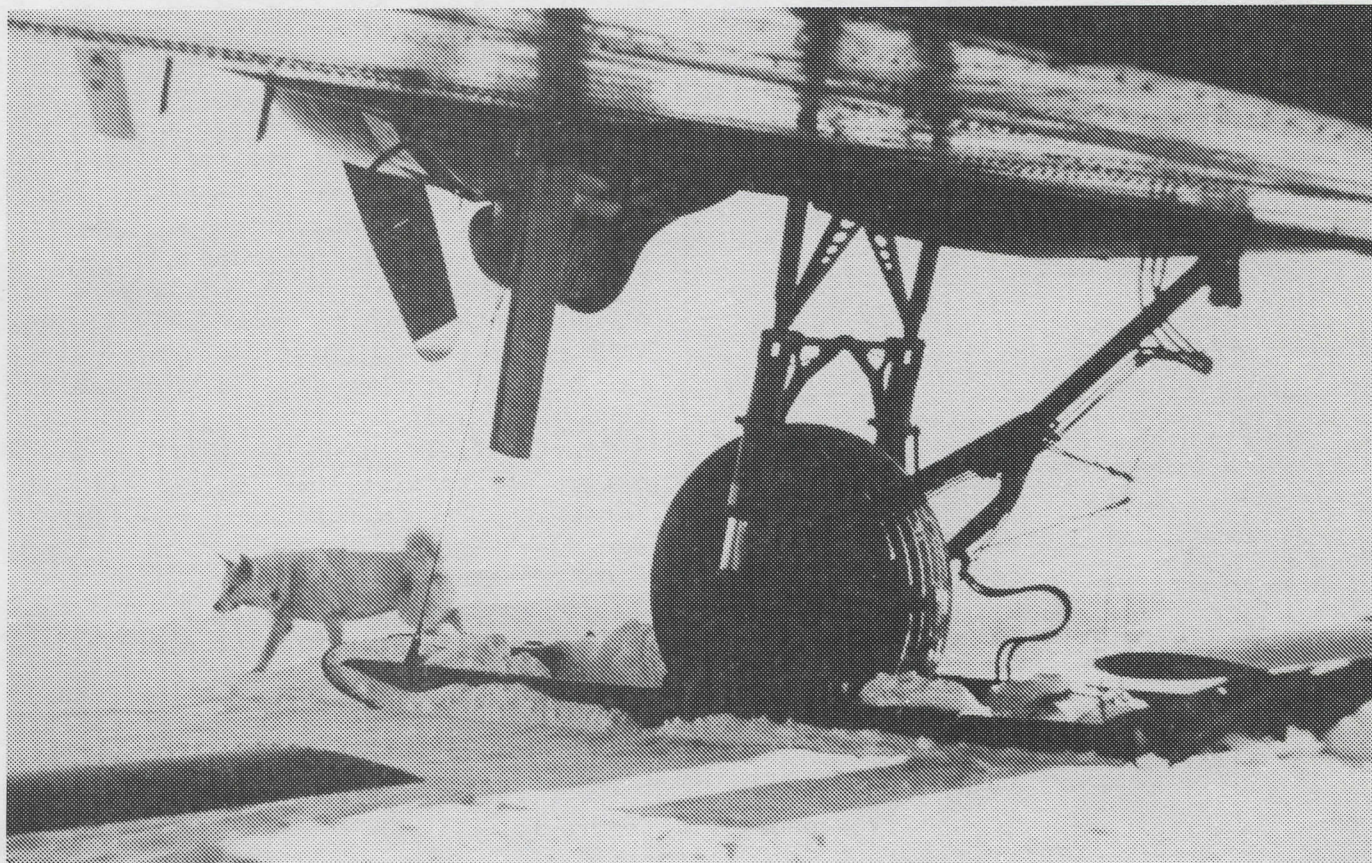


tinbox

tillægget



INDHOLD

K-687 LAST FLIGHT ...	1
FLYUDSTYR	5
Slæbemål	
KORT SAGT	14
En billedkommentar	
To F-16A havareret	
Aerofilateli	
F-100D på museum	
Danske HUNTERS som civile fly	

2/88

K-687

Last Flight

For Flyvestation Værløse blev datoen 03 SEP 1987 en bedrøvelig dag, eftersom flyvestationen måtte sige farvel til sin sidste C-47A "Goonie Bird", K-687.

Efter seks år og otte måneders ophold på jorden fløj den til sit - i hvert fald foreløbig - sidste bestemmelsessted i Jylland, nemlig Danmarks Flyvemuseum ved Billund Lufthavn.

Klargøringen af K-687 med henblik på færgeflyvningen blev indledt den 10 JUN,

hvor flyet blev trukket fra sin plads i "open storage" til Hovedværksted Værløse for at komme i hus. I de følgende tre måneder blev flyets forskellige systemer så som el, hydraulik og brændstof mv grundigt gennemgået for at gøre flyet flyvedygtigt.

Motorer med propeller, motornaceller samt alle fem rorflader måtte lånes fra K-681, som efter sin ankomst til Billund i 1986 havde fået disse dele demonteret. Flyvemuseet/Flyvevåbnet råder i øvrigt kun over dette ene sæt funktionsduelige dele til sine C-47 fly (K-682 ikke medregnet).

Det originale sæt dæk, som K-687 havde stået på siden 1981, var ikke længere anvendeligt. Der blev derfor påmonteret et andet og helt nyt sæt dæk, som aldrig tidligere havde været brugt.

I betragtning af at flyet havde stået ude i det fri i så lang tid med alt,

BILLEDET PÅ SIDE 1:

En slædehund viser med løftet bagben, hvad den regner K-687 for. K-687 havde ganske vist også en ski på den pågældende dag. Billedet er taget ved Kap Hope ved Scoresbysund i 1975.

(foto: V.K.Aalling)

Herunder K-687 som den henstod før klargøring til turen til Billund. Bemærk at motorer er fjernet, og at åbninger og lemme er delvis forseglet med tape. I forgrunden ses næsen af DT-497, som var FLV's sidst flyvende T-33A. Billedet er taget på FSNVÆR den 27 JUL 1982.

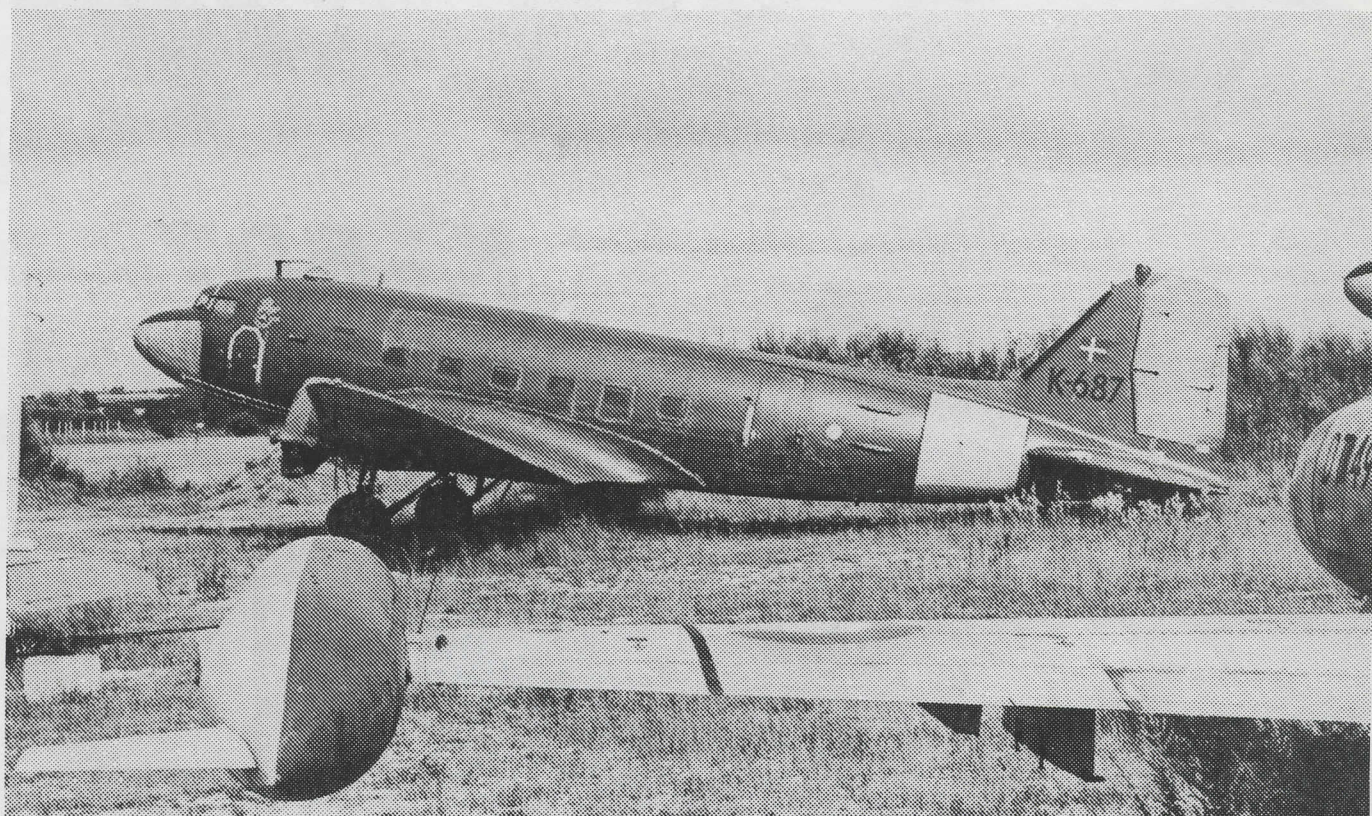
(foto: TINBOX)

hvad det danske klima indebærer af fugt, skiftende temperaturer, stærkt solskin osv, var den aldrende dame i forbavsende god stand. En brændstoftank (Main Fuel Tank No 1) var ganske vist blevet utæt men blev blændet af, da den ikke var nødvendig for den korte færeflyvning.

I el-systemet havde teknikerne et par problemer med inverter, men bortset herfra var alt i orden. På hydraulik-siden fandt man kun en énvejs-ventil i flapsystemet, som sad fast. Alt andet fungerede perfekt - imponerende.

Efter afhjælpning af disse reelt små problemer kunne K-687 "betinget klar-meldes" til færeflyvning. Det betingede omfattede blandt andet, at hastigheden i luften skulle holdes under 100 knob, da understellet skulle forblive nedfældet under hele turen. Det skyldtes ikke, at understellet ikke virkede - det gjorde det, og helt tilfredsstillende - men erkendelsen af, at jo mindre systemet betjenes, desto mindre er risikoen for, at der opstår fejl på det. Det ville jo være ærgerligt at ligge på kort finale til Billund og så opdage, at hjulene ikke ville ned!

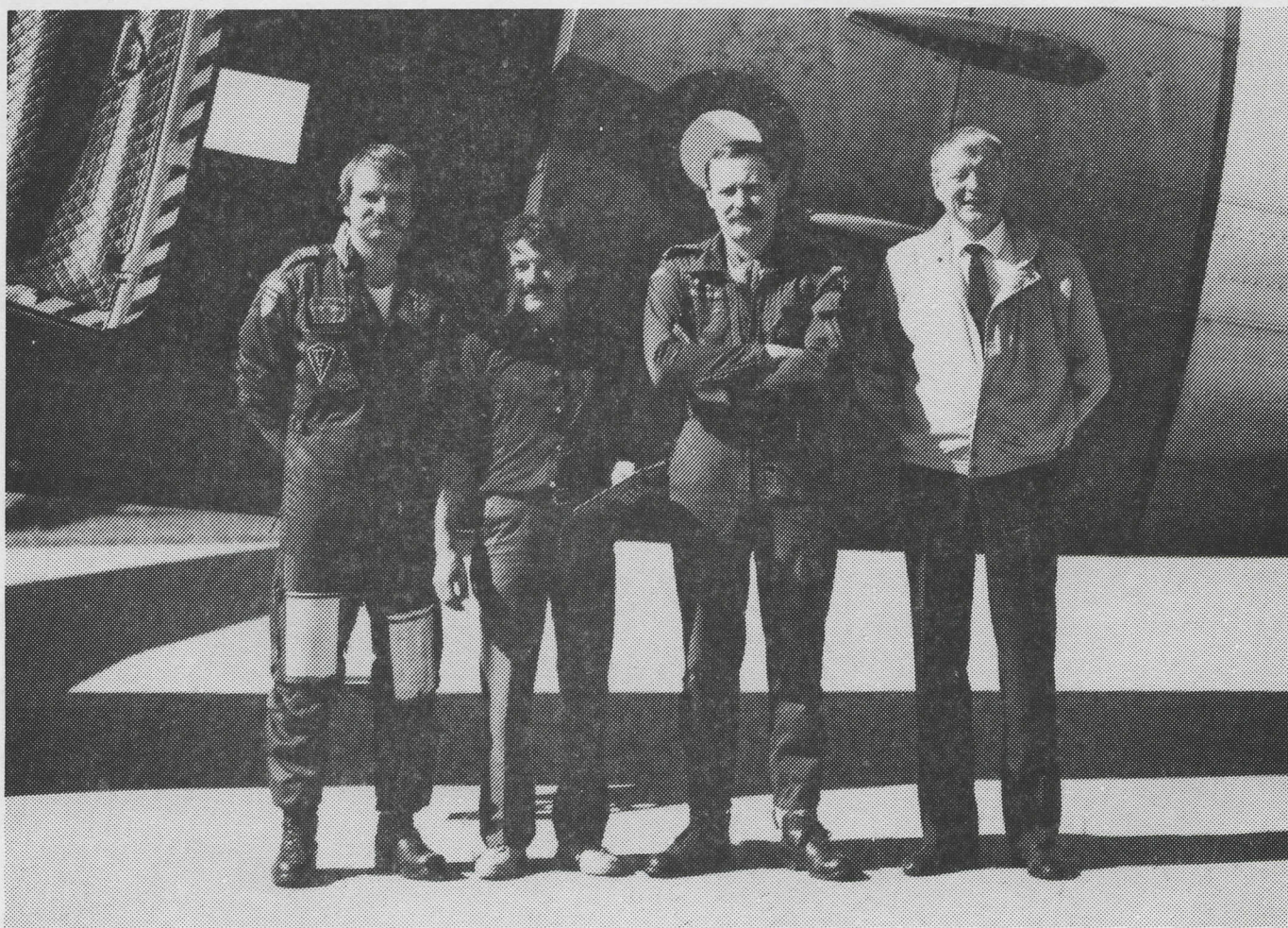
Starten fra Værløse var planlagt at skulle ske klokken 1000, men grundet en for svag VHF kommunikationsradio måtte den udsættes godt en times tid. Klokken 1103 lettede K-687, og ruten vestover fulgte en lige linie mellem Værløse og Billund. Flyvningen blev gennemført i





K-687 en route til Billund i 2.000 fods højde set fra en T-17. Bemærk det nedfældede understel samt de til færgeflyvningen lånte propeller, rorflader og motornaceller fra Danmarks Flyvemuseums anden C-47A, OY-DDA (ex K-681). I billedets højre kant ses Kolby Kås på Samsø.
(foto: FLV)

Besætningen på K-687 og fotografen bag billedet herover efter landingen i Billund. Fra venstre: LT-R T.Hejndahl (TEN) fra FSNKAR OCU, flymaskinist A.Bankovic fra HVKVÆR, fartøjschef KN-B J.Poulsen (JOL) fra ESK 721 og andenpilot S.K.Hermansen fra Fa. Bohnstedt-Petersen.
(foto: FLV)





2.000 fods højde i strålende solskin og varede 1:20 timer med landing klokken 1223. Dermed nåede flyets totale flyvetid op på 14.159:05 timer

Endnu et par billeder af K-687 fra perioden, hvor den opererede i Grønland med skiunderstel. Øverst Pre-heating før flyvning tidligt om morgenen og nederst K-687 på havisen ved Kap Carl Ritter i 1976. C-130'eren letter efter at have losset gods, som derpå blev fløjet ud med C-47'eren.

(fotos: V.K.Aalling)

Besætningen på turen omfattede fartøjschef KN J.Poulsen (JOL) fra ESK 721, andenpilot S.K.Hermansen fra Bohnstedt-Petersen samt flymaskinist A.Bankovic fra Hovedværksted Værløse. S.K.Hermansen har som bekendt en fortid ved ESK 721 men er nu ansat ved Bohnstedt-Petersen, hvor han er pilot på Flyvemuseets C-47A, OY-BPB, ex K-682.

Med K-687 har Flyvemuseet fået endnu et fly med en lang og farverig historie bag sig. C-47A-70-DL, USAAF Serial No.



42-100737 og fabrikationsnummer 19.200, blev leveret til den amerikanske hærs flyvevåben USAAF 01 DEC 1943. Som koden røber det, kom flyet fra Douglas i Long Beach, California. Den 26 FEB 1944 gik turen østpå over Atlanten, hvor flyet skulle indgå i 8th Air Force i England.

Efter krigsafslutningen i 1945 blev flyet overflyttet til USAF i Vesttyskland, hvor det blev benyttet af forskellige enheder frem til 10 APR 1950, hvor det blev erklæret i overskud og overført til Military Assistance Program (MAP).

23 JUL 1950 blev 42-100737 overdraget til det norske flyvevåben, og nøjagtigt en måned senere, 23 AUG, ankom flyet til Gardermoen Flystasjon. Registreringen var i første omgang T-AP men blev i 1951 ændret til BW-P. Total flyvetid på dette tidspunkt var 2.798:00 timer.

Frem til 28 AUG 1956 blev der fløjet i alt 2.937:50 timer, hvorefter BW-P blev ført administrativt tilbage til MAP som følge af Flyvåbnets overgang til den større Fairchild C-119G FLYING BOXCAR.

Godt to måneder gik med diverse eftersyn og modifikationer ved Flyvåbnets Forsyningskommando i Kjeller, inden den nu 12 år gamle C-47A kunne overdrages til Danmark 24 OKT 1956. Fjorten dage senere - 6 NOV 1956 - blev flyet optaget i Flyvevåbnets materielbeholdning for ESK 721 som 68-687.

I de følgende mange år frem til udfasningen i 1981 deltog 68-687, K-687 fra 1960, i ESK 721's daglige arbejdsrutiner dvs først og fremmest transportflyvning indenrigs og rundt i Europa. Nogle opgaver kom dog til at skille sig ud fra det normale arbejdsmonster og bør omtales særskilt.

I 1961 deltog K-687 sammen med et par C-54'ere og nogle S-55C besætninger fra ESK 722 i transportflyvninger for FN i Congo i Afrika under de borgerkrigs-lignende uroligheder i landet.

I 1974 blev K-687 som den eneste C-47A ved Flyvevåbnet modificeret til at kunne operere med skiunderstel, og i somrene 1975, 1976 og 1978 benyttedes K-687 til udlægning af depoter for Slædepatruljen Sirius i Østgrønland.

I SEP 1976 deltog K-687 samt K-685 og K-688 i optagelserne til "A Bridge Too Far", en film hvis emne var operation "Market Garden" i SEP 1944. Det var den operation, der ved massive luftlandsætninger skulle have sikret de allierede kontrollen med broerne over floderne Waal (Rhinen), Maas og Lek ved Arnhem. Som bekendt endte forsøget tragisk, og operationen kom på en måde til at stå som et trist vidnesbyrd om den engelsk-amerikanske uenighed om strategien for afslutningen af krigen i Europa.

K-687 KAN have deltaget i operationen i 1944 - vi har desværre ikke kunnet bekræfte det - men i 1976 optrådte den i hvert fald i et sceneri og et farveskema magen til det i 1944.

K-687's sidste flyvning ved Flyvevåbnet fandt sted 07 JAN 1981. Den totale flyvetid androg da 14.157:45 timer, og heraf var de 8.413:30 timer affløjet ved Flyvevåbnet.

Da Danmarks Flyvemuseum allerede råder over en C-47A (K-681 malet op som OY-DDA fra Det Danske Luftfartsselskab), bliver det spændende at se, om museet vælger at beholde K-687 eller i stedet bruger den som bytteobjekt for et andet historisk klenodie.

FLYUDSTYR

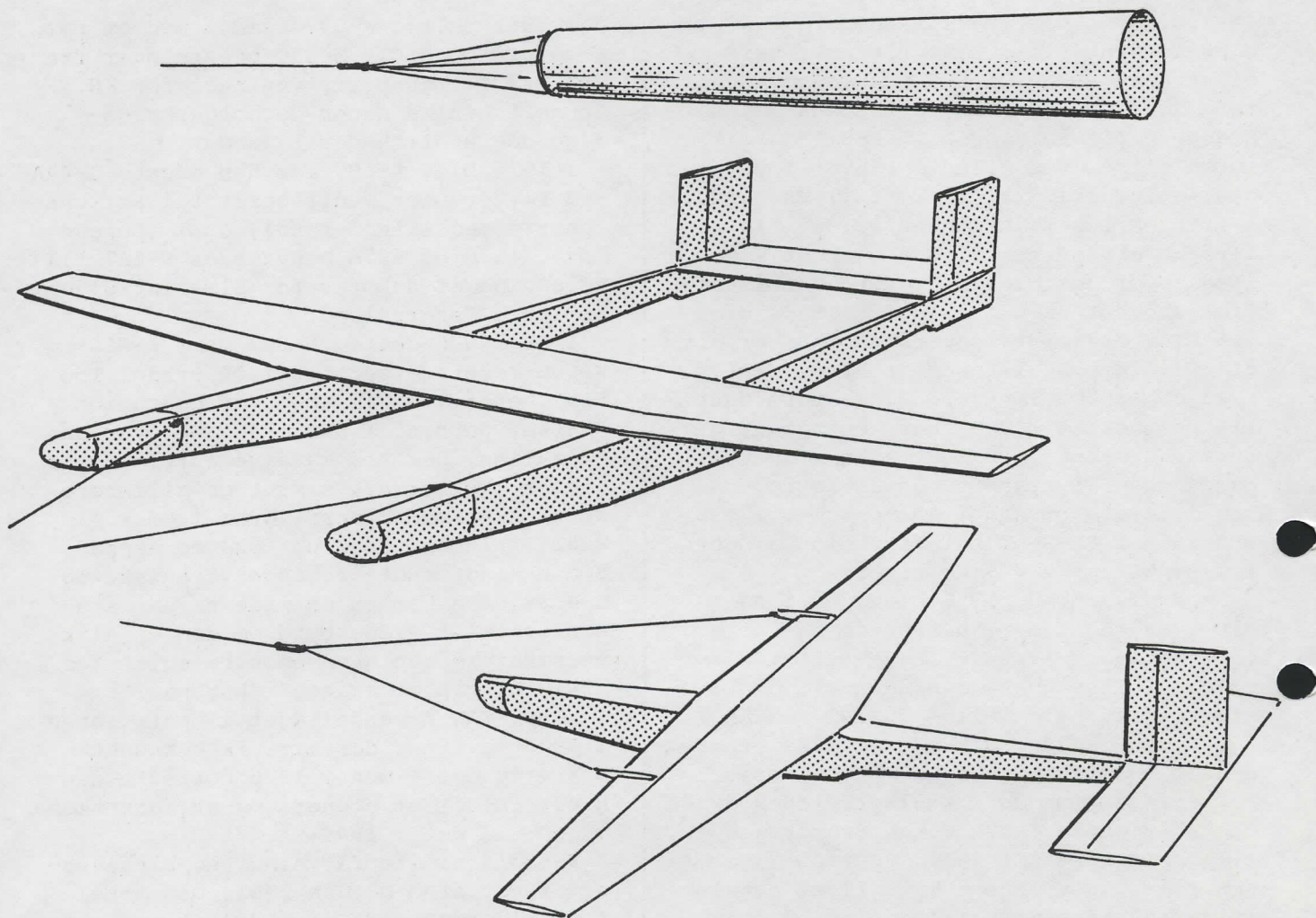
Slæbemål udgør en meget iøjnefaldende del af det udstyr, der hører til vore fly. De anvendes til træning i luftmåls-skydning.

Luftmåls-skydning øves af både luftværnskanonenheder og flyvende enheder, men slæbemålene, der anvendes, er ikke de samme. Ved jord-til-luft skydninger anvendes normalt posemaal, udformet som et "skjortearme". Ærmet er lukket i den tykke ende og trækkes i "manchetten".

Før i tiden anvendtes også vingemaal, en slags bugserede svævefly lavet i træ.

Den største udgave med dobbeltkrop havde et vingefang på 32 fod, mens den mindste med enkeltkrop havde et vingefang på 16 fod. Begge typer vingemaal blev bugseret i tynde stålwirer med en længde på op til 5.000 fod, dvs ca 1.600 meter.

Desværre er vi ikke under forarbejdet til denne artikelserie stødt på flere og mere detaljerede oplysninger om disse vingemaal end gengivet i tinbox-tillægget nummer 2/84. (P.E.Rye-Hansens beretning om slæbemålsflyvninger på godt og ondt med FLV's Fairey FIREFLY T.T.Mk.1). En



del af forklaringen er nok, at FLV indstillede denne slags flyvninger allerede omkring 1960. Efter den tid har man chartret civile firmaer - primært Svensk Flygtjänst - til at slæbe mål for nærluftforsvar og søværnsenheder. Ved FLV blev disse flyvninger overvejende udført af som allerede nævnt FIREFLY T.T.Mk.1 og METEOR T.T.Mk.20.

Hvis vi støder på mere om vingemålene, vender vi tilbage til emnet i et senere nummer af tinbox-tillægget.

LUFT-TIL-LUFT SKYDNINGER

Den mest anvendte måltype til luft-til-luft skydninger med kanon er flagmålet. Det består af et rektangulært stykke stof fastgjort om en stang i den ene ende, trukket i en lang wire og afbalanceret, så det står lodret i luften. Skyderesultaterne udregnes ved at tælle hullerne i dugen efter flyvningen. For at kunne kende forskel på de enkelte piloters træffere dyppes projektilerne i en blød maling inden opladning. Hver pilot har sin egen farve, så på grundlag af farveafsmitningen om hvert hul kan resultaterne opgøres.

Øverst det ved jord-til-luft skydninger anvendte pose mål. Dernæst 32 fods vingemål med dobbeltkrop forsynet med radarreflektor og 16 fods vingemål. Begge typer vingemål blev bugseret i wirer med en længde på op til 5.000 fod, dvs 1.600 meter. Hvis en af den V-formede trækstrops wirer blev skudt over, kunne vingemålet komme til at ligge særdeles skævt og være næsten umuligt at styre.

Dugen har et mønster påmalet for at lette sigtning og analyse af skudfilm. Normalt slutter mønstret et stykke før dugens bagkant for at give plads til et vist slid af stoffet. For at gøre vilkårene ens for piloter, der skyder på henholdsvis nye og slidte mål, tælles træffere i slidstykket ikke med.

I de senere år er man begyndt at gå over til mål af dart-typen. Målet minder i sin udformning om en pil og er udstyret med en mikrofon, der kan registrere smældet fra et projektil, der passerer tæt forbi målet. Derved får man et mere realistisk billede af, hvordan træfnin-gen ville have været på et rigtigt fly, der jo er større end et slæbemål.

En anden fordel ved mikrofon-scoringen er, at de skydende piloter kan få resultatet efter hvert angreb. Dertil kommer, at hvor flagmålet normalt slæbes i lige

linie og konstant højde, kan dart-målene slæbes i både drej og bevægelser i det lodrette plan. Det giver en mere realistisk træning for de skydende piloter.

Til øvelsesskydninger med infrarødt målsøgende missiler er flagmål ikke egnede, da der kræves en kraftig varmekilde til at simulere udstødningen på et målfly. Målfatning og affyring sker på større afstand end med kanon, så af sikkerhedsmæssige grunde skal afstanden mellem slæbefly og mål også være større. I FLV har vi kun anvendt ét slæbemåls-system til dette formål, det såkaldte DELMAR-system.

FLAGMÅL

Flyvevåbnet har anvendt flagmål af typerne A-6B, MA-1 og AERO-35B. Foruden disse er vi stødt på et ikke nærmere specificeret engelsk flagmål i forbindelse med en prøveflyvning, men vi har ikke fundet yderligere oplysninger.

A-6B

I 1953 indførte FLV et amerikansk flagmål benævnt A-6B. Selve flagdugen var 1,83 m høj og 9,14 m lang (svarer til 6 x 30 fod) og havde i forkanten en trækstang i form af et stålrør med et lod i den ene ende. Den tunge rørende sørgede for, at målet stod lodret i luften under bugsering.

Til trækstangen var fastgjort fire ca fem meter lange gjorde samlet fortil i en metalring (kovs). De fire gjorde blev under ét kaldt "hanefoden". Ved hjælp af hanefodens kovs blev målet forbundet til stålslæbewiren.

A-6B blev indledningsvis godkendt til brug i forbindelse med METEOR F.Mk.8 og F-84G THUNDERJET. I begge tilfælde fik flyene koblet slæbewire og mål på, mens de holdt på startbanen. Ved start slæbte flyene målet via den 244 meter (800 fod) lange stålslæbewire hen ad banen, indtil de gik i luften.

På METEOR F.Mk.8 blev slæbewiren fastgjort i en speciel krog, som ved en modifikation blev installeret bagest i bugtanken. F-84G anvendte et stålstativ fastspændt i sway braces på venstre pylon. Slæbewiren blev rutet igennem en ring nederst på stativet og fastgjort i pylons forreste bombelås. For begge typers vedkommende gjaldt det, at mål og slæbewire blev kastet inden landing.

Da begge nævnte flytyper blev udfaset først i 1960'erne, måtte nye flytyper godkendes til målslæbningsrollen. HUNTER F.Mk.51 fik en FMK-konstrueret konsol monteret på undersiden af bagkroppen

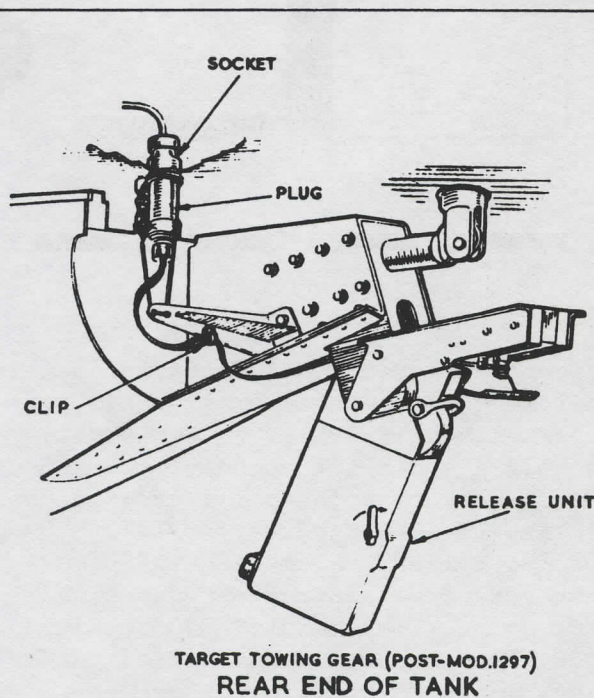
lige foran udstødningen, og ligesom på F-84G og METEOR anvendtes en 244 m lang slæbewire.

HUNTER F.Mk.51 havde kun to pylons, så placeringen af slæbemålskonsollen under bagkroppen gav mulighed for at medbringe pylontanke. Slæbeflyet kunne som følge heraf blive længere tid i skydeområdet.

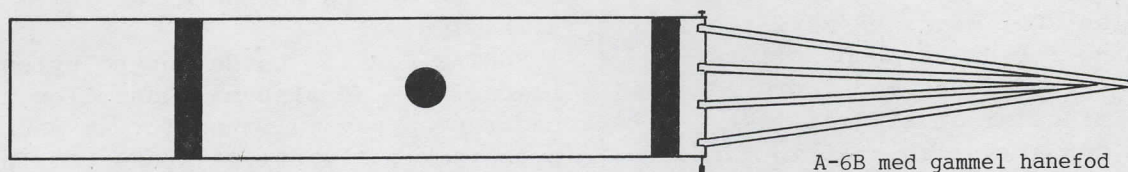
F-100D SUPER SABRE blev også udvalgt som slæbemålsfly ud fra filosofien om, at de enheder, der havde behov for at skyde luftmålsskydning, også selv skulle kunne udføre slæbet. HUNTER-løsningen dueede imidlertid ikke til F-100. Motor-udstødningen på F-100 havde som følge af efterbrænderen med dens variable nozzle en sådan form og retning, at slæbewiren ville blive udsat for alt for høje temperaturer, hvis den var fastgjort under kroppen.

I stedet for konstruerede FMK en type slæbemålskonsol beregnet til ophængning på flyets yderpylons. I hver konsol blev der fastgjort en 366 m (1.200 fod) lang stålwire, og de to wirer samledes så i slæbemålets kovs med en karabinhage.

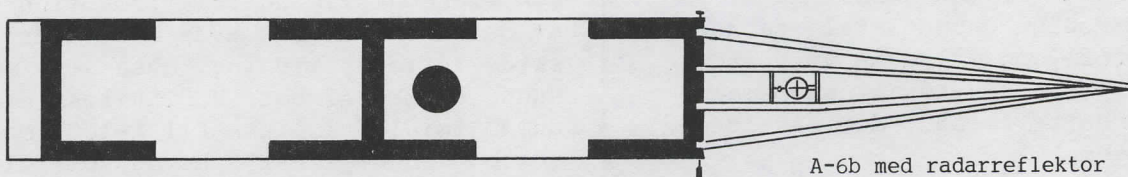
F-100D viste sig imidlertid at have problemer med for høje temperaturer i bagkroppen under udførelsen af målslæb. Den ekstra modstand, som målet påførte flyet, gjorde det nødvendigt at holde højere motoromdrejninger end normalt ved



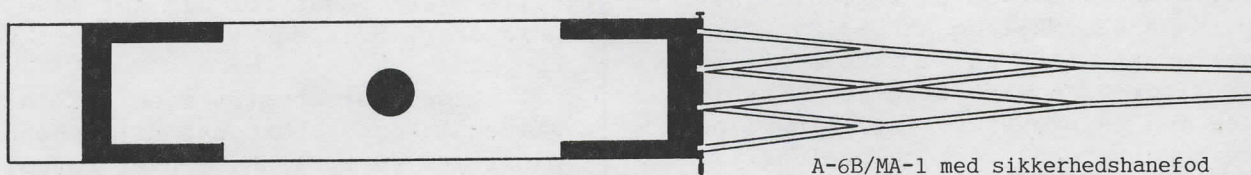
Det eneste slæbemålsbeslag anvendt til slæb af flagmål i Flyvevåbnet, som FMT/FMK ikke selv konstruerede, var beslaget på Gloster METEOR F.Mk.8. Ovenstående illustration er taget fra Air Publication 2210H, Volume 1, Meteor F Mk 8 Aircraft.



A-6B med gammel hanefod

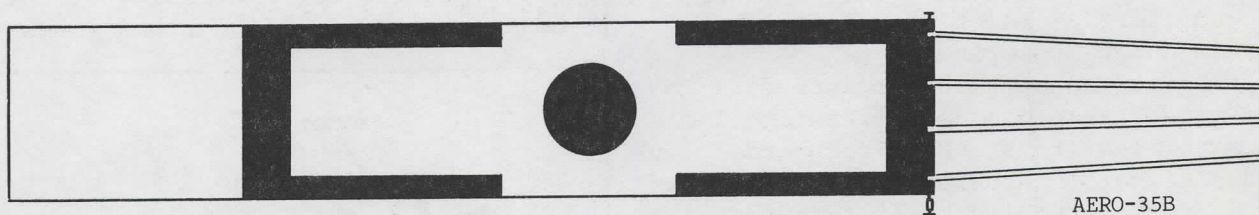


A-6b med radarreflektor

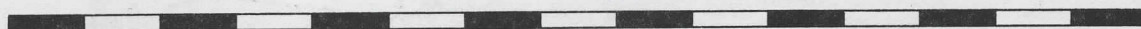


A-6B/MA-1 med sikkerhedshenefod

A-6B slæbemålet er anvendt med i hvert fald tre bemalinger, indtil én er blevet standardiseret. Det standardiserede mønster er vist på A-6B/MA-1 målet med sikkerhedshenefod.



AERO-35B



Målforhold 1:100

en given hastighed. Da luftstrømningen i motorrummet ikke øgedes tilsvarende, blev afkølingen kritisk. Farten skulle også holdes inden for et bestemt område, og det gav begrænsninger i flyvningernes afvikling. F-100D blev derfor ikke anvendt i rollen fra omkring 1965.

A-6B var ikke radarreflekterende, så ved skydninger med først F-84G og siden HUNTER, der anvendte radar til afstandsmåling, måtte målet forsynes med en radarreflektor. Efter skuffende forsøg med en amerikansk type, udviklede Flyvematerieltjenestens Våbenafdeling selv en reflektor beregnet til montering mellem de to midterste liner i hanefoden.

Ved den daglige anvendelse af A-6B oplevede man mange tilfælde, hvor slæbe-

missionerne måtte afbrydes, fordi målet enten blev skudt af eller hang flagrende skævt efter flyet. Det var den sikre følge af overskydning af en slæbewire eller en eller flere af gjordene i hanefoden.

FMK modificerede derfor målene med en sikkerhedshenefod, der i princippet var to overlappende hanefødder forbundet til kovsen med hver sin nylongjord. Den samlede længde af sikkerhedshenefoden var ca 20 meter mod den originale hanefods fem meter. Dermed var også risikoen for, at selve slæbewiren skulle blive skudt over, blevet mindre.

Indførelsen af sikkerhedshenefoden var kombineret med muligheden for at montere en ekstra trækstang én meter foran den

originale. Dette for at hindre, at målet klappede sammen efter en fuldtræffer i trækstangen med et 30 mm projektil.

I 1957 blev der konstrueret en ny type radarreflektor, som var større men simple opbygget, og den var beregnet til montering midt på trækstangen. Den fik meget passende betegnelsen Radarreflektor M/57.

A-6B flagmålet udgik i sidste del af 1960'erne.

MA-1

I midten af 1960'erne indførtes MA-1 flagmålet som supplement til A-6B. I modsætning til sidstnævnte mål var MA-1 radarreflekterende og havde en mindre kraftig dug, men derudover var de ens. På grund af forskellen i brudstyrke blev det bestemt, at MA-1 kun skulle anvendes ved skydninger med 20 mm ammunition og A-6B med 30 mm.

Der blev udgivet procedurer for anvendelse af MA-1 på både F-100D og HUNTER F.Mk.51, men på grund af temperaturproblemerne med F-100D var HUNTER F.Mk.51 reelt FLV's eneste trækfly. MA-1 udgik i slutningen af 1960'erne.

AERO-35B

I 1966 lånte FMK et flagmål af typen AERO-35B af det amerikanske firma Tow Target Inc. Firmaet tilbød at bytte vore MA-1 mål ud med den nye og bedre type, mod at vi blot betalte merprisen. FMK var interesseret i at finde en afløser, idet dugen i MA-1 var for svag og for løst vævet. Det resulterede i, at målets bagkant trævlede så kraftigt, at hvert

mål kun kunne bruges til 2-3 missioner. Dertil kom, at skudhullerne trævlede så kraftigt, at scoringsanalysen var vanskelig. Det løse stof medførte også, at målet kun kunne slæbes ved hastigheder op til 180 KIAS.

AERO-35B var med sine 2,29 m x 12,19 m (7,5 x 40 fod) godt 60% større end MA-1 og A-6B og var gjort radarreflekterende ved hjælp af sølvtråde indvævet i kunststofdugen. Hanefoden var 18,3 meter lang og bestod af fire nylongjorde.

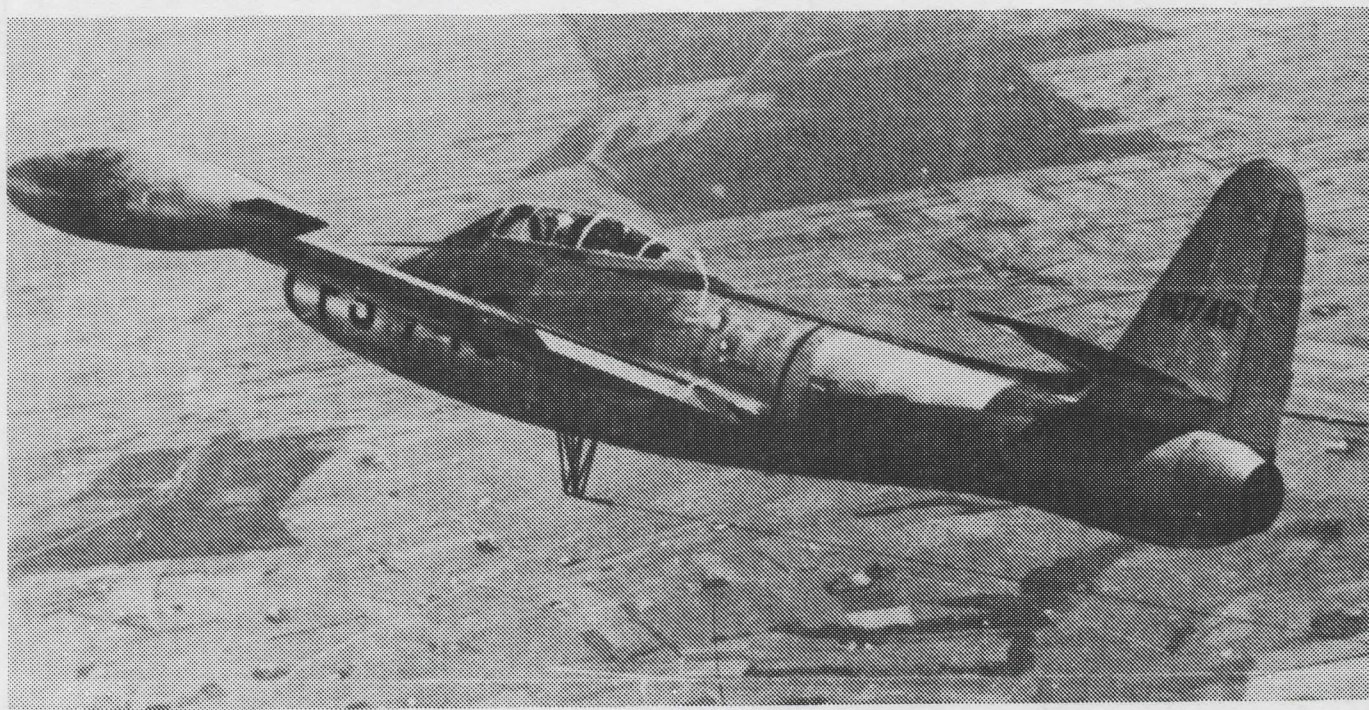
Prøveflyvningerne af målet skete i to omgange. I NOV 1966 blev det afprøvet på F-100D og i OKT 1967 på HUNTER F.Mk.51. Grunden til denne store tidsforskydning var, at man var i tvivl om styrken af HUNTER'ens bagkrop med slæbekonsollen. Ville den kunne holde til de større påvirkninger fra både et større mål og en større slæbehastighed? Først da Hawker-Siddeley havde bekræftet dette, løb forsøget af stabelen.

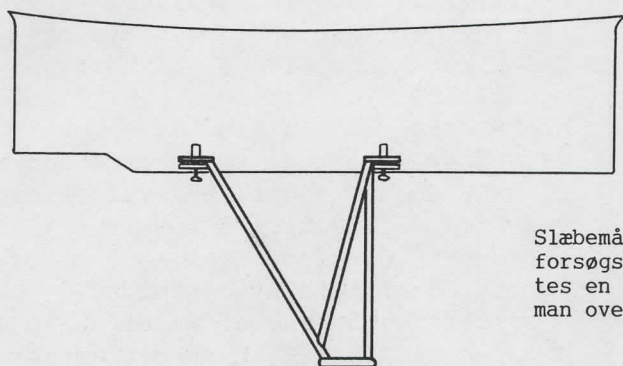
Der blev fløjet i alt seks missioner med det lånte mål, og FMK var yderst tilfreds med det. Sliddet var moderat, og der var ingen opflosning ved skudhullerne selv efter 4-5 flyvetimer med hastigheder op til 350 KIAS. Endvidere gav det en fin radarrefleks.

Resultatet af afprøvningserne blev, at vi gik over til AERO-35B som afløser for

F-84G-16-RE, FS-748, under slæbemålsforsøg over plantageområderne øst for Holstebro 03 JUL 1953. Pilot under denne forsøgsserie var daværende FL, nu afdøde OL I.F.Kofoed Jensen.

(foto: CIVING K.Lopdrup, FMK)

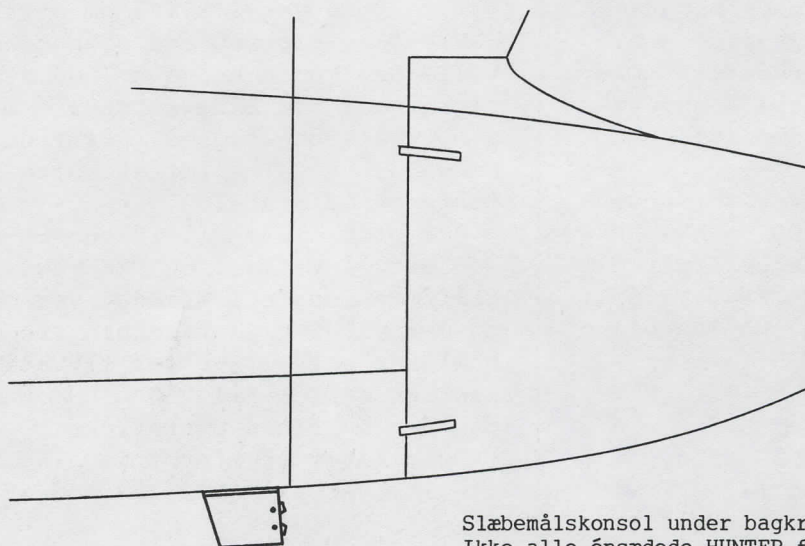




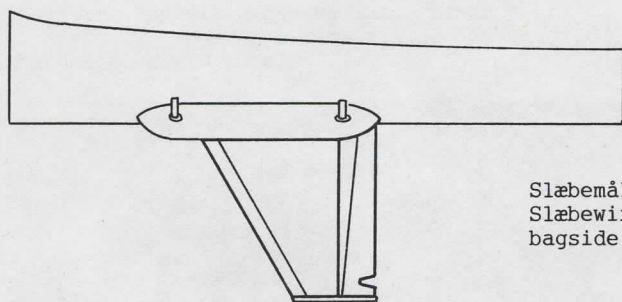
1 meter

Målforhold 1:20

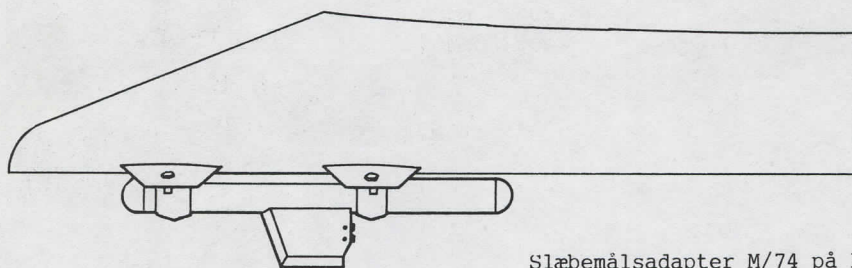
Slæbemålskonsol V9604-4-1 på F-84G pylon. Under forsøgsflyvningen med konsollen i JUL 1953 anvendtes en konsol, der var 63 cm høj, men senere gik man over til de 55 cm, som tegningen viser.



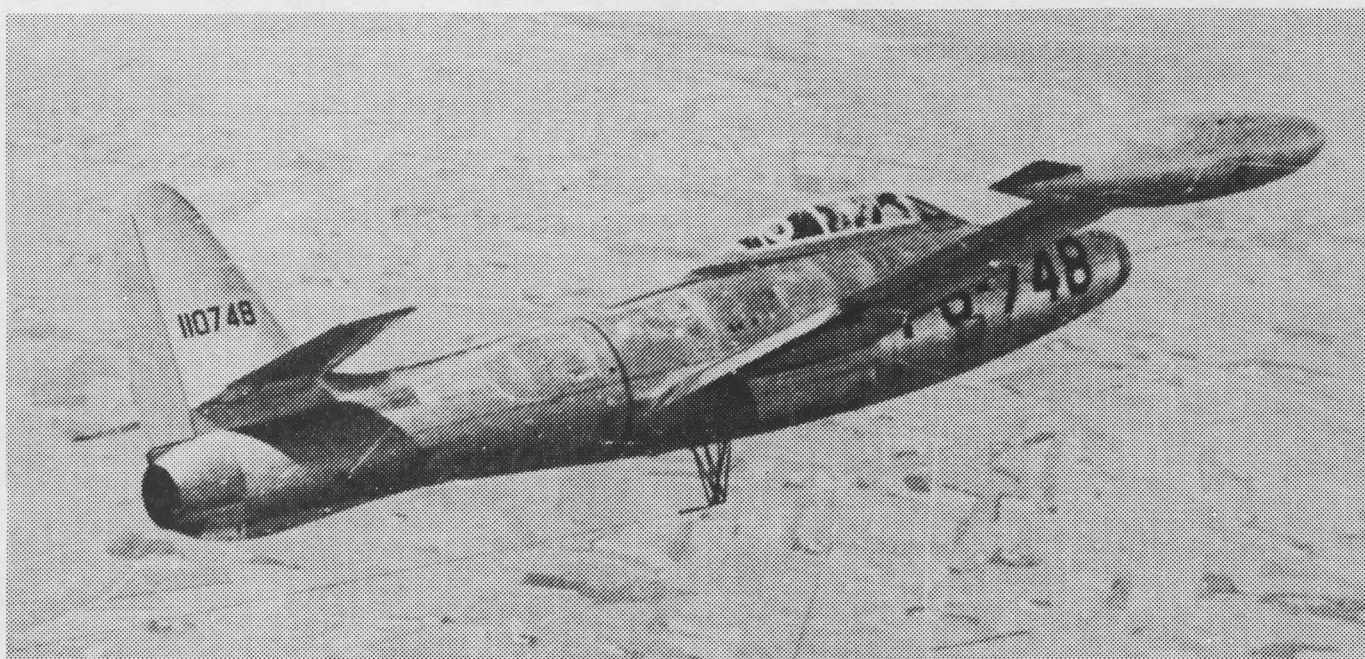
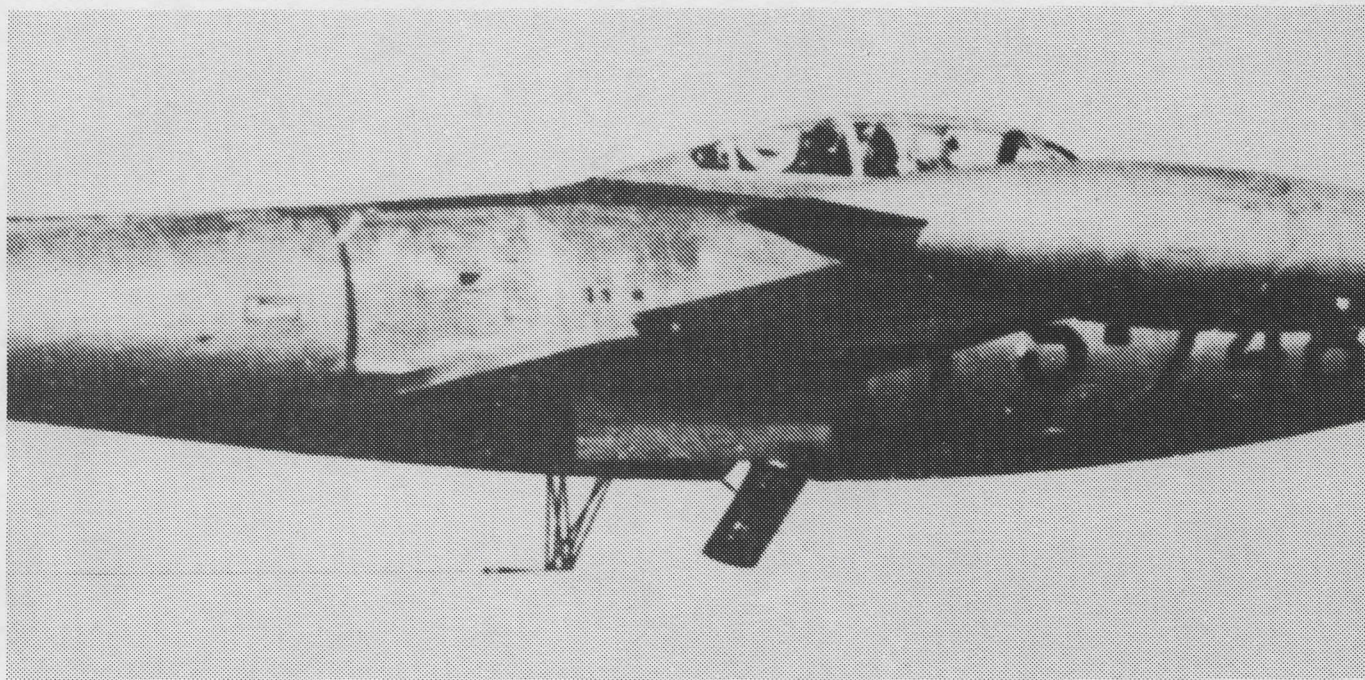
Slæbemålskonsol under bagkrop af HUNTER F.Mk.51. Ikke alle énsædede HUNTER fly blev modificeret til målsleb. I 1973 var konsollen monteret på 11 fly.



Slæbemålskonsol T.9101-2 på F-100 yderpylon. Slæbewiren fastgøres i indhakket på konsollens bagside.



Slæbemålsadapter M/74 på F-104 vingepylon



både A-6B og MA-1. F-100D var stadig ikke ideel som slæbemålsfly på grund af temperaturen i bagkroppen, men den kunne anvendes, såfremt HUNTER skulle blive groundet af en eller anden årsag. HUNTER derimod var meget velegnet og fungerede da også som FLV's faste målslæbningsfly, indtil typen blev udfaset i 1974.

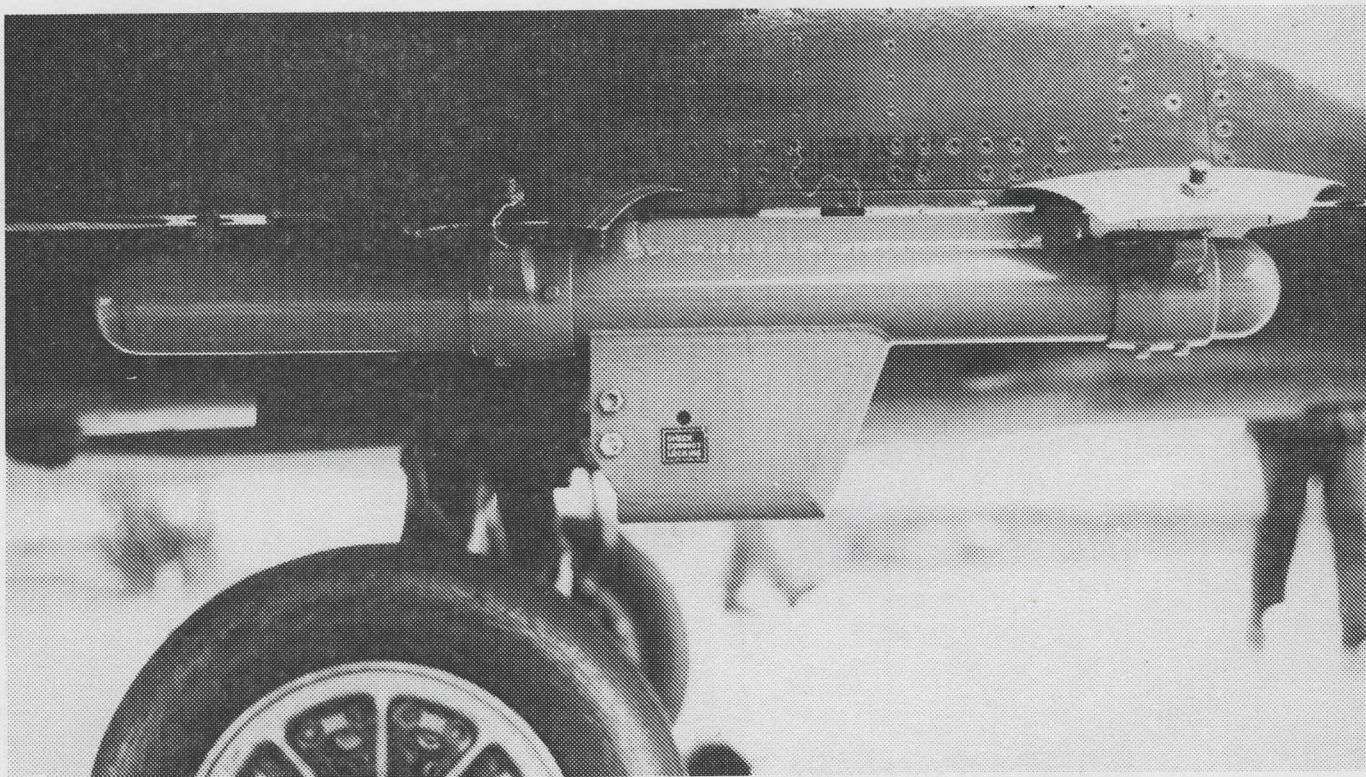
Som afløser for HUNTER var der tre muligheder: F-35, F-100D og F-104G. Her måtte F-35 hurtigt lades ude af betragtning af flere årsager. Man frygtede, at slæbewirerne skulle komme i karambolage med rorfladerne, og en F-35 ville ikke kunne opholde sig i skydeområdet i ret lang tid ad gangen. Heller ikke F-100D var noget reelt alternativ af førømtalte grund, så F-104G var således eneste mulighed.

Endnu et par billeder af FS-748 under slæbemålsforsøgene i JUL 1953. Den ved forsøgene anvendte konsol var 8 cm højere end de senere i praksis benyttede konsoller.

(fotos: CIVING K.Lopdrup, FMK)

FMK's våbentekniske afdeling udviklede en slæbemålsadapter, betegnet M/74, til parvis montering på F-104G's to vingepylons. Målet blev slæbt i en 366 meter lang stålwire, der blev fastgjort til slæbemålsadapterne ved hjælp af to 20 meter lange wirestykker. Slæbewiren og de to wirestykker blev samlet med en karabinhage. Prøveflyvningerne forløb fint, så F-104G var klar til at overtage slæbemålsrollen, da HUNTER blev udfaset.

AERO-35B udgik samtidig med F-104'eren i 1986.



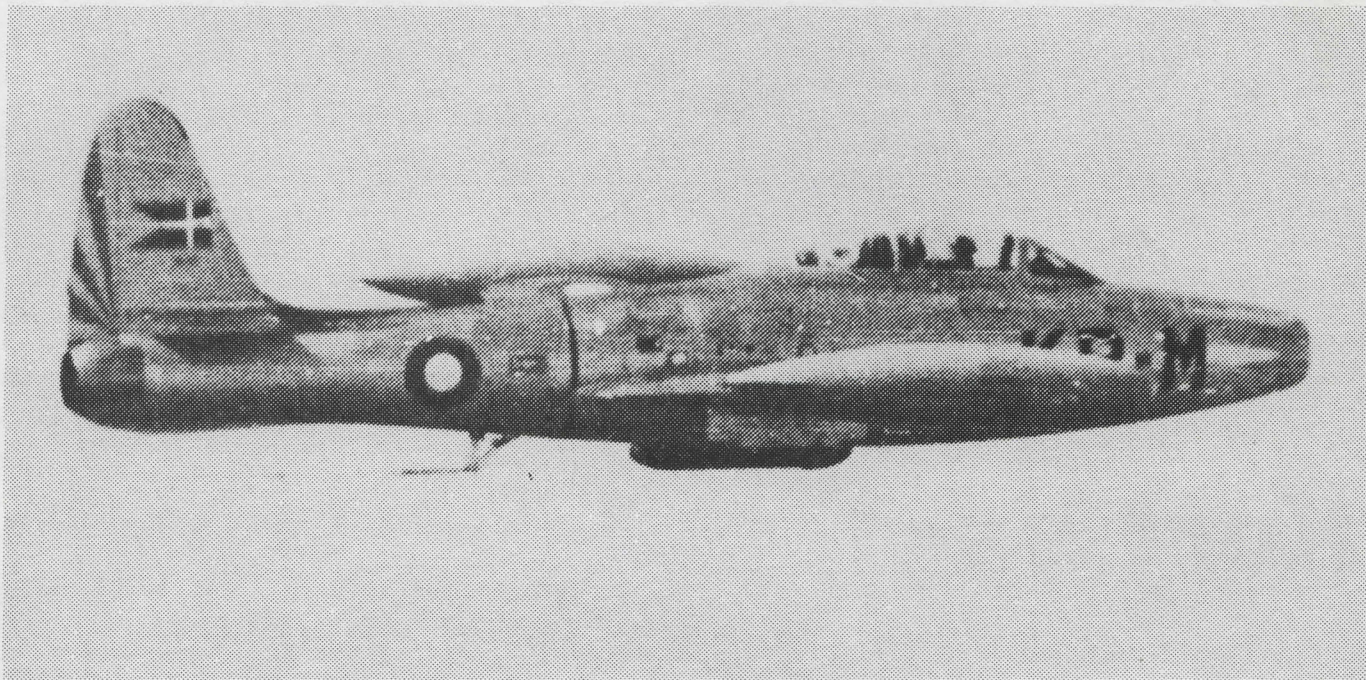
Slæbemålsadapter M/74 monteret på højre vingepylon af F-104G, R-757. På slæbewiren sidder en bolt, der sættes ind mellem de to kæber, der kan skimtes på bagkanten af den finnelignende udbygning på adapterens underside. (foto: TINBOX)

FORSØG, DER IKKE FØRTE TIL NOGET

Gennem årene udførte FMT/FMK forsøg med det formål enten at forbedre selve målene eller at forbedre den operative anvendelse af slæbemålssystemerne. Nogle af forsøgene gav resultater, der blev anvendt operativt, mens andre aldrig kom ud over forsøgsstadiet. Den sidste kategori fortæller vi lidt nærmere om i det følgende.

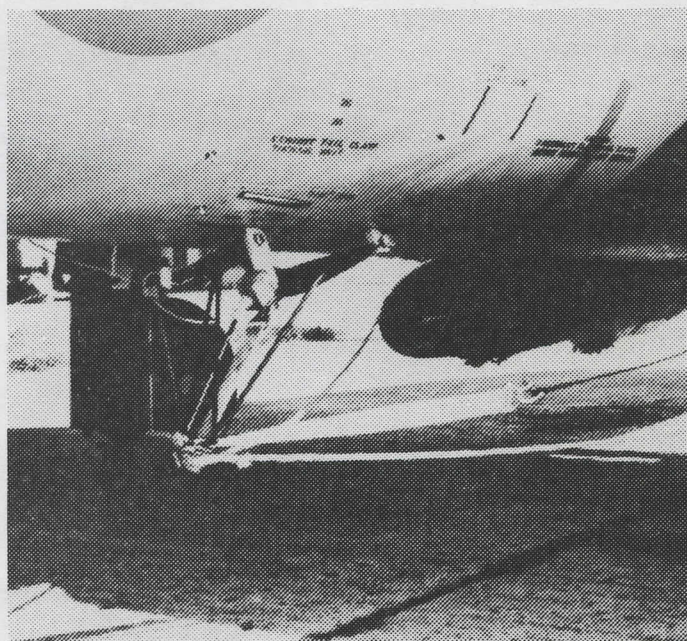
Fuldtræffer! - blot en af de forkerte. 05 AUG 1955 kolliderede F-84G, 52-3039, KP-U, med et flagmål og kom hjem med resterne af dugen og trækstangen (barren) hængende i forkanten af højre vinge. Hakked i vingen målte 37 x 7 cm. (foto: FLV)





F-84G-11-RE, 51-10138, KR-M, under slæbemålsforsøg med AERO-1A Banner Target Carrier den 26 AUG 1955. Billedet er taget ved 200 KIAS og 78% RPM, men hvem var piloten ved dette forsøg? Bemærk Carrier-monteringen på venstre pylon og konsollen, der er flyttet til JATO-beslagene. (foto: FLV)

Nærbillede af slæbekonsollen på KR-M. Bemærk de to supplerende bøjler, ved hjælp af hvilke konsollen var forbundet til JATO-beslagene. AERO-1A Banner Target Carrier'en på venstre pylon kunne rumme et slæbemål og 275 meter nylonreb. (foto: FLV)



Et af de problemer, man havde, var, at F-84G havde en meget svag motor. Det gav sig udslag i, at flyet i forvejen lange starløb blev endnu længere som følge af den modstand, som opstod, når wire og slæbemål slæbte hen ad banen. På varme dage kunne det være næsten umuligt at komme i luften.

Det blev derfor undersøgt, om det var muligt at medføre målet og slæbewiren sammenpakket under start og først sætte det ud, når flyet var kommet i luften. Til det formål havde USAF en beholder, AERO-1A Banner Target Carrier, der kunne indeholde et slæbemål samt 275 meter nylonreb. I efteråret 1955 udførtes en række forsøgsflyvninger, hvor AERO-1A carrier'en blev anvendt til udsætning af forskellige flag- og posemaal. Ved nogle af flyvningerne var flyet monteret med to AERO-1A, så målet kunne slæbes i ialt 550 meter tov.

Generelt var der problemer med at få slæbetovet til at løbe ud af carrier'en uden at lave knuder, og desuden skete det, at målet udløstes af sig selv. På

grund af disse problemer udførtes i efteråret 1957 endnu en række forsøg på FTK's foranledning.

I det mest avancerede forsøg var F-84G'eren udstyret med fire AERO-1A monteret på flyets to pylons ved hjælp af FMK-konstruerede dobbeltbombebærere. Slæbetovet var herved bragt op på 1.100 meters længde. Målet var et såkaldt "lille posemaal", og formålet med netop denne sammensætning var at se, om det var muligt at slæbe high speed mål for luftværnsartilleriet. Derfor det lange slæbetov.

Konklusionen på alle AERO-1A forsøgene var, at wireudspolingen var for usikker, og der derfor måtte påregnes mislykkede missioner, såfremt systemet blev indført fast.

Der blev også udført forsøg med T-33A som slæbefartøj. Det foregik ved, at der blev monteret en slæbemålskonsol inklusive en wiretromle med slirebremse på flyets JATO-beslag og et sammenrullet flagmål lagt ind i dykbremsebrønden. Under flyvning skete udsætningen ved at piloten åbnede dykbremsen. Herved faldt målet ud, og fartvindens træk i målet fik wiren til at løbe ud. Hvorfor dette projekt blev standset, ved vi ikke, men det virker umiddelbart betænkeligt at have en trækstang af stål liggende løst

op ad hydraulikrør og -slinger i en dykbremsebrønd. Desuden berøvedes piloten muligheden for at anvende dykbremsen, inden målet skulle sættes ud.

Et af de mest fantastiske projekter gik ud på at lade en F-84G samle et mål op fra banen under forbiflyvning, men heller ikke det blev til noget.

Også dart-systemer blev der udført forsøg med, men det beretter vi om i næste afsnit af artikelserien, som omhandler dart-mål og DELMAR.

Kort sagt

EN BILLEDKOMMENTAR

Under et besøg i Våbenteknisk Afdeling i FMK kommenterede Holger Lindhardt vor tekst til billedet af den tungt lastede T-17 med BULLPUP-missilet på side 13 i tinbox-tillægget 1/88.

Der stod selvfølgelig ikke fire mand og holdt højre vinge oppe på det noget sidetunge fly, men Lindhardt kunne føje noget til, som vi IKKE vidste. Forsøgene fandt som anført sted i efteråret 1977, hvor F-100 flyene var blevet grounded i fortsættelse af en række havarier.

Det betød, at Flyvestation Skrydstrup med rette følte sin kampkraft stækket. Folkene fra Våbenteknisk Afdeling overvejede derfor seriøst at stive moralen af hos F-100 folkene ved at anbringe en MK 82 bombe under venstre vinge på samme T-17 og lade den taxie rundt i eskadrilleområderne.

Man lod det dog blive ved tanken, og det havde næsten også været at føje spot til skade over for de i forvejen hårdt prøvede F-100 folk. Men T-17'eren kunne faktisk have holdt til det.

TO F-16A HAVARERET

E-201

Mandag 07 DEC 1987 mistede Flyvevåbnet en F-16A, E-201, ved et totalhavari i Vadehavet nord for Rømø. Piloten, den amerikanske udvekslingsofficer ved ESK 723, Capt Steven D. Wheelless (VET), reddede sig med katapultsæde.

VET har efter hændelsen forklaret, at han deltog i en luft-til-jord mission sammen med to andre F-16 fly. Efter ankomsten til skydeområdet ved Rømø delte flyene sig op i en rektangulær "bombing

pattern". I drejet fra "downwind" til "baseleg" observerede VET, at han var 100 fod for højt oppe i forhold til de aftalte 300 fod. Han sankede derfor næsen en smule for at korrigere dette.

Vel inde i svinget bemærker VET pludselig et par fugle ret forude, og med det formål at undgå kollision øger han derfor sit drej til mellem 5 og 6 G. Under denne manøvre forsvinder VET's syn i et "grey out". Da VET nu intet kan se og således befinder sig i en yderst kritisk situation, prøver han at bringe vingerne vandret og trække op.

Før han når at fuldføre dette, rammer E-201 vandet i en flad vinkel men kommer dog atter i luften over en kort afstand, hvor VET foretager udskydning. Umiddelbart efter rammer flyet igen overfladen og totalhavarerer.

VET blev kort tid efter samlet op af en S-61A redningshelikopter og fløjet til infirmeriet på FSN Skrydstrup, hvor man konstaterede, at han bortset fra overfladiske skrammer var sluppet hel-skindet fra havariet.

E-185

Kun tre dage senere, den 10 DEC, var uheldet atter ude, idet F-16A, E-185, totalhavarerede i Ålbæk Bugt lige syd for Skagen. Piloten, FL-I P. B. Petersen (TAS) fra ESK 727, lod sig skyde ud med katapultsædet og slap uskadt.

TAS var alene på en navigationsmission i lav højde. Efter gennemflyvning af ruten steg han til godt 7.000 fod. I forbindelse med descent fra denne højde bemærkede TAS i 3.000 fod, at motoren pludselig tabte trykkraft. Ligeledes observerede han, at omdrejningerne og motortemperaturen faldt.

Flyet blev herefter "zoomed" til 4.500 fod og et descent med 160 KIAS påbegyndt. Samtidig indledte TAS forsøg på at genstarte motoren, hvilket dog ikke

lykkedes. Hver gang gashåndtagets stilling blev ændret, varierede motortemperaturen, mens omdrejningerne forblev lave.

I 2.000 fod opgav TAS yderligere startforsøg, afgav et nødopkald på radioen og lod sig skyde ud. Han blev efter cirka 15 minutter i sin redningsflåde samlet op af en fiskekutter og bragt til Skagen Havn. Herfra gik turen videre med redningshelikopter til Flyvestation Ålborg.

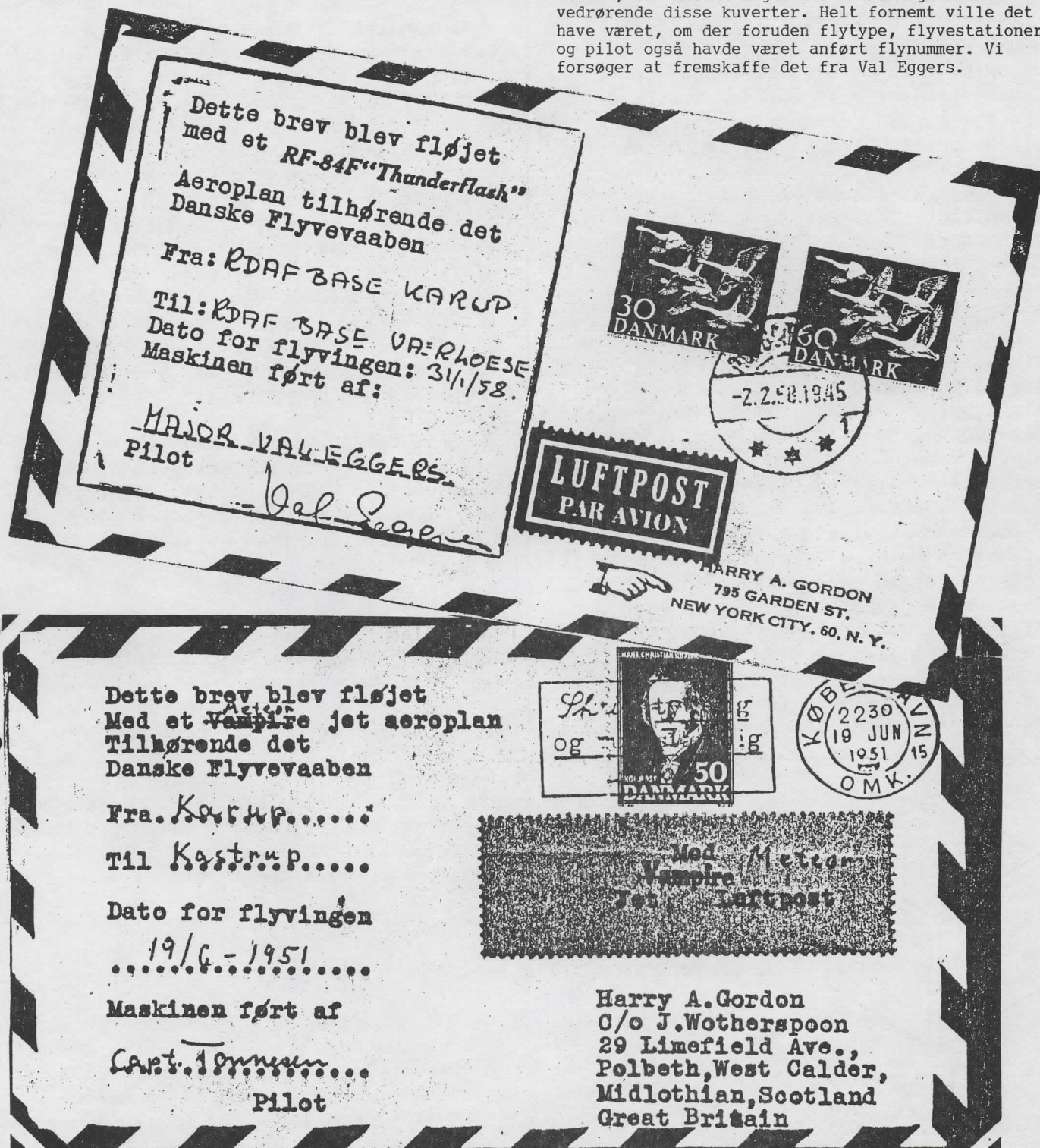
Årsagen til havariet er endnu ikke fastslået.

AEROFILATELI

Vi har ingen reaktioner modtaget på omtalen i sidste nummer af SSG Folmer Guldagers 'First Jet Flight Covers', og heller ikke Guldager har hørt fra andre filatelister med flyvning som særligt interesseområde.

Vi kan supplere om Guldagers egen samling sige, at fra oprindeligt at

Eksempler på de af F. Guldager omtalte 'First Jet Flight Covers'. Vi hører fortsat meget gerne fra læsere, der kender noget til omstændighederne vedrørende disse kuverter. Helt fornemt ville det have været, om der foruden flytype, flyvestationer og pilot også havde været anført flynummer. Vi forsøger at fremskaffe det fra Val Eggers.



omfatte alt, der havde med flyvning at gøre, har Guldager koncentreret interessen om danske luftpostforsendelser fra før cirka 1945. Han hævder selv, at det bestemt ikke er kedeligt!

I forbindelse med nyere aerofilateli har Guldager for nogle år tilbage været i forbindelse med ESK 721, som har udgivet kuverter fra 'Memorial Flights', 'First Flights' og 'Last Flights' (fx GULFSTREAM og C-47). Men tilsyneladende er disse udgivelser ikke rigtigt sat i system - desværre.

Endvidere har et firma under navnet Aviation Covers (måske med tilknytning til ESK 721 eller 722) for nogle år siden udgivet nogle kuverter vedrørende dansk militær og civilflyvning, men dette firma er vist nok ophørt. Er der i ESK 721 og 722 personer med forbindelse til de omtalte Memorial Flights kuverter og Aviation Covers, hører vi meget gerne fra dem - også selv om aktiviteterne er indstillet. Også det er jo et stykke flyhistorie.

F-100D PÅ MUSEUM

Den første danske F-100D udstillet på et museum blev G-290. Den skulle egentlig på nuværende tidspunkt have befundet sig i Tyrkiet sammen med de øvrige overlevende danske F-100 fra MAP-puljen. De blev som bekendt videregivet til det tyrkiske flyvevåben, Türk Hava Kuvvetleri, i løbet af 1981-1982.

For G-290 skulle det imidlertid komme til at gå helt anderledes. Undervejs til Tyrkiet "strandede" G-290 på Aviano AB i Italien på grund af motorvanskeligheder. Flyet blev vurderet og kasseret og endte derefter på lossepladsen.

Herfra blev den hentet frem igen og er nu udstillet på det italienske flymuseum "Museo storico dell'aeronautica militare

Italiana" beliggende på flyvepladsen Vigna di Valle i nærheden af Rom.

G-290 er udstillet udendørs, og der er endnu ikke indledt en egentlig restaurering af flyet. De i NOV 1981 hastigt påmalede tyrkiske kokarder og flag er efterhånden helt væk, så flyet står, som da det forlod Danmark den 03 NOV 1981.

Så vil man se en dansk F-100D i originalbemaling er muligheden der - man skal blot rejse til Italien PTP

DANSKE HUNTERS SOM CIVILE FLY

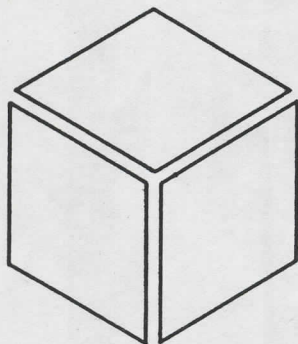
Hawker HUNTER F.Mk.51, G-HUNT, ex FLV E-418, der blev solgt på auktion hos Christie's i England 01 OKT 1987 (omtalt i tinbox-tillægget 1/88, side 16), er i DEC 1987 blevet videresolgt til en køber i USA. De nærmere omstændigheder ved salget er endnu ikke kendt.

Endnu en forhenværende dansk HUNTER ser ud til at komme på vingerne igen. Det drejer sig om ET-271, der er blevet videresolgt til amerikaneren Ed Stead efter at have ført en omflakkende tilværelse i England. Den blev genopbygget på Cranfield og fik (test)registreringen G-BNFT den 27 FEB 1987. I APR 1987 blev den nedpakket og sendt til USA, hvor den i JUN fik den meget passende registrering N10271.

Gamle ET-271 kommer ikke til at kede sig hos Ed Stead, som foruden den har en de Havilland VAMPIRE T.35, med hvilken han giver opvisningsflyvninger. Ed Stead er direktør for Stead Aviation Corp., som er holder til på Manchester Airport, New Hampshire, USA. PTP

GAMLE F-84G SOLGT SOM SKROT

Alle tilbageværende F-84G på Flyvestation Tirstrup er i al stilhed blevet solgt som skrot. Det skete i DEC 1987.



tinbox

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
Hedetoften 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