

tinbox

tillægget

I spået i sidste nummer af TINBOX-tillægget fik Flyvevåbnets gamle C-47 fly ikke lov til at hvile på laurbærrene ret længe. Allerede den 20. oktober forlod K-683 og K-684 Flyvestation Værløse. To dage senere, den 22. oktober, fulgte K-685 efter, og der var således kun gået godt halvanden måned siden deres sidste flyvning ved Flyvevåbnets. Men hvor drog de så hen de gamle kæmper?

De tre veltjente flys nye ejer er Valiant Air Command, der har hjemsted på Cape Canaveral i Florida i USA. VAC, som organisationen kaldes i det daglige, er en organisation, der i stil med det må-

ske mere kendte Confederate Air Force, har til formål at hjemskaffe, restaurere vedligeholde, samt operere med historiske fly af alle typer, der er blevet anvendt af nationer involveret i de to verdenskrige og Koreakrigen.

I modsætning til Confederate Air Force ejes de fly, der indgår i Valiant Air Command af privatpersoner. Organisationer står alene som bindeled disse personer imellem og hjælper med udveksling af informationer og erfaringer, - organiserer reparationsarbejder, - bistår ved fremskaffelse af alle former for materialer samt arrangerer flyvestævner, hvor

De drog vestpå

af JØRGEN LARSEN
STEEN HARTOV
PALLE SICK

INDHOLD

DE DROG VESTPÅ.....1

Tre ex-FLV C-47A går
en spændende fremtid
i møde i USA

AFSKED MED F-100....5

Seks TF-100F solgt
til amerikansk firma

TFW '82.....9

KORT SAGT.....11

4/82



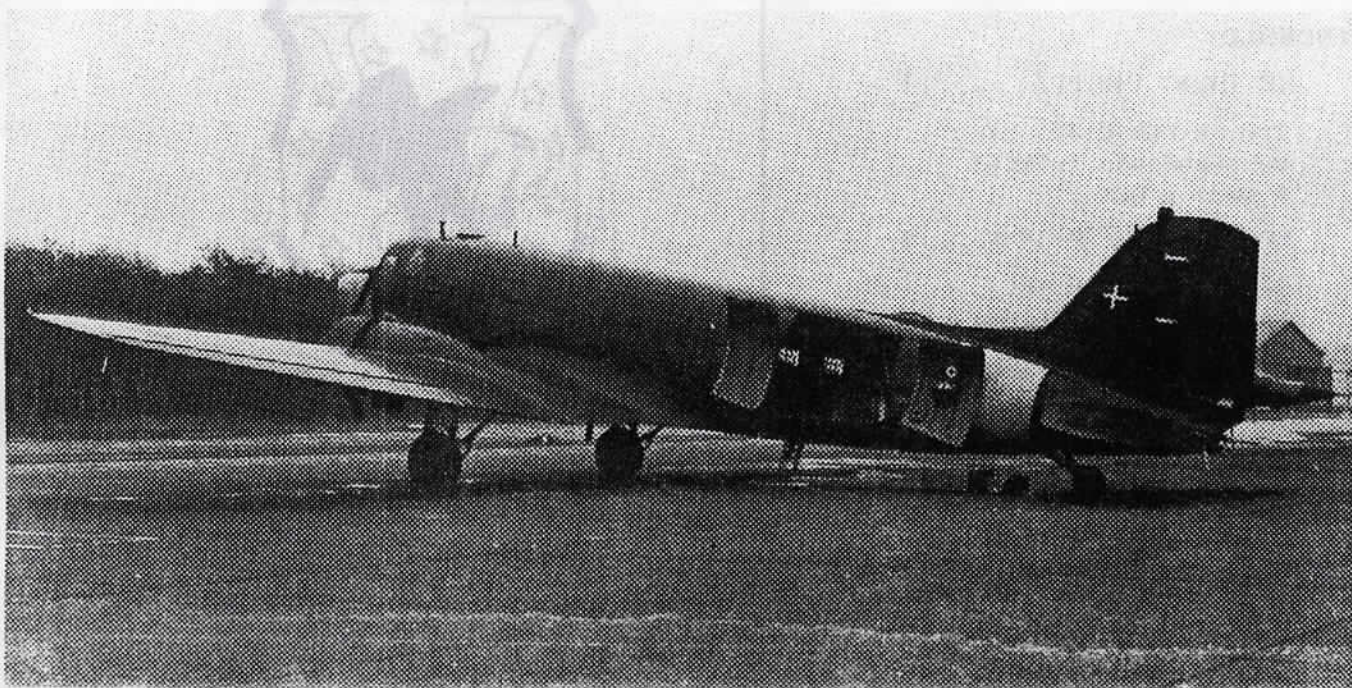
flyene kan blive vist frem sammen i deres rette element.

Af berømte typer, der indgår i VAC, kan nævnes North American B-25 MITCHELL, Grumman F4F WILDCAT, Curtiss P-40E og naturligvis North American P-51D MUSTANG af hvilke der blev bygget i alt 14.810. Af disse er ca 60 endnu i flyveklar stand, og mange af dem tilhører VAC med-



K-684 fotograferet på Colmar i Frankrig i oktober 1978 i forbindelse med ESK 727's rotation med EC 1/13 "Artois" fra Armée de l'Air. K-684 og K-683 virkede begge som støtte- og transportfly under besøget i Frankrig. (foto: via TINBOX)

K-684 fra en anden vinkel med lastrumsdørene åbne. Bag K-684's sideror anes en af EC 1/13's MIRAGE IIIE, med hvem 727's piloter i deres F-100 dystede under opholdet i Colmar fra 17-26 oktober 1978. (foto: via TINBOX)



lemmer. Endvidere kan nævnes Vought F4U COUSAIR, Grumman F6F HELLCAT og Douglas AD-4 SKYRAIDER. Endvidere indgår mange andre jager-, trænings- og transportfly i organisationen, og det er således et yderst fornemt selskab vore tre gamle C-47 skal tilbringe de forhåbentlig næste mange år i.

Valiant Air Command erfarede første gang om de tre flys tilstedeværelse gennem et brev fra USAF. Heri blev organisationen tilbudt de tre fly kvit og frit, mod at man selv besørgede hjemtransporten af dem. Det blev i skrivelsen oplyst, at flyene var i "poor condition", hvorfor man besluttede at sende sit eget inspektionsteam til Danmark.

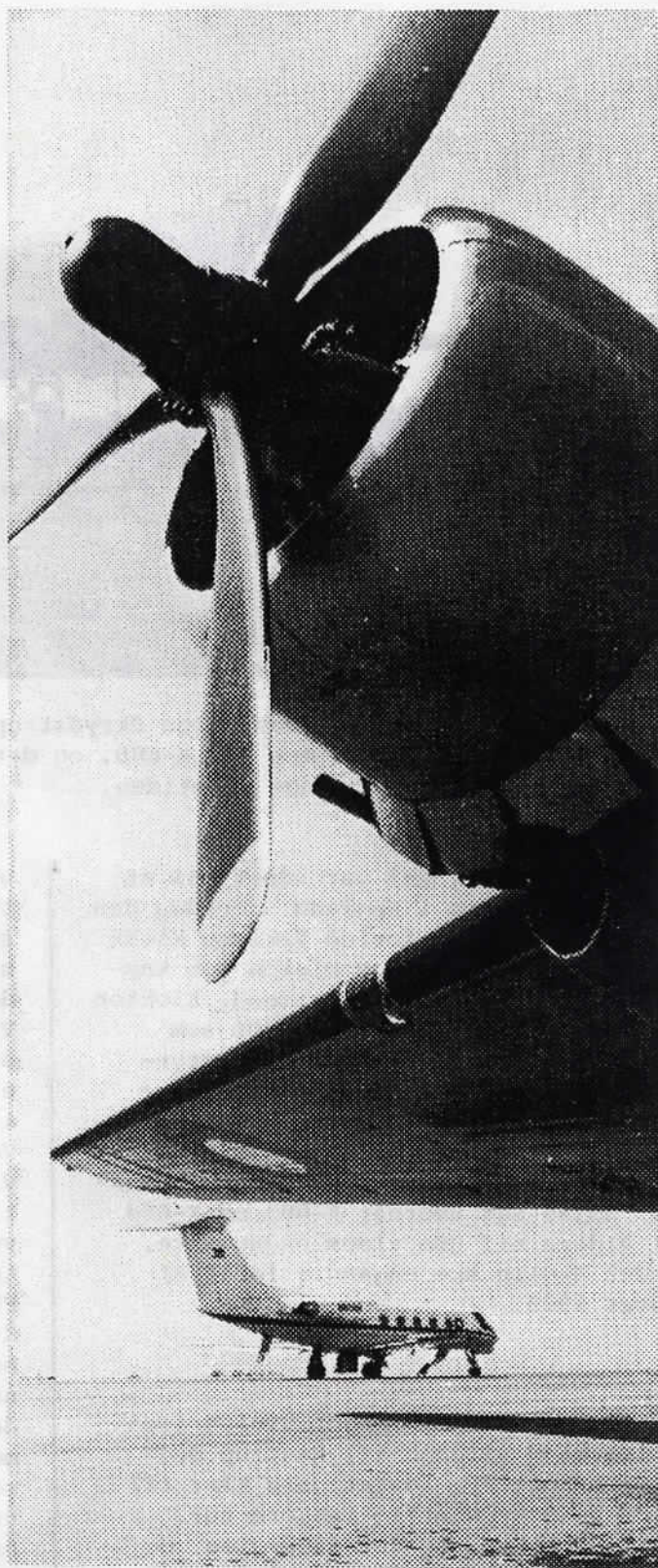
POSITIV OVERRASKELSE

Inspektionsholdet omfattede to mand, Mr. Leo Kerwin, der står for opsporing og besigtigelse af mulige "nye" fly til organisationen, samt mekaniker Mr. Richard Elver Fields. Da holdet ankom til Værløse den 11. oktober, var overraskelsen stor og tydelig. C-47'ernes tilstand var jo alt andet end "poor". Man kunne rent faktisk sætte sig op i flyene og flyve dem ud med det samme.

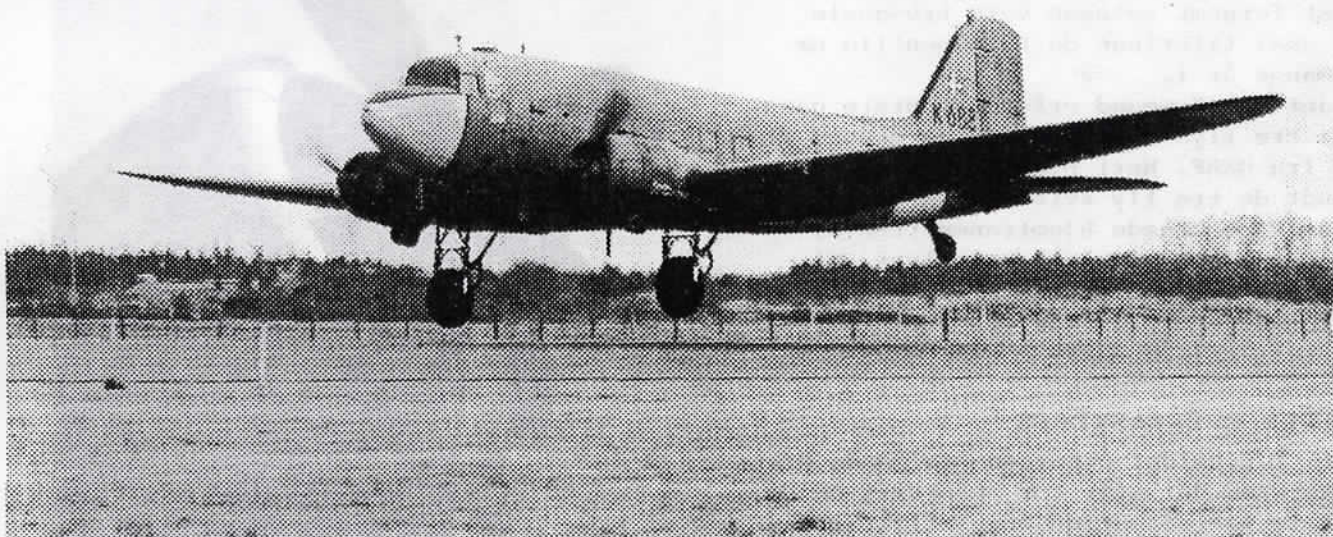
På baggrund af den negative ordlyd i skrivelsen fra USAF, havde man i forvejen besluttet at færeflyve to fly til England, hvor VAC havde skaffet hangarplads på Duxford flyveplads lige nord for London. Her var det så hensigten at opmagasinere flyene vinteren over. Man ville så tage chancen og flyve det tredje fly direkte til USA. Inspektionen skulle have vist hvilket af de tre fly, det skulle have været, men situationen var jo nu pludselig en helt anden, og man kunne ærgre sig lidt over det trufne arrangement med Duxford, men gjort var gjort.

Med det formål at lede dels færeflyvning ankom VAC's operationschef Mr. Robbi Robinson (nu pensioneret Delta Air Lines Inc. kaptajn) til Værløse. Han havde tidligere i sin karriere fløjet DC-3 og havde således kendskab til typen, men hverken han eller Leo Kerwin (tandlæge i det private) var helt friske på C-47. Der blev derfor ved ESK 721's foranstaltning arrangeret skoleflyvning i dagene 15-17 oktober ledet af JOL, KN J. Poulsen, fra ESK 721. Herunder fik begge amerikanere et par timer ved roret.

Da alt var klar til afgang, besluttede VAC's repræsentanter og flyvestationen at foretage overflytningen af K-683 og



C-47's afløser, GULFSTREAM, set i et specielt perspektiv. Den viste GULFSTREAM er IKKE et af ESK 721's tre nye fly men en GULFSTREAM II, N5102, som var lånt hos General Motors i 1981 i forbindelse med omskoling og forberedelse til modtagelse af den første GULFSTREAM G-III.



K-688 under start fra Flyvestation Skrydstrup den 11. november 1973. I januar 1983 udbydes den til salg sammen med K-686, og det bliver spændende at se, hvor de to fly kommer til at tilbringe fremtiden. (foto: TINBOX)

K-684 - de to fly der var udset til at skulle overvintre i England - onsdag den 20. oktober. K-683 forlod Værløse klokken ca 0800 med Robbi Robinson som kaptein og Leo Kerwin som styrmand. Klokken 0935 fulgte K-684 efter med JOL som skipper og OB E.P.Schneider som styrmand. Det indledende hop bragte begge fly til Stansted lufthavnen ved London. Senere på dagen blev flyene fløjet de sidste ca 22 km længere nord på til Duxford. Nøjagtigt hvornår K-683 og K-684 skal videre til USA vides endnu ikke, men det skulle ske engang i løbet af foråret 1983.

PÅ LANGTUR TIL USA

Efter vel overstået færgeflyvning fløj de fire mand tilbage til Kastrup med ordinært rutefly, for at gøre klar til den næste og væsentlig længere tur. Den 22. oktober gik det atter løs, og målet var nu Florida med Robbi Robinson, Richard Elver Fields, JOL og FL F/E SSG J.V.Nielsen som besætning på K-685.

Ruten forløb groft beskrevet fra Værløse via Shetlandsøerne, Færøerne, Island, Grønland, Canada, USA's østkyst på langs til Cape Canaveral.

Hos VAC er det hensigten at lade én eller flere af C-47'erne indgå i en slags

stationsflight direkte under organisationens ledelse. De kan derved tjene som støttefly for øvrige deltagere i diverse stævner ved at transportere den nødvendige støtteudrustning osv.

Vi påregner at bringe en detaljeret gennemgang af K-685's flyvning til USA på et senere tidspunkt samt en mere udførlig beretning om flyenes tilværelse ved Valiant Air Command.

Vi kan supplere oplysningerne i TINBOX-tillægget 3/82 om USAF's dispositioner vedrørende de resterende C-47. Det omtalte USAF-inspektionshold har aflagt FSN Værløse et besøg og har inspiceret K-686 og K-688. Begge fly vil blive udbudt til salg i januar 1983, når det næste katalog over overskudsmateriel ved de amerikanske styrker i Europa udkommer. Endelig kan det oplyses, at K-687, som ønsket af FLV, er blevet overdraget til Danmark med henblik på det kommende Danmarks Flyvemuseum. ■

TRYKFEJL

En beklagelig trykfejl i teksten under billedet af de fire C-47 over Kragssø på Flyvestation Karup i TINBOX-tillægget 3/82 havde forflyttet PEF fra ESK 729 til ESK 727. Sidstnævnte ville ikke vide af ham, og PEF vil nok også helst blive, hvor han er. Undskyld PEF!

Afsked med F-100

Den 11. august tog Flyvestation Skrydstrup og dermed også Flyvevåbnet afsked med de sidste 8 F-100.

Dagen blev markeret med en rundtur over Danmark om formiddagen med alle 8 fly ad følgende rute: Sønderborg - Avnø - Karstrup - FKO Vedbæk - Værløse - Tirstrup - Aalborg - Karup - Billund - Vandel - Skrydstrup. Om eftermiddagen afholdtes en stor afskedsparade med deltagelse fra hele flyvestationen. Gæsterne talte

landt mange andre GM J.Skjøth, CH FMK, GM N.Holst-Sørensen, IFF, GM P.Thorsen, CH FTK, og forhenværende general P.Zigler. Sidstnævnte var selvskreven som gæst, idet han den 16. maj 1959 sad i bagsædet på en af de første tre F-100, der kom til Danmark (FW-018), på turen fra Chateauroux til Værløse. GN Zigler kom således til at opleve både ind- og udfasning af F-100 på nærmeste hold. Samtidig med udfasningen af F-100 blev ESK 730-100 nedlagt, og ESK 730 var derefter og nu en ren F-16 eskadrille. I den anledning komplementerede stationschefen OB B.V.Larsen (BAV) den afgangende

eskadrillechef, MJ A.J.Nielsen (NØR), og personellet ved 730-100 for den holdning og den moral, som enheden havde udvist under det sidste par års operationer med de gamle fly.

Mange har haft lejlighed til at glæde sig over den spirit, der udstrålede fra eskadrillen, og vi i TINBOX-redaktionen oplevede flere gange en stemning hos F-100 enheden, som var det den, der opererede med nye fly og ikke de to F-16 eskadriller på den anden side hovedbanen.

SIDSTE FLYVNING

Den 12. august, dagen efter afskedsparaden, blev 6 af de 8 fly, GT-826, GT-842, GT-844, GT-916, GT-971 og GT-996 fløjet til Karup og der overdraget til HVK.

Årsagen var, at flyene skulle holdes i flyveklar stand med salg for øje. Denne flyvning var den uigenkaldeligt sidste flyvning med F-100 i FLV-regi, og den afsluttedes med et flot seks-skibs break og landing på Bane 27 på FSNKAR. NØR med

NØR og JØL i GT-826 ved HVKKAR den 12. august i år klokken 1341 lokal tid. Absolut sidste F-100 flyvning ved Flyvevåbnet er afsluttet. (foto: TINBOX)



JØL i bagsædet landede med GT-826 som den sidste klokken 1328 lokal tid og taxiede som sidste fly i "gåsegangen" ned foran HVK.

Final Engine Shutdown - alle seks fly på én gang - fandt sted klokken 1340. Efter forstået fotografering mm, blev begivenheden markeret med et stille glas champagne og en dråbe i øjenkrogen. Alle var en smule vemodige. Som tak for godt samarbejde gennem årene fik NØR af chefen for HVK, CING A. Nissen, overrakt en skulptur, der var stykket sammen af F-100 reservedele.

SALGET

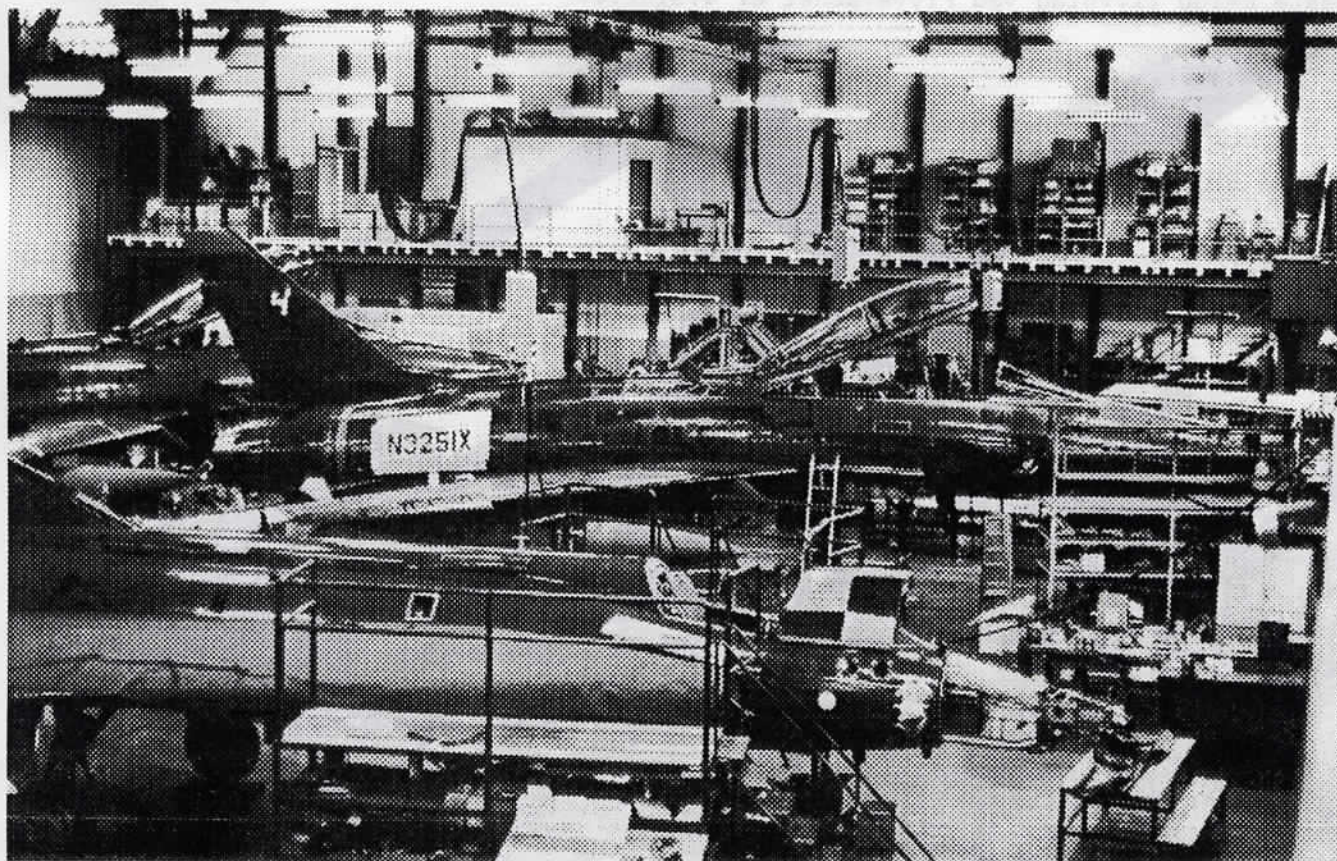
Der viste sig hurtigt en interesseret køber, det amerikanske selskab Flight Systems Incorporated, der opererer fra Mojave Airport i Californien. Flight Systems Inc. har specialiseret sig i at yde flystøtte til andre firmaer i forbindelse med udvikling af diverse systemer til fly. Disse firmaer kan leje plads til nyudviklede instrumenttyper og -systemer i et af FSI's fly og derved få afprøvet deres nye produkter under helt realistiske forhold. FSI har en større flåde af fly til dette formål, ja man kan næsten tale om et mindre flyvevåben.

Man råder således over 13 T-33, 33 F-86, 2 SKYHAWK, 2 SABRELINER, 1 LEARJET 35, 1 F-100D, 1 F-100F og 3 FURY.

Det kan forekomme løjerligt, at et amerikansk firma tager til Danmark for at købe F-100, når USAF har i hundredevis stående opmagasineret på Davis-Monthan AFB i Arizona. Årsagen er at det i USA er forbudt at sælge våbensystemer til private. De to F-100, som FSI opererer med, er således lejet hos USAF, og tilsvarende er de 2 SKYHAWKS lejet ved US NAVY. Alle de andre militære fly er købt i udlandet, og derfor var FSI så interesseret i at kunne købe de danske fly. Selskabet sendte tre mand til Karup den 1. september for at inspicere de 6 fly, og de var ovenud tilfredse med flyenes tilstand. Alderen taget i betragtning havde de aldrig før set så velholdte fly. Handelen kunne imidlertid ikke afsluttes med det samme, for kontrakten skulle godkendes af både militære og civile myndigheder.

I mellemtiden blev flyene motioneret med jævne mellemrum for at køre systemerne igennem og i det hele taget holde flyene i flyveklar stand. Motioneringen bestod i at taxie fra HVK ud til hovedbanen, rulle et kort stykke i efterbrænder og så taxie tilbage til HVK. Disse checks

GT-844 har skiftet identitet på HVK og er nu blevet til N3251X (foto: TINBOX)





N3252B, tidligere GT-826, på HVK den 27. oktober i år. Alle danske nationalitetsmærker er fjernet, og flyet er dermed bragt i overensstemmelse med dansk lovgivning. Intet privatejet fly må nemlig smykke sig med kokarder og splitflag (foto: TINBOX)

blev foretaget af KN C.S. Simmelsgaard (SIE) fra FTK.

KONTRAKTEN UNDERSKRIVES

Den 7. oktober blev kontrakten om salget underskrevet af begge parter. Den samlede salgssum var på 600.000 \$ og indbefattede de 6 fly inklusiv motorer, 7 ekstra motorer samt diverse reservedele, specialværktøjer og komponenter.

Det var oprindeligt planen, at FSI selv skulle komme med teknikere til klargøring af flyene, men det endte med, at HVK selv udførte arbejdet, der blandt andet bestod i at udtage kanonerne samt påmale de nye amerikanske civile registreringer.

FÆRGEFLYVNINGSREGISTRERINGER:

Fly:	Registr.	Dato:
GT-826	N3252B	271082
GT-842	N3251I	251082
GT-844	N3251X	251082
GT-916	N3251W	281082
GT-971	N3251U	281082
GT-996	N3251S	251082

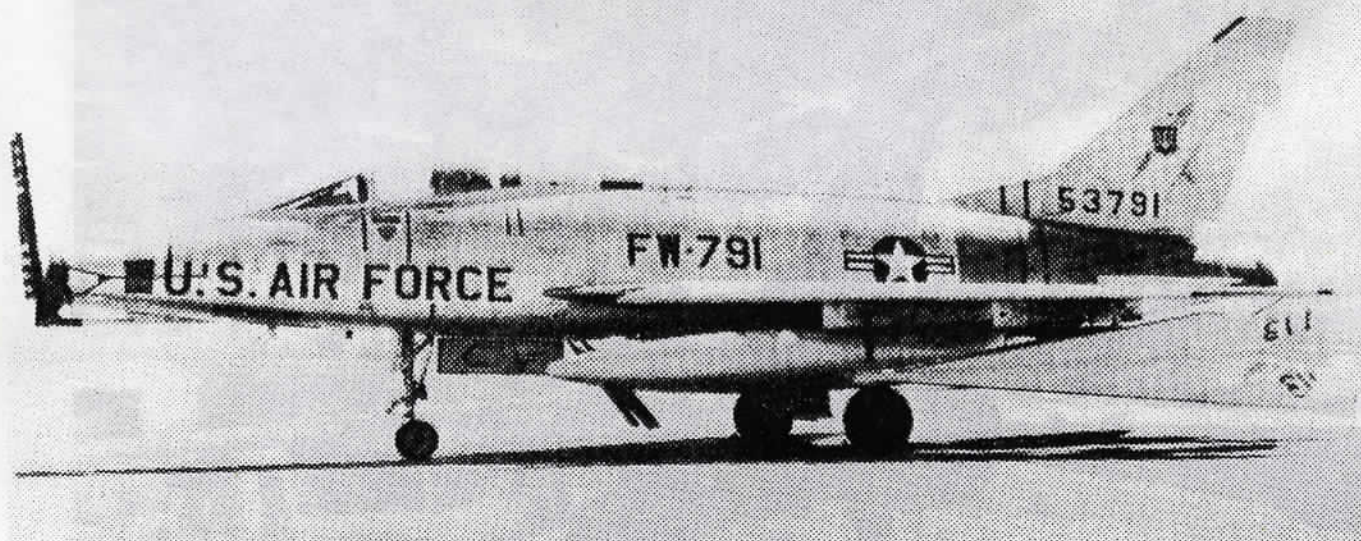
De første 3 fly, GT-842, GT-844 og GT-996, blev taget ind om morgenen den 25. oktober og var færdige om eftermiddagen den 26., hvor GT-826 og GT-916 kom ind i stedet. Sidste fly, GT-971, kom ind den 28. om morgenen.

FREMTIDSPLANER

Flight Systems Inc. ligger i forhandlinger med USAF om at få lov til at lade de 6 fly overvintre på en amerikansk base i Tyskland, og blandt andre Ramstein, Hahn, Zweibrücken og Spangdahlem har været på tale. Årsagen er at FSI ikke er meget for at skulle krydse Nordatlanten med 6 jagerfly på denne tid af året.

Det var oprindeligt planlagt, at de 2 første fly skulle have forladt Karup den 2. november, men tidspunktet er blevet udskudt på ubestemt tid på grund af de uafklarede forhandlinger.

Når flyene på et eller andet tidspunkt skal til USA, vil de sandsynligvis blive fløjet via Island, Grønland og Newfoundland. Ved ankomsten til Mojave Airport skal de gennemgå et modtagelseseftersyn og vil i forbindelse hermed blive



F-100D, 55-3791, fra USAF på Nellis AFB i Nevada med et TDU-10 Dart Target slæbemål monteret under venstre vinge. Det er slæbemål som dette, de tidligere danske TF-100F kommer til at flyve med, hvis FSI opnår prøvekontrakt med USAF om slæbemålsflyvning. Målet slæbes op til 1.500 m bag flyet og kastes, inden slæbeflyet lander.

malet om i FSI's farver, hvid med en mørkeblå stribe hen ad siden. De amerikanske civile registreringer, som flyene bærer i øjeblikket, er kun færeflyvningsregistreringer. I forbindelse med ommalingen vil de sandsynligvis blive omregistreret fra det nuværende til N406FS - N411FS inclusive. Det vil så være en fortsættelse af firmaets hidtidige registreringsmønster. FS står selvfølgelig for Flight Systems. FSI forhandler også med USAF i en anden forbindelse, nemlig om en prøvekontrakt vedrørende slæbemålsflyvning. Hvis man opnår en sådan kontrakt, skal 3 af de gamle FLV F-100 anvendes til dette formål, og derefter formentlig operere fra

en europæisk base. Det er meningen, at alle 6 fly skal modificeres til at kunne anvende Dart slæbemål, hvis prøvekontrakten falder heldigt ud, og USAF fortsat ønsker FSI's assistance på dette område. I en eventuel prøveperiode i Europa vil flyene forblive i den grønne bemaling. ■

TILBAGEVÆRENDE F-100 I DANMARK

Når Flight Systems Incorporated har fløjet de 6 ex-FLV TF-100F ud af Danmark, vil følgende F-100 være tilbage og fordelt således:

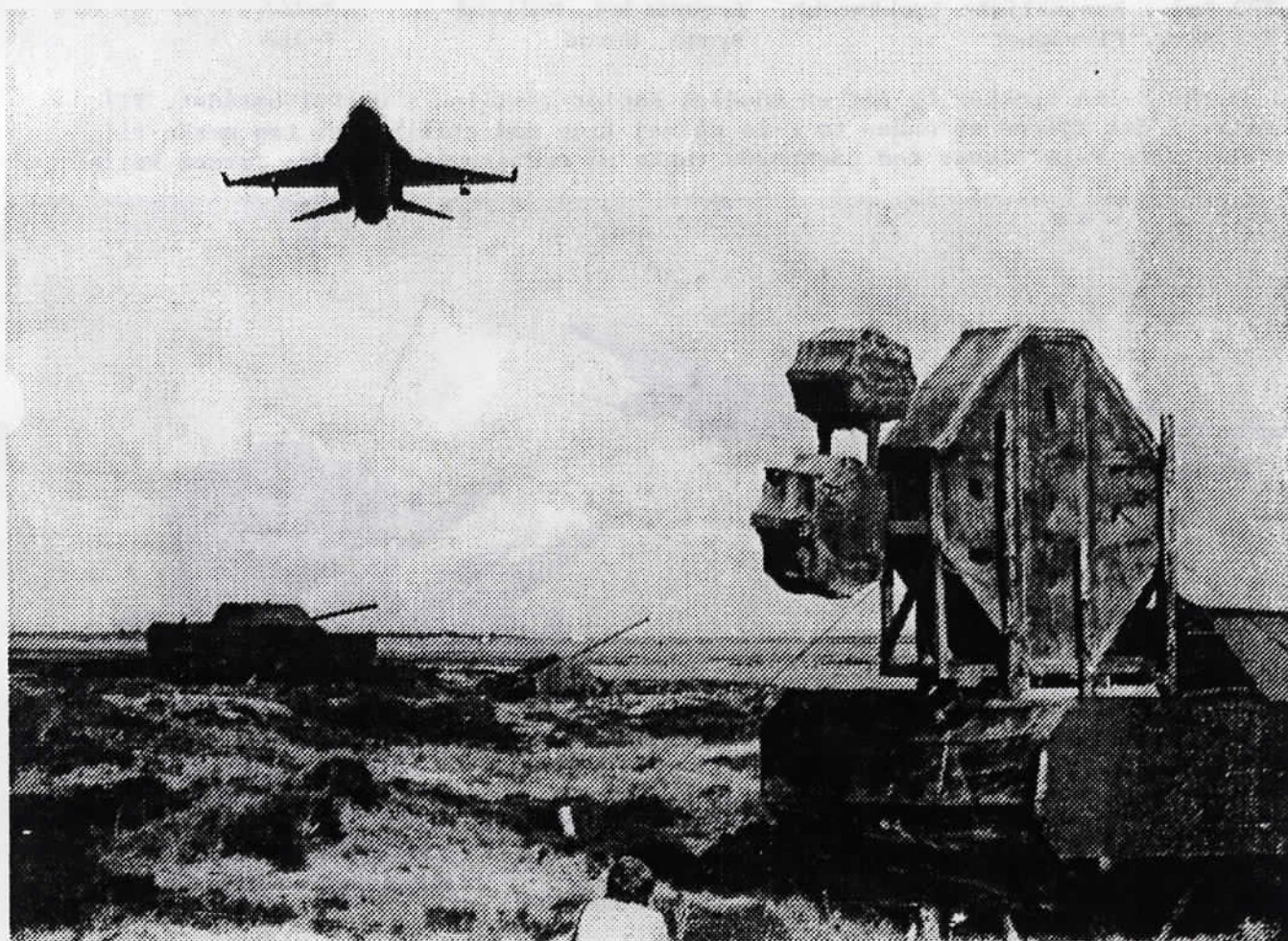
Fly:	FSN:	Bemærkninger:
G-279	KAR	På dumpen. Totalt kannibaliseret
G-747	SKP	Henligger som vrage efter totalhavari
G-773	KAR	På dumpen. Totalt kannibaliseret
GT-870	SKP	Skal være vartegn ved enten ESK 727 eller ESK 730
GT-874	KAR	
GT-908	SKP	Skal være vartegn ved enten ESK 730 eller ESK 727
GT-927	VÆR	Afsat til Danmarks Flyvemuseum
GT-949	KAR	Tilhører FSN Karups Historiske samling
GT-961	SKP	Udfaset efter næsehavari. Bliver vartegn ved hovedvagt, FSNSKP

TFW '82

Som sædvanlig har også efteråret 1982 været præget af flere større øvelser, hvori der indgik en omfattende flyveaktivitet - såvel dansk som udenlandsk. Af disse øvelser indtog Flyvevåbnets taktiske skydninger eller "Tactical Fighter Weaponry", som øvelsen korrekt hedder, den mest dominerende plads. Dette skyldes ikke alene, at denne øvelse, hvad angår flyveaktivitet, langt overgår alle de øvrige, men i lige så høj grad, at denne øvelse af såvel de deltagende piloter som øvrige implicerede bliver betragtet som den øvelse, der giver den enkelte deltager størst udbytte. Det er noget usikkert, hvornår Flyvevåbnet afholdt sin første taktiske skydning. Øvelsen er nemlig i takt med tilgangen af nye og mere moderne fly og våbensystemer samt ændret strategi undergået en kontinuert udviklingsproces.

Det er således ikke rimeligt at sammenligne øvelsen i 1957, der varede 3 dage (12-15 AUG), og hvis primære formål var at give piloterne lejlighed til at kaste skarpe bomber, med den øvelse vi ser afholdt nu om dage. Nu anvendes der kun øvelsesvåben, men til gengæld får deltagerne gennem 3 uger lejlighed til - under så realistiske forhold, som fredsmæssige restriktioner tillader det - at øve sig i at udføre deres krigsopgaver på en taktisk korrekt måde. Alt afvikles i et miljø, der på adskillige områder ikke afviger væsentligt fra, hvad der kan forventes under krigsforhold. Tactical Fighter Weaponry (TFW), der planlægges og ledes af Flyvertaktisk Kommando, er forbeholdt Flyvevåbnets fuldt operative piloter. Øvelsen har som sit overordnede mål at træne disse piloter i samarbejde med egne og allierede land-, sø- og flyvestyrker. Det sker i

En F-16 har kæmpet sig vej gennem LOFEZ'en og er nået frem til skydeterrainet ved Oksbøl. Fra nordlig retning trænger den med stor fart ned over målområdet, der - som det ses - er fyldt med attrapper af forskellig art (foto: Jørgen Kølle)



forbindelse med aktiviteter som, - at hindre en "fjendtlig" invasionsstyrke i at nå dansk kystområde, - hindre eller forsinke en landsætning på kysten samt nedkæmpe de styrker, der måtte være kommet i land, og som har fået oprettet et brohoved.

Øvelsen giver således deltagerne lejlighed til at anvende praktisk taget alle de dagligt trænede øvelsesdiscipliner på samme mission, det vil sige navigation, luftkamp, formationsflyvning i lav højde, koordineret våbenaflevering og ikke mindst taktisk korrekt optræden i et med avancerede våben kraftigt forsvarset målområde.

For at få opbygget det rette miljø, specielt indenfor de våbensystemer, som Danmark ikke selv råder over, samt for at få praktisk erfaring i samarbejdet med de NATO-partnere, som Flyvevåbnet i henhold til planerne skal operere sammen med i en krigssituation, har Flyvertaktisk Kommando de senere år inviteret visse udenlandske enheder til at deltage i øvelsen. De udenlandske enheder har ikke været svære at overtale, for også i udlandet anses TFW for at være noget af det bedste, der findes her i Europa. I år deltog således foruden de danske styrker følgende enheder:

FRA DANSK FLYVESTATION:	HJEMSTED:	MED FLYTYPE:
KARUP		
335 TFS, 4 TFW, USAF	Seymour-Johnson AFB, USA	F-4E
81 TFS, 52 TFW, USAF	Spangdahlem AB, BRD	F-4G
1. Staffél, JBG 41 Luftwaffe	Husum, BRD	Alpha-Jet
335 Skv., Flyvåbnet	Gardermoen, Norge	Falcon 20ECM
AALBORG		
MFG 2, Marineflieger	Eggebek, BRD	F-104G
527 TFW, 10 TRW, USAF	RAF Alconbury, UK	F-5E
22 TFS, 36 TFW, USAF	Bitburg AB, BRD	F-15C/D
SKRYDSTRUP		
322 Smd., Koninklijke Luchtmacht	Leeuwarden, Holland	F-16A
332 Skv., Flyvåbnet	Rygge, Norge	F-16A

To danske F-16A trækker op nær en engelsk Rapier stilling i Oksbøl-området. Til venstre i det fjerne er endnu to F-16 på vej lige mod stillingen. Læg mærke til at alle fire F-16 flyver med udenbords tanke på centerpylon (foto: Jørgen Kølle)



Foruden de flyvende enheder deltog Søværnet med et større antal skibe i Kattegat, medens Hæren deltog med en REDEYE afdeling samt deres ALO og FAC. Desuden deltog 2 engelske RAPIER enheder i selve oksbøl-området, medens USAF udover de flyvende enheder havde en mobil radar-enhed stationeret i området omkring Thisted.

Af praktiske og økonomiske årsager har man de sidste år opdelt øvelsen i to faser. I Fase 1 øver man primært TASMO-operationer, hvilket vil sige angreb mod søsmål i Kattegat med en sekundær option bestående i angreb på landsætning på kysten. Fase 2 omfatter udelukkende angreb på "brohovedet" i selve Oksbøl-lydeterrænet.

Missionerne i Fase 2 var typisk opbygget således, at jagerbomberne fra deres baser fløj nordpå over Jylland til Skagen, hvor de drejede mod vest ud over Skagerrak for nordfra at gennemflyve luftkamp-området betegnet som LOFEZ. I LOFEZ'en lå "fjendens" jagerfly, dvs F-15, F-5 og de danske F-104, og ventede, for hver

gang en jagerbomberformation gik i luften, fik Aalborg besked, så alle kunne få denne del af træningen med.

GCI assistance fik jagerflyene leveret af den amerikanske mobile radarstation, der var opstillet ved Stenbjerg syd for Vorupør.

Vel gennem LOFEZ'en gik jagerbomberne ind over Vestjylland i lav højde for at angribe målene i selve Oksbøl-området. Der var opstillet forskellige mål simulerende landgangsbåde, køretøjer, depoter, broer med mere, og disse blev forsvaret af antiluftskyts fra flyvestationernes nærluftforsvar, et HAWK missilbatteri, de engelske RAPIER-enheder samt REDEYE afdelingen.

Efter at have afleveret øvelsesvåbnene returnerede jagerbomberne til flyvestationerne, hvor nye piloter ventede på, at det skulle blive deres tur.

Vurderingen og bedømmelsen er endnu ikke tilendebragt, men det står allerede nu klart, at alle involverede har gjort et godt stykke arbejde, for TFW '82 forløb praktisk taget gnidningsløst. ■

Kort sagt

ESK 723-16 OPRETTES

Mandag den 18. oktober tog Flyvevåbnet hul på endnu en delopgave i forbindelse med indfasningen af F-16 våbensystemet i Danmark.

På denne dag indledtes nemlig omskolingen af endnu en F-16 enheds piloter. I første omgang er det kun den nye eskadrillechef, MJ O.K.Træholt (KOL), og en af enhedens flight commanders, KN H.P. Jensen (DEP). Første fase er et teorigennemgang af 5 ugers varighed efterfulgt af den egentlige flyvetræning på F-16. Oprettelsen af den tredje F-16 enhed, ESK 723-16, finder sted den 1. januar 1983. Den gamle eskadrille fortsætter fra samme dato under betegnelsen 723-104 og som man ser følger det samme mønster, som blev anvendt i forbindelse med ESK 727's og 730's overgang til F-16.

Medio 1983 vil ESK 723-16 ifølge de nuværende planer råde over 4 fly, en styrke der vil vokse til 8 fly i tredje kvartal af 1983. Fuld styrke - det vil sige i alt 16 stk F-16 - vil blive nået medio 1984.

Omskolingen af 723-16's piloter vil finde sted ved ESK 730's foranstaltning,

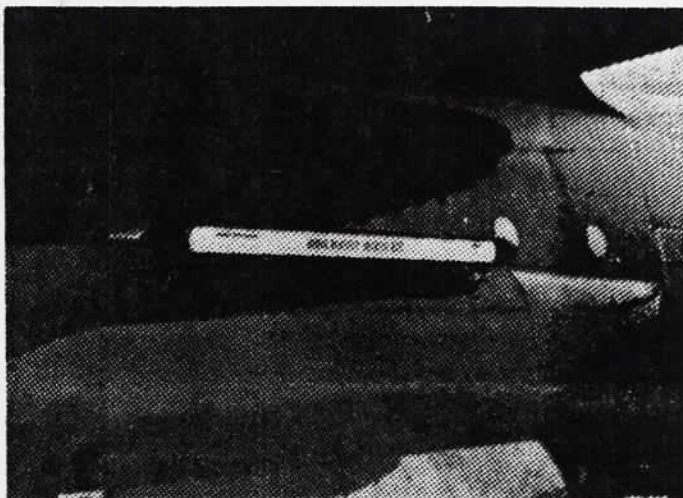
mens omskolingen af teknikerne vil ske i Flyvestation Skrydstrup regi.

Under enhedens opbygning vil den for en periode blive placeret på FSN Skrydstrup, hvor Det gamle TRESK-område er ved at blive gjort klar til at kunne huse enheden.

ESK 723 forventes operativ på F-16 medio 1985, hvilket er ca 1 år efter modtagelsen af det sidste fly. ■

FORSØGSFLYVNINGER MED C-130 B-678

Billedet på denne side viser en TERMA Side-Looking Airborne Radar (SLAR) monteret på B-678's venstre hjulkasse. Den er påmonteret i forbindelse med nogle





forsøg udført af Elektromagnetisk Institut ved Danmarks Tekniske Højskole.

Forsøgene, der fandt sted over Middelhavet ud for den franske kyst, havde til formål at afsløre olieforureninger fra luften. Foruden SLAR'en var der monteret et radiometer med sensorer på B-678's bagrampe.

SLAR'en udnytter det forhold, at et lag olie på en vandoverflade får bølgerne til at blive mindre. De udsender derved et svagere ekko. Radiometerets sensorer målte havoverfladens udstrålingstemperatur, som forandres alt efter om der er olie eller ikke olie.

Forsøgene fandt sted fra den 19. til den 23. september og styredes af Joint Research Center under EF, som financerede forsøgsrækken.

B-678 med RAS og CLU i cockpittet opererede fra en lufthavn i Cuers, 17 km nordøst for Toulon, og fløj i alt tre missioner i forbindelse med opgaven. De foregik i henholdsvis 330 og 3.300 ft højde, og af hensyn til radiometerets sensorer var bagrampen åben under flyvningerne.

WDNS-NYT

Den 2. september kl. 1342 lokal tid gik AT-160 i luften på prøveflyvning efter

WDNS-modifikationen. Piloter var GAR i forsædet og SIM i bagsædet.

Prøveflyvningen forløb godt, og flyet indgik derefter på lige fod med AR-109 i Verification, Test & Evaluation flyvningerne.

AT-160 var ved modifikationen blevet udrustet med den frontpanelmonterede CDU omtalt i TINBOX-tillægget 1/82. AR-109 gik til F-eftersyn på HVK den 4. oktober og vil få den nye CDU monteret ved denne lejlighed.

Første fly i den egentlige serieproduktion forventes at gå ind til HVK den 3. januar 1983. Første fly er planlagt at skulle være A-002.

ALOUETTE III SÆLGES

De 6 sidste ALOUETTE III, M-019, M-030, M-071, M-072, M-438 og M-439 er blevet solgt til det franske firma Gyrarance. Ved redaktionens slutning den 5. november fløj M-019 og M-071 stadig med planlagt udfasning den 1. december. I den anledning har SVF indbudt til en stor reception på nævnte dato. Man vil vise flyvning med både ALOUETTE og LYNX, samt afvikle andre arrangementer, som vi ikke vil røbe her. Vi håber at kunne bringe en reportage om receptionen i næste nummer.

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