

tinbox

tillægget

1982 er et afskedens og udfasningernes år. Transportfly, jagerfly, helikoptere, ja selv chefen for Flyvevåbnet takker af for at finde nye jobs eller gå på pension.

CH FLV's afsked med FLV og overtagelse af stillingen som dansk repræsentant ved NATO's militærkomité i Belgien er udførligt omtalt andetsteds, så lad os her holde os til det flyvende materiel.

Timeglasset er nu også løbet ud for FLV's alderspræsident, C-47A, også kendt som

DAKOTA eller DC-3. Fredag den 30. juli - i det smukkeste tænkelige sommervejr - blev de fem tilbageværende C-47A udfaset efter 29 års aktiv tjeneste ved FLV's transporteskadrille.

Fra ESK 721's side blev den meget vemodige dag markeret med gennemførelsen af to formationsflyvninger, begge med fire C-47 i box-formation anført af den sølvfarvede K-682. Flyvningerne adskiltes af en reception midt på dagen og afsluttedes med et arrangement for eskadrillens

Alderspræsidenten pensioneres

INDHOLD

ALDSPRÆSIDENT.....1

C-47A er sammen med F-100 gået på pension. Læs om FLV's og 721's afsked med en gammel slider og ...

F-100 REUNION.....5

... på FSNSKP den 12-12 juni i år.

KORT SAGT.....8

3/82

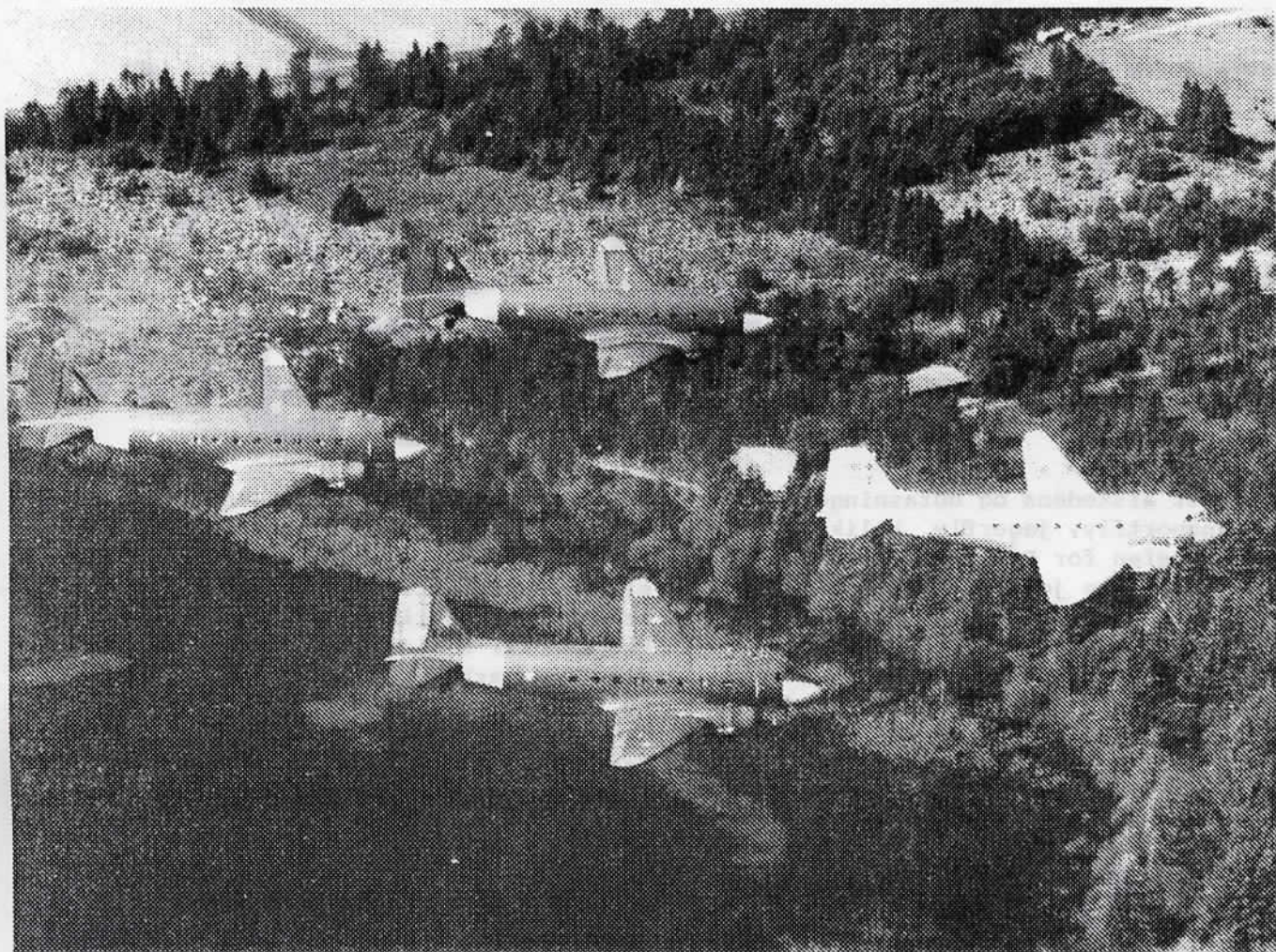
af STEEN HARTOV
JØRGEN LARSEN
PALLE SICK

personel og en række til lejligheden specielt indbudte gæster.

Som der jo efterhånden er blevet tradition for ved udfasning af en flytype fra FLV's rækker, gennemførtes formiddagens formationsflyvning som en tur Danmark rundt. Alle flyvestationer og øvrige pladser, hvor C-47 hyppigt har sat sine hjul i løbet af de mange år, blev overfløjet i smuk tæt formation.

"Longleg Red" - formationens call sign - tog af fra Flyvestation Værløse klokken 0836 lokal tid. Efter join up steg man til 1.400 fod og satte kursen mod FSN AVN. Flyveskolen på Avnø, hvor så mange FLV-piloter gennem årene har modtaget deres elementære flyvekundskaber, fik æren af at blive overfløjet som den første klokken 0853.

Fra Avnø fortsatte turen over FSNSKP/



K-682, K-683, K 684 og K -688 passerer Kragssø på Flyvestation KARUP under Danmark rundt den 30. juli (Foto: PEF, ESK 727)

FLD 602, FSNVAN, Billund Lufthavn, FSN KAR/FTK, FSNÅLB, FSNTIR og hjem til FSN VÆR igen. Hele turen varede godt 3 timer og hjulene blev sat på Værløses asfalt klokken 1130. Med på denne tur kongeriget rundt var indbudte pressefolk, ansatte i FLV samt en del civile med tilknytning til forsvaret.

MEDALJER

Dagens anden flyvning var en kortere lokal tur til FSNVED/FKO, Kastrup Lufthavn og Roskilde Lufthavn eller rettere Københavns Lufthavn ved Roskilde og retur. Ombord i flyene på denne allersidste tur var CH FLV GM N.Holst-Sørensen, CH FTK GM P.Thorsen, CH FMK GM J.Skjøth, GM C.S.Børgesen samt pensioneret GM P.Zigler. Alle fem generaler vel i luften fik derefter til opgave at forberede en kort tale til hver sit af de fem resterende fly i forbindelse med dagens sidste ceremoni.

ESK 721 fik i forbindelse hermed glæden af at se sine gamle fly dekoreret med

medaljen for udmærket lufttjeneste. Et studium af Flyvevåbnets retningslinier for tildeling af anerkendelsestegn/bevis afslører, at "Medaljen kan tildeles piloter eller besætningsmedlemmer, som har ydet særlig fortjenstfuld og udmærket tjeneste i luften ved: - at have forrettet en sådan lang og udmærket lufttjeneste, som har kunnet tjene som inspirerende eksempel for andre."

C-47 kan ikke - hvis man skal være meget formel og korrekt - henregnes til nogen af kategorierne piloter eller besætningsmedlemmer, men begrundelsen for medaljens tildeling er til gengæld opfyldt helt og fuldt. Det agtværdige fly bør ikke unddrages en velfortjent hæder, fordi det ved bestemmelsernes vedtagelse var svært at forudse, at et fly kunne gøre aktiv tjeneste SÅ længe.

Efter en kort ceremoni med afholdelse af de forberedte taler fik flyene påsat selvklæbende ordensbånd i overstørrelse (9 x 28 cm) under venstre siderude. Hermed er C-47 uden sammenligning de højest

dekorerede fly i FLV. C-47 fik i 1978 tildelt ordensbånd for 25 års tjeneste ved FLV.

DEKORERINGER

K-682	GM P.Zigler
K-683	GM N.Holst-Sørensen
K-684	GM C.S.Børgesen
K-685	GM P.Thorsen
K-688	GM J.Skjøth

FREMTIDEN

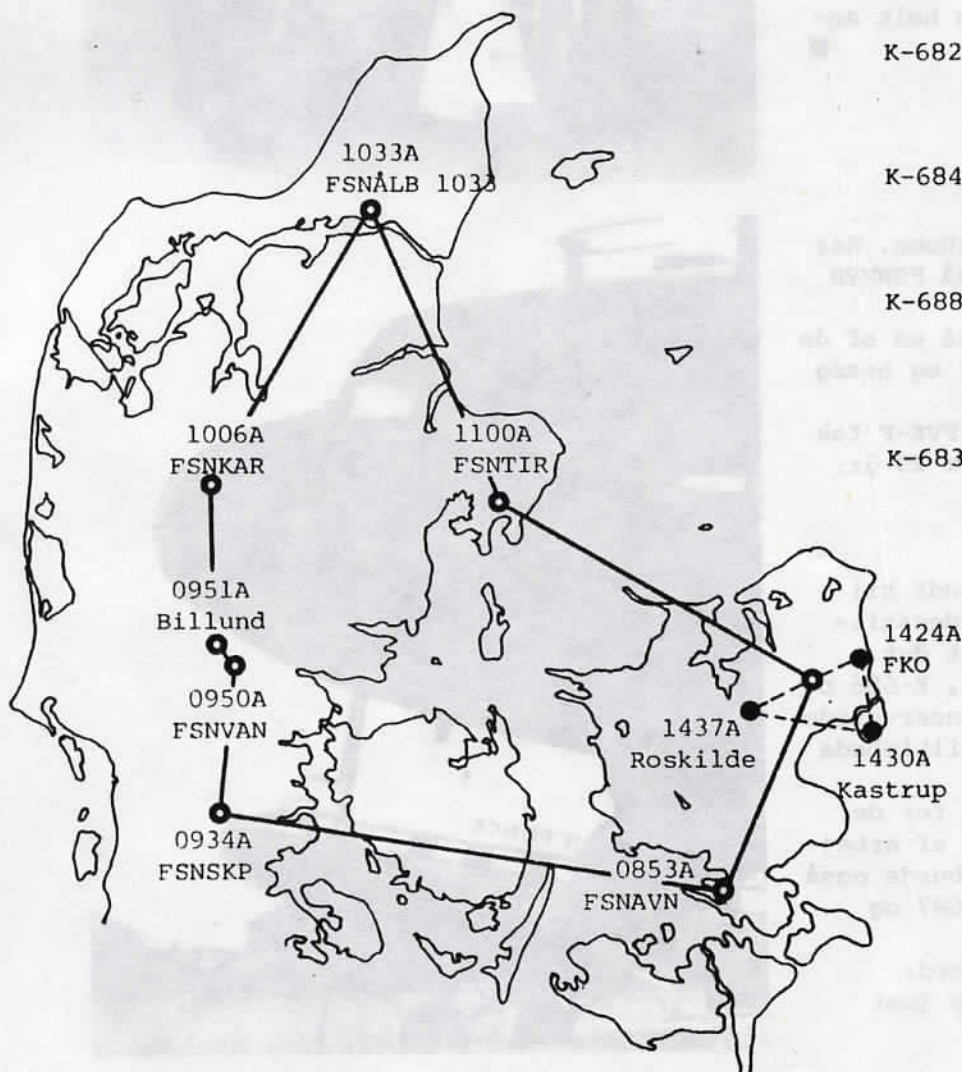
Selv om C-47 dermed nu er udfaset, får de ganske sikkert ikke lov til at stå ubenyttede hen ret længe og forfalde, som det desværre er sket ned så mange fly tidligere. C-47'ernes skæbne er omgivet med lidt usikkerhed, og alt efter hvem man taler med, får man forskellige svar. Vi giver imidlertid følgende bud på fremtiden:

Danmarks Flyvemuseum får overdraget

K-681 og K-682 af FLV. De tilgik begge FLV i 1953 og er dansk ejendom. Rygtet vil vide, at den ene af disse to derefter skal byttes bort for en Junkers Ju 52, antagelig fra England, hvor flere eksemplarer af denne type ejes og flyves af privatpersoner. Foruden at være det tyske modstykke til C-47 under anden verdenskrig har typen tilknytning til Danmark, idet DDL anvendte Ju 52 på sit rutenet før krigen.

Så er der de resterende 6 grønne C-47. FLV råder reelt ikke selv over dem, idet de i 1956 blev overdraget Danmark som MAP-fly. De stilles derfor i depot på FSNVÆR, indtil et USAF-inspektionshold finder vej herop. Der skulle så kunne træffes bestemmelse om deres endelige skæbne. Det vides dog med rimelig sikkerhed, at FLV vil bede om at måtte beholde K-687 for eventuelt senere at overdrage den til Flyvemuseet. Endvidere påtænker ame-

LONGLEG RED - DANMARKSFLYVNING 300782



BESÆTNINGER:

K-682	KN K.E.Hansen (HEK) OB E.P.Schneider (LIF) SNSG J.V.Nielsen, F/E
K-684	KN E.Mayntz (MYN) SL K.H.Larsen (KIM) OSG O.M.Kollberg, F/E
K-688	KN J.Poulsen (JOL) PL T.S.Møller (SØL) OSG C.R.Jacobsen, F/E OSG J.Djurhuus, W/O
K-683	PL E.Christensen (EIK) LT V.Å.Hansen (SAV) OSG A.Rudbech, F/E

FORMATION: (set fra oven)

K-682	
K-684	K-688
K-683	

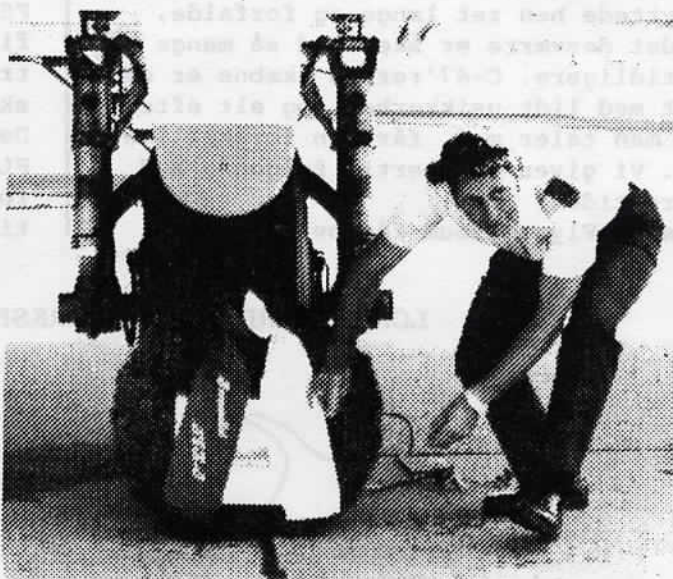
C-47A

rikanerne at flyve 3 fly hjem til USA med museumsanbringelse for øje. Det er nemlig langt fra hver dag, man finder C-47'ere i så god stand som tilfældet er med FLV's gamle kæmper:

Hvilken fremtid der så venter de sidste 2 må blive et gæt. Videre salg til en civil operatør kan tænkes. Trods mange flyvetimer og trods høj alder er der endnu adskillige flyvetimer tilbage i dem.

Ganske vist kniber det med at skaffe reservedele til C-47 nu om dage - især til motorerne - men der er endnu muligheder hos flyophuggere rundt omkring i verden. At der også er andre muligheder vidner artikler i fagpressen om. Der er i tekst og billeder vist talrige eksempler på, at mindre selskabers behov for et enkelt, billigt og driftssikkert fly er blevet klaret med et C-47 flystel forsynet med nye turbopropmotorer samt ekstra avionics.

At det så efter manges mening ikke længere er en "rigtig" C-47 er en helt anden sag. ■



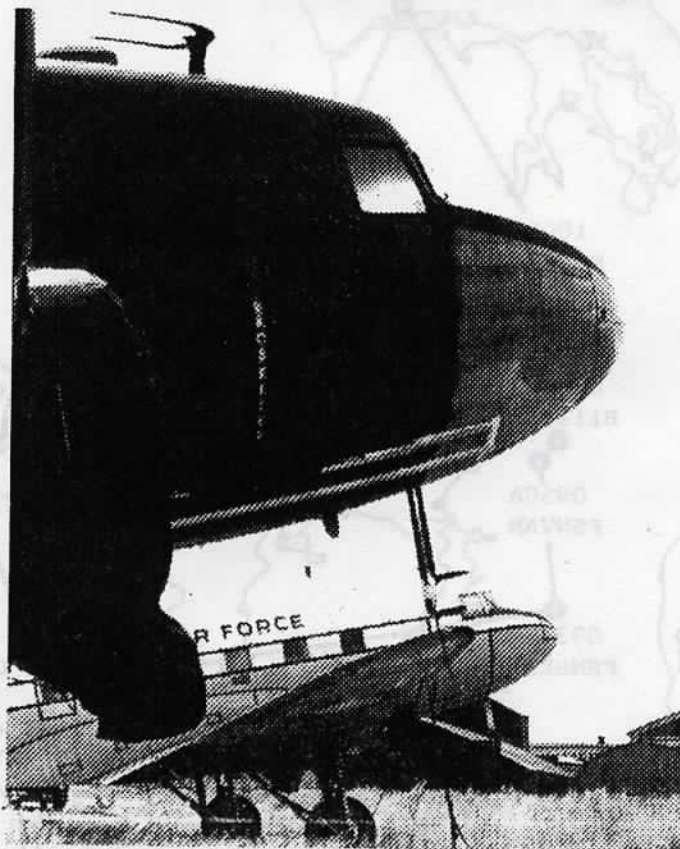
TIL HØJRE:

Sorrig og glæde, de vandre tilhobe, har en digter sagt. Således også på FSNVÆR den 30 juli om eftermiddagen. Foroven fæstnes ordensbåndet på en af de grønne C-47A efter Danmarkstur og besøg i Kastrup, FKO og Roskilde. Derunder siger teknikerne ved FVK-F tak og farvel til en god ven gennem 29 år. (Fotos: VÆRFOT)

NEDERST:

Der var tre, som ikke var indbudt til reception, højtidelighed og ordenstil-delning, skønt de havde fortjent det. Ved FMK's bygninger stod K-681, K-686 og K-687, uden motorer, delvis konserverede med oversprøjtede vinduer og tilklæbede døre. Et meget sørgeligt syn. Det var også lidt uretfærdigt, for de havde alle tre taget deres del af arbejdet gennem de mange år, og de burde også have haft en orden. Nærmest K-687 og bagved K-681.

Der er en sandhed i det gamle ord: "Old soldiers never die, - they just fade away!"



F-100 Reunion

Den 12-13 juni samledes alle tidligere F-100 piloter til reunion på Flyvestation Skrydstrup. De tre gamle F-100 ESK, 725, 727 og 730 stod som indbydere og havde i god tid forinden ladet de mest idérige i enhederne forene sig i en arbejdsgruppe. ESK 730-100 med NØR i spidsen havde påtaget sig det enorme arbejde med at koordinere planlægningsarbejdet og gennemføre arrangementet i praksis.

Knap 300 mulige deltagere (kriteriet var at man skulle have fløjet solo på F-100) havde to trediedele fundet vej til Skrydstrup. For langt de fleste ikke deltagende ex-HUN-drivers gjaldt det, at de ikke havde kunnet frigøre sig fra job eller andre pligter. At tankerne imidlertid var hos kammeraterne i 730-100's eskadrilleområde, vidnede de mange hilser i forskellige udformninger om. Et stort kontingent deltagere fra Sjælland ankom pr C-130 HERCULES. Resten kom med tog eller bil, og klokken 1300 var så godt som alle på plads, hvorefter NØR kunne kalde tropperne til orden.

En hangar var ryddet i dagens anledning, og stående om en stor til lejligheden etableret Bar-Ø accelererede snakken på ganske kort tid til et betragteligt niveau. Ud over drikkevarer tilbød baren eskadrilleskjolde, askebægre, T-shirts osv osv, og de fremlagte scrapbøger blev studeret flittigt.

Selv om alkoholiske drikke får skyld for at være hukommelseshæmmende, havde de her den modsatte virkning. Den hyppigst hørte bemærkning var

- og kan I så huske

og det kunne man naturligvis, selv om der var forskellige versioner af samme begivenhed, alt efter om man i sin tid havde været offeret eller tilskueren. Klokken 1400 blev alle gennet ud af hangaren for at overvære opstart og udrulning til start på eftermiddagens flyvende programindslag.

5 F-100 rullede ud af eskadrillens shelter, passerede tilskuerne og rullede mod øst for at tage af på bane 29, mens det 180 mand store selskab begav sig ud

4 F-100 i box-formation under eftermiddagens flyveopvisning. Forrest NØR/GIT i GT-826. Til venstre JØL/P.S. i GT-844. Til højre NOK/J.B. i GT-971 og bagest SOU/JIC i GT-908. Vejret så ikke for lovende ud først på dagen, men også på det punkt havde arrangørerne magt over situationen. Ved middagstid: Opklaring!



på en fodtur til nordre parallelbane. De 5 fly tog af med en single og to i pairs og forenedes i en smuk formation. Efter et par overflyvninger skiltes de i en fireskibsformation, mens den femte mod nord søgte og på sekundet fandt PUN, KUN og POS i henholdsvis en RF-35, en F-16A og en F-104G.

Forinden havde JOS på særdeles overbevisende måde demonstreret F-16's stige- og accelerationsevne over hovedbanen. Fra øst kom nu i to smukke finger left formationer dels den blandede formation, dels de 4 F-100 lavt hen over 180 opadvendte ansigter. Der blev udstødt mange vemodige suk, og flere befandt sig tydeligvis i tankerne 600 fod over parallelbanen på det tidspunkt.

De tre kolleger fra henholdsvis Karup, Ålborg og det sydvestlige hjørne af flyvestationen tog afsked med deres gamle kollega og overfløj enkeltvis nordre parallelbane på langs i, hvad der efter sigende skulle være 300 fod. Fødderne er tydeligvis mindre i Karup end i resten af landet, men flot så det ud.

Næppe var sidste mand væk, før de 5 F-100 fra syd angreb skaren på parallelbanen i et low angle attack og trak af i et bomb-burst fuldt så symmetrisk og smukt, som noget opvisningshold kan lave det. Det var et pragtfuldt syn til sidst at se alle 5 F-100 på hovedbanen på samme tid med de gule udspilede bremseskærme efter sig. Der blev klappet kraftigt og længe for NØR og svende, da tilskuerne tog imod på hydrantanlægget.

FLYVENDE HILSEN

Samværet fortsatte i hangaren nok en times tid afbrudt af udkald til endnu en overflyvning. En tidligere F-100 pilot, som ikke havde kunnet være med på grund af sit job, tog arbejdet med hen over Flyvestation Skrydstrup. Fra sit kontor i næsen af en GARAVELLE sendte han dermed en hilsen til sit gamle fly og sine kammerater. Hans forsvinden mod nord mod Billund med en sort sodstribet fra den ene motor blev kommenteret fra jorden med et

- Orv, så I det pull-up!

Det var blevet tid at finde de tildelte kvarterer, og efter et brusebad og omklædning gik turen til messens bar, hvor der blev trukket lod om bordpladser ved aftenens middag. Systemet sikrede, at alle blev spredt på tværs af alder, eskadrilletilhørsforhold og snævrere venskaber, og det viste sig at fungere vældig godt.

Inden indtagelsen af den ovenud lækre middag, blev RØR udpeget til aftenens toastmaster (trods adspurgte i forvejen evnede han at vise passende overraskelse), et job han udøvede med stor myndighed og nidkærhed. Hvis man ikke ..., når han sagde ..., skulle han nok osv osv! Men det skal siges, at det virkede.

Talerne eller forsøgene på samme blev administreret stramt og retfærdigt. Alle taler skulle afsiges stående på stolen (kan man ikke holde balancen, kan man heller ikke holde tale), og de måtte kommenteres - og blev det.

Ve den, der sagde noget sludder eller lod nogle brokker gå. Eksempelvis syntes stationschefen, der jo - og det understregede han selv kraftigt - deltog som almindelig menig F-100 pilot, at han i sin tale trods alt måtte indflette nogle alvorsord afstemt efter hans høje embede og sagde derfor

- og når jeg nu siger følgende, har jeg stationschefens kasket på!

Nok var man tre-fire glas rødvin henne i middagen, og en enkelt kunne måske med særdeles megen god vilje have manet skyggen af en kasket frem, men nej. Et sådant udsagn får ikke lov at passere i F-100 piloters selskab. En spurgte rent ud og højlydt, om det var ham der var noget i vejen med, eller om chefen virkelig havde kasket på? Chefen blev reddet af RØR, der lod ham tale færdigt med kasket uden kasket.

UDSØGT MÅLTID

Maden var som allerede nævnt excellent. Fersk røget laks/hvidvin, Roastbeaf Bernaise med glacerede løg, kartofler, salat og flutes/rødvin og til sidst dejlig osteanretning, brie med vindruer/rødvin. Tilberedning og servering tjener messen til stor ære.

Et til det sidste meget hemmeligholdt (troede arrangørerne da) kvindeligt indslag under middagen høstede bifald, hvis størrelse var omvendt proportionalt med mængden af beklædningsgenstande. Bifaldet var overordentlig stort til sidst! Indtagelsen af dessert og kaffe var først overstået på den anden side 2300, hvorefter det kammeratlige samvær fortsatte i de tilstødende lokaler.

En til aftenen arrangeret fighter-bomber konkurrence for to-sædede "fly" satte besætningerne på alvorlige prøver. Den i salen opbyggede rampe a la HARRIER-ski-jump blev benyttet omvendt. Blot det at entre flyet på rampens top var en præstation i sig selv, og dæksmandskabet

måtte bruge godt med armkræfter for at holde "fly" og besætning før GO. Forsædepiloten skulle have et fast greb om pinden, nær knækkene passeredes, og bagsædepiloten havde med bind for øjnene det største besvær med at smide bombelasten på rette tidspunkt. Det blev dog til adskillige træffere, inden rampen måtte overgive sig. Der blev trukket FOR mange G ved det sidste knæk, og et stort gabende hul var resultatet. Alle følgende natflyvninger blev derefter cancelled og piloterne grounded.

SØNDAGSFROKOST

Efter natmad, mere snak og endnu et par historier begyndte der endelig at falde lidt ro over selskabet.

Det bør måske her indflettes, at F-100 folkets "grand old man", general Zigler (I make the rules, and I break'em) var med fra først til sidst. Baren blev først forladt, da alt håb var ude (den lukkede simpelt hen).

Efter nogle timers søvn (enkelte afstod fra en sådan luksus) op til et brusebad og en gang tandbørstning og samling igen

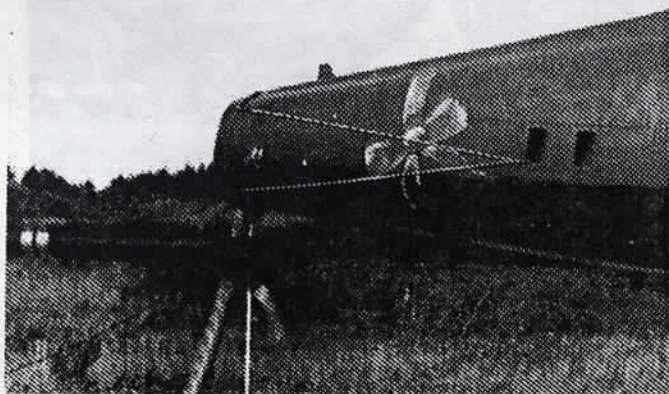
i messen og i baren afventende søndagens frokost.

Kulinarisk stod denne fuldt på højde med aftenens middag og blev en succesfuld fortsættelse af aftenens og nattens samvær. Koner, forlovede, børn osv havde sluttet sig til selskabet, der nu i højere grad var eskadrillegrupperet. Ingen kunne i hvert fald være i tvivl om, at 727 var repræsenteret med et kontingent (højttalende) ved et par borde.

Efter et par taler, en uforglemmelig solosang af OWE (på skånsk) og endnu et par taler måtte de fleste til at se i øjnene, at der fulgte en hverdag.

Pligterne kaldte på en del allerede samme dags aften. HERCULES'en drillede dog en del, og der måtte skiftes propel to gange, før hjemtransporten for sjællændernes vedkommende var reddet. De der havde valgt den landvårts transport var uden disse problemer, men alle uden undtagelse kom velbeholdne hjem.

Men oh, what a party.



GT-826 på FSNSKP kort før 180 F-100 piloter troppede op og erobrede ESK 730-100's område. Teknikerne havde efter sidste værkstedsbesøg forsynet næsen med den smukkeste røde sløjfe som vist.



Kort sagt

ALOUETTERNES UDFASNING

I TINBOX-tillægget 2/82 skrev vi, at de to sidste ALOUETTE III skulle udfases i juli måned dette år. Det kom ikke til at holde stik, for M-019 og M-071 (sidstnævnte i stedet for M-439, som i sidste nummer anført) kan stadig ses og høres brumme rundt i luften over Værløse.

Det ser i øjeblikket ud til, at de får lov til at fortsætte til december, og der er for tiden kun tre piloter tilbage med status på typen, nemlig FIN, RIN og BEC.

Sidstnævnte, OK B.E.Carlsen, overtog i

øvrigt chefværdigheden ved SVF den 17. juni 1982 efter OK S.Vestergaard Andersen (SVA).

Der er således også kun de tre nævnte piloter tilbage til at dele flyvetiden imellem sig. Uanset hvor meget de end gav sig til at flyve, ville ingen af dem dog kunne gøre KL J.V.Jørgensen (VØN) rangen stridig. Da han i begyndelsen af dette år overgik til LYNX havde han to-talt 3.720 timer på ALOUETTE III! ■

ALLE GULFSTREAM MODTAGET

Med modtagelsen af den tredje GULFSTREAM GIII, F-330, den 19 juni i år er ESK 72' GULFSTREAM-flight fuldtallig. Øvrige fl. er F-249 og F-313. ■



Her er så flyet, Panavia TORNADO (MRCA), der skal overtage jagerbomberrollen i Luftwaffe, Marineflieger, Royal Air Force og Aeronautica Militare Italiano. Typen er endnu ikke gået i aktiv eskadriljetjeneste ved de nævnte værn men flyves til gengæld inden for rammerne af en lang række meget omfattende testprogrammer. 43+38 herover kommer således fra Erprobungsstelle 61, Manching, ved München. Billedet er taget på FSNKAR den 2. august i år, og det var - så vidt vi da er underrettet - første gang en TORNADO besøgte en dansk Flyvestation.

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
Krehsevej 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