

tinbox

tillægget

Som det sikkert er læserne bekendt, afgav Forsvaret i august 1977 bestilling på syv helikoptere af typen NAVAL LYNX Mk.80 hos Westland Helicopters Ltd., Yeovil, Somerset, England. De nye helikoptere skulle afløse Søværnets Flyvetjenestes aldrende ALOUETTE III primært i fiskeriinspektionsrollen. Man håbede på at kunne anskaffe yderligere otte LYNX, men indtil nu er det kun

blevet til én ekstra helikopter. Bevillingen til denne ottende blev givet i juni 1978 samtidig med bevillingen til GULFSTREAM III flyene. Bevillingsansøgninger, bestilling og indfasning af denne nye spændende helikopter kom - forståeligt men ufortjent - til at stå i skyggen af F-16 købet. I TINBOX 2/79 omtalte vi planerne for anvendelsen af de nye LYNX, men siden da

Indfasning af NAVAL LYNX Mk.80

af Steen Hartov og Palle Sick

INDHOLD

INDFASNING AF LYNX...1

SVF har nu modtaget alle sine otte NAVAL LYNX Mk.80 og siger snart farvel til den sidste ALOUETTE III.

S-61 BEMALINGER.....6

KORT SAGT.....8

Sidste F-100 IRAN
Åbent Hus 1982

2/82

er helikoptererne gået i dansk tjeneste, og det vil være rimeligt at gøre en slags status.

UDDANNELSEN I ENGLAND

Den 20. april 1980 kunne man ved Søværnets Flyvetjeneste (SVF) se håndgribelige beviser for, at noget var ved at ske. Det første hold piloter drog afsted for i England at påbegynde den teoretiske uddannelse på den nye helikopter-type.

Deltagende piloter var FAK, KAF, LAR, MAN, RAS, SVA, VØN og VØR. De tilbragte den første uge hos Rolls-Royce Ltd. i Watford, hvor motorer og tilhørende systemer blev gennemgået. De næste to uger blev tilbragt ved Westland Training Center, Sherborne, med focus på helikopteren som helhed samt procedurer.

Den 9. maj tog FAK, KAF, LAR og RAS hjem

LYNX

igen, idet der i kontrakten med Westland Ltd. indgik 10 timers skoleflyvning pr solgt fly dvs i alt 80 timer med Westland-instruktører. Disse 80 timer havde man valgt at fordele på 4x20 timer.

De fire tilbageværende piloter, MAN, SVA VØN og VØR, fik deres "dollar ride" om mandagen den 12. maj. Som instruktører fungerede Westland-piloterne Colin Hague og Derek Marpole. SVA havde dog tyvstartet lidt, idet han havde sin første flyvning i en dansk LYNX den 23. april, hvor han sammen med Westland-piloten Morton udførte acceptance test på S-134 eller G-BHHM, som den var registreret. Desuden fløj SVA den 30. april acceptance test på S-142, G-BHHL, sammen med Westland-piloten Chadbourn.

Al skoleflyvning i England blev fløjet i disse to helikoptere, som også var de eneste, der blev civilt indregistreret. Den 15. maj 1980 blev S-134 officielt overdraget til FMK ombord på inspektionsskibet "Hvidbjørnen", der lå for tøjet på Themsen nær Tower Bridge midt i London.

Imens omskolingen skred fremad, var den tredje LYNX, S-170, ved at være færdig. Den blev acceptance testet den 30. maj af Derek Marpole og SVA, og nu var man

klar til at tage hjem med de nye vidundere.

HJEMFLYVNING

Den 5. juni 1980 tog man afsked med Westland-fabrikkerne i Yeovil i denne omgang og indledte hjemflyvningen til Danmark via Manston til De Kooy i Holland. På dette første stræk var besætningerne fordelt således:

S-134 SVA/VØN og OSG P.S.Bork

S-142 TIM, PL-B G.G.Bredsgaard og OSG S.S.Sørensen

S-170 MAN/VØR og OSG B.Türck

Næste dag gik turen via Kiel-Holtenau til Værløse. Under mellemlandingen på Kiel-Holtenau skiftede VØN plads med PL Bredsgaard, så TIM kunne få en pilot med til at assistere sig ved den opvisning, som han gav ved ankomsten til Værløse.

Det var første gang man herhjemme havde lejlighed til at se TIM's blændende show udført i en dansk LYNX, men heldigvis fik et større publikum chancen, dels ved "Flygtning '81" arrangementet på FSNVAN og under "Åbent Hus" på FSNÅLB også i 1981.

Lt.Cdr. T.F.Brookman, som TIM's rigtige navn er, har gjort tjeneste ved SVF siden den 10. oktober 1979 som udveks-

S-142 på FSNVÆR umiddelbart efter ankomsten til Danmark fredag den 6.juni 1980. Hjemflyvningen fra Yeovil gik via Manston, De Kooy i Holland hvor man overnattede, Kiel-Holtenau i Vesttyskland til Værløse. Besætning på sidste ben var TIM, VØN og OSG S.S.Sørensen.





S-170 under foldningsøvelser på FSNVÆR 1980. En passende karakteristik kunne lyde: Rotary machinery, nautical style, a complicated collection of metal mechanisms and rotary reactions. - It works, too!

lingspilot fra Royal Navy. Han havde allerede ved sin ankomst til Danmark ca 1.000 flyvetimer alene på LYNX. Disse mange timer havde han samlet blandt andet som deltager i den LYNX Intensive Flying Trials Unit, som stod for Royal Navy's certificering og acceptance testing. TIM har desuden gjort tjeneste ved en almindelig LYNX-eskadrille.

SKOLEFLYVNING I DANMARK

Efter hjemkomsten til Danmark med de tre første LYNX virkede TIM som instruktør for MAN, SVA, VØN og VØR og fik bragt dem op på instruktørstatus. Derefter kunne de starte omskolingen af de andre piloter.

I slutningen af juli måned 1980 tog SVA, LAR og OSG Jarl Andersen til England i S-170. Her var den fjerde LYNX, S-175, klar til levering. Acceptance test blev fløjet fra Judwin, Westland-fabrikkernes flyveplads i Yeovil, den 1. august af SVA og TIM, der siden var kommet til. Den 4. august gik turen til Værløse via Manston og De Kooy. S-170 blev fløjet af SVA/LAR og OSG Jarl Andersen mens S-175 blev fløjet af TIM og OSG S.S.Sørensen. Alle otte LYNX helikoptere er nu leveret

og den sidste, S-196, ankom til Værløse den 6. oktober 1981.

TRENINGSDERATIONER MED VÆDDEREN

I løbet af efteråret 1980 indledte man træningsoperationer med inspektions-skibet "Vædderen", F349. Det drejede sig om landinger og Helicopter-In-Flight-Refueling (HIFR), og i denne forbindelse kom TIM's ekspertise i operationer fra skibe med LYNX-helikopteren rigtigt til nytte.

Selv om SVF's piloter har mange timers træning i operationer fra inspektions-skibene, er det alligevel noget helt andet at komme fra den ukomplicerede ALOUETTE til LYNX.

HIFR var noget nyt - også for TIM - idet dette begreb er resultatet af et dansk krav om, at det skulle være muligt at tanke helikopteren, selv om vejret eventuelt ikke skulle tillade landing på dækket af inspektionsskibet. Tanknings-operationen gennemføres ved at helikopteren hænger stille over agterdækket og med hoisten hejser en brændstofslange op til kabinen. I kabinen tilsluttes den en studs indbygget i gulvet, hvorefter tankning kan finde sted.



Foruden inspektionsskibene har de nye korvetter af "Niels Juel"-klassen også mulighed for at udføre HIFR. LYNX'en kan altså også få stillet tørsten under flådeoperationer i de hjemlige farvande.

FISKERIINSPEKTION

Første udstationering af LYNX på inspektionsskibstogt til Grønland skete i maj 1981 på "Hvidbjørnen", F348.

"Hvidbjørnen" har ligesom de andre fire inspektionsskibe fået helikopterdækket forlænget med ca 1,5 m for at kunne betjene den større helikoptertype.

Erfaringerne med LYNX i fiskeriinspektionsrollen viser allerede nu - som ventet fra begyndelsen - at effektiviteten er blevet forøget væsentligt i forhold til ALOUETTE. De vigtigste faktorer i dette forhold er radaren, navigationsudstyret inklusiv autopilot samt den ekstratank, som kan monteres i kabinen. Sidstnævnte bevirker, at den effektive

HIFR øvelser mellem S-170 og inspektionsskibet "Vædderen" den 5. november 1980. Besætning på S-170: SVA/VØN og OSG B.Türck.

Brændstofslangen bliver via hoisten bragt op i kabinen, hvor Türck er klar til at koble slangen på tankstudsen.





M-439 var med i fireskibs formationen af ALOUETTE III, der den 12 februar i år markerede et farvel til M-072. Sammen med M-019 får M-439 æren af at skulle afslutte ALOUETTE-æraen ved Søværnets Flyvetjeneste i juli 1982.

patruljetid næsten fordobles i forhold til ALOUETTE.

På en fiskeriinspektionsopgave skulle ALOUETTE III'eren ind over selve målet, hvorefter inspektionsskibet kunne bestemme målets position ved hjælp af radarbilledet af helikopteren. LYNX kan derimod selv klare denne opgave ved hjælp af sit Tactical Air Navigation System (TANS). Man behøver endog ikke at være direkte over målet, for blot det er på radaren, kan TANS'en bestemme positionen.

ALOUETTERNE UDFASES

Synet af de gamle veltjente ALOUETTE III er ved at være en saga blott, i hvert fald i aktiv tjeneste ved SVF.

Den 12. februar i år havde vi lejlighed til at deltage i den uigenkaldeligt sidste fireskibs formation med ALOUETTE III ved SVF. Den markerede et farvel til M-072, som var udfaset i samme øjeblik, den sidste kontakt blev slået fra i cockpittet efter endt flyvning. Formationen omfattede:

- Nr.1 M-071 BOT/LEX og K.Madsen
- Nr.2 M-019 FIN og K.R.Ansberg
- Nr.3 M-439 VØR/SVA og J.S.Jørgensen
- Nr.4 M-072 CAL og P.H.Landler

De fire ALOUETTE'r havde i øvrigt ved starten en sammenlagt flyvetid på det imponerende tal 20.609 timer!

De to ALOUETTE'r, der vil være i tjeneste længst er M-019 og M-439, og de forventes at blive udfaset i juli måned i år. M-019 når således lige at fejre sin 20-års fødselsdag i dansk militær tjeneste den 8. juni. Det er noget af en pudsighed, for netop M-019 var den 10. december 1970 ude for et havari på FSN VÆR, efter hvilket den faktisk blev erklæret totalhavareret. Alligevel blev den repareret, og nu får den lov til at blive en af de sidste - måske den sidste.

Mens ALOUETTE'erne således er ved at træde i baggrunden, kører LYNX-træningen og operationerne videre på højeste omdrejninger. I SVF håber man stadig på, at der vil blive anskaffet flere LYNX, for man kører i et meget stramt program med træning, operationel flyvning og vedligeholdelse.

Der tales om 4-6 stk til levering en gang i midten af 80'erne, men om DET kan gå hen og blive virkelighed vil tiden - og Folketinget - vise. ■

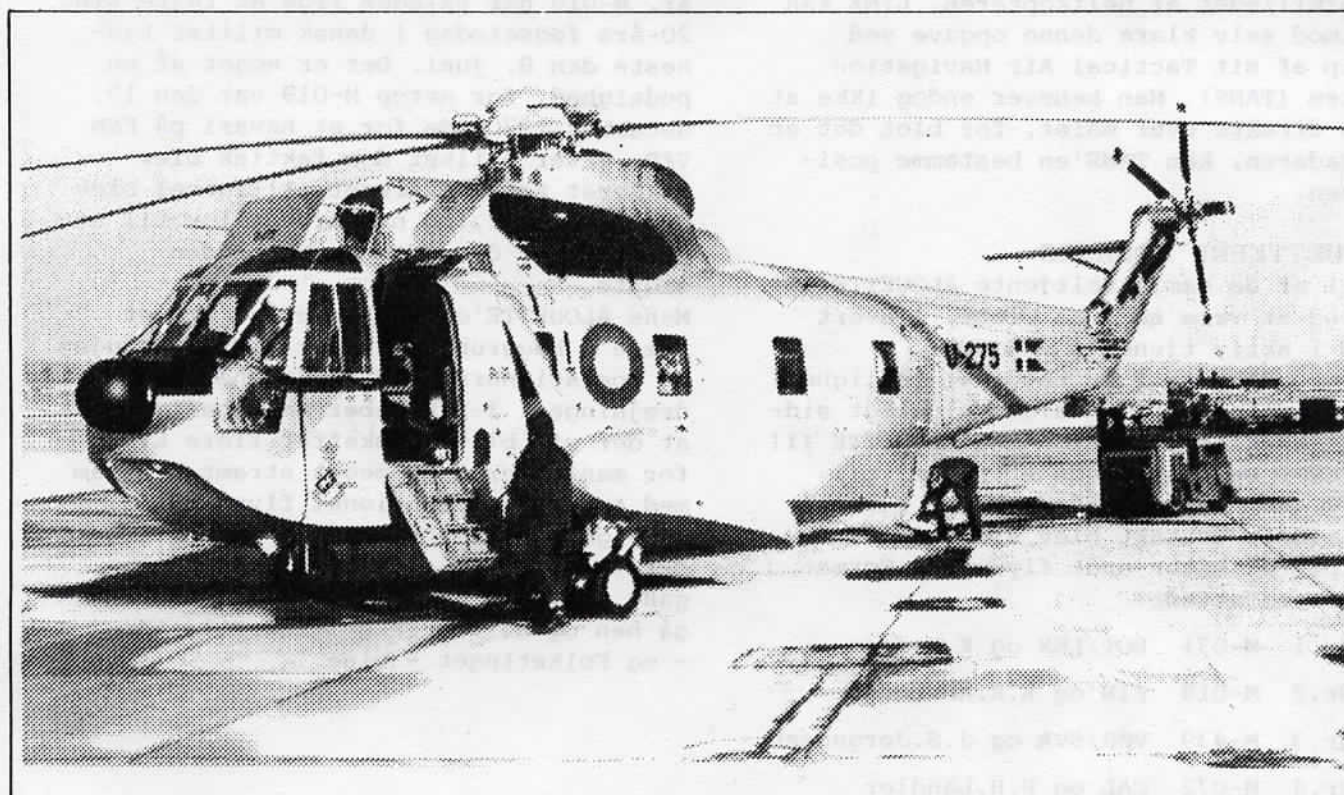


HARTOV
& SICK

S-61 bemalinger

I tinbox-tillægget 1/81 lovede vi at vende tilbage til spørgsmålet om nyt bemalings-skema for S-61, når skemaet var fastlagt. Vi gør det bedst med den her viste billed-serie af U-481, U-275, U-278 og U-277. Billederne er taget inden for et tidsrum på mindre end tre måneder, og man kan endnu opleve vore redningshelikoptere i de tre her viste markant forskellige bemalinger.

U-481 er fotograferet på FSNKAR den 16. december 1981 med, som det ses, day-glo næse





og halebånd, stor kokarde og stort flag. Sidstnævnte er placeret bag nummeret, som det har været det gennem de sidste ca 10 år. (I begyndelsen var flaget placeret lige bag det agterste vindue og nummeret ca midt på halebommen.) U-240 befandt sig i øvrigt på HVKVÆR den 28. april i år og havde da samme bemaling som U-481. U-275 og U-278 er begge fotograferet på FSNVÆR den 12. februar 1982, helt sølvfarvede inden de ender som U-277 på det fjerde billede. U-277 har gråblå overside, en lysere grå underside, sort overside på radomekonsol og vinduesramme. Selve radomen er helt matsort. Bemærk endvidere at kokarde og flag er blevet meget små, som det kendes fra kampflyene. Billedet af U-277 er taget på FSNKAR den 15. marts i år.



Kort sagt

SIDSTE F-100 IRAN

Den 2. marts 1982 afsluttedes det sidste IRAN på en dansk F-100 på HVKKAR. Det blev TF-100F, GT-844, der fik æren heraf og samme dag blev flyet afhentet af chefen for ESK 730-100 MJ A.J.Nielsen (NØR) og KN H.Hansen (HIS). Ved samme lejlighed afleverede de GT-874, som dermed var udfaset.

ESK 730-100 markerede "byttet" ved at passere hen over HVKKAR med ni TF-100F i en smuk "Diamond Nine" formation. ESK præsterede dermed samtidig at have haft alle sine fly i luften på samme dag. ■

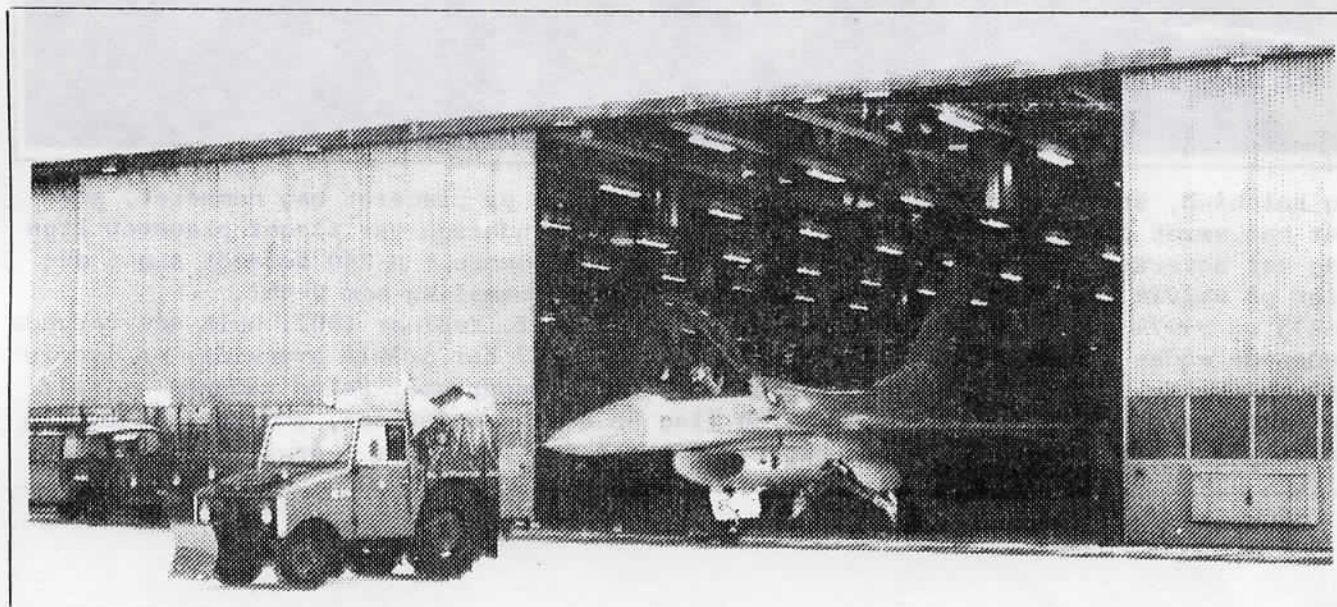
ÅBENT HUS 1982 PÅ FSNKAR

Siden omtalen i sidste nummer af dette års Åbent Hus arrangement på FSNKAR er der kommet svar på de udsendte invitationer. Følgende kan nu siges:

Fra England kommer "Red Arrows" plus en VICTOR, sidstnævnte kun på static display. "Patrouille de France" kommer ikke og "Patrouille de Suisse" kommer heller ikke! Belgien har meldt fra på grund af sparetider!

Til gengæld kommer "Grasshoppers" med deres ALOUETTE III og ligeledes fra Holland NF-5 både flying og static samt, og det skulle efter sigende være helt fantastisk flyvning: Fokker 27.

Fra FLV skulle der ingen ændringer være, og der bliver lejlighed til at se så godt som alle de af FLV, HFT og SVF benyttede typer. ■



Hovedværkstedet på Flyvestation Ålborg er i gang med opdateringer af F-16 af de lave Block-numre. Modifikationsprogrammet, der forløber planmæssigt (man er li foran tidsplanen), skal bringe flyene op til Block 10 status fra henholdsvis Block 1 og Block 5.

På billedet herover ses E-177 blive bugseret ud fra HVKÅLB den 11. januar i år for en testflyvning. Startproblemer medførte, at testen først kunne gennemføres den 27. januar. Pilot: KN J.F.Autzen (FRI), alt OK. (Foto: ÅLBFOT) ■

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:

Jørgen E. Larsen
Krebsevej 43A
2650 Hvidovre
(01) 49 20 68

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

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