

tinbox

tillægget



INDHOLD

SIDSTE PAS	1
R-756 til Midland Air Mus.	
R-814 til Egeskov på Fyn	
FLYUDSTYR	5
Missiler	
HVEM KAN HUSKE	13
KORT SAGT	15
Nye LYNX Mk.90 til SVF	
Ny flyoversigt	
Auktion i England	

1/88

Sidste pas

SIDSTE MAP F-104 AFGÅET

Bag leveringen af R-756 til Midland Air Museum i England ligger en historie, som også bør fortælles

Da R-756 endnu var operativ, blev det under et periodisk eftersyn konstateret, at der var en revne i flyets bærende køl - det der betegnes "keelson". Udskifning af keelson er en bekostelig operation med cirka tre og en halv måned på hovedværkstedsniveau, og i betragtning af det fremskredne tidspunkt med F-104 flyvning i det hele taget, blev det besluttet at undlade reparation.

Flyvestationen fik tilladelse til at kannibalisere flyet til fordel for de resterende 18 MAP-fly, og R-756's skæbne syntes dermed afgjort - den skulle ende som stumper og dermed holde liv i andre fly et stykke tid endnu.

Under en inspektion af F-104 MAP-flyene afholdt af USAF Office of Defence Cooperation (ODC) Denmark i forbindelse med udfasningen, blev der fremsat ønske om genopbygning af R-756. Den skulle i

BILLEDET PÅ SIDE 1:

Seneste modifikation på de danske C-130H er nu ved at være tilendebragt! - Var den for tyk? Selvfølgelig får vore HERCULES fly ikke ekstra boosters som vist. Det er R-756, der bakes de sidste meter ind i B-679 inden turen til Coventry i England.

(foto: Fototjenesten FSNALB)

Højre vinge til R-756 lirkes på plads, og som det ses, var der ikke mange centimeter til overs i højden.

(foto: Fototjenesten FSNALB)

En del af personkredsen bag R-756's genopstandelse og overførsel til Midland Air Museum i Coventry. Fra venstre ses KN E. Christensen, Cross Servicing Officer FSNALB, Overværkmester Sefland fra HVKALB, pensioneret MJ K.B. Mikkelsen, tidligere CH/MD på FSNALB, Col P.J. Greeley fra ODC Copenhagen, samt ingeniør Wessenberg, CH/Sektion I, HVKALB.

(foto: Fototjenesten FSNALB)





givet fald benyttes til museumsformål, idet ODC havde modtaget en forespørgsel fra Midland Air Museum om tildeling af en udrangeret F-104.

Efter en stor arbejdsindsats fra både flyvestationens værkstedsenheder og Hovedværksted Ålborg, lykkedes det at få en komplet og særdeles smuk F-104 ud af R-756. Det er en præstation, som alle implicerede fortjener stor ros for.

Der var mulighed for transport til England med enten en engelsk C-130 på besøg på FSN Ålborg eller en svensk ditto, der skulle til England for et hovedeftersyn. Sidstnævnte ville jo uden større svinkeærinder kunne gå ned på Ålborg og tage R-756 med.

Som tidligere omtalt mislykkedes disse anstrengelser, og FKO foranledigede derfor, at transporten skulle foregå med en af Flyvevåbnets egne C-130. R-756 var forinden blevet klargjort til lufttransport, hvilket indebar demontering af vinger, bagkrop, radome, horisontal og vertical fin. Eftersyn og hårdt pres på C-130 flåden havde gjort det svært at finde en transportdato, men det lykkedes dog at klemme transporten ind på kalenderen den 30 APR 1987.

ESK 721's C-130, B-679, ankom til FSN Ålborg ved middagstid den 29 APR, og lastningen blev indledt. Efter en del problemer med den uvante opgave lykkedes

R-756 ligner atter sig selv og har for en kort periode fået plads mellem blandt andet en VAMPIRE (tilsyneladende en T.11) og en PROCTOR i Coventry. (foto: Midland Air Museum, Coventry Airport)

det omkring 20-tiden for flypersonellet og mandskab fra Hovedværksted Ålborg at få R-756 sikkert anbragt og surret.

DTG 301130B APR 87 lettede R-756 så for sidste gang fra FSN Ålborg - ganske vist med kraftig assistance fra B-679 - og satte kursen mod England. Efter 2:30 timers flyvning blev landing foretaget i Coventry Airport, hvor et stort antal journalister og fotografer fra både TV og dagspresse var mødt op. Rygtet om denne usædvanlige begivenhed var løbet i forvejen.

Den officielle overrækkelse/modtagelse af R-756 fandt sted mellem henholdsvis COL P.J.Greeley fra ODC og Mr. Raymond Ball, direktør for Midland Air Museum. Mr. Ball udtrykte stor taknemlighed for klenodiet, for R-756 er den eneste F-104 i England, og den har som følge heraf stor museal værdi.

Problemerne, man havde kæmpet med under lastningen dagen, før gav nu en slags bonus. Flypersonellet vidste nøje, hvor der skulle tages fat, drejes og lirkes, og løsningen forløb hurtigt og problemløst. Personel fra Midland Air Museum, der ligger i tilknytning til

Coventry Airport, gik straks i gang med at montere vinger, stabilizer, radome osv, og R-756 lignede forbløffende hurtigt sig selv igen.

Efter "quick-lunch" på en nærliggende pub gik turen atter mod FSN Ålborg, hvor B-679 landede cirka 1930. ●

Tak til Albrechtsen og Mikkelsen, som påtog sig at være udsendte medarbejdere i forbindelse med R-756's genopstandelse og efterfølgende Englandsfærd. ●

R-814's SIDSTE PAS

Nu vi er ved flytningerne, kan vi tage R-814's sidste pas med. Som det sikkert er de fleste bekendt, har FVK og KØR på FSN Ålborg sørget for transport og opstilling af et antal F-104 på diverse mulige og umulige steder. I den forbindelse må R-814's tur til og opstilling på Egeskov Veteranmuseum på Fyn nok henregnes til den sidste kategori.

DOK 1 på FVK fik i uge 10 1987 pålagt at sørge for at R-814 blev opstillet på "Egeskov Veteran Museum". I forbindelse med planlægningen af opgaven blev der studeret tegninger af museumshallen. De viste desværre, at den port, hvorigennem R-814 skulle passere, manglede 71 cm i højden.

Det betød, at understellet var nødt til at være indfældet under passage af porten, og at flystellet på en eller

anden måde skulle lirkes ind over en cirka 20 cm høj kant liggende på maven. Mange løsningsforslag blev diskuteret, og enden på det hele blev, at "flytteholdet" tog til Egeskov tirsdag den 31 MAR for med egne øjne at se på forholdene.

På grundlag af denne besigtigelse tog holdet igen afsted mandag den 8 APR, nu med R-814 på en blokvogn efterfulgt af to lastvognstog med grej til løft, træk og skub, diverse vogne til brug ved demontering af motor og bagkrop, andet hjælpegrej og værktøj, eftersom museet ikke havde spor at gøre godt med.

Transporten ned gennem Jylland og tværs over Fyn gik glat takket være de erfarne folk fra kørselstjenesten. Det kan nævnes, at ét sted var der kun 5 cm luft i højden ved passage af en bro - vel at mærke, når vogntoget kørte helt ud til vejsiden. På midten havde 104'ren slet ikke kunnet passere!

Museet havde dog lejet en kranvogn af de helt store hos Falck, og da vejret viste sig fra sin bedste side, blev det straks ved ankomsten besluttet at forsøge i ét løft at flytte flyet ned

R-814's sidste sekunder på FSNALB den 3 APR 1987. 50 meter fremme ligger hovedvagten, og derefter er det til højre og så ellers kurs sydover mod Fyn og Egeskov. Som det ses på flagstangen, var det en af de dage, hvor "Blæsten går frisk over Limfjordens Vande."
(foto: Fototjenesten FSNALB)



fra blokvognen og få bagkroppen helt ind i museet. Kontrolsektionen hjemme i Ålborg ville sikkert ikke have godkendt flytteholdets metode, men den var effektiv, for ved 19-tiden var 814's bagkrop vel inden for den snævre åbning. Pladsen inde i Egeskovs store lade, der fungerer som museumsbygning, var så trang, at det ikke var muligt at dreje flyet rundt på normal vis, så det måtte blive stående sådan natten over.

Ved hjælp af wirer, skridplader og FVK's traktor, "Mads", samt ikke mindst en god portion manpower blev R-814 dagen efter kuret rundt og på plads. Det skete ikke helt efter bogen, da gulvet i laden havde et kraftigt fald og var meget ujævnt.

Det gav også problemer da vingerne skulle monteres, idet monteringsvognen ikke kunne kompensere helt for disse ujævnheder. Det var dog nådigt sluppet, eftersom det var lykkedes at gennemføre flytningen uden demontering af bagkrop og motor.

Fredag den 10 APR var R-814 på plads, uden buler og uden en eneste skramme, med vinger og tiptanke påmonteret og behørigt overdraget til museet efter en lang briefing på flyet.

Egeskov er beliggende nær Kværndrup i det smukkeste sydfynske landskab og veteranmuseet rummer foruden en del fly

også mange biler og motorcykler samt et særskilt hestevogsmuseum. Slottets store og klassisk anlagte park blev landskendt gennem TV-magasinet "Grøn fritid" og rummer også et cafeteria og en legeplads. I 1986 blev selve slottet også åbnet for publikum.

Ålborgfolkene var om torsdagen blevet vist rundt på slottet af dets nuværende ejer og beboer, greve Claus Ahlefeldt-Laurvig-Bille. De kunne her opleve bohæve og inventar helt tilbage fra det 16. århundrede takket være blandt andet det forhold, at Egeskov aldrig har været udsat for brand. Kunstværker, jagtvåben og møbler afslører tidligere ejeres interesser for det rustikke, det smukke og ikke mindst jagtens glæder.

Egeskov bærer sit navn med rette, for slottet blev i 1554 opført som vandborg midt i en sø på nedrammede egestolper - og der gik i bogstaveligste forstand en hel egeskov til. En nylig gennemført undersøgelse afslørede, at egetræet stadig er sundt og ubeskadiget trods de mere end 430 år.

Egeskov som helhed er således en god begrundelse for at tage en tur til Fyn. Og så kan man jo ved samme lejlighed gå ind og give gamle R-814 et kærligt klap på tiptanken - den vil blive glad for det.

FLYUDSTYR

MISSILER

Ordet "missil" har flere betydninger afhængigt af, i hvilken sammenhæng det bruges. Det stammer fra det latinske tillægsord "missilis", der betyder "som kan kastes". I engelsk har man overtaget denne brede mening, så sten, pile til flitsbuer, kastespyd og alle kastevåben i øvrigt også er omfattet af ordet "missile".

Når man taler om taktisk flybevæbning, dækker betegnelsen normalt en raket med et indbygget styre- og kontrolsystem, og det er i denne betydning, vi anvender ordet her. Missilets hoveddele omfatter en styre- og kontrolenhed, et spræghoved med brandrør, en motor samt styre- og stabiliseringsfiner. Styre- og kontrolenheden omtales almindeligvis som G&C-enheden efter det engelske "Guidance

and Control Unit". De enkelte deles funktion og udformning afhænger af missilets påtænkte anvendelse.

Afhængigt af, om missilet er beregnet til anvendelse mod mål i luften eller på jordoverfladen, taler man om luft-til-luft missiler og luft-til-jord missiler.

LUFT-TIL-LUFT MISSILER

Flyevåbnet har kun haft luft-til-luft missiler af typen AIM-9 SIDEWINDER, men til gengæld i flere varianter.

Konstruktionen af SIDEWINDER begyndte i 1950, men en fortsat udvikling af typen har medført, at de nyeste versioner absolut er "state-of-the-art", som det hedder på flyverjysk.

Bortset fra AIM-9C, der var et semi-aktivt målsøgende missil, var og er alle øvrige SIDEWINDER-versioner passivt

infra-rødt målsøgende. Det vil sige, at missilets G&C-enhed styrer missilet efter den varmestraling, som målet udsender. De tidlige versioner kunne kun styre efter målets motorudstødning, men de seneste versioner er nu så følsomme, at friktionsvarmen på vingeforkanterne er nok som varmekilde.

Alle AIM-9 versioner er forsynet med to brandrør, et anslagsbrandrør og et nærhedsbrandrør. Anslagsbrandrøret træder i funktion, hvis missilet rammer direkte ind i målet, mens nærhedsbrandrøret får sprængladningen til at detonere, når missilet begynder at fjerne sig fra målet. Denne funktion er dog så hurtig, at detonationen stort set indtræffer i det øjeblik, hvor missilet er tættest ved målet. Hvis missilet hverken rammer eller kommer tæt nok på målet til at aktivere nærhedsbrandrøret, vil missilet destruere sig selv efter et antal sekunder.

Inklusive underversioner har FLV haft i alt seks versioner af SIDEWINDER:

AIM-9B

De F-86D SABRE interceptorer, vi fik på våbenhjælpen i 1958, var som nævnt i et tidligere afsnit af flyudstyr kun

bevæbnet med 24 stk 2,75" FFAR anbragt i en bakke under kroppen. Denne bevæbning var beregnet til anvendelse mod for eksempel højtgående, ligeudflyvende strategiske bombefly. Mod bevægelige mål var de kun begrænset anvendelige, og i en egentlig dogfight var de næsten ubrugelige.

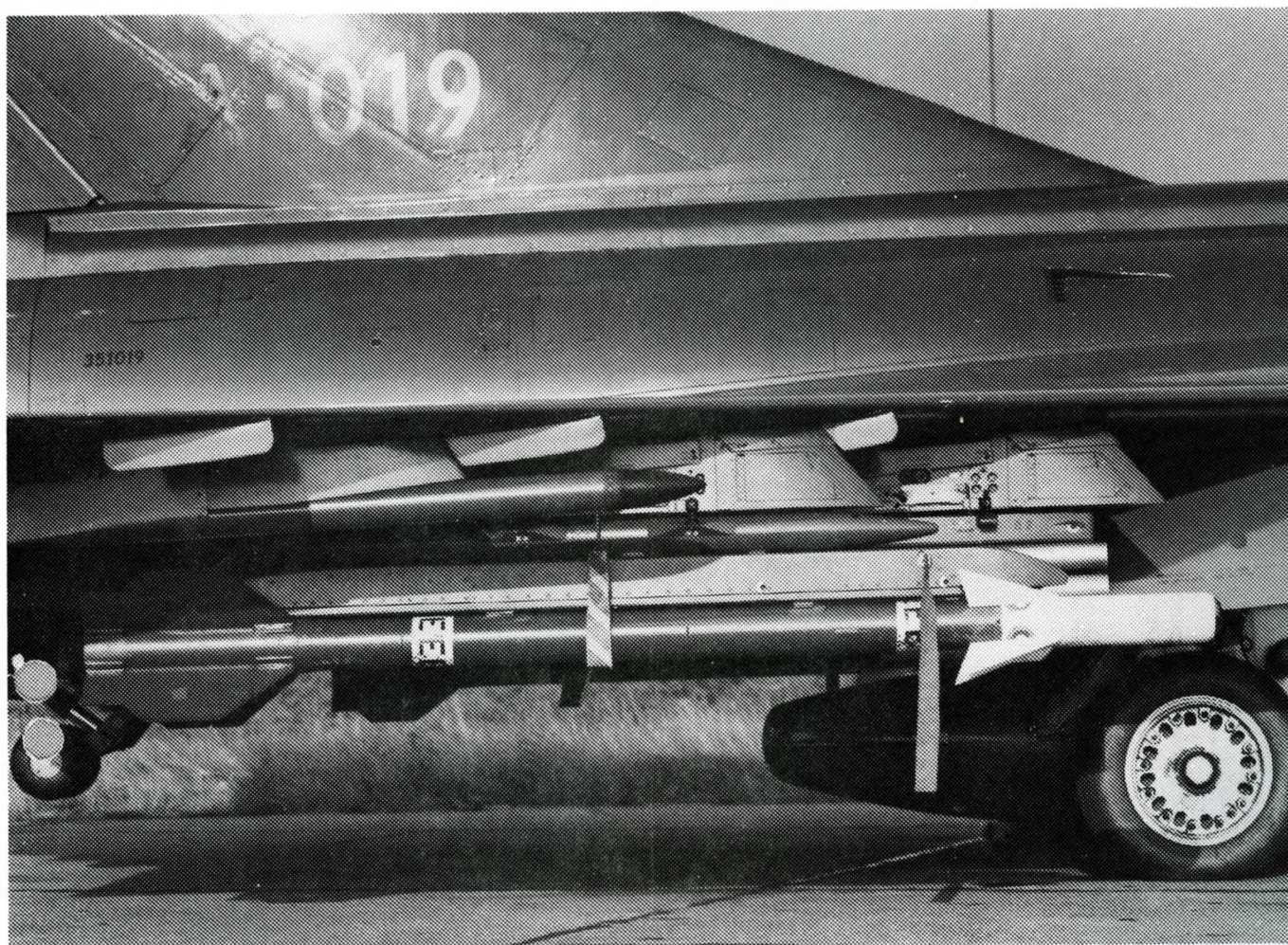
I 1960 indledtes et modifikationsprogram, der gav F-86D mulighed for at medbringe to AIM-9B missiler på pylons helt inde ved vingeroden.

AIM-9B var udstyret med et passivt nærhedsbrandrør, MK-303, der påvirkedes af den infra-røde udstråling fra målet. Missilet vejede 70,4 kg, når det var klargjort til affyring, og det blev anvendt på F-86D og F-104

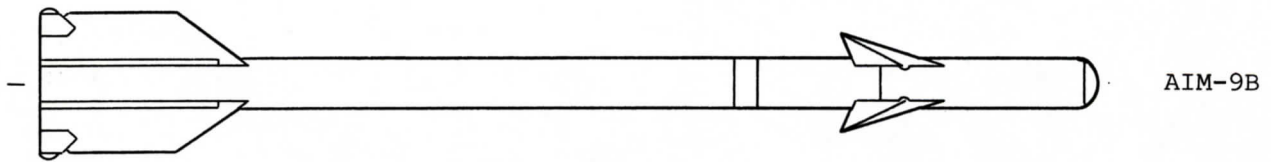
AIM-9B FGW Mod.2

Fluggerätewerk Bodensee GmbH i Vest-tyskland, som licensfremstillede AIM-9B, udviklede en forbedret G&C-enhed til

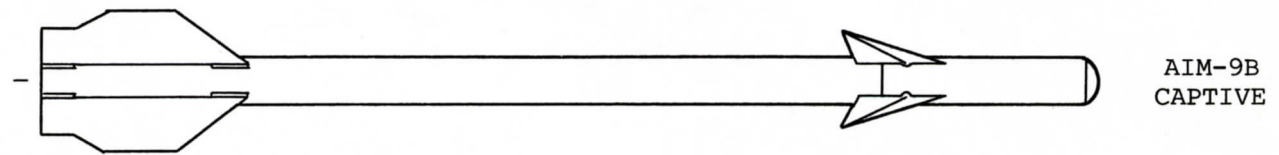
Et AIM-9B captive ophængt på F-35 DRAKEN, A-019, viser den karakteristiske bemaling af øvelsesmissilet. Kun G&C-enheden er hvid, mens resten af missilet er grønt med to hvide bånd med grønne E'er (E for "egaliseret"). (foto: KARFOT)



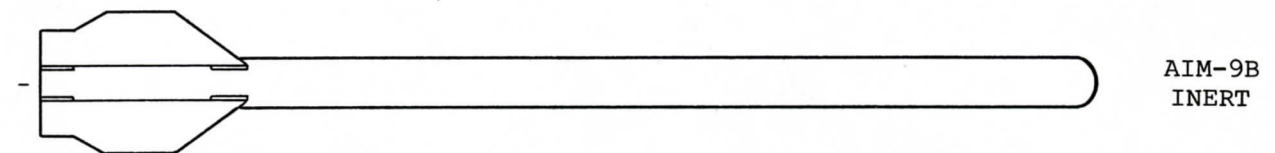
LUFT-TIL-LUFT MISSILER



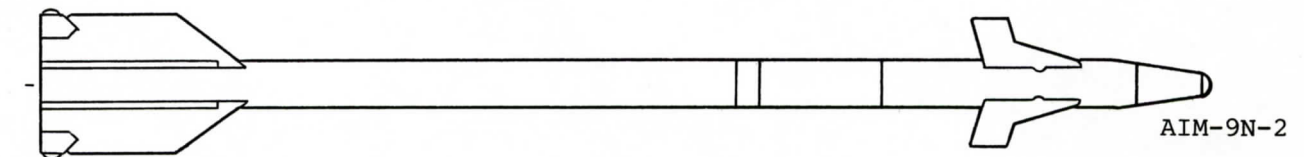
AIM-9B



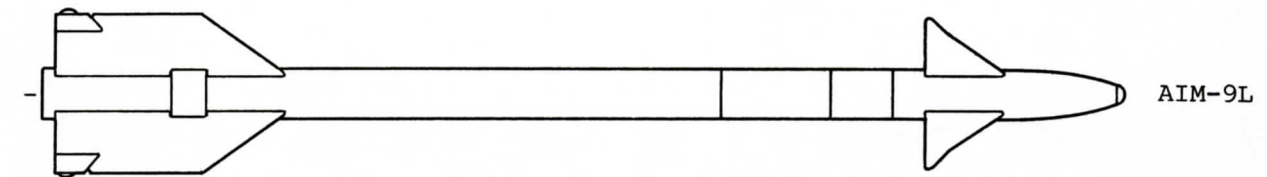
AIM-9B
CAPTIVE



AIM-9B
INERT

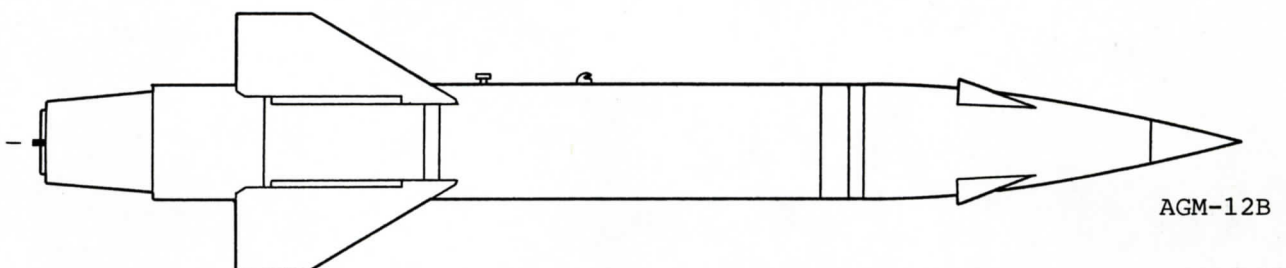


AIM-9N-2

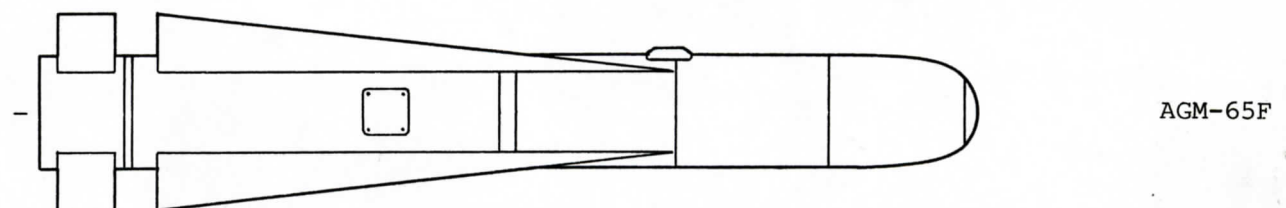


AIM-9L

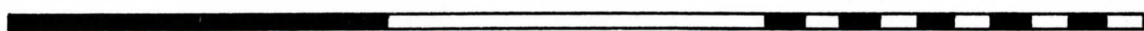
LUFT-TIL-JORD MISSILER



AGM-12B



AGM-65F



Målforhold 1:20



missilet, hvor detektorcellerne blev kølet ned ved hjælp af CO₂. Derved blev detektoren mere IR-følsom end den oprindelige, og desuden havde den en mindre blindsektor omkring solen. Med det forbedrede hoved betegnedes missilet AIM-9B FGW Mod.2.

Det engelske tidsskrift, Jane's Defence Weekly, omtaler missilet som AIM-9F, men denne betegnelse er ikke brugt herhjemme eller andre steder, så vidt vi ved. Men pudsigt er det dog, at betegnelsen AIM-9F mangler i serien af SIDEWINDER missiler.

FGW Mod.2 blev konstrueret på bestil-

AIM-9N captive på F-16. Missilet er gråt med et tyndt blåt bånd omkring G&C-enheden. Det blå bånd viser, at der ikke er sprængladning i missilet. Bemærk at G&C-enheden er monteret med styrefinner. Captive missilerne ses ellers ofte uden.

(foto: TINBOX)

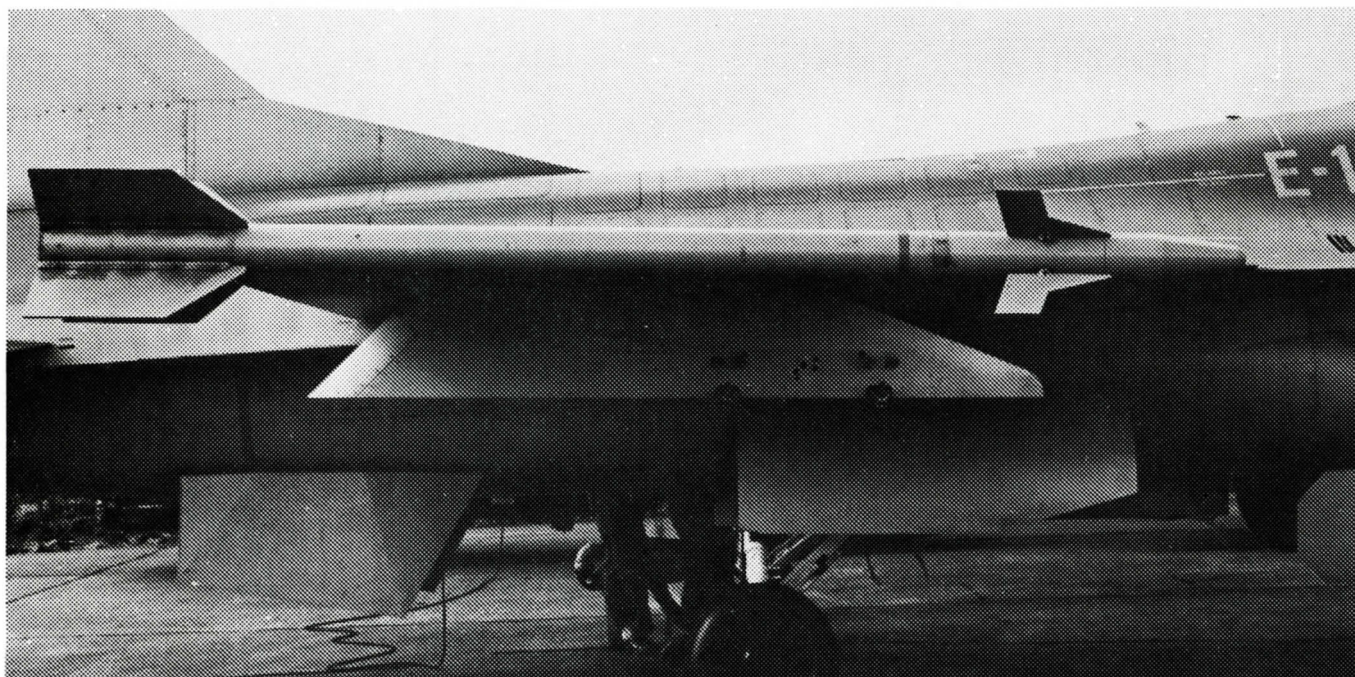
Kun sjældent blev de danske F-104 opladet med fire SIDEWINDER missiler, men her har R-702 to AIM-9B inert på katamaranen og to AIM-9N captive på wing pylons. Bemærk at halefinnerne på sidstnævnte ikke har afskårne hjørner, som det er tilfældet på både AIM-9B inert og captive. (foto: TINBOX)

ling fra det tyske flyvevåben, men omkring 1970 begyndte vi også at få det på vore missiler. FGW Mod.2 anvendtes/ anvendes på F-104, F-100 og F-35.

AIM-9N/AIM-9N-2

De gamle AIM-9B versioner havde deres begrænsning med hensyn til manøvrevevne og affyringsparametre, så Flyvevåbnet var naturligvis interesseret i en bedre SIDEWINDER version. Som afløser blev valgt AIM-9N-2.

Denne version afviger fra AIM-9B ved at have en helt ny G&C enhed og en anden motor. G&C-enheden har større søgevinkel



og er mere følsom. Missilet kan derfor affyres fra en større Aspect Angle (vinkel i forhold til målets centerlinie målt bagfra). Styrefinnerne har dobbelt deltaform, og de bevæges med et større moment. AIM-9N versionerne kan følgelig trække flere G end AIM-9B og er i stand til at dreje skarpere.

Vi begyndte at modtage de nye G&C-enheder i 1978 og skulle samtidig have haft motorer hjem efter omladning i USA. En følge af at vi ikke købte nye motorer til AIM-9N men sendte gamle Mk.17 fra AIM-9B'erne til USA for omladning til SR116-HP-1 standard. SR116-HP-1 har længere brændtid og yder større tryk end Mk.17 og giver derved missilet en større

hvad man måtte støde på i forskellige skrivelser, har Flyvevåbnet aldrig haft versionen AIM-9J.

AIM-9N blev kun anvendt på F-104, mens AIM-9N-2 anvendtes/anvendes på F-104, F-35 og F-16

AIM-9N-3 DE-84

I midten af 80'erne blev det besluttet at skifte AIM-9N-2's IR-nærhedsbrandrør ud med en såkaldt target detector. Target detectoren fungerer ved hjælp af aktiv laserudstråling og behøver derfor ikke at passere selve tailpipe på målflyet for at aktiveres i modsætning til MK-303 nærhedsbrandrøret.

De oprindelige AIM-9N-3 har en target



hastighed og længere rækkevidde. Desuden er røgd udviklingen meget mindre end fra en Mk.17 motor.

Der skete imidlertid det, at motorerne blev forsinket og først begyndte at komme hjem fra USA i 1980-81. Vi måtte derfor benytte de nye G&C-enheder sammen med Mk.17 motorer. Denne kombination af Mk.17 motor, AIM-9N-2 G&C-enhed og IR-nærhedsbrandrør fik betegnelsen AIM-9N, så vi har faktisk ufrivilligt haft denne type i brug i et par år.

Det bør i øvrigt nævnes, at AIM-9N-2 før leveringen fejlagtigt blev betegnet som AIM-9J i flere officielle papirer, blandt andet i nogle FMK mødereferater fra F-104 flytypemøder. AIM-9J minder ganske vist meget om AIM-9N-2 men har ikke så stor følsomhed i G&C-enheden og heller ikke det større moment til bevægelse af styrefinnerne. Så uanset

To mand fra KAR VVK-CAT er her ved at montere et AIM-9N-2 missil på katamaranen på R-758. Det krævede håndslag og øvelse at bakse det næsten 90 kg tunge missil på plads på 104'rens lavtsiddende launcher. FSN Karup den 8. september 1982.

(foto: TINBOX)

detector med betegnelsen DSU-21/B, men i den danske version har vi en forbedret target detector betegnet DE-84. Her i skrivende stund er Flyvevåbnet i fuld gang med at modificere -9N-2 missilerne til -9N-3 DE-84 standard.

AIM-9L

Den nyeste SIDEWINDER version ved FLV er AIM-9L. Dette missil, som vi begyndte at modtage i 1985, er den første SIDEWINDER version konstrueret direkte med henblik på dogfight, altså luftkamp jagerfly mod jagerfly.

Helt fra begyndelsen var et af kravene til AIM-9L missilet, at det skulle kunne opdage, styre efter og ødelægge et mål forfra uden at målet havde tændt efterbrænderen.

Dette krav krævede en helt ny G&C-enhed samt en laser target detector, så det der oprindeligt var tænkt som en modificeret udgave af US Navy's AIM-9H blev til et nyt missil.

AIM-9L er 2,87 meter lang og vejer i launch konfiguration 86 kg. Versionen bruges på F-16.

INERT/CAPTIVE

Til daglig medfører jagerflyene oftest træningsmissiler i stedet for skarpe missiler for ikke at udsætte sidstnævnte for unødige belastninger både med hensyn til temperatursvingninger og fysiske påvirkninger. Træningsmissilerne findes i to udgaver, inert og captive.

Inert er i princippet et tomt stålrør af samme form og aftareret til samme vægt som det skarpe missil dog uden styrefinner siden midten af 1970'erne. De bageste fire finner er der stadig, men de mangler de små rollerons, der på det skarpe missil forhindrer, at missilet ruller efter affyring. Inert-missilets funktion er at vænne piloten

Nyt hemmeligt våben ved FLV? Nej - det er kun en spøg. I efteråret 1977 udførte FMK Våbenteknisk Afdeling en række våbenforsøg med T-17 fra FSN Skrydstrup. En regnvejrsdag, hvor flyveprogrammet var aflyst, fik fantasien frit løb. (foto: FLV)

til flyets ydeevne med missiler påmonteret.

Captive svarer til inert bortset fra at det er udstyret med en rigtig G&C-enhed. Captive missilet giver piloten samme indikationer som et skarpt missil og er derfor et godt hjælpemiddel ved uddannelse og træning.

LUFT-TIL-JORD MISSILER

Flyvevåbnet har anvendt to typer luft-til-jord missiler, BULLPUP og MAVERICK.

AGM-12B BULLPUP

I 1963 indledte FLV prototypearbejdet på et omfattende modifikationsprogram for F-100. Programmet blev kaldt Projekt F-100-83 efter et af programpunkterne, nemlig indførelsen af muligheden for at medføre GAM-83 BULLPUP missilet.

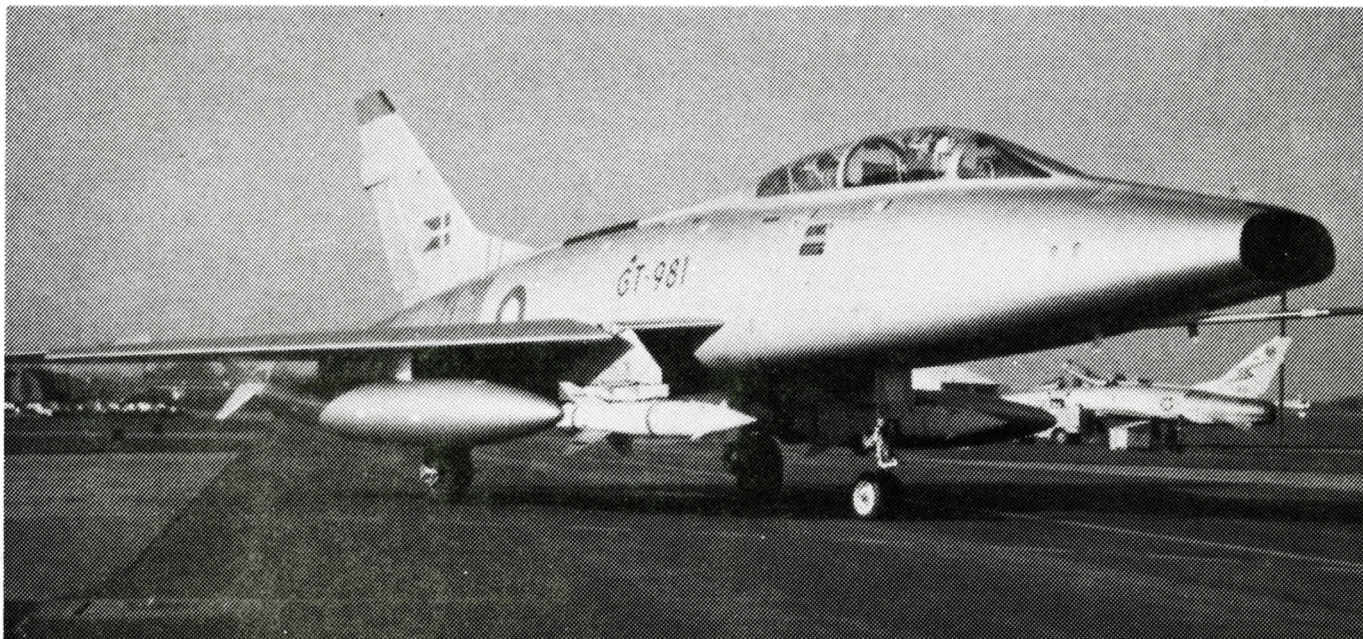
Modifikations-programmet løb fra 1965 til 1967, hvor missilet kom i operativ tjeneste. På det tidspunkt var dets betegnelse ændret til AIM-12B BULLPUP.

BULLPUP bestod af tre sektioner, næse-sektion, centersektion og agtersektion. Næse-sektionen indeholdt G&C-enheden og anslagsbrandrøret.

I Centersektionen var anbragt et semi-panserbrydende sprænglegeme opladet med 113,5 kg H6. Agtersektionen rummede missilets motor, der kunne være med fast eller flydende brændstof.

På hver side af motorens udstødsdyse sad en flare, der satte piloten i stand til at følge missilet med øjnene under





GT-981, den ene af de to prototyper for F-100-83 projektet, taxier ud til start fra Wethersfield, UK, i 1964. På inderpylons er ophængt to AGM-12B BULLPUP (foto: H.B.Schjødt (HAN))

hele dets flyvning mod målet. Dette var meget vigtigt, idet han radiostyrede missilet ved hjælp af en lille styrepind på venstre sidepanel i cockpittet.

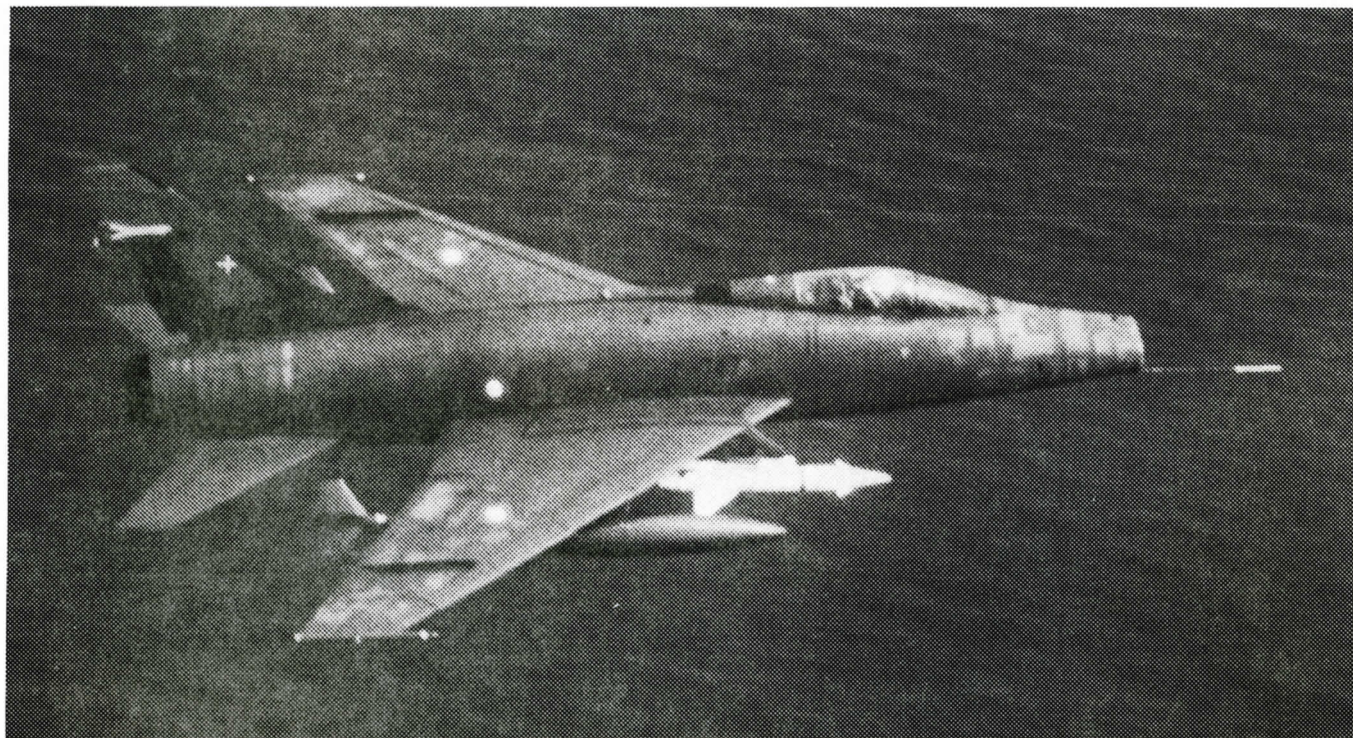
Denne radiostyring var samtidig BULLPUP-systemets akilleshæl, for i den periode, hvor piloten styrede missilet mod målet, måtte han stort set holde samme kurs med sit fly. Derved blev han et let bytte for luftforsvar i målområdet.

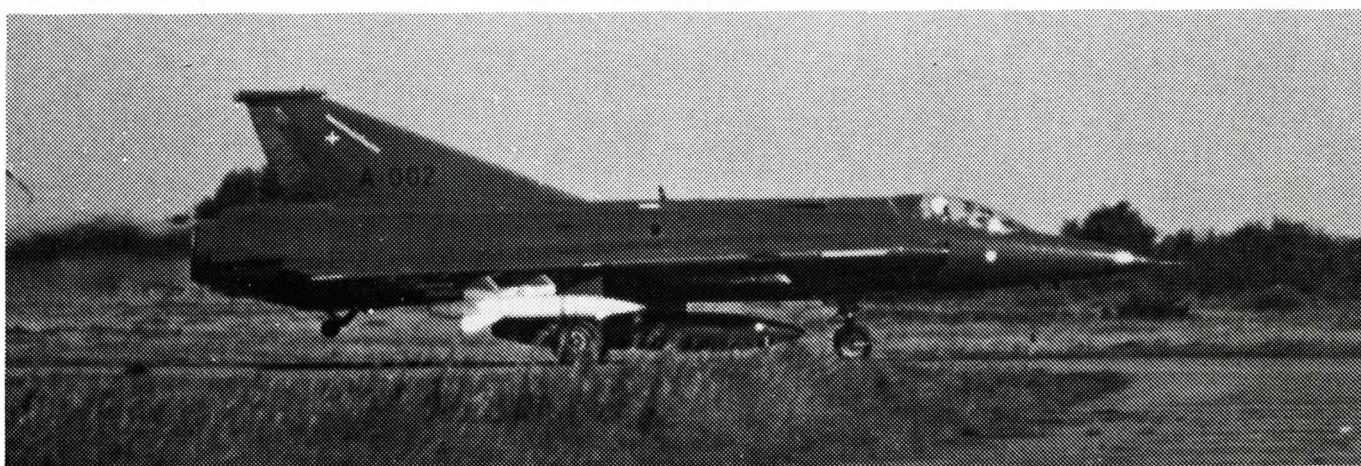
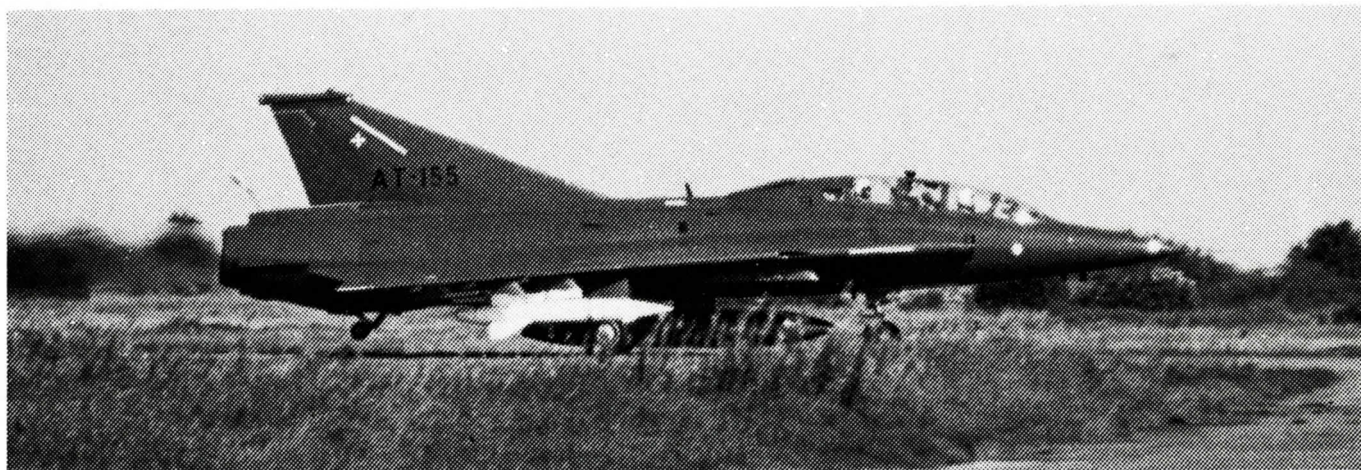
For at afhjælpe denne skavank blev der udført forsøg med at lade ét fly affyre missilet og et andet styre det, men resultatet var ikke tilfredsstillende. BULLPUP blev taget ud af tjeneste i sommeren 1982 efter at have været anvendt på F-100 og F-35.

AGM-65F MAVERICK

I forbindelse med forsvarsforliget i

G-747 - "jumboen" i daglig tale - i lav højde over Store Bælt undervejs til skydeområdet ved Griben i slutningen af 1970'erne. Bemærk hvor langt fremme BULLPUP-missilet er monteret i forhold til vinge-forkanten. (foto: M.F.Svejgaard (SES))





AT-155 og A-002 taxier ud til start på FSN Karup den 27 AUG 1980. De to fly er henholdsvis etter og firer i en fireskibsformation, der skal afskyde BULLPUP på Oksbøl i forbindelse med de årlige taktiske skydninger. Det mørke bånd om missilet 1/3 kropslængde bag de forreste finner er mellem-blåt. Det indikerer, at der ingen sprængladning er i missilet. Kun motor og G&C-enhed er "live". (foto: TINBOX)

Desværre kan vi ikke vise et billede af en AGM-65F på en dansk F-16, men da alle MAVERICK-versioner praktisk taget er ens af udseende - bortset fra påskrifterne - bringer vi et billede af en AGM-65B på en A-10. Bemærk at styrefinnerne mangler. Der er altså tale om et inert-missil. (foto: TINBOX)





1984 blev det vedtaget, at F-16 skulle udstyres med missiler til anvendelse mod skibsmål. Valget faldt på AGM-65F, det seneste medlem af MAVERICK-familien, der stammer fra midten af 1960'erne. Typens enkelte versioner kan ikke skelnes fra hinanden på udseendet.

AGM-65F består som de øvrige MAVERICK missiler af de tre sektioner, G&C-, center- og agtersektion. G&C-sektionen arbejder efter Image Infra-Red (IIR) princippet, hvor søgeren genererer et TV-lignende billede ved hjælp af målets IR-udstråling og homer ind på målets lys/skygge karakteristik.

Denne homing er så nøjagtig, at den i AGM-65D udgaven har kunnet ramme en kampvogn, der var parkeret mellem andre køretøjer. AGM-65F's G&C-enhed er mægtig til AGM-65D's, men er programmeret til at ramme skibe (lavt i vandlinjen) i stedet for kampvogne (midt i).

Vi kunne ikke stå for dette billede, der lige som billedet på side 10 stammer fra FMK Våbentechnisk Afdelings våbenforsøg med T-17 i efteråret 1977. Desværre viser billedet ikke hvor mange mand, der måtte stå og holde højre vinge oppe på det stakels fly. (foto: FLV)

Centersektionen indeholder sprængladning og motor. Sprængladningen vejer 136 kg og er indkapslet i en beholder af stål, der tillader ladningen at trænge gennem et skibsskrogs klædning, før den detonerer. Motoren er en raketmotor med fast drivstof. På centersektionen er anbragt fire vinger i X-form.

Agtersektionen indeholder styremekanisme samt styrefinner monteret i X-form som de fire vinger.

AGM-65F MAVERICK er 2,49 meter lang og vejer 289 kg. Missilet anvendes som nævnt på F-16.

Hvem kan huske ...

MANGE KUNNE HUSKE

... det gamle engelske fonetiske alfabet. Kun to dage efter at FLY-NYT var "på gaden" fangede OL H.A.Schrøder os pr. telefon og fyrede alfabetet af i et tempo, som røbede, at grundlæggende

færdigheder holder sig i mange, mange år.

Vi fik også med det samme et svar fra England via Erik Jensen, Bellinge, som via sit arbejde i LMK har kontakter til mange medlemmer af Royal Observer Corps

og tidligere tjenstgørende ved Royal Air Force. Alfabetet afveg på flere punkter fra H.A.Schrøders udgave.

Den 4 NOV sendte TES, chefen for Flyveskolen, os en kopi af side 744, COMMUNICATIONS AND SIGNALING, Telephone Procedure, ledsaget af følgende ord:

"Fra ASS Anette Pedersen's mands boghylde åbenbares "The Bluejacket's Manual" (ca. 1950), hvori også vedlagte alfabet findes. Nok er det amerikansk, men jeg er sikker på, at det nøje svarer til det, vi anvendte i Flyvevåbnet i 50'erne!"

Og det har TES ret i. Det er identisk med H.A.Schrøder's udgave bortset fra, at amerikanerne skriver XRAY eller X RAY i stedet for X-RAY.

Netop som vi skulle til at slutte det redaktionelle arbejde til dette nummer modtog vi breve fra henholdsvis orlogskaptajn Sven Erik Lerdam, Marinestaben, og CING H.Johnsen, FMK-TSR. Lerdam kunne med Lærebog for Orlogsgaster 1952 i hånd bekræfte Schrøder's og TES's versioner. Johnsen's brev indeholdt foruden endnu en bekræftelse en nyhed i form af en forløber for det ICAO-alfabet, vi bruger i dag.

Vi har valgt at bringe alle versioner sammen med ICAO-alfabet. Alfabet (1) er den udgave, som de første K&V-folk havde med hjem fra England, og som er identisk med den amerikanske version (Schrøder, TES, Lerdam, Johnsen). Alfabet (2) er Royal Air Force versionen (E.Jensen), og alfabet (3) er den version, som ICAO ifølge RCA Service Company, Inc. Government Service Division reccommanderede i første omgang (Johnsen).

Tak til alle der har brugt tid på at hjælpe os med dette opklaringsarbejde. Det har været meget opmuntrende at se, at SÅ mange reagerer positivt på et råb om hjælp. Tak for bidrag, breve og gode telefonsamtaler.

NY OMGANG HVEM KAN HUSKE ...

Nej, vi ER færdige med det fonetiske alfabet, og dog ...

På falderebet modtog vi nemlig et brev med endnu en bekræftelse på de omtalte udgaver af det fonetiske alfabet. Brevet indeholdt imidlertid noget andet, som var nyt for os, og som vi fandt egnet til en ny omgang 'Hvem kan huske ...'

SSG F. Guldager i FTK spurgte os på denne måde: "... En helt anden ting, når vi er ved det historiske: Har nogen af jer i redaktionen kendskab til 'First

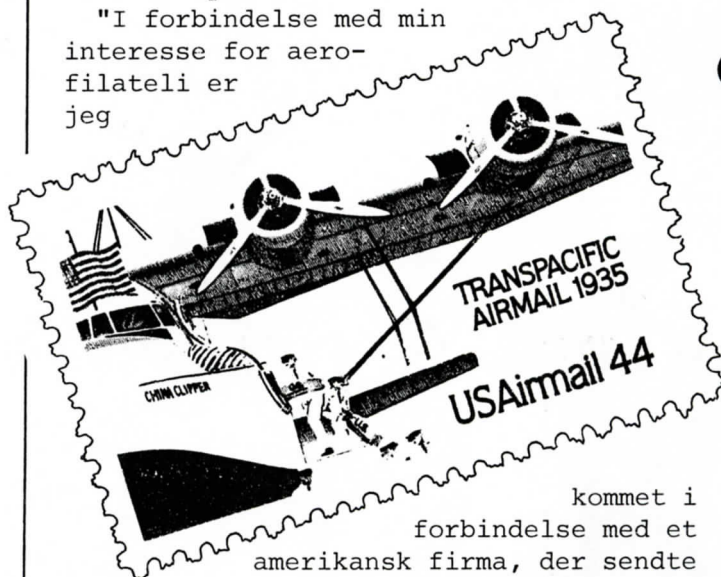
1	2	3	4
Able	Able	Alfa	Alfa
Baker	Baker	Bravo	Bravo
Charlie	Charlie	Coca	Charlie
Dog	Dog	Delta	Delta
Easy	Easy	Echo	Echo
Fox	Freddy	Foxtrot	Foxtrot
George	George	Golf	Golf
How	How	Hotel	Hotel
Item	Item	India	India
Jig	Jig	Juliet	Juliett
King	King	Kilo	Kilo
Love	Love	Lima	Lima
Mike	Mike	Metro	Mike
Nan	Nancy	Nectar	November
Oboe	Oboe	Oscar	Oscar
Peter	Peter	Papa	Papa
Queen	Queen	Quebec	Quebec
Roger	Roger	Romeo	Romeo
Sugar	Sugar	Sierra	Sierra
Tare	Tango	Tango	Tango
Uncle	Uncle	Union	Uniform
Victor	Victor	Victor	Victor
William	Willy	Whiskey	Whisky
X-ray	X-ray	Extra	Xray
Yoke	Yankee	Yankee	Yankee
Zebra	Zulu	Zulu	Zulu

Ægir *)
Ødis *)
Åse *)

*) Indsat af Forsvarschefen i de autoriserede vejledninger i signal-tjeneste ved indførelsen af det nu gældende ICAO-alfabet.

Jet Flight Covers' i relation til det danske flyvevåben?"

"I forbindelse med min interesse for aero-filateli er jeg



kommet i forbindelse med et amerikansk firma, der sendte mig fotokopier af nogle kuverter, som er blevet transporteret med forskellige

danske militære jetfly kort efter disses levering. Her er blandt andet tale om METEOR Mk.8, F-84E og RF-84F, og på forsiden af kuverterne har de respektive piloter signeret."

"Der er kendte navne som Tonnesen, Børgesen, Eggers og Michaelsen, og firmaet hævder, at kuverterne er blevet fløjet i så beskedne antal som fra én til seks styk. Kuverterne tilbydes til horrible priser, hvorfor jeg høfligt har måttet afslåe!"

Vi i redaktionen har ikke tidligere hørt om sådanne 'First Jet Flight

Covers' men finder både dette specielle fænomen og aerofilateli i almindelighed meget interessant.

Vore spørgsmål til læserne denne gang er derfor: (1) Hvem kender noget til de omtalte 'First Jet Flight Covers' (hvem var initiativtager, afsender, modtager, osv)? - og (2) hvem interesserer sig for aerofilateli (generelt, specielle emner, særlige motiver osv)?

Send en kort hilsen med oplysninger eller ring til ansvarshavende redaktør. Adresse og telefonnummer står nederst på sidste side.

● Kort sagt

NAVAL LYNX Mk.90 TIL SVF

Søværnets Flyvetjeneste (SVF) modtog tidligere på året den første af sine to Westland NAVAL LYNX Mk.90 til erstatning for tabtgåede fly.

S-249 med byggenummer WA249 var den første af en ordre på i alt 8 NAVAL LYNX Mk.87 til den argentinske flåde. Ingen af helikoptererne nåede at blive leveret som følge af den våbenembargo, der var en øjeblikkelig følge af den argentinsk-engelske konflikt om Falklandsøerne.

Kun WA249 nåede endda at komme i luften, og efter forgæves forsøg på at få afsat helikopteren til anden side, anvendte Westland selv WA249 til bl.a. demonstrations- og udviklingsflyvninger med den civile registrering G-BKBL. En række forsøgsskydninger med missiler krævede en militær registrering, ZE388.

Efter at S-196 var havareret (omtalt i tinbox-tillægget 2/85, FLY-NYT NOV 1985)

tilbød Westland Danmark at købe WA249 og Argentinas LYNX Mk.87 nummer to, WA256, der da var 90% færdigbygget.

Som det fremgår af ovenstående, blev dette tilbud accepteret, og VØN fra SVF gennemførte acceptance flight sammen med Westlands testpilot Mike Fuller 20 MAJ 1987. Den officielle overtagelse fandt sted dagen efter, og WA249 havde da en total flyvetid på 68:50 timer.

Hjemflyvning skete den 22 MAJ med SVA, VØN, LSCM S.I.Wikke og LSCM J.A.B.Larsen ombord. Ruten var lagt over Yeovil - Manston - De Kooy - Nordholz - Værløse, og androg 6:45 flyvetimer. Modtagelses-eftersyn blev indledt ved SVF i Hangar 1 den 25 MAJ og afsluttedes den 19 JUN 1987 med efterfølgende funktionsafprøvelse udført af RAS, LSCM I.Andersen og FTO P.J.Andersen.

SVF's nye LYNX Mk.90 ankom til Værløse den 22 MAJ i år hjemfløjet af SVA og VØN. Med i flyet var også LSCM S.I.Wikke og LSCM J.A.B.Larsen.

(foto: Jan Jørgensen)



Ombygning til dansk standard er nu overstået, og første udstationering på inspektionsskib skulle være en realitet, når dette læses. WA256 skulle, så vidt vi ved, blive transporteret til Værløse i løbet af det kommende år for at kunne fungere som ekstra helikopter med brug af dele fra den eller de LYNX, der måtte være inde til eftersyn. Registreringen bliver selvfølgelig S-256.

Tak til Jan Jørgensen for oplysninger om overtagelse og hjemflyvning af S-249 og S-256.

LYNX OPDATERING

Flight International fortalte i øvrigt i en artikel den 18 APR 1987, at de danske LYNX skulle udstyres med et Racal Tactical Data System (TDS), som er en version af det såkaldte Racal Avionics Management System, RAMS 4000.

Samme udstyr er under udvikling til Royal Navys LYNX-flåde og omfatter to Control Display Units, et Central Colour Tactical Situation Display samt et interface udstyr, der skal forbinde RAMS med det eksisterende navigations- og kommunikationsudstyr.

NY FLYOVERSIGT

Endnu et oversigtsværk vedrørende danske militære fly har set dagens lys. Manden bag værket er Per Thorup Pedersen i Brønderslev, der i koncentreret listeform giver en oversigt over samtlige danske militære fly fra 1912 til i dag. De tre hovedafsnit omfatter fly ved henholdsvis Marinens Flyvevæsen, Hærens Flyvertropper samt Flyvevåbnet. For hvert fly er angivet serial, byggenummer og dansk registrering, datoer for til- og afgang samt eventuelt en supplerende

kort bemærkning. Bestilte fly, som ikke blev leveret eller færdigbygget, samt fly, der blev leveret som reservedele, er også medtaget.

De EDB-udskrevne lister er samlet i et A4-ringbind og agtes ført à jour i takt med at rettelser og tilføjelser gør det nødvendigt. Vi har haft lejlighed til at se et fortryk, og bortset fra nogle få slåfejl og lidt manglende konsekvens i forbindelse med stavemåder og enheders betegnelser forekommer listerne særdeles gennearbejdede. Egentlige fejl kan kun en meget grundig nærlæsning afsløre, og det har vi ikke haft tid til at udføre på det 125 sider store værk.

Prisen skulle ligge på cirka 100,- kr, men er man interesseret, kan man jo ringe på 08 82 57 29 og få mere at vide hos Per Thorup Pedersen.

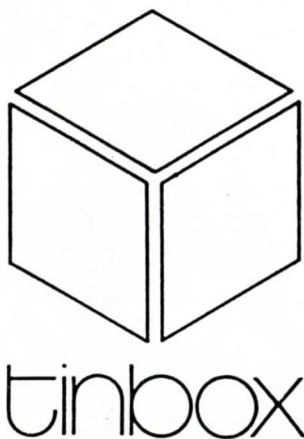
LUFTVÆRNSGRUPPENS 25-ÅRS JUBILÆUM

Af pladshensyn har den i tinbox 3/87 bebudede omtale af Luftværnsgruppens 25 år ved Flyvevåbnet holdt flyttedag og vil kunne findes i FLY-NYT.

AUKTION I ENGLAND

Den i tinbox 3/87 omtalte auktion hos Christie's over en samling vintagefly blev afholdt 1 OKT 1987. G-HUNT, ex FLV E-418, fik hammerslag ved 150.000 pund, mens G-BOOM, ex ET-274, blev trukket tilbage af boet efter et bud på 100.000 pund. Den kan forventes sat på auktion igen i APR 1988 - igen hos Christie's.

T-33A, G-TJET, ex FLV DT-566, var sat på tvangsauktion 3 OKT 1987, efter at dens ejer Nigel Brendish (36) omkom ved et styrt med en Cessna 150 den 25 SEP 1987. Den blev lige som G-BOOM trukket tilbage - hvorfor ved vi ikke - men den henstår nu på Cranfield.



tinbox-tillægget udgives i forbindelse med de ordinære numre af Flyverstabens orienteringsblad FLY-NYT. Tillægget behandler flymilitært og flyhistorisk stof omfattende alle tjenestesteder og våbensystemer ved Flyvevåbnet samt Søværnets og Hærens Flyvetjenester.

REDAKTION OG LAY-OUT:

Jørgen E. Larsen
Hedetofte 4
4700 Næstved
03 80 06 63

Steen Hartov
FSN Tórshavn
Postboks 217
FR-110 Tórshavn
Føroyar

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