

tinbox

tillægget



INDHOLD

KONGENS STRØMME ...	1
Tredie afsnit af serien om dansk inspektionstjeneste bringer læserne med ombord på trawleren "Saarbrücken"	
L-866 PÅ COSFORD ..	10
Ex-FLV CATALINA i England	
KORT SAGT	13
Jet Heritage Ltd. LYNX-status ESM System på LYNX	

2/89

Retten til kongens strømme

3. INSPEKTION AF "SAARBRÜCKEN"

Den 8 NOV 1988 om eftermiddagen lå inspektionsskibet "Vædderen" i Solmunde i Skålefjorden på Færøerne og bunkrede fuelolie. Det havde gennem et par dage været planen at sende et bordinghold ombord på en tysk trawler, "Saarbrücken",



BILLEDET PÅ SIDE 1:

Orlogskaptajn N.E.Sørensen (NES) lægger S-249 ind i et højredrej mod NC104 "Saarbrücken", den ene af hovedaktørerne i denne artikel. Trawlerskipperen, Kapitan Holländer, var blevet inspiceret over 120 gange og vidste ganske tydeligt, hvad det drejede sig om, da vi tidligere på dagen var med bordingholdet ombord.

Operationsofficeren (OPO) ombord på "Vædderen", PL J. Breinbjerg, sætter kurser af til vor færd rundt syd om Kirkjubønæs, inden vi via Vestmannasund står ud på åbent hav.

BILLEDET PÅ SIDE 3:

Inspektionsskibet "Vædderen" på åbent hav vest for Færøerne. Gummibåden, der bruges ved bording af de fiskefartøjer, der skal inspiceres, hænger klar ud for styrbords sidedæk.
(fotos: TINBOX)

som arbejdede på havet vest for øerne, men vejret var ikke det bedste.

På grund af en svær storm fra sydvest med vindstyrke 10 havde chefen, kommandørkaptajn Riss-Hansen, valgt at udsætte inspektionen. Da tyskeren ville blive i området et stykke tid endnu, var der ingen grund til at "presse citronen".

"Vædderen" havde hele den foregående nat sejlet frem og tilbage i læ nord for øerne for at give besætningen mulighed for at hvile. Vejrudsigten for den 9 NOV lovede aftagende vind, så klokken 1900 afgik "Vædderen" fra Solmunde. Turen gik først sydover til Tórshavn Red, hvor gummibåden blev sendt ind efter post.

"Saarbrücken" lå i et område cirka 50 sømil vest for Mykines, men i stedet for at gå direkte mod "Saarbrücken", var det planen at gå op gennem Vestmannasund og nord om Vágar for at kunne ligge i læ længst muligt. Det var i øvrigt heller ikke muligt at inspicere, før det blev lyst.

Så snart posten var ombord fortsatte vi derfor syd om Kirkjubønæs og op langs vestsiden af Streymoy i læ af Hestur og Koltur. Piloten ombord, orlogskaptajn N.E.Sørensen (NES), aftalte vækning klokken 0600 med operationsofficeren (OPO), PL J.Breinbjerg, der skulle være vagtchef fra 0400 til 0800. Var "Saar-

brücken" ikke dukket op ved sekstiden, måtte han findes ved hjælp af helikopteren.

"SAARBRÜCKEN" I SIGTE

Vi i forsvaret bebrejdes ofte brugen af vore mange forkortelser, men med funktionsbetegnelser som for eksempel kommunikationsofficer og fiskeriinspektionsofficer er det både lettere og hurtigere at sige KKO og FIO. De der har brug for at vide, hvad det dækker over, ved det også.

Vagtchef på 20-24 vagten PL H.H.Jepsen var både KKO og FIO. Mens "Vædderen" hen på aftenen arbejdede sig op gennem Vestmannasund, tog han sig tid til at gennemgå, hvad han havde af oplysninger på tyskeren. "Saarbrücken" var ankommet til færøsk område den 28 OKT og havde regelmæssigt sendt sine dagmeldinger til Vaktar- og Bjargingartænasten Landsins (VBL) hver dag klokken 0700. VBL er den instans på Færøerne, der udsteder fiske-tilladelser til fremmede fiskere inden for den færøske fiskerizone.

Jepsen konstaterede, at "Saarbrücken" var en gammel kending af den dansk-færøske fiskeriinspektion. Den fiskede jævnligt efter rød fisk i farvandet vest for øerne, altså der hvor den også skulle være denne gang.



Ved firetiden om morgenen var "Vædderen" kommet så tæt på positionen, at tre ekkoer dukkede op på radaren. Kort efter meldte udkiggen,

- Lys ret for!

Forude kunne man se lysene fra et skib og kort efter var også andre to i sigte.

OPO, som lige havde overtaget vagten, gik tæt op mod det af dem, som han mente måtte være "Saarbrücken" og tændte Xenon-projektøren.

Straks vældede et eller andet kauderwelsch ud af radioen på kanal 16, men ordet "Saarbrücken" var imellem. Godt, tyskeren var fundet, og OPO slukkede projektøren og trak væk fra skibene for at give dem arbejdsro.

BORDINGHOLD MØDER 0845

Klokken 0600 ringede han som aftalt og vækkede NES.

- Vi har fundet ham, så det kan næppe betale sig at gå i luften med heloen ... nej, sov du bare videre ... ja, det er godt, du, hej!

Vejret var klaret op, og på store områder af himlen lyste stjernerne klart. Vinden var nok løjet af, men det blæste stadig godt med cirka 11-12 m/sek, dvs vindstyrke 6. Det begyndte at lysne, og ud af mørket dukkede efterhånden det nærmeste skib.

- Hov, det der er da vist ikke "Saarbrücken", men en færing, kom det fra OPO. Kikkerten tyngede atter i remmen om halsen, mens han gik over til radaren.

- Bagbord talje, støtte 3-3-0, kom det staccato. Rorgængerens gentog og lagde skibet over på kurs 330.

- 3-3-0, meldte han.

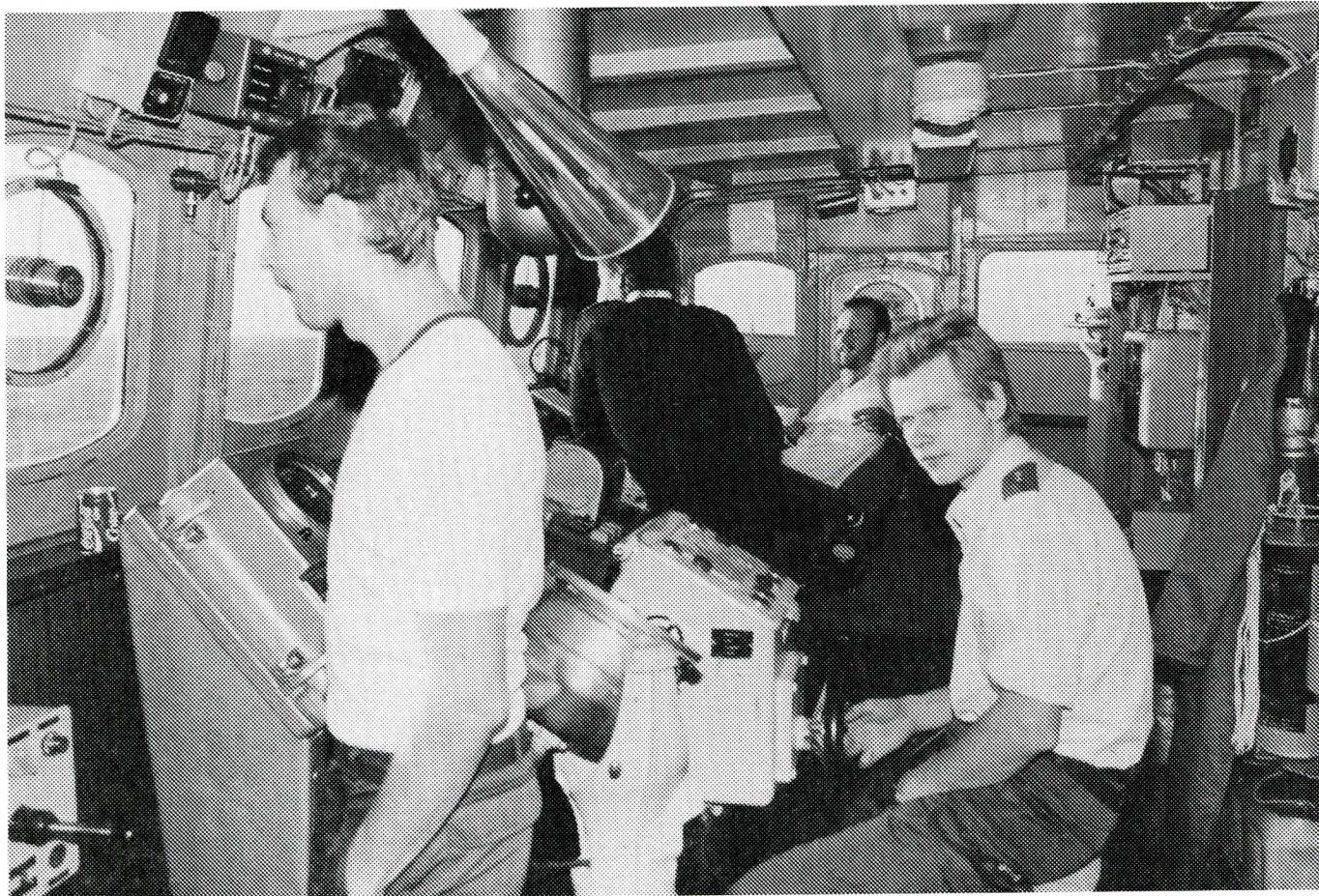
Ret for 10 sømil ude var der et ekko, der havde samme kurs. Lidt efter lidt kom vi tæt nok på til at se en haktrawler slide sig gennem søerne. Sort skrog og rustbrun overbygning, umiskendelig tysk.

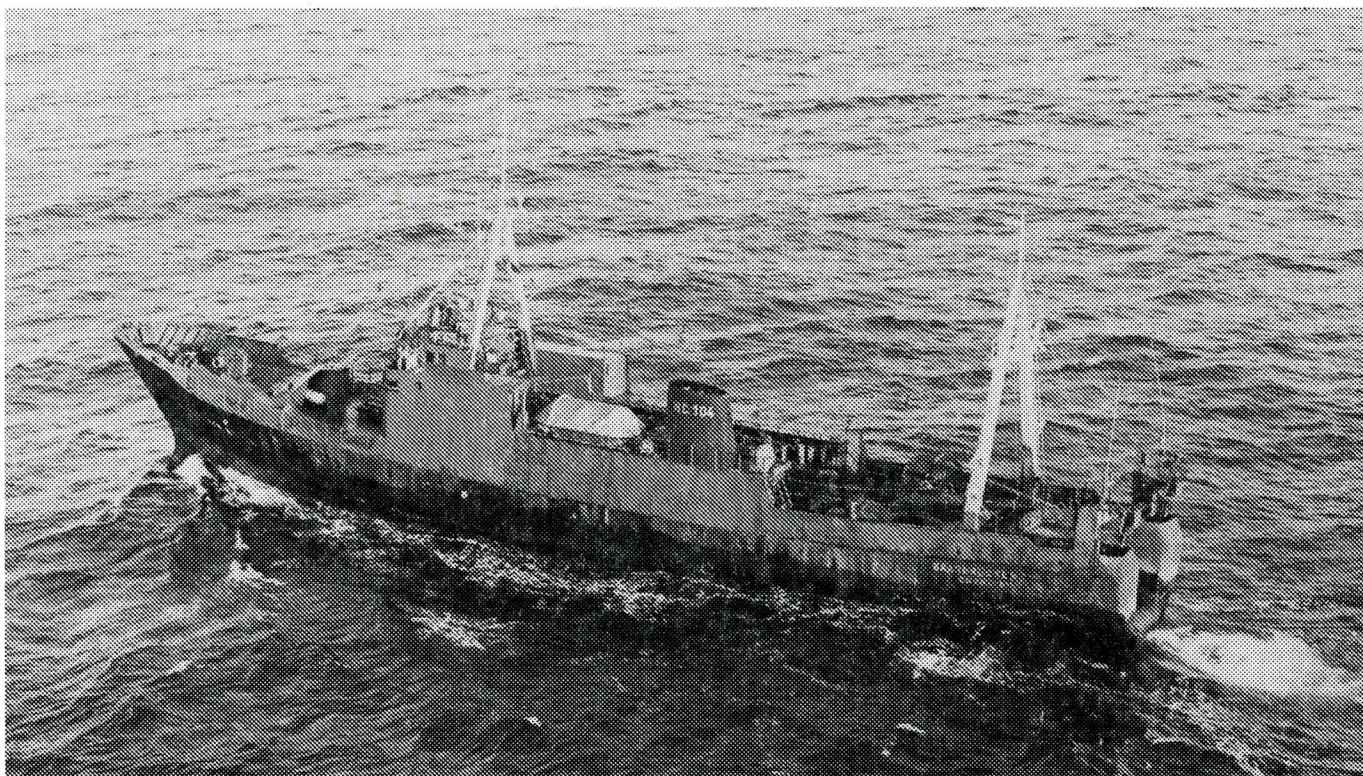
OPO's stemme gjaldede ud over hele skibet via det interne prajeanlæg.

- Godmorgen, det er OPO. Vi har nu fundet "Saarbrücken". Bordinghold møder ved gummibåden klokken 0845!

Kvart i ni mødte vi op seks mand ved gummibåden på styrbords sidedæk. Vi var alle iført orange vandtætte dragter og redningsveste. Vinden var atter ved at tage til og var nu oppe på 15 m/sek svarende til vindstyrke 7.

Udkik og rorgænger på post på kommandobroen ombord på "Vædderen". I baggrunden snakker operationsofficeren (OPO), PL J. Breinbjerg, med vagtchefen, SL Th. Christensen, som er våbenofficer (VBO) ombord, mens "Vædderen" har kurs mod "Saarbrücken".
(foto: TINBOX)





Dæksmandskabet havde allerede hejst båden ud over rælingen, så den hang langs skibssiden i dækshøjde. Vi tre i bordingholdet og gummibådens tremands besætning kravlede over rælingen og ud i gummibåden.

Fødderne blev klemmt godt ind under støttelinen i bunden af båden, mens livlinen fra redningsvesten blev fæstnet i den tårnlignende struktur midt i båden.

Lederen af dæksmandskabet havde nu radioen oppe ved munden:

- Bro fra sidedæk - vi er klar til at sætte gummibåd i vandet!

- Ja tak, det er fint, kvitterede OPO og drejede "Vædderen" styrbord væk fra vinden for at lave fladt vand.

SPECIEL TEKNIK

Motormanden på gummibåden startede de to påhængsmotorer, hvorefter båden blev sænket ned på vandet. Kranwiren udløstes straks fra tårnet i midten af båden, og vi red nu op og ned langs skibssiden på de flere meter høje bølger kun forbundet til "Vædderen" i forhalet fastgjort forrest i båden.

Dagvagten gav gas, så forhalet kunne gøres fri, og drejede brat væk fra skibssiden. Så gik det ellers med vinden i ryggen over mod "Saarbrücken" i et alt andet end jævnt tempo, men dagvagten kunne sit håndværk.

Det kræver en helt speciel teknik at føre en gummibåd på Nordatlanten i al slags vejr. Defor er rorgængerer normalt altid den samme, en gast betegnet dag-

Nogen skønhedsåbenbaring er "Saarbrücken" jo ikke med sit sorte skrog og rustbrune overbygning. Den er til gengæld udrustet med et effektivt navigationsudstyr, og Kapitän H.G.Holländer var ganske tilfreds med sit skibs formåen. (foto: TINBOX)

vagten. På trods af konstant arbejde med styring og regulering af gassen, slog sprøjtene ind over os hele tiden.

Oppe på bagbords side af "Saarbrücken" gav dagvagten gas og skar i god afstand ind foran stævnen på trawleren og lagde gummibåden op langs styrbords side ud for lejderen.

FIO stod først for tur. Han halvvejs sad, halvvejs stod og søgte at vurdere de relative bevægelser. Den sorte rustarrede skibsside huggede op og ned ved siden af vores langt mindre gummibåd.

Så ... på toppen af en sø greb Jepsen med begge hænder om lejderen, så højt han kunne nå, og satte kraftigt af med fødderne.

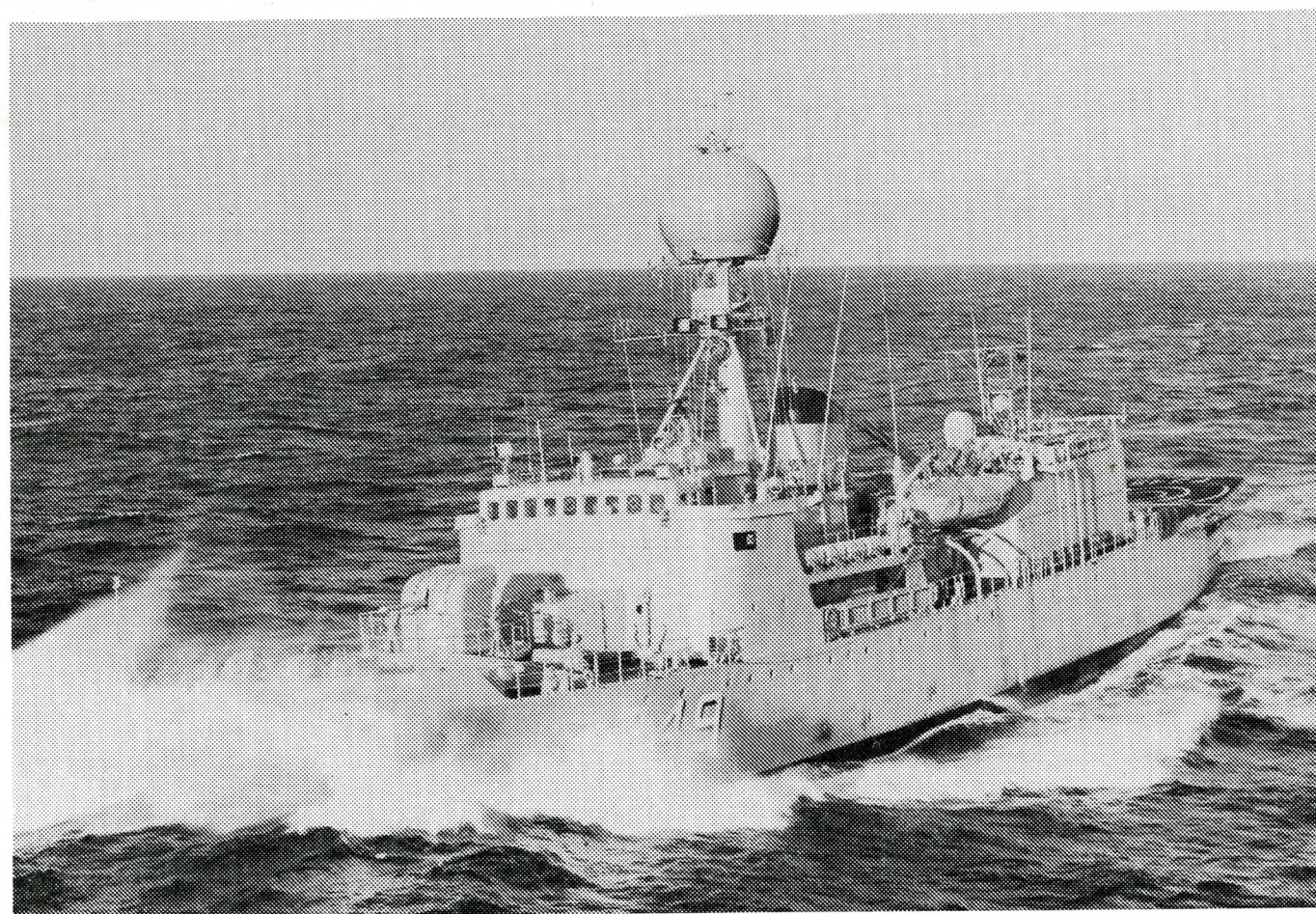
GUTEN TAG!

Gummibåden og vi andre forsvandt i en bølgedal, mens vi så ham entre de sidste meter og skræve over rælingen ind på fordækket. Det så let og elegant ud.

Let var det ikke, men efter to næsten lige så flotte præstationer nåede vi andre fordækket, mens dagvagten drejede gummibåden væk fra "Saarbrücken" for at returnere til "Vædderen".

- Guten Tag!

Den tyske styrmand viste vej op til



Det store flade hav, vi oplever fra ruteflyets små vinduer, er slet ikke så fladt endda. Her løfter "Vædderen" stævnen ud af vandet i den kraftige dønning ...

for i næste øjeblik at dyppe stævnen, på sin vej frem mod dagens første "offer", den tyske trawler NC104 "Saarbrücken" fra Cuxhaven.

(fotos: TINBOX)

broen, hvor "Saarbrücken"'s skipper, Kapitan H.G.Holländer tog imod.

- Hello, begyndte han, men inden han nåede længere på sit skoleengelsk, afbrød FIO ham på flydende tysk. På det punkt lignede Jepsen så mange andre sønderjyder.

- Nah, Sie sprechen Deutsch! - Das mach's mehr bequem!

Jepsen fik lov til at låne VHF'en og meddelte "Vædderen", at holdet var vel ombord. Under den efterfølgende samtale fortalte Holländer, at han var blevet inspiceret over 120 gange. Han vidste tydeligt, hvad det drejede sig om.

- Vi er lige begyndt at hale trawlet ind, så måske vil I se papirer først?

KAFFE OG LORAN

I det særlige lille indelukke på broen gennemgik FIO først alle formaliteterne vedrørende skibet. Havnummer NC104, navn "Saarbrücken", rederi Deutsche Fischfang Union i Cuxhaven.

Så kontrollerede han radiologgen for at se, om de daglige positionsmeldinger til de færøske myndigheder var behørigt ført ind. Også det stemte.

Til sidst var det fiskeloggens tur, og som så ofte med tyskerne bestod fangsten overvejende af rødfisk med lidt helleflynder, hellefisk og blålange ved siden af.

- Det var det, sagde Jepsen, og vendte blikket ned mod dækket, hvor det store rustplettede spil kværnedes rundt. Endnu var kun halvdelen af de 1.200 meter lange trawlwirer halet ind.

Skipper bød på kaffe og demonstrerede sit navigationsudstyr. På en TV-skærm havde han et kort over fiskeområdet med alle hans standard-fisketræk plottet ind med rødt. Trækkene var de ruter, der erfaringsmæssigt gav godt og samtidig var fri for vrage og andre forhindringer, der kunne ødelægge nettene.

Skibets faktiske position blev løbende overført til skærmen fra skibets LORAN-navigationsudstyr, og den aktuelt sejlede rute blev præsenteret som en blå streg. Hvis den var sammenfaldende med en af de røde streger, ja, så var sagen i orden.

TYSKERNE HOLDT MASKEN

Skipper var tydeligt tilfreds med sit udstyrs formåen. Han var i gang med en længere forklaring om, hvordan man kunne gemme sine aktuelle ruter i en memory, da han blev afbrudt af styrmanden.

- Skovlene kommer nu!

Spillet blev standset, og helt nede

agter havde 6-8 mand travlt med at få de to store jernskovle, der holder trawlet åbent under trækket, fjernet fra trawlwirerne. Wirerne blev atter samlet, og spillet startede igen.

- Vi går på dækket, sagde FIO og hev op i lynlåsen på sin vandtætte dragt. Vi to andre fulgte efter ned ad den stejle trappe til dækket, hvor trawlet begyndte at dukke op. Nu kom også selve posen op ad den skrå rampe.

- Stop, råbte FIO til styrmanden, der var fulgt med os.

Spillet standsede igen. FIO og mine-matrosen skrævede ind på selve dækket, hvor den lange trawlpose med sit indhold af rødfisk reagerede dovent på skibets huggen.

Minematrosen kendte proceduren og var allerede ved at finde den aflange metalplade med tallene frem fra rygsækken.

- Her er skeen!

FIO tog den og trykkede den ind i en maske.

- 140. Han prøvede en anden maske og fortsatte.

- 140... , 145... , 140... , det ser godt nok ud!

Ingen af maskerne havde været mindre end de tilladte 135 millimeter, og han lod styrmanden sætte i gang igen.

UNDER DÆK

En wire blev lagt om trawlposen lige ovenfor fiskene, og posen blev hejst op i det tobenede tårn, der skrævede over agterdækket. En stor luge i dækket åbnede sig, et træk i udløserlinen fik bunden af trawlet til at åbne sig, og fiskene strømmede gennem åbningen ned under dækket.

Et par mand pillede de sidste fisk fra maskerne, mens vi med styrmanden forrest gik i lasten.

Første niveau under det åbne arbejdsdæk var næsten helt fyldt op med et transportbåndssystem, der førte fangsten fra rummet under dækslugen ud til de forskellige lastrum.

Alt var fedtet og slimet, og stativer, rammer, drivmotorer, tromler, slanger for slet ikke at tale om dørken, drev af væde.

Med en hånd på skottet balancerede vi os frem langs transportbåndet, mens skibet huggede hårdt i søen. Fremme ved nedgangen til lasten var en luge skudt til side. Man kunne kun lige klemme sig igennem og ned ad en smal træstige.

Lasten var kold, våd og mørk, og er man disponeret for søsyge, er et sådant besøg bestemt ikke lykken. Alle sanser

bombarderes konstant.

Det eneste lys kom fra nogle få søvnige pærer i loftet. Lastrummet var inddelt i en masse mindre aflukker ved hjælp af vandrette brædder, og hvert aflukke var fyldt med fisk og is i skiftende lag.

Hist og her stak en rødfisk frem med de karakteristiske udstående øjne - et resultat af den store trykforandring, som fisken udsættes for på sin vej op til overfladen fra en halv kilometers dybde.

ON THE 9 NOV ...

FIO kontrollerede alle tilgængelige lastaflukker og sikrede sig, at last og fiskerilog stemte sammen. I et næsten tomt aflukke lå en flot helleflynder på omkring 25 kg.

- Ja, sagde styrmanden, de er sjældne nu. De helt store ser vi faktisk aldrig mere.

Tilfreds med resultatet forlod FIO lastrummet anført af styrmanden, og vi andre balancerede forsigtigt efter tilbage til broen.

S-249 slår et slag hen over færøske "Anna T" med trawlet ude. Om denne observation siger notaterne kort og kontant: "TU FØ N6141 W0809 TG99 "Anna T", Tvøroyri, Working, Time 1602". (foto: TINBOX)

Jepsen fik igen lov til at låne VHF'en og bad "Vædderen" om at sende gummibåden over. Han så på uret, ti minutter i elleve. Der var allerede gået to timer, siden vi var kommet ombord, men kun én ting manglede nu.

Han gik over til indelukket og skrev i loggen:

On the 9 NOV the Saarbrücken was inspected by HDMS Vaedderen.

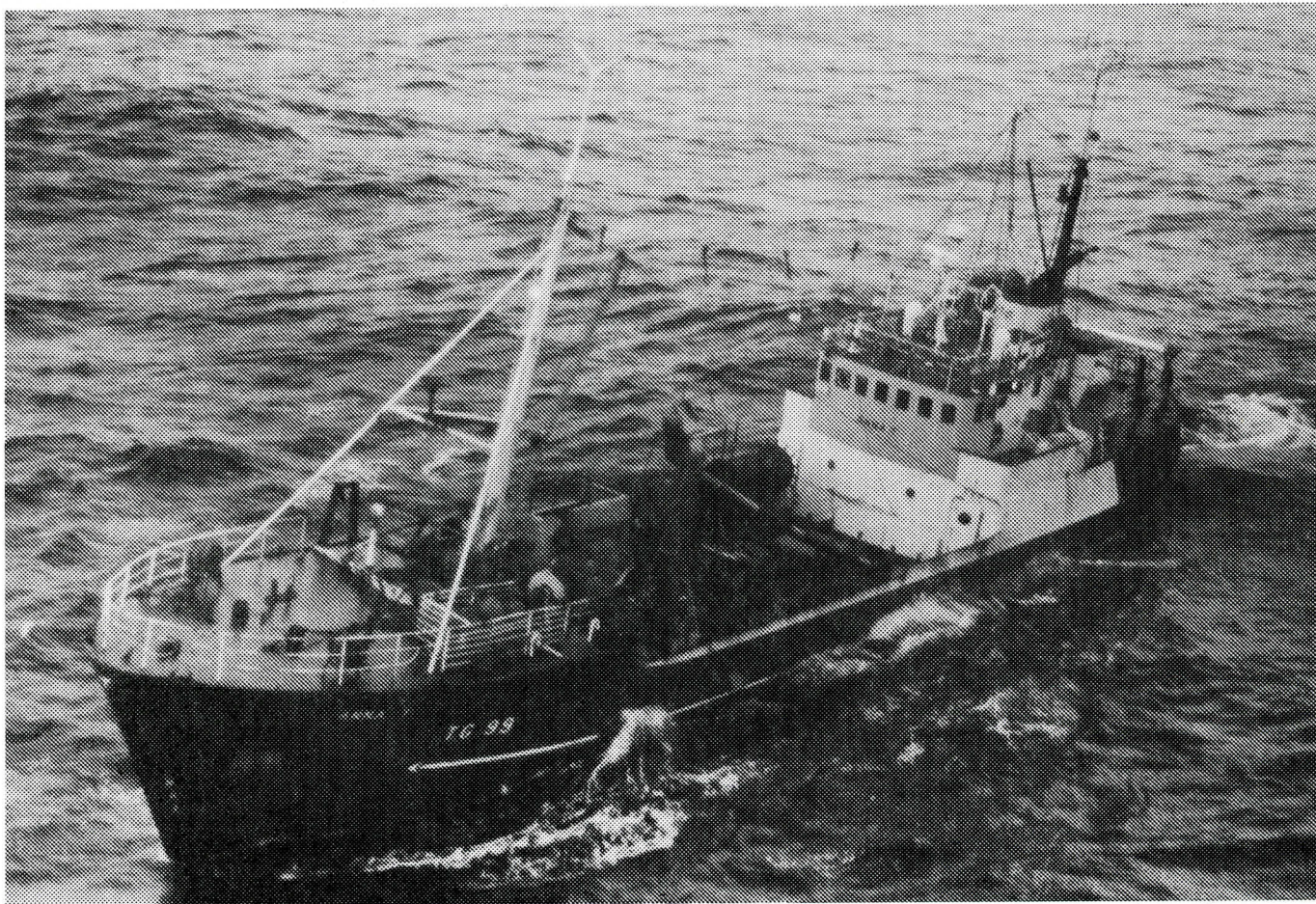
Insp PL H.Jepsen

Dragterne blev igen lynet op og hætter og handsker taget på, mens gummibåden kom fri af "Vædderen". Op og ned gik det over bølgerne, men nok en gang viste dagvagten sin kunnen.

Med sikker hånd manøvrerede han gummibåden på plads ved siden af lejderen, der nu var flyttet om på bagbords side. Hele tiden måtte han arbejde med styring og gashåndtag for at holde båden på plads.

HJEM TIL "VÆDDEREN" IGEN

Minematrosen skulle fra borde som den første. Han skrævede over rælingen og kravlede halvvejs ned. Han blev stående lidt for at bedømme gummibådens bevægelser i søen. Da båden var på vej opad, tog han et hurtigt trin nedad og sprang.





"Vædderen"s helogruppe fotograferet under et kort ophold på Vågar. Foran Westland LYNX S-249 ses fra venstre pilot og helogruppeleder OK N.E.Sørensen (NES), 1.tekniker /LSCM OS J.A.B.Larsen og 2.tekniker FOKS C.H.M.Johansen. (foto: TINBOX)

I det samme gjorde båden en uventet sideværts bevægelse, og han ramte siden af båden med den ene fod og tumlede baglæns ned i bunden af båden. Igen og igen minder Nordatlanten os om, at vi ikke skal tro, at vi er noget.

Han kom hurtigt op igen og fik sig klemt fast og sikret. FIO forlod "Saarbrücken" som sidste mand, og så snart vi havde fået karabinhagerne i livlinerne snappet fast i tårnet, gav dagvagten gas og trak væk.

Havvandet sprøjtede ind over båden, men som Jepsen grinende bemærkede:

- Det fjerner fiskelugten!

Vi nærmede os "Vædderen" bagfra fra styrbord, og dagvagten lagde båden i venteposition nogle meter tværs af agterstavnen.

Igen lavede "Vædderen" fladt vand ved at dreje styrbord, og oppe ved kranen stod dæksmandskabet klar til at løfte os fri af havet.

Alle ventede vi på, at OPO skulle give klarsignal fra broen, når vindretning og søer passede.

Så kom det. Lederen af dæksmandskabet gav klartegn, og dagvagten manøvrerede hen under kranen. Meget hurtigt blev kranwiren og forhalet gjort fast, og vupti var vi fri af vandet. Først da stoppede dagvagten motorerne.

I højde med rælingen kunne vi én efter

én kravle tilbage til "Vædderen" for at overlade til dæksmandskabet at få båden på plads og surret i stativet på side-dækket.

NO JOB IS FINISHED

FIO gik på broen for at melde af til chefen, og KK Riss-Hansen mødte ham på brovingen med et smil.

- Nå, lugter I af fisk?

- Nej, det er vist ikke så galt, mente Jepsen og fortsatte med et kort referat af besøget på "Saarbrücken".

- Det lyder godt. Tak for indsatsen!

Efter omklædning og frokost gik FIO i gang med sidste del af arbejdet, for i Søværnet som ved Flyvevåbnet gælder det, at 'no job is finished until the paper work is done'.

I dette tilfælde gjaldt det om at få afsendt en kontrolrapport, FISHCONREP som den kaldes, pr. fjernskriver til FRK, VBL og andre fiskeriinspektionsenheder i området.

Klokken 1330 afleverede han FISHCONREP'en på radioen, og inspektionen af "Saarbrücken" var afsluttet.

L-866 på RAF Cosford

Så tager vi endnu et afsnit i serien af korte beretninger om tidligere Flyvevåbenfly, der efter overstået tjeneste er havnet på udenlandske museer. Denne gang har vi valgt at se nærmere på Consolidated PBY-6A CATALINA, L-866.

Flyet begyndte sin tilværelse ved Consolidated Vultee Aircraft Corp., New Orleans, som US NAVY serial no. 63993. Den var det første fly i den sidste CATALINA-byggeserie (63993-64441) på i alt 449 PBY-6A'ere. Af denne serie blev kun de første 114 produceret, mens de resterende 335 blev afbestilt som følge af den forestående afslutning på Stillehavskrigen.

63993's første flyvning fandt sted den 28 APR 1945, og den 5 MAJ blev flyet overdraget til US NAVY. 63993 blev de første tre måneder anvendt af enheder stationeret langs den amerikanske vestkyst, for eksempel VPB (Patrol Bomber Squadron) -71 og -100.

PÅ VEJ I KRIG

I begyndelsen af august blev flyet klargjort med henblik på overførsel til fremskudt område i Stillehavsregionen, men VJ-Day den 15 AUG 1945, dvs den officielle dato for sejren over Japan, satte en stopper for overførsel af fly til krigszonen. 63993 kom således aldrig i aktiv fronttjeneste.

De følgende otte år var 63993 baseret

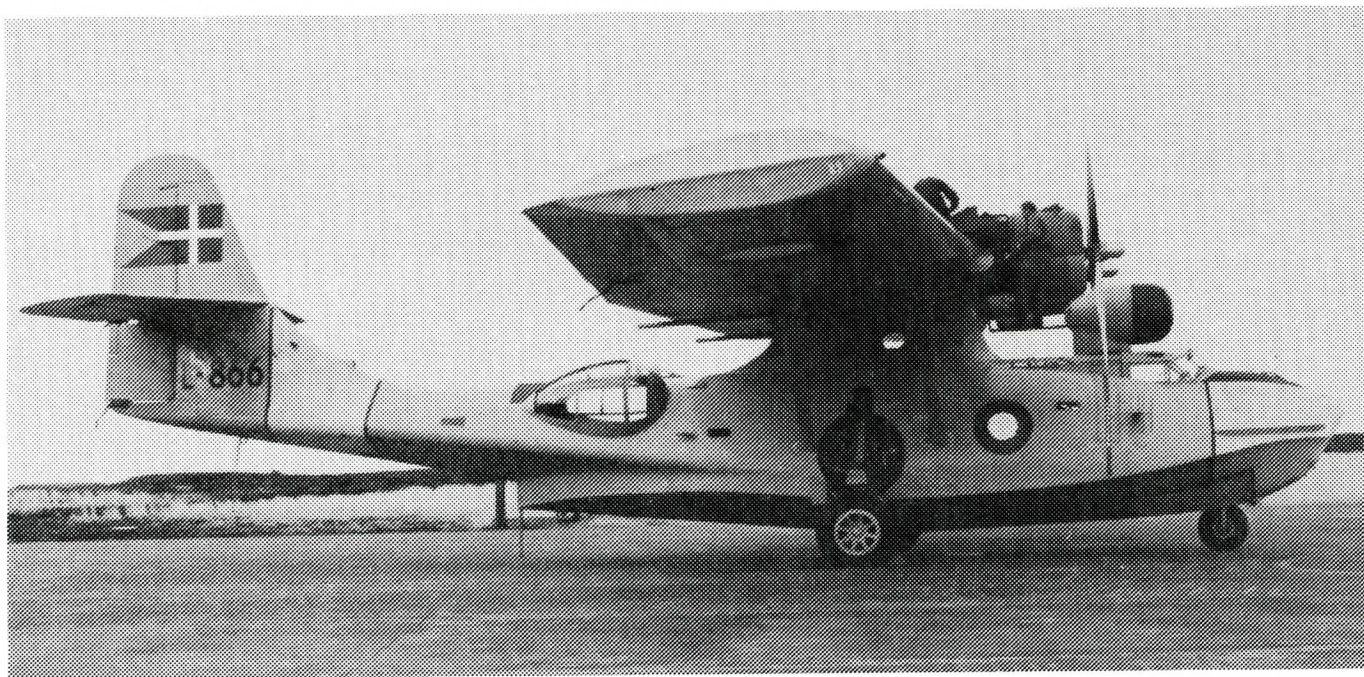
på en lang række Naval Air Stations forskellige steder i USA. De tre sidste år blev således tilbragt på Naval Air Station Norfolk i staten Virginia ved Atlanterhavsflådens hovedkvarter.

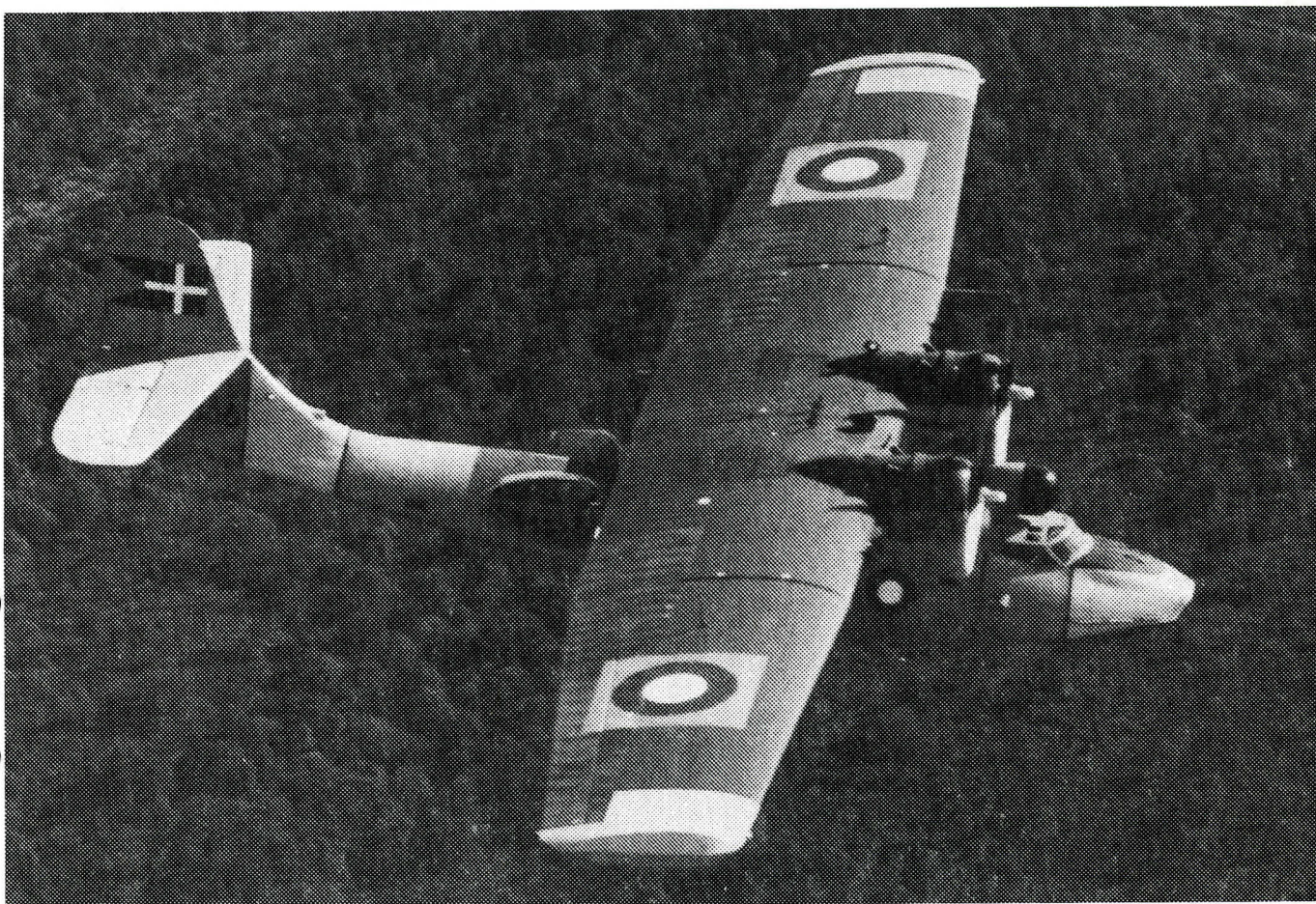
I efteråret 1953 blev 63993 faset ud og den 13 OKT overført til Naval Air Facility Litchfield Park ved Phoenix, Arizona, for opmagasinering sammen med et stort antal andre bedagede flådefly.

Herhjemme i Danmark blev man i midten af 1950'erne klar over, at der snart måtte anskaffes en afløser for PBY-5A, hvis opgaverne på Grønland fortsat skulle kunne løses. PBY-5A'erne havde været anvendt af det canadiske flyvevåben til antiubådspatroljer over Nordatlanten under krigen. Det sammen med efterkrigsårenes hårde operationsvilkår i dansk tjeneste i det arktiske område havde sat sine tydelige spor. Flyene var ganske enkelt ved at være slidt ned.

Ved Flyvevåbnet blev tre forskellige typer amfibiefly undersøgt nøjere med henblik på fremtiden. Det var Grumman SA-16A ALBATROSS, Martin PBM-5A MARINER og Consolidated's videreudvikling af PBY-5A, PBY-6A CATALINA. Som bekendt

Vi er i tviv om tid og sted for dette sidebillede af L-866, som så glimrende viser PBY-6A CATALINA's karakteristika.
(foto: MAP)





faldt valget på sidstnævnte type, og 63993 blev sammen med syv andre fly fra samme byggeserie købt den 21 NOV 1956.

For 63993's vedkommende gik turen herefter til Pan Air Corporation den 18 MAR 1957. Pan Air skulle udføre hovedeftersyn og et antal modifikationer, og det kom til at tage næsten ni måneder. Først den 18 DEC 1957 ankom 63993 med sin nye registrering, 82-866, til Flyvestation Værløse.

Den totale flyvetid ved overdragelsen i Værløse var så beskeden som 1.671:30 timer. Efter et modtagelseseftersyn ved Hovedværksted Værløse (HVV) blev 82-866 overført til ESK 721 den 3 JUN 1958.

OVERFØRSEL TIL ESK 722

De "nye" PBY-6A'eres arbejdsplads blev i begyndelsen først og fremmest Grønland. Opgaverne var isrekognoscering, transport af fragt og personel, herunder udlægning af depoter for slædepatruljen "Sirius", eftersøgning og redning samt enkeltopgaver, hvor de måtte opstå. For at kunne klare dette opgavekompleks var der udstationeret CATALINA'er i Mestersvig og Narssarssuaq ved henholdsvis Luftgruppe Øst og Luftgruppe Vest.

I forbindelse med udfasningen af Hunting-Percival PEMBROKE C.Mk.52/2 blev L-866 (PBY-6A omdøbt fra 82- til L- i

Vi kender heller ikke tid og sted vedrørende dette billede af L-866. Det underliggende landskab tyder dog på Danmark, Jylland måske, men hvornår?

(foto: via TINBOX)

1960) sammen med de øvrige CATALINA'er overflyttet til ESK 722. Baggrunden for denne overflytning lå i den benyttede Sikorsky S-55C helikopters begrænsede rækkevidde.

Eftersøgnings- og redningstjenesten i de hjemlige farvande var derfor blevet organiseret som et samarbejde mellem langtrækkende fastvingefly og S-55C. Når alarmen lød, startede fastvingeflyet mod eftersøgningsområdet, mens S-55'eren stod stand by.

Så snart den nødstedte var lokaliseret, kunne S-55C'eren sættes ind og flyve direkte til positionen og gennemføre opsamling, sætte en læge ombord eller yde anden assistance. Da PEMBROKE'en udgik, mistede man fastvingeflyet i denne organisation, og derfor skulle CATALINA'erne overtage rollen.

TILBAGE TIL ESK 721

Da Flyvevåbnets nuværende redningshelikopter, Sikorsky S-61A, blev taget i brug i 1966, blev CATALINA'erne frigjort fra deres rolle som eftersøgningsfly.

Den 1 FEB blev L-866 og de resterende PBY'ere ført tilbage til ESK 721, som igen fik ansvaret for de to Luftgrupper i Grønland.

Den eneste større hændelse, L-866 var indblandet i, indtraf, da flyets næse-sektion blev beskadiget ved sammenstød med et isfjeld ud for Daneborg i Øst-grønland den 1 SEP 1968. Foruden en midlertidig reparation før hjemflyvning til Danmark kostede det godt halvanden måneds ophold på Hovedværksted Værløse.

Den sidste flyvning ved Flyvevåbnet fandt sted den 25 JUL 1970. Turen gik hjem til Værløse fra Lista Flystasjon i Norge, hvor L-866 havde måttet nødlande efter motorstop på højre motor.

Officielt blev L-866 dog først udfaset sammen med de tre andre tilbageværende PBY-6A'ere, L-861, L-863 og L-868 den 13 NOV samme år. Dagen efter blev de overdraget til Forsyningsdepot Værløse og indledte dermed den anden opmagasineringsperiode.

L-866's totale flyvetid var nået op på i alt 5.331:10 timer, hvoraf de 3.659:40 timer var affløjet i dansk tjeneste.

Flyvevåbnet må have haft på fornemmelsen, at flyene repræsenterede en vis værdi. Tirsdag den 6 JUL 1971 kunne man i Berlingske Tidende læse en annonce fra Flyvematerielkommandoen, hvori tre stk. CATALINA PBY-6A, deriblandt L-866, blev averteret til salg. Den fjerde, L-861, var allerede på dette tidspunkt afsat til det kommende Danmarks Flyvemuseum.

DRAMATISK PRØVEFLYVNING

Mens L-863 og L-868 ret hurtigt blev solgt til amerikanske købere, gik det mere trægt med L-866. Først engang i 1972/73 blev den for et symbolsk beløb solgt til Royal Air Force Museum i England.

Man valgte at flyve flyet til England frem for at lade det transportere ad søvejen. Efter klargøring ved Hangar 7 på Flyvestation Værløse blev L-866 prøvefløjet den 7 NOV 1973.

Det er altid med en vis spænding, man sætter sig for at prøveflyve en ældre maskine, som i tre år har været opbevaret under åben himmel og i et klima som det danske. Og prøveflyvningen forløb da heller ikke uden problemer.

Under afprøvning af flyet i et drej med 30° krængning ved en hastighed på 140 knob hørte besætningen pludselig en eksplosionsagtig lyd. Det viste sig, at 10-12 m² af lærredsbeklædningen på vingens højre bagkant ud for motor nr.2 var blevet revet af.

Trods den manglende klædning lykkedes det at bringe flyet sikkert tilbage til Værløse uden yderligere hændelser. Der blev sat en ny omgang lærred på, og den 30 MAJ 1974 blev L-866 fløjet til RAF Colerne for der at indgå i RAF Museum's lokalafdeling.

Flyvetiden til Colerne var 8:20 timer og med prøveflyvningen i NOV året før blev totaltiden 5.343:15 timer - et tal som vi næppe ser øget.

STADIG I DANSKE FARVER

Året efter var det atter flyttedag. RAF Colerne blev afviklet som følge af generelle nedskæringer i det engelske forsvarsbudget, og museets flysamling blev fordelt mellem tre andre afdelinger af RAF Museum. L-866 blev på en blokvogn fra 71 Maintenance Unit kørt til Aerospace Museum på RAF Cosford ikke langt fra Wolverhampton i Midtengland, og der befinder L-866 sig stadig.

L-866 har fået lov til at beholde sine danske farver, antagelig fordi hverken Royal Air Force eller Royal Navy brugte PBY-6A men kun den ældre PBY-5A. Helt uden forbindelse til engelsk forsvar er L-866 dog ikke. Den er blevet optaget i nummer ved RAF med Maintenance Code No 8466M, som imidlertid ikke er krævet påmalet.

Om museet på RAF Cosford kan det kort fortælles, at samlingen omfatter mere end 60 fly, som alle er fuldstændigt restaurerede og udstillet indendørs. Flere fly er helt unikke, blandt andet japanske jagerfly fra anden verdenskrig og museets seneste erhvervelse, den ene af to FMA I.A. 58 PUCARA, som blev hjembragt som krigsbytte efter Falklands-krigen.

Museet er på mange måder et spændende sted, som er et besøg værd. Så kik ind, hvis du kommer på de kanter, og hils gamle L-866 fra os herhjemme.

NYE NAVNE

FKO og højere instanser har offentligt godkendt navnene på de nye inspektions-skibe, der er under bygning på Svendborg Værft (omtalt i tinbox-tillægget 4/88, side 13).

Foruden det allerede oplyste "Thetis" bliver de øvrige navne "Triton", "Hvidbjørnen" og "Vædderen". Alt er således ved det gamle.

Kort sagt

JET HERITAGE LTD.

Under dette navn stiftedes den 8 FEB i år et aktieselskab i England. Selskabet har til formål at videreføre den afdøde Michael Calton's HUNTER ONE samling af engelske jetdrevne veteranjagerfly.

Som det vil være læserne bekendt fra tidligere tinbox-tillæg, omfattede HUNTER ONE samlingen oprindeligt de to tidligere danske FLV-fly G-HUNT/E-418 og G-BOOM/ET-274 samt et antal andre fly med relation til Royal Air Force eller Royal Navy.

Siden auktionen hos Christies 1 OKT 1987, hvor G-HUNT/E-418 blev solgt til USA, er det lykkedes selskabet at erhverve samlingens øvrige effekter. Det er hensigten at holde så mange af disse bedagede jagerfly flyvende så længe som overhovedet muligt.

Udover G-BOOM/ET-274 råder Jet Heritage Ltd. i dag over to BAC JET PROVOST, G-PROV/XS228 og G-JETP/XP666, to Hawker HUNTER T.7, XL617 og XL572, Hawker SEA HAWK FB.5, G-SEAH/WM994, Armstrong-Whitworth METEOR NF.11, G-LOSM/WM167 og Supermarine SWIFT F.7, XF114.

Selskabet udfører desuden eftersyn på en privatejet De Havilland VENOM FB.50, G-GONE/J-1542. Den oprindelige registrering røber, at det drejer sig om en tidligere schweizisk VENOM.

Adrian Gjertsen fungerer som daglig leder af operationerne, og Eric Hayward står for den tekniske side af sagen. Begge er tidligere nøglefigurer i HUNTER ONE-team'et. Bournemouth Hurn Airport er

stadig hjemmebase for den imponerende flåde af veteranfly.

For G-HUNT/E-418's vedkommende gik turen jo over Atlanten, og den ejes nu af Jim Robinson ved Combat Jet Flying Museum i Houston, Texas. Flyet beholdt sin flotte røde farve men er desuden blevet forsynet med RAF kokarder og flag samt serial WB188.

Dette nummer tilhørte oprindeligt den første Hawker HUNTER prototype. Den var også rødmalet, og efter modifikation til Mk.3 standard satte den nye hastighedsrekord (verdensrekord endda) ved over en 100 km strækning at nå op på 735,70 mph. Piloten på denne rekordflyvning var i øvrigt Hawkers berømte cheftestpilot, Squadron Leader Neville Duke.

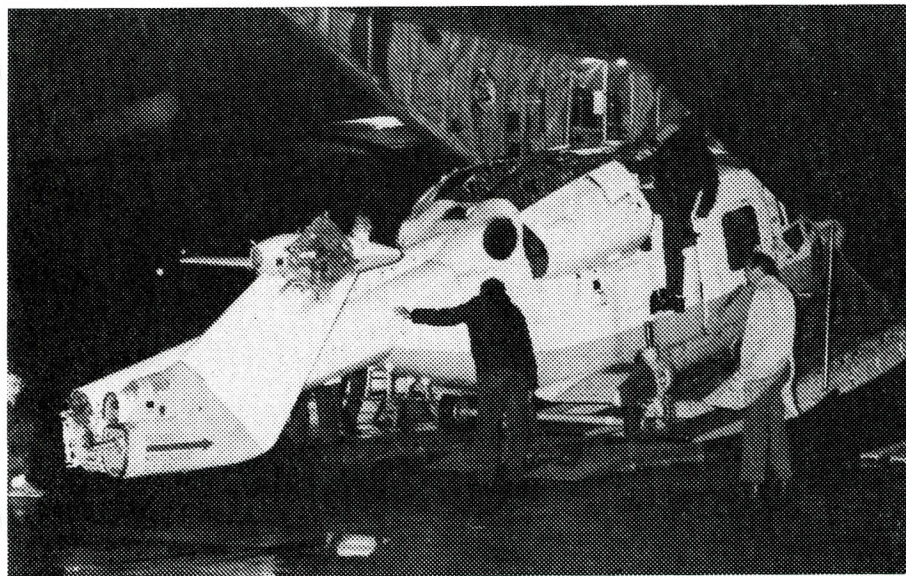
LYNX-STATUS

Da LYNX har indtaget en så fremtrædende plads i de seneste numre af tinbox-tillægget, kan det være på sin plads at gøre LYNX-status.

Med modtagelsen af S-249 i MAJ 1987 og S-256 i MAJ 1988 fik SVF erstatning for S-196 og S-187, der gik tabt i henholdsvis 1985 og 1987.

S-249 og S-256, der begge var bestemt for Argentina men aldrig blev leveret på grund af striden om Falklandsøerne, blev købt af Westland som flystel sammen med et antal andre LYNX-dele. Handelen har været omtalt tidligere her i tinbox-tillægget. Foruden disse to helikoptere købte Flyvevåbnet imidlertid i 1987 en LYNX Mk.23 af Argentina tilligemed et stort parti reservedele.

Sidstnævnte var den eneste tilbageværende af to LYNX, som CANA havde købt i 1978. Da den ene havarerede ved Falklandsøerne i 1982 efter en motorbrand,



Den argentinske LYNX Mk.23 under udlosning på FSN Værløse den 25 NOV 1987 sent om eftermiddagen. CANA klarede som aftalt i kontrakten transporten til Buenos Aires. Derfra sørgede Air France for transporten til Orly nær Paris, og her hentede en af vore C-130'ere flystellet og de mange reservedele. WA 035 fløj første gang ved Westland 17 MAJ 1978 som G-BFDT. Den blev leveret til CANA 27 AUG 1978 med registreringen 3-H-41, senere ændret til 3-H-141 og suppleret med navnet "Isla Soledad" (Ensomhedens Ø).

(foto: Jan Jørgensen)

forsøgte Argentina - ramt som landet var af den engelske handelsboykot - at sælge den sidste sammen med et omfattende reservedelslager.

Danmark viste sig at være den eneste seriøse køber til partiet, idet andre LYNX-brugere som for eksempel Norge og Tyskland begge opererer med nyere typer LYNX, og Holland og Frankrig allerede havde rigeligt med reservedele. England var udelukket som følge af boykot'en.

Når partiet havde stor interesse for Danmark skyldtes det først og fremmest reservedelene (ca. 4.000 dele), herunder fem næsten helt nye GEM-2 motorer. Sidstnævnte var endog ikke pakket ud af den originale emballage fra Rolls-Royce, og materiellet i øvrigt var i særdeles god stand.

Det knap så interessante Mk.23 flystel med byggenummer WA 035 har logget 624:35 timer totalt, og det vil kræve en meget omfattende modernisering for at komme op på Mk.90 standard som de andre LYNX ved SVF. Situationen er her primo MAJ 1989 den, at -

- der pt ikke er midler til at opbygge den oplagrede argentinske WA035 til en flyveklar S-035. FMK regner heller ikke med at få råd til det i overskuelig fremtid.
- Stellet til WA 035 står ribbet for alt undtagen ledninger. Alle hovedkomponenter er afmonteret for at kunne bruges som reservedele for SVF.
- Den "skæbne", som WA 035 har nu, var oprindeligt tiltænkt S-256. Det er indkøbet af WA 035 plus motorer og andre reservedele, som har gjort det muligt at lade S-256 indgå i den flyvende LYNX-pulje.

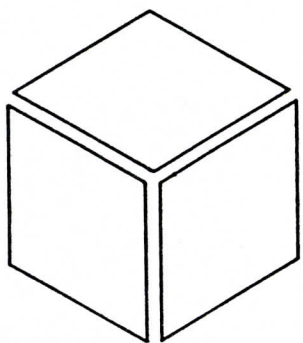
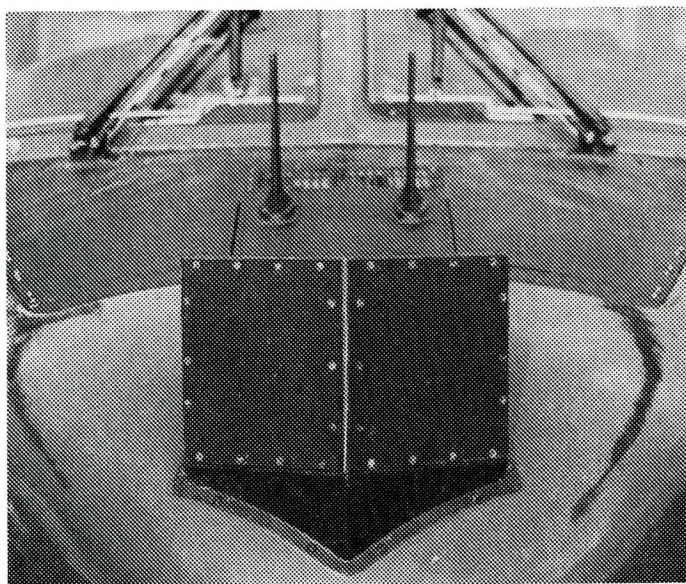
Den nok mest karakteristiske af ESM-systemets seks antennegrupper på næsen af S-249. Samme antenne er vist fra siden i 1/89, side 13. (foto: TINBOX)

ESM PÅ LYNX

I sidste nummer af FLY-NYT fortaltes i en artikel om den teknologiske udvikling inden for FMK's område. I artiklen blev blandt andet nævnt, at FMK er i gang med prototypeinstallation af et Electronic Support Measures (ESM) system på LYNX. Vi har sakset følgende oplysninger fra "International Defence Review", OKT '88:

Kestrel ESM-systemet fra det engelske firma RACAL Defence Systems skal installeres i den danske flådes LYNX helikoptere fra OKT 1988. Systemet, der af det engelske forsvarsministerium betegnes ORANGE REAPER, har en avanceret signalprocessor og anvender seks antennegrupper.

Systemet er i stand til at pejle radarudstråling meget nøjagtigt ($< 3,5^\circ$) og har en indbygget hukommelse, der kan identificere op til 2.000 forskellige radartyper. ESM-systemets oplysninger præsenteres for piloten på en lille farvevideoskærm, der er udviklet fra de skærme, der anvendes til at vise video-film for passagerer i Tokyos taxier



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
Hedetofte 4
4700 Næstved
03 80 06 63

Steen Hartov
Forsvarsakademiet
Østerbrogades Kaserne
Ved Idrætsparken 4
2100 København Ø

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