

tinbox

tillægget



INDHOLD

EXIT F-100.....1

Efter 23 års tjeneste ved FLV udfases F-100. ESK 730 er ved at forberede en værdig afsked med den gamle kæmpe.

KORT SAGT.....5

Åbent Hus 1982
Første danske flymuseum
Best Focus 1982
WDNS tilføjelse

1/82

EXIT F-100

af Steen Hartov og Palle Sick

Om mindre end et halvt år tager Flyvevåbnet afsked med en gammel, tro og betroet medarbejder gennem mere end 23 år.

Næ - lad nu være med at sende tankerne på rundfart i kredsen af kolleger med et spirende håb om endelig at blive fri for den eller den. Det bliver et vemodigt farvel for alles vedkommende.

Med udgangen af juli måned i år udtræder F-100 SUPER SABRE nemlig officielt af tjeneste i det danske forsvar, og en 23 år lang epoke er dermed slut. Målt med menneskealderen er 23 år ikke alverden, men for et militært kampfly er det overordentlig lang tid. Heller intet andet kampfly ved Flyvevåbnet har da kunnet gøre F-100 kunsten efter - endnu.

F-100 blev skabt i begyndelsen af halv-



F-100D, G-274, i højst uautoriseret bemaling. Bemærk at et F er blevet føjet til flynummeret. På siden af næsen, lige foran eskadrilleskjoldet er med mindre hvide bogstaver skrevet 'FLEKSNES'. Som anført andetsteds er vi meget interesseret i at låne billeder af andre lignende afvigelser fra standarden.

tredserne efter ønske fra USAF, der behøvede en afløser for F-84F, F-86F og F-86H der på dette tidspunkt udgjorde ryggraden i Air Tactical Command (i alt 28 Wings). Koreakrigen understregede kraftigt dette behov, og North American, der i årene 1949-51 havde gennemført en række overbevisende forsøg med en modificeret F-86D (blandt andet forøgelse af vingernes og haleplanets pilform til 45° og sænkning af haleplanet til samme niveau som vingerne) erhvervede kontrakt på fremstilling af to prototypefly og et antal seriefremstillede fly.

North American barslede med en helt ny konstruktion, som på samme tid var kendetegnet ved forenklinger og nedbringelse af antal dele i forhold til F-86, anvendelse af ny teknologi og nye produktionsmetoder med skærpede krav til tolerancer og produktionsvilkår. Alt i alt et raffineret, kraftigt og på den tid meget avanceret fly, der allerede som prototype fløj supersonisk i forbindelse med den første flyvning.

SUPER SABRE var imidlertid også et tungt og komplekst fly, som det helt forudsigeligt ville kræve en stor indsats at gøre operativt.

Man blev da heller ikke forskånet for problemer her ved tærskelen til rutinemæssig supersonisk flyvning. Under supersoniske dyk røbede flyet tilbøjelighed til ustabilitet i form af kraftige rulninger, som det var svært - i visse til-

fælde umuligt - at bringe flyet ud af. Det var også et sådant supersonisk dyk med efterfølgende tilstræbt opretning i 7-8 kilometers højde, der forårsagede North Americans cheftestpilots død. Flyet - en F-100A fra den første produktionsserie - faldt regulært fra hinanden som følge af de kraftige og ukontrollable påvirkninger, og ulykken lammede for en stund North American.

Tre måneders flyvestop blev brugt til omfattende undersøgelser og gennemførelse af en række modifikationer af primært sideror (27% større areal), rorsystem og hovedplan (spændvidde 1 fod større).

F-100 kom atter på vingerne, og med forbedringerne og et hastigt stigende erfaringsniveau hos både piloter og teknikere begyndte SUPER SABRE at indfri de stillede forventninger.

AIR SUPERIORITY/FIGHTER BOMBER

I dag kan det forekomme mærkeligt, at F-100 oprindelig var tiltænkt rollen som Air Superiority Fighter. Konstruktion og karakteristika i øvrigt pegede i langt højere grad mod jagerbomber rollen. Det er da også som sådan SUPER SABRE vil blive husket i eftertiden.

Det er ikke så sært endda, for af de i alt 2.294 F-100, der blev bygget i tidsrummet fra 1951 til 1959, var 1.750 af jagerbomberversionerne F-100C og F-100D. Heraf lagde D-modellen alene beslag på

de 1.274. I det totale antal på knap 2.300 fly er også indeholdt 339 to-sædede F-100F. Alle de af Flyvevåbnet benyttede SUPER SABRE var af de to sidstnævnte modeller, D og F.

FLYVEVÅBNET FÅR F-100

F-100 produktionen blev således indstillet samme år, som Danmark i forbindelse med et amerikansk våbenhjælpeprogram (MAP) modtog sine første F-100, 3 F-100F og 17 F-100D.

F-100 var dog stadig i 1959 et fuldt moderne kampfly, og Flyvevåbnet erhvervede dermed sit første fly, der kunne flyve supersonisk under vandret flyvning, hvilket fx Royal Air Force ikke havde på det tidspunkt.

To år senere modtog Flyvevåbnet yderligere 38 våbenhjælpsfly, 7 F-100F og 31 F-100D. ESK 727 havde fået de første fly og flyttede samtidig hermed til Karup. De 38 fly fra leverancen i 1961 blev fordelt på ESK 725 og ESK 730, som også var stationeret på Karup. Senere samme år flyttede ESK 730 tilbage til Skrydstrup. Ved ESK 725's overgang til DRAGEN i 1970 arvede ESK 727 og ESK 730 de tilbageværende F-100, men dette supplement var ikke nok til at opveje tabtgåede fly og bringe de to eskadriller op på normeret styrke. Flyvevåbnet var derfor på udkik efter egnede erstatningsfly.

I 1974 købte Flyvevåbnet - fordelagtigt - fra USAF's overskudslagre 14 F-100F, med hvilke hullerne i geledderne blev fyldt ud. Grundet en del afvigelse fra de "gamle" F-100F valgte man at betegne de sidst anskaffede fly TF-100F.

MANGE MODIFIKATIONER

Flyvevåbnets tekniske tjeneste nyder stor anseelse både i våbnet selv og i NATO-kredse, og FMK - på alle niveauer - har således en betragtelig del af æren af, at F-100 har kunnet holdes operativ og velflyvende i så mange år. Alle de eensædede F-100D var bygget i 1956 og havde ved ankomsten til Danmark mellem 300 og 700 flyvetimer bag sig. Dette forhold samt ikke mindst den teknologiske udvikling gjorde det hurtigt nødvendigt at indlede modificeringer af typen.

Omkring 450 modifikationer er det blevet til gennem de mange år. Små og store, nemme og komplicerede men alle med det formål at holde flyet permanent på toppen af sin ydeevne.

Fra småtingsafdelingen kan nævnes: "Etablering af stelforbindelse i J-4 kompas-

systemet for at undgå at få elektriske stød!", eller denne: "Montering af tryklås i cockpittets højre side for hurtig og sikker fastgørelse af pilotens kortmappe."

Fra den tunge ende af skalaen vil det være rimeligt at nævne installationen af Martin-Baker katapultsæder i stedet for de oprindelige amerikanske sæder. Modifikationen indledtes i 1961 og var begrundet med Martin-Baker sædernes bedre udskydningskarakteristik, især i lav højde.

En anden meget stor modifikation gik under betegnelsen "Projekt F-100-83" og omfattede blandt meget andet nyt sigte, nyt missilsystem og ny navigationskomputer. Største enkeltmodifikation pr. fly nogensinde målt i mandtimer blev dog udskiftningen af vingeundersidernes skin. Dette omfattende arbejde måtte udføres efterhånden som flyene nåede 4.000 flyvetimer og blev i alle tilfælde klaret af Hovedværkstedet på Flyvestation Karup.

MAP-FLY TILBAGELEVERET

Nu er det som indledningsvis nævnt snart slut. Modifikationsarbejderne blev indstillet for flere år siden, men F-100 har faktisk ikke på noget tidspunkt teknisk set fungeret så godt som nu - alderen taget i betragtning.

Både teknisk og flyvemæssigt er erfaringsniveauet meget højt, og problemer spores og opfanges, inden de når at blive problemer. Under al virakken omkring F-16 har SUPER SABRE passet sit daglige arbejde og udfyldt sin betydningsfulde plads i det danske forsvar. Godt at den får lidt opmærksomhed på sine gamle dage.

Alle MAP-flyene er nu leveret tilbage til amerikanerne, som har sendt dem videre på charterrejse til det østlige Middelhavsområde. Det bliver spændende at se, hvor mange år endnu det bliver muligt at holde dem flyvende.

AFSKED MED MANÉR

ESK 730-100 har nu arbejdet med og æren af at skulle sige farvel og tak til F-100 på Flyvevåbnets og forswarets vegne. Eskadrillen agter at gøre det med manér og har - hvad mange sikkert allerede har erfaret - siden november 1981 arbejdet på at arrangere en F-100 Reunion på Flyvestation Skrydstrup den 12-13 juni i år. Det praktiske arbejde forestås af en arbejdsgruppe (AG) med repræsentanter fra ESK 725, 727, 730-16, 730-100 og SNF SKP. Chefen for ESK 730-100, MJ A.J.Nielsen

(NØR), er formand for arbejdsgruppen. Kriteriet for deltagelse i reunion er, at man har fløjet F-100 (solo) i Flyvevåben-regi. Med F-100's lange tjenesteperiode betyder det, at der bliver tale om et mandekomsammen af betragtelige dimensioner (300-400 personer).

STORT ARRANGEMENT

Hædersgæster bliver naturligvis de to-sædede TF-100F fra 1974-købet, der endnu er tilbage. De er jo national ejendom og forbliver i Danmark. Arrangementet omfatter lørdag eftermiddag flyveopvisning med F-100, men vi skulle tage meget fejl, om ikke F-16, F-35 og F-104 vil bringe den gamle kollega en passende flyvende afskedshilsen.

Både F-100 og F-16 vil være opstillet på static display, og der bliver mulighed for at blade i scrapbøger, se forskellige til lejligheden hjemskaffede film samt frem for alt at snakke og mindes gamle dage.

Om aftenen er der middag i O-messen med efterfølgende games, underholdning og fortsat udveksling af minder og historier. Reunion slutter med søndagsfrokost, til hvilken alle medlemmer af O-messen har adgang.

Når dette læses, skulle alle tidligere F-100 piloter have modtaget invitation til begivenheden. Skulle en enkelt EX-HUNDRIVER trods al omhu ved udarbejdelsen af deltagerlisten endnu ikke have modtaget en invitation, bedes han snarest kontakte NØR eller KN G.L.Jensen, ESK 730-100.

F-100 MINDEBOG

En redaktionsgruppe under AG er langt fremme i arbejdet med et F-100 mindehæfte eller snarere -bog. Værket bliver meget

omfattende og særdeles attraktivt. Af indholdet kan nævnes: F-100's udviklingshistorie, røntgentegninger, plantegninger og bemalingstegninger, masser af data og pilotoversigter, anekdoter, eskadrille-omtaler samt en oversigt omfattende samtlige danske F-100 med hvert enkelt flys historie fra først til sidst.

Flere og mere udtømmende oplysninger om indhold, pris, bestilling osv vil tilgå senere.

EFTERLYSNING

I forbindelse med mindebogen efterlyser redaktionsholdet følgende:

- 1) Fotos, både papirbilleder og dias, enkelte eksemplarer eller i albums, officielle og uofficielle, af danske F-100.
Alle positioner og situationer har interesse. Anfør om muligt tid, sted og navne på eventuelle personer osv
- 2) Fotos eller skitser visende ikke autoriserede bidrag til F-100 bemaling hjembragt i forbindelse med rotationer, besøg i udlandet, skydekurrencer, besøg af fremmede enheder eller påført af ESK-teknikere osv
Anfør om muligt dato, lejlighed, flynummer, teknikernavn osv
- 3) Anekdoter, historier, fortællinger med relation til F-100, pålidelige såvel som "særdeles pålidelige" fra både pilot- og teknikerside.

Fotos og andet materiale ønskes kun til lån i 8-10 dage og vil blive returneret efter kopiering. Husk tydelig afsenderadresse og telefonnummer.

Billedmateriale mv kan sendes til NØR eller redaktionsholdet ved Palle Sick (Se adresse nederst på sidste side). ■



Kort sagt

ÅBENT HUS 1982

Det er blevet bestemt, at der i 1982 kun skal afholdes eet Åbent Hus arrangement i Flyvevåbnet, og det bliver på FSN KAR den 20. juni 1982.

Man bestræber sig på at lave et show, som virkeligt bliver noget værd at køre efter, og når man studerer listen over indbudte deltagere, ser man, at mulighederne er til stede - om vejrguderne da ellers vil.

Følgende hold er indbudt:

Hold/Land:	Flytype:
Patrouille de Suisse	Hunter
Grasshoppers/Holland	Alouette III
Red Arrows/England	Hawk
Il Frecce Tricolori/Ital.	G-91 Pan
Patrouille de France	Alpha Jet
Asas de Portugal	T-37C
Team 60/Sverige	SAAB 105

Følgende fly er indbudt til static display og eventuel flying display:

FLV:

F-16, F-100, F-104, Hughes 500M, C-130, Gulfstream III, C-47, S-61 og LYNX.

Udenlandske fly:

F-111, F-14 TOMCAT, F-15 EAGLE, A-10, F/RF-4 PHANTOM, F-5 FREEDOM FIGHTER, TORNADO, JAGUAR, HARRIER, BUCCANEER, VULCAN, NIMROD, HAWK, ALPHA JET, ATLANTIC, MIRAGE, E-3A AWACS, PUMA, SPITFIRE, SHACKLETON og VIGGEN.

Man har også planer om at få en svensk civil HARVARD til at lave flyveopvisning, og KZ- og Veteranflyklubben har indvil- liget i at komme med et antal af deres gamle fly.

Desuden har man et par ting i baghånden, som - hvis de lykkes - bliver store attraktioner - både på den ene og den anden måde.

Desværre kan man ikke påregne at få alt, hvad man inviterer, og det har også holdt stik denne gang. Det svenske Flygvapnet har sendt afbud, så vi får hverken VIGGEN eller Team 60 at se. I skrivende stund er der ikke indkommet flere svar, men vi vender tilbage til sagen i næste nummer af TINBOX-tillægget. ■

FØRSTE DANSKE MILITÆRE FLYMUSEUM

Den 10. december 1981 åbnede det første danske militære flymuseum dørene for et

indbudt publikum. Det skete på Flyvestation Karup under deltagelse af blandt andre Chefen for Flyvevåbnet, GM N.Holst-Sørensen.

Det hele begyndte for tre år siden, mere præcist den 13. februar 1979, hvor Flyvestation Karups Historiske Forening blev stiftet. I bestyrelsen sad stationschefen OB K.Skydsbjerg, KN E.V.H.Jensen, SSG-1 V.Ryhl, OKS-1 J.O.Nielsen, OKS-1 C.Hertz og bibliotekar L.Hove.

I dag er det på nær een person stadig den oprindelige bestyrelse der står for foreningen og museet. I juni 1981 gik OKS-1 J.O.Nielsen af som kasserer og blev erstattet af SG S.Hartov.

Museet har til huse i den gamle Gedhusvagt lige ud til Herning-Viborg landevejen og giver derved bekvem adgang også for civile besøgende. I begyndelsen har man åbent den første torsdag i hver måned fra kl 1530 til 1800, men man håber på at kunne holde åbent nogle dage i sommerferien. Desuden vil en stor del af de mange besøgende, der kommer på flyvestationen hvert år, blive vist rundt på museet for at se lidt af historien bag flyvestationen, som den er i dag.

Samlingen omfatter fotografier, uniformer, våben og andre effekter fra fly samt en del modeller. Desuden har man udendørs fire gamle fly, som har gjort tjeneste på flyvestationen. Det drejer sig om F-84G, METEOR Mk.8, RF-84F og T-33A.

Alle der arbejder, har arbejdet eller har særlig tilknytning til flyvestationen kan blive medlem af den historiske forening og derigennem støtte arbejdet, aktivt eller passivt, som man ønsker og har tid til.

Vi glæder os til at kunne fortælle om tilsvarende initiativer på de andre flyvestationer, så skulle nogen have kendskab til sådanne, vil vi meget gerne have et par ord. ■

BEST FOCUS 1982

NATO's nordregion afholder hvert andet år en fotorecognosceringskonkurrence kaldet Best Focus. Dette års konkurrence bliver afholdt i Karup fra 4-11 juni.

De konkurrerende hold vil blive sammensat af piloter fra alle de deltagende enheder hvilket er en praksis, man gik over til for nogle år tilbage. Tidligere havde man kæmpet nationsvis mod hinanden. Den nu gældende ordning sikrer en mere retfærdig konkurrence, da der så ikke er nogen, der kan drage fordel af at have tomads besætninger i alle fly, som fx PHANTOM-typerne har det.

Følgende enheder deltager i konkurrencen:

41 Sqn, Royal Air Force	JAGUAR
AKG 52, 2.Staffel, German AF	RF-4E
336 Skvadron, Norwegian AF	F-5
ESK 729, Royal Danish AF	RF-35
??? TRS, US Air National G.	RF-4C

Den endnu ikke udpegede enhed fra Air National Guard vil desuden medbringe to RF-4C fra USAF Recce School på Shaw AFB, South Carolina, og to RF-4C fra 10 TRW, Alconbury, England. Som flyvende dommere deltager to F-104 fra 1'st Canadian Air Wing, Sollingen, Tyskland. ■

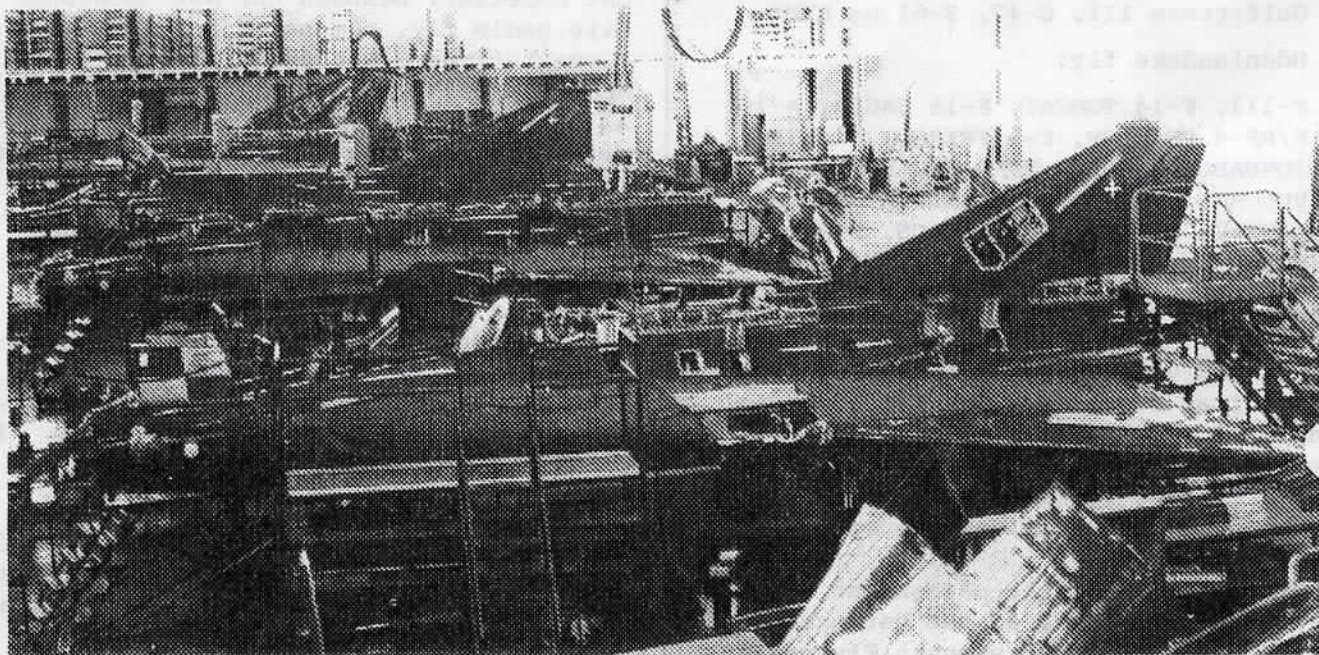
WDNS-TILFØJELSE

Til den udførlige omtale af WDNS-systemet andetsteds i FLY-NYT kan føjes følgende: Den 23. december 1981 underskrev FMK Acceptance Certificate på AR-109, kun otte dage forsinket på trods af de mange dage med dårligt vejr. Hermed tilkendegav FMK, at man er tilfreds med systemets hovedfunktioner, men der er stadig nogle detaljer, som skal testes og rettes til. Derfor flyver AR-109 stadig i et stramt program og vil fortsætte med det indtil juni/juli 1982.

Den 4. januar i år blev TF-35, AT-160, afleveret til Hovedværksted Karup til modi-

fikation til prototype WDNS for de to-sædede DRAKEN. Pladsforholdene i TF-35'eren er endnu trangere end i F/RF-35, så derfor laver man denne anden prototype for at afprøve monteringen af de forskellige komponenter.

AT-160 er planlagt færdigmonteret den 1. juni i år og vil derefter gennemgå et testflyvningsprogram i lighed med AR-109. Sidstnævnte vil på samme tidspunkt blive taget ind til HVK for modifikation af WDNS'ens Control and Display Unit i cockpittet. CDU'en er pilotens primære betjeningspanel i WDNS-systemet, og man påregner at flytte den fra venstre sidepanel op på selve instrumentpanelet, således at pilotens head-down tid reduceres. Head-down tid er den tid, som piloten anvender til andre formål end at se ud af vindue. I sidste nummer oplyste vi, at den to-sædede WDNS-prototype ville være den første til at anvende den ved HVK udviklede næse med kun næsevindue. Dette passer ikke! Næsen blev prøvefløjet den 1. december 1981 på F-35, A-007. Flyvningen blev udført af KN A.Jørgensen (GAR) og omfattede blandt andet belastning af næsen på op til +8G. Næsen opførte sig fint og sidder stadig på A-007, men der er ingen laser bag ruden. ■



TINBOX-tillægget udgives i forbindelse med de ordinære numre af Flyverstabens orienteringsblad FLY-NYT.

Tillægget behandler flymilitært og flyhistorisk stof omfattende alle våbensystemer og tjenestesteder ved Flyvevåbnet samt flyvetjenesterne ved Hæren og Søværnet.

REDAKTION OG LAY-OUT:

Steen Hartov
Egernvej 30
Kølvrå
7470 Karup J
(07) 10 12 35

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