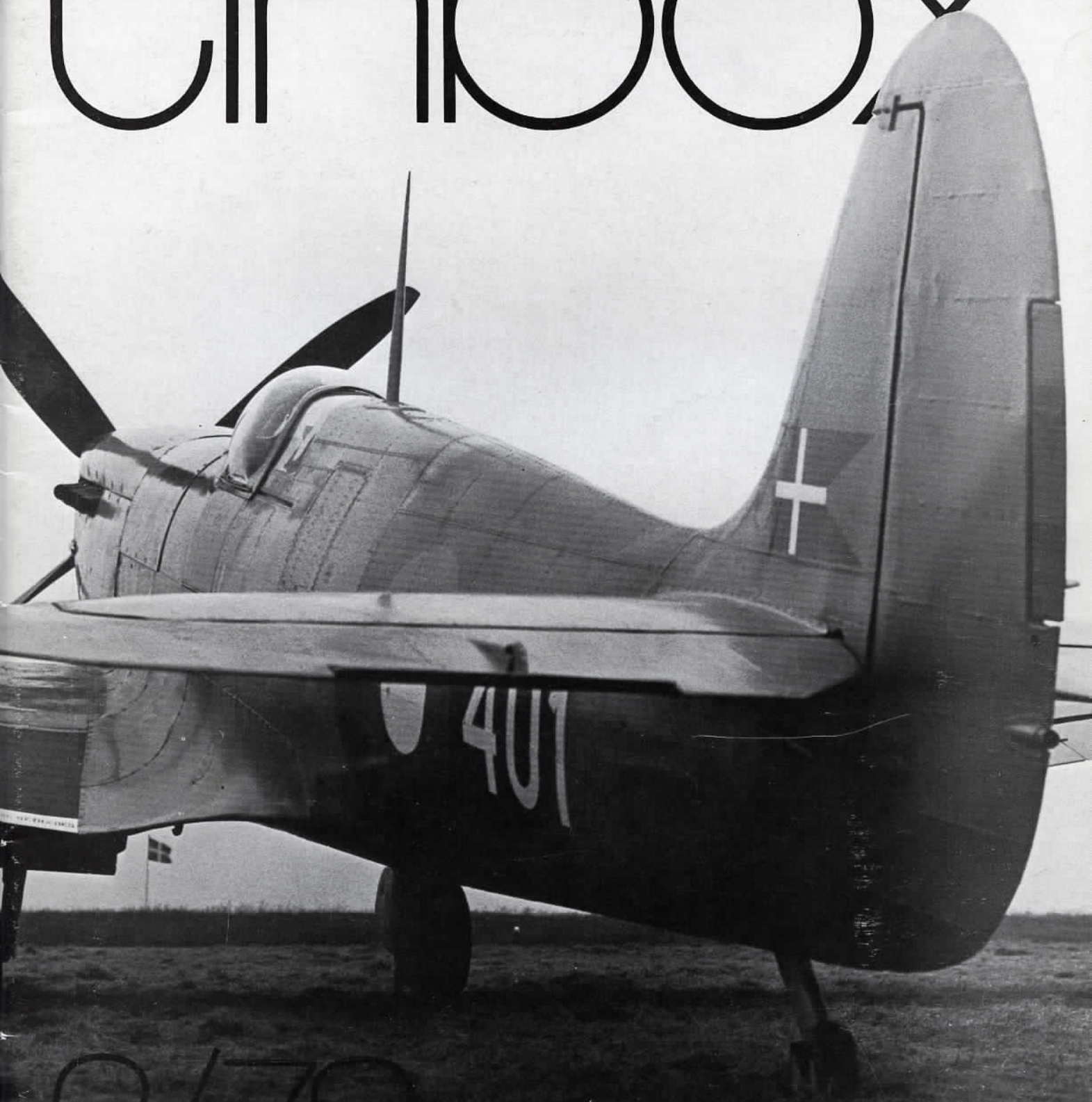


tinbox



2/79

dansk militær flyvning

ex-FLV fly i Stauning



Ved KZ & Veteranflystævnet på Stauning Lufthavn den 9. juni i år mødte blandt mange gamle fly også disse fire tidligere FLV-fly op. OY-FAN ejes i dag af Bjarne Petersen og fremtræder stort set - bortset fra bemalingen - som den var, da den som KZ III havde nummeret 11-102 og blev benyttet som elementærtræner.

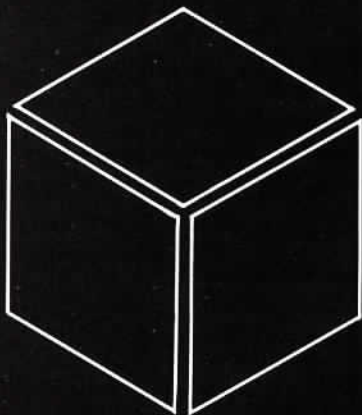
OY-FAK har derimod ændret udseende, og det ret voldsomt. Det er på en måde lidt synd at ombygge så radikalt som her, men det skal indrømmes, at KZ-III kan være forbistret kold at flyve i. OY-FAK havde i sin tid nummeret 11-107, KZ byggenummer 115, og ejes i dag af Simon Moos.



KZ III, OY-ACG, havde den militære registrering 61-612. Den står nydelig og velholdt som de to foregående fly og ejes af Søren Bukkehave.

De Havilland Chipmunk OY-AVL hed tidligere P-128 og ejes nu af Hans Schmidt. Bemærk hvordan den militære kokarde er blevet »neutraliseret« ved hjælp af et par løver. Også tidligere P-146 og P-147 var med som OY-ATL og OY-ALD. De ejes nu af henholdsvis Viggo Christensen og Bertel Kring.
Fotos: NHL





2/79 5. årgang

4 Set og sket

<i>Jørgen Larsen</i>	6 Sikorsky S-55C
<i>Niels Helmø Larsen</i>	20 Hawker DANTORP, 4. del
<i>Niels Helmø Larsen</i>	28 Westland NAVAL LYNX Mk.80
<i>Hartov/Helmø/Sick</i>	30 Åbent hus Karup
	32 Kort sagt



Ekspedition Niels Helmø Larsen
Postbox 14
3540 Lyngø
(03) 18 74 05

Udgivelse Palle Sick
Bystævnet 2
5260 Odense S
(09) 15 19 62

Redaktion Niels Helmø Larsen
Palle Sick (ansv.)

Faste medarbejdere Jørgen Larsen
Steen Hartov

Lay-out Palle Sick

Repro Thor Grafik I/S

Tryk Expres-trykkeriet ApS

TINBOX er et upolitisk og uafhængigt tidskrift om dansk militær flyvning. TINBOX udkommer fire gange om året og overgives til postbesørgelse i den sidste uge af hvert kvartal.

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

Abonnementspriser fra 1. januar 1979: Danmark og Grønland: 65,00 kr., Finland, Island, Norge og Sverige: 60,00 kr., Øvrige Europa: 65,00 kr., Nordamerika og Canada: 70,00 kr. Betaling omfatter porto (og for danske abonnenter moms) og bedes indbetalt over giro eller international postanvisning IMO til:

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

Forsiden: SPITFIRE 401 var blevet taget ud af Egeskov Veteranmuseums samling for at kunne være med ved Flyvestation Karups Åbent hus søndag den 10. juni. En Spitfire er stadig skøn at skue, og dens linier tåler sammenligning med ethvert fly af i dag.

Foto: NHL

Denne side: Forsvarets nye fastvingefly hedder Grumman GULFSTREAM III. Vi kigger her ind i Grummans fabriks hangarer, og fortsætter med en artikel om det nye fly i næste nummer. Foto: Grumman

Set og sket

Udnævnelser og forflyttelser

OB B. V. Larsen (BAV), chef for Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG), tiltræder den 1. september stillingen som chef for Flyvestation Skrydstrup. Han afløser OB J. Michaelsen (MIC), der den 31. august tiltræder tjeneste ved NATO Defence College i Rom. Fra den 9. februar 1980 skal MIC være midlertidig stabschef ved hovedkvarteret for de allierede flyverstyrker i den sydlige del af NATO's nordregion, og fra den 1. juli 1980 bliver han vicestabschef samme sted. OL F. Tingleff (FER), operations-officer ved KVG, afløser BAV som chef for KVG. OB N. Lund (NIC), nuværende stabschef i hovedkvarteret for de allieredes flyverstyrker i NATO's nordregions sydlige del, afløser den 19. februar 1980 OB O. Grue som den danske militære repræsentant ved staben hos den øverstkommanderende for de fælles forsvarsstyrker i Europa. OB Grue bliver i stedet chef for Flyvevåbnets Officersskole. ■

Rokeringer på FSNSKP

Ud over det ovenfor nævnte chef-skifte på FSNSKP er der sket og sker i den kommende tid en del rokeringer, mange som følge af indfasningen af F-16.

Som tidligere nævnt i TINBOX er ESK 727 den første eskadrille, der modtager F-16. Eskadrillen er blevet delt i ESK 727-100 og ESK 727-16.

ESK 727-100 fortsætter indtil videre uddannelse, træning og

operation med F-100 med MJ M. F. S. Nielsen (SES) som chef. ESK 727-16 oprettedes den 1. juli med MJ C. Hvidt (VIT) som chef, PRLT K. L. Axelsen (KAX) som leder af operationsafdelingen og dermed næstkommanderende samt KN N. C. Jepsen som leder af materielafdelingen, altså teknisk leder.

VIT har tidligere gjort tjeneste ved FTK, mens KAX og N. C. Jepsen er blevet overført fra 727-100. ESK 727-16 er blevet oprettet på nuværende tidspunkt med henblik på planlægning af uddannelse, træning og operation med F-16, inden de første fly ankommer til Skrydstrup i begyndelsen af 1980.

N. C. Jepsens afløser som chef for materielafdelingen ved 727-100 blev KN H. L. Müller, tidligere FTK.

OL O. W. Jensen (OWE), til midlertidig tjeneste ved FMK, tiltrådte den 1. juli tjeneste som chef for FSNSKP's materielafdeling. Han afløser MJ N. G. Nielsen, der blev pensioneret fra samme dato.

Som andet sted omtalt afgik MJ B. K. Mogensen, leder af materielsektionens driftssektion, ved døden den 31. maj i år. Han er blevet afløst af MJ W. Krabbe, der hidtil har ledet flyvestationens flyværksted.

Også administrationsafdelingens personelsektion har fået ny leder. Den hidtidige leder, MJ N. S. Jensen, der nu er pensioneret, er blevet afløst af MJ N. Bendixen, der kom fra Forsvarskommandoens Personelfdeling.

Endelig tiltræder MJ A. J. Nielsen (NØR) ved Chefen for Forsvarets Operative Styrker (FOS) den 1. september tjeneste som chef for ESK 730. Han afløser MJ H. Vejen (HEN), der overtager NØR's tidligere job. NØR, der tidligere (fra 3. juli 1970 til 1. august 1973) har været chef for ESK 730, er allerede pr. 1. juli tiltrådt tjeneste ved FSNSKP med henblik på omskoling til F-100. ■



Nyt myndighedsvåben

Forsvarschefen har fået sit eget våben. Det benævnes »Forsvarschefsmærket« og er tegnet af Claus Acton Friis.

Skjoldet er gyldent med tre blå løver og ni små søblade (ikke at forveksle med hjerter). Det kronede skjold er lagt på to krydsede kommandostave, som skal symbolisere højeste militære ledelse.

MJ B. K. Mogensen død

MJ Bernhard Kofoed Mogensen, leder af Flyvestation Skrydstrups driftskontrolsektion i M-afdelingen, døde den 31. maj kun få dage før han ville være fyldt 61 år. Den 20. oktober 1951 kom B. K. Mogensen på forsiden af alle landets aviser, da han som den eneste overlevede et Oxford-havari ved Slusehavnen på Amager. Sammen med KL K. E. Mørkeberg og Math V. H. Ibsen var han passager i Oxford 21 211, som tidligere på dagen var startet fra FSNSKP for at flyve til Kastrup. Under indflyvning til Kastrup Lufthavn i dårligt vejr kom flyets fører, FL A. S. Jensen (ASE), for langt ned og ramte en skibsmast med den ene vinge.

B. K. Mogensen, der var iført redningsvest og sædefaldskærm, sad på hovedbjælken lige bag pilotens sæder. Straks efter sammenstødet sprang han hen til døren, som han hurtigt udløste. Herefter trådte han ud på planet og sprang på hovedet ud under Oxford's haleplan. Umiddelbart herefter trak han i faldskærmens udløserhåndtag.

Straks da skærmen foldede sig ud, mærkede han rykket fra dens seler, og i næste øjeblik ramte han vandoverfladen. Han kunne rejse sig med det samme vandet, som nåede ham til lidt over livet. Han kvejlende faldskærmslinerne op og tog skærmen med ind til land og så derfra maskinen ligge brændende et stykke bag dømmningen. Alle øvrige ombordværende omkom, mens Mogensen ved sin hurtige handling reddede livet og blev dansk caterpillar-medlem nr. 17.

B. K. Mogensens 40 år lange karriere inden for dansk militær flyvning begyndte i 1939 på Marinens Flyvemekanikerskole, hvor han ud over flyvemekanikeruddannelsen også fik uddannelse som radiotelegrafist, en færdighed som han under krigen gjorde brug af i modstandsbevægelsen. Efter krigen var B. K. Mogensen med til at genopbygge Marinens Flyvevæsen og gjorde blandt andet tjeneste på Catalina som radiotelegrafist, ved 4. eskadrille ved Spitfire og ved ESK 725 med Spitfire og F-84E. ■

USAF F-111'ere fra 48th TFW på Lakenheath Air Base i England opererede fra FSNSKP i cirka ti dage i maj måned.

Som måltfy fungerede Canberras fra 360 Sqn., Wyton. Bemærk den modificerede næse.

Fotos: Fototjenesten FSNSKP





Den 15. maj landede den engelske dronning Elizabeth og Prins Philip med en VC-10 (G-ASGL) fra British Airways på FSNALB i forbindelse med et officielt statsbesøg. På billedet herover hilser den engelske dronning på chefen for FSNALB, OB R. S. Hansen (ESA).

Til højre en sjælden gæst her i det danske. Denne Short Skyvan 3M, 5S TA, fra det østrigske flyvevåben ankom til FSNALB den 25. juni med et hold militære femkæmpere.

Fotos: Fototjenesten FSNALB

Hærens Flyvetjeneste indviede sin nye administrationsbygning og hangar ved en reception i HFT's område på FSNVAN fredag den 8. juni.

Gæster kom fra nær og fjern, og det lykkedes os at samle tre HFT-chefer foran Piper L-18C, OY-AZZ, ex Y-654. Til venstre OL B. O. Fabricius (FAB), der var chef fra 1952 (da det hed Artilleriflyverbatteri Vandel) til 1962, dernæst den nuværende chef for HFT, MJ E. Gottfredsen (GOT), samt MJ N. P. Tvede, der var chef fra 1962 til 1976. Foto: NHL



HFT på Greenham Common

Hærens Flyvetjeneste deltog i dagene 21-25. juni som en del af Flyvevåbnets team i RAF International Air Tattoo på Greenham Common i England. Fra HFT deltog tre mand i eet fly, MJ E. M. Thalund (JEN), PRLT K. H. Nielsen (KIL) og som tekniker LT S. E. Sørensen fra FSNVAN. KIL gennemførte et opvisningsprogram i forbindelse med flydisplay og opnåede her en placering som nummer fem blandt de samlede opvisninger, samtidig med at hans program blev rosende fremhævet.

Turen blev gennemført i Hughes 500M H-207, og man fløj ad nærmeste rute gennem Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig til

England. Hjemturen varede 2:25 timer, og turen som helhed er den længste, man endnu har gennemført fra hjemmebasen Vandel. På udturen aflagde man besøg i Middle Wallop, hvor det engelske sidestykke til HFT, Army Aviation Corps, har sine skolefaciliteter. ■

Dansk pilot dræbt i Skotland

Den 29-årige PRLT Peder Rasmussen (MUN) fra ESK 725 på FSNKAR omkom fredag den 22. juni under en træningsflyvning over Skotland med et tosædet RAF Jaguar fly.

Kort før styrtet afgav den engelske pilot en nødmelding, men redningsmandskabet fandt begge piloter dræbt, da de nåede frem til nedstyrtningsstedet. Årsagen til styrtet er på nuværende tidspunkt ukendt.

MUN startede på flyveskolen i efteråret 1969 (hold EK-69-IVB)



og afsluttede for nogle år siden A-officersuddannelsen på Officersskolen. MUN fløj sidst F-35 Draken ved ESK 725. ■

Helikopteruddannelse i USA

Den 9. juni afrejste LT Jørgen Haven (HAV) til Fort Rucker i USA for i de næste seks måneder at gennemgå EURO/NATO Basic Helicopter Training Course. HAV er den fjerde pilot fra HFT, der er tiltrådt denne uddannelse i USA i år, idet SKLT K. S. Olsen (SIG), SKLT J. Petersen (JAT), SKLT J. M. Christensen (REL) allerede i april rejste USA. SIG, JAT og REL kommer hjem til oktober, hvor yderligere tre piloter fra HFT afgår til uddannelse i USA. ■



af JØRGEN LARSEN

Sikors



I 1955, nærmere betegnet den 3. september, oprettedes under Flyvertaktisk Kommando i Karup som noget helt nyt inden for forsvaret, et Rescue Coordination Center (RCC) med det formål at lede og koordinere alle nationale eftersøgnings- og redningsopgaver. Baggrunden for oprettelsen af RCC, som centret til daglig kaldes, var et direktiv udsendt af den internationale organisation for civilflyvning ICAO under De forenede Nationer. Direktivet foreskrev, at medlemslandene skulle forestå alle eftersøgnings- og redningsopgaver inden for et nærmere defineret område i og omkring de enkelte stater. Før etableringen af RCC rådede Flyvevåbnet dog allerede over en organiseret redningstjeneste, omend langt fra så effektiv som den skulle blive senere. Opgaverne var da tildelt to eskadriller, nemlig eskadrille 723 på Karup som stod for al SAR-virksomhed (Search and Rescue) i Jylland, og eskadrille 721 på flyvestation København med Sjælland som ansvarsområde. Beredskabet bestod i, at begge eskadriller døgnet rundt havde en Oxford stående på halv times »stand by«. Endvidere havde 721 inden for normal arbejdstid en Catalina stående ligeledes på en halv times beredskab. Resten af døgnet var sidstnævnte beredskab forlænget til den tid det tog at gøre flyet klar til flyvning.

Nyt materiel

For at det nye RCC kunne blive i stand til at løse sine opgaver på en tilfredsstillende måde, måtte redningstjenesten udstyres med nyt materiel. De sidste Oxfords blev udfaset i 1954, og Catalinaerne var nu både gamle og nedslidte og derfor ikke særligt pålidelige.

I bestræbelserne for at råde bod herpå blev der i løbet af vinteren 1955-56 under Flyverkommandoen nedsat en arbejdsgruppe med det formål at undersøge markedet og finde en egnet afløser. Arbejdsgruppen omfattede OB P. Zigler, der var gruppens

formand, samt KN O. Krarup og ingeniør E. Jørgensen.

Selv om Flyvevåbnets erfaringer med helikoptere var begrænset til flyvningerne herhjemme og i Grønland med de tre Bell 47D, som man havde modtaget kun to år forinden, havde man tidligt indset, at helikoptere ville være velegnede til det nye arbejdsfelt. Allerede i juli 1955 - altså før arbejdsgruppen var blevet dannet - havde Flyverkommandoen indsendt en indstilling til Forsvarsministeriet om anskaffelse af 5-7 helikoptere i stand til at medtage 8 personer inklusiv besætning og primært til brug ved militære ulykker men også ved eftersøgning og ved civile ulykker på havet.

Fire typer undersøges

Det blev ret hurtigt klart for arbejdsgruppen, at kun fire typer helikoptere kunne komme i betragtning, nemlig de to Sikorsky-modeller S-58 og den lidt ældre S-55 samt de to engelske Westland Whirlwind og Bristol Sycamore. Af disse fire gled S-58 som den første ud af billedet. Dels var typen endnu ikke fuldt udviklet som SAR-helikopter, dels ville den overskride den økonomiske ramme for anskaffelsen. Den var kort og godt for dyr.

I januar 1956 rejste arbejdsgruppen til England for nærmere at undersøge de to engelske konkurrenter. Ved et besøg hos Bristol fabrikkerne blev det klart, at Sycamore - til trods for at det var et endog særdeles velflyvende luftfartøj - ikke var i stand til at opfylde de krav til performance, som Flyvevåbnet havde opstillet. Tilbage på arenaen var derefter kun Westland Whirlwind og Sikorsky S-55. Begge typer blev nøje gennemgået, og selv om Whirlwind var en licensbygget udgave af S-55 var der dog en del forskelle.

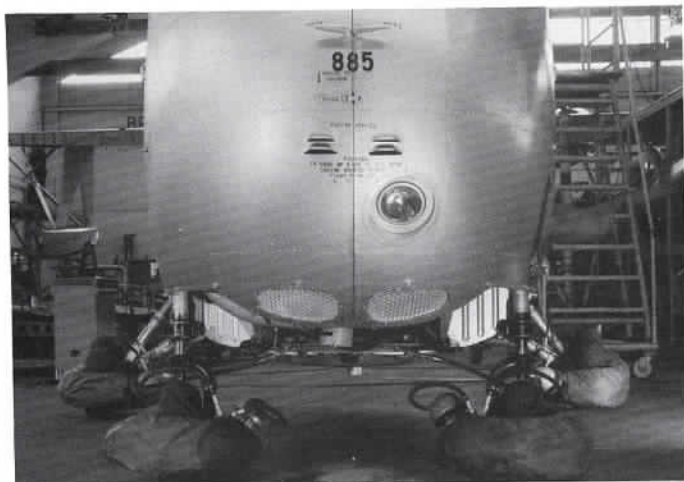
Prisen var stort set den samme, men det der fik arbejdsgruppen til at anbefale S-55 var, at Whirlwind'en ifølge de engelske materielnormer havde en tomvægt 400 lbs højere end S-55. Dette var set på baggrund af de relativt svage motorer, man rådede over, en meget vægtig faktor.

Endvidere havde Sikorsky udviklet et såkaldt »emergency flotation equipment gear», som i

Hjælpen er på vej! 882 nærmer sig den nødstedte med den ene tekniker på vej ned i wiren, mens den anden betjener spillet. Foto: FLV

Sikorsky S-55C

S-55C



tilfælde af motorhavari over vand ville kunne redde fartøjet - et forhold der allerede i løbet af det første halvandet år skulle komme til at redde to danske S-55. Westland var ikke i stand til at forsyne Flyvevåbnet med et sådant udstyr, ja man var endog direkte skeptiske og gav udtryk for, at en utilsigtet udløsning af flyderne ville kunne føre til havari.

Anbefaling af S-55

Den variant af S-55, som arbejdsgruppen endte med at anbefale anskaffet, fik fabriksbetegnelsen S-55C og kaldtes ved USAF for UH-19D3. Den adskilte sig på flere punkter fra de UH-19B, C og D, som USAF allerede rådede over.

Helikoptererne blev fra fabrikkens side tilbudt med en Pratt & Whitney Wasp R-1300-3 motor med ialt 800 HK, men af hensyn til driftssikkerheden valgte man den 200 HK svagere R-1340-40, som man i forvejen var fortrolig med fra Harvard'en og hvortil man stadig lå inde med en del reservedele.

Endvidere fik den danske model flere modifikationer forskellige fra standardmodellen, hvoraf den vigtigste var en nød-servo til helikopterens flight control system, der gjorde det muligt at føre flyet, selv om det primære hydrauliksystem skulle svigte. Desuden blev flyene på Flyvevåbnets foranledning udstyret med fuldstændig dobbeltstyring, lydisoleret cockpit og kabine, beslag til cargo sling, hale- og hovedrotorbremse, cargo tie-down beslag, skulderseler til piloterne plus en del mindre ting. Kort tid efter arbejdsgruppens hjemkomst indledtes derpå en række forhandlinger med Sikorsky's salgsdirektør, der endte med en indstilling fra Flyverkommandoen om anskaffelse af ialt syv stk. S-55C.

Kontraktforhandlinger

Godt fjorten dage senere, den 25. februar 1956, forelå Forsvarsministeriets endelige bemyndigelse til at gå i forhandling med Sikorsky om den egentlige kontrakt. Forhandlingerne sluttede den 23. april samme år, på hvilken dato Forsvarsministeriet i en skrivelse gav Flyvematerieltjenesten grønt lys i form af en importbevilling til syv helikoptere. Underskrivelsen af kontrakten

fandt sted i Washington to dage senere med den danske Air Attache OB Tage Nielsen repræsenterende FMT på den ene side og Mr. R. M. Etherington og Mr. R. B. Muir fra United Aircraft Export Corporation repræsenterende Sikorsky på den anden side.

Senere underskrev man yderligere to kontrakter, en omhandlende reservedele til skønnet to års forbrug og en vedrørende de specielle modifikationer, der af Flyvevåbnet blev anset for nødvendige i forhold til standardmodellen, for at flyene ville kunne løse de forventede opgaver. De to tillægskontrakter blev underskrevet henholdsvis 11. maj og 11. juli 1956.

Over 1 million dollars

I Forsvarsministeriets importbevilling var der kalkuleret med, at de samlede udgifter i forbindelse med købet af de syv helikoptere ville beløbe sig til cirka 920.000 dollars, hvilket dog hurtigt viste sig ikke at slå til.

Købsprisen for en helikopter af fabrik i Bridgeport var 137.500 dollars. Det gav for alle syv fly tilsammen 962.500 dollars, men hertil kom så udgifterne til de mange krævede modifikationer, en reservemotor, pakning og transport af helikoptererne til New York, hvorfra de skulle videretransporteres til Danmark med skib, plus diverse afgifter, der så godt som altid følger i kølvandet af internationale handeler. Alt i alt blev prisen for helikoptererne derved 980.700 dollars. Ud over dette lå så kontrakterne om dels reservedele, dels ekstraudstyr, således at redningstjenestens nye materiel kom til at koste forsvaret 1.362.323,20 dollars.

Man kunne fristes til at tro, at nye fly ville være forsynet med nye motorer, men helikoptererne blev - helt i overensstemmelse med kontrakten - leveret med renoverede brugte motorer. Efter et gennemgribende eftersyn var motorerne blevet nulstillet med hensyn til gangtid og var fuldt så gode som nye motorer.

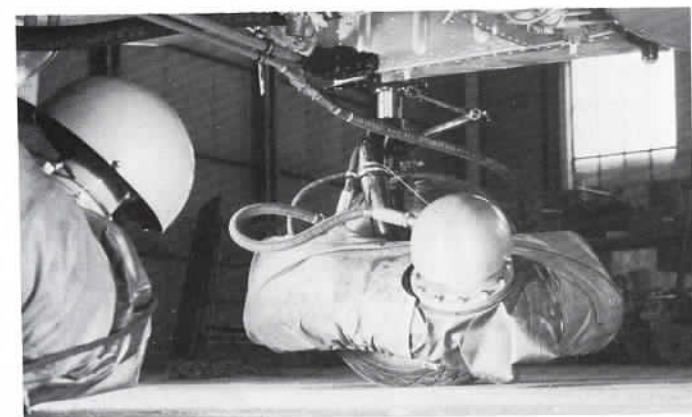
Som allerede nævnt var den type motor, man havde valgt, magen til den der lå i Harvard'en, hvilket var den direkte årsag til at man kun købte en reservemotor.

Faste normer

Købskontrakten indeholdt faste normer for, hvornår de enkelte helikoptere i fuld færdig og prøveflyet stand skulle være klar til dansk overtagelse. Den første skulle afleveres i august 1956, den næste i september, to i oktober, to i november og den sidste i december. Disse terminer

S-55C's nødflydeudstyr også kaldet »Dough-nuts« (kageboller eller berlinerplannkuchen) som var med til at redde i hvert fald to danske S-55C fra at synke efter nødlandinger på vand.

Fotos: FLV



blev imidlertid overskredet, idet Frankrig på grund af sit engagement i Suez-krisen fik et akut og stort behov for at supplere sin allerede eksisterende flåde af S-55 helikoptere. Det blev Danmark der måtte holde for, og de to første helikoptere nåede først frem i december, altså fire måneder senere end beregnet.

Som det gælder ved næsten alle kontrakter om flykøb, indeholdt også S-55 kontrakten en aftale om træning af personel ved den amerikanske fabrik før endelig overtagelse af flyene. Fra Sikorsky forelå der tilsagn om, at man vederlagsfrit kunne sende indtil to engelsktalende piloter med tidligere helikoptererfaring på et UH-19 omskolingskursus, hvor de hver ville få mellem 15 og 20 flyvetimer på typen, samlet dog ikke over 35 timer. Ønskede man fra dansk side at overskride dette tal, forelå muligheden herfor, der skulle så blot betales 62,50 dollars pr. flyvetime.

Omskolingen skulle foretages i den første danske S-55C, efter at denne havde gennemgået modtagelseskontrol ved USAF i Teterboro i staten New Jersey - en kontrol alle helikopterne måtte igennem, før de fik udstedt luftdygtighedsbevis.

Kurser i USA

De to eneste piloter med fornøden erfaring på helikoptere, som Flyvevåbnet rådede over, var chefen for ESK 721, daværende KN O. Krarup, og FLLT S. Hebsgaard, der havde fløjet eskadrillens tre Bell 47D. De blev derfor begge overflyttet til ESK 722 og KN Krarup atter gjort til chef, før turen gik til USA til omskoling. Omskolingskurset blev afholdt på Sikorsky's fabriksflyveplads i Bridgeport i Connecticut. Foruden en udførlig gennemgang af production og acceptance check fik piloterne meget grundigt demonstreret de forskellige former for vibrationer, man ville komme ud for i en S-55, hvad de betød og hvordan de kunne rettes.

Flyvningen blev primært udført i 88-881 men senere også i 88-882, da denne blev meldt klar til overtagelse. KN O. Krarup opnåede under kurset at flyve 17 timer i 881 og næsten 3 timer i 882. Parallelt med piloternes omskoling blev der fra Sikorsky tilbudt et fire uger langt træningskursus for 2-4 mekanikere inden for områderne vedligeholdelse og eftersyn. Sikorsky betingede sig dog, at mindst een af deltagerne skulle kunne tale engelsk. Kurset blev afholdt i perioden 28. juli - 23. september 1956 med deltagelse af følgende: FLLT A. P. Søgaard, FLLT T. W. Steen, FR H.

H. Kronval og FR. J. E. Carstensen. Uddannelsen var delt op i to dele, hvoraf den teoretiske fandt sted på Sikorsky Service School i Bridgeport og job-training på selve fabrikken også i Bridgeport.

Kurset blev indledt uden nogen form for almen uddannelse og var i store træk koncentreret om S-55C. De amerikanske varianter UH-19C og D blev kun flygtigt berørt, idet disse typers Wright motorer havde hydrauliske kob-

881 fotograferet under en af prøveflyvningerne i USA. Vi mener, at dette billede må være taget i oktober 1956. Foto: via FLV

linger i modsætning til S-55C's Pratt & Whitney med mekanisk kobling.

Omskoling

Da indførelse af helikoptere på eskadrillenniveau var noget helt nyt i Flyvevåbnet, og man ikke havde tilstrækkeligt med piloter

uddannet til at operere med dem, udtog man i foråret 1956 seks piloter dels fra ESK 721, dels fra jagereskadrillerne i Jylland, der i juni samme år blev overflyttet til den nye redningseskadrille. Efter et kort ophold ved eskadrillen, hvorunder de alle fik deres helikopterdebut i en Bell 47D, blev de seks mand, FLLT E. Bolvinkel, Hein-Hansen, E. Back, J. Stenner, B. Jensen og O. Sindberg, sendt til USA for at gennemgå helikopteruddannelse.

For deres vedkommende indledtes uddannelsen med et tre ugers ophold på en sprogskole på Lackland AFB i Texas, for at genopfriske engelskkundskaberne inden den egentlige omskoling. Både den teoretiske og praktiske del heraf fandt sted på USAF's helikopterskole på Randolph AFB, Texas, hvortil danskerne ankom i begyndelsen af juli 1956.

Efter at have overstået den indledende teoridelpåbegyndte de seks mand den elementære flyveuddannelse i sidste halvdel af juli. Man fløj i TH-13T, som træningsversionen af Bell 47D blev benævnt ved USAF. Denne første praktiske del omfattede godt og vel 35 timers flyvning, i løbet af hvilke piloterne lærte at manøvrere en helikopter, - at holde den i hover, - at starte og lande o.s.v.

Godt en måned senere, den 22. august, indledtes den videregående træning, nu i UH-19B. Den havde til formål primært at vænne piloterne til at flyve større

Fire af de seks piloter, der i 1956 blev udtaget til kursus i USA og senere tjente på S-55C. Fra venstre ses: Hein Hansen (ANS), E. Bolvinkel (BOL), E. Back (BAC) og J. K. Stenner (STE). Til venstre et blik ind i et klasselokale på Randolph AFB, hvor danskerne fik deres helikopteruddannelse.

Fotos: via Hein Hansen



S-55C

og tungere helikoptere men også at give en forsmag på, hvordan det ville blive at flyve S-55C. Kurset gav ingen træning i specielle opgaver, altså heller ikke SAR-operationer.

Alle seks mand klarede kurset, og efter at være kommet hjem til Værløse vedligeholdet man status gennem flyvninger i ESK 721's eneste tilbageværende Bell 47D, 89-891, mens man utålmodigt ventede på at de første danske S-55C skulle ankomme.

Disse ialt otte piloter og fire teknikere, der på forskellig vis havde modtaget deres helikopteruddannelse i USA, stod herefter under hele indfasningen af typen



Københavns havn i lasten på en af DFDS's amerikabåde. Alle var adskilt i hoveddele og nedpakket i store trækasser. Flyvevåbnet afhentede straks forsendelsen og transporterede kasserne til

Sikorskyfabrikken kort efter leveringen en af deres »Field Representatives«, Norman Vary, til Værløse, hvor han blev, til indkøringen af typen så at sige var »sat på skinner« i løbet af sommeren 1957.

FMT's personel kastede sig over opgaven med ildhu, og efter en enorm arbejdsindsats mellem jul og nytår og i den første uge af 1957, havde man allerede den 10. januar den første helikopter 88-883 klar til prøveflyvning. KN O. Krarup sad ved pinden, og FLLT A. P. Søgaard var med som flight engineer. Norman Vary gav gode råd lige til det sidste, og under selve prøveflyvningen havde han hele tiden direkte radiokontakt med besætningen.

Flyvningen blev udført som et hover i en halv time over samme sted. Tilsyneladende ikke noget stort, men fløjet havde man, og alt virkede upåklageligt. Det er i den forbindelse interessant at bemærke, at 88-883 først blev meldt helt færdigsamlet to dage senere, den 12. januar, hvilket ganske givet skyldes, at man på prøveflyvningsdagen endnu ikke havde monteret hverken navigationsudstyret eller de opustelige donut redningsflåder, som Flyvevåbnet havde anskaffet.

I løbet af januar og februar kom

881 parkeret på pladsen foran ESK 722's hangar foråret 1957 efter endt klargøring. Foto: FLV

der rigtig skred i samlingen af helikoptere, og 88-881 blev erklæret klar den 24. januar, 88-882 den 30. januar og 88-885 den 8. februar. Den 4. februar havde FMT taget hul på de sidste tre sæt kasser med 88-884, -886 og -887. Man havde været nødt til at lade dem vente, idet værkstedet ikke havde kapacitet til at arbejde på alle syv helikoptere på een gang. 88-884 var klar den 21. februar, og -886 og -887 fulgte efter henholdsvis 5. april og 7. maj. Efterhånden som helikopterne blev samlet og prøvefløjet blev de overtaget af ESK 722's S-55-fløjt, hvortil 88-883 som den første ankom den 31. januar. Helikopterne stod fortsat i nummer ved Flyvematerieltjenesten og var således officielt kun udlånt til eskadrillen. Dette forhold havde ingen indflydelse på gennemførelsen af det intensive skoleflyvningsprogram, man havde planlagt.

ESK 722 overtager S-55

Den 11. april blev flyene overdraget til ESK 722, som dermed kom til at råde over seks flyveklare S-55C plus en, som endnu stod i samlehangar.

Alle prøveflyvningerne i forbindelse med overtagelsen af de første fly skulle efter planerne udføres af de to piloter, der havde modtaget deres helikopteruddannelse ved Sikorsky, det vil sige KN Krarup og FLLT Hebsgaard. De øvrige seks piloter manglede endnu omskoling fra UH-19B til S-55C.

Dette blev imidlertid slået lidt i

Pilot (fløjnest) og co-pilot i cockpittet på en S-55C umiddelbart før start. Bemærk det høje og rummelige cockpit. Foto: FLV

ved Flyvevåbnet for rådgivning af FMT's personel ved samling og klargøring af helikopterne og omskolingen af de piloter, som tilgik i den følgende tid.

Hele uddannelsesprogrammet for oplæring af besætningerne til løsning af SAR-opgaver havde KN O. Krarup udarbejdet efter i en periode at have været på en såkaldt »On the Job Training« ved No 22 Sqn. på St. Mawgan i England. Denne enhed var i 1956 som den første ved RAF blevet udstyret med Westland Whirlwind og erklæret fuldt operativ som »Short Range Helicopter SAR-Sqn.« - en opgave eskadrillen varetager den dag i dag, nu blot med Westland Wessex HAR Mk.2 og Sea King HAR Mk.3.

S-55C ankommer

I december 1956 ankom de med længsel ventede helikoptere til

FMT's store hangar på Flyvestation Værløse, hvor man den 19. december begyndte at udpakke og samle de første fire, 88-881, 88-882, 88-883 og 88-885.

For at hjælpe Flyvematerieltjenesten og teknikerne, der havde været på kursus i USA, sendte

884 i luften kort efter endt klargøring. Dough-nuts er endnu ikke monteret. Foto: FLV



stykker, da FLLT Hebsgaard på dette tidspunkt besluttede sig for at forlade Flyvevåbnet. En af de seks nye piloter, FLLT E. Bolvinkel, måtte derfor overtage Hebsgaards plads som testpilot og sammen med KN Krarup stå for den praktiske del af indfasningen.

Vel inde i omskolingsprogrammet nærmede det tidspunkt sig, hvor besætningerne skulle lære at anvende det hoist-udstyr, som helikopterne var blevet leveret med. Også her viste der sig at være problemer, idet Sikorsky i

cue« kursus ved RAF for ikke at spille uddannelsesetid. Om man fra dansk side har anset denne mulighed som værende for dyr, eller om udstyret alligevel blev leveret hurtigere end først antaget, har vi ikke kunnet opklare. Der kom i hvert fald ikke noget ud af dette forslag.

S-55C operativ

Nøjagtig hvornår S-55C blev erklæret operativ, har vi ikke været i stand til at finde ud af. Ifølge nuværende OL O. Krarup kom det nok lidt efter lidt, idet man

overskud til transportformål, og det blev derfor besluttet at tildele redningseskadrillen flyene, således at de kunne supplere S-55-erne i løsningen af SAR-opgaver. Fem af de seks Pembroke blev derfor før leveringen, på FMT's foranstaltning, udstyret til denne form for operationer.

Samarbejde S-55C/Pembroke

Samarbejdet mellem de to flytyper kom i praksis til at forløbe på den måde, at Pembroken i forbindelse med operationer over åbent hav skulle kompencere for

til stede, skulle Pembroken flyve ud til det formodede målområde og her indlede eftersøgning efter et i forvejen planlagt afsøgningsmønster.

Når den nødstedte var lokaliseret kunne man fra maskinen nedkaste en gummiplade samt et antal markeringsbøjer indeholdende lys og røg. Endvidere medførte man magnesiumblus ophængt i faldskærme til brug ved natlige eftersøgninger - et hjælpemiddel som stadig anvendes fra S-61. Den mest benyttede fremgangsmåde var dog den, at man fra



Piloten umiddelbart før start. Bemærk skulderselerne, hjelmen med det opslåede visir og kortet i lommen på det højre bukseben. Foto: FLV

et brev til FMT med beklagelse måtte meddele, at til trods for at hoist-«kranen» var monteret på flyene og den væsentligste del dermed skulle være i orden, var der opstået problemer med at fremskaffe det specielle seletøj, man bruger i forbindelse med ophejsning af nødstedte. Man måtte derfor nok se i øjnene, at flyene ikke ville kunne regnes for fuldt udrustede før september 1957.

Fabrikken foreslog derfor Flyvevåbnet, at man sendte et antal besætninger på »Air Sea Res-

cue» kursus ved RAF for ikke at spille uddannelsesetid. Om man fra dansk side har anset denne mulighed som værende for dyr, eller om udstyret alligevel blev leveret hurtigere end først antaget, har vi ikke kunnet opklare. Der kom i hvert fald ikke noget ud af dette forslag.

ikke havde nogle faste kriterier at arbejde efter. Det står imidlertid fast, at eskadrillen i august 1957 havde helikoptere på SAR-beredskab på både Skrydstrup, Ålborg og Værløse. Sideløbende med anskaffelsen af S-55C havde Flyvevåbnet bestilt syv Pembroke C.Mk.52/2 hos Hunting-Perceival i England med det formål at aflaste ESK 721's to hårdt ophængte C-47A med de mange transportopgaver enheden var pålagt. Kort efter at bestillingen på flyene var afgivet modtog Flyvevåbnet imidlertid gennem Military Assistance Program (MAP) andre seks C-47A, der havde været benyttet af det norske flyvevåben.

Pembroke flyene kom derved i



S-55C'ernes væsentligste handicaps, nemlig kort aktionsradius, lav marchfart og forringet performance i varmt vejr.

Når beredskabet blev alarmeret, skulle Pembroken så direkte som muligt flyve ud til den nødstedte under anvendelse af det specielle navigationsudstyr, den var forsynet med. Dette omfattede en DECCA-modtager, som gjorde det muligt at udføre en meget nøjagtig navigation i lav højde over havet. Endvidere rummede Pembroken en SARHA sender/modtager, således at man med stor precision kunne pejle sig ind på en nødstedt, såfremt denne var i besiddelse af en SARHA-nødsender.

Dersom denne mulighed ikke var

S-55C'eren havde i begyndelsen en del vrøvl med motorene, hvilket gav FMK eller FMT, som det jo retteligen hed dengang, en del arbejde. Mens FMT sloges med problemet, fremkom ESK 722 med et forslag til en løsning. På billedet man ser hvordan ---

Foto: via A. P. Søgaard

Pembroken, så snart målet var lokaliseret, scrambled helikopteren og derefter fløj rundt i området med SARHA-udstyret i sendepositio. Flyet virkede derved som et flyvende radiofy, som den ligeledes SARHA udrustede S-55C kunne navigere efter.

Skulle Pembroken af en eller anden grund blive nødt til at forlade målområdet, meddelte man po-

S-55C

sitionen til helikopteren og markerede målet med et antal bøger. S-55C'eren kunne derefter ved hjælp af sit DECCA udstyr nøjagtigt og sikkert nå ud til undsætning.

SAR-beredskab

Den normale besætning ved et beredskab omfattede tre mand, en pilot og to teknikere, af hvilke den ene betjente hoisten og den anden fungerede som redder. Under særlige omstændigheder kunne yderligere en pilot medtages i cockpittet tillige med en læge i kabinen. Under daglige træningsflyvninger kunne flyet føres af en pilot assisteret af en flight engineer.

Da SAR-beredskabet var nået op på fuld styrke, havde man til stadsighed en S-55C og en Pembroke på 15 minutters beredskab på hver af flyvestationerne Værløse, Skrydstrup og Ålborg. Uden for normal arbejdstid var beredskabet på en time. På Værløse havde man endvidere en Catalina på samme beredskab i tilfælde af meget store eftersøgninger eller operationer, der lå uden for helikopternes rækkevidde.

For at forbedre S-55C'ernes aktionsradius ved SAR-opgaver havde redningstjenesten på otte steder langs den jyske vest- og nordkyst samt på flere øer udlagt benzindepoter. Her kunne helikopterne tanke op umiddelbart før længere flyvninger over hav eller ved operationer, hvor returflyvninger til fx et synkende skib var påkrævet. Disse depoter var (flere af dem er det endnu) placeret på den gamle flyveplads ved Esbjerg, ved Nr. Lyngvig og Hanstholm Fyr, ved ESK 601's radarstation ved Skagen, ved Ndr. Rønner lige nord for Læsø, ved Anholt Fyr og ved Bagenkop på sydspidsen af Langeland.

Første SAR-mission

Selv om ESK 722's SAR-beredskab havde været alarmeret et par gange siden oprettelsen i forbindelse med eftersøgninger, fik S-55C først sin premiere som redningshelikopter i de tidlige morgentimer den 27. november 1957.

En gårdejer Knudsen, der boede på nordsiden af Saltholm, alarmerede i løbet af natten Falck-Zonens redningskorps i København for at få sin toårige datter evakueret fra øen. Hun led af en meget alvorlig lungebetændelse og behøvede øjeblikkelig hospitalsbehandling.

Vejret var den pågældende nat



så dårligt, at assistance med båd var udelukket, og da Zonens flyvetjeneste på grund af mørket og stormen ikke turde beflyve Saltholm, besluttede man at bede Flyvevåbnet om hjælp.

Da nødopkaldet nåede vagthavende officer på FSNVÆR, KL A. B. Nielsen, scrambled den straks SAR-vagten. I løbet af små ti minutter var helikopteren varmet op og startklar.

Besætningen på denne mission bestod af piloterne KN O. Krarup og FLLT E. Bolvinkel, underlæge Nørskov og tekniker P. B. Andersen. Missionen forløb glat, og allerede en halv time senere kunne helikopteren aflevere den lille patient til en ventende ambulance, som klarede resten af turen til Amtssygehuset.

Sikorsky S-55C og Flyvevåbnets nyorganiserede redningsapparat havde dermed for offentligheden demonstreret sin store effektivitet og evne til hurtig indsats.

Typiske redningsoperationer

Efter denne redningsmission steg antallet af alarmeringer støt. Det er imidlertid her helt umuligt at nævne dem alle, hvorfor vi i stedet har valgt at omtale nogle missioner, der viser bredden og dybden i missioner, hvori S-55C tog del.

Om eftermiddagen den 25. juli 1958 var fem jægere i en motorjolle sejlet ud i Limfjorden for i farvandet mellem Livø og Mors at skyde sæler. De fik dog hurtigt problemer, da vinden tog til i det pågældende område. Overraskede af den begyndende storm kunne mændene ikke nå tilbage til kysten men måtte drive hjælpeløse om på fjorden, indtil deres jolle kæntrerede på et sandrev. Først hen under aften blev de forulykkede observeret fra en forbi-sejlende østersbåd, der med det samme alarmerede redningstjenesten. Først efter en langvarig natlig eftersøgning, hvor Pembroke og S-55C'eren fra Ålborg havde måttet benytte adskillige lysbomber, blev jægerne fundet, og kl. 0130 kunne de hejSES op i den frelsende helikopter.

Under overskriften »Fløj om kap med døden« kunne man i BT fra den 22. april året efter læse den dramatiske beretning om, hvordan SAR-helikopteren fra Skryd-

Glimt fra en af de utallige øvelser i opsamling af en »nødstedt«, som blev foretaget med S-55C. Billederne er taget den 24. juni 1958.

Forneden fasthægtter redderen den nødstedtes gjord. Bemærk redderens specielle sæde-gjord, den nødstedtes oppustede redningsvest med SARHA nødsenderens udtrukne antenne.

Læg endvidere mærke til at redderen med benene låser sig fast til den nødstedte under ophejsningen. Foto: FLV

strup havde udført en sygetransport fra Tønder til Horsens.

Det drejede sig om en 59-årig salgschef fra Rømø, der et par dage tidligere havde pådraget sig en alvorlig læsion af brystkassen ved en trafikulykke på hovedvej 11 ved Bredebro. Patienten var blevet indlagt på Tønder Sygehus, men da man her konstaterede et livstruende tilbagefald, som nødvendiggjorde en øjeblikkelig operation, der lå uden for sygehusets kompetance, besluttedes det at søge patienten overført til Horsens, hvor man rådede over en speciallist inden for dette fagområde.

Da transporten skulle foretages hurtigt, rekvireredes via RCC SAR-helikopteren fra FSN SKP. Flyvningen blev gennemført af FLLT E. Back og en mekaniker, og missionen varede en time, hvilket var 15 minutter hurtigere end beregnet. Med i flyet var en læge og en sygeplejerske fra Tønder, og det var nødvendigt at give patienten blodtransfusion en route.

Den 24. juni 1959 passerede ESK 722 en ny milepæl i sit redningsarbejde, idet man på denne dato for første gang gennemførte opsamling af en tilskadekommen direkte fra en kutter, og det helt ude i periferien af S-55C'ens rækkevidde.

Om formiddagen havde Esbjergkutteren E398 »Helle« over Blåvand radio bedt om assistance. Bådens bedstemand var kommet til skade under arbejdet med kutterens spil og havde brækket det ene ben. Pembroken fra FSN SKP blev alarmeret og sendt ud for at lokalisere kutteren, som viste sig at ligge på en position ca. 100 sømil fra land på højde med den dansk-tyske grænse. Helikopteren gik i luften og for at kunne gennemføre den lange tur ud over Vesterhavet gik den ned på Sild for at tanke helt op før flyvningen over vand.

Klokken 1245 var helikopteren på plads over kutteren, og kun få minutter efter var den tilskadekomne fisker bjerget ombord. Opsamling direkte fra kutteren er nu ikke helt korrekt, for da det blæste vindstyrke fire i området, skønnede man, at opsamling fra selve dækket ville indebære en for stor risiko for redderen. Man anbragte derfor i stedet fiskeren i en gummibåd fortøjet ude bag kutteren og foretog opsamlingen herfra. Denne teknik anvendes stadigvæk ved uroligt vejr med høj søgang.

Well done

Til slut skal nævnes to redningsmissioner, der blev udført under så vanskelige omstændigheder,

at de indbragte besætningerne et »Vel gjort« fra chefen for Flyvevåbnet: »Den 18. april 1958 blev helikopter 88-886 beordret på en redningsopgave i Nordsøen. At operationen lykkedes under særdeles vanskelige vejrforhold tilskrives veludført og detaljeret planlægning og dygtigt udført flyveindsats. Med adresse til FL I (R) H. C. Rosenberg udtaler jeg min erkendelse til fører og besætning FR I. E. Karstensen og OS M. Brandt. Besætningen var stationeret på FSN Skrydstrup.« En lignende udmærkelse blev tildelt besætningen på S-884, FL I (R) L. S. Kjølner, FR G. K. Jensen og SG H. E. S. Jensen, da de nytårsaften 1961 gennemførte en sygetransport fra Mandø under usædvanligt dårlige vejrforhold om natten. Også ved denne mission var SAR-vagten stationeret på FSN SKP.

Civile opgaver i overtal

Langt de fleste alarmeringer af S-55C'erne omfattede løsning af civile opgaver med hovedvægten på eftersøgninger, undsætning af nødstedte til havs og transport af syge. Der er faktisk kun eet tilfælde i løbet af de knap ti år S-55C var i tjeneste ved Flyvevåbnet, hvor en helikopter reddede en militær pilot i nød. Der var så til gengæld også dramatik for alle pengene.

Episoden fandt sted om vinteren 1963, nærmere betegnet den 19. januar, da FL II F. Kierkegaard-Nielsen fra ESK 723 på FSN ALB under en omskolingstur i en af

eskadrillens F-86D fik motorhavari og måtte springe fra flyet ved Hulsig på Grenen. Piloten havde beregnet tidspunktet for udspringet således at han selv skulle lande på land mens flyet fortsatte ud over åbent hav. Forkerte betragtninger over vindens retning og styrke bevirkede imidlertid, at det gik lige omvendt. Flyet styrtede ned på land, mens Kierkegaard drev ud over havet og landede godt 1,5 km fra kystlinien.

En storstilet eftersøgning blev straks sat i værk for at redde piloten, blot koncentreret et helt forkert sted, nemlig i et område 26 sømil NNE for Skagen. Det skyldtes at piloten ikke fik meldt, at nu sprang han. Da han senere lå i vandet, var han hurtigt så forkommen, at han ikke evnede at aktivere sin SARHA nødsender. At Kierkegaard overhovedet blev reddet med livet i behold skyldes nærmest et tilfælde, idet hans gule gummibåd blev opdaget af piloten i en T-33, der var blevet sendt ud på »free lance« eftersøgning.

Efter at have tilbragt 67 minutter i en gummibåd i vand der var helt nede på 0°C blev Kierkegaard samlet op af en S-55C og fløjet til Hulsig, hvorfra han i en ventende ambulance blev bragt til Skagen Sygehus i stærkt forkommen tilstand. På sygehuset konstaterede man, at hans legemstemperatur var faldet til 27,5°C. Selv en lille forsinkelse i hans redning ville have fået katastrofale følger. I 1965, da S-55C sang på sidste

vers, og efterfølgeren Sikorsky S-61A allerede var modtaget fra USA, fik S-882 chancen for at udføre en redningsindsats af de helt store. Den 8. november var helikopteren på rutinemæssig transitflyvning mellem Værløse og Ålborg for det sidste sted at overtage SAR-vagten. Ruten der var valgt for flyvningen bragte S-882 lige hen over det sted, hvor C-54D, N-605, fra ESK 721 kort forinden var nødlandet på vandet med 20 personer ombord.

S-882 kom ikke i arbejde men blev tværtimod beordret væk fra området med besked om hurtigst muligt at søge ind over land. Det skyldtes, at C-54'ens havari-omstændigheder - problemer med at holde flyets fire motorer i gang - for en stund havde kastet mistanke på brændstoffet, som var af samme type som tanket på S-882. Som omtalt i artiklen om C-54 var årsagen til N-605's havari at finde et helt andet sted, men det kunne man ikke vide på dette tidlige tidspunkt. Dispositionen var da også helt korrekt set på baggrund af, at der ikke var umiddelbar fare for besætningen fra N-605, som da også kort tid efter blev samlet op af et tillende skib.

Nye fastvingefly til 722

Da Pembroken den 1. december 1960 blev udfaset som et led i

887 under daglig vedligehold på FSN VÆR. Bemærk at bemalingen nu er ændret som senere i artiklen omtalt. Foto: via FLV



S-55C

Flyvevåbnets bestræbelser på at reducere antallet af flytyper, kom ESK 722 for en kort periode til at fungere som en ren helikopter-eskadrille. Allerede i maj 1961 fik eskadrillen dog »nye« fastvingefly i form af otte Catalina PBY-6A plus to PBY-5A overflyttet fra ESK 721. Årsagen hertil var, at Flyvevåbnet med modtagelsen af C-54 var kommet i besiddelse af så megen transportkapacitet, at Catalinaerne kunne frigøres til SAR-opgaver og flyvninger på Grønland. Piloterne der var fulgt med Catalinaerne blev dog ikke omskoleet til S-55C, sådan som mange af Pembroke-folkene var blevet det, og de kom således ikke til at influere på helikopterens dagligdag.

Det kom til gengæld syv nyuddannede piloter fra Søværnet, som tilgik ESK 722's S-55C flight i efteråret 1961. Formålet hermed var at give de nyttilkomne piloter erfaring på helikopter, således at de kunne være i stand til at overtage de fem fabriksnye Alouette III helikoptere, som Søværnet havde bestilt i Frankrig. Alouetterne skulle leveres i sidste halvår af 1962 og først i 1963. Det var planen, at Alouetterne og deres piloter på et eller andet tidspunkt skulle danne en selvstændig flight under ESK 722 og kun modtage hjælp af teknisk art fra Flyvevåbnet. Først i 1966 blev planen til virkelighed, idet Søværnets piloter vedblev med at flyve S-55C til typens udfasning og endog deltog i SAR-beredskabet sammen med deres flyvevåbenkolleger. Faktisk var en af de sidste, der fløj S-55C, en pilot fra Søværnet.

Havarier og uheld

Kun eet større havari, hvis det endda kan kaldes sådan, ramte S-55C'erne under deres tjeneste ved Flyvevåbnet. Flyet det gik ud over var S-886, som stod på FSN



887 på Limfjorden den 12. januar 1960 flydende på sine oppustede Doughnuts. I cockpittet STE og på cockpitaget ved rotorhovedets løfteøje oversergenterne K. P. Jensen og H. W. Pedersen. Fotos: via Hein Hansen

alle andre flytyper, af en række tekniske uheld og betjeningsfejl som fx punkteringer, gearbox- og motorhavarier, metalspåner i filtre, problemer med olien, røg i cockpittet, tab af vinduer under flyvning, dårlige landinger med påfølgende beskadigelser af understellet o.s.v.

Af de lidt mere alvorlige uheld kan nævnes, at S-884 den 2. oktober 1958 ramte vandet under lavtflyvning over Lille Bælt. Den 5. januar 1959 ramte haleratoren på S-887 jorden på FSNSKP, hvorved halen blev beskadiget. Den 19. september 1962 kolliderede S-882 med en luftledning ved Nældesødal i nærheden af Ganløse, og endelig blev KN L. Hansen i S-881 den 5. marts 1963 fanget af et motorhavari, da han befandt sig midt over Gribskov. Det lykkedes ham at nødlande på den eneste bare plet i hele området. Dersom landingen var blevet foretaget i træerne, ville det givet have kostet nogle kvæstelser hos besætningen eller i heldigste fald blot ødelæggelse af helikopteren. Lykkeligvis slap man for begge dele.

Effektivt nødflydeudstyr

Mindst to gange er danske S-55C blevet reddet af det oppustelige nødflydeudstyr, almindeligvis kaldet dough-nuts eller forkortet donuts, i forbindelse med nødlandinger på vand.

Første tilfælde indtraf den 12. januar 1960, da besætningen på S-887 ca. seks minutter efter at være startet på en SAR-mission bemærkede en let rysten i helikopteren, samtidig med at en let olielugt kunne spores i flyet.

S-887 befandt sig da i ca 600 fods højde, og piloten, FL J. K. Stenner, besluttede at lande på en mark nær kysten. Umiddelbart efter begyndte motoren imidlertid at tabe omdrejninger, og der opstod kraftige vibrationer. Pi-

SKP, da en nødflaske til oppustning af nødflyderne eksploderede. Ingen personer kom noget til, men flyets krop blev stærkt beskadiget. Først efter et større genopbygningsarbejde ved Hovedværkstedet i Værløse, der varede til januar 1961, var S-886 atter klar.

Ud over dette rantes S-55C, som

881 fik hovedrotor og halebom beskadiget ved en hård landing den 9. juni 1959. Her ses det hul som rotoren slog i skærmen over halerotorakselen på halebommens overside. Foto: FLV



loten gik derfor over til autorotation men opdagede på vejen ned, at den udsete mark var for ujævn til landing. I stedet blæste han helikopterens dough-nuts op og satte flyet ned på vandet ca. 50 meter fra land, og lidt uheldigt tæt på sejlrinden.

Helikopteren blev senere slæbt væk fra sejlrinden af en slæbebåd og bugseret ind til kajen ud for Nørresundby Svovlsyrefabrik hvor den i løbet af natten blev hejst på land ved hjælp af en stor kran. Uheldet viste sig at stamme fra et brud på et vippearmshus for en af udstødsventilerne.

I det andet tilfælde kunne det godt være gået galt, men besætningen på S-886 havde en heldig dag. Under Pick-up øvelser over Arresø i Nordsjælland den 9. august 1960 satte motoren pludselig ud, mens flyet befandt sig i hovering position kun 5 fod over søens overflade. Heldigvis kom motoren i gang igen, og det lykkedes piloten at få lidt fremdrift på flyet, nå op i 15 fods højde og udløse dough-nuts, inden motoren atter satte ud og gik helt i stå. Helikopteren blev derefter autoroteret til en normal landing på vandet. Miseren viste sig at stamme fra en fejl i brændstofsyste-met, der gjorde at brændstofmåleren i cockpittet viste 70 lbs tilbage i tankene, skønt disse i virkeligheden var løbet tørre.

Helikopterflyvning i Congo

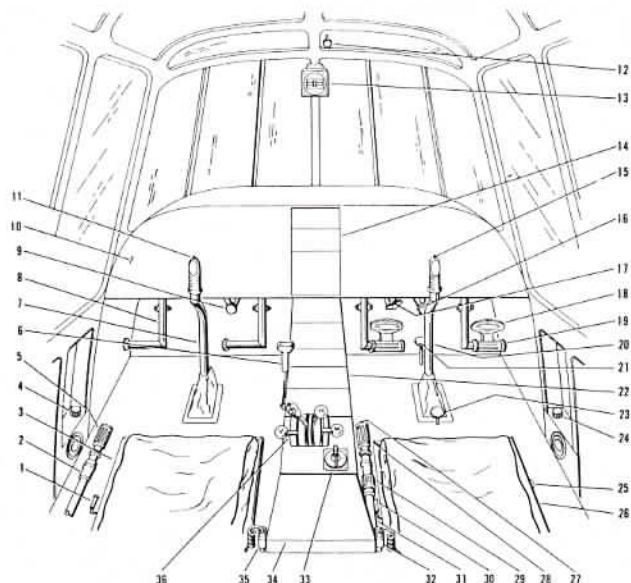
I 1960 blev ESK 722 berørt af borgerkrigen i Congo - nu Zaire - da forsvarsministeriet havde efterkommet en anmodning fra FN om at stille et troppekontingent til rådighed for organisationen. Ud over styrker fra Hæren deltog ESK 721 med fly og besætninger og ESK 722 med fire helikopter-piloter og otte mekanikere. Udstationeringen varede for de der blev involveret flere måneder og gik på omgang blandt mandskabet, således at næsten alle nåede at få en tur.

FN havde til løsning af de mange opgaver af både civil og militær art opstillet et helikopterdetachment udrustet med et antal hvidmalede S-55. Det var ved denne enhed 722's mandskab kom til at forrette tjeneste. Alle slap uskadt gennem opholdet i det urolige Congo, omend FL Vagn Dahl var indblandet i et havari med en FN-helikopter i et lavt bevokset skovområde.

S-55C forsvundet

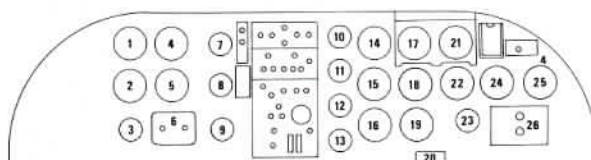
Den 8. oktober 1965 oplevede ESK 722 nogle timer fulde af bekymring og hektisk aktivitet, da en af eskadrillens helikoptere blev meldt savnet under en flyvning til Samsø.

Sikorsky S-55C cockpit



- | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Inertilås | 19 Pedaler for halerotor |
| 2 Pitch kontrol | 20 Styrepind |
| 3 Co-pilots sæde | 21 Strammeskrue for styrepind |
| 4 Varmeregulering | 22 Midterkonsol |
| 5 Gashåndtag | 23 Strammeskrue for styrepind |
| 6 Rotorbremse | 24 Varmeregulering |
| 7 Co-pilots styrepind | 25 Justering af sæde |
| 8 Pedaler for halerotor | 26 Pilots sæde |
| 9 Håndtag for justering af ped | 27 Starterknap |
| 10 Instrumentpanel | 28 Gashåndtag |
| 11 Mikrofonkontakt | 29 Strammeskrue for pitch kontrol |
| 12 Termometer | 30 Inertilås |
| 13 Standby kompas | 31 Pitch kontrol |
| 14 Panel for hovedafbrydere | 32 Mikrofon- og head-set tilslutning |
| 15 Mikrofonkontakt | 33 Brændstofhane |
| 16 Håndtag for justering af ped | 34 Panel for afbrydere og sikringer |
| 17 Parkeringsbremse | 35 Mikrofon- og head-set tilslutning |
| 18 Bremsepedaler | 36 kontrolkvadrant |

Sikorsky S-55C instrumentpanel



- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| 1 Dual tachometer | 14 Rate of climb |
| 2 Manifold pressure | 15 Altimeter |
| 3 Servo pressure | 16 Engine gage unit |
| 4 Airspeed | 17 Gyro compass |
| 5 Altimeter | 18 Turn and bank |
| 6 Voltmeter test | 19 Cylinder temperature |
| 7 Trans oil temperature | 20 Parking brake |
| 8 Stabilizer position indicator | 21 Gyro horizon |
| 9 Volt-/Amperemeter | 22 Airspeed |
| 10 Fuel quantity forward | 23 Clock |
| 11 Fuel quantity aft | 24 Dual tachometer |
| 12 Trans oil pressure | 25 Manifold pressure |
| 13 Carburettor air temperature | 26 Take-off/landing |

Helikopteren var om morgenen startet fra FSNVÆR for at flyve til Koldby Kås på Samsø med forventet ankomst en time efter. Da den imidlertid ikke viste sig i Koldby Kås på det berammede tidspunkt og man heller intet havde hørt fra piloten, underrettede man RCC om det savnede fly.

Fra RCC indledte man straks en eftersøgning af den forsvundne S-55C, og en F-100 blev beordret til visuelt at afsøge området omkring Koldby Kås. Da dette ikke gav resultat, alarmeredes SAR-Catalinaen på FSNVÆR for at denne kunne afsøge ruten til Samsø og derefter hele øen. Senere blev også en S-61 på vej fra Ålborg til Værløse inddraget i eftersøgningen.

Alt imens dette stod på, ringede man fra RCC rundt til alle flyvepladser i nærheden af helikopterens rute, og det viste sig herunder, at flyet i stedet for at gå ned på den planlagte plads, var landet ved Brattingborg, ligeledes på Samsø. Her havde den så stået en time, for derefter atter at lette og fortsætte i østlig retning. På grundlag af denne oplysning blev eftersøgningen afblæst, og den tabte helikopter landede senere til alles lettelse i god behold på FSNVÆR.

Kodenumre og bemaling

Da S-55C i 1956 blev indfaset i Flyvevåbnet, fik flyene tildelt typenummeret 88 og de individuelle numre 881 til 887. Disse numre havde til forskel fra normal praksis ved overtagelse af amerikanske fly ingen sammenhæng med de tildelte USAF-serials, hvilket skyldtes, at S-55C var anskaffet for nationale midler og ikke modtaget gennem MAP.

Senere, da Flyvevåbnet gik over til det kodesystem, der benyttes i dag, fik helikopterne typenummeret erstattet med bogstavet S, som i øvrigt nu går i arv til SVF's Westland NAVAL LYNX Mk.80. De første år, S-55C var i tjeneste fremtrådte de med en lysegrå overflade, der var fremkommet ved den overfladebehandling, flyene havde fået på fabrikken for at beskytte dem mod specielt havsalt. Flyene var endvidere forsynet med et bredt gult bånd om overgangsstykket mellem krop og hale, og dette bånd var kantet af ret brede sorte striber. Typenummer og flyets individuelle nummer var anbragt på begge sider på det gule bånd, og det individuelle nummer var også at finde helt ude på næserundingen men med små tal. Bogstaver og tal var sort. Kokarderne var anbragt på henholdsvis midte af kabineskydedør på højre side og

på venstre side symmetrisk hermed (med lukket dør). Endvidere var der en mindre kokarde på oversiden af cockpittet. Splitflagene var anbragt på halebommen umiddelbart bag det gule antikollisionsfelt.

Ved indførelsen af det nye kode-system skiftede S-55'erne »look« idet det gule bånd blev erstattet af et smallere og længere agter anbragt day-glo bånd. Også hele næsen blev malet day-glo, og både på hale og næse var de day-glo felter kranset af sorte, nu knap så brede sorte striber. Nationalitetsmærkerne blev stort set siddende uændret, blot blev splitflagene rykket bagud for at give plads til antikollisionsfeltet i dets nye placering. Flyenes bundfarve var fortsat lysegrå.

S-55C utidssvarende

I begyndelsen af tredserne stod det klart, at S-55C var ved at være utidssvarende, ikke fordi flyene var slidt op eller gamle, men simpelthen fordi udviklingen var løbet fra langsomme stempelmotordrevne helikoptere uden særlig stor nyttelast. Endvidere var det ikke særligt rationelt fortsat at operere med to flytyper ved løsningen af SAR-opgaver, især når en helt ny generation af jetdrevne helikoptere, der på samme tid magtede eftersøgning og redning med stor løfteevne og lastekapacitet, var kommet på markedet.

Der blev derfor udfærdiget en indstilling fra FTK til FLK om udskiftning, som bevirkede, at FLK i sommeren 1962 sendte et rejsehold til USA for der at undersøge

markedet. Resultatet heraf blev som bekendt, at Flyvevåbnet et stykke tid efter afgav bestilling på ialt otte Sikorsky S-61A-1, af hvilke den første blev leveret i april 1965.

Selv om S-55C således kun fik en kort levetid ved Flyvevåbnet, havde den tjent sit formål godt. Dels havde man haft rådighed over en efter forholdene rimeligt god SAR-helikopter, men mindst lige så vigtigt var det, at man havde fået opbygget en særdeles velfungerende redningstjeneste og indhøstet talrige erfaringer med hensyn til flyvning med tunge helikoptere og operativ anvendelse af disse.

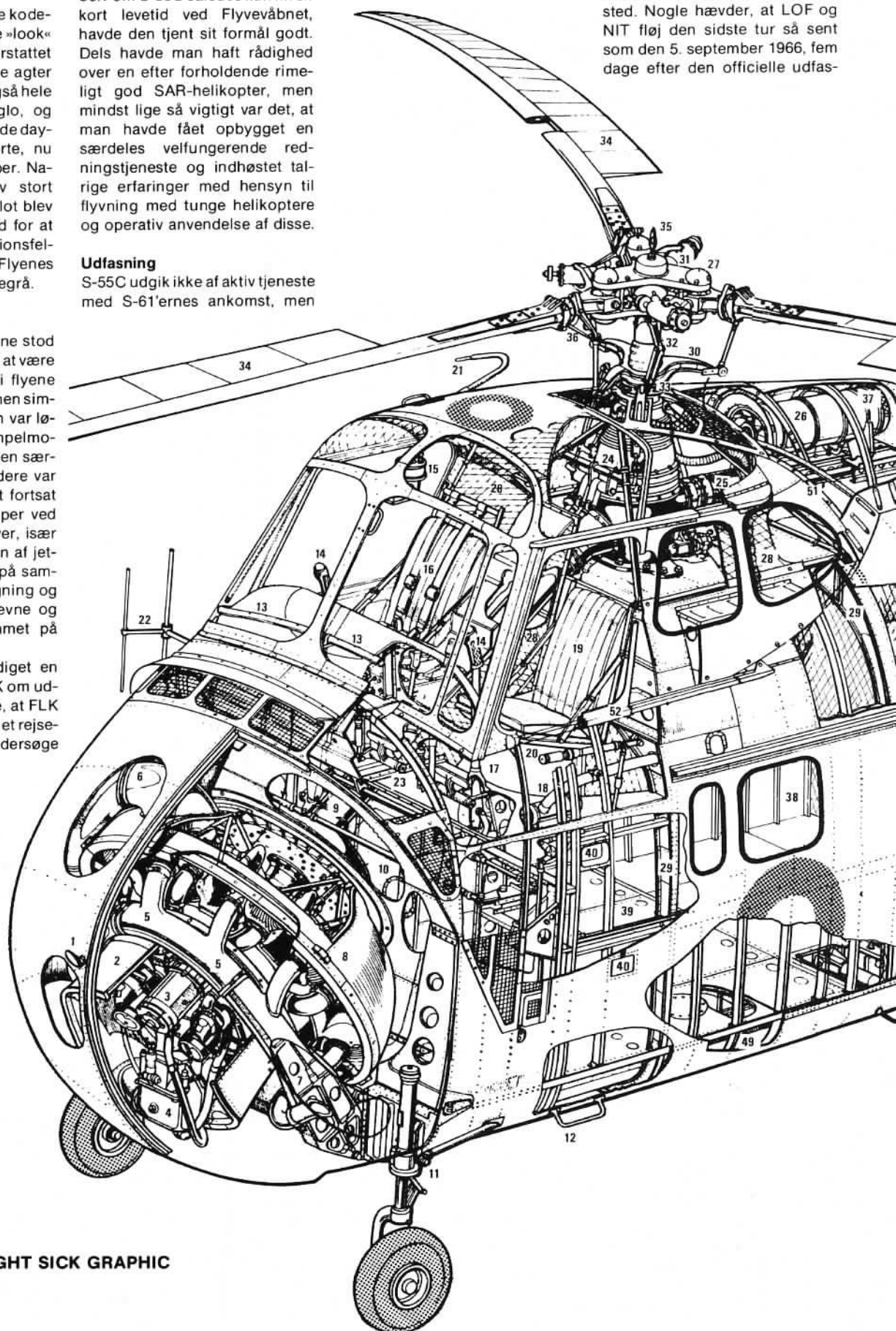
Udfasning

S-55C udgik ikke af aktiv tjeneste med S-61'ernes ankomst, men

arbejdede videre i en halvanden år lang overgangsperiode. Man holdt helikopterstatus for de piloter, der ikke med det samme var blevet overflyttet til det nye vidunder og klarede SAR-opga-

ver indtil S-61 fligten var blevet operativ. Første når flyvetiden løb ud op til et hovedeftersyn, blev de enkelte S-55C taget ud af tjeneste.

Der hersker lidt tvivl om, hvornår den sidste S-55C flyvning fandt sted. Nogle hævder, at LOF og NIT fløj den sidste tur så sent som den 5. september 1966, fem dage efter den officielle udfas-

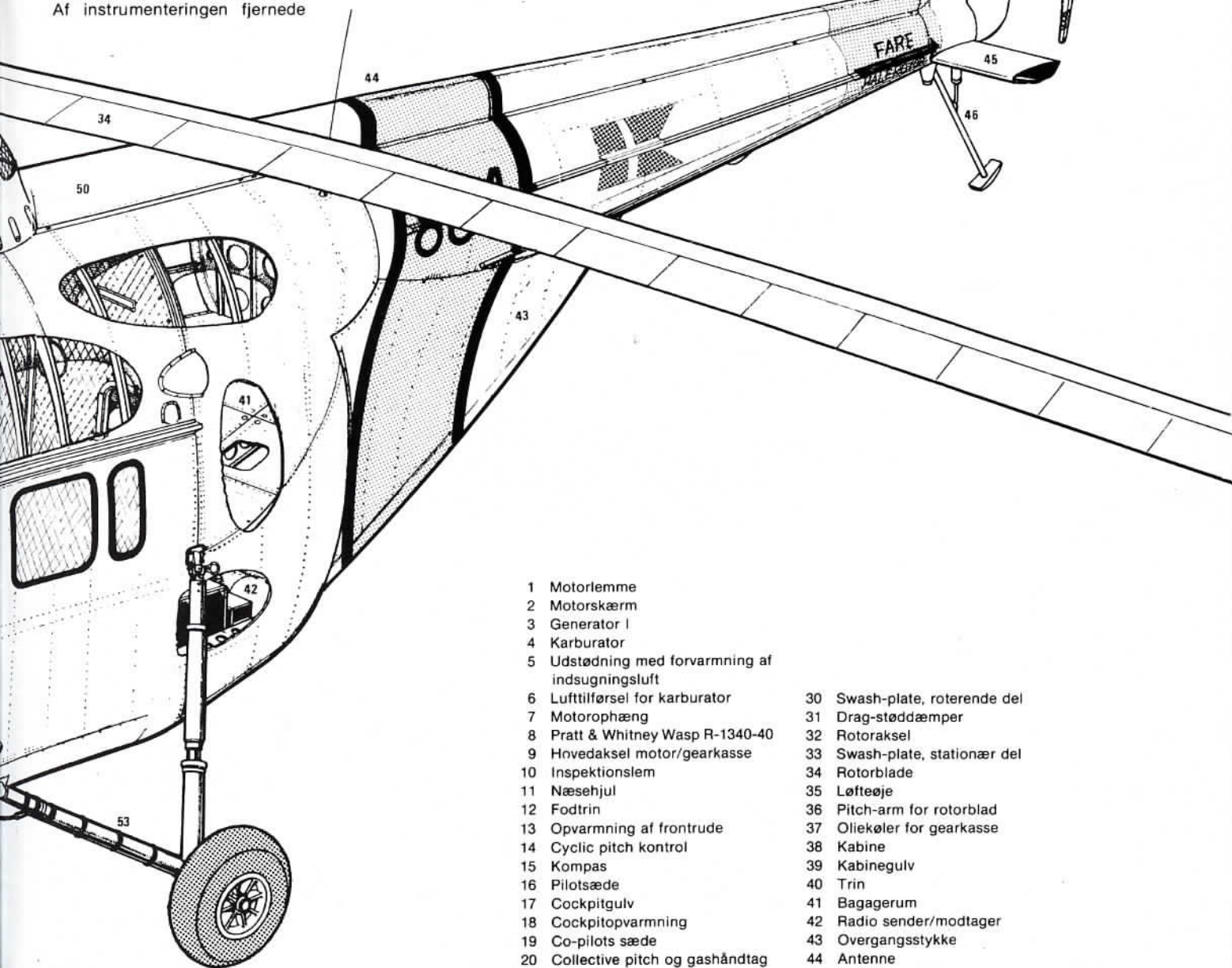


COPYRIGHT SICK GRAPHIC

Efterhånden som de enkelte fly blev udfaset, blev de overført til FMK, som skulle sørge for deres videre skæbne. Flyene blev langtidskonserveret og ellers hensat i det fri. Alle åbninger i kroppen var afblændede, cockpit- og kabinedøre forseglet hvorefter hele flyet blev dækket med specialfremstillede pressenninger. De sårbare dele så som halerotor, rotorblade og -hoveder samt rescue hoist var forinden blevet demonteret og anbragt indendørs. Af instrumenteringen fjernede

Cirka to måneder efter at FMK havde modtaget de første S-55C, og godt fem måneder før man fik S-887, udbød man i marts-april 1966 alle syv helikoptere til salg. Svarene lod ikke vente længe på sig. Allerede i midten af april havde man indhentet de tre obligatoriske tilbud, som kræves ved sådanne handler, og efter korte forhandlinger blev S-55C'erne solgt til det danske firma Scanacid i København for en pris af 155.000 dollars, hvilket i danske penge svarede til 967.613 kroner. Scanacid, som ikke kunne sælge

Handelen med Scanacid blev aldrig afsluttet. Allerede i juni, kun to måneder efter salg, måtte

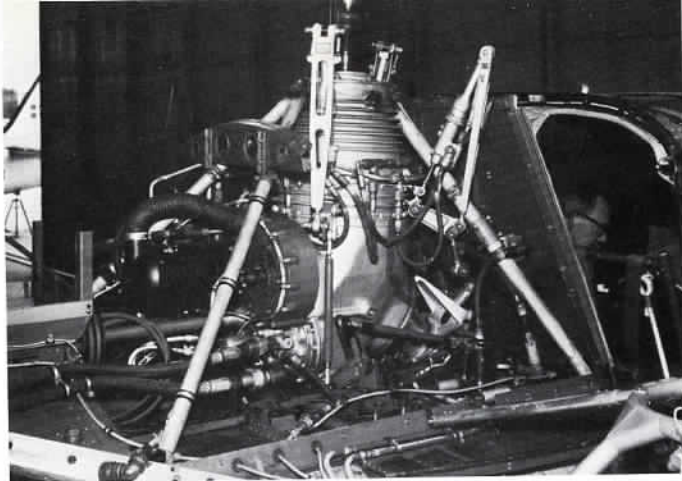


- | | | | |
|----|--|----|-----------------------------|
| 1 | Motorlemme | 30 | Swash-plate, roterende del |
| 2 | Motorskærm | 31 | Drag-støddæmper |
| 3 | Generator I | 32 | Rotoraksel |
| 4 | Karburator | 33 | Swash-plate, stationær del |
| 5 | Udstødning med forvarmning af
indsugningsluft | 34 | Rotorblade |
| 6 | Lufttilførsel for karburator | 35 | Løfteøje |
| 7 | Motorophæng | 36 | Pitch-arm for rotorblad |
| 8 | Pratt & Whitney Wasp R-1340-40 | 37 | Oliekøler for gearkasse |
| 9 | Hovedaksel motor/gearkasse | 38 | Kabine |
| 10 | Inspektionslem | 39 | Kabinegulv |
| 11 | Næsehjul | 40 | Trin |
| 12 | Fodtrin | 41 | Bagagerum |
| 13 | Opvarmning af frontrude | 42 | Radio sender/modtager |
| 14 | Cyclic pitch kontrol | 43 | Overgangsstykke |
| 15 | Kompas | 44 | Antenne |
| 16 | Pilotsæde | 45 | Stabilizer |
| 17 | Cockpitgulv | 46 | Støddæmper for halebom |
| 18 | Cockpitopvarmning | 47 | Halerotor |
| 19 | Co-pilots sæde | 48 | Aftagelige inspektionslemme |
| 20 | Collective pitch og gashåndtag | 49 | Brændstoftanke |
| 21 | Pitotrør | 50 | Skærm over halerotoraksel |
| 22 | Antenne | 51 | Halerotoraksel |
| 23 | Pedaler | 52 | Skypevindue |
| 24 | Gearkasse | 53 | Hovedhjul |
| 25 | Generator II | | |
| 26 | Oliekøler med blæser | | |
| 27 | Drag-hængsel for rotorblad | | |
| 28 | Støjdæmpende beklædning | | |
| 29 | Krophovedspanter | | |

S-55C

handelen annulleres på grund af manglende kapital. En potentiel køber, det amerikanske firma Heliparts Inc. var blevet nægtet importtilladelse i USA, og Scanacid kunne derefter ikke klare det store beløb.

I september 1966 blev helikopterne atter udbudt til salg af FMK, og først da flyene for tredje gang



Rotorhovedet på en S-55C set skråt bagfra fra højre side. Bemærk stangforbindelserne (tre) til swash-plate og sammenlign i øvrigt med tegningen på foregående sider. Foto: FLV

havde været annonceret lykkedes det at opnå tre acceptable tilbud.

Den 14. marts 1967 blev de syv fly for anden gang solgt, nu til to jyske forretningsfolk K. Å. Mortensen og M. Nøhr fra Herning, i øvrigt de samme, som to år før havde købt to af Flyvevåbnets udfasede Meteor T.T.Mk.20. Prisen var nu faldet til 225.000 kr, altså mere end 75% på bare et år. Umiddelbart efter at have købt de syv fly videresolgte de to jyder dem til et firma, Intervendo-sarl, i Luxembourg.

Under alt dette havde helikopterne stået opmagasineret i så godt som flyveklar stand som allerede omtalt. Den 29. juni blev de afhentet af den nye køber og på egne hjul - trukket af Falck-biler - kørt til Københavns Havn for at blive lastet ombord i et skib og sejlet til Antwerpen i Belgien. Efter et kort ophold i et belgisk pakhús kom S-55C'erne atter på farten. Skibet var denne gang den 800 tons store coaster »Bac-

884 under fremadflyvning. Bemærk forskellen i pitch (stigning) på det frem- og det tilbagegående rotorblad. 887 på FSNVÆR efter endt klargøring sommeren 1957.

Foto: via A. P. Søgaard



carat« af Svendborg, som Intervendo-sarl havde chartret for at transportere flyene til Afrika. Selskabet håbede her at kunne sælge flyene til Nigeria, men transporten nåede ikke længere end til Abidjan på Elfenbenskysten, da de interne uroligheder i Nigeria omkring Biafra fik søassurandørerne til at standse den videre sejlads.

Krydstogt fortsætter

Efter denne afbrænder forsøgte Intervendo-sarl at sælge helikopterne til Jamaica, hvor man efter sigende ville have benyttet dem i forbindelse med en filmoptagelse. Handelen blev imidlertid blokeret af USA, som mistænkte Cuba for at være den egentlige modtager.

I slutningen af august 1967 returnerede M/S »Baccarat« derfor til Antwerpen med syv berejste eksdanske S-55C, som blev udlosset og atter sat i pakhus på havnen. Her stod de urørt i næsten to og et halvt år, indtil det engelske firma Autair International Ltd. i november 1970 fik et praj om deres eksistens gennem et amerikansk firma Aviation Specialties Inc. fra Arizona. Sidstnævnte firma havde specialiseret sig i at ombygge S-55 helikoptere fra stempel- til turbinemotor og var som følge heraf til stadighed ganske godt underrettet om, hvor i verden mulige emner for ombygning befandt sig.

Autair havde allerede i 1965 via et dansk firma fra Lyngby, Jørgen Skjøtt A/S, fået underretning om Flyvevåbnets planer om at afhænde S-55C'erne. Englænderne havde straks været interesseret i at købe dem, idet et af Autairs datterselskaber benyttede S-55'ere til skibsprovianteringsflyvninger fra Skeletkysten i Sydvestafrika. Man nåede i 1965 så langt, at Autairs cheffingeniør i Afrika, Mr. John Bourn, først i det følgende år, februar 1966, rejste til Danmark for at underskaste helikopterne en teknisk undersøgelse. Da flyene første gang blev udbudt til salg, bød Autair på et par af dem gennem deres danske kontaktfirma, men handelen gik som allerede omtalt til Scanacid.

Autair køber S-55C'erne

Gennem amerikanerne fik Autair altså atter interesse for de søstærke danske helikoptere, og i januar 1971 indledtes forhandlinger med Intervendo-sarl, som var mere end interesseret i at komme af med flyene. Allerede i februar 1971 blev S-55C'erne handlet for fjerde gang.

De kom dog til at henstå i havnen i Antwerpen yderligere et år, ind-



882 i lav højde over skydeområdet ved Oksbøl. Foto: via Hein Hansen



883 under en af de mange redningsøvelser over Arresø. 883 er den helikopter, som det nu er lykkedes at få hjem til Danmarks Flyvemuseum. Foto: FLV

til Autair kunne opnå en importtilladelse til England og opstille planer for deres anvendelse, og først i april 1972 blev de pr. skib fragtet til Felixstove på den engelske østkyst.

Fra havnen blev flyene bragt til den tidligere RAF flyveplads Martlesham Heath, hvor de blev opmagasineret i en gammel hangar. Det var Autairs tanke at lade

flyene ombygge til turbinedrevne S-55T hos Aviation Specialties' europæiske agent, Eisenhut Aviation AG, Zürich, men på grund af stigende omkostninger blev dette projekt ikke ført ud i livet. Nogle af de med flyene følgende reservedele blev imidlertid solgt til Schweiz, hvor de indgik i modifikationen af nogle S-55 kroppe, som Autair tidligere havde

afhændet. Disse blev efter endt ombygning til S-55T standard købt af et svensk firma, som anvendte dem til for få år siden. De syv motorer, som medgik i handelen, blev solgt til USA, hvor de efter en hovedoverhaling blev installeret i Grumman Ag-Cat landbrugsfly. Alle hoist sættene blev fordelt mellem Bristow Helicopters i England, Izenhoot i Schweiz og Autairs datterselskab i Cape Town, Sydafrika. Et par beskadigede hovedrotorblade blev afhændet til et amerikansk firma, som efter at have ladet dem reparere anvender dem på en af deres S-55. Danske S-55 dele er således stadig i drift forskellige steder i verden.

I februar-marts 1975 blev de syv helikoptere plus det resterende tilbehør og reservedele bragt til Elstree flyveplads i det nordlige London og der parkeret i en af Autairs hangarer. Her stod de så til en gang i 1977, hvor de blev »sat på porten« og henstillet i det fri i et hjørne af pladsen. Halv- bomme og rotorhoveder blev overflyttet til et depot på Panshangar flyveplads den 30. marts 1977.

fortsættes

Flyvevæsenets torpedoplan

Hawker DAN7



TORP (H.B.III)

Tredie afsnit af denne artikelserie om Hawker DANTORP (H.B.III) blev bragt i TINBOX 3/78.

Flere forhold medførte, at vi først nu har kunnet få plads til fjerde og sidste afsnit med de to flys individuelle historier.

Ny gruppefører og kast med bomber

I 1933 blev der også tid til at deltage i andet end kast med torpedoer. Søjlt. Prip deltog således med en Dantorp i Politiken og Danske Flyveres flyvestævne i Kastrup Lufthavn den 28. juni. Månedens efter var Prip og flyvemekaniker A. J. Wichmarin i Dantorp 201 sammen med 3 HM II til rundskuedag på Bornholm.

I november samme år modtog Flyvæsenet de til Dantorpflyene bestilte Vickers bombebærere. Man kunne nu, sideløbende med torpedokastene, påbegynde forsøg med sigte- og bombeøvelser. Til supplement, ved disse forsøg, brugte man også en lånt HM II (90). Efter at have kastet 45 øvelsesbomber på Agnø, afsluttede man forsøgene i april 1934. Den lånte HM II blev måneden efter leveret tilbage til 1. luftflotille. I oktober 1933 blev søløjtnant J. Münster tilkommanderet 9. luftgruppe. Han påbegyndte straks træningsflyvninger med Dantorp-flyene, således at han kunne afløse Prip og overtage forsøgene med torpedokast.

Bramsnæsvig 1934

I 1934 flyttede man forsøgene med torpedokast til Søminevæsenets torpedostation ved Bramsnæsvig. Årsagen hertil lå mest i problemerne med at få torpedoen til at gå rigtig, men nok også fordi strømforholdene i Kongedybet og vandstandsforholdene ud for Luftmarinestationen ofte bevirkede, at torpedokast trods gode vejrforhold ikke kunne lade sig gøre.

Til transport af torpedoen, når Dantorpen lå fortøjet i bøje ud for Bramsnæsvig, fremstilledes en flåde på to pontoner.

Forsøgsrækken viste, at torpedoens bane, under ellers ensartede forhold, var meget varierende. Man fik lige hyppigt et kraftigt spring ud af vandet og en stor dybdesvingning, uden at torpedoen forinden havde vist sig i overfladen. Dette skyldtes, at torpedoens hale

ikke var tilstrækkelig solid overfor de voldsomme påvirkninger, som torpedoen fik, når den tog vandet. Man forsynede, derfor i løbet af eftersommeren, torpedoerne med tredobbelt forstærkede haleflader, samt en startforsinker. Det lykkedes herefter, i nogen grad, at beherske torpedoerne og forhindre de voldsomme spring ud af vandet.

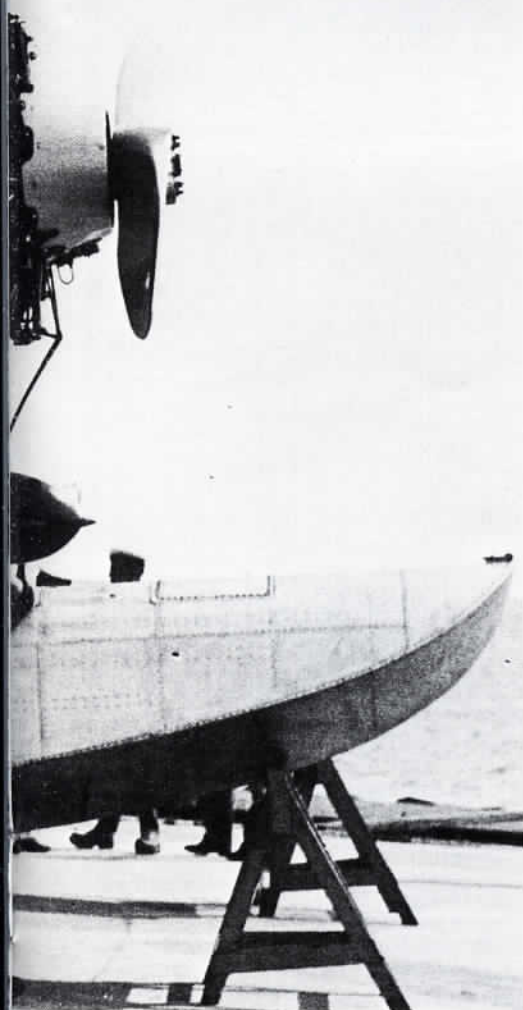
Til Færøerne

Chefen for Flyvæsenet, Kommandørkaptajn A. Grandjean, forberedte i sommeren 1934 en lang navigationsflyvning til Færøerne. Flyvningen derop skulle blive den første udført med en dansk flyvemaskine. Hidtil havde kun udlændinge, som Lindbergh, Cramer, von Gronau og Ahrenberg landet deroppe. Grandjean hævdede det som en pligt og en absolut nødvendighed, at Flyvæsenet holdt trit med Flådens skibe i den forstand, at det ikke fortsat alene var skibene, men også Flyvæsenet, der varetog inspektionen og viste flaget i de grønlandske og færøske farvande.

Den eneste af Flyvæsenets flytyper, som havde tilstrækkelig rækkevidde, var Dantorpen. Som besætning til turen udvalgte som flyver, 9. luftgruppes gruppefører søløjtnant J. Münster, flyvemekaniker D. H. Greve Rasmussen som radiotelegrafist, mens Kommandørkaptajn A. Grandjean skulle følge med som passager og navigator. I månederne forud foretog de tre mand lange navigationsflyvninger rundt i Danmark med Dantorpen, hvor de samtidig kontrollerede Leopardmotorens brændstofforbrug. En af turene gik således fra København til Thisted via Bornholm, Sild og Hanstholm. Efter overnatning i Thisted fløj man næste dag via Vandet Sø og Skagen tilbage til Luftmarinestationen.

Efter at have været nødsaget til at ud sætte afgangens flere gange på grund af vejrforholdene dels på ruten, dels på Færøerne, fandt starten endelig sted den 21. juni. Det blæste en kraftig nordvesten vind, da Dantorp 202 lettet kl. 0337 fra Luftmarinestationen. Flyvetiden til Thisted kom derfor til at tage lidt over to timer. Efter et ophold på et par timer, hvor bl.a. Dantorpens brændstofforbrug blev fyldt helt op, kunne 202 lette kl. 0800. Münster valgte at flyve hele vejen til Færøerne i 250 meters højde, for at undgå den meget kraftige modvind i større højde. Især på den første del af strækningen var der stærk vind, ca. 95 km/t. Orlogskaptajn P. Scheibel's

202 venter på at blive sat i vandet fra slæbestedet på Luftmarinestationen. I torpedooophængen en torpedo med det buttede ladersrum, som omtales i artiklen. Foto: via FLV Hist. Saml.



DANTORP

gode vejrprognose om at vinden ville aftage efter Shetlandsøerne holdt stik, så 202 kunne lande ved Tverå i Trangisvaag efter ca. 7 timers flyvning. Hele strækningen fra København var således blevet gennemført på 9 timer 50 minutter. Under hele flyvningen havde man på Luftmarinestationen holdt sig a jour med, hvor 202 befandt sig, idet også »Islands Falk«, som 202 fik sine pejlinger fra på strækningen fra Shetlandsøerne til Trangisvaag, lod positionsopgivelserne gå til radiovognen ved Thisted og derfra til Marinens radio på Orlogsværftet, hvorfra Luftmarinestationen omgående blev underrettet.

Efter landingen på Færøerne opdagede Greve Rasmussen, at cylinder 4R var beskadiget. Ved nærmere eftersyn viste det sig, at det tilhørende stempel også var beskadiget. Årsagen skyldtes en brændt udstødsventil. Münster sendte straks telegram hjem om uheldet og bad om at få tilsendt en ny cylinder. Det kneb imidlertid med reservedele, så søløjtnant K. Riemann, der var i fuld sving med torpedokast med den anden Dantorp ved Bramsnæsvig, måtte indstille kastene og flyve til Luftmarinestationen. Her blev cylinder 4R med tilhørende stempel demonteret, så det sammen med flyvemekaniker Hans Jensen kunne blive sendt med dampen »Dronning Alexandrine« til Færøerne den 24. juni.

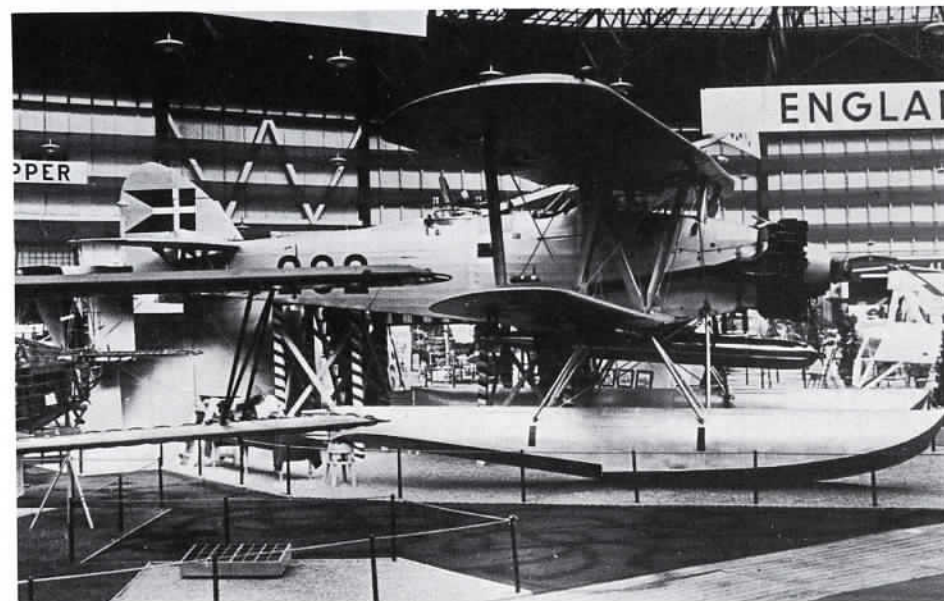
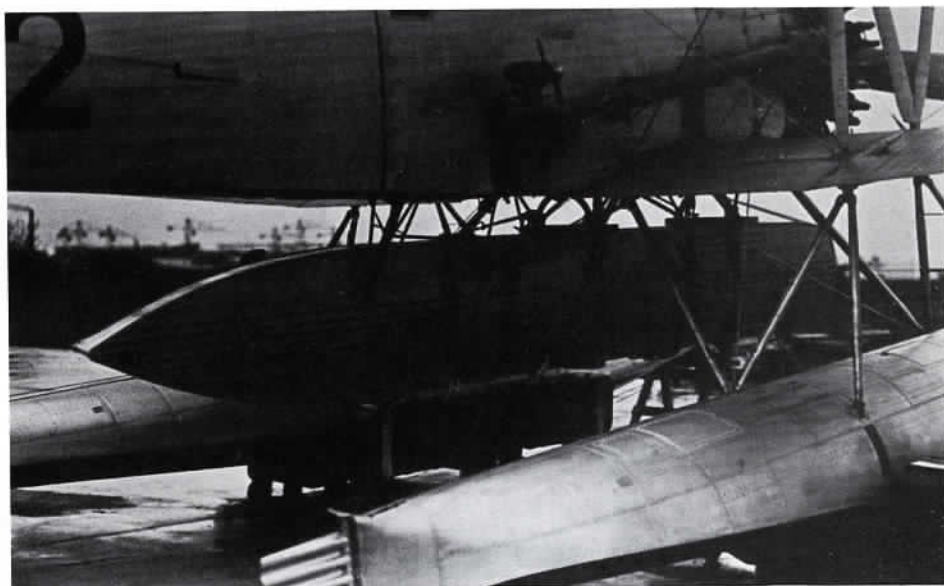
202's mindre motoruheld ødelagde Grandjeans planlagte program. Et besøg ved Vestmanhavn og Thorshavn måtte således aflyses, mens hjemflyvningen, som var planlagt til den 25., måtte udsættes til den 29. juni.

Greve Rasmussen og Hans Jensen fik monteret den nye cylinder. Den 27. kunne Münster foretage en kort prøveflyvning, hvor alt heldigvis virkede som det skulle. Dagen efter udførte Münster en rekognosceringsflyvning over Færøerne i 1 time 55 minutter.

I anledning af flyvningen foretoges for første gang en radioudsendelse over statsradiofonien direkte fra Færøerne via inspektionsskibet »Islands Falk«. Kommandørkaptajn Grandjean blev interviewet af redaktør Niels Grønnet og fortalte om 202's flyvning til Færøerne.

Hjemflyvningen fandt sted den 29. juni med start fra Færøerne kl. 0957. Lige inden starten slap man fire af de seks medbragte brevduer løs. De to andre beholdt man ombord for det tilfælde, at man blev tvungen til nødlanding på havet.

På turen hjem gjorde man, ligesom man havde gjort det på turen op, flittig brug af radiopejlinger dels fra »Islands Falk« og dels fra den opstillede pejlestation ved Vandet Sø, nord for Thisted. Stationen var forøvrigt, ugen før Dantorpens afgang fra København, fløjet derop i en HM II (82) ført af løjtnant K. V. Dam og mekaniker V. Kramme.



202 landede ud for Luftmarinestationen kl. 1800 efter at have fløjet direkte hjem. De tre besætningsmedlemmer fik en stor modtagelse af de tilstedeværende, med Orlogskaptajn P. Scheibel i spidsen. Der blev holdt taler og Scheibels lille søn overrakte blomster. Til markering af flyvningen, den første mellem Færøerne og Danmark, med-

202 i Tverå på Færøerne foran Marinens kuldepot, mens der ventes på en 4R ombytningscylinder fra 201. Fra venstre ses Greve Rasmussen, Grandjean og Münster.

Søløjtnant Westenholz havde under landing ved Anholt beskadiget en ponton på en H.M.II (94). Søløjtnant Münster fløj en reserveponton op til ham, og den var under flyvningen monteret som vist på det midterste billede.

Nederst 202 under 2. Luftfartsudstilling i Forum i København eftersommeren 1934.

bragte 202 tre kg. luftpost, som efter landingen blev overdraget en repræsentant fra postvæsenet.

Ved den tekniske gennemgang af 202 efter landingen viste det sig, at stempelstangen i cylinder 4F var knækket ved krumtappen. Den sidste del af flyvningen var således blevet gennemført på 13 cylindre. Motorhavariet mindede meget om det som 202 var ude for året før under leveringsflyvningen, men i dette tilfælde fortsatte Münster altså helt til Luftmarinestationen.

Havari og bombekast

Efter hjemkomsten fra Færøerne blev 202 taget ud af tjeneste et stykke tid, dels på grund af reparationen af motoren, men også fordi den skulle udstilles i Forum under den 2. internationale luftfartsudstilling som afholdtes i dagene 17. august til 2. september.

I mellemtiden havde 201 travlt med øvelser i bombekast på Agnø. I løbet af fire dage kastede man 32 øvelsesbomber under anvendelse af Wimperis bombesigteapparat. Dermed var de indledende bombekast afsluttet og skulle nu forlægges til Knude Dyb ved Rømø.

I slutningen af august deltog 9. luftgruppe i eskadreøvelse og fik herunder tilkommanderet en midlertidig gruppefører, samt tre HM II (88, 97 og 98). Uheldigvis havarerede 201 allerede på førstedagen af øvelsen. Efter tussmørketorpedoangreb mod »Peder Skram« skulle 201 lande ud for Luftmarinestationen ved København.

I landingen, som foregik i høj sø, brød højre ponton sammen. Herved kom højre vinge ned i vandet, hvor den blev kraftigt beskadiget. 201 blev dagen efter (den 29. august) løftet op af vandet og sejlet til Orlogsværftet. (se fotos). Luftgruppen var pludselig uden Dantorp-fly, idet som sagt 202 stadig stod udstillet i Forum.

Hvor længe 201 var til reparation vides ikke nøjagtig (driftsjournalerne gik tabt under krigen), men det har nok drejet sig om 9 måneder, for i 9. luftgruppes månedrapport for maj 1935, rapporteres 201 igen flyvende.

I begyndelsen af oktober 1934 fløj Münster, K. Riemann og mekaniker S. C. S. Lang i 202 til Esbjerg, for den 6. at flyve til Sallingen for rekognoscering af bombeareal. Senere på måneden påbegyndte Münster og Riemann, stadig i 202, bombesigteøvelser, som kort efter kunne gå over til kast af øvelses- og cementbomber. Øvelserne blev ikke alene udført med Dantorp, men også med lånte HM II'er.

Den 22. november kastede man fra 202, 2 stk. 12½ kg bomber fra 2000 meter, og dagen efter kastedes 8 stk. 12½ fra 500 og 1000 meter. I alt kastedes 42 bomber syd for Fanø.

Bjærgning af dansk flyver

Under flyvning den 29. oktober 1934 over Saltholm med en af Hærens Flyvertrøppers O-maskiner fik sergent R. An-



dersen motorstop og måtte nødlande i Flinterenden ved det svenske fyrskib »Kalkgrundet«. Nødlandingen blev heldigvis observeret både fra den danske og svenske side af Øresund. Redningsmandskab fra begge lande drog mod havaristen.

Fra LMS København havde man også observeret R. Andersens nødlanding i O-57. Dantorp 202 blev hurtigt gjort klar og startede straks efter. Søløjtnant K. Riemann, der førte 202, landede i nærheden af O-57 og sejlede derefter så nær som muligt, alt imens flyvemekaniker C. Jørgensen stillede sig på den ene ponton, hvorfra han smed en tovende over til R. Andersen, som endnu sad på haleplanet af O-57. R. Andersen greb om torvet og sprang i vandet. Han blev hurtigt hevet op i Dantorp'en, der startede mod LMS København inden svenske redningsmænd nåede at komme til.

Torpedokastene fortsætter

Den 31. december 1934 blev 9. luftgruppe midlertidig nedlagt i tre måneder. Den 1. april 1935 blev gruppen genformeret med ny gruppefører, søløjtnant K. Riemann. Forsøgsrækken blev genoptaget i samme måned, efter de havde ligget stille siden juli året før. Noget af årsagen hertil skyldtes nok manglen på fly, som sagt var 201 på Orlogsværftet for genopbygning, mens 202 i efteråret 1934 havde travlt med bombeøvelser ved Rømø. Vejrs- og isforhold i de danske farvande har dog nok også spillet en vis rolle i det lange ophold med torpedokast.

Under torpedokastene forøgedes flyvehastigheden gradvis til 180 km/t. Den større ensartethed i kastenes forløb, som man havde forventet, udeblev imidlertid stadig. Ved nogle af kastene gik torpedoen direkte i bund, uden af vise sig i overfladen, andre gange sprang den ud af vandet, roterede og tog derefter en stor dybdesvingning. Dette skyldtes rotation, hvor torpedoen, når den vendte bunden i vejret, fik rorud-

201 efter at være havareret på Øresund ud for Luftmarinestationen den 28. august 1934. Øvelsestorpedoen hænger endnu i ophængel, og den højre ponton ses trykket helt op mod flyets krop.

Foto: via FLV Hist. Saml.

slaget til at tvinge den ned. For at forhindre rotationerne forsynedes torpedoen med forlængede haleflader.

Ladningsrummets form havde en stor indflydelse på torpedoen. Man forsøgte derfor med et spidst rum af type »F«, som imidlertid fik torpedoen til at springe meget stærkt ud af vandet, mens et halvbuttet rum af type »G« netop bragte torpedoen til at gå således, at den kun sprang lidt ud af vandet og sjældent kom under den indstillede dybde.

Man havde nu opnået, at torpedoen kun roterede, når den sprang helt ud af vandet, mens den ikke roterede, når den blev nede i vandet. Et væsentligt fremskridt var opnået. I september havde man derfor heller ingen betænkeligheder ved at foretage et demonstrationskast mod slæbemål i øvelsesafdelingen. Desværre tændte torpedoen ikke, så den sprang inden den nåede målet.

Måneden efter fortsatte man i Kongedybet med det formål at se om den større ensartethed, man mente at være nået til, virkelig skulle passe.

Undsætning af fangstfolk

I week-enden d. 24.-25. august 1935 indløb der meddelelse om at fire danske Nanok fangstfolk var kommet i en yderst vanskelig situation på isen ved Kap Berlin på Grønland. Marinens Flyvevæsen satte straks alt ind på at få gjort en Dantorp klar på luftmarinestationen. I løbet af få timer blev alt 201's militære udstyr fjernet for at lette vægten, hvorefter den kunne klagøres til den lange tur. Det specielle udstyr skulle bestå af nødvendige navigationsinstrumenter, reservedel samt værktøj.

Kaptajn Søløjtnant Erik Rasmussen (senere general i Flyvevåbnet) fra Luftmarinestation Ringsted blev udset til

DANTORP

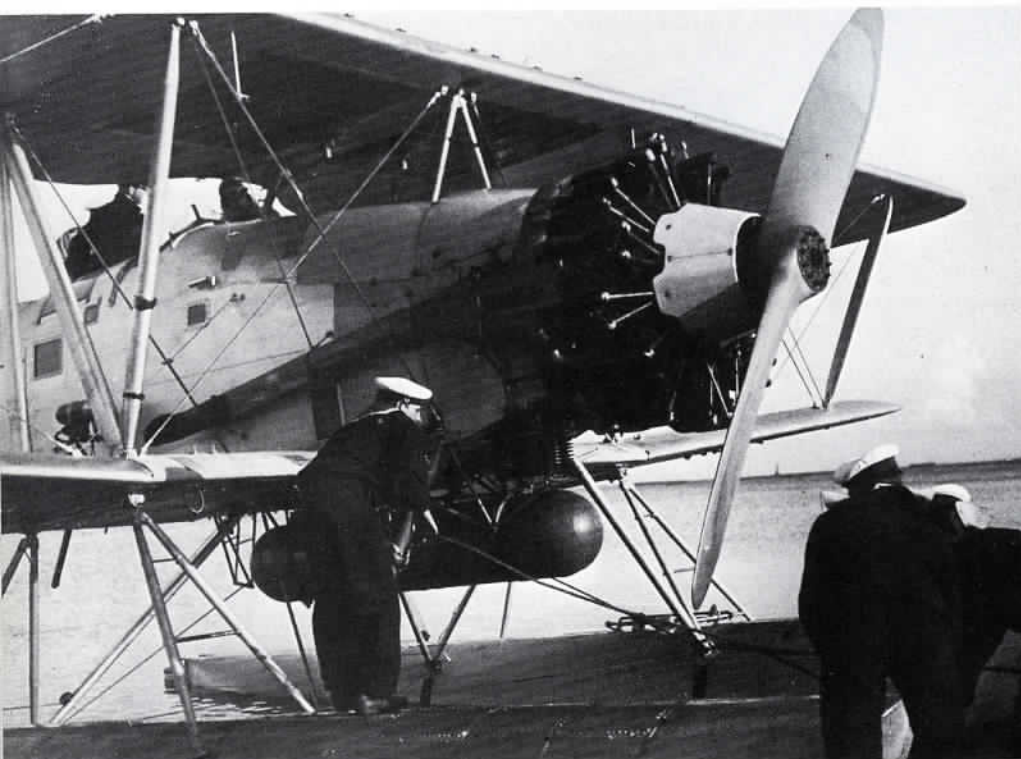
at være fører for undsættelsesekspeditionen, da han var godt kendt med de grønlandske forhold fra bl.a. Dr. Knud Rasmussens to kortlægnings ekspeditioner i 1932 og 1933. Den daglige leder af 9. luftgruppe, søløjtnant K. Riemann fulgte med som reserveflyver og navigatør, mens flyvemekaniker D. H. Greve Rasmussen, som også havde været på Grønland før, og som året før havde været på Færøerne, medfulgte som radiotelegrafist.

Til de tre besætningsmedlemmer medførtes nødproviant og arktisk udstyr, som bestod af: 2 sæt soveposer og



Riemann, Erik Rasmussen og Greve Rasmussen før starten til Island i 202. Riemann omkom i marts 1937 ved et styrt med en Avro Tutor og blev aldrig fundet. På det nederste billede ses ekstratanken tydeligt på plads i torpedoophænget.

Fotos: via FLV Hist. Saml.



skindtøj, 3 rygsække, en kortbølge radio, en gummibåd med årer, et jagtgevær med 200 patroner, samt to dunke drikkevand.

Til de fire nødstedte medførtes foruden ti små faldskærme til nedkastning af proviant, en primus med petroleum og tændstikker, en lægekasse med nødvendig medicin 60 kg pemmikan (bisonkød?), 70 dåser sardiner, forskellige kvanta af the, havregryn, chokolade, cognac og salt. Intet var overset, selvom det til sidst kneb med at få plads til de tre besætningsmedlemmer.

Følgende rute blev planlagt: LMS København - Thisted (300 km), Thisted - Tverå (975 km), Tverå - Reykjavik (825 km), Reykjavik - Isafjord (300 km), Isafjord - Scoresbysund (500 km), ialt ca. 2900 km. Mellemlanding ved Isafjord på nordvestisland skulle normalt ikke være nødvendig, men hvis vejret gjorde det umuligt at lande ved Scoresbysund, måtte man regne med at skulle kunne returnere til Island. Brændstof- og oliedepoter på ruten blev ordnet telegrafisk, vejrmeldingstjenesten blev udvidet og

inspektionsskibene »Island Falk« og »Hvidbjørnen«, som var ude på togt i Nordatlanten, blev dirigeret i position til radioassistance ved henholdsvis Færøerne og Island. Flyvevæsenets to radiovogne blev søndag eftermiddag sendt til Vandet Sø ved Thisted. Mandag eftermiddag var alt ordnet og tilrettelagt. Kl. 1630 lettede 201 med Erik Rasmussen ved rattet og fløj fra luftmarienstationen til Thisted på 1 time 45 min. I Thisted blev brændstofftankene samt ekstratanken, som var ophængt under fuselagen i torpedobæren, fyldt helt op, det vil sige 1700 liter, som gjorde den i stand til at holde sig i luften i 10½ time.

Næste morgen startede ekspeditionen fra Thisted kl. 0418 og havde kort efter god radioforbindelse med pejlestationen, som var opstillet i løbet af natten ved Vandet Sø. Efter godt 6 timer kom Færøernes karakteristiske øer frem i horisonten og kl. 1100 landede de ved Tverå. Forskellige forsinkelser, samt dårligt vejr forhindrede flyvning til Island samme dag.

Næste morgen var vejret stadig dårligt, men op ad dagen bedredes det og kl. 1505 startede Erik Rasmussen fra Tverå og landede ved Reykjavik 5 timer 20 min senere. Samme aften kom der meddelelse om, at de fire nødstedte Nanok folk var reddet af den norske damper »Buskø«, og at Dantorpens hjælp ikke var påkrævet længere. Flyvevæsenet beordrede derfor straks 201 og dens besætning hjem, men tåge og vanskelige vejrforhold ved Færøerne forhindrede, at det kunne lade sig gøre omgående.

Dantorp 201 vendte tilbage til LMS København den 3. september. Efter hjemkomsten blev Erik Rasmussen, K. Riemann og D. H. Greve Rasmussen modtaget i audiens af kongen, der udtalte sin tak og påskønnelse for den indsats, det dovmod og den offervilje, de havde lagt for dagen.

Selvom der således ikke blev brug for undsætningen, måtte præstationen dog betragtes som en rask dåd, som Flyvevæsenet og de tre besætningsmedlemmer kunne være stolte af. Til påskønnelse uddelte Marineministeriet erindringsgaver til besætningen.

Torpedoen går godt

I løbet af vinteren 1935-36 foretog man ialt 34 kast, uden det havde givet anledning til at foretage ændringer ved torpedoen.

Erfaringerne viste at torpedoen sprang ved lave kastehøjder (6-10 meter), hvorimod den blev i den indstillede dybde, når kastehøjden var ca. 15-20 meter. Torpedoen egenhastighed havde ikke nogen indflydelse på den første del af banen, idet torpedoen tilsyneladende gik lige så godt med 36 knob som med 30 knob.

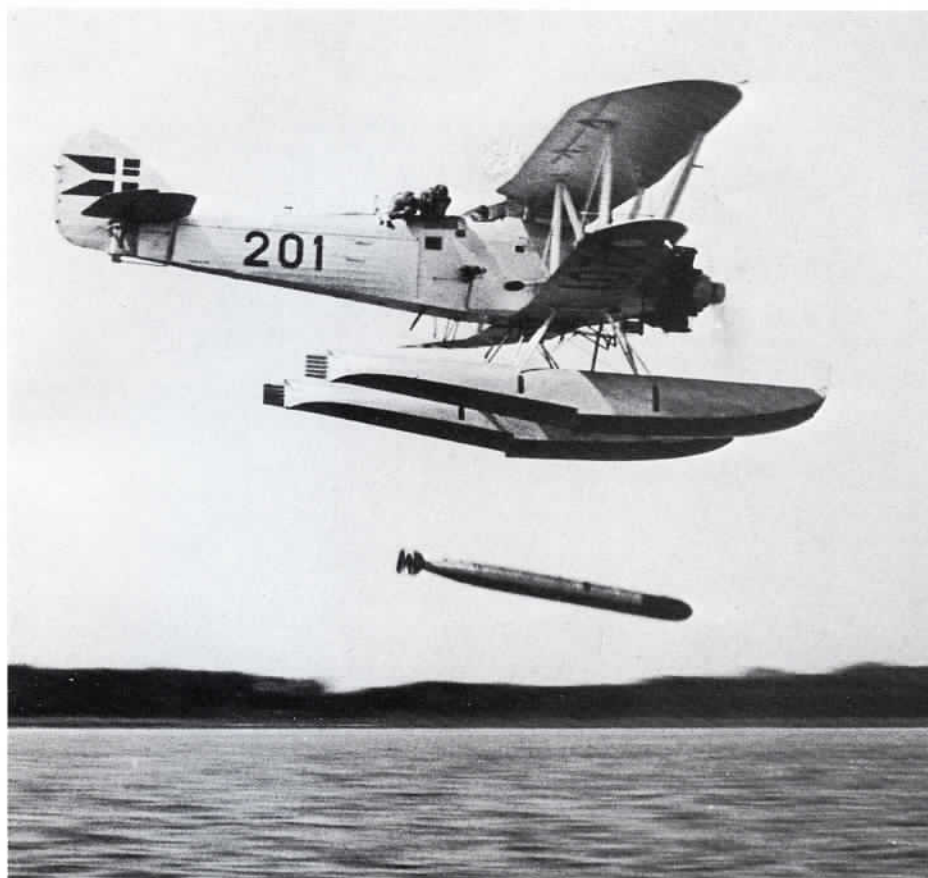
Rotationer forekom kun under torpedoen spring ud af vandet og når samtidig vinden var på tværs.

Der var kun eet tilfælde af uregelmæssighed under disse 34 kast. Torpedoen gik i bund, som følge af at blyballasten i forenden af ladningsrummet var slået løs ved torpedoen slag imod vandoverfladen.

Det var nu lykkedes at komme frem til en torpedotype, er, kastet med en flyvefart på 180 km/t fra indtil ca. 20 meters højde, var anvendelig på lave vanddybder. Under kastene måtte den maksimale vindstyrke ikke overstige 10 m/s og torpedoen egenhastighed skulle ligge mellem 30 og 36 knob.

Motorproblemer

Når man nu til dags hører om motorproblemer på jagerfly (f.eks. F-100D og F-35 Draken), skal man ikke tro det ikke har forekommet på andre typer. Alle militærfly og mange civile fly har



marinestationen ordre til at dirigere to fly ud til »Niels Juel«, som opholdt sig i Store Bælt. Flyene skulle stilles til rådighed for transport af Kronprins Frederik, som gjorde tjeneste på »Niels Juel«. Kaptljt. J. Münter og flyvemekaniker K. Pedersen fløj dagen efter kronprinsen i HM II(82) fra Store Bælt til Frederikshavn. På flyvningen eskorteredes de af Dantorp 202, ført af kaptljt T. S. Prip og flyvemekaniker A. J. Wichmann.

Ny mekaniker

Kvartermester III Poul H. Sørensen, som på så fortræffelig måde havde stået for den tekniske vedligeholdelse af Dantorpflyene, blev den 12. april 1938 overflyttet til tjeneste på den netop indkøbte Dornier Wal (se TINBOX 3/75 og 4/75).

Til afløsning fik 9. luftgruppe flyvemekaniker S. C. S. Lang, der i månederne forud havde deltaget i et torpedokursus i Bramsnæsvig.

Lang's tjeneste skulle imidlertid ikke

201 kaster en torpedo i Bramsnæsvig den 5. juli 1934. Bemærk de to mænd der over kanten følger torpedoens fald.

Herunder torpedopontonen (fremstillet ved hjælp af to H.M.II pontoner) i funktion. På pontonen undermaskinmester J. Nielsen og ing. H. H. Schou-Pedersen, senere direktør for Orlogsværftet.

Fotos: via FLV Hist. Saml.

på et eller andet tidspunkt været ude for problemer af en eller anden art, således også Flyvevæsenets Dantorp. Den 7. december 1936 måtte K. Riemann nødlande 202 i Hollænderdybet efter motorhaveri, en ventil til cylinder 1R var knækket. 202 blev herefter taget ud af drift og sendt til hovedeftersyn på Orlogsværftet, ligesom 201 også var blevet det i november året før.

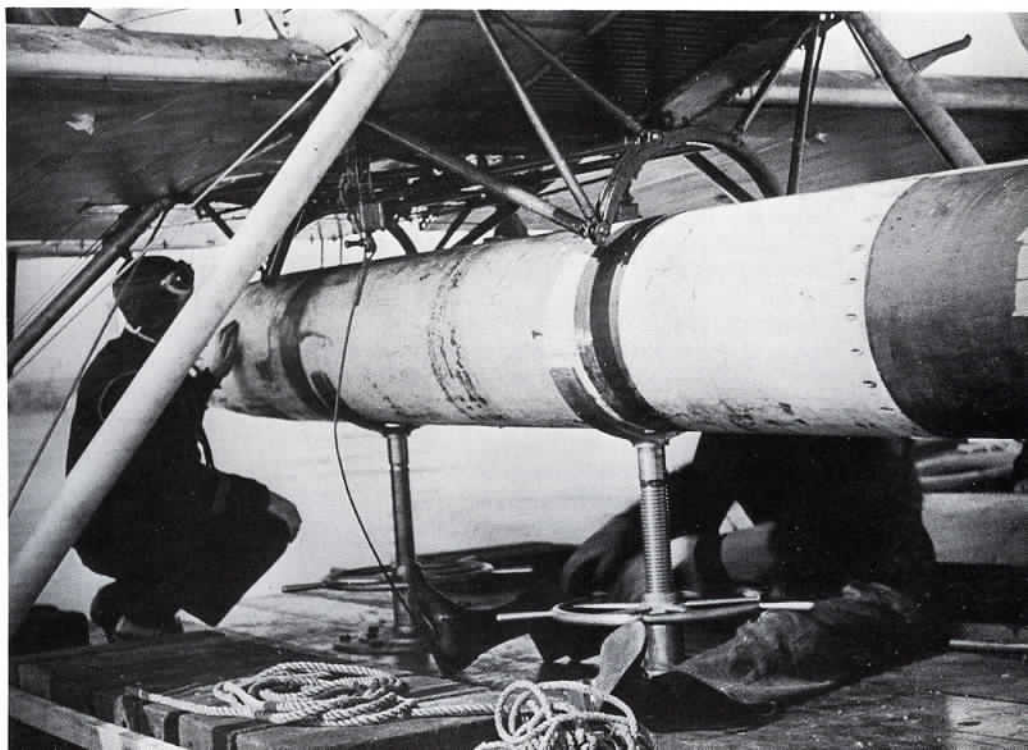
Vinteren og foråret 1937 blev derfor rent flyvemæssigt en stille periode for 9. luftgruppe, som således var uden fly i næsten 5 måneder. Gruppeførereren Kaptljt. K. Riemann gjorde tjeneste ved andre af Flyvevæsenets enheder, mens gruppens teknikere hjalp til med hovedeftersynene på de to fly.

Den 11. marts kom en trist meddelelse, gruppeførereren K. Riemann var omkommet i Øresund under flyvning med Avro Tutor 113. Hverken Riemann eller eleven, som var med, blev nogen sinde fundet.

201 blev prøvefløjet efter hovedeftersyn den 13. maj 1937 og genoptog i samme måned torpedokastene i Bramsnæsvig under ledelse af kaptljt. T. S. Prip, som var kommet tilbage til luftgruppen i samme måned.

De indhøstede erfaringer fra tidligere års torpedokast begyndte nu at bære frugt, idet der nu stort set ikke var problemer med Leopardmotorens ventiler. Prip måtte nødlande 201 den 27. juli under torpedoforsøg ved Bramsnæsvig. Det viste sig bagefter at ventilen til cylinder 2R var knækket.

I forbindelse med Dronning Alexandrines pludselige operation i Skagen den 13. september 1937, modtog Luft-



DANTORP

blive af længere varighed, idet han under tjeneste ved 1. luftflotille, var ude for et tragisk uheld den 4. juli 1938. Under simuleret angrebsøvelse mod eskadren, som lå nord for Gilleleje, tog flyverløjtnant A. H. Christensen fejl af højden, hvorved HM II(85) ramte vandet. Lang og H. Å. Madsen, som var med som henholdsvis mekaniker og radiotelegrafist, blev begge reddet af en af de deltagende skibe og bragt til sygehuset i Helsingør med lettere kvæstelser, mens flyets pilot omkom ved uheldet.

9. luftgruppe stod nu uden fast mekaniker og selvom begge Dantorp var flyveklar i både juli og august, fløj de ikke. P. H. Sørensen kom tilbage til Dantorp-erne igen den 17. september, hvorefter flyvningen blev genoptaget i nogle få dage, hvor søljet E. J. Overbye og K. Ramberg kastede henholdsvis 5 og 4 torpedoer i Middelgrunden, mens flyverløjtn. W. R. Fabian, C. Bramsen og W. Lonsdale blot udførte træningsflyvninger. De to Dantorp nåede ialt at flyve 11:50 timer i september.

Måneden efter blev begge fly overflyttet til Flyvevæsenets Depot og dermed var flyvningen forbi for resten af året.

9. luftgruppe blev imidlertid nedlagt den 10. oktober 1938 og lå derefter stille

i de næste 7 måneder. Luftgruppen blev genformeret den 1. juni 1939 med kaptløjtn. E. J. Overbye som gruppefører. De to Dantorp kom frem i dagens lys igen (var de i mellemtiden blevet camouflagede ligesom Flyvevæsenets andre fly?) og gennemførte i juli-august 1939 10 torpedokast. De to sidste torpedoer blev kastet den 14. august ved Bramsnæsvej af flyverløjtn. W. Lonsdale og forløb uden problemer.

Flyvningen med Dantorp i 1939 blev dog ikke særlig intensiv, idet lavvande ved slæbestedet på Luftmarinestationen, ligesom så mange gange før, forhindrede udsætning af flyene.

Den 8. december 1939 opløstes 9. luftgruppe og enhedens to fly overførtes til 1. luftflotille. Hvor meget de herefter har fløjet vides ikke, der har dog kun været tale om flyvning i december, for begge fly fløj ikke fra januar og frem til det tyske angreb på Danmark den 9. april 1940.

Krigen

I de syv år som de to Dantorp gjorde tjeneste ved Flyvevæsenet, gennemførte de ialt 373 torpedokast, der, som tidligere omtalt, alle blev optaget på film. De fleste af disse optagelser er gået tabt, men heldigvis opbevares nogle enkelte optagelser nu i Flyvevåbnets Historiske Samling i Vedbæk.

Dantorpen havde vist sig velegnet til sine formål, men havde krævet en del mere tilsyn end Flyvevæsenets andre flytyper, som blev benyttet i samme periode. Dantorpen var i det hele taget noget mere bekostelig i drift og vedligeholdelse end disse. Flyvevæsenet var dog alligevel glade for dem, selvom deres egenskaber som søfly ikke var beundringsværdige og langt fra kom på højde med HM II'erne.

Ved det tyske angreb på Danmark om morgenen den 9. april 1940 ophørte al dansk militærflyvning. Tyskerne forlangte kort efter Luftmarinestationen rømmet. De to Dantorp blev sammen med Flyvevæsenets andre fly adskilt og opmagasineret den 13. april 1940 i Orlogsværftets store hangar på Holmen. Her stod flyene så i næsten 3½ år, enkelte småreparationer blev udført af de endnu tjenstgørende flyvemekanikere. Arbejdet sluttede brat den 22. november 1943 da Orlogsværftet rammes af sabotage. Tyskerne var forinden begyndt at vise interesse for flyene og ville have dem bragt til Tyskland.

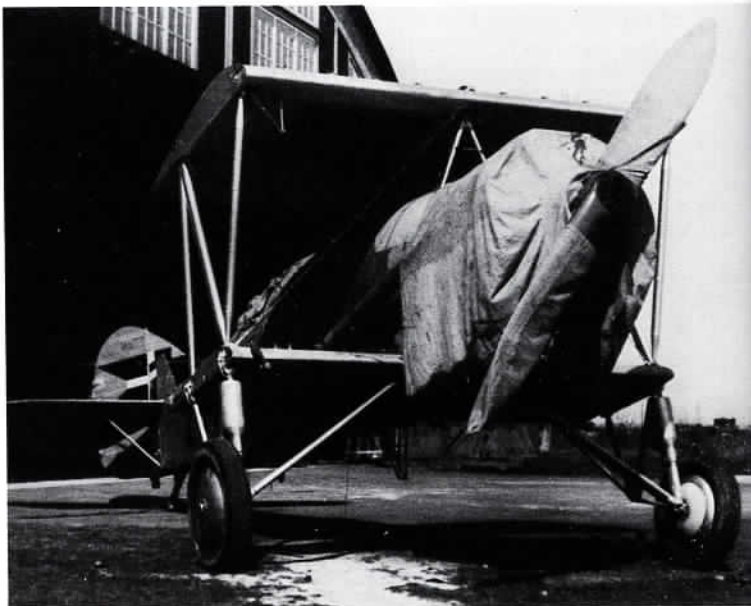
Tyskernes plan med Flyvevæsenets fly lykkedes heldigvis ikke, som det havde gjort med Hærens fly, for nogle behjertede arbejdere fra Orlogsværftet fik saboteret flyene. Sammen med mange andre fly fra Flyvevæsenet blev begge Dantorp flammernes bytte.

Hawker DANTORP 201 Byggenr.: 3774 Kaldesignal: OVYCB

270832 Overført til Brooklands for endelig klargøring
140932 Første flyvning, pilot: P. E. G. Sayer
021132 Brooklands - Martlesham
071132 Overført til Felixstowe og udstyret med pontonunderstel
100233 Martlesham - Brooklands
270233 Brooklands - Amsterdam (via Heston for tolddeklarering). Besætning: T. S. Prip, V. Kramme og E. Munch. (2:30 timer)
280233 Amsterdam - Eelde (2:00 timer), samme besætning
010333 Eelde - Kastrup Lufthavn (3:15 timer). Besætning: T. S. Prip, C. H. Frederiksen og E. Munch
010333 Modtaget af Flyvevæsenet
130333 Prøveflyvning efter eftersyn (hjulunderstel) (0:25 time). Besætning: T. S. Prip, C. H. Frederiksen og Sørensen
0433 Transporteret til Luftmarinestationen og derefter ombygget til pontonunderstel
050533 Prøveflyvning (0:35 time). Materielmester Victor Petersen og V. Kramme
160533 9. Luftgruppe
300533 Første kast af »rigtig« torpedo ved Hveen. T. S. Prip
230134 Eftersyn
0434 Eftersyn slut
280834 Havareret under landing ud for Luftmarinestationen
020934 Til Orlogsværftet for genopbygning
0435 Genopbygning afsluttet
290635 Eftersyn
030835 Eftersyn afsluttet
260835 Togt til Island. Besætning: Kaptajn løjtn. Erik Rasmussen, Søløjtn. K. Riemann og flymek. D. H. Greve Rasmussen
030935 Hjem fra Island
0336 Eftersyn
0536 Eftersyn afsluttet
1136 Hovedeftersyn på Orlogsværftet
130537 Hovedeftersyn afsluttet
130537 Prøveflyvning efter hovedeftersyn. T. S. Prip og A. Thorsen
270737 Motorhaveri ved Bramsnæsvej. T. S. Prip
1137 Eftersyn
1237 Eftersyn afsluttet

0738 Eftersyn
0837 Eftersyn afsluttet
101038 Flyvevæsenets Depot
010639 9. Luftgruppe
081239 1. Luftflotille
090440 Det tyske angreb på Danmark
130440 Opmagasineret på Orlogsværftet (481:00 timer total)
221143 Totalt udbrændt efter sabotage

201 netop ankommet til Luftmarinestationen i april 1933. Billedet er taget af Viggo Kramme, der selv var med på den første prøveflyvning. 201 blev da ført af materielmester Victor Petersen.





Dette billede af den camouflerede 202 foran Luftmarinestationens store hangar H er formentlig et af de sidste der er taget. Vi mener, at tidspunktet må være sommeren eller eftersommeren 1939. At Dantorpen var et stort fly ses rigtigt her, hvor fire gaster slikker lidt middagssol inden eftermiddagens tjeneste.
Foto: via H. Rasmussen

Hawker DANTORP 202 Byggenr.: 3775 Kaldesignal: OVYCC

050932	Overført til Brooklands for endelig klargøring	170735	Eftersyn
011032	Første flyvning. Pilot: Lucas og L. Prytz	030935	Eftersyn afsluttet
201032	Brooklands - Martlesham	110935	Tandhjul og drev i udvekslingshuset til motor nr. 7014 havareret
251032	Til Felixstowe og udstyret med pontonunderstel	300935	Eftersyn
071132	Prøveflyet med pontonunderstel. Pilot: P. W. S. Bulman	1235	Eftersyn afsluttet
280133	Felixstowe - Martlesham	280436	Eftersyn, slør i understellet
030233	Martlesham - Brooklands	0636	Eftersyn afsluttet
270233	Brooklands - Amsterdam (via Heston for tolddeklarering) (2:30 timer). Besætning: P. W. S. Bulman, C. H. Frederiksen og L. Prytz	1036	Eftersyn, venstre ponton tæret
280233	Amsterdam - Eelde (2:00 timer). Samme besætning. Nødlandet på Eelde på grund af motorhavari. Plejstang knækket	1136	Eftersyn afsluttet
150333	Eelde - Eelde (0:45 timer). Bulman, V. Kramme, L. Prytz og Mr Dekker. I Landingen kom højre hjul i blød jord, hvorved flyet gik på næsen	071236	Nødlanding i Hollænderdybet på grund af motorhavari
220333	Eelde - Kastrup Lufthavn (3:30 timer). Bulman, Kramme og Prytz	0137	Eftersyn
220333	Modtaget af Flyvevæsenet	150237	Til hovedeftersyn på Orlogsværftet
0333	Transporteret til Luftmarinestationen og derefter ombygget med pontonunderstel	050837	Hovedeftersyn afsluttet
070433	Prøveflyet (0:10 time). T. S. Prip	1237	Eftersyn
110433	9. Luftgruppe	0238	Eftersyn afsluttet
200433	Første torpedokast, T. S. Prip	0438	Eftersyn
160533	Reparation af ponton	0538	Eftersyn afsluttet
010633	Reparation afsluttet	0938	Eftersyn
030434	Installationsprøver på »Ingolf«	101038	Flyvevæsenets Depot
260434	Eftersyn	010639	9. Luftgruppe
170634	Eftersyn afsluttet	081239	1. Luftflotille
210634	Togt til Færøerne. Besætning: Søløjtn. J. Münster, Kommandørkapt. A. Grandjean og flyvemek. D. H. Greve Rasmussen	090440	Det tyske angreb på Danmark
290634	Hjem fra Færøerne	130440	Opmagasineret på Orlogsværftet (407:05 timer total)
030734	Eftersyn	221143	Totalt udbrændt efter sabotage
170834	Udstillet på 2. Luftfartsudstilling i Forum, København		
020934	Eftersyn		
100934	Eftersyn afsluttet		
190635	Propelhavari		
200635	Venstre ponton påsejlet af slæbejolle		
210635	Til reparation		
290635	Reparation afsluttet		
020735	Lækage i venstre ponton, ny (ex-201) monteret. (Bemærk at 201 var til eftersyn på dette tidspunkt)		

De fire afsnit i artikelserien om Hawker DANTORP har været bragt således:

1. del: TINBOX 4/77
2. del: TINBOX 1/78
3. del: TINBOX 3/78
4. del: TINBOX 2/79

Forsvarets beslutning om at anskaffe syv Lynx helikoptere til Søværnets Flyvetjeneste (SVF) har ikke fået megen omtale, siden ordre blev afgivet i august 1977. En anden materielanskaffelse - og vi tænker naturligvis her på købet af F-16 - har helt overskygget helikopter købet. For at råde bod herpå har vi ved besøg hos SVF i løbet af forsommeren søgt at opstille en slags situationsrapport, og chefen for SVF, orlogskaptajn S. Vestergaard Andersen (SVA), har beredvilligt hjulpet os dermed. De danske Lynx får betegnelsen Westland NAVAL LYNX Mk.80, altså et ikke tidligere set Mk.nr. for flådeudgaven af Lynx. Helikoptererne vil blive bemalet i såkaldt Oxford Blue i lighed med Royal Navy's Lynx og vil få hvide

mende sker der noget i oktober i år. En RN-pilot skal fra oktober og to år frem forrette tjeneste ved SVF, og der bliver her tale om en særdeles erfaren mand. Den pågældende har over 3.000 helikoptertimer på bagen, og heraf er hele 900 timer på Lynx. Man får således rig lejlighed til at øse af englændernes erfaringer i almindelighed og hans egne i særdeleshed.

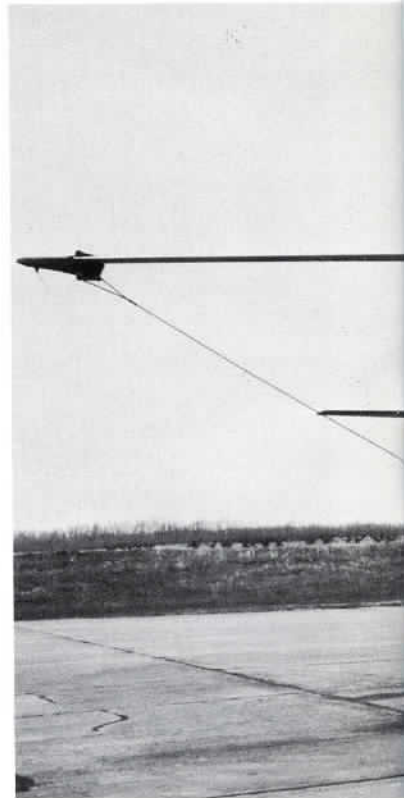
Måneden efter, altså i november, rejser PRLT N.E. Sørensen (NES) til England for at gøre tjeneste ved en RN Lynx-enhed, ligeledes i to år, og der er ved dette arrangement sikret en god overførsel af erfaringer vedrørende Lynx fra RN til SVF.

Omskoling af danske piloter
Den egentlige omskoling af SVF

Vi kan endnu ikke klare et billede af en dansk NAVAL LYNX. Bedre går det med en Royal Navy LYNX HAS Mk.2, XZ248, der sammen med andre Lynx fra 702 Sqn., Yeovilton, gæstede Flyvestation Ålborg ti dage i maj i år.
Foto: Fototjenesten FSNALB

piloterne indledes i januar 1980. Fem piloter (SVA, MAN VØR, VØN og TOM) plus så mange overtallige, som man ser sig i stand til at afse fra tjenesten, tager til England for at få den teoretiske omskoling.

Skoleflyvningen, der skal finde sted på de første to danske Lynx, skal ligeledes afvikles i England. Der er i kontrakten mellem Westland og forsvaret aftalt 10 flyvetimer pr. solgt fly, altså ialt 70 skoleflyvetimer. Fordeles disse 70 timer på de førnævnte fem piloter, vil hver mand kunne på-



Westland NAVAL LYNX

serials på begge sider af halebommen. Typebogstavet bliver S-, der vil blive efterfulgt af de sidste tre cifre i de enkelte flys byggenumre. Typebogstavet S blev sidst benyttet af S-55C, der udgik i 1966 og som jo omtales udførligt i dette nummers hovedartikel.

Levering primo 1980

De første to Lynx vil blive leveret i sidste halvdel af januar 1980, altså om ca. seks måneder. Derefter leveres een om måneden, således at den syvende og sidste skulle kunne være i Danmark ved SVF i juni 1980.

Forberedelserne til deres modtagelse er allerede i fuld gang, og til oktober i år skal 12 af Flyvevåbnets teknikere, der gør tjeneste ved SVF, til England for teknisk omskoling hos Westland Helicopters Ltd. i Yeovil, Somerset. Efter det tekniske kursus fortsætter nogle af de danske teknikere på en såkaldt On The Job Training (OJT) ved en Royal Navy (RN) Lynx-enhed.

SVF's tekniske stab, der hidtil har omfattet 32 mand, vil i løbet af året blive udvidet med yderligere 7 mand, således at den alt i alt kommer til at bestå af 39 mand. Også for piloternes vedkom-



regne ca. 14 timer på den nye type.

Efter endt omskoling i England flyver fire af de omskolede piloter de to første danske Lynx hjem til Værlose, og i løbet af 1980 omskoles så resten af de danske piloter herhjemme. Man skulle derved kunne blive i stand til at påtage sig inspektionstjeneste med de nye helikoptere i løbet af 1981.

Det har været nødvendigt at øge antallet af piloter ved SVF. To mand er blevet omskoleet til Alouette først på sommeren, og yderligere fire mand kommer til i løbet af 1979/80. Det samlede antal piloter bliver derefter 23 mand inklusiv chef og næstkommanderende.

Flere Lynx til SVF

SVA kunne fortælle os, at der siden årsskiftet har været ført forhandlinger om anskaffelse af yderligere to Naval Lynx til SVF. Med det opgavekompleks, der er opstillet for flyvetjenesten, kan det knibe at klare alle opgaver med kun syv helikoptere.

Tre Lynx vil til stadighed være på

En LYNX HAS Mk.2 lander på en engelsk destroyers helikopterdek.
Foto: via SVF



Mk.80

tjeneste på inspektionsskibene ved Grønland og Færøerne. Een skal flyve inspektionsflyvning over Nordsøen, og to vil være til teknisk vedligeholdelse, som jo skal overholdes til punkt og prikke. Der er således kun een helikopter tilbage til trænings- og vedligeholdelsesflyvning samt andre opgaver, hvilket er alt for lidt. SVF håber derfor meget på, at der vil blive afgivet bestilling, inden optionen udløber i sommerens løb.

Anskaffelsen af Lynx har endvidere gjort det nødvendigt, at Søværnets inspektionsskibe bliver ombygget på visse punkter. Således skal helikopterplatformen udvides en smule. Søværnet har ialt fem inspektionsskibe, fire af Hvidbjørn-klassen («Hvidbjørnen», «Ingolf», «Fylla» og «Væderen») og et af Beskytter-klassen («Beskytteren»).

Specielle dansk krav

Som allerede omtalt i TINBOX 3/77 leveres de danske Lynx med udstyr for Inflight ship/air refueling som følge af et dansk krav. Førnævnte fem inspektionsskibe bliver alle forsynede med de til skibene hørende dele af dette specielle tankningsudstyr, men desuden vil tre af Søværnets kor-

vetter også få tilsvarende udstyr, således at også de under øvelser vil kunne samarbejde med Lynx. At dette ved eventuelle nødsituationer vil kunne være til stor nytte siger sig selv.

Et andet dansk krav var en ekstra brændstoftank på 400 liter, som vil forøge rækkevidden målt i tid med lidt over en time. Ekstratanken, som let kan monteres i kroppen, er anskaffet specielt med henblik på fiskeriinspektionsflyvningerne, hvor der vil kunne forekomme særdeles langvarige missioner.

Endnu en egenskab ved Naval Lynx, som bør omtales i denne forbindelse, er muligheden for at sammenfolde hovedrotorbladene langs kroppen og knække halebommens yderste ende med halerotoren fremefter i en stueposition. Lynx'ens totalbredde kommer derved ned under 3 meter, længden under 11 meter og højden under 3,2 meter. Det betyder, at Lynx'en ikke optager ret megen plads ombord på inspektionsskibene, hvor hver en kvadratmeter plads tæller, men endvidere er det muligt at transportere en således sammenfoldet Lynx i FLV's C-130H Hercules. Man kan altså i givet fald erstatte en ekstra lang færeflyvning

med denne transportform, og skulle en Lynx fx få et havari på Færøerne, er hjemtransport til gode værkstedsforhold relativt nem at gennemføre.

Store krav til erfaring

For tiden kræves der af en pilot 400 flyvetimer på helikopter, før han er operativt klar til tjeneste ombord på inspektionsskibene. Dette krav vil - i hvert fald i begyndelsen - blive fordoblet til 800 flyvetimer på helikopter, før piloterne kommer til at flyve Lynx på fiskeriinspektion. Det bliver ikke noget egentligt problem for SVF, hvor der er akkumuleret et betydeligt antal flyvetimer fordelt på mange piloter.

Det er fortsat planen at lade en besætning på et inspektionsskib omfatte een pilot og to teknikere. Et inspektionstogt varer normalt tre måneder, men førnævnte besætning gør ikke alle tre måneder af togtet med men udskiftes undervejs, således at helikopterbesætningerne samlet gør tjeneste ombord en måned ad gangen.

Alouette på vej ud

SVA kunne endvidere fortælle, at de 6-8 flådehelikoptere, som forsvarsforliget af 1973 stillede Sø-

værnet i udsigt, ikke er glemt. Der kan imidlertid tidligst blive tale om dem i 1983, og om det bliver Lynx er ikke afgjort.

Der er heller ikke truffet endelig beslutning om udfasningen af Alouette, men fly lever ikke evigt, og på et eller andet tidspunkt vil Alouetterne heller ikke kunne præstere flere flyvetimer.

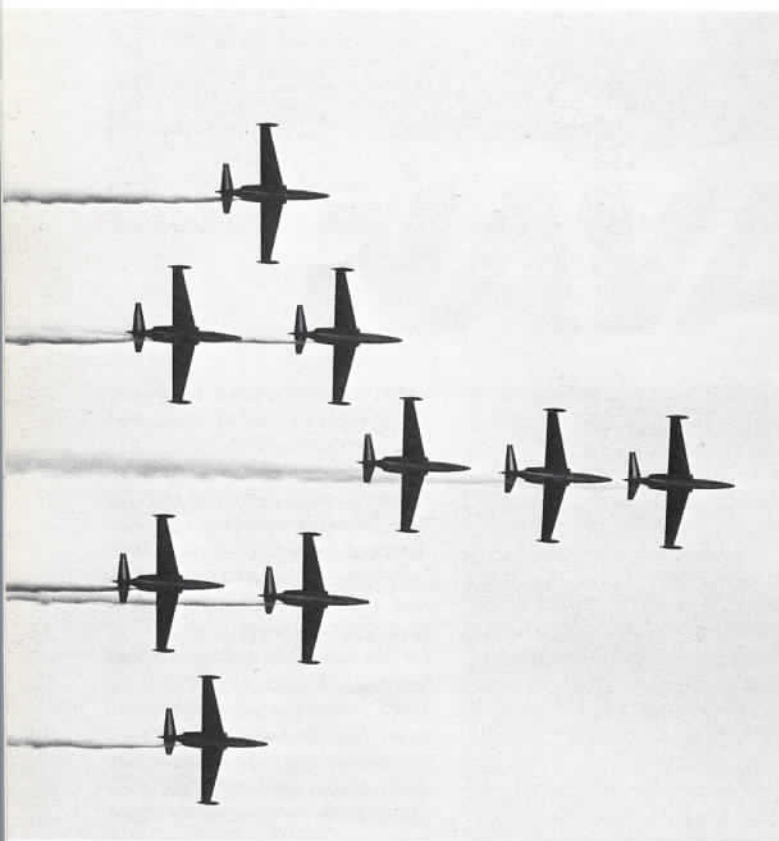
De fire Alouetter, der har længst flyvetid på bagen, nærmer sig nu 4.800 flyvetimer, der er den maksimale flyvetid for halebommen. M-019 har dog i forbindelse med genopbygning efter et havari fået påmonteret en nyere type halebom, som kan tåle et større antal flyvetimer, men i hvert fald tre af Alouetterne har kun begrænset tid tilbage. Da det endvidere ikke er økonomisk holdbart at flyve med to forskellige typer helikoptere på samme tid, gætter vi nok ikke meget galt, når vi skønner, at Alouette vil udgå i løbet af 1981.

I næste nummer:

Bemalingstegninger af Westland NAVAL LYNX Mk.80, som den kommer til at se ud ved SVF.

Åbent hus Karup

Fotos: KIN ESK 729, Steen Hartov og Niels Helmø Larsen





Trods diset og blæsende vejr fandt 50.000 tilskuere i 10.000 biler vej til Flyvestation Karup søndag den 10. juni. Arrangementet forløb - man fristes til at sige naturligvis - med vanlig Flyvevåben-præcision og alle programpunkter blev afviklet planmæssigt. Kun »Patrouille de France« måtte flyve et reduceret program på grund af for ringe skyhøjde, men dygtige, det er de.



Billederne på denne side begyndende med det store billede og uret rundt:

KIN fra ESK 729 tog dette billede til os fra sin RF-35 kl. 1100, og der var, som det tydeligt ses foroven til højre, da fyldt ganske godt op på parkeringspladserne.

SEPECAT Jaguar GR.1, XX964/BL, fra 17 Sqn., RAF, Bruggen.

Northrop NF-5B, K-3020, fra det hollandske flyvevåben starter her i forbindelse med formiddagens flyveopvisning.

SAAB F-35, A-010, fra ESK 725 lander efter endt opvisning søndag eftermiddag.

Supermarine Spitfire H.F.Mk.IX, 401, var hentet frem fra Egeskov for i Karup at kunne blande sig i selskabet af nutidige jagerfly.

Fairchild-Republic A-10A Thunderbolt II, USAF 77-260/WR, fra 81 TFW i Bentwaters var et interessant bekendtskab. Desværre fik vi den ikke at se i luften. A-10A kaldes også »Den flyvende dåseåbner«.

»Patrouille de France« viste både formiddag og eftermiddag deres meget smukke opvisningsprogram med de blå/hvid/røde Fouga Magisters.

Kort sagt

Samarbejde Søværn/Flyvevåben

Den 15. maj kunne man i Sundet ud for Køge se et eksempel på det samarbejde, som til dagligt foregår mellem Søværnet og Flyvevåbnet. Det var S-61A U-277 der udførte en hoistøvelse med assistance af bevogtningsfartøjet P531 »Dryaden«. Vi havde lejlighed til at følge øvelsen på nærmeste hold fra agterdækket af »Dryaden«.

Øvelsen var opbygget som en SAR-mission, hvor helikopteren først skulle pejle sig frem til »den nødstedte« og derefter hejse en genstand - nej, ikke en af den slags, men noget så trist som tre små poser med blyhagl - ned til os. Anden del omfattede endnu en pejling frem til os og opsamling af samme genstand.

Vi startede med at sejle sydover med lav hastighed, mens vi hvert andet eller hvert tredje minut udsendte et signal, som U-277 kunne opfange på radiopejleren. Efter lidt tid meldte udkiggen: »Helikopter tværs om styrbord!«, og ganske rigtigt, U-277 kom inde fra land med kurs direkte mod os med god fart.

For at komme ind rigtigt i forhold til vinden fløj han agten om os og nærmede sig langsomt bagfra. Støt og sikkert manøvrerede han sig i position lige over vort agterdæk, hoistoperatøren firedede en guideline ned til modtageren på »Dryaden«, hvorefter selve hoistwiren med de tre haglposer blev sænket ned. Derpå et vink fra modtageren, linen blev trukket op igen og U-277 gled bort. Første del af operationen var overstået på få minutter, og helikopteren forsvandt ind over land.

Anden del af øvelsen gik lige så hurtigt, præcist og rutineret som

den første, både hvad pejling, anflyvning og hover angik. Den professionalisme der her blev lagt for dagen, er en del af forklaringen på den anseelse, som den danske redningstjeneste har i udlandet.

SH

BIKINI 79

Flyvevåbnets årlige redningsøvelse, BIKINI 79, er blevet afholdt i perioden fra den 8. til den 26. juni, begge dage inclusive. Øvelsen er som sædvanlig blevet afviklet på Ebeltoft Vig.

Taktiske skydninger

Taktiske skydninger 1979 bliver afholdt i de tre sidste uger af august. Så godt som alle enheder under FLV vil blive involveret, og der vil blive lejlighed til at se en del udenlandske fly i det danske luftrum i denne periode.



Alouette III M-030 fra SVF er her på besøg på Flyvestation Avne den 4. juli i år. Alouetterne synger på sidste vers som andetsteds omtalt, men de fungerer fortsat perfekt.

Pr. 1. december 1978 havde alle danske Alouette III fløjet 31.497 timer til sammen. 1978 var i øvrigt et rekordår for SVF. Der blev produceret 3.150 flyvetimer, hvilket er det højeste nogensinde, og der har været uddannet flere piloter samtidig med at flyvning fra inspektionsskibene har været mere intensiv end de foregående år.

Fotos af U-277 og M-030: SH

FSNAVN har også haft besøg af denne Bell UH-1H Iroquois, 67-17567, fra U S Army. Det skete den 11. juni i forbindelse med NATO-øvelsen »Agate Exchange« (Gad vide, hvem der går og finder på alle disse mærkelige navne på øvelser!), der blev afholdt i området ved Næstved.

Foto: LOS

