




# ESK 726

M. P.  
TIL Tjenesteherru  
Med den hilsning og  
venerable gædske

  
FLYVERKOMMANDOBEFALING A 30  
DATO: 12 Jul 1952

UCSAG

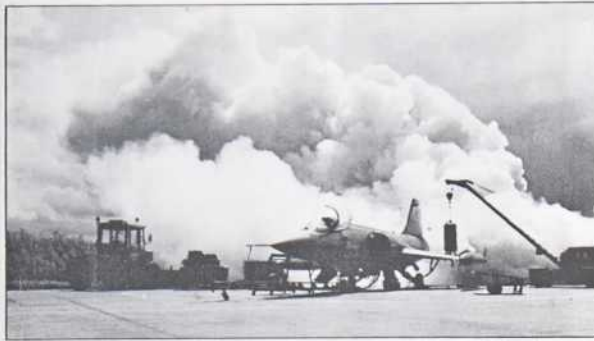
1. a. Eskadrille 726 oprettes pr. 1 aug 52. b. Eskadrillen stationeres på flyvestation KANUP. c. Eskadrillen udstyres med P4-G luftfartøjer.	Eskadrille 726 oprettet.
2. Kaptajn E.F. Willmann, eskadrille 725, fratræder pr. 16 Jul 52 midlertidig tjeneste ved Flyverstab og tiltræder midlertidig tjeneste ved flyvestation KANUP for deltagelse i de med oprettelsen af eskadrille 726 forbundne forarbejder.	Tjenesteændring for kaptajn E. F. Willmann.
3. a. (Def.: FMG skr. 2.kt.212-1-24/52, 19 Jun 52). Afkøbdiget premierløjtnant af artilleriet Hans Christian Galle er foresat til flyveåbnet pr. 20 Jun 52 og udnævnt til kaptajnløjtnant af reserven i flyveåbnet.	Praljt. foresat og udn. til kpt.ljt.res i flv.
b. Kaptajnløjtnanten antages til frivillig tjeneste i perioden 20 Jun - 19 Aug 52 og fortræder pr. 20 Jun 52 midlertidig tjeneste ved flyverkommandoen (jordsforvarinspektoratet).	
4. Premierløjtnant S.O. Nielsen og søløjtnant I P.E. Andersen fratræder pr. 21 Jul 52 tjeneste ved eskadrille 725 og tiltræder midlertidig tjeneste ved eskadrille 726.	Tjenesteændring for praljt.S.O. Nielsen og søljt I P.E. Andersen.
5. Efternevnte flyvere af flyverkolens hold 1950 II tiltræder pr. 21 Jul 52 tjeneste således: <u>Ved eskadrille 726:</u>	Flyvere af flsk. hold 1950 II tiltræder tjene- ste.

sekondløjtnant	K.L. Christensen
flyverkadet	J. Aagaard
"	A.F. Eksen
"	M.V. Hansen
"	F.H. Hansen
"	F.D. Jørgensen
"	T.H. Jønsker
"	H.L. Knudsen
"	O. Ohlsen
"	F.W. Petersen

fortsættelse

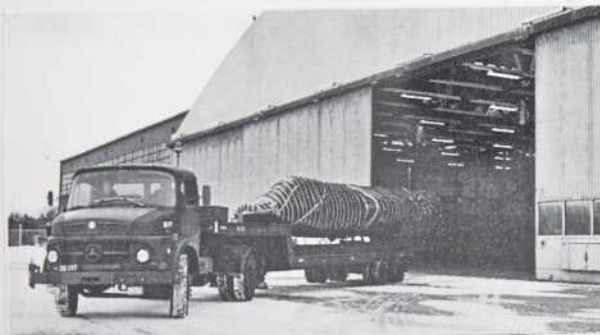
# SCRAPBOG

## F-104 til Taiwan

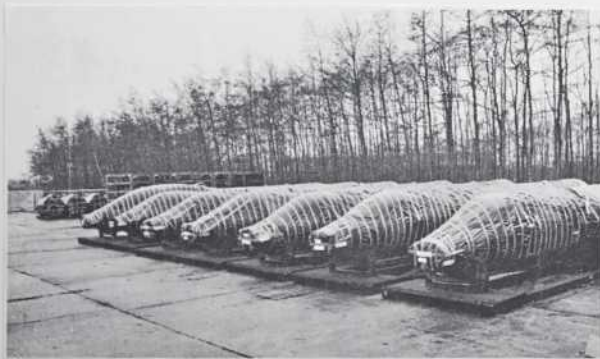


Når du læser disse linier vil FIV's gamle MAP F-104 fly være godt på vej til deres nye hjemland, nemlig Taiwan. Som forberedelse til denne lange rejse er flyenes motorer blevet gennemkonserveret inden selve maskinen adakilles og pakkes ned i containere. Om denne opgave har vi fra Mj G. Albrechtsen, ÅLB-N, modtaget følgende indlæg:

I den sidste tid har mange måske undret sig over de røgkyer, der er drevet henover flyvestationen fra henholdsvis Limfjordens og Thistedvejens run-up område.



En færdigindpakket F-104G krop køres ud fra HVÅ for opsagasinering udendørs inden pakningen i "Super Top"-containeren. (foto: Fototjenesten, FSNALB)



Kroppe til én TP-104G og seks F-104G på række og gelad udendørs ved HVÅ efter konservering og indpakning. Flyene er fra højre mod venstre: R-645, R-707, R-703, R-342 eller -348, R-347, R-348 eller -342 og længst til venstre formentlig RT-683 (skennet bygger på, at RT-683 var den sidste færdigede STARFIGHTER, som forlod FSNALB). Flyenes numre står håndskrevet på en papirlap under "DOWT FUSI" mærket på den tilslukkede radarantenne i næsen. Bundrammen, som hvert fly står på, passer nøjagtigt ind i en "Super Top"-container. I baggrunden ses tre bagkroppe og syv transportrammer med vinger og vertical stabilizers. (foto: Fototjenesten, FSNALB)

## Returgods



### MAP STARFIGHTERNE AFLEVERET

Så blev der også sat endeligt punktum for de danske F-104G og TP-104G, der i sin tid blev modtaget gennem MAP. I en af en oprindelig beholdning på 29 fly blev i løbet af februar, marts og april i år leveret tilbage til det amerikanske flyvevåben, USAF.

Flyene, der blev udfaset den 30. april 1986 i forbindelse med nedlæggelsen af ESK 726-104, har i det forløbne år været opsagasineret på Hovedværktødsstat på Flyvestation Ålborg, HVÅ. Her er de 7 blevet vedligeholdt i flyveklar stand, hvilket også har omfattet jævnlige motoropretter.

Da planerne for tilbagelevering forelå, forestod HVÅ ligeledes konservering og indpakning af flyene. Motorerne blev skånsomt Hot Preserved (kontakt i timbox-tillægget 4/86, FLY-NVT, november 1986), mens flyene i øvrigt blev oversprøjtet med vandkyndende olie, brændstoftankene konserveret indvendigt og canopyet overmalet med en beskyttende gummianne. Selve pakningen af flyene indledtes med adskillelse af hvert fly i dets hoveddele. Raskmen blev anbragt i forskropps motorrum, mens katamaranen fik plads i bagkroppen.

For- og bagkrop blev derpå indpakket i mellemvæv plastic fastholdt med tape. Begge vinger og vertical stabilizer blev pakket sammen i en trækasse, mens horisontal stabilizer blev pakket særskilt. Alt i alt fyldte flyene med udstyr 47 containere, som ad landevejen gjorde turen fra Ålborg til Århus. Herfra blev de med containerskibe sejlet til Bremerhafen i Vesttyskland og omladet inden den videre færd.

Datoerne for flyenes overførsel fra FSN ÅLB til Århus Havn fremgår af følgende opstilling

R-699	180287	RT-682	300387
R-702	230287	R-345	310387
R-340	240287	RT-683	310387
R-753	240287	R-348	020487
R-349	250287	R-347	020487
R-646	270287	R-703	020487
RT-684	020387	R-707	030487
R-754	030387	R-342	060487
R-647	300387	R-645	060487



R-645 på plads i sin container. "Super Top" princippet ses tydeligt på dette billede. Den militære trækker med traileren benyttes kun til intern transport på flyvestationen. Turen til Århus var arrangeret af ODC og skete med en civil vognmands trækker forspændt. (foto: Fototjenesten, FSNALB)

## F-104 Starfighter Næste destination: MUSEET



R-814's sidste sekunder på FSNALB den 3 APR 1987. 50 meter fremme ligger hovedvagnen, 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)



### Sidste pas

#### SIDSTE MAP F-104 AFGAET

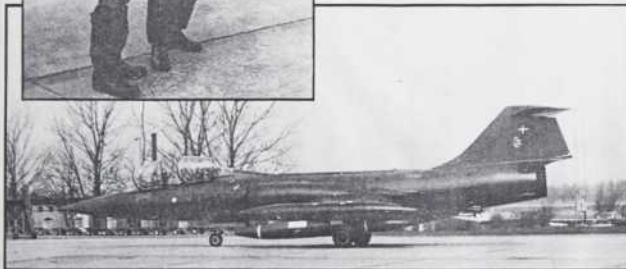
Sag leveringen af R-756 til Midland Air Museum i England ligger en historie, som også bør fortælle ....

Da R-756 endnu var operativ, blev det under et periodisk eftersyn konstateret, at der var en revne i flyets bærende kiel - det der betegnes "kuelonen". Udfikning af kuelonen er en bekostelig operation med cirka tre og en halv måned på hovedværkstedniveau, og i betragtning af det fremskredne tidspunkt med F-104 flyvning i det hele taget, blev det besluttet at udlade reparatur.

RKF 721's C-130, R-679, ankom til FSN Ålborg ved middagstid den 29 APR, og lastningen blev indledt. Efter en del problemer med den uvante opgave lykkedes det omkring 20-tiden for filipponellet og mandskab fra Hovedværksted Ålborg at få R-756 sikkert ombragt og surret.

DTG 301130B APR 87 lettede R-756 så for sidste gang fra FSN Ålborg - ganske vist med kraftig assistance fra R-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. Hyttet 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 kielodiet, for R-756 er den eneste F-104 i England, og den har som følge heraf stor museal værdi.



CF-104D RT-837 ruller de sidste meter til LEGO's hangar ved egen hjælp efter en total flyvetid på 4002:41, heraf 2300:00 ved FLV siden leveringen 34. marts 1971. Før den tid havde flyet været i brug ved CAF fra 2. dec. 1964 til det blev opmagasineret i Prestwick 7. okt. 1970. På sidste flyvning Jørgen Flyet af KN S. Lockmann Kjetilden (LOK) med RN P. E. Rende Anthonium (REK), på dette tidspunkt F-16 pilot ved ISK 721, i bagvarden, REK flyver nu tvorn så mange af FLV's meget erfarne piloter i SAS. Det var ROK som efter et alvorligt strøket i motoren måtte forlade F-104G R-752 mellem Sieby og Løse 22. feb. 1971.



Col Greeley fra ODC, der med et varmt håndtryk overdrager R-756 til direktøren for Midland Air Museum i Coventry (foto: Midland Air Museum)



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





# MORGENAVISEN Jyllands-Posten

LØRDAG 12. APRIL 1986 - UGE 15 - HVERDAGE KR. 4,50 - SØN- OG HELLIGDAGE KR. 6,00 - TLF. 06 - 14 66 77

Her kommer de vilde

Det var tænkt ud, når motorkøllisterne trækker en i fuld hastighed. Tærfaldstidene bliver, svære flyndere og på det sidste fra top til 10. Men på den anden side har man med succes gennemført at gøre. Den bærer til det vigtigste sikkerhedsforhold, for længe kan ofte træde motorkøllisterne eget mind.



1 DAG: 3 SIDER MOTOR I 2 DEL.



## Sidste tur med Starfighter

Disse nye tilsluttede glade piloter fra Eskadrille 720 på Flyvevæbnet Aalborg var i går med til at afskutte et kaptajn i flyvevæbnets historie. Sammen med fem andre flyvere blev formationen som over landet for at markere, at den hederkønnede F-104 Starfighter med udgangen af denne måned trækker ud af aktiv tjeneste i Danmark.

Efter landingen indtrækkede glæderne, at det også var med en als vortegnelse, de sagde farvel til den maskine, som i årenes løb har været deres arbejdsplads med en kunnat og ro.

Søværkommanden har i 22 år haft hjemsted på Flyvevæbnet Aalborg, men vil være knyttet over det gamle land fra stallinge overflyvninger. Derfor alle afslutnings og fra Aalborg over Karup, Hillerød, Vandel, Skrydstrup, Århus, Karup, Vedbæk og Trindstrup tilbage til Aalborg.

Fløjningen var planlagt til at vare 90 minutter med en maksimal højde på 10.000 meter, og de to taksoner blev holdt. Blinde og øvrige deltagere kunne via radio høre alle, som var med et ømt til skyerne, men det måtte opgives. Brandstoffet rakte ikke så langt.

LARS MEIER I. DEL, SIDE 13

Foto: Alex Husted-Larsen

# MORGENAVISEN Jyllands-Posten

FREDAG 11. APRIL 1986

Starfighter-farvel

LØRDAG DEN 12. APRIL 1986

MORGENAVISEN  
Jyllands-Posten

Efter næsten 22 års tjeneste med stationering på Flyvevæbnet Aalborg er F-104 Starfighter-flot udtaget af det danske flyvevæbn. I den anledning gennemføres for tiden en formationsflyvning af ni starfighter-fly rundt til en række danske flyvevæbnet og luftbase plus Forsvarskommanden i Vedbæk med start fra Aalborg og landning her. En episode i den nordiske luftstrøm var slut. Med på den sidste tur var eskadrillechef, kaptajn S.L. Kjølsholm, Flyvevæbnet Aalborg, Danmark har ridet over 151 starfighter. 12 er gået tabt ved styrt gennem de 22 år. På veterantjeneste er produceret 2579 af typen. En væsentlig årsag til, at starfighterens opgave af det danske luftvæbn nu, er at, der ikke mere produceres efteruddelt til den. Det helt endelige farvel til starfighter sker ved en parade på jorden onsdag 30. april på Flyvevæbnet Aalborg.



Det var et flot syn, da det danske flyvevæbn i på- og afskud med Starfighterens i luftstrømmen over Aalborg. På jorden fra en luftstøtte tilslutningsflyvning, mens de 12 piloter og deres mekanikere i luften (gennemsnit bevægede sig i kilometer). Foto: Alex Husted-Larsen

## Farvel til Stjernekeemperen

Af Kurt Svend

De 12 piloter og mekanikere, som i går fløj landet rundt i deres Starfighter for at sige farvel til befolkningen, tabte i gennemsnit cirka et kilo på turen. Med siden skinnende fra en skyfri himmel viskede det lille rødt i jagerflyet som et drømske. Piloterne og deres hjælpere er derudover løst en gummistrøm, som sluttes ned til knæene.

Efter en times tid i luften er et vækst på omkring en liter drøber ganske almindeligt under disse forhold. Isvend togler ganske enkelt af flyverne.

Til gengæld fra de tusindtallige tilskuerne til showet rundt om i Danmark aktivt med. Kulden på stættene med Lindforde var i hvert fald gennemstrømmet.

**2725 fløjer i Starfighter**

Blant de flygere i afslutningsflyvningen var den 60-årige kaptajn Anders G. Koch, som med i alt 2205 flyvninger har fløjet mere i Starfighter end nogen i det danske luftvæbn. Det var dog ikke hans definitive farvel til dette kampfly. Han er sikker på at få endnu en tur i luften, inden Starfighterens den 30. april definitivt trækker ud af aktiv tjeneste.

Med bare en lina med knopper de

sidste tre efter i veteransens flyvetid nemlig til at seure til eskadrilleens nummer - og den slags lægger piloter vægt på.

»Jeg har været lidt omkring i Europa med Starfighter, og den har aldrig skyet mig, fortæller Anker G. Koch efter landingen på Flyvevæbnet Aalborg i går.

**Kun 12 fly gået tabt**

»Af de 51 danske fly af denne type er 12 gået tabt i idetids lette ved havariet, men det er faktisk et beskedent antal i betragtning af, hvor ofte flyet har været i luften. Som indtænk på Starfighterens gennem seks år er det min vurdering, at F-104'en har været et overordentlig stabilt fly. Vi er mange, der siger farvel til det med vemod i øjnene. I alt er der bygget 2579 eksemplarer af Stjernekeemperen. Den største brøge er Vesttyskland, der i 1956 købte 1000 eksemplarer. Den største brøge er Vesttyskland, der i 1956 købte 1000 eksemplarer. Den største brøge er Vesttyskland, der i 1956 købte 1000 eksemplarer.

Starfighterens er tæt på at være en bemærket robot. Under flyvning nær

jorden kan dens motorer udvikle energi svarende til omkring 10.000 hk.

**Lutter rosende ord**

Formationen i går blev anført af den 41-årige eskadrillechef, kaptajn Søren Løckmann Kjeldsen, som med 2540 flyvninger i Starfighterens formidlet er den mest flyvte pilot af typen herhjemme.

Med sine små vinger og høje hale har F-104'en sin egen måde at flyve på, men når man har lært den, er flyet helt igennem pålideligt, sagde han i går efter landingen.

»Starfighterens er bygget til at flyve højt og hurtigt, og det gør den god. Jeg har aldrig haft noget havari med den. Dermed er jeg bare med motortyperne, men jeg har altid haft flyet med hjem.

»Med de rosende ord om Stjernekeemperen kan det måske undre, at den ikke får lov at gøre tjeneste lidt endnu. Forsvaringen skal væsentligt søges i skandinaviske lande.

Fabrikken i USA er forlængst rykket med at producere i værdier til typen, og derved bliver den fortsat væsentligt stillet drevet.

**Deres fremtidige skæbne**

Flyvevæbnet har i alt 20 eksemplarer

af F-104'eren tilbage. Halvdelen af dem er givet os som videnhjælp fra USA og skal afleveres igen. Fremtidig kommer de på et senere tidspunkt igen i aktiv tjeneste et eller andet sted på jorden.

De øvrige 10 maskiner, som vi selv ejer, vil blive brugt til forskellige dekorative formål. Den mangede brugte flyver til Hillerød for at ende sine dage på et museum.

Intensjonen for det danske flyvevæbn er, at Starfighterens skal være betydeligt opmærksomhed, også uden for landets grænser.

Det meste af os ved, at Starfighterens er bygget til at flyve højt og hurtigt, og det gør den god. Jeg har aldrig haft noget havari med den. Dermed er jeg bare med motortyperne, men jeg har altid haft flyet med hjem.

»Med de rosende ord om Stjernekeemperen kan det måske undre, at den ikke får lov at gøre tjeneste lidt endnu. Forsvaringen skal væsentligt søges i skandinaviske lande.

Fabrikken i USA er forlængt rykket med at producere i værdier til typen, og derved bliver den fortsat væsentligt stillet drevet.

Deres fremtidige skæbne

## Starfighter siger farvel i formation

SI F-104 Starfighter jagerfly siger i dag farvel til Danmark med en formationsflyvning, der vil kunne ses på himlen i både Aalborg og København, oplyser Flyvevæbnet Aalborg.

Den sidste Starfighter eskadrille holder til på Flyvevæbnet Aalborg og skal fra udgangen af april sige farvel til jagerflyet, som siden at have været i aktiv tjeneste har forsvaret det danske luftvæbn siden december 1964.

I første omgang kom Starfighterens til Danmark som amerikanske videnhjælp. Videnhjælperne omfattede 20 eksemplarer og 10 to-udsatte jager. Senere - i 1973-74 - købte vi 22 Starfighterens fra Canada.

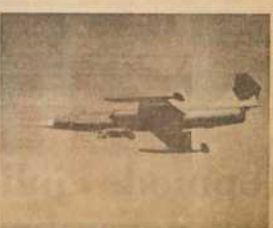
12 forsvokkede

Af de 22 fly er 12 blevet. Fire af piloterne reddede sig ved at springe ud med Fallschirm. Ved den første Starfighter-ulykke i 1969 landede piloten i det brandede flyvrag efter at have reddet sig ud.

Udover de sidste 10 Starfighterens, der er i brug, har flyvevæbnet 10 andre eksemplarer, som alle sammen er en del af den amerikanske videnhjælp fra 1964. Disse fly er ikke beredt til brug, men kan repareres på vægterne og de skal leveres tilbage til USA efter den 30. april.

De 22 nationale fly får dermed aldrig mere haft under vingerne. Et af dem står på Flyvehistorisk Museum. Andre står som vægter på forskellige flyvevæbnet, mens andre igen bruges til forskellige uddannelses og udstationsforløb på jorden.

- Fløjningen vil kunne ses over de forskellige destinationer på følgende tidspunkter:
- Flyvevæbnet Karup kl. 10.45
  - Hillerød Lufthavn kl. 10.45
  - Flyvevæbnet Vandel kl. 10.52
  - Flyvevæbnet Skrydstrup kl. 10.58
  - Flyvevæbnet Århus kl. 11.12
  - Karup Lufthavn kl. 11.18
  - Forsvarskommanden Vedbæk kl. 11.21
  - Flyvevæbnet Trindstrup kl. 11.23
  - Flyvevæbnet Aalborg kl. 11.45
- Hvis vejret ikke efter sigt, vil formationsflyvningen i stedet blive søgt gennemført mandag på de samme tidspunkter. (USA)



Starfighterens skal ud på sidste tur over Danmark i dag



I 20 år har dette fly beskyttet den danske himmel, men nu er det slut:

# GOODBYE STARFIGHTER

REPORTAGE: CARL BJERREDAHL

## F-16 er klar til at erobre det danske himmelrum



■ I et kvart århundrede har den været på vingerne. For dig. Og for Danmark. Hædet. Ekshet. Men altid frygtet. Pilot er det. Og utvumlighed. Og ikke alle jockeys, der forsøgte at tæmme den, overlevede forøget. Men nu er det ved at være slut. Stjernekampen gennembyder sin sidste bytur over Danmark. Et ørg er forbi. Og nogle piloter i det nordiske vil hvile et guddisk. Mens deres eneste udvike vil takke piloternes visir for, at den skider noget så anti-jæger-pilotagtigt som en dråbe. Men den skal nok være der. Den dag de får sidste gang lander de på Starfighter på Flyvestation Ålborg.

Et af verdens mest erfarne Starfighterpiloter hedder overkorn Flash Gordon eller Chuck Yeager, men almindelig Søren Kjeldsen, Ålborg. Han er 40 og ligner en yngre David Niess. Måder du ham på gaden i Ålborg, vil du rokke en, så han er på

vil til sit job i et forsikringselskab. Tværtimod. Søren Kjeldsen kan få en forsikringsdirektør til at vige skrigende midt om natten.

I 2500 timer har han lært verdens vildeste jetager. Det fly, som tog livet af over hundrede unge vesttyske jetpiloter - og seks danske. Og mens Kjeldsen i 15 år har pilset rundt deroppe i sin Stjernekompe, har han hørt eneste år skulle være med til at begynde en kammerat fra Det Danske Flyvevåben. Altså - bag hans hovedvisir bliver det ikke kun en dråbe, når han lander sin Starfighter for sidste gang.

F-16 hedder denne bemandede rakiet, som kom på tegnebrædet helt tilbage i 1952. Starfighter blev den døbt, da den i 1958 fløj ind i USA's luftvåben. På et år slog den alle verdensrekorder. Den fløj hurtigere og højere end andre jager. Men prisen var derfor. Bøkket var utvumlighed. Den var for voldsom, for HOT. Så Amerika mente pas. Et rekord - og



Klar til Starfightermissioner: Piloten Søren Kjeldsen er med i eskadrille 726, der skal erstatte Starfighter på den danske himmel.



Denne F-16A flyver indimellem over Danmark. Han var en af de to fra eskadrille 726, der mistede livet i 1962.



■ Navnet klinger af romantik og eventyr. ■ Men det er det mest forhadte kampfly, der har nogensinde har fløjet. ■ Fordi flere end hundrede piloter mistede livet i det fly i fredstid. ■ Eskadrille 723 og 726 i Ålborg tabte 12 jægere - og seks kammerater.

### Jørgen Boisen i spidsen og Søren Kjeldsen bagved - her flankeret af de nye F-16 fly, der skal erstatte Starfighter på den danske himmel.

Starfighter var out. Den var borte for altid. Men der var andre, der turde forsøge at tæmme den. Vesttyskland satte sig på F-104 i en forberedelse. Og de prøvede selv lidt på den derude ved forgrænsen. Starfighterens forløb utvumlighed. I 25 år har de rodet den derude. Over 200 er glet talt. 120 toppersdannede Starfighterpiloter tog den med sig. Et farligt spil af fin, akavet pres. Oprig det dog. Lad den flyve til stjernerne og blive der. F-104 blev hurtigt verdens mest forhadte jagerfly.

Alligevel var de stolte den dag i 1964, da de fik deres Starfighter i Ålborg. Eskadrillerne 723 og 726 blev Danmarks kørteste. Og også de hurtigste i hele NATO-pagten. Danmark sagde goddag til deres nye superfly, men blev stolthedens kærede frygt. I Forsvarskommandoen i Vedbæk læste man dag efter dag rapporterne fra hele verden om F-104. Og diskret fik flyvevåbenet ordre til kun at omvokse de absolut mest suveræne piloter til det nye fly. Man holdte det bedste - og frygtede det værste.

At flyve en F-104 er ligesom bjergbestigning. Det går flot væk, men et lille fejltrin, og det går galt!

Så konstant udtrykker de F-104-piloter sit job overfor rapport. Og han siger det, man kan sidde i sin jager og vent

på starttilfælde. På Ålborgbanen lunter en SAS DC-9'er derudad og skal godt af vejen, før Phantom Ops må starte sin eftermonter. Phantom er kødenset for eskadrille 726. Og med et landende løb drøner verdens mest forhadte jager derudad og piker højt op i den himmel, hvor den højer hemme. En natteformiddagsflyvning på 30 minutter over Vesterhavet. Hvor eneste dag budner eskadrillens jager afsted - men det er ikke altid, de kommer hjem igen.

Der skulle gå igen år med Starfighterens for Ålborg mistede det første fly. Det i sig selv var en rekord. Intet andet land havde fløjet disse fly så længe uden katastrofer. Men den rekord kunne ikke gentages. Si det er 11 fly tabt, som det bedste udramatisk i flyversproget. Derat alone to år. Og i begge tilfælde tog de deres piloter med i graven.



Til daglig tænker vi aldrig på døden

Vi tænker ikke over døden til daglig, det ville være helt unormalt, fortæller kaptajn Jørgen Boisen, næstkommanderende for 726. Vi er en kranche, hvor det skal gå galt en gang imellem. Herregud, det er jo heller ikke udelagt at stå på en fabrik. En F-104 er et allerbreddest fint fly, men den skal trimmes rigtig. Ellers går det meget stærkt. Det er derfor, piloterne ikke altid når at længe deres katapultsæde. Lad os sige, at et instrument viser en fejl under en flyvning. Du skal løse det problem. Samtidig opstår et nyt. Jægerflyvning er en simpel serie af problemer, som er et af problemerne kan altid være, at jorden pludselig er meget tæt på. Hvis du ikke når at løse det, så -

Jørgen Boisen skal flyve Starfighter, til flyet ligeomskaldt skal vristes fra ham. Derefter skal han skides over på F-16. Og så har han mistet mange viden, men han vil ikke høre tale om de flyvende ligkister, tykermens betegnelse for Starfighter.

Vi har haft en fin tid med vore F-104. Her har måske været ubehagelig, men det vedkommer vel ikke os. Har vi mistet 127 Okay, men vi påstode rundt med den hver eneste dag i over 20 år. Man kan nu engang ikke lave avanceret jægerflyvning hjemme i dagliglivet. Det er derude, det foregår.

Det gik slet ikke, erklærer han. Der er intet i vejen med civilflyvning, og jeg forstår de kolleger, der søger over til de store letninger. Men når man har levelt så mange år med en Starfighter, så, så er det altid svært, noget svært at blive trafikflyver.

Kjeldsen kastede håndklædet i ringen. Og Flyvevåbenet tog aldrig deres forfatte sen tilbage. Efter et år hos Mærsk var Kjeldsen tilbage i sin Starfighter. Og nu passerer han sin 25vte nummer 2500.

Man koster? Ingen problem. Han har også levet med Starfighter i mange år. Han er overbevist om ikke bange for den. Det er der ingen piloter, der er. Officielt. Men to er blevet erklærede. De troede heller aldrig, det skulle ske for netop dem.

Nu har deres vilde jager med de mest sædende luser kun få måneder tilbage over Danmark. Og i eskadrille 726 beder man til, at den ikke vil svigte dem i den sidste tid. De har haft en god tid sammen, de 20 piloter og deres Stjernekompe. De har tilgivet den dens fejl og forøget at tæmme den så godt, de kunne. De elsker det vilde bæst, der ved den mindste fejl vil forsøge at ryste dem af. Og skunt den teoretisk ikke kan være med over deres alder for F-16, piker de den ud til den yderste. Og så er den bare med alligevel. Vi fik dem i 1964 til lins som våbenhjælp. Der er dem, der plasker, at USA gav Sorterper videns, efter de selv opgav den. Nu er lins udløbet, og søsset i april skal den sidste Starfighter afleveres på en NATO-base. Hvad der derefter skal ske med dem vides ikke. Formentlig ender de i Tyskland.

Hva der stadig er 20 piloter i eskadrille 726 om nogle måneder - og det bliver vi efter at have lært disse færdigheder og sympatiske kvægte at kende vil de enten forlade eskadrillen eller blive omkølet til F-16. Men himlen bliver aldrig den samme for en Starfighter-pilot.

Kaptajn Søren Kjeldsen har mistet en kammerat for hvert år, han har været i Flyvevåbenet - 15. Alligevel er han aldrig nervøs, når han ser en Starfighter i luften.

Derude er en dejlig blå himmel over Ålborg. Eskadrillen har til huse i en bygning, der ser ud, som om den også bygget til militærvidning. Og det gør den faktisk. Starfighterne kommer brendende ind over bygningen i

Læs i næste uge: Siden fik rapporten Karin ram på Danmarks mest eftertragtede ungdoms Starfighter-piloter.



rapports Karin tabte sit hjerte da hun besøgte de hurtige drenge i Alborg:

# SÅDAN FIK JEG RAM PÅ PILOTEN

TEKST: KARIN BØLLSBRAND FOTO: CARL BJERREDAHL

Jens er den perfekte gentleman.



Karin på vej til den svende himmel i det trænge cockpit.



■ Ridderen på den hvide hest er glemt.  
 ■ Piloten i den grønne Starfighter er meget bedre.  
 ■ Især når han hedder Jens og ser godt ud.

## Vi maler byen rød

■ ■ - Tre flyveture, to Martins on the Rocks - og et samleje. Sådan er et godt dagprogram for en pilot.

Hovmønde gør jeg mine notater, mens jet-drenge læser rundt om mine stive ører.

Jeg er på flyvations Alborg. På besøg hos de berømte danske Starfighter-piloter, som frygtløst bærer luften med deres imponerende maskiner.

Mens det er ikke for at skrive om flyvemaskiner, jeg er her. Det har jeg ikke check på. Det jeg skal er snævert. Jeg skal skrive om mandende i cockpitet.

Som jeg står her og kigger på dem, føles det som at have vundet i kottoret. Ellen blandt Danmarks piloter. Den ene flottere end den anden. Et virkeligt eksemplar for piger.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg har en svagthed for mænd i uniformer. Men det her er næsten for meget af det gode!

Jeg ligner mest af alt én, der



Martin Jensen er en af de bedste F-104 Starfighter-piloter i Danmark. Han er udstationeret på Alborg, Danmark.

rapports udsendte gik med liv og sjæl op i sit arbejde.



er til tennis kamp. Øjeblikke flakker fra side til side, for rundt om mig myldrer det med lækre fyre i uniformer.

Og ikke nok med det. Deres manøvrer fejler heller ikke noget. Jeg kan ikke minde, hvornår jeg sidst har brugt mig så godt. Her holder man døren for damerne. Trækker stolen ud, og tændler hendes cigaret. Ikke bad noget piger er forventet med i disse tider.

Disse Jens'ere tager fuldstændig mælet fra mig. Specielt den Jens (det hedder han faktisk), der så venligt tager sig af mig og viser mig sit fly.

Jens ser mere end almindelig godt ud. Det er lige før jeg går i coma, som han står der i flyvet-

draget og ser på mig med sine hurtige øjne.

Det her kan komme til at trække ud, tænker jeg, og ller til den nærmeste telefon for at udværlte min hjemrejse til sørens. Luftens knitser af spænding. Jeg muser. Nu er de tre flyviture overstået - hvad så med Martinen og det der.

Det er trods alt ikke hver dag, jeg kommer i så godt selskab, så det gælder om at udnytte situationen.

Jeg skruer charmen på og opdager til min store forværlelse, at Jens ikke er helt umodigelig. Faktisk bliver vi hurtigt enige om at gå ud og skyde nogle bage-re i sønk sammen efter arbejdstid.

Men først skal vi ud og se på flyvemaskiner. F-104 Starfighter hedder de, og de lærer som hele anden verdenskrig til-sammen. Men hvad gør det, når man ved, hvem der sidder indeni? Derfor kommer, at det ser ret flabet ud, når sådan et par jagere drøner henover en.

Jeg vil gerne prøve at sidde i en, så en stige bliver røkløst, og med stort besvær får jeg baksset mit halv-fede lokaalngros med i det trænge cockpit. I sandhed et godt ven! Jeg vil øde min gamle hat på, at jeg er den første, der har siddet i en Starfighter med høje stiletthæle.

Da jeg sidder og kigger på de smørret mange knapper og mærkeligt dimser, forstår jeg, hvorfor det er så svært at blive pilot. Jeg ville blive fuldstændig

# DE GAMLE DRENGES SIDSTE F-104 TUR

APRIL 86

TALLY HO HOF!

og er dejlig!



F12222!

Dagens mest bemærkede påstand:  
SumpTAR tænkte!!!

RAAAPP!



FLAP, FLAP  
FLAP



1

2

3

Pen 2000 timer F-104

Pen starter i SAS MÅS 86



Det fæ sin vis sorgeligt  
Benhårde „Anker Gårdmand KOC“ foldede en tåre

GRANDE FINALE  
 ESKADRILLE PERSONALE  
 SMEDE OG PILOTER HOLDER  
 MANNEMIDDAG I STARFIGHTER  
(+ 2 kvindelige)  
 REGI (LÆS: RESJI) FREDAG D. 11.-4.-86  
 ALLE SKAL <sup>/BØR</sup> KOMME TIL DENNE  
 SIDSTE FEST FOR F-104'EREN!!!

**MENU:**

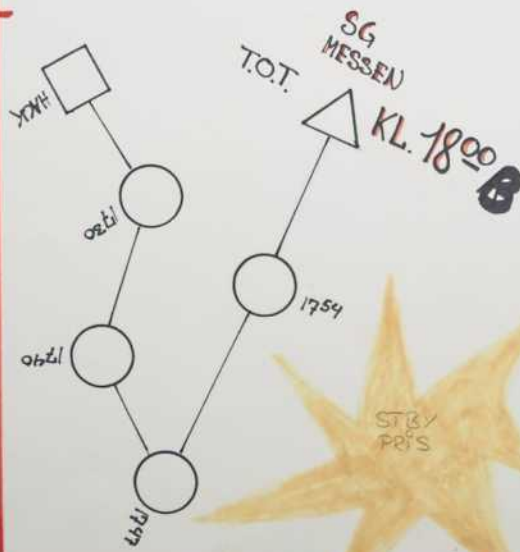
DET STORE KOLDE  
 MED SMÅ LUNE

+ OST

5 SNARSE OG 3 ØLLER

+ DET LØSE !!!

OG KAFFE + COGNAC



HUSK AT FÅ  
 LILLEMOR ELLER  
 TAXA TIL AT FRAG-  
 TE DIG HJEM!!  
 MINI CAB VOGN 4



# 726 DUCKBUSTERS

MERRY X-MAS.....



LANDETS BEDSTE ESKADRILLE VISER FLAGET DEC. 85

©726



# ONI

## "BIGFOOT" SIDSTE TUR

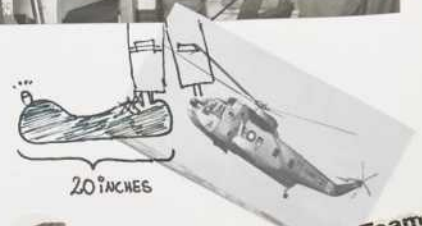


SEA KING S-67

ONE SCREW IS BETTER THAN ONE BLOWJOB



FÆL DRINK



The Sikorsky Team



Special Report  
Advanced Helicopter Technology

TOTAL F-104  
399:30  
18/12-85



DEC. 85

# SUMPEN ANGREB

FLYING CNX  
DUE TO CROSSWIND

VI HUGGEDE  
OM PIZZA....  
OG SUMPEN TASTE  
NATURLIGVIS

1000 KR  
AT BETALE... PDD

BEER CALL....



VRAG



JEG HAER  
FED MAD..  
ADDRR..

AAAAAAHHH



UUMMMMMMM  
MINE LIVRETTER..  
GL OG MAD...



726 SIGER  
TAK FOR SIDST...

# MÖJN BARON



YEAH, I KNOW...  
I'LL START MY  
DIET TOMORROW !!?

21-11-85



## BUNKER GO!!!



NU ER DET SGO' SPJNDENDE  
OM DE KUNNE LI' MIG !!?



TITI  
NAVAR HA  
HA HA HA HA HA

GODE NYHEDER VOL !!  
JEG VIL GERNE HA  
DRIVEN...  
OG JEG SIKER NOK SA  
DEN TIL MI...  
SOM  
HA HA HA HA HA  
HA HA HA HA HA



HA HA HA HHH  
DE KWANE  
LI' MIG !!!

ENTER FROM  
THE REAR



# GUS WATERLOO



SIMON'S ØKONOMI ER  
NU KOMMET SÅ MEGET I  
BALANCE, AT INGRID HAR SAGT  
"JA" TIL HANS FRIERI, OG  
DRILLEN KONDOLERER MED ET  
POLTERABEND.

DER VIL VÆRE EN PARTY I Æ MES  
FØRST, OG DEREFTER GÅR VI I Æ BY.  
SENERE VIL VI SENDE HAM TIL BORNHO

VI  
I MÆDES  
FRE. D. 14. 6. '85  
KL. 18:30 LCL

MENÜ:  
CURRY A' LA' IRA

P.S. VOGT JER  
FOR KALVEKAST!







30-10-85

# OLÉ' OLE

R46 40  
CIGARETTER  
om  
DAGEN

TOTAL F-104

905:20



USUND KROP!



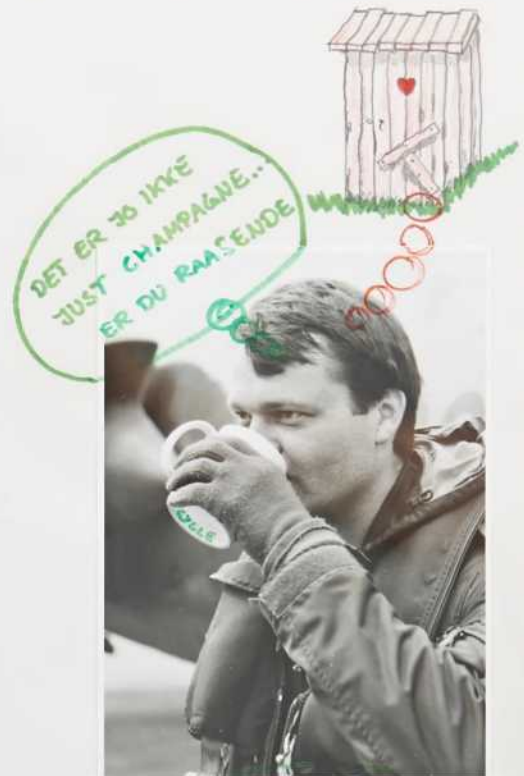
KØLLE OLE

LISE SIGER AT  
JEG SER BEDST UD  
I HØJRE  
PROFIL



MAERSK AIR  
REJSEBUREAU

# ADIEU L'HØF / LARS LYSTHUS



# SEE YOU LATER.....

## 1. OMSKOLINGSHOLD F-16

726  
726-104  
726-16  
JULY 85



BATTLE IRA  
IRA 24/6-85  
F-104 439:20



SKA SÏDSTE TUR  
F-104 I FRANCE  
UNDER ROTATION  
F-104 : 281:40  
25/6-85



Last Flight for  
GUS 19/6-85  
G LATTERMAND  
G DEN  
G SAMMENLÆNING  
G KANSELIST  
G FERLUS  
G VAREDDING  
Nåen med "Bateau d'Étoile"  
Total F-104: 404:50





# LER SIDSTE TUR 29/3-85

F-104 → C-130



JETTE KAN KUN  
VIBE GODT MED  
MIN FORVÆLSELSE



**HERCULES.**  
TOTAL F-104  
754:40



**How to fly a big airplane  
A challenge worth taking**

# AVNØ GO.....



LEB → PRIVILLIGT  
LAO }  
LIT } PRIVILLIGT !!!  
ROL }



LEB's  
LAST RIDE  
F-104  
TOTAL: 1243:00



1000 TAK  
FKO !!!



TOTAL  
F-104:  
619:00

You'll find them in the worst place

LIT + ROL  
MISSING

YRA TORSDAG D. 21/3-1985



Det var et fly af denne type, en F-104 Starfighter, der forulykkede i går.

Foto: Grete Dahl

# Nordjysk jagerpilot savnes i Skagerrak

## Andet flyuheld i år på Flyvestation Aalborg

AF

BIRTHE LAURITSEN

AALBORG: For anden gang på kun to måneder har sorgen ramt Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg. Meget tyder på, at eskadrillen har mistet endnu en pilot, den 27-årige flyverløjtnant Henning Højbjerg Andersen, Blegdalsparken 33 i Aalborg. Han forsvandt i går formiddags med sit fly - en F-104 Starfighter - i havet 20 km ud for Hirtshals.

17. januar omkom en pilot i Kattegat, da han fløj i havet med sin maskine nær øen Hjelm.

Henning Højbjerg Andersen var på en træningsflyvning sammen med en anden pilot, og han fløj mellem to skylag i to kilometers højde, da man mistede radiokontakten med ham.

Der var ikke sendt nædmelding, og ingen har set eller hørt flyet havarere. Man håber endnu, at det lykkes Henning Højbjerg Andersen at skyde sig ud med katapult,

før flyet gik i havet. Men en storstilet efterøgning havde indtil ved middagstid i dag ikke givet noget resultat.

Når en pilot skydes ud med katapult, har han automatisk en gummiredningsflåde med. Desuden er hans redningsvest forsynet med en nødsender, der automatisk skulle gå i gang. Der er ikke opfanget signaler fra denne.

### U-båd var med i eftersøgning

Det lykkedes heller ikke ubåden 'Springeren' at opfange nødsignaler fra den sender, der er i alle Starfightere. Når et fly havarerer, vil senderen automatisk blive aktiveret - hvis den er intakt. 'Springeren' er foreløbig gået til Frederikshavn, og det er uvist, om den påny sættes ind i eftersøgningen.

Derimod deltager en række overfladeskibe, bl.a. to vesttyske destroyere og to danske orlogskibe af 'Hansa'-klassen i eftersøgningen. En helikopter blev indsat i morges, men vejret er meget dårligt i området.

Henning Højbjerg Andersen, der blev gift i sommeren



Flyverløjtnant Henning Højbjerg Andersen, som i går forsvandt over Nordseens med sit jagerfly.

1984, kom til Eskadrille 726 i januar i år og han var derfor endnu ikke fuldt operativ. Han var på en træningsflyvning, der mindende meget om den, der for en halv snes år siden blev udført ved Skagen og som kostede en pilot livet. Hans fløj direkte i havet, og havariet blev aldrig opklaret.

Derimod er der ingen lighedspunkter mellem havariet i går og ulykken i januar. Flyvningen i januar foregik i

meget lav højde under træning med skibe, mens flyvningen i går var en træning mellem to fly i stor højde.

### Januar-flyet ikke bjærget

Personalemangel, mangel på ledige skibe og dårligt vejr har hidtil hindret en mulig opklaring af havariet i januar. Man har ikke opfanget de ønskede vragelede, og det var netop besluttet at genoptage oplysningen på onsdag. Med det ny havari kan der blive ændret i disse planer.

Presseofficer, major P. E. Brusas, Flyvestation Aalborg, siger, at intet ved gårsdagens havari tyder på teknisk fejl. Derfor er flyvningen med Starfightere ikke indstillet. Heller ikke ulykken i januar førte til startforbud. Både flyveflådens operative ledelse og piloterne betragter fortsat flyet som et godt fly.

Danmark har, siden typen i 1964 indførtes, haft 12 havarier. Ved de 11 første havarier er mistet fem piloter.

Eskadrille 726 er den sidste danske Starfighter-enhed. Også den skal overgå til F-16-fly. Det sker i 1986.



Starfighteren er Danmarks sidste jagerfly, men det er fortsat et godt fly, siger eksperterne



Meglet lystr på, at Jens Otto Lang Pedersen fjæ drekte i havet

# Pilot dræbt, da jagerfly fløj i havet

## Dykkere skal studere vraget i dag

Det 11. danske Starfighter-styrkt kontode i går den 23-årige jagerpilot Jens Otto Lang Pedersen, Østvejen 11, Nørresundby, lyvst. Han fløj flyveledende direkte i ha-

vet under en øvelse med et af søværnets skibe i Kattegat. Dykkerundersøgelser i dag skal klarlægge om vragnet kan haves. Innet tyder på teknisk svigt.

og der sker ikke ændringer i flyvelednets brug af flyt- pen.

Side 2

# Nordjysk jagerpilot døde, da han fløj direkte i havet

## Næsten identisk med en Starfighter-ulykke for ti år siden

AF BIRTHE LAURITSEN  
AALBORG Dødsulyk- ken med en af Flyvesta- tion Aalborgs F-104 Star- fighter i Kattegat i går bliver formentlig aldrig opklaret. Den er på mange måder identisk med en ulykke, der for ti år siden kostede en anden pilot liv- et. I begge tilfælde er pilo- terne fløjet direkte i havet.



Dødsulykken skete ti kilometer øst for søn Hjøln.

Det var den 25-årige jager- pilot Jens Otto Lang Peders- en, Gyvelvej 14, Nørresund- by, der i går omkom, da han sammen med en kollega i en anden Starfighter var på øvelse med søværnet i Katte- gat.

De to fly skulle foretage angreb på inspektionskibet «Beskytteren» for at træne den senestlære besætning. Makkerflyet var returneret til Aalborg, da «Beskytteren» mistede kontakten med J. O. L. Pedersen.

Ingen har set flyet tamme havoverfladen, men en større eftersøgning, hvor bl.a. redningshelikopteren fra Aal- borg og inspektionsflyet af Ty- pen O-3 Gullstream, en Lynx-helikopter fra «Beskyt- teren» og yderligere en Lynx- helikopter fra Frederikshavn var sat ind, godgikrede, at flyet var styrtet ned.

En olieplet på ti kilometer øst for søn Hjøln var det

første tegn på havariet, og senere fandt man både den omkomne pilot, hans søgpos- tede gummidretningsfळे og redningsvesten. Også andre vragede er lokaliseret.

### Vragnet søges nu høvet

Flyvelednets Havarikom- mission sejlede i morgen sam- men med dykkere fra Flåde- station Korsør ud til havari- stedet. Man er indstillet på, at vraget, så vidt det overhøve- det kan lade sig gøre, skal bjæres.

Med havariet i går har fly- veskibet mistet 11 fly af den- ne type. I fem tilfælde er piloterne omkommet.

De første 29 Starfighter-ere - 22 en-sædels og fire to-sæde- de - kom til Danmark i 1964 og blev fordelt til de to eskadriller på Flyvestation

Aalborg. De var et led i den amerikanske våbenhjælp til Danmark, og de skal, når fly- veskibet i 1986 opbæres med at bruge denne type fly, leve- res tilbage til USA. I 1974 købte Danmark yderligere 22 brugte Starfighter-ere i Canada, fly, der i øjeblikket er opma- gasineret, og hvorfra der ben- tes reserverede til Starfigh- terne af amerikansk oprin- delse.

### Første havari var i 1969

Det første havari med den- ne flytype fandt sted i okto- ber 1969, og før gårdagens ulykke, skal man tilbage til august 1962, før der var et så alvorligt dansk Starfighter-uheld. Da sånd piloten sig ud- vest for Fjerteløv og redde- de sig.

Årsagen til samtlige havari- er minus den før omtalte

ulykke for ti år siden, er op- klaret. I de fleste tilfælde er det tekniske fejl, der har ført til havariet. Ved ulyk- kern for ti år siden fløj en ung, Aalborg-pilot i havet sydost for Skagen.

### Teknikken har næppe svigtet

Der er i forbindelse med gårdagens ulykke intet, der tyder på, at teknikken i J. O. L. Pedersens fly har svigtet.

Flyet er indkøbt som et al- vrejningsfly - det vil sige til klart defensive formål - men det er fuldt anvendeligt til jod- og sømålsmåregreb som i går.

En teori til ulykken er, at piloten har fejledeent høj- den, hvorfra der kun er brøkkede af sekundet til et havari. Alt tyder på, at han er fløjet direkte i havet. De fund, der hidtil er gjort, godt- gør, at han ikke har foregået at skyde sig ud med katapultan- det.

Ulykken giver derfor ikke anledning til stop for fly- vningen ved F-104 Starfighter, og pressenofficer på Flyvesta- tion Aalborg, major F. E. Bruus, understreger, at havi- ratoren trods de 11 havari- ertaler er en af de laveste i verden på denne flytype. Og flyet betragtes fortsat som et særdeles godt fly.

Mange uheldige betegnelse- er er ellers gennem ilderne hæftet på Starfighter-erne. En række dødsulykker i Vest- tydskland gav den betegnelse «den flyvende lightose». Men, som det siges fra dansk side, denne betegnelse har været helt uforenelig.

De vesttyske ulykker skyldes primært, at der var tale om et flyvelednings- under opbygning - akkurat som man herhjemme mistede mange fly af typen F-4A, da det danske flyvelednings- under opbygning.

### F-104 udskiftes i foråret 1986

Eskadrille 726 skal efter planen overgå til F-16-fly fra det kommende årskifte. Men, det tyder dog på, at Starfigh- terne vil være i anvendelse også i første kvartal af 1986.

Den anden Aalborg- eskadrille, 723, overgik fra Starfighter til F-16 1. januar 1984.

Indtil det seneste årskifte har Starfighter-erne gennet de tyve år, Danmark har skødet over flytypen, indgiet i det permanente afvisningsbered- skab - de seneste år dog i samarbejde med F-16-eskadrillerne på Flyvestation Skrydstrup.

Fra 1. januar er dagbe- redskabet helt overtaget af F-16.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min forlovedes, Jens O. L. Pedersens 10-års døds og begravelse. En særlig tak til alle på Flyvestation Aalborg, som tog den lange tur til Sjælland til begravelsen.

Janne



# Leder efter styrtet jagers sorte boks

Piloten er den femte, der er omkommet ved i alt 11 ulykker med Flyvevåbnets Starfighterfly

Af Nils Eric Boesgaard

Orlogskutteren Thure fortsatte igår efterforskningen efter vragester fra det F 104 Starfighterfly, der torsdag forulykkede og styrtede i havet ti kilometer øst for øen Hjelmsud for Djurslands sydskyst.

Forsvarskommandoen bekræftede, at man nu havde vist for, at piloten, den 25-årige flyverløjtnant J. O. L. Pedersen, omkom ved styrtet. Blandt de fundne vragelejer løjtnantens nødudstyr, bl.a. en gummiødningslilade og en faldskærm.

Søværnets operative Kommando i Arhus oplyser, at jagten efter vragester koncentrerer om at finde den såkaldte sorte boks, en rekorder, der elektronisk indsamler alle informationer om flyvningen fra start til landing, og som vil kunne rumme vigtige oplysninger om årsagen til styrtet.

Foreløbig er det kun lykkedes at finde mindre vragelejer, men alt er af betydning for den havværskommission, der skal klarlægge årsagerne til ulykken, siger major K. E. Buus fra Flyvestation Alborg.

Flyvevåbnet har i tiden løb haft 51 Starfighterfly, hveraf

11 er gået tabt. Ved disse ulykker har i alt fem piloter mistet livet. De første 28 Starfighter blev i 1964 leveret som et led i den amerikanske våbenhjælp, og siden er yderligere et antal indkøbt brugt i Canada. Flyene har nær været benyttet som vogthundes, der blev sendt op, når radarstationerne viste at fremmede fly uden tilladelse var på vej ind i dansk luftrum.

Denne opgave er nu overtaget af de nye F 16 fly, og det er planen at Starfighterne helt skal udgå af Flyvevåbnets tal med udgangen af 1985. USA har ifølge aftalerne om våbenhjælpen krav på at få tilbageleveret de 28 oprindelige fly, et par stykker vil sandsynligvis overgå til Det flyhistoriske Museum, og endelig ventes de øvrige solgt til ikke-krigsførende lande, hvis luftforsvar stadig anvender de 20 år gamle fly.

Starfighterne fik oprindeligt et dårligt ry, først og fremmest i Vesttyskland, hvor de på grund af de usædvanligt mange ulykker fik egenavnet »de flyvende lightere«. De mange tab skyldtes tilsynsladende, at flyene blev bygget på licens i Tyskland, og at tyskerne havde ændret ved den oprindelige

amerikanske konstruktion.

»Der forekommer altid en del styrt med jagtfly, men tabetallet for de danske F-104 fly er ikke opsigtsvækkende. Vi har i hvert fald været glade for typen», siger forsvarskommandoens presseofficer, major i Flyvevåbnet, K. Drems-Hansen.



# MOJN MUK



# RØK HØLDER TØLE:



# BUNKER GO....







# 's LAST RIDE



KA' DET SES PÅ MIG AT JEG HAR DRUKKET?

# WATCH OUT ENJJPT... HERE I COME...!!!

STO

SIDSTE  
TUR...

F-104 → F-16



BREK

OGU? NEJ TAK  
F-16? OKAY DA...

10/4-84



WELL  
DONE



OKAY GUYS...  
WHO TURNED ME ON??

TOTAL  
F-104  
233:15



ADR

LENSIR



HAN DRIKKER  
DET FAME

# DA SKRYDE FIK SIT FØRSTE

# MOL



...FNIS... HAN HAR IKKE SET EDDERKOPPEN...



HAN SLUGTE DEN...  
HAR HAN IKKE HÅNDEN  
HÅNDEN

ADW!! HVA' FANEN  
VAR DET...?



Okt-DEC 83

17 OKT

PON GÅR-



2000 TIMER



REV'S SIDSTE TUR 29 DEC 83



REV SKAL NU I **HEM**  
PÅ **YIMMIG** Som **YYHAM**





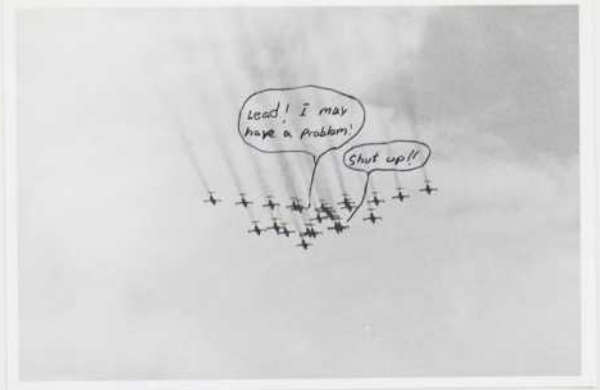
FARVEL TIL  
POS og SAK



Pos og SAK, joiner den  
"uævnelige" for at  
flyve gryf.



22 SKIBS FORMATION 14/9 1983



outsider

Los Farnungs



-og de bærer stadig øl ind!



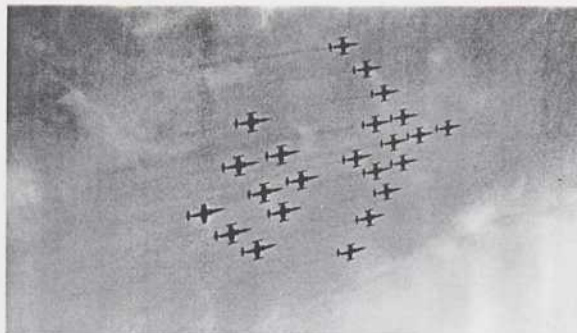
### TOOGTYVESKIBS FORMATION

Onsdag den 14. september gik ESK 726 fra FSN Ålborg i luften med den hidtil største formation F-104G Starfighterere nogensinde. Lige før middag holdt eskadrillechefen sin formationsbriefing for de to-og-tyve piloter der skulle deltage. Briefingen blev givet på grundlag af et grundigt og veludført forarbejde fra chefens side og indholdt alle de mange problemer et sådant gigant foretagende kunne medføre og blev suppleret op med skriftligt materiale.

Vejret var, på tidspunktet for briefing, for dårligt til at formationen kunne flyves, men kl 1230 lokaltid viste vejsituationen en klar forbedring og chefen gav klarsignal. Efter at de individuelle formationsførere havde givet deres folk en kort tillægsbriefing, gik alle ud til deres respektive fly.

Udover de 22 piloter, deltog også fem flyvende teknikere, heriblandt teknisk leder, vis planlægningsmæssige forarbejde var en af hovedårsagerne til at dette storstillede projekt overhovedet kunne gennemføres. De fem teknikere fløj med i de to-sædede fly, der fløj med på turen.

En sådan formation med så mange fly er så at sige helt umulig at flyve uden problemer. Bl.a. måtte et af flyene afbryde sin start, idet efterbrænderen ikke antændtes på vej ned ad startbanen, men ved snærrådig indsats fra teknikere på jorden blev problemet afhjulpet på et par minutter. Pilotblusset til efterbrænderen blev tændt ved et tryk på en knap, en ny bremse-



ESK 726's 22-skibsformation den 14. september. Den skarpsindige læser vil kunne tælle 23 fly! Dette skyldes at BOJ fra den rivaliserende eskadrille har "sneget" sig op bag i formationen. BOJ blev dog behørig straffet efter landingen!  
Foto: K.J.Knudsen.

skærm blev lynhurtigt monteret og RT-657 kørte atter ud på banen og var klar til start.

Henset til de opståede problemer blev formationen usandsynligt hurtigt sluttet sammen. Første overflyvning af flyvestationen foregik med en hastighed af 400 knob/ca. 720 km/t). Herefter fløj formationen i en stor bue syd om Ålborg og kom anden gang ind over stationen med ca. 250 knob, understillet nede og landingslysene tændt. Atter fløj man syd om Ålborg, idet formationen optrevledes i fem sektioner, som hver for sig fløj ind til landing.

Denne form for flyvning har en fantastisk stor træningsmæssig værdi, idet det nok er den form for formationsflyvning, der kræver den største præcision og koncentration fra deltagerne samt den højeste form for teknisk effektivitet fra jordpersonellet. Resultatet viser ydermere at ESK 726 er "still going strong".

Det viser at eskadrillen med sine aldrende F-104G fly stadig kan mønstre fuld styrke hvis det gælder, hvilket nok ville være værdt at tænke på når snakken går på om man skal levetidsforlænge F-104G flyene eller helt ud fase dem.

Formationens sammensætning var som følger:

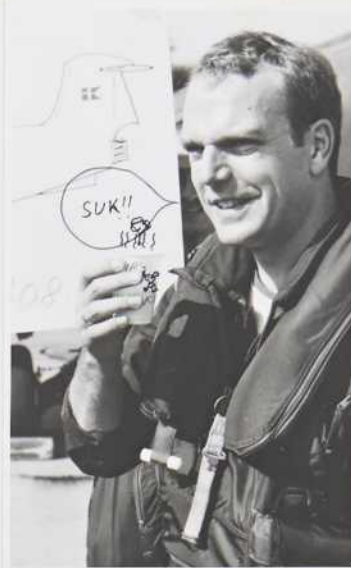
Lead	R-342	MJ H.J.B.Pedersen	PED	klarmelder
R-1	R-647	KN A.G.Koch	KOC	D.Jensen
R-2	R-851	KN A.Berg	BAL	L.A.G.Stabel
R-3	R-704	SL M.G.Keating	KET	P.B.Sørensen
R-4	R-703	PL L.N.Nielsen	MYL	B.Kristiansen
R-5	R-645	SL O.C.Alstrup	LAO	P.Hingeberg
Y-1	R-347	KN J.Poulsen	PON	M.Horup
Y-2	R-349	SL J.O.L.Pedersen	JOT	B.E.Olsen
Y-3	R-345	LT L.Poulsen	POS	L.C.Larsen
Y-4	R-340	SL L.M.Christophersen	LIT	C.T.Thomsen
G-1	R-702	KN S.L.Kjeldsen	LOK	L.Johannsen
G-2	R-700	SL S.H.Simonsen	GUS	H.V.K.Sørensen
G-3	RT-657	KN P.K.Lauersen	LUR	H.Jensen
		KN G.Albrechtsen		S.E.K.H.Nielsen
G-4	R-646	SL P.S.Bengtson	STO	F.R.Isaksen
B-1	RT-662	MJ L.H.Jørgensen	HØR	J.W.Petersen
		OK N.P.Sørensen		
B-2	RT-682	SL O.A.J.Guldbrandsen	VUR	S.C.Flensted
		OK S.C.Flensted		
B-3	RT-683	LT H.J.Hybschmann	BYM	R.J.Knudsen
		SN H.V.K.Sørensen		
B-4	RT-684	KN P.Sønder	PØN	H.E.Jensen
		OK K.C.Lauritsen		
Br-1	R-754	KN P.Greve	REV	C.H.Michelsen
Br-2	R-771	SL C.R.Gylling	ROL	L.H.Nielsen
Br-3	R-348	KN -F.Sørensen	REM	K.Breuner
Br-4	R-846	SL J.H.Ryhl	RYL	J.Jensen

SEP 83'

TIR's Sidste tur i F-104



"Held og lykke på Sheppard!"



Y-"Jamen jeg skal jo op til Obersten bagefter!!"



CINCNORTH BESØGER 726 UNDER TFW 83'



JUN 83'

LOK solo - igen 6 juni



Han var forberedt på alt.....



...men der var ingen vej udenom!!



og midt under løjerne fortsætter udfasningen.



Her er det A-825  
Der udfasedes Nov 82  
-som den første.

Første F-106 blev taget ud af drift i november 1982. Sidste flyvning fandt sted den 3. november. Fra venstre ses klarmelderens, meting N.A. Christensen, Flyvevåbenets operatørchef OML T.E. Munkholm (MEK), klarmelder OMS K.J. Knudsen og piloten MJ H. J.B. Pedersen (PED) chef ESA 726. Foto: FSNALB.

# ROTATION 83



CONINGSBY - ÅLBORG



se iøvrigt den fine scrap bog fra coningsby (opn museum)

THE TIMES TUESDAY MAY 17 1983  
**Re-formed 617 Squadron + 726 SQN**  
 meets the Dambusters

A Second World War Lancaster bomber flew over Marham, Norfolk, yesterday as members of the Dambusters Association met the aircrew of the newly re-formed 617 Squadron who will operate NATO's latest aircraft, the supersonic Tornado.

It was on the night of May 16, 1943, that 15 Lancasters of 617 Squadron took off from RAF Scampton, Lincolnshire, armed with Dr Barnes Wallis's "bouncing bomb", to destroy the Ruhr dams.

Eight aircraft and 53 aircrew were lost. Thirty-three men were decorated for gallantry, including the leader, the late Guy Gibson, who was awarded the VC. The feat was immortalised in the Dambusters film in which Richard Todd appeared as Guy Gibson.

The Tornado could carry out a similar attack at up to five times the speed and under precise computer control, without the pilot touching anything. Mr Sumpter, of the Dambusters, said: "That is the marvel of the RAF today. They have made great strides, but I do not think the squadron has lost anything of the tradition."

About 180 members of the association and their wives visited the squadron, which operates 12 Tornados, the aircraft which will be the backbone of Western Europe's air power.

A single 43m Tornado has the destructive power of 10 squadrons of Lancasters. The Tornados rest in drab-coloured hardened shelters among concrete combat centres, designed to enable aircrews to survive under nuclear and chemical attack.

Group Captain Leonard Cheshire, VC, who took over command of 617 Squadron after the raid, sat in the computerised cockpit of a Tornado and said: "When I first sat in the cockpit of a 'Mosquito' I thought this is the perfect aircraft. I felt the same with the Tornado," although I am not pretending I could fly it."

Some Dambusters promise to be back for the fiftieth anniversary of the raid. However, Mr Sumpter thought that this year's reunion would probably be the last. "People have travelled from America and Australia to be here, but we are all getting older."

for materiale hamst i USA.

ESKADRILLEN'S PILOTER LøbS  
 LIGE IND I "DAMBUSTERS"  
 40 ÅRS REUNION + PÅ  
 PETWOOD HOTEL, WOODHALL SPA.  
 WAA-STORIES OG AUTOGARFER  
 UDVENKLEDES.

**FLV's luftmålskydninger**

FLV's skydekurrence mod luftmål blev igen i år vundet af ESK 726, der hermed har vundet *The Macmillan Trophy* tre år i træk.  
Individuel vinder af Generallojtnant C.C.J.Førstevs mindepokal blev LT L.N.Nielsen (MYL) også fra ESK 726.

Overrækkelsen af de nævnte pokaler blev foretaget af chefen for FTK, generalmajor C.S.Borgesen.



MJ H.J.B.Pedersen (PED) og LT L.N.Nielsen (MYL) med pokalerne.  
Foto: FSNÅLB

# FORÅR 83'

POKALEN-IGEN!!



FOR 3. ÅR I TRÆK.



og MYL fik den individuelle?



Hårde pokaler til seje bøffer



LEB 1000 TIMER 3/6



- 25 lagger fik Observatørstatus ved lejligheden.



# LOK'S FARVEL #I 82



FUNDET EFTER  
VAREHAVNS BRAND  
ANNØ 1907!!!



# "The Persuaders"



Tully Wilde

Brat Solklar



"Herfra kan det vin gå ned ad bakke?"



"Hvad jeg dog går glip af til fordel for det lamme jern?"

- And thus they parted... one to choose the high road (civil)... and one the low (swamp) -



- "Smil TUL! - Det blir dit sidste!"



- "Are you sure you're not an airline pilot"!!!

# Han flyver på russisk

af Keld Børup

Prøden er i landet. I hvert fald for de mange danske og allierede kampfly, som for tiden gennemfører deres fælles "Våbenflyvninger" over det meste af Danmark. Det sker den årlige våbenflyvning, der foregår i løbet af de militære øvelser som ved Østflot i Vestjylland, bliver opgavesat af komme uden om og — såkaldte "våbenflyvninger" som modstander øvelser ligner sig selv.

**Modstander** — Gøden, om man vil — opgavesat af et særligt hold amerikanske piloter, som under de tre ugers øvelse er stationeret på Flyvestation Aalborg.

**Specielt uddannet** — Eskadriens personel er specielt uddannet til at opføre sig taktisk som piloter i Warszawa-pagt-luftens. Det er nemlig en forudsætning, at vestlige og østlige piloter indføres — er så beskrevet på mange punkter, at deres reaktioner i krigsituationer vil være helt forskellige.

— Det siger sig selv, at det er en uvæsentlig træning for vore piloter at prøve en luftkamp med en eller flere af de amerikanske "Warsaw-pagt-piloter", siger eskadriellechefen i Starfighter-eska-

drillen i Aalborg, H. J. B. Pedersen.

### Tomtorerede fly

De amerikanske piloter læser deres præstationsrapporter i hovedsædet. F-8 Tigercat jager, som minder meget om den russiske type MiG-21.

— Den manøvre på begyndende samme måde siger amerikanskernes "næstkommanderende", og vi er endelig glad så vitt, at vi har en mulighed for at fly på samme måde som russere. Både manøvre og farveopmærksomhed er blevet øvet.

Amerikanernes næstkommanderende, oberstløjtnant Van Salsbery, er ikke meget for at afsløre detaljer om den komplekse piloter træning i dette luft.

— Så vad de ju, hvor det er, at vi har lært dem at, siger han.

Men i hovedtrækkeren er Warszawa-pagtern kamppløje mere af betydning af betydning og den bedste, de har haft i både før og under et krig.

### Gruppenemsker

De er typiske gruppenemsker, der står sel kan handle efter ordre. Der vil ikke glæde til det store bilkø.

De vestlige piloter er op-

draget til at være indvandrere, til selv at finde frem til deres mål og i det hele taget skilte sig fra hinanden.

Den vestlige pilot er et helt andet menneskeskema, siger en dansk pilot, der flere gange har været i øvelseskamp mod de amerikanske aggressivflyvere, som de kaldes.

Vi ved ikke rigtig hvem for, Warszawa-pagtern gør et så fuldstændigt taget apparat som at blive kendt i vore, siger oberstløjtnant Sandberg, men det betyder måske hele sammenhængen i de kommunistiske lande, hvor autoritet ikke længe mere glæde til udførelse.

— Så vad de ju, hvor det er, at vi har lært dem at, siger han.

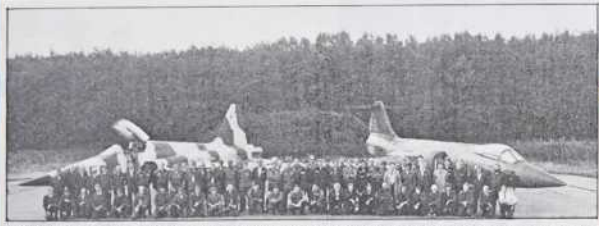
Men i hovedtrækkeren er Warszawa-pagtern kamppløje mere af betydning af betydning og den bedste, de har haft i både før og under et krig.

De er typiske gruppenemsker, der står sel kan handle efter ordre. Der vil ikke glæde til det store bilkø.

De vestlige piloter er op-



**TFW  
82**



FLYVER-BESØG — Eskadrielle 726 på Flyvestation Aalborg har netop sagt farvel til en amerikansk eskadrielle, som normalt er stationeret i England. Traditionen for sådanne besøge i Aalborg med fælles formationflyvning - samt fælles fotografiering som et minde om det tre ugers øvelses-besøg. Bagved de amerikanske gæster og de danske værter ses de to flytyper, en amerikansk F-8 og en dansk F-104 til højre.

**3. DEC 82  
MYL  
1000€.**

**Det her er sgu bedre end postevand**



AUG 82

18-Skibs F-104 Formation



ESK F10J 18-Skibs i anledning af 30-års fødselsdag AUGUST-82



# BAL 2000



## Byskriveren

### Farvel til en ko i havsnød

Det lyder nærmest som en meget stor ko i alvorlig havsnød. Hej, hej, jammer, søsnak.

Det er Starfighter, der kommer ind til landning. Man er faktisk med liden, når man har ledet for den sidste luge søkning indenfor skæret område. Det er faktisk på den måde, der får lov til at komme fra havsnød.

Vi kan egentlig meget godt lide lyden. Den er blid og hyggelig, og selv efter ti år på stedet er man ikke træt af at høre en blinde eller de gamle ap-

parater, når de kommer hjem fra dagens bogter.

Den fast utrolige teknologi, der får dem til at flyve, fascinerer - så kun man skal være som principperne bag, hvad man vil.

Men nu er støjgrænsen allerede ved at få en anden lyd. Koer er på vej ud. Nye søer, fjelde, luftstrømme - en, der er, dampende hvidt. Men træerne, ind-

Sådan går det hele tiden. Engang synes man, det var træde, at thunder-jetten skulle ud til første for Bålev-flyet. Så blev man sur over, at de gamle Bålev-fly skulle erstattes af Bålev-flyet, som så til gengæld var så irriterende moderne, næsten uforståelig i sin design og umulig at holde op, og snart blev det svinet til vor sidste Starfighter.

Måske skulle man holde op med at holde af de flyvende søer. Når alt kommer til alt er de vel heller ikke videre elektriske. Lene



# LILLE MÆRKE - STOR VIRKNING

ORDENSMAGTEN GREB IND MED HÅRD HÅND, DA VANDALER PÅFØRTE CIMBRER-TYREN ET KLISTERMÆRKE



Folk klarer det hele. • DET VAR ENKELT - på opfordring af politiet i Aalborg, som mener, at der må være tale om en politiret-tingssager. Enkelte måtte rykke ud - for at fjerne nogle klistermærker, som et stort antal mennesker havde klæbet på Cimbres-tårnet på Vesterhavn i Aalborg. Og mærkerne var anderst så de meget vilde dele, som man det. Efter nogle minutters trav-learbejde havde politiet klæbet sagen med håndkraft.



# REV 1000 l F-104



## KOREA KALDER -

VORES YNDLINGSYANK FOR-  
LØD OS FOR - VIA UTAH -  
AT TAGE TIL SYDKOREA.  
DER BARE BLEV DRUKKET  
EN DEL ØL I DEN ANLED-  
NING!



# MACMILLAN - TROPHY IGEN !!



DEN ÅRLIGE OVERRÆKKELSE AF  
MACMILLAN - TROPHY VAR I 1988  
HENLAGT TIL PLADSEN FORAN  
HANGAREN I TUL EROBREDE DEN  
INDIVIDUELLE POKAL.



FORÅR 82

# KR-A RENOVERES



VORT EFTERHÅNDEN NOGET RAMPNEREDE VAR. TEGN FIK DEN STORE TUR I VINTERMÅNEDER. NE 81-82. EN BEVDRINGSVÆRDIG IND-SATS AF HVK'S MALERE OG MANGE AND-RE IMPLICEREDE FØRTE TIL DET SMUKKE RESULTAT. I FORBINDELSE MED OP. & NED-TAGNINGEN BENYTTEDE MANGE GAMLE. SMEDER LEVLIGHEDEN TIL AT GENAUTORISE-RE PÅ "60660EN".





# "GOGGO" DE LUXE —



# 726 FYLDER 29 ÅR



AVG 81

# FØDSELSDAGS- FORMATION



TIR 1000 t  
JULI 1981



OKSBØL 81

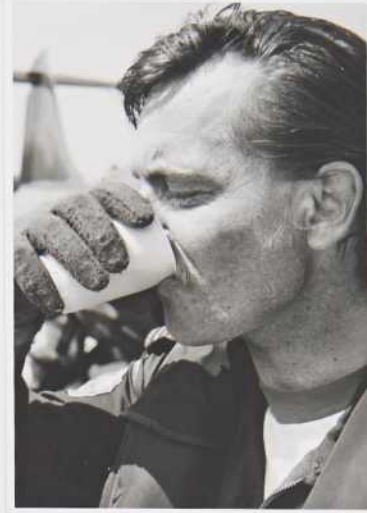


JULI 81

# LOK & RØJ 2x 2000 t F-104

DET VAR NÆSTEN EN VERDENSBEGIVENHED DER UDSPILLEDE SIG  
DA DISSE TO FÆRVERDIGE HERRER I SAMME FLY PASSEREDE  
DE 2000t.

4000t = 20.000.000 liter fuel !!!



FORÅR 81

# REM 1000t. 104



# OG KEJ KRÆN SIGER FARVEL !



JAN. 81

# LINIEOFFICEREN

Hovedorganisationen af Officerer af A-Linien



5-1981

SKYDEPOKALEN  
VENDTE TILBAGE  
TIL VANTE OMGI-  
VELSER EFTER ET  
UFRIVILLIGT OP-  
HOLD I SUMPEN.  
STOR VAR GLÆ-  
DEN!



Tak for mange år i eskadrillen.

• FRA JAGER TIL PRO-  
PEL - Major J. H. Kristensen  
har læst sin forelsle-  
lig - sidste tur i flyve-  
våbnet F-104 iagttagelse. Ma-  
joren flytter til en NATO-  
stilling i Karup. J. H. Kri-  
stensen har været iagttagelse  
i Eskadrille 726 på Flyve-  
station Assiboeg siden 1956. Det  
skal dog nævnes, at majoren  
ikke fremover nødvendigvis  
behøver at holde sig til land-  
jorden. Han får nemlig tilladelse

desse til at flyve propeller af  
typen T-12. På tilføjet er  
det chefen for Eskadrille  
726, major B. H. Petersen,  
som takker J. H. Kristensen  
for hans mange år i eskadrillen.

Med venlig hilsen  
Bjorn Kristensen

MØJN TIL RIS -  
RIS VALGTE AT SLUTTE  
SIN JAGERKARRIERE  
i 726 -

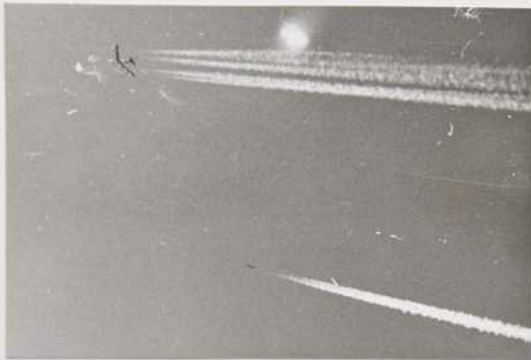


julestunt 80



---

target b-52





MI CARSTEN HOLSKY OG  
PREDEN NIEMEYER (højt)



Michael Bush Andersen har mistet flere af sine venner, men han er klar til at gå på jagt efter dem

Hver eneste dag året rundt går danske jagerfly på vingerne. Piloterne er barske unge mænd – nogle af de dygtigste i vort samfund. De ved udmærket, at deres job er farligt – at de måske mister en af deres bedste venner hvilken dag som helst – eller at de måske selv styrter ned – men alligevel elsker de deres job. Det er ikke nogen skyhjul løb, de får for at være »luftens politibetjente«, men det er heller ikke pengene, der spiller den største rolle. Det er flyvningen.

Ni danske jagerfly er styrtet ned siden 1965, men der står altid en parat til at overtage dem tomme pladser. En af de 5.000, der hvert år søger om at få lov til at flyve med over 2.000 kilometer i timen. Og med livet som indsat

Det var den 8. august 1988. Tre startflygere F 104 fra eskadrille 726 fra Flyvestation Ålborg var gået på vingerne kl. ca. 8. I flyvestationen kl. 8:50 blev der en alvorlig udfald, og jagerflyene blev sendt hjem til basen. Sten Hjerke Mortensen nåede aldrig tilbage.

# DØDEN ER IVER MED

9.000 unge mænd står hvert år i kø for at få lov til at flyve med over 2.000 kilometer i timen

Den tredje startflygerpilot i formationen, spændende, præmaturtænkende såvel som May-Day. På sekundet senere lå Michael Bush Andersen og liss chok. – Mot – er styrtet i havet. – Mot – er styrtet i havet. Ordene kom som nakkesmæld i ørene på Michael Bush Andersen via hovedtelefonerne i pilothelikopteren. – Mot – var Sten Hjerke Mortensen piloten, og Michael vidste selvfølgelig, at hvis – Mot – var død i havet, så var chancen for, at han ville overleve, minimal.

– Det er lige, råber Michael tilbage over radioen, sig det er lige ikke – Mot. Gode gamle ven. Det var ikke legen, Michael Bush Andersen lå i fronten i formationen, da vinkelen skete, og det var hans triste pligt at møde til flyvestationen, hvad der var sket, så redningsapparatet kun tre tråde i funktion.

### Håbet

Inden Michael vendte hjem til flyvestationen, fik han tilbage over udkommunikation. Han så den gule flåde på vandoverfladen og håbede og håbede og håbede. Men indret inde vidste han, at – Mot – måtte være død. – Satsen, sagde han og rykkede i styrepedalen. På minutter senere steg han ud af startflygeren ved slægtningestødet på flyvestationen. Sagde ikke et ord.

**Vist gør det ondt, når vennerne dør**



### Styrtet

Nu er det tirsdag den 14. oktober. Vi sidder i hyggenshus hos eskadrille 726 og får morgenkaffe. Klokken er ca. 8. Piloter kommer og går. Michael Bush Andersen henter kaffe og fortæller, at det er starterne og landingerne, der er de farligste. Præmaturtænkende, Sten Hjerke, 32 år, går og får til to, kommer ind, besværgt, dampende på sin kinneme pibe. – Jeg smutter nu, siger Sten Hjerke. – Det var godt. Nu skal jeg stige ud over bjæl. Maskinen vil ikke, som han. Nu begynder det snart at blive en tand for dramatisk.

– Men der er ikke noget, der tyder på, at det er kommet noget alvorligt til. En mand piloter fra eskadrillen – bevæbnet – med to kanoner af fra officerens tæger efter flyvning ind på vejret set for at lykkes. – Det var jo egentlig dig, Sten Hjerke, der skulle give bageren i officerens tæger. Det er kutyme, når man har pilot, har snidt St. Peter, siger de glade venner omkring Sten Hjerkes øjeblik. Michael stiller sig en til obersten. Han skal selvfølgelig have besked om startflygerstyrt nr. 9. Michael sidder uret på sin stol med et faget udflyt i øjnene. Så siger han til den omkring sig. – Det var godt. Nu skal jeg stige ud over bjæl. Maskinen vil ikke, som han. Nu begynder det snart at blive en tand for dramatisk.

### Glæden

Livet går videre i eskadrillen efter Sten Hjerkes styrt. Egner er søkymende for at gå i bilbas på trods af dramaten. Tre bliver hentet i militærtales anstalt og indlagt på sygehuset i Ålborg. Han skal bl.a. undersøge for skader på ryggen. Katagoll-trykket bliver at gøre piloterne ca. 2-3 om kortere. Det er præmaturtænkende i ryggen, der pålæses vænner.

– »Blev mit med to kasser og bedste kollegerne på hospitalet for at omgå – Test til ikke med livet.

– Men der er ikke noget, der tyder på, at det er kommet noget alvorligt til. En mand piloter fra eskadrillen – bevæbnet – med to kanoner af fra officerens tæger efter flyvning ind på vejret set for at lykkes. – Det var jo egentlig dig, Sten Hjerke, der skulle give bageren i officerens tæger. Det er kutyme, når man har pilot, har snidt St. Peter, siger de glade venner omkring Sten Hjerkes øjeblik. Michael stiller sig en til obersten. Han skal selvfølgelig have besked om startflygerstyrt nr. 9. Michael sidder uret på sin stol med et faget udflyt i øjnene. Så siger han til den omkring sig. – Det var godt. Nu skal jeg stige ud over bjæl. Maskinen vil ikke, som han. Nu begynder det snart at blive en tand for dramatisk.

– Men der er ikke noget, der tyder på, at det er kommet noget alvorligt til. En mand piloter fra eskadrillen – bevæbnet – med to kanoner af fra officerens tæger efter flyvning ind på vejret set for at lykkes. – Det var jo egentlig dig, Sten Hjerke, der skulle give bageren i officerens tæger. Det er kutyme, når man har pilot, har snidt St. Peter, siger de glade venner omkring Sten Hjerkes øjeblik. Michael stiller sig en til obersten. Han skal selvfølgelig have besked om startflygerstyrt nr. 9. Michael sidder uret på sin stol med et faget udflyt i øjnene. Så siger han til den omkring sig. – Det var godt. Nu skal jeg stige ud over bjæl. Maskinen vil ikke, som han. Nu begynder det snart at blive en tand for dramatisk.

### Risikoen

– Du må ikke mindstret mig, når jeg siger, at risikoen for styrt er dødsfald er indbygget i vores dagligdag, siger 20-årige Michael Bush Andersen. Vi er dødsfald, kanon, sikkerhed og meget andet, når en af piloterne har mistet livet, men kan det være anderledes? Er det ikke repræsentanter, der hver dag mister livet på landevej? Al den grund holder alle andre bilister da ikke op med at køre. 3.000 unge danske mænd søger hvert år optagelse som pilot. 50 af dem ender i en jagermaskine. Det er i pct. Det er en brønde, hvor man ikke skaber børn, den for at få stillingerne hest. Men kan og skal være kritisk. 100 startflygere F 104 er gennem årene styrtet ned i en række NATO-lande verden over. Ni af dem styrtene er sket i Danmark. At være pilot på en startflyger betyder, at du må have risikoen for døden indbygget i din rygsæk. Michael Bush Andersen er en typisk dansk jagerpilot. Mia var blandt de bedste på flyveskolen i USA fra 1975 til 1978, og nu fungerer han som instruktør for de nye piloter, når han ikke er operativ i eskadrille 726. – Flyvning har altid intere-

verdens lækkeligste mand. Det er jo ikke alle, der er ligeså heldige som jeg.

### »Luftens politi«

Eskadrille 726 fungerer i færdigt som »luftens politi«. Jagerflyene har en lang række kontrolerende opgaver, der spænder lige fra kontrol af et SAS-fly undervejs til beskyttelse af Danmarks luftrum. Men det er også Mia og hans venner, der går på vingerne, hvis der f.eks. på en halv time skal hentes en nørt i Belgien til en nyreplantet i København. Det er vigtige jobs, disse kampløber har. Det er krævende, og det er dødsens farligt. Nogle er heldigere end andre, men som Mia siger, hvad der end sker: »Livet må jo gå videre. Og det gør det for de fleste af os. «



Der blev et stort hul i marken, hvor Sten Hjerkes jager styrtede ned

– Test, reddede livet det til katapultsæde



På det sted, hvor flyet styrtede, er jorden så blød, at vragdelejerne sank.

## »Den kunne have ramt i Vodskov«

### Ængstelse efter flystyre

AF LARS BRIX

Det er ikke kun piloten fra det styrtede fly, men også beboerne i Vodskov, der skal sige »Skål, og til lykke med livet«. Hvis flyveåbnet havde brugt den indflyvningsbane, man bruger størstedelen af tiden, var flyet landet lige midt i Vodskov.

Reklamekommissær Frank Sørensen, Vodskov, er en af de fire beboere fra Vodskov, som for fire-fire år siden førte an i blandt andet en underskriftindsamling, som medførte om, at indflyvningstruten til skovet den militære som den civile luft-

(Fortæller side 2)

### ▲ FLY-STYRT

(Fortæller fra forinden)

er nyt perspektiv, siger Frank Sørensen.

Styrtet skete i nærheden af Gjed-Diam-dæmningen, cirka otte kilometer vest for landingsbanen. Flyet, en F-104 Starfighter, var cirka 300 meter fra jordskovenfloden, da piloten mistede hærreløbet over flyet. Piloten lod sig skyde ud med katalanguldet, og flyet styrtede til jorden i et forholdsvis ude område.

Det er et lavt en skrammelkampagne ud af ingen ting, siger pressesekretæren på Flyvestation Aalborg, major P. E. Bruus. Man kan vende det hele og sige, at hvis det havde ligget et halvt km på det sted, hvor flyet styrtede, så...

Omkring tre fjerdedele af årets dage bruger flyveåbnet indflyvningsruten over Vodskov. Det er vindretning og vindhastighed, som er afgørende for, hvilken indflyvningsrute flyet skal bruge. Da flyet styrtede tirsdag aften var forholdene således, at det var ruten over Gjed, der blev brugt.

Motstyrningsstedet - cirka otte kilometer fra landingsbanen - svarer naturligvis til Vodskov, siger Frank Sørensen. Dagen før fandt jagerflyene lige over os, så var slækken sket om mandagen, havde vi fået flyet ned over os.

Man kan sige »hvis til alt, siger major P. E. Bruus. Det skal kun en ganske lille korrektion af flyets styringsret til for at få flyet til at ændre retning, og så styrtet det i stedet i Lindgården. Og ja, det da gerne pointerer, at der aldrig er styrtet et dansk fly ned i bynærheden af landingsbanen, vi har haft, er sket inden i landet eller på steder uden bebyggelse.



Den reddede Starfighter-pilot Søren Tejner fik i aftes besøg af kolleger ved sygesengen.

## Skål og til lykke med livet

AF EIGIL MORTENSEN

»Skål, og til lykke med livet«, sagde kolleger i aften til den nordtyske jagerpilot, Søren Tejner, 31 år, Aabyhøj, der er indlagt på Aalborg Sygehus Syd til rutinemæssig observation, efter at han i går lod sig skyde ud med katalanguldet fra en styrtende F-104 Starfighter.

Den reddede pilot var vel godt med og ventede udsættelse i det. Forsigtigt med angivelser af sikkerhedsbetragtning på

grund af den svædsomme behandling af ryggen, når et katalanguldet udløses og sender piloten 300 meter i vejret.

Havarikommisjonen har i dag indført undersøgelsen af, hvad der var årsag til, at Søren Tejner i går mistede hærreløbet over så få sekunder indflyvning til Flyvestation Aalborg, 300 meter oppe, ca. otte kilometer fra landingsbanen, mellem Gjed og dæmningen ved Ålfeldt, mellem hæk, skovfloden over flyet. Det gik så hurtigt, at han ikke nåede at rejse over

radioen, så der var meget galt. De flyveledere mistede radiokontakten med starfightereren, gik man i gang med at undersøge, hvad der var sket, men lærd da Søren Tejner ramte jorden, blev man klar over, at det var sket et styrt. Der findes et omfattende gravværelse for at finde vragdele for at undersøge omstændighederne. Ved styrtet beredte flyet sig ned i jorden og blev dækket af græsbevæk. Man måholde hæk, skovfloden over flyet. Det gik så hurtigt, at han ikke nåede at rejse over



En menneskeligt er ikke sunket helt ned i mudder



PÅ RULLEVEJ - Lange rullevejs videresælger i træ, når flyveåbnet skal forsøge at bære den F-104 Starfighter, som for en god uge siden styrtede ned i nærheden af Gjed-Diam-dæmningen. Jorden er så surmet, området, at flyet er sunket. Bæltebænerne er nødvendige for at løfte de store entreprenørmaskiner ud til det sted, hvor flyet ligger. (Foto: Preben Vebj.)

### EKSTRA BLADET

## REDDEDE SIG UD AF STYRTENDE JAGERFLY

— Jeg må snart op og flyve igen, siger pilot som landede i faldskærm på pløjemark

Fra Ekstra Bladets flyveledelse: — Så er der gratis bagebrød i messen i aften. En pilot har igen overført St. Peter.

Nåden var reaktioner i Aalborg Flyvestations operationer i går, da mandag aften om end en indstyrtet Starfighter røg ned på jorden. Den hårde landing, selvsagt, påvirkede — sønderslået — for en halv time siden havde set sig op i en jager S-104 for at tage sig en tur i det stille område, hvor jageren blev ramt af et meddelelse for at meddele, at han var landet lidt borte, men det var ingen katastrofe — ikke uden for aftal tid og sted, men det var ingen katastrofe. Han havde benyttet sig af katalanguldet, men jageren styrtede ryggede til jorden lidt uden for Gjed, vest for Ålfeldt.

Da den 31-årige premierløjtnant Søren Tejner havde bemærket det værste af øvelsen af sin flyvebragt, tog han et besindigt blik over

landskabet og gik hen til den nærmeste skov for at ringe hjem til Flyvestationen for at indberette sin hovedrettede landing.

— Jeg var landet lidt ude af sigt, og det var lidt svært, men så kom jeg til at lande i et område, som den tekniske udstrustning fra den så store pilot. Tilsvarende viste det, at han ikke, at han rejste hjem, de var et en halvvejs fra skoven.

— Jeg følger ikke op. Det hele står bare lidt på hovedet for mig, siger Søren Tejner til Ekstra Bladet, der i går aftes besøgte ham på sygehuset i Aalborg, hvor han er indlagt til observation.

En anden pilot kolliderer var med et i sin startning for at omgå disse kommentar til lykke.

— Jeg sad og tænkte på, at om lidt kunne jeg komme ned, tage min rykel og køre hjem og få en kop kaffe. Understyrtet var sikret ud til landing, alt var normalt. Men flyet snurrede så højt pludselig rundt, og alt jeg kunne se var blå himmel. Jeg har været pilot i 11 år og har fløjet denne type jager i 1000 timer i otte år. Jeg har formentlig lagt an til landing tusindvis af gange, men jeg har aldrig været ude for noget lignende.

Jeg kan dårligt huske, hvad jeg tænkte, men jeg fik katalanguldet udløst. Jeg snurrede rundt nogle gange, måske 3 sekunder, og så var faldskærmen udløst. En ting stod mig i hovedet klart, og jeg tror, jeg tænkte det flere gange: Hvis du dør, så dør du nu, og så gør det godt. Løste registrerede jeg glæmsplinter, som faldt rundt i

luften.

— Jeg tror aldrig, jeg har været så lykkelig, som da jeg mærkede faldskærmen, at folk så mig ned. Der gik måske en uge siden, inden jeg landede. Men, jeg svævede rundt, slæp, kunne jeg se nogle små kiler hen mod det sydlige vest. Jeg tænkte, det var godt, den ikke røg ind i skoven. Så blev der så meget, at jeg var så indfaldet, og lykkelig, at jeg næsten ikke kunne

huske, hvordan man får faldskærmen til at løb sig op.

— Kænen på glæden blev helt glad og stak mig straks en godbid, da hun så mig. Det var ikke første gang, hun oplevede et flystyre, og da hun så mit fly styrtede ned, havde hun måske sagt ikke rigtigt med et så pilen kort efter.

AF DIRIGT ROSTRUP

# Stiftstidende AALBORG

Lørdag 22. november 1980



## Han var 1 sekund fra døden

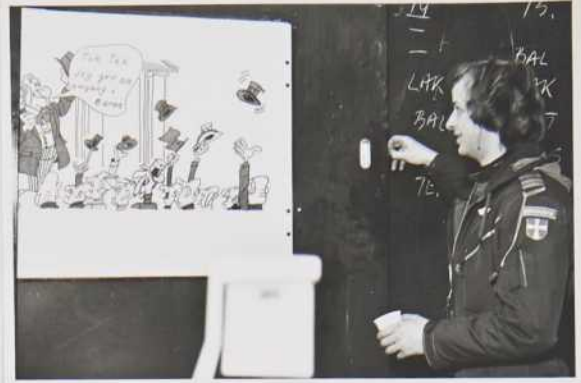
221280 '23 SHELTER DEKORERES OM NATTEN



VI APPROVER NY KONFIGURTION NOV 80



HAB 1000 T 104 APR 80



VI HJÆLPER HFT



Vandel den 9 JUN 1980

Kære HET og MIC,

Herens Flyvetjeneste siger Jer hermed tak for den smukke og lydløse opvisning I gav på vores HFT-dag den 31 MAJ 1980. Iob'erne udgør altid et prægtigt syn.

Med venlig hilsen

E. Gotfræden



# MOT OMKOMMER

LØRDAG 9. AUGUST 1980 3

## Jagerfly styrtede i havet

Aalborg-pilot omkommet

AF MORTEN MOLLER

Den 29-årige premierløjtnant Steen Bjerth Mortensen, Vadum ved Aalborg, omkom i går på en rutinemæssig flyvning i sin F-104 Starfighter - flyvevåbnets mest driftsikre jagerfly.

Fra halvanden kilometers højde styrkede det ned i havet i søen vest for Bovbjerg på den friske væskyst. Styrket skete ved 0,50-tiden - 40 minutter efter. Steen Bjerth Mortensen var gået på vindene sammen med en anden F-104 Starfighter fra Flyvestation Aalborg. Med to F-104-fly fra Flyvestation Skrydstrup skulle de på en hel traditionel øvelse i luftknapsmanøvre.

Halv den stedfortrædende pressesecificer på Flyvestation Aalborg, kaptajn Ruth Sønd, forløb radio-korrespondancen mellem de fire fly helt normalt. På intet tidspunkt meldte Steen Bjerth Mortensen om unormale forhold i sit fly. Det styrede phibetlig og uden varsel i havet.

I aften sendte flyvevåbnets havarkommission en kutter ud for at afmærke ulykkestedet og i dag påbegyndes undersøgelsen, men først mandag vil dykkere blive sendt ned til vraket, oplyser Ruth Sønd videre. Havarikommisjonen efterlyser en lyskæde, der er observeret i havariområdet, samt andre, der eventuelt har set noget.

Han blev det fjerde offer

Steen Bjerth Mortensen blev det fjerde offer for en F-104 Starfighter. Otte af denne type, er siden dens indførelse i det danske flyvevåben i 1964 styrket ned, men kun fire af styrkene har krævet døds ofre. De tre foregående dødsulykker fandt sted ved Trørup i 1969, ved Skagen i 1971 og på baselejret på Flyvestation Aalborg i 1978. Den omkomne Vadum-pilot var født i Odense, og startede sin korte karriere i Flyvevåbnet i 1972. Han deltog i undervisningen på Vance Air Force Base USA og senere i Træningseskadrillen på Fly-



Steen Bjerth Mortensen - omkom i går

vestation Skrydstrup. I 1974 blev han optaget på Flyvevåbnets officerskole for den 22. marts 1978 at starte sin tjeneste på Flyvestation Aalborg.

Steen Bjerth Mortensen efterlader hustru og to børn på henholdsvis tre år og to måneder.

## Jagerfly styrket, piloten dræbt

Den 29-årige premierløjtnant Steen Bjerth Mortensen mistede i går formiddags livet, da han styrkede i Vesterhavet med to af Flyvevåbnets Starfighter-jagerbombere.

Ulykken skete under en rutinemæssig øvelsesflyvning, hvor premierløjtnant Mortensen deltog sammen med to andre Starfighters.

Forsvarskommandoen sagde man i aften, at der sendte ikke forelå nærmere oplysninger om ulykken. Den forlykkende mæssige lokalisering på 500 meter vand en tre søer udførte Bovbjerg. Kilde fra Søværnet var i aften på vilykkestedet.

Såvidt man vidste i Forsvarskommandoen i aften, nåede piloten ikke at skyde sig ud med katapultsædet, da flyet styrkede. Premierløjtnant Mortensen, der boede i Vadum ved Aalborg, efterlader hustru og to mindrbørige børn.

msl.



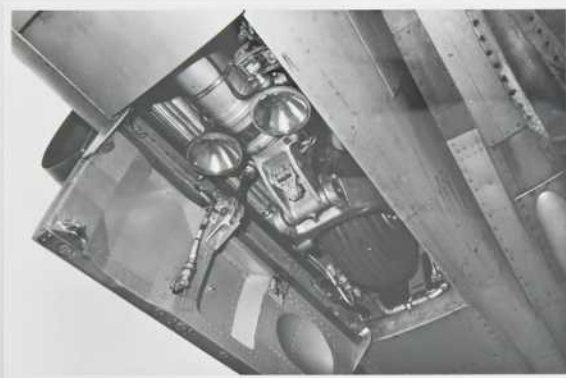
ESK  
FYLDER  
28 ÅR



# ROTATION DIJON-79



# „STORKE ESKADRILLEN“ BESØGER 726







# LUR 1000 TIMER



APR



79



NYN 1000T



JULI 79



# AIM 9B SKYDNING SARDINIEN APRIL 1979



GAD



GER VIL KEJ



„THE GOOD, THE BAD & THE UGLY“  
(LUR MYL & FRE)



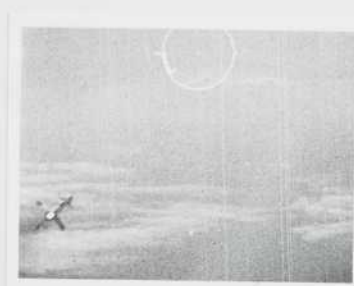
KNYTNEVEN MOD ÖST  
(PED & VIL)



LUR, MYL, MIC, BAL & LEB



MIC, PED & VIL



DER BLEV OGSÅ TID TIL AT FYRE MISSILER AF.



NÅR ENDEN ER 60' !!!

# 100.000 T F-104



DOT 1000T

FEB 79



# LUR'S POLTERABEND.



# ROTATION 78 BITBURG 525 TFS



C-130 Low Pass



F-15 ankommer.



"STOB"



"KRAZE"



En hyggelig pils . foran hg. 68 .

# "HØG"'S FINAL FLIGHT. FORÅR 78



HOG modtager efter sidste flyvning i F-104 (R-758) kollegernes hyldest. Til venstre klapper chelen for ESK 726, M.J.M. P. Kristensen (KRI), i hænderne og til højre holder KN H. J. B. Pedersen (PED) skiltet med oplysningen om HOG's mange timer på F-104.  
Foto: Fototjenesten FSt.F. 3





BOMBERNE PLACERES



DØREN STÆNGES



DEN FØRSTE ROTTE DRIVES UD





ET SVAGT MODANGREB AFVISES UDEN BESVÆR



EGNE TAB : EN VW DØR

EFTERÅR 77

TIRSDAG 16. AUGUST 1977



De har nu sat sig på bagsædet

Da er F-104-piloterne stude begyndt at flyve. Danske var ikke i egne tryk men som bagpassagerer i bl.a. F-104 Starfighter og F-35 Draken.  
Den første pilot, der i morgen går op med sin Starfighter fra Flyvevåbenet Aalborg, var sekundøjeblik T. Højberg.  
Dagsbefyningerne begynder under den store lufthavnserindvielse, der indledes i går, og som præget foregår med Nordhavet.  
Når man har valgt at lade Skryttrup-piloterne flyve bagpassagerer, kaster det sig selv med, at erfaringerne viser, at et flyvning er med til at lindre erfaringen med nye piloter.  
Piloterne har været uden fly siden begyndelsen af juni, da der blev udført startforberedelse på de nye F-104'erne efter en serie træninger.  
Flyene ventes at være i fuld omkring 25 september. (særlig)

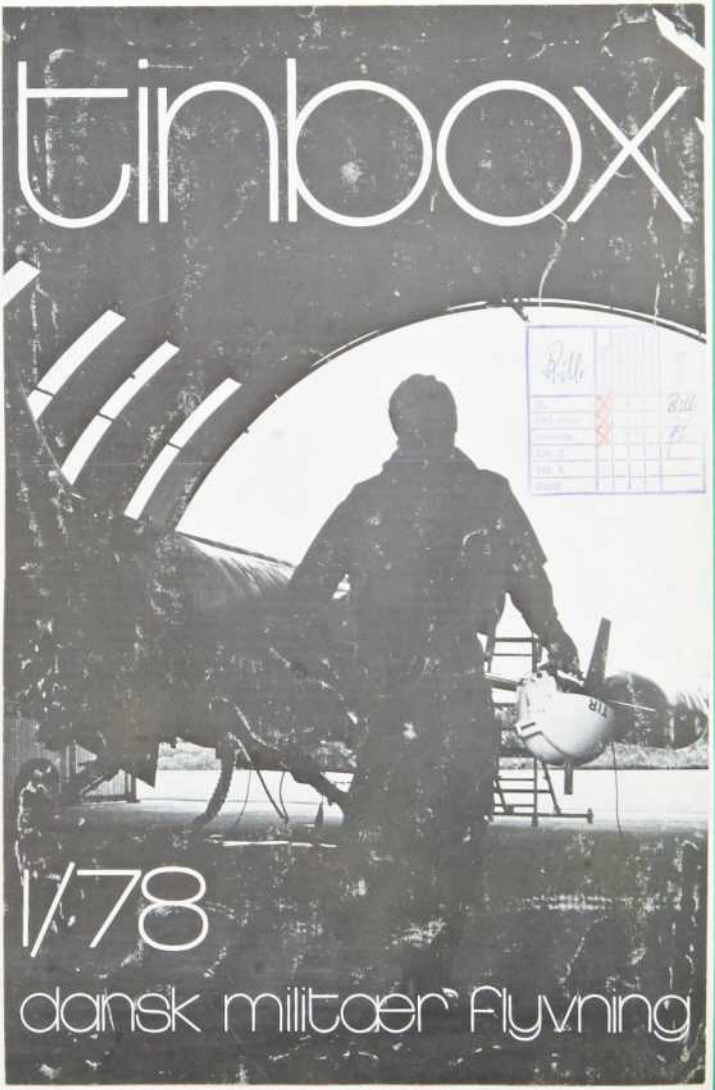
Priemestøjmand S. L. Kjeldsen, LOK, er pilot i F-104 Starfighter, mens bagpassageren er sekundøjeblik T. Højberg, TCB. (Foto: Max Peters)

F-100 JOCKS FLYVER 104.

FOR DOG AT DELTAGE EN LILLE SMULE I TAV FLYVER ET ANTAL GROUNDEDE F-100 PILOTER MED I 726'S FLY.

TINBOX  
BESØGER  
JAB

VEND →





**Afslusningsberedskab**

For altid at kunne afsløre krænkelse af dansk luftrum, foretage identifikationer og imødegå situationer, der kræver øjeblikkelig reaktion, opretholdes ved siden af det almindelige beredskab det såkaldte afslusningsberedskab. Det varetages af de to Starfighter eskadriller, ESK 723 og ESK 726 på Flyvestation Ålborg, der på skift har to fly med piloter og tekniskere på 24 timers vagt i et specielt indrettet vagtstråde på flyvestationen. Under fredsforhold, hvor der ikke er tegn på noget uorden, opretholdes der et få minutter startklarhed døgnnet rundt. En alarmring af systemet finder uret sted på den måde, at SOC beordrer dette beredskab, for hvilket der pludselig opskrives et eller flere fly. Piloterne spænder sig ind, starter motorene og får scrambleordren via et specielt kommunikationssystem. Ordren kan fx lyde: "Contact markering channel 9 vector 180 angle 28 gate" - for interogation scramble. Det betyder på almindeligt dansk, at man skal køre



ud til start, gå på vingerne med brug af efterbrændere som normalt og dreje ind på kurs 180. Man skal kontakte jagerkontrolløren på kanal 9 og stadig i fuldt efterbrænder slippe til 25.000 fods højde med henblik på identifikation af et fremmed fly.



Når SOC ønsker at have ekstra kort arbejde på beredskabet, kan man beordre piloterne på beredskabet i flyets cockpit. Ved scrambleordren behøver man derfor kun at starte motorene og rulle ud til start. Om ansvaret, hvor piloterne bærer den meget tætsiddende gummedragt under flyvedragten, er det selvfølgelig en blanding formløse sådan at sidde i sædekasse for længere perioder ad gangen. Vi har haft iagttaget til at se systemet arbejde og kan bevidne, at det virker fantastisk effektivt - hver gang. De faktiske lodder ligger under det skrævede, man som flere piloter samsammen har udtrykt det - med den konstante svingningssvingning hængende over sig alle 24 timer og adrenalin på køjepunktet et par gange eller mere pr. vagt, er man temmelig rask, når vagten er overstået.

TINBOX 2 - 1978

som netop beskrevet og efterfulgtes af en officiel protest, og siden da er der ikke sket lignende krænkelse. Man må imidlertid huske, at man ikke blot kan sidde og vente på, at krænkelse sker, men må være på vingerne så tidligt, at man er fremme på stedet, hvor den kan komme til at ske, og derefter være som vilje til at hævde suveræniteten. Der skal altså til stadighed foretages en form for taktisk afvejning af, hvordan og hvordan man skal reagere, og det har også sin betydning, at man ikke reagerer nødvendigvis, hver gang en situation opstår, og derved bidrager til et ganske fast manøvre. Modparten holder jo uden tvivl lige så meget øje med os som vi med ham.

**Ledelse af jagerfly**

En hovedopgave af hovedindsatstillet ved en tænkt luftforsvarsoperation er nok den bedste måde at illustrere systemets virkemåde på. Lad os derfor antage, at vi er vore 3-D radarsystemer opdager et spor. Sporets position og højde indlæses automatisk eller ved operatørens indgriben i datamat, på en af flyvårtercentralerne, når antennen næste gang har passeret sporet. Kan datamaten udregne sporets aktuelle hastighed og kurs, og dræbe fire data, altså position, højde, hastighed og kurs vil blive opdateret så længe objektet er inde for radarens rækkevidde. Antallet af fly sporet afsløres ved hjælp af særligt udstyr. Mulighederne for at identificere sporet undersøges nu. Ved at sammenholde sporet med de aktuelle flyreplaner afgøres om det er kendt civil trafik, og antages vi, at svaret er nej, undersøges det derefter, om flyet udviser korrekt NATO identifikationskode. Den enkelte afgøres om identifikation træffes af identifikationsofficeren, og lad os antage, at han identificerer sporet som værende fjendtligt. Som før nævnt opdateres alle oplysninger om sporet koordineret ved et særligt mellem operatører og datamat. Det kan ske, at sporet sæger at dække sig ved at ændre en eller anden form for støjsending (jamming), og man må i så fald træffe særlige forholdsregler. Under tiden er det muligt at fejre sig ind i af støjsendingen, men lad os sige sig ikke gøre, går man over til passiv sporing, hvilket vil sige, at man fortæller med et positionsbearbejdet sporet, men nu ved pejling af dets udsendte støj.

Vi kan antage, at jamming ikke har fundet sted, og da sporet er identificeret som værende fjendtligt, udløser det straks et alarmsignal ved de ansvarlige officerers kontrolborde, også kaldet datakonsoller. Alle operatør- og ledelsesfunktioner i systemet har en sådan datakonsol på deres bord, for det første et billede, hvor på såvel det reelle radarbillede som det af datamaten videregivet billede kan præsenteres. Det består af følgende:

vælgtes ved anvendelse af tastaturets knapper. Endvidere rummer datakonsollen en informationsdatakæde, på hvilken datamaten giver de oplysninger, man løbende har brug for plus eventuelle andre data, som man drøgte har hævnet fra datageren. Endelig er konsollen forsynet med både telefon og radio, med hvilke der kan etableres forbindelse med alle øvrige dele af systemet samt som nævnt et betjeningsstatustur opfattende et større antal trykknapper. Den ansvarlige officer vurderer, at det fjendtlige spor udgør en angrebstrussel, der bør imødegås, hvorfor han via sin betjeningsstatustur leder datamaten udregne mulighederne for nedskydning både ved anvendelse af jagerfly og raketter. Alle oplysninger om egne styrker og forhold så som jagerfly på forskellige gader, antal kampplaner, antal kampplaner, på hvilke flyvårter eller raketterakadriber i.o.s. indlæses til stadig op. Datamaten fodres endvidere også konstant med oplysninger om vejr-situationen og eventuelle fareområder som fx lokale kampområder eller områder med radioaktiv nedfald. Alt dette er derfor medtaget i datamaternes beregning af den såkaldte, der består af kurs, anvendes ved nedskydning af det fjendtlige fly, og hvor denne nedskydning beregnes at ville finde sted. Officeren beslutter sig for på baggrund af de præsenterede data at benytte fly til opgavens løsning og giver via betjeningsstatustur jagerkontrolløren meddelelse om sin beslutning.

**Jagere indsatles**

Jagerkontrolløren har nu anvendt for angrebets videre forløb og leder derfor datamaten udføre nye og mere detaljerede beregninger med henblik på missionens gennemførelse. Han alarmerer de nødvendige jagerfly - i dette tilfælde to - fra den ønskede flyvårterstation og overgiver hermed ledelsen af jagerflyene til jagerkontrolløren. Denne vælger sin taktik og leder datamaten udregne den ideelle angrebs- eller interogationsposition, altså kurs, fart og højde, der hurtigst muligt vil bringe jagerflyene i bedste angrebsposition. Jagerkontrolløren holder til stadighed radiokontakt med sine fly og leder dem støttet af datamaten frem mod interogations- og angrebssituation. Ændrer det fjendtlige spor kurs og hastighed, følger datamaten med, og vore to jagerfly får således hele tiden de bedste mulige og opdaterede oplysninger på deres vej frem mod målet. Skulle det nu ske, at det fjendtlige spor foretager større kursændringer i et forsøg på at undgå, kan man komme i den situation, at jagerflyene ikke længere vil kunne gennemføre angrebet. Datamaten holder nemlig også øje med flyenes brændstoftilførsel og aktiverer en alarm såkaldt - fjendens undvigelsesvejsbringer interogationspunktet siden for jagerflyenes rækkevidde. Måske kan angrebet reddes ved at anvende en

alternativ base som landingsplads, men det kan også blive nødvendigt at hjemkalde flyene og lade fly fra andre baser overtage sporet for et nyt angreb. Endelig kan situationen nu være blevet sådan, at raketter måske vil kunne tages i brug med større fordel. På et tidspunkt under flyvningen frem mod målet vil jagerflyenes egne radar- og våbensystemer have opfanget de fjendtlige fly. Piloterne kan herfter selv overtage opgaven og på ind i den egentlige kampfase. Efter en kort kamp med jagerflyene sig til flyvårtercentralen, hvor en jagerkontrollør kontrollerer deres flyvning enten til basen, man startede fra eller en anden af datamaternes anbefalede base. Selv om vore afværgemuligheder naturligvis kan gennemføres i kampfase, d.v.s. afværende deres våben, vil deres opgaver normalt være at konstatere et givet mål (fly) nationalt og type, at lede det tilbage til rute eller ud af dansk luftrum, eventuelt at bringe flyet til landing. Som man vil se har datamaten fortsættende assisteret på alle områder, hvor den menneskelige hjerne ikke ville have kunnet følge med, men den er ikke i stand til at træffe en eneste beslutning. Det bør måske tilføjes, at de af flyvårtercentralerne leverede værningsbillede automatisk transmitteres til operatørcentralerne, hvor Civilforsvaret er repræsenteret og kan benytte billedet som grundlag for vareslag af civiltillikningen.

**TINBOX SKRIVER OM AFV.**

Til: 1978 lader til afslusningsberedskabet lader efter en mission over Østersøen. Opgaven kan også være ved fjendtlige og angrebssituationer. Sådan kan man i et par minutter påbegynde og angrebene. Selve luftfly understøt, så der fx er et øst og punkt, hvilket under et eller andet uormål er blevet observeret af besætningen. En visuel inspektion vil kunne hjælpe luftkaptajnen og luftværnet til at træffe de nødvendige beslutninger for udløsering af skud, reaktion af antitank og andre vedringsberedte i.o.s.



## aircraft ILLUSTRATED

July 1978 Vol 11 No 7

### Donis Calvert

**DURING SEPTEMBER** last year, high above the North Sea off the East Anglian coast, RAF and Danish fighter pilots had the opportunity to fly against each other, and to practise the interception techniques which form an important part of the training programme of all NATO fighter squadrons. Both the Lightnings of RAF No 5 Squadron and the Starfighters of the Danish 726 Esk were flying from No 5 Squadron's home base at Binbrook, on the Lincolnshire Wolds, and the occasion was a 10-day visit between the squadrons.

During the exchange, five Danish Starfighters flew alongside the lined Lightnings, and a Danish detachment of nine pilots, three technical officers and 20 ground crew was based at Binbrook. Meanwhile, four Lightnings were flying from 726 Esk's base at Aalborg, supported by a similarly sized RAF party, including eight pilots.

Exchange visits are now a regular occurrence between NATO squadrons performing similar roles. 726 Esk has, in recent years, made about one exchange visit per year; normally this has been to another NATO country's airfield where F-104s are based, the previous one having been to Gioia del Colle in Italy, but has also included a French Air Force Mirage base and the F-4 equipped RAF Wattisham. With both No 5 Squadron and 726 Esk being tasked in the interceptor role, the choice of these two units for an exchange visit was a logical one.

The home of both of the Danish Air

## Eskadrille Exchange



Force F-104 units, 723 and 726 Esk, is Aalborg, once a grass airfield built by the Germans but now equipped with a 3000ft runway and a parallel emergency runway. Both squadrons fly to a primary intercept role, but have ground attack as a secondary duty. They maintain between them the constant Interceptor Alert Force (IAF) at Aalborg, ready to take-off at any time to investigate any unidentified aircraft entering the sector. Since Danish policy is to concentrate front-line aircraft types on a single operating base — the F-104s at Aalborg, F-100s at Skrydstrup and Drakens at Karup — the bases are very well equipped and the aircraft remain with the squadrons throughout their service lives. Airframe and engine maintenance at all levels is carried out on base, from squadron-level minor repairs and adjustments, through scheduled maintenance to the major Inspect and Repair As Necessary (IRAN) work carried out at the Aalborg maintenance facility, which is staffed mainly by civilians.

Although the RAF policy is to carry out the most major servicing of aircraft at Maintenance Units, the situation at Binbrook, the last remaining Lightning base, is somewhat similar to that at Aalborg. All usable Lightning airframes have been flown to Binbrook, where the storage hangars are filled with the type. Each of the operational squadrons (Nos 5 and 11) has an establishment of F3 and F6 single-seaters, plus one two-seater 'T bird', totalling perhaps a dozen aircraft. The other wing unit at Binbrook is the Lightning Training Flight, which carries out the tasks once performed by the full Operational Conversion Unit when the Lightning was in major widespread front-line use. The LTF now runs mainly Lightning pilot refresher courses, but in order to provide the occasional 'new blood' to the squadron a 'new' pilot is sometimes converted to the type. For this purpose, the LTF uses a small number of F3 and F5 aircraft.

The maintenance facility at Bin-

brook is more comprehensive than is normally found at RAF front-line stations, and virtually all major overhauls and modification programmes on the Lightning are carried out here. An aircraft in squadron service is flown until it requires a major Check 4, when it is sent back to the maintenance facility at Binbrook and replaced by another aircraft on the squadron. Airframe hours are evened out by this 'ray-track' servicing and airframe life is being carefully logged and condition monitored. With a large number of airframes and good stocks of spares, the aim of keeping two squadrons of Lightnings in service until well into the 1980s should easily be achieved.

Given that an operational wartime situation might well require a squadron to operate from another NATO base, an exchange visit gives

aircrew experience of flying operationally from different airfields, and gives them an insight into the local conditions. During an exchange, the visiting squadron basically continues its own training programme, but is able to make use of the host base's facilities and to operate in a less familiar environment. At Binbrook, 726 Esk had the opportunity to take part in operations with ECM-equipped RAF Canberra, a facility unique amongst European air forces. Air Combat Training (ACT) with RAF Lightnings over the North Sea was an important part of their programme. ACT having been accorded a higher priority in most air forces in recent years, perhaps since the American Vietnam experience. In the Danish Air Force, 726 Esk fly against other F-104s, as well as Drakens and F-100s, in ACT activity, but the

Lightning represented an unfamiliar opponent. There was a valuable interchange of ideas and tactics between British and Danish pilots, this perhaps being of most benefit to younger pilots who had not previously participated in an exchange visit. Whilst in the UK, the Danish pilots were able to practice low level navigation over new routes and to use different firing ranges, especially those around the Wash. Several Danish pilots were able to get first hand experience of the Lightning in the right hand seat of No 5 Squadron's F3 during the North Sea intercept practice, while some of No 5 Squadron's aircrew were given similar facilities in the rear seat of the TF-104G which the Danes brought over.

The smooth execution of an exchange visit obviously requires good planning, and much of this is carried

Above left: Lightnings of No 5 Squadron RAF and Starfighters of 726 Esk RDAF on the Binbrook flight line prior to a practice mission.

Right: A 'clean' F-104G Starfighter, having just been flown, on front of No 5 Squadron's hangar. Note badge on the hangar side.

Below left: The two-seat Lightning TS, XV239, of No 5 Squadron, was the last remaining front-line Lightning to have the natural metal colour scheme; the aircraft has since been camouflaged.

Below: Ex-Canadian Forces' Starfighter, R-704, during take-off at Binbrook. The aircraft should have carried R-703 in Danish service, but this would have conflicted with one of the first batch of Canadian built F-104Ds, so it was coded R-704.

All photos in this article: Inter-Air Press



out by an advance party, which is sent to sort out the logistics of the operation. In the case of 726 Esk's visit to Binbrook, two F-104s visited Binbrook two months ahead of the exchange to forestall any possible maintenance, operations or administrative problems. At this pre-exchange, the transport arrangements were made and thus, on 30 August 1977 an RAF Hercules transported the RAF party and its ground equipment from Binbrook to Aalborg. On the return leg to Binbrook, the Danish party, including the 'extra' F-104 pilots taking part, were transported. As a result of the planning, it was possible to start flying the F-104s almost as soon as they arrived in the UK, and to make the most of the 10-day programme. At the end of the exchange, a Danish Air Force Hercules provided the necessary transport to return the personnel and equipment to their home bases. The single Hercules used brought to Binbrook all the items necessary to support the operations of F-104s. The JP-4 fuel and hydraulic fluid are common to both the Lightning and F-104, but suitable engine oil was brought from Aalborg, along with such 'little' items as two sets of F-104 tyres, wheels and other components. A generator, a pair of jacks, an engine change trolley, various electronic boxes and test equipment and some special tools completed the list of items shipped.

In practice, F-104 operations from Binbrook went very smoothly, and the only unscheduled engineering activity

which required a spare part to be brought from Denmark concerned an alternator, which was replaced by a spare flown across in another F-104. During the ACT programme, regular sorties were flown from Binbrook, the interceptions and simulated combat taking place over the North Sea, where supersonic flight is permitted. Typical sorties involved a pair of Lightnings operating as 'defenders' intercepting F-104s approaching the Danish coastline from the East. The pre-flight briefings at Binbrook defined the details of each engagement, after which the British and Danish pilots took off separately and proceeded to the exercise area. Contact with the opposing aircraft was made by radar and visual sightings, and represented as nearly as possible live contact, although with safety as a primary requirement. Camera gun film was used to provide evidence of interception, with a one-second-continuous tracking within range of 300-500 yards confirming a 'kill'.

Debriefing after landing gave the pilots the chance to discuss details of their missions and differences in interception techniques, aircraft manoeuvrability and acceleration were related to the results of the encounters, as recorded on camera gun film. Each Danish pilot flew about five sorties against the Lightnings during his stay at Binbrook, and sorties were flown to cover the full flight envelope of the interceptors. Whilst both RAF and Danish pilots were keen to point out the advantages of their own aircraft,

these differences stem from the radically different design approaches made by the English Electric and Lockheed teams in the 1950s. With its minimum wing area and on the power of a single engine, the Starfighter has generally better acceleration and the Danish pilots preferred to try to keep the combat at higher Mach numbers. The Lightning, with more wing area and a much higher weight, proved to have better turning ability and acceleration at subsonic and transonic speeds, particularly at altitude. Discussion of the day's flying continued into the evenings and into the Mess. The social side of exchange visits is also important, and several visits were made by RAF and Danish personnel to places of interest in the Lincolnshire area, during the evenings and the weekends. The friendships struck up and the understanding achieved between members of different air forces can only be beneficial in strengthening the ties which bind NATO together.

**Acknowledgment**  
The author would like to thank Mr George Bridge, STC Public Relations, and Sgt Les Cecil Brindle, PLO at RAF Binbrook, for their assistance in the preparation of this article.



GRIMSBY TELEGRAPH, Friday, September 2, 1977

## The men with the strange sounding planes

STRANGE - SOUNDING aircraft have been flying over North Humberside and Lincolnshire this week, crossing our defence lines and taking part in aerial dogfights with RAF planes.

The war-like exchanges, now going on several thousand feet above the North Sea, are all part of a NATO exercise being conducted from RAF Binbrook.

A detachment of the Royal Danish Air Force with 33 men and five F-104 Starfighter intercepter aircraft have set up a temporary home alongside the more familiar RAF Lightning jet planes.

The idea is for the two NATO allies to get to know each other and become more familiar with each other's equipment and procedures.

It is a reciprocal arrangement, and while the Danish group are over here, Binbrook has sent eight of its pilots and four planes over to Aalborg, Denmark.

### Similar role

The Starfighter plays a very similar role to its Lightning counterpart. Both are intercepter aircraft whose function is to seek out "enemy" aircraft approaching our shores from the East.

Both planes carry similar armaments - missiles and guns - and both are capable of exceeding Mach 2 (twice the speed of sound) reaching top speeds of up to 1,500 mph.

The Lightning is different in that it has two engines to the Starfighter's one, and also has a wider wing span. The F-104 has a more streamlined body with a long snout, giving it a rocket-like appearance. This and its high-powered engine give it a unique and distinctive whining sound when flying overhead.

Its German cousins have been criticised for its performance record, with crashes numbering well into three figures.

Even so, the Danish crew have every confidence in their aircraft and have been matching up well to the Lightning in early tests this week.

### Main advantage

The squadron's commanding officer, Major Mogens Kristensen, explained: "The Lightning appears larger and heavier than our Starfighters, but we have been surprised by its manoeuvrability, and by the end of the week I think this will prove to be its main advantage."

The two aircraft were both about the same age - developed in the early 50's and becoming operational a few years later.

Major Kristensen added: "It is very important for NATO countries to take part in these types of exchanges so we can get to know each other's capabilities and become acquainted with our different procedures, techniques and ground equipment."

"We are also hoping that as well as competing against each other in the air, we can get a chance to fly in each other's planes."

A spokesman for RAF Binbrook explained that the aircraft had proved a very close match in the air.

"In the sorties and dogfights that we have carried out so far, we have found pilot and plane to be well-matched. I couldn't say if any side was proving superior."

### Simulated

While the planes twisted and turned in their aerial mock battles, the pilots attempted to score a kill against each other with the simulated firing of missiles. A camera mounted in the nosecone recorded the result, and an returning to base the film was developed to see if the attempt had been to kill or miss.

"This is an excellent way of co-ordinating our interception techniques and practising what we would do if the real thing ever occurred," added the spokesman.

The public has a chance of comparing the two aircraft for themselves tomorrow, when the base holds an annual open day, with the Starfighters and Lightnings on display side-by-side.



Major Kristensen (centre) with four of the Danish pilots (left to right) F. Sorensen, G. Christensen, L. Elmkaer and S. Taarnhoj, in front of one of their Starfighters.





TY-PER & REM



**YOUNGEST SQUADRON**  
**Yngste eskadrille fylder 25 mandag**  
 Mandag den 21. juli 1977



**YOUNGEST SQUADRON**  
**Yngste eskadrille fylder 25 mandag**

Den 21. juli 1977 fylder Eskadrille 725 i Ålborg 25 år. I dag er det 25. år siden eskadrillen blev oprettet som en af de første eskadriller i den danske flyvning. Eskadrillen har gennem de år været en af de mest aktive og succesfulde i landet. Den har været med til at udvikle og forbedre den danske flyvning og har været en del af mange vigtige operationer. Eskadrillen består af 25 mand og er ledet af chefen for eskadrillen, som er en af de mest erfarne og kompetente i landet. Eskadrillen har gennem de år været en del af mange vigtige operationer og har været en del af den danske flyvning. Eskadrillen har gennem de år været en af de mest aktive og succesfulde i landet. Den har været med til at udvikle og forbedre den danske flyvning og har været en del af mange vigtige operationer. Eskadrillen består af 25 mand og er ledet af chefen for eskadrillen, som er en af de mest erfarne og kompetente i landet.

**TIDSSKRIFT**  
**TIDSSKRIFT FOR CIVIL OG MILITÆR FLYVNING**  
 Mandag den 1. august 1977

Den 1. august 1977 udkommer det 8. nummer af Tidsskrift for Civil og Militær Flyvning. I dette nummer er der bl.a. en artikel om Eskadrille 725 i Ålborg, som fylder 25 år i dag. Der er også en artikel om den danske flyvning og om de mange vigtige operationer, som den har været en del af. Tidsskriftet er et meget interessant og informativt tidsskrift, som alle flyvere og flyveinteresserede bør læse. Tidsskriftet er udgivet af Flyvevæsenet og er et af de mest populære og læste tidsskrifter i landet. Tidsskriftet har gennem de år været en del af den danske flyvning og har været en del af mange vigtige operationer. Tidsskriftet består af 25 sider og er ledet af chefen for tidsskriftet, som er en af de mest erfarne og kompetente i landet.

**JUBILÆRERNES TID**

Der sker meget nyt i Flyvevæsenet i de første år af 80'erne, og det afspejles sig i disse år gennem en hel serie af 25-års jubilæer i de forskellige enheder.

Sæsonen hos ESK 725 Ålborg fylder de 25 år på vejene. Det sker d. 1. august, og fejret vil være i Ålborg. Eskadrille 725 markerer på forhånd og festlig vis. Det betyder heri om eskadrillen, at den oprettes gennem årene har været mangfoldig og krevende, men næppe så kompliceret som nu. Skredarbejdet i samfundet, sundhedsarbejdet, arbejdsmiljø og forsvarsarbejde har medført flere ændringer til eskadrillen, samtidig med at den tekniske udvikling har medført flere og mere avancerede flyvemønstre, som skal smidigt opretholdes af flyverne, herunder af eskadrillechefen, vaktmestrene og vaktmestrene af den operationelle kommando, herunder sødeltagelse og operationer under AMF-beredskab.

I alle jubilæer blev medarbejderen fejret på festlig vis, fortæller Flyvevæsenets Operationschef. Eskadrillen forestod i dagens løb et stort og omfattende program. Af betydning skal nævnes fælles fejring, reception for gæsterne og ESK personel, som i eskadrillen for personalet med familie, der blev vist om bord i eskadrillen med 9 fly, der var T-77, motorfly og 401, ESK 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

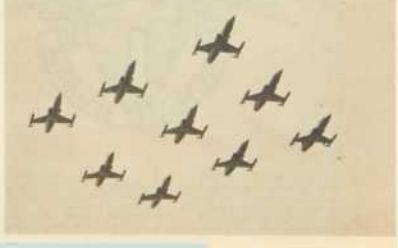
tinbox



ESK 725 fylder 25 år den 1. august og fejrede dagen på festlig vis. Man indledte dagen med fælles kaffe og kage for alle vest eskadrillen og fest senere på formiddagen med musik, fest og aktiviteter. Eskadrillen var i dag i formation, hvor vi af hovedopstillingen var en formation af 8 af eskadrillens piloter. Vi havde medbragt til de fleste formationer 10 operationer over et par dage. Formiden var de 8 fly i en enkelt formation. Eskadrillen var i formation, hvor vi af hovedopstillingen var en formation af 8 af eskadrillens piloter. Vi havde medbragt til de fleste formationer 10 operationer over et par dage. Formiden var de 8 fly i en enkelt formation. Eskadrillen var i formation, hvor vi af hovedopstillingen var en formation af 8 af eskadrillens piloter. Vi havde medbragt til de fleste formationer 10 operationer over et par dage. Formiden var de 8 fly i en enkelt formation.

**PROPEL**

Nr. 8 1977



TIDSSKRIFT FOR CIVIL OG MILITÆR FLYVNING

**FORSIDEBILDET**  
 Som sædvanlig udkom i bladet Eskadrille 725 på FSN Ålborg d. 1. august 1977. Billedet viser Eskadrilleformationen ved denne lejlighed.



25 års jubilæer er snart ved at være en almindelig begivenhed på FKN Ålborg. Vi har i de sidste par år set enheder og enkeltpersoner på disse 25 år for derefter at indtræde i rækken af hængep...  
 En plads i rækken af hængep... må ESK 726 dog frasiage sig, ESK befinder sig i bedste velgående, mere viril end nogensinde. Stadig fornyelse gennem årene af såvel materiel som personel gør at ESK står godt rustet til fremtiden.  
 I august 1977 kunne ESK 726 se tilbage på 25 års beundringsværdig indsats i forsvarets tjeneste, altid i forreste række både ved individuelle og holdpræstationer, nationalt og ved samarbejde med andre flyvende enheder indenfor NATO.



Dagens festlige indslag arrangeret af Æg-foreningen.

ESK opgaver gennem årene har været mangeartede og krævende, men neppe så komplicerede som nu. Sparvæstræbelse i samfundet, ændrede arbejdstidsregler, civiluddannelse og kursusvirksomhed har medført færre ressourcer til rådighed samtidig med at den teknologiske udvikling har medført flere  
 Forts...

og mere avancerede våbensystemer som skal indestå opretholdelse af fredsberedskab, herunder afværgningsberedskab, vedligeholdelse og udbygning af den operative kunnen, herunder Jordforsvar og operationer under ABS forhold, luftforvarsoperationer, støtte til hær og søværn og vedligeholdelse af materiel, er blandt de utallige opgaver, som lægges ved en målrettet og dedikeret indsats fra personellet side.



726's chef, M.J. M.P. Kristensen, får A-afdelingens gave overrakt af OBLT G. Strøm.

Selve jubilæet blev naturligvis fejret på behørig vis. ESK festudvalg havde til dagen lagt et alsidigt og underholdende program. Af højdepunkter skal nævnes fælles kaffebord, reception for grøtulanter og ESK personel, samvær i ESK for personel med familier, der blev vist smuk formationsflyvning med 9 fly, fløjet med T-17, motormodel og S-61, ESK 660 viste hundressour, JRG faldskærmsudspring, NLP kanoner, BOR brandslukning, SUN flyve- og nedudstyr og for børnene var der fottog og film. ESK  
 forts...



Festselsdageformation.

måtte konstateres at samprotterens åbenbart har opgivet at vise flaget, eneste indslag fra den kant var kanslerens besøg ved receptionen, tak 723.  
 Dagen sluttede i sergentforeningens lokaler, hvor man indtog både vådt og tørt og dansede til de lyse timer. Se det var et rigtigt jubilæum.

---oo0oo---



Majør K. Heise (til.) overrækker i sin egenkab af fungerende operationschef denne afdelings gave - et luftfoto af eskadrille 726's område - til majør M. P. Kristensen (Foto: Leif Nielsen)

### Ene mand om at følge eskadrille gennem de første 25 leveår



Serjantskorporal K. E. Nielsen ved en skulptur bestående af en turbin fra et havarert jagerfly.  
 Det var i så tilhørende tid, som han eskadrille - 726 på serjantskorporal K. E. Nielsen i Flyvestation Ålborg - holdt, gik deltag i det 25 års jubilæum - i forbindelse kunne det

have været hans eget jubilæum.  
 Han har nemlig tilbragt de seneste 25 år af sin karriere som mekaniker i flyvestation i denne eskadrille. Han var med, da den blev oprettet i Karup hin dag for 25 år siden, og han gættede med, da eskadrillen kom til Ålborg nogle år senere.

Det er yderst sjældent, at en mand i forsvaret er så længe i samme enhed. - 85 mande burde hans dag, også have været markeret. Han har i øvrigt i snart 10 år været chef for stillingsmanden for flyvestationens stampersonel.

Til eskadrillen var der masser af gaver spændende lige fra sølvtenner, luftfoto af eskadrilleområdet til en F-104 Sturfbombardement flyveopstilling på det 25 år gamle.

Chofen for M. P. Kristensen, og kollega K. Heise. Han var med, da den blev oprettet i Karup hin dag for 25 år siden, og han gættede med, da eskadrillen kom til Ålborg nogle år senere.

En smuk hvert fald, denne eskadrille har gennemlevet i løbet af sine 25 år.

### Jubilærende jagereskadrilles rekord i „fornemme” ture



Nuværende eskadillechef, majør M. P. Kristensen

Flyvestation Ålborgs ene eskadrille - den med nr. 726 - fylder 25 år i morgen mandag. Eller måske burde man sige et kvart århundrede. Det ligner nemlig slet ikke, og inden for et par minutter har det altid været alder og traditioner, der har været med til at tælle.

Udover denne eskadrille har den smukke flyvestation siden en. Den har nummer 723. Hvorfor nummer ikke er i øjeblikket skal være sagt. Herrens kan det i øjeblikket, at de to eskadriller har mange

Indbyrdes konkurrencer. Bl.a. om bedste taktiske indsat. Vinderpokalen har været indløst af to eskadriller.

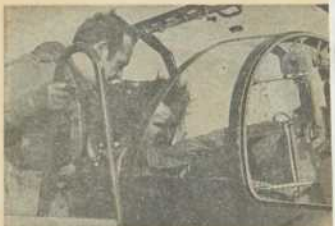
Men der er mange andre konkurrencer, og siden al tvivl er det en tur i øjet med 726's piloter, at eskadrille 723 er ældre.

Der er dog en rekord 726 har, og som bliver meget svært at slå for 723. Det er flyvning med prominente personer. Om det er skadnen der har rådet, eller om det er med vilje, at 726 har fået sådant de prominente flyvninger har det ikke været muligt at få oplyst. Men fra tillidsarkivet kan henvises her på at det var 726, der lagde pilot til, da prins Henrik fik en tur som bagmandspasser i en F-104 Sturfbombardement som begge eskadriller flyver med. Piloten var majør E. Munkholm, daværende eskadillechef.

Tidligere i eskadrellens kædet blev daværende eskadillechef E. Bæk været på tur med daværende forsvaminister Knud Støtgaard i bagmandspasset.

Både prinsen og ministeren erklærede efter turen, at den havde været behagelig.

Det er i hvert fald et af beviserne på, at de kan dens håndværk - 726's piloter. Og i anledning af jubilæet



Majør E. Munkholm kontrollerer, at prins Henrik sidder korrekt



Eskadillechef E. Bæk (t.v.) og daværende forsvaminister Knud Støtgaard står ved overstået tur

vil de i morgen eftermiddag give en kort opvisning over flyvestationens område for at vise 723 at de også behersker denne form for flyvning. Belowe siden for flyvestationens fly lov at klare med, når

16 af eskadrellens fly lever opvisning efterfulgt af en faldskærmsopvisning med jager-soldater.  
 Det er ikke alle 25 år, eskadrille 726 har været hjemmehørende i Ålborg. Den blev oprettet i Karup, da man fly med F-84.  
 Den kom til Ålborg i 1968, da den blev udstyret med F-104-maskiner.  
 Denne type blev anvendt indtil den amerikanske våbenhjælp i 1964 - nærmere betegnet i december - resulterede i, at de to Ålborg-eskadriller fik F-104 Sturfbombardement.  
 Denne flytype er siden da blevet benyttet.  
 Nuværende eskadillechef er majør M. P. Kristensen, der tiltrådte 1. august i år. Han har endnu ikke haft fornemme bagmandspasser. Men det kan nå at komme endnu.  
 ps/lls

<i>Menu</i>	<i>Vine</i>
REJECOCKTAIL m. fillet	LA FONDA
✧	✧
OKSEHØRER m. geniale	COTES DU RHONE
✧	✧
CHOKOLADEKURV m. frugter	RUBY PORT
✧	





HET



1000 T



# 3 x 1000



1000  
timer



Squadron commander Lt. S. Tejner

Stationssjefen Oberst M.V. Hansen  
præsenterer Lt. S. Tejner.  
Tidligere tre piloter fra 80736 har rundet de  
1000 timer på F-104 Starfighter.  
Det er sjefen for eskadrillen Lt. S. Tejner, Kristensen,  
Lt. S. Tejner og Lt. K.J.V. Hjørtlund.  
Med de tre har eskadrillen 15 piloter med 3000  
timer eller mere på typen.  
80736 ligger nu med et gennemsnit pr. pilot på  
over 1000 timer på F-104.  
Eskadrillens høje erfaringsniveau, som for øvrigt er  
landets højeste på jagtfly, har naturligvis sin  
indflytning på den dygtighed og professionelitet,  
hvormed eskadrillens pålagte opgaver bliver udført.



Lt. K.J.V. Hjørtlund, hyldes af kolleger på traditionel vis.

12

forts...

25

## KEJ

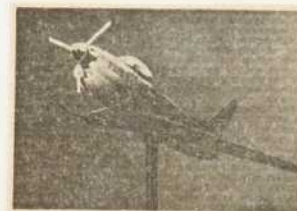


## TES



221276

# "F-86 P"



Fra jet til propel

JULE-SPIL - Pilotsen på Flyveklubben Aalborg er nogle rigtig gode-spil-mænd. De har de selv på, og af og til giver det sig selv i en tilfældig. Som i år, da den sidste juleaften blev afholdt. De havde opstillet nogle gamle F-86 - statuer, som de lige havde fået lavet - til at propeller i juleaften. Det var en god idé, og man lide det at blive så med i juleaften. Til gengæld gik den på de gamle og nye juleaften og det var en rigtig god idé. Der var rigtig meget til mange. De har lavet det, at administreret.

Der på juleaften, blev piloten K. S. Pedersen, af gode venner blandt piloterne i en strøg, der kan lide, når han ser drager ned på det at juleaften og det juleaften.

# KRI 1000 T.

280477





# PH-FEST 1976











# SKYDEKONKURRENCE 1976



FFK's LUFTMÅLSKYDEKONKURRENCE 1976.

I perioden 14. til 23. juni 1976 afholdtes i år konkurrence i luftmålskydning, såvel mellem eskadrillerne som individuelt. I bedste olympiske ånd udtog ESK 725 - dels ud fra tidligere resultater og dels ved lodtrækning - seks renlivede amatører til at repræsentere sig i konkurrencen. De seks var HEP, SBJ, MEI, NAV, LON, og VOL. Også ESK 726 lod sig inspirere af den olympiske ånd, idet man lod mottoet: "Det gælder om at vinde, ikke blot deltage", være ledetråden i udvælgelsen, hvorved seks garvede, professionelle skarpskydere blev eskadrillens repræsentanter, nemlig HEP, TUL, HAS, LOK, SAL, og LØR.



Som så ofte når et "undersøedt" amatørmandskab møder professionelle, vil fortræknene i starten kunne forbygge ved deres stadige "fight" for den - lad os være ærlige - mikroskopiske vinderchance. Således også i dette tilfælde, hvor ESK 726 indtil

forts...



sidste skydedag lod anøren til ESK 725 henge løst. Men som vi kender det så godt fra utallige arrangementer af lignende art, kunne amatørmandskabet til sidst ikke stå distancen og måtte se sig slået. ESK 726 ønsker dog berigelsen at udbringe en tak til ESK 725 for god sportslig og mange værdifulde tilloft til egne resultater og ESK 726 nær frem til kommende skydekurrencer, hvor også ESK 725 deltager.

En speciel hilsen og "op med humoret" ønsker ESK 726 at viderebringe til amatørskytten NAV, der tidligere på året havde vist resultater, der på papiret bragte ham op i nærheden af et professionelt niveau. Ja, der var endog reuter fremme om et eskadrilleskift - naturligvis uden overgangssum. Men i denne konkurrence var NAV inde i en "down-periode" og resterne er forstummet. NAV, der er en ung mand, viste imidlertid efter konkurrencens afslutning, at han stadigvæk er et talent, der ved omhyggelig pleje og kun længsomt voksende opgaver måske på et senere tidspunkt igen vil kunne gøre sig gældende.

Skydekurrencen sluttede med en sejr til ESK 726 i såvel holdkonkurrencen som individuelt, idet HAL blev nr. 1 med LØR på en anden plads.

---oo0oo---

Pedro



Løjtnant Berg får sin pokal

### TILLYKKE - TILLYKKE

Gratulationer, stogros! De salveskriftens, der herude målt af de bedste, blev eskadrille 726 til det, da skibet i Flyverstatistikkommando, skibe P. Thorsen mængde overtrække påkædet for god skydning - i liden Eskadrille som skibet var blevet nr. 1 og alle samtidig bedste pilot, Leif A. Berg. Der var Apdelt til alle sider, og oberst Thorsen berørte i den forbindelse til et ønske sig endnu bedre resultater. Det er ikke nok at være de bedste. Resultater skal også være held i sig. Og det er det, der ligger ved, hvis man skal holde det, der blev sagt i den Flyverstatistikkommando. Major P. Høje, der herudover ledigheden, til at tage afsked med eskadrillen, major P. Høje, og alle gratulationer til den nr. 1 skib, major M. P. Kristensen.



Major Høje med sejrstrøfakt fra Eskadrille 726.



# CHEFSKIFTE 1976



### Jagerpiloter får ny chef

Den ene af Flyvestation Aalborgs eskadriller - nummer 726 - skiftes i morgen mandag chef.

Det er major P. Helge, der afløses af major M. P. Kristensen, som kommer fra Flyvestation 1 Aalborg. Det var i perioden januar 1967 til august 1972, da han først var leder af operationsafdelingen og dernæst næstkommanderende i den eskadrille, han nu bliver chef for.

Major Helge skal fremover gøre tjeneste i Karup.



CHEFSKIFTE VED  
ESKADRILLE 726

Mandag den 2 AUG 76 afholdtes i ESK 726 parade i forbindelse med chefskifte. MAJOR P. Helge (HEP) måtte efter 5 års tjeneste som chef, modstræbende aflevere ESK til stationschefen oberst M.V. Hansen, som derefter overgav ESK til den nye chef MAJOR M.P. Kristensen (MKI).

ESK var som sædvanligt veloplagt, og paraden foretog efter bedste militære tradition, smukt og harmonisk, dog med undtagelse af fjordrengenes forsinkede overflyvning.



Afgående chef MAJOR P. Helge med frue

forts...  
11

Efter paraden havde ESK personel, over en kop øl, lejlighed til at tage afsked med den afgående chef og hilse på den nye.

FøW orientering vil gerne her benytte lejligheden til at sige farvel til HEP og goddag til MKI. HEP, der fremover er tjenestogørende som chef for træning i FTK, er kendt som en populær og dygtig chef; som det vil blive svært at erstatte; men MKI skulle med sin baggrund have gode muligheder for at løfte arven. MKI er en erfaren pilot og har tidligere gjort tjeneste som FSN skydsofficer, BK i ESK 726, leder af KIL-00 samt chef i træning FTK.



Tiltrædende chef  
MAJOR M.P. Kristensen

---ooOoo---

12

# 1000 TIMER



**1000 timer**

10 mand i 89K 726 har nu 1000 timer på F-104. Sidste mand der har rundet det magiske tal er LT A. Berg (BAL), som den 20 APR 76 kunne logge sin time nr. 1000.

Her lykkes BAL af UB M.V. Hansen (MUV), der selv har passeret 1000 timer) og får det sædvanlige krus whiskey + kaffe.



BAL, 20. APR. 76.

**HÆRENS FLYVETJENESTE**  
Flyvestation Vandel  
7188 Vandel, Tlf. 099 18 20 20

den 15 JUN 1976

Til 89K 726, Flyvestation Ålborg

Kære HEP!

Jeg beder Dig hermed overbringe vores store tak for den meget smukke formation eskadrillen præsterede over Hærens Flyvetjeneste idag. Vi var ret sikre på at det ikke kunne genneseferes, men vi havde jo overnet, at det var 726 der skulle flyve.

Vi siger tak for hennaren og håber at vi kan gøre os nyttige en dag i en returnering.

Med mange venlige hilsener

E. Gottfridsen



H.F.T.'S 25 ÅRS JUBILÆUM

FORMATIONEN BLEV GEN-  
NEMFØRT I MEGET RINGE  
VEJR.



De spredte rester af den havserede Starfighter efter slukningen af eksplosionsbrønden. (Foto: Jens Lyngby Jepsen).

# Jagerpilot dræbt under landingen



### Eksploderede

Det så ud som om Jens Hoy i de sidste få sekunder forsøgte at rette flyet, og igen og undgå landing. Men få sekunder efter ramte flyet jorden og eksploderede. Jens Hoy var dræbt på stedet.

Jens Hoy var en rutineret og dygtig pilot efter syv års tjeneste på Flyvestation Aalborg. Det vides endnu ikke, hvad der var årsag til gårsdagens ulykke. Jens Hoy selv nåede ikke at give nogen besked, da det hele skete i løbet af få sekunder.

F-104 Starfighter regnes blandt jagerpiloter for en meget sikker kampflyver at flyve i. Typen har været anvendt i det danske flyvevåben i en årrække. Jens Hoy's maskine er den sjette af typen, der er faldet ned. Havarikommissionen kom i aften til Aalborg for at undersøge resterne af den danske Starfighter. Man vil søge svarerne kan forklare ulykkens årsag. 918

Premielejtnant Jens Christian Hoy, Vestbjerg nord for Aalborg, blev dræbt på stedet.

Den 26-årige nygigle jagerpilot Jens Christian Hoy, premielejtnant ved Flyvestation Aalborg, blev i går eftermiddag dræbt da han under landingen med et mistede herredømmet over flyet.

Jens Chr. Hoy havde gennemført en normal 30 minutters rutineflyvning, da flyet 100 m over landingsbanen begyndte at opføre sig underligt. Jens Hoy havde vidst af hvilken grund mistet kontrollen over flyet, et F-104 Starfighter kampfly.

## uheld.....



LT J.C. Hoy (JOY)

Også i årets andet kvartal blev F-104 ramt af uheld. To totalhavener gav yderligere arbejde til den allerede hårdt prøvede Flyvehavarikommission.

### R-701

Torsdag den 8. april om eftermiddagen mislykkedes ESR 726 et af sine sidste fly. Ulykken kostede samtidig en af eskadrens piloter livet. LT J.C. Hoy (JOY) blev under øvelse DA-NEX beordret sat på en Combat Air Patrol (CAP), hvor han i R-701 skulle flyve som hoved i en række. Begge fly fløj uden oplagte glimrende. Starten og flyvningen til måldet, omkring Anholt forløb planmæssigt og gav ikke anledning til bemærkninger. I måldet blev de to fly involveret i luftkampøvelser i lav højde. JOY måtte søge den første afbryde missionen og følge kurs mod Flyvestation Aalborg, da hans brændstoftankning nåede det fastsatte minimum på 1500 lbs. Flødeflyveren fulgte efter et par minutter senere.

De to fly begynde til - stadig med et par minutters interval - at anfylle F34 ALB fra sydøst og gå på en vestre downwind - altså medvind - og rundt til landingsbane 09.

Fra jorden blev R-701 set komme ind på en normal, måske en smule stejlt, bane med en afstand af ca. 800 meter fra tærskelen til bane 09. Kort efter kulde man se, at flyet havde rejst næsten ekstremt højt, og fra da af, så det ud til, at flyet var helt ude af kontrol inden det ramte jorden og trådte brand ca. 100 meter sydvest for bane 09's begyndelse.

Kun de to år landing normale træningsmissioner er blevet foretaget, og JOY har ikke forsøgt at lade sig skyde ud med katapultsædet. Af vragresterne fremgår det, at motoren har roosteret med et stort omdrejningsstal i nedlagte blikket, og at udstødningssystemet har slået i åben stilling. Flaps var i normal landingsposition, og understellet var korrekt udfaldet og låst.

Undersøgelserne er ikke afsluttet, og både motor og flight-controls bliver minutvis undersøgt. R-701, 62-12701, c/n 6830-6053, var

som sagt en af F-104's ældste F-104G. Den ankom til Aalborg ombord på hangarskibet "Crosland" den 19. december 1964 i forbindelse med det amerikanske Military Assistance Program. Den fløj første gang i dansk bemanning den 4. februar 1965, og den 18. februar 1970 tog den grøn uniform på, altså fik den velkendte grønne camouflagemaling.



## SOLO



REV, 16. JUL 76

# SOLO



REM , 9. OKT 75



LAK , 13. OKT 75



TIR , 4. NOV 75

# Stiftstidende AALBORG

Nordjysk Amtstidende

N. - S. ■ LØSSALGSPRIS: 1,75 KR. ■ 210. ARGANG NR. 55 ■ ONSDAG 23. FEBRUAR 1976

## 2000 TIMER I EN JAGER

To millioner kilometer i et jagerfly er noget af en præstation. Der ventede da også champagne, blomster og flag samt anden festivitas, da kaptajn H. Høgsberg Nielsen i går var tilbage i sin eskadrille — 126 på Flyvestation Aalborg — efter at have rundet 2000 flyvetimer rodet et F-104 Starfighter-fly.

Han er den første pilot herhjemme, der runder denne markante mærkedag. Et skrivrebord var i dagens anledning læst op på lufthavnsområdet, så han stansmæssigt kunne haves tilbage til eskadrilleområdet efter en rutinemæssig formationsflyvning med fire andre fly af samme type.

Høgsberg Nielsen, der er 33 år, begyndte i flyveåbnet i 1961 og kom i januar 1966 til Aalborg og begyndte at flyve F-104-jagere. For fem år siden rundede han 1000 timer, og rundt regnet kan siges, at hver times flyvning svarer til godt 1000 kilometer.

(Foto: Grete Dahl)





# HØG 2000 t. F-104

1986



# KIF 1000 t



Fodboldkamp mod Orange (Fr.) under rotation  
1975





# Lok Polterabend.







F-104G

R-759



Den 8. jun 1973  
ca. 4 km est for Thisted

Pilot: REN



Den havarerede Starfighter blev sprødt ud over et stort stykke strand, efter at den var stødt mod en skov.

# Flystyrt kunne have kostet skolebørn livet

Otte elever fra Thisted Borgerskole var sammen med deres lærer i overhængende fare, da det havarerede militærfly i går styrtede kun få meter fra dem ved Eshøj Plantage

Otte elever fra en svenningsskole på Borgerskolen i Thisted var sammen med lærer K. J. Bruus i overhængende fare ved flystyrtet i nikkanten af Eshøj Plantage fredag formiddag.

Akkurat som de otte elever var på ekskursion i Eshøj, da flyet i det øjeblik så fredfyldt omgav dem, brød ved det store militærfly styrt ned en skov i strandkanten kun få meter fra det sted, hvor de alle hern og længe opholdt sig.

Klassen blev på stedet omklædt af en ambulance.

Der skete med kurs mod dem, og lærer Bruus havde lige så meget som alle de andre omgivelser, at de skulle smide sig. Det skete kun få sekunder før flyet styrtede ned. Men kun meter til, så det blev en stor skramme. Udenblikket var så stort, som det var ikke helt uden farer. Læreren og eleverne blev reddet af deres lærer.

## Mange vidner

Flystyrtet i Eshøj blev set af en del mennesker både i Thisted og omkring det sted. Det var en skrigende lyd fra Eshøj Plantage.

Der skete med kurs mod dem, og lærer Bruus havde lige så meget som alle de andre omgivelser, at de skulle smide sig. Det skete kun få sekunder før flyet styrtede ned. Men kun meter til, så det blev en stor skramme. Udenblikket var så stort, som det var ikke helt uden farer. Læreren og eleverne blev reddet af deres lærer.



Den reddede, korskmand Michel Chabotte, Orleans, tog episoden med et øjeblik.

# Reddede først den forkerte

At flere over eller læn har set et fly på vej fra den nedstammede militærfly. Bådet var fra Linn, Thisted, længe før Thisted, hammeform, August Andersen, et uoplyst fly fra turist og lærer i den båd og sejlede sig hen mod bålet.

Forbudsmanden Michel Chabotte fra Orleans, Frankrig, tog dem i Thisted, som han mødte dem på vej hen på skolen i Thisted. Det var den første gang, at han så et militærfly på vej hen mod bålet. Det var den første gang, at han så et militærfly på vej hen mod bålet.

Først da den store flybrønde franskmænd kom sig ud af dem, så de, at de var i en situation, hvor de skulle smide sig. Det skete kun få sekunder før flyet styrtede ned. Men kun meter til, så det blev en stor skramme. Udenblikket var så stort, som det var ikke helt uden farer. Læreren og eleverne blev reddet af deres lærer.

Redderen Michel Chabotte fra Orleans, Frankrig, tog dem i Thisted, som han mødte dem på vej hen på skolen i Thisted. Det var den første gang, at han så et militærfly på vej hen mod bålet. Det var den første gang, at han så et militærfly på vej hen mod bålet.

# Styrtet jetflys første tur efter hovedeftersyn

Den egentlige havariundersøgelse indledes først efter pinsen



Havariundersøgt J. B. Hansen blev udkaldt hentes af besætningen fra Aalborg.

Lok 1000 timer  
1975





1975

# RDAF 25 år



## Lør Koc 1000 timer



Joy & Pøn

Polterabend.



Aalborg Rådhus Elm Ibsen,  
datter af Peter Ibsen, Bierrevind,  
og fru Sander, søn af Harry  
Sander, Egebohus.



  
FLYVESTATION ÅLBORG  
STATIONSCHEFEN

13 FEB 1976

Notat vedrørende renholdelse af opholdslokaler i bygning 263.

Ref.: Stationsforvaltningens skr. nr. 7 af 30 JAN 1976.

1. Jeg har i anegens anledning haft en samtale med cheferne for ESK723 og 726. Idet de omhandlede forhold især har forbindelse med arrangementer afholdt af de pågældende enheders personel. Endvidere har jeg talt med formanden for officersforeningen.
2. Eskadrillecheferne fandt, at personalet bør have rimelige udfoldelsesmuligheder i festligt lag i officersforeningens lokaler og at man ved bedømmelsen af dets adfærd måtte vurdere aldersforhold og jagerpiloternes psykiske og fysiske tilstand. De mente, at traditionen i FLV igennem en årrække havde givet de unge officerer et vist "bøjningslag". Det var i svigt deres opfattelse, at der i en del tilfælde i den senere tid var gået over stregen, men også at en forbedring allerede er ved at indtræffe. De ville selvsnagt medvirke til at fremme denne udvikling.  
Officersforeningens formand har til hensigt at skærpe tilsynet med foreningens lokaler efter afviklede arrangementer, ligesom han ved tilrettelæggelse af selskabsarrangementer vil træffe klar aftale om udpegning af en ansvarlig for afviklingen. Nødvendig rengøring m.m. ud over, hvad der med rimelighed kan henføres under ÅLBSTA ansvarsområde, vil fortænt finde sted ved officersforeningens foranstaltning.
3. Jeg påtalte over for de pågældende de anførte forhold og pålagde dem herunder at sørge for at personalet ved ÅLBSTA tilkøber rimelige vilkår for såvidt angår renholdelse af officersforeningens lokaler. Ligeledes indrømmede jeg nødvendigheden af, at usdigt plid samt egentlig adfærd af inventar ikke finder sted. Jeg understregede min forventning om, at den pågældende personalgruppes adfærd ikke udarter over almindelig samfundsmæssige grænser.

  
M.V. Hansen

4/8 75



HOLGER H. NIELSEN  
"HØG"



PER SØNDER  
"PØN"



KURT K.F. NIELSEN  
"NIF"



HANS P. TANDERUP  
"TAD"



PER K. LAURSEN  
"LUR"



KARSTEN SCHULTZ  
"TUL"



JENS C. HOY  
"JOY"



KRÆN K.J. HJORTLUND  
"KEJ"



SØREN H. TAARNHØJ  
"HET"



JOHNNY O. SØRESEN  
"NYN"



FOLMER B. ANDREASEN  
"BAF"



EIGIL B. HANSEN  
"HAB"



ARNE HINDKJÆR



KNUD STÆR



KARL LANGBALLE



EBBE JØRGENSEN





# Rotation til Conningsby 1975



I'LL SING TO YOU OF AALBORG  
AND EXCHANGES WITH THE DANES  
SEVEN TWO SIX WITH WHOM WE MIX AND  
HACK THEIR LITTLE PLANES  
PISSED ALL NIGHT ON AQUAVITE  
ITS GOODBYE DANISH BRAINS  
FROM 29 THE SQUADRON  
WHO TEACH DANES TO SING REFRAINS



# Flyvning over Færøerne

30/6 1975



Baf. Kej. Høg. Pøn





Bas 1000 t.

Hab første  
Solo F-104



Let solo





Thomas Jones, Alvinne Gidde  
and Dana of Steve Giddegen,  
Kjartansson 42, Volition, og  
Liz Peterson, og og Dana  
Peterson, - D. G. - (M. G. G.)  
28, 1973.



JUNI 1973.



P  
O  
L  
T  
E  
R  
A  
B  
E  
N  
D  
  
7  
2  
6



**Aalborg-piloter**  
**bedste skytter**  
 Clifton for Flyvevæbnet  
 Kommandør, generalmajor J.  
 Brodersen, overkommandør  
 oberst MacMillan Trostings-  
 kabet 92 eskadrille 726 på Fly-  
 vstøtten Aalborg, som den  
 bedste skyttekommande, der har  
 været bedst i sidste skytte-  
 konkurrence. Eskadrillechef er major  
 E. Bak.

MacMillan Trostings-  
 kabet er indstiftet af Ford Motor Com-  
 pany til minde om major Ed-  
 ward MacMillan fra det ameri-  
 kanske Flyvevæben. Han mistede  
 i februar 1950 livet under  
 en flyvekonkurrence for stabs-  
 piloter.



FORMATION TIL HÆRE FOR CHEFSKIFTE FTK



GM. P. ZIEGLER



GM. BRODERSEN

# 1000 TIMER



HØG



HØJ



RUN



SNAKE REEVES



BESØGER

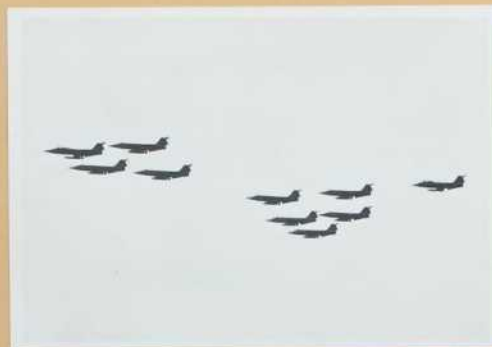
FSN ÅLBORG



PØN 1000 t.



# Chef skifte 1/10 1973























ESK PÅ BESØG  
 HØS  
 CEASAR BLÅ  
 SVERIGE MAJ  
 1972.











SVENSKEN HAR  
SEJREN  
VUNDET 2-0



# Stiftstidende AALBORG

Nordjysk Amtstidende

VEJRET: NORDVESTLIG KULING, SKYET

■ N. - SV. - S. ■ LOSSALGSPRIS: 1,25 kr. ■ 206. ÅRGANG ■ NR. 82 ■ TORSDAG DEN 23. MARTS 1972

Skadeflille 726  
Flyvestation Ålborg

TIL TILNEMMINGS  
ÅRSREP-6  
Nr. 17  
22. mar. 1972.

ANERKENDELSE FOR UDMÆRKT LUFTTJENESTE I FLYVÅRNET.

1. Det meddeles, at

251147-6695 SELT P.B. ANDRESEN

d.s. hos CHEFEN FOR FLYVÅRNET har fået tildelt

MEDALJEN FOR UDMÆRKT LUFTTJENESTE I FLYVÅRNET.

2. SKLT har under en flyvning den 17. nov. 1971 udvist en ro, entusiasme og professionel adfærd, som på afgørende vis var medvirkende til, at et havareret fly under ugunstige forhold blev bragt til landing uden skader på personel eller materiel.

3. BSK udtaler sin anerkendelse over for SKLT samt gratulerer med medaljen.



**To fly reddet**

Sekondløjtnant F. B. Andersen - hæderet (Foto: Leif Nielsen)

Sekondløjtnant Fulmer Bach Andersen, Kadetflie 726, Flyvestation Ålborg, har fået tildelt den kongelige udmærkede medalje for udmærket lufttjeneste. To gange har han frettet alvorlige tekniske vanskeligheder, først et F-204 Starfighter-fly til landing. Medaljen blev i år udsendt den 23-årige pilot af chefen for Flyvevåbnet, generalløjtnant Niels Hvide Sørensen.

(Fortsættes side 2) ♥



♥ **Piloter hæderet**

(Fortsat fra forside)

Det var ik. gang, medaljen, som udmærkede for H. år siden, udsattes.

Sekondløjtnant F. B. Andersen, der i september 1970 blev jagtberedningschef i Ålborg, var ude for sine første store udfordringer i november 1970.

På grund af dårlig smøring opstod der fejl i motoren på hans F-204-Oy, da han befandt sig over Karup. Motorstyrelsen fandt betændt, men det lykkes Andersen at lande sikkert i Tirstrup. (Karup var lukket på grund af tåge).

Et år senere, i november 1971, landede han i kaptajn med tiden til fly, der havde en alvorlig fejl. Han befandt sig 100 km fra Flyvestation Ålborg, da indikationslampen viste, at der var noget galt. Det er fem minutters flyvevej tilbage, før lejrene i motoren går efter en alvorlig fejl. Han måtte lande i modvind på Flyvestation Ålborg. Der var ikke tid til at gå rundt for at lande i modvind. Ved landingen var der ikke en dråbe olie tilbage.

Under begge sikkerhedsinspektioner var Andersen yderst rolig og tryk, at han var ude i så kritiske situationer, at han med fuld ret kunne være stolt af.

En tilsvarende medalje er også blevet tildelt kaptajnlejt-nant N. F. A. Helleberg, reservet for hans indsats i forbindelse med rotsky-styrtet ved Myggenæs på Færøerne i september 1970. I alt gennemførte 13 redningsopgaver, og to seniorsergenter, der var med Alouette-helikopteren under de mange opgaver, Ole Henning Pedersen og Ole Henry Hansen, begge tilhørende Flyvevåbnet, redningseskadillon, har fået chefen for Flyvevåbnet udmærkede Medaljen for udmærket lufttjeneste tildelt. (Fortsat)

EN VINTERDAG I  
SKOVEN.  
1972.



KER



REN MEN FON PØN



KER LØR



REN MEN FON PØN



FON PØN

# LUFTENS HELDIGE HELTE



Tekst: JOHNNY JOHANSEN Foto: KARL NORD

- Den klærede vi godt - selv om vi selv var skyld i, at situationen opstod, siger de to piloter, Jan Rene Hansen til venstre kaldes REN i eskadrillen, Eigt Krage kaldes KEK. Alle har et kølle navn på tryk bogstaver

Den lille bog indeholder instrukser som, hvad piloterne skal foretage sig i en nødtilstand. Den blev gennem- læst nogle gange inden landingen. På billedet er indsat, hvor flyene blev beskadiget.

Her er et skævt på væggen, og på bordet er der fly af flere ærgange, medens



Fløjene på Kraghe fly-bank blev revet af, da Hansens maskine blev slået over

Et af motorene på Hansens maskine blev sammenstyrtet

Wæskelinet på Jan Rene Hansens fly blev beskadiget, så det ikke kunne tages ned under landingen



Jan Rene Hansens blødede landing efter mere end 100 flyvetimer. Den lille del af hovedet af skibet - og trods 80 meter af vandspejlet - var det ikke stort i sig selv

To koldblodige jet- piloter fortæller om sammenstødet med 900 km's fart i luften. - De reddede maskiner til 20 millioner kroner

## SÅDAN SKETE DET

Den nederte maskine fløj Jan Rene Hansens. Men slutte af lyse minutter. Den øverste fløj Eigt Krage, der var kontrol- lant, Jan Rene Hansens op- dagede i denne situation, at han var for tæt på målet

Jan Rene Hansens (i nederte fly) vil dreje bort, men op- dager så, at han er på vej op i "bugen" på Eigt Krages start- fløj

Jan Rene Hansens ændrer kurs og går op gennem vingen og halen på Eigt Krages maskine



Årlyt mest halsbrækkende manøvre har gjort to unge jetpiloter fra Eskadrille 726 på Flyvevæbnet, Aalborg til luftens heldige helte. I brøkkede af et sekund, da de begge fløj med 900 km i i syv kilometers højde over Vesterhavet, skævede Jan Rene Hansens en kollisjon, der ville betyde døden for dem begge, til et sammenstød med udelukkende materielle skader, på de kostbare Star- fighter.

- Et sammenstød var uundgå- ligt, fortæller Jan Rene Hansen. - Jeg var kommet for tæt på det mål, jeg skulle beskyde med mi- ssiler. Da jeg havde ændret kurs og var på vej væk fra ham, op- dagede jeg, at jeg næsten kunne nå Eigt Krages maskine med hænderne - og jeg var på vej op i "bugen" på den. Det var blevet døden for os begge.

- Jeg trak styrepedalen helt op i maven for at få snuden lige i vejret og komme bag om Kraghs startfløj. Det var simpelt hen umuligt med min maskine at komme gennem luftbullet mellem halen og vingen uden skræm- mer - men jeg var tvunget til at forsøge. Den slag går måske godt en ud af hundre tusinde gange. Og vi havde heldet med os...

End ikke med små modelfly kan den manøvre laves uden skræmmer.

Premierløjtnant Eigt Krage, der fløj som sikkerhedsflyver under Hansens skydeøvelse, op- dagede intet, før det gav et ryk i hans maskine.

- Da troede jeg først, at det var slip-strømmen fra maskinen, der trak målet. Da jeg hørte Hansens melde sammenstød over radioen, troede jeg, han havde ramt en anden maskine. Først sekunder efter blev jeg klar over, at både hans og min maskine var beskadiget.

Da forsvarskommissionen spurte, hvad jeg først tænkte på, må jeg indrømme, at det var min kone. Jeg måtte straks til telefo- nen og beredte hende, inden hun hørte noget i radioen. Jeg såede dog ikke at blive chokeret, fordi jeg først opdagede faren, da den var drevet over.

Der reddede os, var ikke så langt, som de 30 minutter, jeg ventede på at komme ned. De gik der nogle tanker gennem hovedet. Jeg er tryk, og vi venter vort første barn. Jeg blev over- rasket over mit egen reaktion. Da jeg var kommet fri af Kraghs maskine, opdagede jeg, at jeg in- stinktivt sad med min venstre hånd op udførelsesgrebet til ka- tagoli sædet. Jeg var klar til spring.

I stedet for at springe reddede de to piloter deres kostbare maskiner - værdt ca. 20 millio- ner kroner - ned på Flyvevæbnet Skrydstrup.

Jeg besluttede mig til, at hvis jeg ikke kunne kaste mine krigs- arnede missiler inden landingen, ville jeg springe ud. Det lyk- kedes, og så fik jeg lagt skum ud på landingsbanen - så gråder kunne opfanges. Det var mit livs hidestte landing.

## Minister-ros

Forsvarsministeren har ud- trykt sin ærskendelse af de to piloters indsats - og gratuleret med, at de stadig er her.

Men alligevel kan dramaet i luften over den Søld godt få kon- sekvenser i karakterbogen.

Der er ingen tvivl om, at der er tale om en menneskelig fejl, siger de begge. - Maskinen er der intet i vejen med, Startfløjeren er en vidunderlig maskine.

Både Eigt Krage - kaldet KEK - og Jan Rene Hansen har været i flyvæbnet i godt seks år. De satser begge på en fortsat karriere.

- Når man har fløjet Star- fighter og så pludselig skal gå ind i et ruteeskab, vil det være det samme som at gå fra en sportsvogn til en rutebil, siger de.

Et par heldige helte, der aldrig glemmer træning den 1. juni 1971 kl. 10.05 over Vesterhavet-øen Søld. Og som aftenen var der rødt på bordet dertjemme.



I dette mødestrum - fra fløjene på fly-banken, som Eigt Krage be- dret på, og op til halen - smadrede Jan Rene Hansens igrænset med 900 kilometer fart



Eigt Krage (i v.) og Jan Rene Hansens (til v.), hvordan sammenstødet fandt sted

## Klar til spring

For premierløjtnant Jan Rene Hansen - kaldet REN i eskadrillen - var det mere uærværende. - Sekunder omkring den ma-

NYTT AARSBREV  
1984  
NYTT AARSBREV  
1984  
NYTT AARSBREV  
1984

# NYTID

Himmerland  
AALBORG  
13.03.84  
ÅRS  
62.900

Nr. 149 Onsdag 2. juni 84. Årgang  
Løssalg: Hverdage 1,00 - Søndage 1,25

# Ned på skumtæppe efter kollision

## To Ålborg-jet kolliderede over Vesterhavet



Premierløjtnant E. Kraghs havarerede Starfighter er 18 meter over landingsbanen i Skrydstrup. Rævehjulet røg af et øjeblik, og E. Kragh gav sig til at lande i et 700 meter langt skumtæppe.



Den forfærdelige landing er en kendsgerning. Premierløjtnant E. Kraghs maskine var kørt gennem skumtæppet og her standstødt op med næsen mod landingsbanen. En tværsnit-jet-maskine er reddet.

Jeg tænkte: Du er for tæt på. Du må hellere svinge styrbords...  
Sådan berettede flyveinstruktøren E. Kragh og J. R. Hansen, begge flyvestation Ålborg, i samme mund, efter at de begge tirsdag på smukkeste måde havde sat deres F-104 Starfighters velbeholdent ned på flyvestation Skrydstrup betonbaner efter en dramatisk luftkollision over Vesterhavet få minutter forinden.  
De to Ålborg-jetpiloter var ved 10.30-tiden på en rutinemæssig luftmølleekspedition over Vesterhavet mellem Rønde og Skid, da kollisionen skete.  
Foran sig havde de et T-33 træningsfly, som i en lang wire trak målet.  
Ålborg-Østern fløj i formation. Da de nærmede sig målet, opdagede de, at de ikke kunne komme til at skide. De var for tæt på hinanden, kolliderende skred E. Kragh som J. R. Hansen samtidig.  
Og begge foretog samtidig en brat drejning styrbords.

Med det resultat, at vognene styrtede forude.  
Jeg mærkede godt et bang i min maskine, fortalte premierløjtnant E. Kragh haggeler. Men jeg brønde, at det bare var lufttrykket, der var deroppe. Men over radioen fortalte J. R. Hansen mig, at maskinen havde fået en bulle.  
Premierløjtnant E. Kragh underlagte dertil kollegaens maskine, der viste sig også at være beskadiget.  
Da Kragh opdagede, at hans Starfighter ikke ville stå, satte han sig i forbindelse med flyvestation Skrydstrup.

■ FORTSÆTTES SIDE 14



## Ned på...

■ FORTSAT FRA FORSIDEN

strup, som han satte sig i situationen.  
Begge fly var ikke mere beskadede, end at de kunne sætte kurs mod Skrydstrup. Her udlagde man i midlertidigt en 700 meter lang skumtæppe, hvorefter premierløjtnant Kraghs maskine kunne lande.  
Det var et skoleeksempel på en katastrofelanding, fortæller major K. F. Jørgensen, flyvestation Skrydstrup. Kragh landede først på begge hovedfjæl og bremsede langsomt sin maskine, som sluttede mod at sætte

snæsnede mod landingsbanen. Den kastede et stykke, men skummet hindrede flyet i at bryde i brand.  
Det var en meget dygtig landing, slutter major K. F. Jørgensen.  
De nærmeste omstændigheder omkring den uventede luftkollision uoplyses klart af flyvebureauets sagkyndige.  
Flyvebureauet har med redningen af de to havarerede Starfighters fortsat 27 af i alt 29 af den amerikanske jager-type i behold.





HA JUNI KONE HANSEN.  
 Jeg er en pige på 13 år mit navn er  
 Birgitte Ravn. Jeg vil meget gerne vide om  
 piloter jeg har læst om Doris og Eigel Krøgh  
 Flyvetur, står jeg gerne det var godt gjort  
 af Eigel Krøgh men jeg forstår bare ikke hvordan  
 den har kunne komme så nær Doris maskine  
 skive Doris landing var også godt gjort.  
 Hvis de nogensinde kommer over Frederiks  
 næv så at tænke på mig så er de klæk.  
 Det kunne jo være jeg så Doris maskine  
 med venlig hilsen  
 Birgitte Ravn.  
 PS Hvis Eigel Krøgh og Hansens kan hils mig  
 også Doris søster hvis de har nogen.

### Aalborg-hold undersøger Starfighter-kollisionen

ONSDAG 2. JUNI 1971



Ansvaret til de to Aalborg-Starfighterens luft for bedste måde over Borne i går skal søges klarlagt af en undersøgelseskommission, der som formand har Flyvevæsen Aalborgs operationschef, oberstløjtnant M. V. Hansen.

Når det ikke bliver klarlagt, missionen fra Vedbæk, der sættes på opgaven, skyldes det, at kollisionen betragtes som en "dræber", der kan betynde livet.

Aftøringerne af de to piloter,

oberstløjtnant E. Krøgh og J. H. Hansen, Sabotørerne 708, der førte de kolliderende fly, men hagerter nogle gange til sikker landing i Skrydstrup, vil sikkert hurtigt komme for dagen, at der is menneskelige fejl lag det hele sammen.

Undersøgelseslederen har et færdighedsmandat til både presens og material. Operationschefen er samtidig udfører chef for Eskadrille 720 og stadig aktiv Starfighter-pilot.



TIRSDAG 1. JUNI 1971



### To Starfightere fra Aalborg reddet efter luft-kollision

Piloterne i to af Flyvevæsen Aalborgs F-104 G Starfightere blev forældnings usædvanlig godt fra en kollision i luften.

Sommeret blev under luft-møder over Vesterhavet ud for Borne Maskinerne strøfede hinanden i luften, men ingen af dem gik tabt.

Det lykkedes begge piloter at få deres overstyrtningen med på den forældnings usædvanlig godt fra en kollision i luften.

Sommeret blev under luft-møder over Vesterhavet ud for Borne Maskinerne strøfede hinanden i luften, men ingen af dem gik tabt.

Der er derfor stadig 27 tilbage af de oprindeligt leverede 29 danske Starfightere.



MORGENAVISEN Jyllands Posten

ONSDAG DEN 2. JUNI 1971

### Jetfly rørte hinanden i luften

To af Flyvevæsenets F-104 Starfighter jetter stødte i går sammen under luftmøder over Borne - men landede begge sikkert på Flyvevæsen Skrydstrup, den ene med betydelige beskadigelser, den anden med uskadede.

Enne kollisionen i luften, meldte de over nedraktionen til Flyvevæsen Skrydstrup, at det ene fly ikke kunne få nedstyrtningen ud. På Flyvevæsenen satte man brand og reddnings-tjenesten i katastrofealarm og udsatte et 100 meter langt skudløst område på landingsbanen.

Starfightererne blev flået næsten tre fire brændstoftank skudt ned, og piloten satte den ned på de to hovedhjul, brøle sine bromseskiver og led flyet gennem dykke og i skudløst område, der indskrænket blandt andet græsland.

Det andet fly havde ingen beskadigelser og landede. De to fly blev led af oberstløjtnant E. K. Krøgh og løjtnant J. H. Hansen, begge Flyvevæsen Aalborg. Flyene repræsenterer tilsammen en værdi af 25-30 mill. kr. Hansen



Sejv et flytursgenopretning kunne ikke få forsvarsminister Knud Østergaard til at møde den velbrude kapt. Major E. Bæk. Foto: Klaus Gumbrecht

# Forsvarsministeren kunne tåle både rul og dyk

AALBORG — Med 1000 km i timen forsvarsminister Knud Østergaard i går demonstrerede på sin skind Lørdag ved Vester Hassing, men det var i et brændsel. For kursen var rettet mod et uidentificeret fly, som tillyselidende krænkede dansk territorium over Møn.

Den fremtidige fly blev fundet og tvunget til landing på Værløse. Dermed afsluttes en episode, og uidentificeret, major E. Bæk, overfald i 13 km's højde flyve styring til ministeren, som efter kurserne mod flyveskolen, Aalborg.

Det fremtidige fly blev fundet og tvunget til landing på Værløse. Dermed afsluttes en episode, og uidentificeret, major E. Bæk, overfald i 13 km's højde flyve styring til ministeren, som efter kurserne mod flyveskolen, Aalborg.

**Godt helbred**  
Det skal et godt helbred til for at være politiker, men Knud Østergaard

fik beretningen om den politiske udfordring som inspektør af flyveskolen Aalborg, blev af statsinspektør og senere gennem den praktik, som ministeren blev udfordret, da major Bæk i 13 kilometers højde tog sin passage mod gennem flyveskolen.

Ministeren var stadig søvndrøm, da han landede efter godt en times flyvning, og han kunne lidt hårdt borte alle de papirer, som ved starten var overalt ham af den vester, som han havde haft i lommen.

**Ingen weekend-orlov**  
Somme friske bemærkninger om tekniske flyveskolen og ministerens med afslutningsberetningen. Forventningen var, at den ville blive af samme landings- og start, for i dag skal Østergaard til politisk møde på Fyn og i morgen på Bornholm. Sig.

**Specielt ønske**  
Bemærk på flyveskolen var et led i ministerens inspektion af de militære flyveskoler. Knud Østergaard har ønsket at få det bedst mulige kendskab til de flyvere, der flyver det flyvende personale.



# Ministeren fik lov til at føre et af „sine egne” fly

Med 1,3 gange lydens hastighed — godt 1500 km i timen — prøvede forsvarsminister Knud Østergaard i går over Kattegat, hvordan det er at være jagerpilot i et af Flyvestation Aalborgs F-104 Starfighterfly.



Major E. Bæk, der var „chauffør” og forsvarsminister Knud Østergaard, tomt i flyet efter den vellykkede tur.

Flyet havde ministeren sammen med løjtnant af det 10-afdelingskommando, uidentificeret, major E. Bæk, „jager” af „Grenåger” fly over Østersøen.

Flyet med ministeren tur var at få indblik i den procedure, flyveskolen påtager sig igennem på beredskabsflyvning, når et uidentificeret fly viser sig på radaren.

Designet på Starfighter-basen indrettes med landingskontrol af forsvarsministeren — nøjagtig hvad enhver vil lene sig for en tur i et uidentificeret fly.

Efter at have fået detaljeret instruktion i nødprocedurer og væk

for „sine” Knud Østergaard brakte som sin hest startede løren i overvåring af bl.a. skuffen for flyveskolen, oberst J. A. F. Jørgensen, operationschef, oberstløjtnant M. V. Hansen, sin adjutant og sekretær.

Efter landingen så ministeren bl.a. hovedkvarteret på Flyvestation, og besøget sluttede med en konference chef og ledere og ministeren imellem.



En rigtig slappet stund efter de 1500 km i timen, flyveskolen havde på plottet over Knud Østergaard på flyvestationen.

I dette øjeblik var det et dansk F-104-fly, der var sendt ud som mål, og som efter kontakt med ministeren blev tvunget til landing på Flyvestation Værløse. Men proceduren, hvad enten det er øvelse eller alvor er den samme, og Knud Østergaard erklærede sig efter luren fuldt ud tilbøjelig med, hvad han havde hørt og set.

Turen over Jylland og Fyn fandt sted i sigtbar vejr, medens den rettede del var præget af skydekke.

Efter at have brugt lidt tid til landing, blev major Bæk og ministeren til knap 40.000 fods højde. I overfor flyet blev øjet ud over flyveskolen.

På turen tilbage til Aalborg fortalte ministeren en overgang om flyet. Det var dog major Bæk, der talte ved siden af. Det var formentlig et rul, Trods den store hastighed og rullet var ministerens holdningslind, da han landede, nøjagtig lige så god.



**1** Med et let udbrud - minus stavlerne - som en pilot normalt bærer under flyvning i en F-104 gøres det klar til start. Sædet er sat til startpositionen. Mønstret i skindet er klar til at tage livet af situationen på næste øjeblik på vejene på vejene.



**2** De enkelte fald- og pisten faldet og varetter over vandet. Skæret ud er der så som et kast, som siges at det godt går at give, når skæret udføres og pisten faldet med skindet. Håndværker i baggrunden har vist med sig og på.

**3** Hjelmen er baret, og bind for ørene skal få pisten til at reagere som om det er nap. Også pisten med nedudtryk er udført, ligesom han har læst en ned-trykkes pisten op. Det sker ved hjælp af en nedtryk-piston. I øjeblikket er det så, som det er.



**4** Vandet er klar, og pisten når på reglementet. Dette er et meget vigtigt øjeblik i træningen. Skæret faldet kommer ikke til vandet, som det kan blive vasket ind i løbet, og holder det ikke hovedet meget klart, kan han vaskes ind som et fald i vaskeløbet.

## Piloter overlever - i en svømmehal

Er man pilot i flyveskolen, er der automatisk en lang række nødprocedurer, man skal være helt inde i. For at træne piloterne i disse fremgangsmåder holdes årligt den store overlevelsesøvelse 'Bikini' i Ebeltoft Vig. Der til kommer øvelser ved de enkelte flyvestationer.

Hver mandag i denne måned har man derfor kunnet følge Flyvestation Aalborgs piloter i Vadium-hallen, hvor de via en faldskærmsstrømpe specielt har fået trænet frigørelsen fra en faldskærm. Med hjælp fra øjnene lærer piloterne de enkelte greb uden at kunne se på udstyret. Dette sker ud fra desuden om, at en

simulation også kan opstå om naturen.

Det er i øvrigt første gang, denne form for overlevelsesøvelse holdes i Vadium-hallen. Tidligere har Flyvestationens 'nakte' lægges som kursus til Aften, hvor de uoplyste indtrængninger findes. De Vadium svømmehal blev opført, bestilte flyvestationens indførelse, så man tog hensyn til netop disse overlevelsesøvelser.

Dette blev gjort, og nu kan man lettere afvikle det hele. Også når der kommer ny udstyr til flyvestationerne, men man hurtigt have dem gennem den nødprocedure, der er forberedt fra flyvestation til flytype.

FOTO: VIGGO KRAGMANN



Knap så realistisk som under øvelsen - Bikini i Ebeltoft Vig, men alligevel utvivlsomt. Proceduren for gummifaldet har været sig og er det samme, men man kan fordrive tiden med at studere de andre deltagere i øvelsen - som f. eks. ham, der her er på vej ned.

Udstyringen skal sidde perfekt, for overlevelsesøvelsen kan begynde. Her er det promeritøj, flere gange dansk rooster i svømflyvning. Nils Gestrup, der har sætlet gået efter, i baggrunden kassen, der viser, hvad nedudtryk omfatter i en F-104 Starfighter.

Flyvermagtens S. E. H. Hansen, flyvestationens fyre- og nedudtryksfører, viser, hvor meget nedudtryk der findes i en Starfighter. Forrest i de enkelte rækker på højre side ses indpakningen, og på venstre side ses udstyret, som det normalt ligger sig ud.





# AIR DEFENCE COMPETITION 1970



Skadeflåde 786  
Flyvevæstion Ålborg

TIL TVERKRETSBUD  
ADM Bsp 3  
Nr. 26  
20 apr 1970

Overblik over teknisk personale ved Air Defence Competition 1970.

1. LIMTSPERSONEL.

Liniechef:	LT	J. Sørensen
	-	R.P. Streit (alternativ)
Klarmeldere:	ENSG-2	S. Frank
	-	V.V. Kristensen
	-	S. Jensen
	OKB-1	K.J. Knudsen
	ENSG-2	D. Jensen
	-	O.F. Thomsen
	-	O.H. Dyrriksen
	EG	H.H. Jensen
	ENSG-2	H.V.K. Sørensen
	OSG	J. Olsen
	-	P. Ringebjerg
	ENSG-2	K.E. Nielsen II
CAT:	OSG	O.B. Nielsen
	OKB-1	P.S. Jensen
	-	A.V. Jensen
	NG	P.T. Andersen
	-	K. Holm
	ENSG-2	O. Larsen
	OKB-1	J.L. Andersen
	-	K. Sørensen
	NG	J.H. Larsen
	-	B. Hansen
Fly-tank:	EG	F.K. Federsen
	-	J. Højner
	NG	B. Stride
	-	S. Rasmussen

TEKNISK PERSONEL TIL COMPETITION VEDLIGSBEDELSE.

Bangorledere:	FELT-2	P. Kikkelsen
	-	A.V. Hindkjær
Tekn. debriefere:	FELT-2	J.I. Johansen (radar)
Stel/motorer:	ENSG-2	L. Junil
	-	L.A.S. Stabel
	-	S.E. Sørensen
	OKB-2	K.v.S. Beck
	ENSG-2	O.P. Federsen
Foto:	ENSG-2	A. Federsen
	EG	K.O. Johannessen
Flightcontrols:	ENSG-2	S.K. Høgenesen
	-	V.K. Frandsen

## AIR DEFENCE COMPETITION

I de sidste to måneder har 688726 med bistand fra mange af flyvevæstionens enheder udført en intensiv for-træning til AFUCENT Air Defence Competition. I marts måned blev træningen udført med de ti piloter, der af flyvevæstionen var indstillet til at deltage.

Den 3 april fik flyvevæstionen besked om, hvilke piloter der af AFUCENT var blevet udtrukket til at deltage i selve ADC. De seks piloter blev:

KN	E. Helms
KN	L.L. Poulsen
KN	W. Langebæk
FELT	H.H. Nielsen
FELT	H. Jeppesen
FELT	T. Jespersen

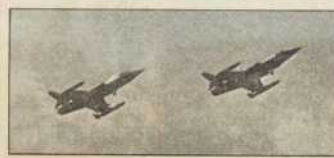
mens M.J.E. Bek blev den danske sectors Team Captain.

Træningen gik 6 april ind i fase III, hvorunder man opererer fra et særligt område, der skal opfylde en lang række krav stillet af AFUCENT. Træningen i fase III og videre frem stiller store krav til alt berørt personale, idet arbejdstiden ofte overskrider det normale, og de 3 af ugens dage flyves der natflytning.

Om vores anstrengelser har båret frugt, vil vi vise sig i dagene 5, 6 og 8 maj, hvor selve ADC finder sted.







**Det går hurtigt når de skal op**

Mellem tre og fire minutter bruger en trænet jethold fra sønnen lyder, til han er klar til at gå i luften. Det blev bevist i går ved en luftforsvarskonkurrence for NATO-lande på Flyvestation Aalborg, hvor det danske hold blev nr. 3. Se mere side 5.



Torsdag 7. maj 1970

Aalborg Stiftstidende

**Aalborgs Starfighter-mand nr. 3 i en NATO-landskamp**



Den 1000 grader varme udstødning presses ud af «Starfighter»-et med 900 km i timen, straks efter at maskinerne har sat sig i bevægelse

Tre gennemtrængende hyl fra en sirene — tre mænd i månebrandsagtigt udstyr løber frem til tre vissegrønne jethy og klavrer ned i cockpittet. Med en djævelsk larm starter motorerne, skroge udstøder det 1000 grader varme brugte brændstof med en fart af 600 km/t, og de tre fly ruller ud på startbanen på Flyvestation Aalborg.

Sidste del af en af Europas største luftforsvars-øvelser er begyndt. I de næste dage har Danmark for fjerde gang været vært ved en storartet luftforsvarskonkurrence for NATO-lande.

**Danmark nr. tre**

Det danske flyvehold har ved de tidligere konkurrencer af denne slags klaret sig ret middelmådigt. Denne gang opnåede det danske hold tredje



Mellem tre og fire minutter tager det en trænet jethold fra sønnen lyder, til han er klar til at gå i luften. Her hjælper en tekniker med ved lydsignalerne i sekunder inden Starfighterens ruller ud på startbanen.

arbejdet med at tilrettelægge konkurrencen. Det vigtigste er at få lov til, at det, vi arbejder med i det daglige, i praksis fungerer som det skal.

I de tre dage, konkurrencen har været, er lufttrænet over Nord- og Vestjylland blevet finansieret af danske og belgiske «Starfighter»-jet og franske jetfly af typen «Mirage». Fly, der har nævnet sig Aalborg med hastigheder som og langt over lyden, er blevet observeret fra flyvermålsstationen i Skjærbjerg i Sønderjylland. Hvorfor de danske fly kom på vindpinde i løbet af gennem 15 minutter.

Andre dele af konkurrencen er foretaget over Vestsjælland. Salling og Mors i lav højde. Desuden har tekniske konkurrencer, hvor faktisk flyene kan gøres klar i løbet af 15 minutter er foretaget.

**Engelsk dominerer**

Det er ikke bare fly og mandkøb, der bliver prøvet ved en konkurrence som den, der nu er slut. Også de mange udsættelser, der er nødvendige for at flyveholdet kan få deres effektivitet og præstationer, bliver sat på prøve. Det gælder f. eks. retnings-

apparatet og kommunikationsnet.

De langlængdes erne til at afgive og modtage meldinger søjles på prøve. — Principielt set skal alle meldinger foregå på engelsk, bemærket en officer. Alene at den grund, at man ikke har fundet danske oversættelser til mange af de vigtigste betegnelser. Det har svenskene derimod — og købet af de svenske Ultra-høj-hastigheds har allerede betydet, at de svenske jetholdere er ved at vinde titlen. Men det danske NATO-moderselskab vil uden tvivl søge for, at det svenske sprog bevarer sin før, støjende uden for flyveholdet.

Forhåbentlig kan der bevarer en lille smule danskhed i det internationale miljø, der heniker på Flyvestation Aalborg: — den indiske vandstær, som faldte sig i den skurvagn, der indtogte prøvens hovedkvarter, gav i hvert fald et bidrag til danskheden. Den faldte helt uden disskussion. 1964-olingenen.

«Dengang jeg drog af sted.» h.

Mandag 11. maj 1970

**Fremmed flyverfugl**



Net, billedet er ikke fra Zooet i København. Den spidte indiske vandstær har gennem de sidste måneder på Flyvestation Aalborg. Hvor den rigtig har været mærkelig under NATO-flyveøvelsen. En særdeles god musket, de danske flyvere opdagede den første plænting i nærheden af Falsk er han også et stykke borte af en stor stærke spidshænder end indiske vandstær overalt. Gennem den militære indførelse har sigten lært sig at fange et passende antal danske «inkubations» klær og udførelsen af tvillinge. Den gend jeg drog af sted, er den kæretråne

seriel en tredjedels «bar et betrag og et drømt hold.

I alt deling seks hold i øvelsen de tre sidste var samarbejdet med hollænderne af vestjyske, hollænderne og amerikanerne. Den danske plænting er særlig tilfredsstillende, fordi hollænderne og amerikanerne har særlige tekniske forudsætninger for at være et godt resultat. Deres fly — «Lightning» og «Mirage»-typen — er bedre udstyret end Danmarks «Starfighter».

**Når alt fungerer**

— Men det væsentlige er måske ikke nok bevist, men at være blandt de bedste, siger lejtant M. F. B. Nielsen, der siden december har

Så lykkedes det! PUN ÅLBORG gik ud af AFCENT Air Defence Competition med sprøjt penge, til glæde for alle der i de to måneder op til 4.5 og 6 maj har arbejdet med projektet.

For dem der ikke havde lejlighed til at følge slagets gang på næste hold følger nedenfor en beretning om de sidste betydningsfulde 75 timer.

Allerede de sidste ager af april kunne man begynde at se en chance for at opnå et godt resultat. De træningsresultater, der blev opnået, blev steds bedre og bedre. I den aften der lå lige før ADC, opnåede der flere gange maksimale points i de events, der blev afholdt såvel i luften som på jorden. Søndag d. 3 maj blev der fløjet tre events, hvor der hver gang blev opnået næsten maximum scores. Høje uden igennem havde teknikerne turnet flyene rundt på under de 15 min., selv under dårligere betingelser og under overvåring af strengere krav end under selve ADC.

Så oprandt 4 maj. Team Captain og Project Officer havde en travl formiddag med de sidste forberedelser. Kl. 14.30 ankom dommerne under ledelse af Stuart Chatelle med fly fra Sønderborg hvor den sidste ADC blev afholdt. Dommerne blev ved flyet modtaget af Stationschefen i spidsen for en mindre delegation fra flyvæstasjonen.

Kl. 15.15 samlede hele ADC-holdet til briefting i G-455. Chefen for Flyvæstaktisk Kommando, General Sigler ønskede først holdet held og lykke, og dernæst brieftede dommerne om reglerne for ADC.

Efter yderligere to brieftinger først af piloter og dernæst af teknikere var man klar til at flyve den første event. Mens en nerves Project Officer travlede frem og tilbage i G-vognen til akkompagnementet af "Den gode og den onde" fløj det af en indisk vandstær, blev flyene scramblet på Subsonic Night Event.

De piloterne kom ned, kunne de næppe om et ganske godt resultat. De to første fly havde fanget første mål på ca. 150 sec. og 250 sec. For de to andre fly var det gået næsten lige så godt. Alt afhæng af scope filmsens. Disse hold ventte noget på sig, og det var en noget trist team Captain og Project Officer, der kl. 02.00 stod og så på tre gode film og var for første skuffelse. En film havde sat sig fast i kassetten. Fototeknikerne havde gjort alt, hvad der var menneskeligt muligt for at undgå den slags uheld, men her var altså mislykket, vi havde glemt at tage i ed. To fly var under denne event glet 1/2 og hangarhold, og EVK arbejdede utretteligt hele natten på atter at få de to fly klar. Night eventet gav os ca. 10% af de totalt opnåelige points.

Tirsdag den 5. skulle der om morgenen flyves en Low Level event. Vejret var i en del af øvelsesområdet for dårligt, men der blev indgået en gentlemen's agreement om de vejr minimums, der kunne accepteres af begge parter. Da det kom til stykket, var vejret for dårligt, og det blev besluttet at flyve den pågældende event om samme dags eftermiddag. Efter den mislykkede low level event blev der afholdt turn around event. Denne gik som ventet, idet alle fire fly blev turnet rundt på under 15 min.

Omkring middag skulle den event, der var imødekommet med den største spænding både af piloter og GCI finde sted. De fire fly startede to og to for at intercepte to supersønlige targete.

For de to første gik det godt, de kom begge hjem med gode tider. For de to næste flys vedkommende mislykkedes det næsten faldstændig. Selvom vi vidste, det var den sværeste event, var humøret ikke særlig højt, da resultatet blev bekendtgjort: 10%. Dog var der en trøst. Sammenlagt havde vi nu ca. 3% af de opnåelige points, og det var nu umuligt for os at blive sidste i ADC. Et af de tyske hold havde nemlig kun opnået 3% af de 15.000 points.

Om eftermiddagen var vejret en del bedre end om formiddagen, og det blev besluttet at flyve low level eventen. Project Officeren fulgte eventen fra radar-bunker og åndede lettet op, da det af radio-korrespondancen fremgik, at vi ligesom de foregående år havde fanget alle fire targete indenfor ideeltiden, og dermed opnået maximum points i denne event. Vi havde nu 47% og var dermed nr. 4 i ADC.

Vejret var under den første low level event lidt for dårligt.

Den dag var tre fly u/s, og endnu engang brændte der lys i ESK 726 hangar og på mange værktøjer hele natten.

Næste morgen havde vi atter 6 kampklare fly til at udføre Subsonic Day eventen med. Første gang kom targetet for sent i luften, og det blev nødvendigt at flyve denne event om. Der blev scramblet og ca. 40 min. efter start kom det over den direkte linie til FLD CoLt "VI har opnået det ved maximum points". Det viste sig, at vi havde mistet ialt 80 points ud af 4000 på denne event. Denne event sikrede os en tredjeplads i den fjerde ADC med ca. 72% ud af 15.000 points.

Alle på PUN ÅLBORG har grund til at være stolte over det resultat, der er blevet opnået. ADC var i år sværere end nogen af de foregående år, alligevel slog vi de andre hold, der deltog med F-104, ligesom vores resultat var 10% bedre end det, der blev opnået af det hold, der fløj med et kombineret team af F-4 Phantom og F-104. Kun kunne vi ikke slå de hold, der fløj Lightning og Mirage, men dette må anføres skyldes disse flys særlige fortrin end manglen de indsats fra den danske sektors side.





CHEF SKIFTE 24 SEP 1969







Tirsdag 14. april 1970

## Hæder og trofæ til Aalborgs jetpiloter

Det blev eskadrille 726 fra Flyve-  
station Aalborg, der i år blev bedst  
i skydekurrencen blandt luftfor-  
varsflygere, hvilket for det danske  
Flyvevåbens voldsomt vil sige  
Storfløjterne fra Aalborg og Hun-  
terne fra Skrydstrup.

Chefen for Flyvevåbnet Kom-  
mando, generalmajor P. Ziegler,  
overrakte i forsidtægten den øvrigt  
vandrende pokal til den sejrende  
eskadrille, Pokalen, Mac Millan-tro-

fæet, er udsat af Ford Motor Com-  
pany til minde om major Edward  
Mac Millan, der omkom under in-  
struktørvirksomhed i det amerikanske  
Flyvevåben.

Også bedste pilot i den individu-  
elle konkurrence var fra Aalborg,  
nemlig chefen for den vindende  
eskadrille, major E. Bæk. Han fik  
lidet generalmajor C. C. J. Føl-  
slevs vandrepokal.

Onsdag 15. april 1970 — Aalborg Stiftstidende —



**Bedste luftforsvarsfly** Chefen for Flyvevåbnet Kommando, generalmajor P. Ziegler, overrakte tirsdag to pokaler til eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg. Eskadrillen, der som her, er blevet årets bedste i en skydekurrence blandt luftforsvarsfly, og eskadrillechefen, major E. Bæk, der ses på højre side, var bedst i den individuelle konkurrence.





## Landskamp på højeste niveau: Hvor vågent er flyvevåbnet?



Et karakteristisk billede af en Starfighter bagtræ — med kontrastene: den tynde halefløj og den store udadkobling — der ses i et kort få sekunder af en tominutters rakettest med et fly i baggrunden. Her leverer motoren en til motor. Der kan være mange lignende billeder i hvert fly.

### AF ERIK RANDEL

Der er mange måder at udkæmpe en landskamp på. I den kommende uge skal de danske farver bogstaveligt talt forsvares på hidtil højeste niveau. Flyvevåbnet vil med base i Aalborg søge at stå fast, at vi ligger i toppen under en international jagerkonkurrence.

I Det er første gang Danmark deltagere for alvor i denne årlige NATO-konkurrence, der bærer det letkendte navn «Advanced Air Demonstration Competition 1968».

### Træning og efter træning

Vi drøjer således år for år — uden for konkurrencen — og blev en strålende og skoleagtet nummer adskilligt, som vi det ikke vidste hvad det gik ud på.

— Men det går vi i år, siger holdkaptajnen, major Carl Holt, og vi regner absolut med at vi har en god jagertræningsoplevelse. Vi har trænet og trænet og trænet.

### Hvor vågne er vi?

Aalborg Stiftstidende overværede en af forberedelsesweekenderne i går på Flyvestation Aalborg, der skal lægge personale og materiel til.

Konkurrencen går simpelthen ud på at se hvor vågne og hvor fremmede fly skulle trænge ind i danske luftens område, og hvor hurtigt vi er til at glæde dem med, inden de får lov til at komme ind.

Det danske landshold består dels af mandshånd fra Starfighter-afdelingen

og dels af F-104. Og efter blev det travlt. Et af konkurrencemomenterne er nemlig også: Hvor hurtigt kan et fly efter turen gøres klar til at gå på vingene igen (dvs. optaget og opladet og med en ny pilot i cockpitten). Heller ikke det tog mange minutter.

— Og hvordan gik det så med «Gøden»?

— Han blev skudt ned med latterildstrålerne (dvs. det fra piloten, der med disse holdbarhedsprøver er i stand til at bevise, at det ikke er tomt snak).

### Eet stort holdarbejde

— Det er et mangt holdarbejde, det kommer an på, fortæller major Holt. Flyene bliver put til kort før rakettesten med hjælp af radiostationsvæbnerne i Skyrydderhuset.

Og længe iakttagelse (dvs. disse job, hvad kan en pilot så udføre?) Og hvor dygtige ved iakttagelse og radiostationens er, hvad betyder det, hvis ikke piloten kan stå kram de sidste få sekunder for rakettestens udførelse?

### Syv nationer er med

Der deltog i NATO-konkurrencen, personale fra Holland, Belgien, Frankrig, England, Væsttyskland og USA. De andre nationer er splittet op i hold, repræsenterende to og en af allieredes forsvaretskoler, mens Danmark danner det eneste nationale hold.

Konkurrencen herhjemme finder sted tirsdag aften og tænding og overvågning af et stort dommerkollegium fra NATO-hovedkvarteret. Når det er færdigt her, rejser det til Tyskland og overværet prøverne derovre osv. Der vil derfor på et par uger, før konkurrenceresultatet kan gøres op.

### Ikke bare for sjov

Der er fem deltagere. Når det fremtidige mål kommer ind fra Nordtyskland i underlydstart om dagen, når det sker om natten, når det sker i overlydstart om dagen, når det sker over Himmlerland i lav højde, dvs. 200 meter. Himmellandsflugten kan godt foreværes sig på at holde sig for øverste og endelig tages tid på klaringsarbejdet.

— Vi konkurrerer ikke bare for sjov, siger major Holt. Der er alvor bag. Vi vil være så dygtige som muligt, og under forberedelsestiden til konkurrencen, hvor alle er grebet af den rette ånd. Sådan vi mange metoder, der kan overføres til hverdagslivet i eskadrillens og således kan være betydeligt mere effektivt.



Det er et mangt arbejde for piloterne at læse i de småt skærmede drøgt, der skal beskytte dem i det øverste flyveøjeblik (hvis det havde været temperaturer). Vi hører kaptajn K. Jensen, der sammen med sine pilotkolleger kaptajn P. Andersen og instruktør K. Thygesen, J. Jakobsen, S. E. K. Hansen og M. L. Carlsen står i kabinen på vækset. Skjorte «Gøden» med.



Det tager ikke mange sekunder at forny F-104'erne med deres hjul, tænder — Sæbevasker-eksperimentet, der selv siger dansen må lade af det «fjendtlige» nye varme udstødningsgas.

### Lever under feltforhold

På Flyvestation Aalborg har man oprettet en helt særlig — med kendte og ukendte — leveringsmåder under næsten skammelige forhold er sættet til en kampdygtig enhed.

På to runde platforme står syv-spidsede, fire F-104 overlydstartere. De er oplukkede, opladte med udladende raketter og klar til start. Teknikerne smugler stadig om dem.

Piloterne er samlet i et interimsstak skær og halv hundrede meter derfra — således som konkurrencereglerne foreskriver det.

### Som at pirke i myretue

Og så kommer alarmen fra Flyvestationen Skyrydderhuset over højttalende højtalere på en direkte linje.

— Scrambling! som det hedder på NATO-sprog.

To fjendtlige fly er på vej over Nordtyskland og vestre mod Danmark. Alarmen vækker på samme måde, som når man pirker med en klop i en myretue. Et pludseligt myrden, de fly overalt.

Piloterne løber træde deres besværlige udrustning i håbet. Flyspræng til flyene, klarer og i cockpitten, starter de titotaster af bølgekræfter og søger for at checke de mange ting, der er nødvendigt at kontrollere før start.

### Sekunder tæller...

Endelig stammer flyet med værdifulde udstødningsgasser på runde overalt omkring flyene. All' synes klart, bremsekædderne løse fra tilføje. Der udføres afvikling af raketterne forstages — af sled ruller flyene og få sekunder efter er de i luften med flyvernes stående flere motor lagud fra den bændende efterbrænding til jetmotorerne.

Vi tog tiden. Det var imponerende hurtigt. Flyene holdt på skidtet fem minutter betydeligt, men der gik betydeligt kortere tid, fra det øjeblik radarstationerne alarm lod, til flyene hang i luften. Af konkurrencen og andre hensyn fortæller vi ikke hvor hurtigt.

En god halv times tid senere kom



**ALARM!** Hvor vågne er vi herhjemme, når det gælder overvågningsarbejde i forsvaret? NATO har udførelse af konkurrence, hvor personale og F-104 fly fra Flyvestation Aalborg skal være i gå. Her har alarmen været nedlyd. Piloten er hoppet op i sædet på sin Starfighter, og har startet motoren, medens teknikerne først rundt og kliver de sidste kontrollejer. Se



Major C. Holt  
DEAN CAPTAIN  
F-104G hours: 184:00  
Total hours: 2957:00



Capt. F. Johansen  
PILOT  
F-104G hours: 487:00  
Total hours: 1592:00



Capt. E. Larsen  
PILOT  
F-104G hours: 470:30  
Total hours: 2295:00



1/Lt K. Thygesen  
PILOT  
F-104G hours: 299:00  
Total hours: 947:30



1/Lt J. Jakobsen  
PILOT  
F-104G hours: 355:40  
Total hours: 1122:55



1/Lt S.E.B. Hansen  
PILOT  
F-104G hours: 296:00  
Total hours: 894:00



2/Lt M.L. Carlsson  
PILOT  
F-104G hours: 151:10  
Total hours: 802:30



MEL.: DEN ETVIGGLADE KØNBERGEMED.

Op, danske mænd af alle køn, tag partystøvler på,  
bered jer til den store dybt, der nu skal foregå.  
Træk bagens hånd, skyd maven frem og sæt dit gamle hat,  
og gråb så med begejret hånd en slæksalen fald,  
der er folk, der påstår, at drukket det er trist,  
er du blandt dem, så du dig drikke til en gniat:  
aving dit krus og flaske, du gamle pessimist,  
gennem druk bli'r man hurtigt en verdig COMPETIST!

Historisk stammer competition ej fra Amlis tid,  
og selvom vi kun såre lidt om spillets udfald ved,  
så ved vi dog bestemt, at det blev spillet ved en fjord  
af HOL og hans kumpaner, som er her ved dette værd.  
Der er folk, der si'r, competition det er fest,  
det er den alags folk, der vel kæder spillet tædet.  
Sving dit krus, held i dig, du gamle fylderist,  
gennem druk bli'r man hurtigt en verdig COMPETIST!

Om spillets regler ganske lidt du lige vide må:  
Det er særdeles gunstigt, peilte "se sans" at få;  
i så fald skal MAJOREN, selvom også det gør ødt  
ha' lev at gi' en højst belse manneberdet ruetti  
Der er folk, der påstår, en COMPETIST er skær:  
det er folk, der aldrig har prøvet spillet før.  
Sving dit krus, skyl efter, du gamle norderist,  
gennem druk bli'r man hurtigt en verdig COMPETIST!

Om ånd're hylde frem på jord, om fandsen og hans søn  
end møder op med støvler på og frække grin og grøn,  
så syn's jeg, vi skal sværge her i dette drikkelag,  
at competition skal bestå, det er en oplagt sag.  
Der er folk, der si'r competition det er trist,  
er du blandt dem, så du dig drikke til en gniat.  
Sving dit krus og flaske, du gamle pessimist,  
gennem druk bli'r man hurtigt en verdig COMPETIST!

Hilser, DE RODE.



Capt. T.S.W. Olsen  
DUTY QWG  
F-104G hours: 555:00  
Total hours: 2777:00



1/Lt N.E. Christiansen  
TECHNICAL OFFICER



W/O J.P. Strait  
LINE CHIEF



W/O E. Andersen  
LINE CHIEF  
ASST



1/Lt K. Helms  
PROJECT OFFICER  
F-104G hours: 202:30  
Total hours: 1450:10



AFPRØVNING AF TRYKDRAGTER.

1. FMC og FORÅLB foretager i perioden 1. apr - 31 maj afprøvning af 2 stk franske trykdragter (EVA) samt 2 engelske (DVO).
2. Til afprøvningen er udtaget følgende piloter:  
 PLLT-1 P.W. van Wylich-Maxell ESK725  
 PLLT-1-B S.K.H.Hansen ESK726.
3. Afprøvningen vil blive foretaget efter koordination med ALB-C (PONO). De to første flyvninger skal for hver pilots vedkommende afvikles i TP-104G fly, hvorefter resten kan afvikles i F-104G fly.
4. Eventuelle midlertidige modifikationer på afprøvningsflyene vil blive udført efter nærmere ordre fra ALB-M. Disse modifikationer vil blive indført i hvert flys driftsjournal.

TIL TJENESTEMAND  
 FM C-MEDALING  
 nr. 46  
 5 apr 1968



Ser.

Aalborg Stiftstidende

*Patienten der fik jet-blod udskrevet*

Onsdag 10. april 1968

Takket være en portion blod af meget sjælden type, som med jetlaster blev fløjet fra Aalborg til Luxembourg, er en kvindelig patient på Hospital de la Ville i D'Esch sur Algetin i Luxembourg nu udskrevet efter en vellykket operation.

Chefen for Aalborg Kommunehospitals blodbank, som skaffede det meget sjældne blod, overbragte Geert Jansen, der opholdt midlertidigt i de kolde egne i D'Esch sur Algetin, som lakker for blodet. Den det vigtige blod havde man ikke turdet gennemføre den nødvendige operation.

Operationen blev udført den 12. marts. Da den blev det sjældne blod sendt fra Aalborg med en Skandinavisk F10 fra Flyvevåben Aalborg. Det landede på den amerikanske base i Billburg i Vestjylland nær grænsen til Luxembourg. Sammen over blev blodet opbevaret i et Røde Kors depot og derfra næste morgen kørt i ambulance til hospitalet.

Blodtypen er så sjælden, at der i det internationale register over blodtyper er på det pågældende tidspunkt kun kendt to, som nemlig kunne afgive blodet. Den ene, som blev valgt, var i Aalborg oplært, alen.

MANDAG 15. april 1968

B.T.

53

**Deres påskeopgave: Passe på os**



Hvor tror I rigtig skulle det være på danske flyvningsselskaber. Deres påskeopgave er at passe på os. Det er vigtigt, men det er også svært. Det er vigtigt, men det er også svært. Det er vigtigt, men det er også svært.

Her er det kaptajnens A. A. Tim og Bil. Tim er fra Skarpheden og Bil er fra Aalborg. De har en vigtig opgave på vejret og de skal sørge for, at de bliver tryk på os.

Tim og Bil.



Sådan endte den forulykkede Starfighter efter en lang kurve over bælge og græs. Forrest vingebrænde, som blev revet af og kom i brand.

## Praktisk apropos til flysikkerhedskursus: Havari

Starfighter forulykket under landing - men kan repareres

Som et praktisk apropos til det usædvanlige kursus i flysikkerhed, som i disse dage holdes med 60 eksperter på Flyvestation Aalborg og Aalborg Lufthavn, skete det torsdag et havari med en af flyvestationens F-104 overlydsjægere, hvis ene understøtelse brød sammen.

Det skete under landingen, hvor Starfighter-flyet R-702 antog på bælgen med normal landingshastighed, det vil sige omkring 100 kilometer, og der ville have været stor risiko for et totalhavari.

Men havariet varre stadig med drøgtigheden i øverste kadettrækkerne. Når den pågældende skredt skovet hen over bælgen og ind i græslandet, blev adskillige dele af forbeholdt sine besiddelser, og efter et par sekunder opdalt på væksten vil jageren R 702 være i luften. Efter mere end tre års flyvning



En blandt civil-militær gruppe studerer flyvekontrollens styring i -Hæret, Forrest ved de elektroniske pulser sidder assistent Karen Margrethe Frederiksen og flyveinstruktør Ole Christensen. I baggrunden står fra venstre Dennis Backus, der er operationschef for Storm, Søren Coser, major J. S. Petersen, kaptein V. Brandt og flyveinstruktør S. Høft. Allerede på skærmen overflyver leder H. L. Schiøler.

er beboelsen af 29 Starfighterfly stadig som ved starten - ikke så lidt af en penseltest!

### Brandfaren var stor

Piloten, der sad i cockpittet, var flyvestationens ledende operationschef, den tidligere oberstløjtnant Thorbjørn Pinesen, nu Væbnet. Han slap uden en skramme.

Men der kunne let være sket mere. Den ene vingestøtelse blev revet af og brød i brand. Og bemærk, som normalt vil op på 3-400 graders varmt. Hvis det kunne have antændt tilsvarende brandstoftank.

Formanden for Flyvevåbnets havariudvalget, major Kurt Ahlborn, der leder Flyvevåbnets sikkerhedskursus, overvejede straks undersøgelsen af havariet. De har en tidligere undersøgelse fra Flyvestationen, har han det allerede kendt på Starfighterne.

I øvrigt gik Flyvevåbnets sikkerhedskursus, som normalt indgår i havariet. I dag samles man til en årlig leje rute.

F. R. Z.



PET.



# F S K 726

15 år

aug 1967

I anledning af ESK 726's 15 års fødselsdag d. 1 aug 1967.

PROGRAM.

Forniddag: Fælles kaffebord i hangaren for alt ESK personel + gæster fra flyvestationens øvrige enheder.

Eftersiddag: ESK holder åbent hus et par timer, hvor det er tilladt at medbringe koner, kæresten og børn til en rigtig fødselsdagsfest med rød sodavand, lagkage, kaffe, Anders And film og en enkelt kop øl til farmand.  
Nedetid kl. 1400

Aften:

Når ommerne er lagt i seng og barnepigen anbragt i husets bedede stol, er man klar til med konen eller kæresten under armen at møde i OBS mellem kl. 1900 til party med smørrebrød og hvad der til herer.

Der serveres kaffe med cognac og liker, imens man hygger sig i de bløde lænestole.

Derpåfter er der dans til fin-fin musik.

Og lænk engang, her i disse NØMS tider kan vi tilbyde alt dette for kun 10 kr. pr. person (voksen).

Når man ferie den dag, søn alligevel går derhjemme, kan man naturligvis deltage.



VELKOMST



CHEFEN TALER



FÅLLES KAFFEBORD



OB. THORSEN TALER







FAMILIEN  
PÅ  
BESØG





ESK 723  
FORSØGER  
AT



PHANTOM  
FEST  
1967





NOGLE AF DELTAGERNE  
VED  
PHANTOM FESTEN



### Sjældent skulderklap til Ålborg-jetpilot

#### Flyverlojtnant K. Helms reddede starfighter fra havari efter lynnedslag

Den 23-årige Klaus Helms, som af generalmajor S. B. H. Helms, har fået et af de officielle skulderklap, der er kendt i Flyvevåbenet. Han har fået det, fordi han med stor dygtighed og kærlighed reddede et stykke af typen F-104 starfighter fra havari nær Næstved, efter at flyet var blevet ramt af et lyn.

Klaus Helms er pilot på Flyvevåbenets skvadron, og det allerede udviklede, der har form af en verdens for sig selv. Han er uddannet som tekniker og har arbejdet på F-104erne, hvor han arbejder på at undersøge årsagerne til skaderne på flyene. Han er uddannet som tekniker og har arbejdet på F-104erne, hvor han arbejder på at undersøge årsagerne til skaderne på flyene.

Flyverlojtnant Helms bemærkede, at skvadronen havde et problem med F-104erne, der låger i Næstved med de piloter, der er på skvadronen.

— Jeg arbejder med at undersøge årsagen til skaderne på F-104erne, der låger i Næstved med de piloter, der er på skvadronen.

— Jeg arbejder med at undersøge årsagen til skaderne på F-104erne, der låger i Næstved med de piloter, der er på skvadronen.



Flyverlojtnant K. Helms fotografert efter landing med en F-104-typer.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

#### KUN FOR EKSTRAORDINÆRE FÆLTER

Flyverlojtnant Klaus Helms har fået et af de officielle skulderklap, der er kendt i Flyvevåbenet.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.

— Det er det bedste kraftige lynnedslag, der har ramt et dansk starfighter. Normalt flyver man uden om skyens kerner, men i denne er de ikke til at skåne fra de ande, og i det forestående tilfælde havde ingen værter været med, så det kunne være farligt for dem, og flyveren i sig selv kan have været lynnedslaget.



### Aalborg-Starfighter på næsen i græs

AF ERIK BANDEL

En af overlyseskadretterne på Flyvestation Aalborg blev i aftes ramt af et teknisk uheld, der medførte, at en F-104 Starfighter, hvis hydraulik-system svigtede, kørte fra betonbanen ud i græsområdet, hvor næsehjulet brød sammen, og flyet rutschede videre uden.

Piloten, den 23-årige Flyverlojtnant Jens Jakobsen, kom intet til, og flyets beskadigelser er så små, at maskinen snart igen kommer op at flyve.

Udvaldet skete under afviklingen af de rutinemæssige udflyvninger. Kort efter startens begyndelse det tryk, at maskinen snart igen kommer op at flyve.

(Fortsættelse på bagsiden)

#### FLY I GRÆSSET

(Fortsat fra forside)

Hydraulik-systemet var berørt, og piloten måtte nødlande på græsset. Den 23-årige pilot blev uskadt, og flyet blev ramt af et teknisk uheld, der medførte, at en F-104 Starfighter, hvis hydraulik-system svigtede, kørte fra betonbanen ud i græsområdet, hvor næsehjulet brød sammen, og flyet rutschede videre uden.

Men piloten havde ikke den sædvanlige bremsekraft til disposition. Han måtte bruge gammeldags fod-karper for at standse den tungtlastede maskine (startvægt 9 tons, hvis landingshastighed er over 300 km i timen).

De særlige styringen til næsehjulet svigtede og der blev udsendt et stort udslud af rutschede Starfighterens ud over betonbanen, efter først at have kørt ind i græsset og have knust styret af temperen til næsehjulet.

I det bløde græsområde brød næsehjulet sammen og flyet kørte videre, indtil det stoppede.

De store slukningsvogne med slukningsmateriale, som var kørt i stilling, blev der kaldt på ikke brugt for. Piloten kunne takket være ud af cockpitet og lægge sig ned på græsset.

Flyvestation - og Flyvestation Aalborg - kan stadig høre sig med rekordhøjt havaristatistik med de meget avancerede jet-agere. Man har fortsat de 20 Starfighter i løbet, som blev leveret i 1964-65.

Aalborg Stiftstidende

Ondsdag 14. februar 1968



KOB.





Vejret: Tiltagende nordlig vind, overskyet og snebvejet.

N. - S.A. - S. - B. ■ 202. ÅRGANG ■ NR. 70 ■ MANDAG DEN 11. MARTS 1968



## Jet-blodet vel i Luxembourg

Operationspatient i Luxembourg reddet af donor på Aalborg kommunehospital



Den dygtige halve liter blod bliver her båret af Falck-redder Henning Møller på Aalborg Kommunehospitalets blodbank hos overlæge Carl Jensen og stabsinspektøren Holm M. Jørgensen.

Med en af Flyvestation Aalborgs Starfighter F. 104 blev en halv liter blod af meget sjældne type i formiddags fløjet fra Aalborg til en kvindelig operationspatient på et hospital i Luxembourg. Blodet er af så sjældne type, at der for tiden i hele Vesteuropa kun er registreret to donorer, som kan bruges.

Transporten med jettfy er den eneste mulighed for at få blodet transporteret den lange vej, inden at det bliver beredeligt. Redderen ankom først for transporten ville være minimum på timer, og det er for lang tid, hvis blodet skal være anvendeligt.

### Donoren tappedes i lørdags

Indledningen til det uventede internationale samarbejde om leverance af sjældent blod blev truffet allerede i lørdags, da en kvindelig donor fra Aalborg med den sjældne blodtype blev tappet på Aalborg Kommunehospital.

I weekenden lå den halve liter dyrbare blod i hospitalets blodbank. I morges blev det indleveret af overlæge Carl Jensen til volder Henning Møller, Falck-Zonen, som kørte det til Flyvestation Aalborg. Den halve liter blod, som findes i en plastpose indtastet emballeret, blev her overgivet til kaptajn P. Guckadorn, der førte Starfighteren til den amerikanske base i Hirsch i Vestfrankrig nær ved grænsen til Luxembourg.

På baren ventede en ambulance fra Hospital de la Ville, D'Arson-Rue Alerte i Luxembourg. Ambulansen, som blodet nu blev transporteret over i ambulansen, er ca. 45 km i luftveje.

(Fortsættelse på side 2)

### ♥ JET-BLODET

(Fortsat fra forside)

Inden transporten var det omhyggeligt undersøgt, at den lille plastpose med det sjældne blod kunne stå de særlige forhold, som den udsættes for i en jettfy. Det betyder bl.a. en trykluftkabin, som opbejler under flyvningen.

Ved middagstid var Starfighterens lige tilbage i Aalborg, den lettede herfra ved 11-tiden. I sættesiden havde flyet tilbagelagt luren til Hirsch, hvor flyet blev tanket og rovet på det særlige flyveplads for helsevæsen, inden den blev sendt tilbage mod Flyvestation Aalborg.

Omtrent samtidig med, at flyet kom tilbage til Aalborg, var blodet fremme i D'Arson-Rue Alerte i Luxembourg, hvorefter man kunne operere patienten med det sjældne blodtype.

### Kontakt via Paris

Samarbejdet mellem hospitalet i Luxembourg og Aalborg Kommunehospital blev fastslået gennem blodbanken i Paris, som Aalborg Kommunehospital har et tæt samarbejde med. Der vidste man, at Aalborg KH havde en donor med den sjældne blodtype, som i øvrigt hedder Kp (b).

Et centralt register for bloddonorer findes i øvrigt i London. Her er det for tiden kun registreret to donorer, som kan tappes ned, og det er de som stik fra Aalborg. Transportmulighederne mellem Aalborg og hospitalet i Luxembourg var så - takket være det danske flyvevæsen velvilje - at være borte.

### Sjældne donorer svære at finde

Den uventede vej for den halve liter blod var, hvor vigtig det er for lægenes arbejde, at endnu flere melder sig som bloddonorer, siger overlæge Carl Jensen, Aalborg Kommunehospital. Det er ikke nok, at vi har tilstrækkeligt med donorer af så sjældne typer. Kun hvis vi nok

meget melder sig, har vi mulighed for at finde donorer med de sjældne blodtyper.

Når det gælder om det som regel ved, at en patient med en sjældne blodtype indlægges.

Kaptein Guckadorn blev af den sjældne type, som vi kender de ved blodbankens register at laves blod fra jettfy, hvis den sjældne blodtype indlægges, indgår det. Inden operationen begynder, kan patienten så at sige overgå sine blodtyper, og ved, at vi bl.a. giver rødt med jettfy, hvis der er til det.

På den måde kunne man ikke klare sig i Luxembourg. Selv en operation, der udsættende ikke nødvendiggjorde så meget blod som sjældne, var det dog nødvendigt at sætte blod i det.

Samarbejdet var i øvrigt også, hvor hurtigt man i en akut situation ville kunne skaffe sjældent blod. Var det nødvendigt, kunne der helt formentlig klaves indbefaldt på par timer.



FOTO: GUCKADORN KAPTEJN AALBORG



På flyvestation Aalborg fik kaptajn P. Guckadorn den lille pikke med blodet af Falck-redder Henning Møller.





FOTO  
KLAUS GOTTFREDSEN  
AALBORG



FOTO  
KLAUS GOTTFREDSEN  
AALBORG



FOTO  
KLAUS GOTTFREDSEN  
AALBORG

# COMPETITION 1968



DELTAGERNE



KOB. JON. SER. CAS. KAR. GES.

MENNESKER I LUFTEN:

# Trykdragt sikrer piloten op til 100.000 fods højde

Flyvestation Ålborgs jager-piloter skal have trykdragter, og to typer er afprøvet. - Forsvarseffektiviteten øges hermed

Når man befinder sig 100.000 fod over luftfladens - det svarer til rundt regnet 30 km - siger det sig selv, at man ikke kan eksistere uden ekstra tryk, enten i form af cockpit-tryk eller ved hjælp af specielt konstruerede trykdragter.

Indtil 100.000 fod bruges normalt - nemlig - trykdragten. Over denne højde bruges hele trykdragten eller rumdragten, som de også kaldes.

På Flyvestation Ålborg har man netop afsluttet et forsøg med to nye danske trykdragter, en fransk og en engelsk type. Og disse minder meget om rumdragter, men de viser ikke fuld beskyttelse i begge dragter er såvel hender som fødder frie, og i den engelske er desuden bælten fri.

Den franske model er indformet i led, så kroppen fuldstændigt med dragten og sikkes til med en kraftig tynde, således at bælten beskyttes mod eventuel undertryk.

Den franske dragt består af et trykdragt og en rumdragt. Den franske dragt består af et trykdragt og en rumdragt. Den franske dragt består af et trykdragt og en rumdragt.

Den engelske dragt består af et trykdragt og en rumdragt. Den engelske dragt består af et trykdragt og en rumdragt. Den engelske dragt består af et trykdragt og en rumdragt.

Den engelske dragt består af et trykdragt og en rumdragt. Den engelske dragt består af et trykdragt og en rumdragt. Den engelske dragt består af et trykdragt og en rumdragt.

### Slutter test

Så man på de to trykdragt-typer



Flyveøjeblik S. E. R. Hansen. Det er med til at afprøve trykdragten.

Den engelske dragt er sikker op til en 100.000 fods højde, den franske til 100.000 fod. På Flyvestation Ålborg har man indført afprøvningsudvalget til Flyvekommandoen. Man har bedrevet særlige forløb og alper ved de to typer dragter, og i Flyvekommandoen skal disse rapporter fremsendes, sammenhængs med Flyvekommandoen kan til trykdragterne anvendes et sættag til man særligt indstiller til 100.000 fods højde til de danske jager-piloter.

Det vil være og som et helt hvidt dragsæt drager til Ålborg piloter på jagerflyene. F-104 Starfighter og de nye dragter bester endnu 12.500 og 10.000 år, vil det højde er udgik på undertryk en

prøve afprøvnings, herunder man at dragter er meget mindre vedligeholdelse ved den engelske end ved den franske. Disse dragter har til knæ og er tryk med blæser, der ved undertryk sikkes op og giver et jævnt tryk på hele kroppen.

Den franske dragt består af et trykdragt og en rumdragt og en ventilationsdragt og selv trykdragten. Ventilationsdragten bruges ikke til at tryk på, men undertryk og selv ventilationsdragten tænkes selv trykdragten.

Ventilationsdragten er simpelthen undertryk for at kunne holde den varme ud, der normalt kommer under en så tabelløs dragt.

### Automatisk i funktion

Den engelske version udgik som en dragsætmonteret af to forskellige dragter, en G-drakt, der hænges rundt i, at lene væk fra overdragten under G-flyvning, en ventilationsdragt samt trykdragten.

Ved hjælp af trykdragten påføres piloten et tryk svarende til ca. 40.000 fods højde, således kan befinde sig i 100.000 fods højde.

Belægt trykdragten i cockpitet, blæses dragten automatisk op, og sikkes alle med, således at piloten ikke undertryk, undertryk, Tingens kan til i denne højde at

udbygning af det danske flyvevåben effektivitet, at man også har mindre trykdragter indført. 1000 trykdragter kan man kun flyve op til 40.000 fod op - eller indføres 40.000 fod er den franske sikkerhedsområde medmindre. Man kan naturligvis flyve højere, men uden trykdragter. Det afhænger blot af den styrke, man vil løbe. Det siger sig selv, at man ikke under trykdragten flyver, der bliver nogen usikkerhed.

Ved brug af trykdragter kan den franske trykdragtsområde medmindre højde øges op til 60.000 fod.

Det betyder dog ikke, at piloterne kun vil flyve med trykdragter. Man får nemlig svarer det en stor indvirkning på luftens tryk, og der vil i stedet for automatisk flyvning med trykdragter i denne særlige flyveprogram blive indført muligheder, hvor til trykdragten skal anvendes.

### Oplyder kravene

Ikke desto mindre, der anvendes trykdragter, er Sverige men man er ikke der mere så langt fremme, som Frankrig og England. Derfor valgte man disse nationer.

Stable man selv bestemte udvikle en trykdragt, vil det koste en betydelig sum, og da man har gode erfaringer med trykdragter i både England og Frankrig.

### Trykdragter



Flyvestation Ålborg har afprøvet et forløb med trykdragter af fransk og engelsk fabrikat. Begge er såvel afprøvet af statsflyvepiloterne i op til 100.000 fods højde med de svarende 40.000 fod. Piloten er dragt er mellem 12.500 og 10.000 år, og afprøvningsresultaterne afsløres om et par dage, for eventuelt kan besluttes. - Læs mere på side 4.



Frank B. J. Petersen - laboratorien opfinder en hjælper trykdragten S. E. R. Hansen med et måle som trykdragten er i orden for start. Det er her den engelske trykdragt, piloten er i det.



## Aalborg Stiftstidende

Tirsdag 18. juni 1968



Farten på Starfighterens er her ca. 1000 km i timen og højden over jorden 60-70 km!

# Sådan vender man op og ned på en jet



I lige grad kan piloten, som flyet til det. Flere af maskinerne kan kun gennemføres med dette ene fly i verden, sagde Reeves hænder, da han i mænen flagede af over at sin rovin.

Reeves har et kendskab over helværdi i F-104 eskadrellens, sagde i særligt som kendetegn for de danske. Teknikerne i det danske flyvevåben er blevet værdens helde. De er blandt andet dygtige til at holde flyene røde indvendig som udvendig, og det er en meget væsentlig del af i flyvevåbenet, som jeg anbefaler alle andre landes tekniske at følge. Den maksimale jet tryk i i år, var tre som et bombefly, ransorium inden i, sikker en nydelig - og sikkerhed.



En af de mere avancerede manøvrer anvendes på denne legning. Umiddelbart efter start læses en dobbelt manøvre - det kan i hele verden kun laves med en Starfighter

Batterierne militærpiloter fra mange lande overværede i går på Flyvestation Ålborg en hørbare - opvisning i luftkræfter, som kunne få de stilles flyvning med til at komme med mange udtryk for, at de måske vil var imponerede. Og det skal der meget til!

Det var de amerikanske Lockheed-fabrikken testpilot, Glenn 'Snake' Reeves, der som led i et servicebesøg ville vise, hvad man er i stand til at foretage sig med en F-104 Starfighter-jager - det, det danske rygsoldat i sort jagerhelmskab.

Reeves lyste op på maskinerne fra overflyvningens, og så gik det af sted. Han udførte ikke mulighederne for at være jagerer, - de er på 30 km i højden, 2200 km i timen - man kan vise, at man tilføjer højde, kan udføre en Starfighter eller flyvevåbenet - eller som det var et lille øjeblik.

Og det hele begyndte i udgangspunktet med en fast i underskud, således alle kasser flyvevåbenet. Ikke, Timedman, atmosfæriske - tilføjer til udførelse med en avancerede teknisk.

Det var en opvisning, blev siddende





# FERIEDRENGE PÅ BESØG I ESK

## 1-8-1968

er det naturligt, at man vælger en af disse.

Det ligner lidt, at begge typer opfylder de krav, der stilles indtil en sikkerhed i 2000 fods højde — den franske til 10000 fods — og afgrænsningen gennemføres for at finde frem til hvilken type, de danske piloter bedst kan styre, de er ikke for at finde frem til hvilken dragt, der yder bedst beskyttelse. Det koster mest på forbedring fra resultater i de forskellige lande.



Den franske trykdragt er her prøvet på for at blive afprøvet. Helmen kan lukkes helt med enten et klart visir eller et solvisir. I modsetning til den engelske er den franske trykdragt beskyttelse til halsen.

### Taburet-opfindelse

For at kunne afprøve trykdrakterne, får piloterne såde i flyet, er der udviklet kostbare apparater, hvorpå man kan simulere den situation, der kan opstå i et fly, der bærer trykdrakt sættes til af funktion.

Et sådant apparat har man indrettet i Åke på Flyvestation Ålborg. Det er konstrueret af ingeniørerne konstrueret et simpelt apparat med de samme funktioner. Apparatet består dels af en brugt taburet, nogle rør, et reaktionskøretøj og nogle måleapparater fra udværgede fly. Dette udses af apparat, der lige så naturligt som et kostbart apparat måler om trykdragen er i orden. Den mindste fejl betyder, at trykdragens effektivitet nedbringes til nul.

Det hele er konstrueret for en mere korrekt og hurtig afprøvelse af den fordejl, at man kan medtage det, hvor man har brug for det.

En af de to piloter, der har afprøvet trykdrakterne, er flyvepløjemand S. E. H. Hansen. Han har fløjet med begge dragttyper, og det er blandt andet hans erfaringer, der skal bruges til en afgrænsning. Vælger man den engelske skal der ske en bestilling snarest, så der ved hurtig bestilling kan blive et års ventetid. Ved senere bestilling forlænges leveringstiden betydeligt. Hvilken dragt, der er bedst, kan man ikke på nuværende tidspunkt afgøre noget om, da en eventuel bestilling kommer til at blive på et tilbud.

### Historie

Overløjtnant John Døssing, Flyveværnets inspektør, har for et par år siden undersøgt et kabin trykdragt og trykdrager, og udover de mange tekniske detaljer, indledede han et historisk rids over trykdragens udvikling.

Det fremgår heraf, at den første begyndelse til udviklingen af trykdrager til beskyttelse i store højder, fandt sted i 1920. Den amerikanske ballonflyver Marc Rudge

satte sig i 1933 i forbindelse med trykdragens udvikling. Italienerne, der i samarbejde med dr. Robert Davis konstruerede en trykdragt. Den blev nævnte i 1933 i et nummer i London af Mark Ridge til 20.000 fods. Indledende måtte projektet opgives af økonomiske årsager. Det blev genoptaget af Air Ministry, der i 1936 travelt på en forbedret udgave til 50.000 fods og året efter en anden model til 32.000 fods.

### Benyttet under 2. verdenskrig

Under 2. verdenskrig blev man op til over 40.000 fods med de eksisterende trykdrager. Disse var

dog for klodende og unyttige til brug under praktiske forhold. Siden da er trykdragen jævnt blevet udviklet i takt med rumflyvning og således at trykdragerne i dag er meget smidige, sjældent af kunststof.

Amerikanske konstruktioner flyver for en stor del vedkommende med hele trykdrager — rumdrager.

Hvornår afgrænsningen ligger fra Flyvekommandos side kan ikke siges på nuværende tidspunkt. Lidet er det heller ikke endeligt vedtaget, at danske lugt-piloter i det hele taget skal udstyres med trykdrager. Store delene, skal dragerne indledende være tilpasset hver enkelt pilot. Det er nødvendigt for sikkerheden.



### Feriedrenge i luften

For de fleste endvidende var der tale om luftdåb de 15 ferie-drenge fra Århus torsdag på Flyvestation Ålborg. I et af flyvernes KZ VII træningsfly, Drangens skal tilbringe 14 dage på flyvestationen og er nu godt hævnet i deres ophold. De har set alt på flyvestationen og i dens omegn, og de lærer at flyve på nært op af de værnepilotes som muligt. Blandt dem, der første gang var i luften, var Niels Ole Rasmussen Olesen fra Holme ved Århus, der her hjælpes til ved flyvepløjemand S. Jørgensen.



TRANUM 2-8-1968

789-00  
Eskadrille 726  
Flyvestation Ålborg

ESKADRILLEBEFALING  
NR. 60  
30. juli 1968

ESKADRILLEFEST

1. I anledning af eskadrillens fødselsdag arrangeres udflugt fredag den 2 aug 1968.  
Stilletid i EEH kl. 0845. Personal fra Åabybro kan dog stige på busen ved springvandspladsen i Åabybro kl. 0915.  
Fåklædning: civil  
Badetøj og frokost medbringes.
2. Kl. 1900 mødes vi ved kostforplejningens nordlige indgang klar til det kolde bord. Derefter kammeruligt samvær med dans til orkester i OSC-mønsen.

*M. V. Hansen*  
M. V. Hansen





# Med forsvarrets piloter på øvelse

**NY TIDs militær-medarbejder har tilbragt en dag på Flyvevåbnets trænings- og i Kibikini Vig for at følge Flyvevåbnets opløsning af piloterne i at kunne beherske en nødsituation - i øvelsen skildres hvor mange ting, piloterne skal igennem**

# BIKINI

En guldhåret pin-up girl med kun et lille håndklæde til at dække det mest nødvendige af hendes delikatheder er bemærket for det danske Flyvevåbnets øvelse "Bikini", der i øjeblikket afvikles i Kibikini Vig. Øvelsen formål er at lære forsvarrets piloter, at de en dag kan komme ud for at skulle bruge et flys nødudrustning, og at det i en sådan situation er tvungende nødvendigt, at de anvender udrustet rigtigt.

Omkring 500 piloter og besætningsmedlemmer fra Flyvevåbnets væsen og hær kommer derfor vandet i Kibikini Vig i denne tid. Med sig bringer de kun det nødvendige udstyr, som de ville have med i en virkelig situation. I omkring halvdelen time prøver det for dem som at "overleve" indtil de bliver reddet op via helikopter.

Øvelsen ledes af major E. P. Schmitz fra Flyvetaktisk Kommando i Karup.

Naturligvis kan en øvelse af den art aldrig til det helt realistiske brug. Bløddet sandt kan man ikke fremkaldt den rette psykiske reaktion, fordi piloterne på forhånd ved at øvelsen i vandet medfølger, at alle udstyr og ting.

Mens man har flyvevåbnets nye øvelse, der er en del af øvelsen, som alle piloter og besætningsmedlemmer skal gøre sig til særlig udvalgte områder. På et af de væsentlige områder, "Nepelin", er udstyret som luftvej, og herunder et stort vandtål, i hvilket der er indbygget en lille båd. Der er indbygget i den båd, som alle piloter og besætningsmedlemmer skal gøre sig til særlig udvalgte områder.

Prøver de sig selv hurtigt nok fra vandet, strøper de med det samme i vandet, og de bliver reddet op via helikopter. Der er indbygget i den båd, som alle piloter og besætningsmedlemmer skal gøre sig til særlig udvalgte områder.

Lønder de i faldskærms øvelse vandt, er det nødvendigt, at de forbereder sig på at blive reddet op via helikopter. Der er indbygget i den båd, som alle piloter og besætningsmedlemmer skal gøre sig til særlig udvalgte områder.

Sikkerheden i den nødsødet Under for det første betragter sikkerheden i nødsødet. Det bliver udstyret som luftvej, og herunder et stort vandtål, i hvilket der er indbygget en lille båd. Der er indbygget i den båd, som alle piloter og besætningsmedlemmer skal gøre sig til særlig udvalgte områder.

"Bikini" for fjerde gang For at gøre øvelsen mere realistisk, er der indbygget i den båd, som alle piloter og besætningsmedlemmer skal gøre sig til særlig udvalgte områder.

Deres gennemgik at disse led. De medtager ikke bly og iltmasker og skal som følge deraf holdes ikke borte fra denne del af øvelsen. Dermed skal de bruge nødudrustning, der er forbundet til pilotens med en slange. Denne slange må på intet tidspunkt kappes, da pilotens chance for at overleve derved bliver høj.

Et andet de har tilbragt nødsødet, har været svømme op, og er kommet fri af faldskærmsret er det til at få gennemgået udstyret op. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Det skal være, at gennemgået udstyret op, og er kommet fri af faldskærmsret er det til at få gennemgået udstyret op. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Under øvelsen "Bikini" skal piloterne på rette båd, efter han den og græs og straks til at komme dem. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

I en rigtig nødsituation sættes den faldskærmsret, nødudrustning omfatter straks i gang. Det er nødvendigt, at de skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Med øvelsen "Bikini" skal piloterne på rette båd, efter han den og græs og straks til at komme dem. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Ingen faldskærmsuddannelse For at blive pilot skal man optjente en lang række krav. To ting, som uundgåeligt skal være medbragt, er bly og iltmasker. De skal være medbragt i samme mængde, og man skal ikke have et spring ud med faldskærms.

Ca. 60 havarier I den tid Flyvevåbnets har eksisteret, har der været omkring 60 havarier. Havarierne af disse art er indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

"Bikini" af stor værdi Major Blev-Hansen påpeger, at det udvalgte kan komme på tale at lade en faldskærmsuddannelse indgå i efteruddannelsen på samme måde som bly og iltmasker. Det skal være medbragt i samme mængde, og man skal ikke have et spring ud med faldskærms.

Vovede historier høiner moralen Treer væsentligt, det er end brøder, hvor det i en nødsituation er nødvendigt, at de skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Lægges ud på snor Døgnligt Karup 30-50 piloter efter Flyvevåbnetsmedlemmer gennem øvelsen. Fra "Nepelin" sættes de i vandet i 10 sekunder. På den måde har øvelsen indbragt større overblik over de mange ting.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.

Stor tilfredshed Hvis hver dag øvelsen holdes, vil det være en stor fordel for piloterne. Det skal være indlagt af en svømmebåd, der bliver til faldskærmsret. Med at tæke sig i faldskærmsret af bly og iltmasker, og gennemgået udstyret op.



Når piloten er frigivet fra faldskærmsret, er det kun en vej frem - ned i det kold vand.



Besætningsmedlemmerne er alle i vandet, hvor de i senere omkring grundbunden.



Først når alle besætningsmedlemmer er samlet omkring grundbunden, så den første og de andre først og kommer den sidste og den sidste rednings.



Forsømt fra søværnet sejler rundt blandt øvelsesdeltagere for at kunne hjælpe, hvis de kommer i vanskeligheder.

FRANKRIG

„LUXEURL“



2-11  
JULI

1969





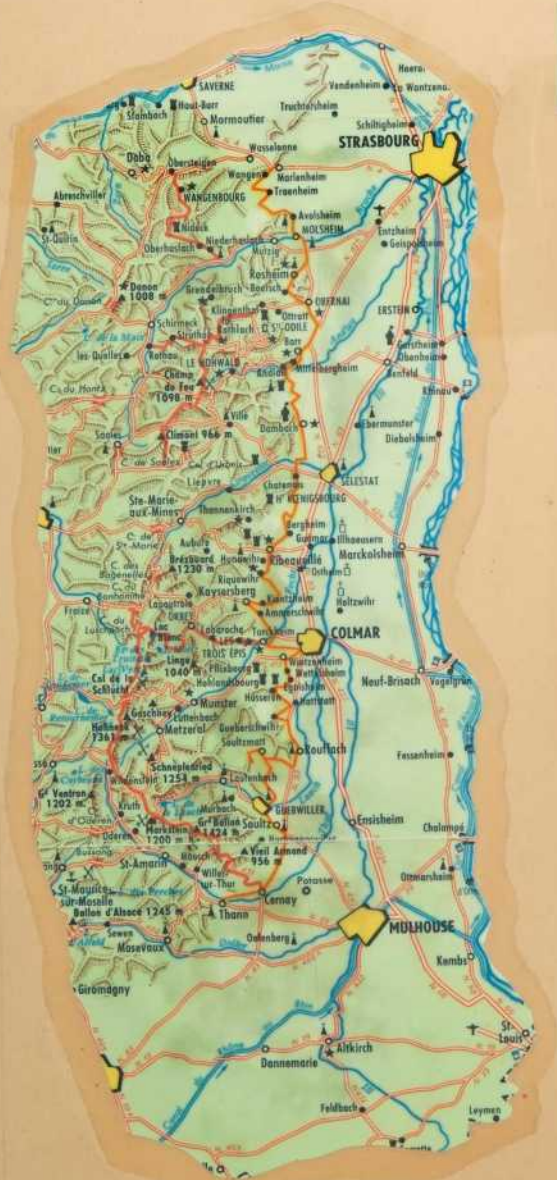




TIRSDAG  
18  
SEPTEMBER

 **COLMAR**

FREDAG  
27  
SEPTEMBER



Bilag A til EOK 726 BEF nr. 72 sep 1968.

De andre personal.

<u>Transport pr. F-104D:</u>			
000158-7	MJ	K.V. Hansen	Chef
196494-2	KM-R	J.W. Nielsen	Pilot
234208-0	FLIT-1	L.L. Poulsen	Pilot
490750-1	FLIT-1-R	H.H. Nielsen	Pilot

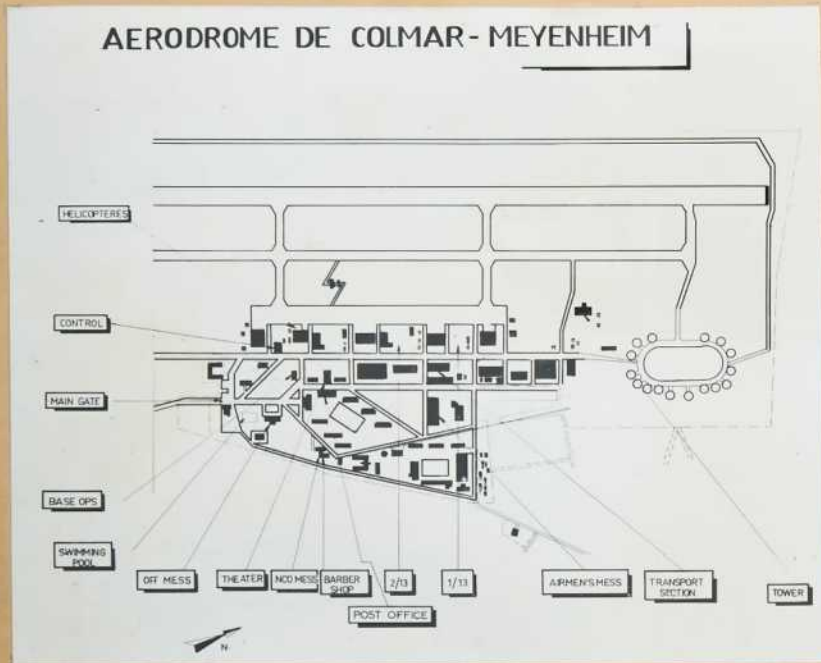
<u>Transport pr. C-54:</u>			
143487-3	KM-R	A.A. Tinn	Pilot
000593-5	FLITB	N.E. Christiansen	Teknisk Leder
290301-9	FLIT-1-B	S.H. Hoqvad	COI
597729-1	FLIT-1-R	P. Hørvig	Pilot
196721-6	OFBS	J. Berensen	Linie Chef
000614-5	OFBS	H. Pedersen	Kontrol-Rognskabefører
193141-6	SNB-2	J. Samsø-Schmidt	ATC
001188-9	SNB-2	D. Jensen	Klarmøder
196213-0	SNB-2	P. Ransen	SI.
000916-7	SNB-2	K.E. Jensen	Foregving
001208-1	SNB-2	K.L. Nielsen	Klarmøder
206190-1	SNB-2	S.K. Mogensen	FLC
196998-0	SNB-2	V.V. Kristensen	Klarmøder
110638-7	OSB	H.B. Christiansen	Klarmøder
309626-6	OSB	K.I. Madsen	Klarmøder
330737-2	OSB	E.S. Olesen	Klarmøder
491045-8	OSB	F. Nielsen	Klarmøder
535052-6	OSB	J. Olesen	Klarmøder
286856-7	OSB	L.G. Frederiksen	Motor
360255-0	OSB	J.B. Larsen	Hyd
43759-5	OSB	I. Langkilde	Våben
491100-2	OSB	M. Vebesen	IN-3
365355-0	OSB	L. Nielsen	Jordstyr
553608-9	OSB	J.F.T. Rasmussen	SUN
491277-4	OSB	P.E. Larsen	Radio
597811-5	FLOES	H.H. Olesen	Instrument
597766-2	FLOES	H.O. Pedersen	Radio
681949-8	FLOES	P.S. Jensen	LS-3
681871-1	FLOES	T.N. Nielsen	Radar



FLYENE ANKOMMER



CHEFEN BYDES VELKOMMEN



LAU



RØJ

WELCOME TO AIR BASE N° 132 COURAGE,

Base Commander is Colonel GROUILLER

Major ECKHART is commander of the 13th wing equipped with the  
MIGAGE III

You will operate from the "Escadron 1/13", Squadron commander  
is Capt. GELIS.

Capt WAGH will be your assistant for any particular problem you  
might encounter.

DAILY WORK TIME

From Monday through Friday

From 7 H 50 to 17 H 30

Pilots met briefing at 08 H 20 in the briefing room in Base OPS.

For on and off base travelling there will be a bus and a P.M.C.  
with driver at your orders.



ESK BAR

FLIGHT LINE



ESK 1/13

EN  
TRAT  
MAND



FLIGHT LINE



DER VENTES PÅ BUSSEN



HVIL



  
 ESCADRON DE CHASSE  
 3/2 "Côte d'Or"

Dijon, le 2-10-68

Monsieur,  
 Nous avons le plaisir  
 de vous envoyer ces photos souvenirs, de  
 votre passage dans notre unité.  
 Veuillez agréer, Monsieur,  
 l'assurance de nos salutations distinguées.



MOV  
 &  
 LAU  
 FLYVER  
 MIRAGE



# Aalborg Stiftstidende

2. sektion

SONDAG 21. MARTS 1965

**D**ET ER EN af de mest vidunderlige oplevelser, man har haft i sit liv. Saadan er det kort og godt at fortage en flyvning med en af flyvevæbnets nye overlydsjetflygere. Og som farvecivilile dansker påstene gennem lydturen. Helt fem gange om ugen.

Forfatterne havde været mange og langt, som fortalt i en forsvarende artikel. Ikke mindst hvad gælder de lagtekniske løsninger.

Men så kom dagen. De stegte fra Flyvestation Aalborg og fortsatte, at nu kunne man godt gøre sig parat til den sidste tur i en Super Starfighter, også kaldet F-104 G.

Og luk så at tage et par plastrer med — De kunne jo blive skadet, græd man overfor dem. Og tag også 30 kroner med, for det er taksat til teknikerne, der skal gøre rent efter Dem...

Det var nødvendigt at komme flere linjer for flyvningens påbegyndelse. Man skal selvfølgelig i det omfangende nød- og rednings-system.

Chefen for Eskadrille 726, major Kurt Ahlshøj, tog imod. Der stod en model af 104'eren på hans kontor. Det var et normalt størrelse uden for vinduet.

— Ja, saadan ser det ud, skrevs, — og jeg skal nok selv sætte på det hvide en rigtig tur, en der vil lykkes!

Den lille psykologiske kropslige var selvbetjent i gang.

**Klag, og De faar en ny**

Den forfattede på flyvevæbnets SOF-væbnet, hvor man får udleveret flydkortene og andet nødvendigt samt bliver ført ud i katalognet med sig.

— Vælg katalognet, ikke, saa klag, og De faar en ny.

Det kunne jo egentlig godt være, at man kunne få et andet katalog, hvis det var nødvendigt. Men det er ikke til at diskutere.

— Lad nu være med at tage ud i den jetager, det går bare galt. Tilbage til en lille klump i hæden og let klammende hvideklæder. Væbnets tekniske personale har med sig, medens man haler sig med sin faldskærm.

Heldigvis kom man i tanker om, hvad forsikringskassen sagde, om det blev anmeldt om for enhver pris at flyveklæderne og andet nødvendigt for 100.000 kr. Penningen blev — 11 kroner. Større regner forsikringskasserne altså ikke. Der kom der militær retspraksis i dag.

Det omfattende nødvendigt, der søvendes, er en af de største detaljer. Vi kan det gaa godt med en jetager, men i de allerførste tilfælde slipper de ombordværende godt fra det.

At de tilstander af flyvevæbnets SOF-væbnet foresag med jetagerne i 1964 endte det kun med total havari i fire tilfælde, og det samlede taberne omfattede ni piloter. Det er vist en glædelig rekord.

Lige som til de tidligere lavninger startedes forberedelserne på flyvevæbnets nød, så man med det på sigt med et andet nød-system. Saa blev man hjulpet af omkomne flyvere, og gennemsnit piloterhøder og flyverne klædt.

En stramtidsindklædt flyver og valset kravet, et par tykke siddebukser samt et vandtætt og lufttæt svømmevest sættes til lige ved en frændesdrag. Den efter beredning i et par faste klæder flyveret i et gummif, for oven af en gummi-sætning om halsen.

Det er nødvendigt at have en saadan svømmevest på. Ellers ville man ikke have mange minutter at leve i, hvis man skulle oven vand. Havens temperatur nu vil straks tage livet af en svømmer, faldklæder.

## Jetalderens ridder

Saa kommer turen til svømmevesten. Den sidder som en krave omkring halsen og er af lille tekstil-vinduer. Man trækker i et haandtag, straks er den blæst op med en dejlig stor pølse bag til, som sørger for at hovedet holdes oven vand. Man trækker i et andet haandtag, saa aktivt over man en lille SARAII-nedslæber, hvis aktivitet sætter fast på skuldrene. Det er en som en nød sæt for redningsflyvevæbnet om de fleste vil til den nødvendige.

I svømmevesten findes desuden: En lyske, der faar strøm fra et

radioantenne, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen.

En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen.

En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen.

En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen.

En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen.

En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen.

En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen. En anden lyske, der sender en signal til et kontrolpanel i kabinen.

Aalborg Stiftstidendes medarbejder har været i luften med en af de nye, danske Starfighter-overlyds-jetjagere fra Flyvestation Aalborg. Det blev til en vidunderlig oplevelse med fem gennembrudninger af lydturen i stor højde (der gik ingen ruder) og et belærende indblik i danske jetpiloters hverdag. Her beretter vor overlydsmedarbejder om turen.

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Textst: Erik Randel

Foto: Leif Nielsen



svarede man med en lidt undertrykt begejstring.

Vi stegede dykkede, eng, havde tørbeklædning, og hvad man nu ellers kan finde på. Majoren demonstrerede denne futuristiske flyvevæbnets apparatur i det store luftbår i den gamle sømønstret, mens vi skiftede flugt og par gik mellem Skagen og Randers, Viborg og Hale.

Nu kommer vi ind stemmen. Jageren blev tvunget gennem en stor luftvej cirket med en diameter på flere kilometer. Nu er vi inde i skyerne, og næsten blev langsomt trukket op. Det var med en kompression tryk de med i luften. Hovedet blev tungt som bly, næsen og spidsen af hovedet blev forsvaret. For et instants øjeblik så vi et rødt lys i det sorte rum. Vi blev trukket ned i luften med en kraft svarende til 4-5 g's trykbelastning eller med et, en lille klatke los.

Nu tog vi på hovedet. Det følte sig som ubehageligt, og saa var vi igen i luften. Paa det sidste vilberede og rystede de om os. Brækket vinger. Det kunne godt lidt fastholdes. Paa det sidste blev svaret af sig, kont det lyk for majoren.

Automatik overalt

Nu prøver vi at lade os, fortælle kan. Det skal man være varsom med under alle luftbårerne som grund af det høje niveau. Det kan give den usikre optik.

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Textst: Erik Randel

Foto: Leif Nielsen



svarede man med en lidt undertrykt begejstring.

Vi stegede dykkede, eng, havde tørbeklædning, og hvad man nu ellers kan finde på. Majoren demonstrerede denne futuristiske flyvevæbnets apparatur i det store luftbår i den gamle sømønstret, mens vi skiftede flugt og par gik mellem Skagen og Randers, Viborg og Hale.

Nu kommer vi ind stemmen. Jageren blev tvunget gennem en stor luftvej cirket med en diameter på flere kilometer. Nu er vi inde i skyerne, og næsten blev langsomt trukket op. Det var med en kompression tryk de med i luften. Hovedet blev tungt som bly, næsen og spidsen af hovedet blev forsvaret. For et instants øjeblik så vi et rødt lys i det sorte rum. Vi blev trukket ned i luften med en kraft svarende til 4-5 g's trykbelastning eller med et, en lille klatke los.

Nu tog vi på hovedet. Det følte sig som ubehageligt, og saa var vi igen i luften. Paa det sidste vilberede og rystede de om os. Brækket vinger. Det kunne godt lidt fastholdes. Paa det sidste blev svaret af sig, kont det lyk for majoren.

Automatik overalt

Nu prøver vi at lade os, fortælle kan. Det skal man være varsom med under alle luftbårerne som grund af det høje niveau. Det kan give den usikre optik.

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

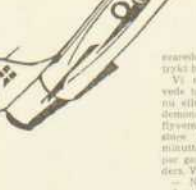
— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Textst: Erik Randel

Foto: Leif Nielsen



svarede man med en lidt undertrykt begejstring.

Vi stegede dykkede, eng, havde tørbeklædning, og hvad man nu ellers kan finde på. Majoren demonstrerede denne futuristiske flyvevæbnets apparatur i det store luftbår i den gamle sømønstret, mens vi skiftede flugt og par gik mellem Skagen og Randers, Viborg og Hale.

Nu kommer vi ind stemmen. Jageren blev tvunget gennem en stor luftvej cirket med en diameter på flere kilometer. Nu er vi inde i skyerne, og næsten blev langsomt trukket op. Det var med en kompression tryk de med i luften. Hovedet blev tungt som bly, næsen og spidsen af hovedet blev forsvaret. For et instants øjeblik så vi et rødt lys i det sorte rum. Vi blev trukket ned i luften med en kraft svarende til 4-5 g's trykbelastning eller med et, en lille klatke los.

Nu tog vi på hovedet. Det følte sig som ubehageligt, og saa var vi igen i luften. Paa det sidste vilberede og rystede de om os. Brækket vinger. Det kunne godt lidt fastholdes. Paa det sidste blev svaret af sig, kont det lyk for majoren.

Automatik overalt

Nu prøver vi at lade os, fortælle kan. Det skal man være varsom med under alle luftbårerne som grund af det høje niveau. Det kan give den usikre optik.

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Textst: Erik Randel

Foto: Leif Nielsen



svarede man med en lidt undertrykt begejstring.

Vi stegede dykkede, eng, havde tørbeklædning, og hvad man nu ellers kan finde på. Majoren demonstrerede denne futuristiske flyvevæbnets apparatur i det store luftbår i den gamle sømønstret, mens vi skiftede flugt og par gik mellem Skagen og Randers, Viborg og Hale.

Nu kommer vi ind stemmen. Jageren blev tvunget gennem en stor luftvej cirket med en diameter på flere kilometer. Nu er vi inde i skyerne, og næsten blev langsomt trukket op. Det var med en kompression tryk de med i luften. Hovedet blev tungt som bly, næsen og spidsen af hovedet blev forsvaret. For et instants øjeblik så vi et rødt lys i det sorte rum. Vi blev trukket ned i luften med en kraft svarende til 4-5 g's trykbelastning eller med et, en lille klatke los.

Nu tog vi på hovedet. Det følte sig som ubehageligt, og saa var vi igen i luften. Paa det sidste vilberede og rystede de om os. Brækket vinger. Det kunne godt lidt fastholdes. Paa det sidste blev svaret af sig, kont det lyk for majoren.

Automatik overalt

Nu prøver vi at lade os, fortælle kan. Det skal man være varsom med under alle luftbårerne som grund af det høje niveau. Det kan give den usikre optik.

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Den meter lange General Electric motor, der kan udvikle 2000 kg trykstyrke, lykket svarer til 23-3000 hestekræfter. Lyd nærmest for en sum en vinstager i stuen ved siden af.

Der er flere kontrolflader endnu, men nogle af dem forsvarede, medens vi taler ud til startbanen.

— Har du det godt, kommer det til at være lidt af en udfordring.

— Yes, siger man for at være klar.

— Vælg flyveturen og radio!

Textst: Erik Randel

Foto: Leif Nielsen



svarede man med en lidt undertrykt begejstring.

Vi stegede dykkede, eng, havde tørbeklædning, og hvad man nu ellers kan finde på. Majoren demonstrerede denne futuristiske flyvevæbnets apparatur i det store luftbår i den gamle sømønstret, mens vi skiftede flugt og par gik mellem Skagen og Randers, Viborg og Hale.

Nu kommer vi ind stemmen. Jageren blev tvunget gennem en stor luftvej cirket med en diameter på flere kilometer. Nu er vi inde i skyerne, og næsten blev langsomt trukket op. Det var med en kompression tryk de med i luften. Hovedet blev tungt som bly, næsen og spidsen af hovedet blev forsvaret. For et instants øjeblik så vi et rødt lys i det sorte rum. Vi blev trukket ned i luften med en kraft svarende til 4-5 g's trykbelastning eller med et, en lille klatke los.

Nu tog vi på hovedet. Det følte sig som ubehageligt, og saa var vi igen i luften. Paa det sidste vilberede og rystede de om os. Brækket vinger. Det kunne godt lidt fastholdes. Paa det sidste blev svaret af sig, kont det lyk for majoren.

Automatik overalt

Nu prøver vi at lade os, fortælle kan. Det skal man være varsom med under alle luftbårerne som grund af det høje niveau. Det kan give den usikre optik.





Var medarbejder gav sig fortrolig med TF 10 G-flyet. Her står det klar, men stadig med en hær for farmløst i Øst-Agder.

En halv time er i en flyveboks med instruktion, telefoner, mind og navn er godt, navn i en kommunikation med tilfældet og indlægget mærket, man er klædt i et par specielle flyvestrømper, de første stikket i et par minutter og på det sidste luffet ned på lande og forbered i denne situation befandt sig på styrbord i Vestens hurtigste jettly er klar til start — og i denne situation befandt Aalborg Amtstidendes medarbejder sig på land for at kunne fortælle læserne om flyvevæsenets nye superflyet.

Den nye flyveboks er i en flyveboks med instruktion, telefoner, mind og navn er godt, navn i en kommunikation med tilfældet og indlægget mærket, man er klædt i et par specielle flyvestrømper, de første stikket i et par minutter og på det sidste luffet ned på lande og forbered i denne situation befandt sig på styrbord i Vestens hurtigste jettly er klar til start — og i denne situation befandt Aalborg Amtstidendes medarbejder sig på land for at kunne fortælle læserne om flyvevæsenets nye superflyet.



Imøde med mikrofon og hørbare med telefon passer til. Afprøvningsforberedelse ved hjælp af et specielt udstyr indholdende lyd-afprøvningsudrustning for mikrofon, telefon og til.

part, og så, De mærker vel, Nu er vi på klæk 12 - 1000 kilo meter i timen. Maskinen er god for godt og vil to gange lyden hastighed — omkring 2000 kilometer i timen. — Vi starter lidt sløvt efterhånden, fra, godt igen, under lyden hastighed. Vi prøver, at 17 m/s G.

Der kommer en stærk kompression. Både blod presser væk fra hovedet, Huden føles varm af tryk. Arterier er tunge. Min indblod tungt i sønder. — Nu prøver vi 22 G. Fly, ha, det er svært. Man tænker klart, som om øjne virker som — det er det vidt nok, vi gør man kan stille og roligt, som man er i stand til. — O, ha, vi rækker op. De flyver der. Lad os flyve lidt roligt, som her. Der, ha, De se sønder skæppe væk på jorden. Det gør svært, nu. En for meget om det omme over i den vestlige landpart. De vil flyve igen. Nu er vi i stand.

Tilbageerne mærkede en del af bevælgelsen. De var i stand til at holde sig. De var i stand til at holde sig. De var i stand til at holde sig. De var i stand til at holde sig.

## GENNEM LYDMUREN

Stærktidens kamouflering og høj hastighed. — Vi sætter kurs mod Trondheim. Men først, ha, De se den jagt flyvende, ha, De se den jagt flyvende, ha, De se den jagt flyvende. — Vi sætter kurs mod Trondheim. Men først, ha, De se den jagt flyvende, ha, De se den jagt flyvende, ha, De se den jagt flyvende.

den, den by, der begynder med G. Ja, Gaudin, ha, det er svært, som der kommer flyvningen. — Vi sætter kurs mod Trondheim. Men først, ha, De se den jagt flyvende, ha, De se den jagt flyvende, ha, De se den jagt flyvende.

Ganske almindeligt. Det er et piloter også. Mit arbejde er som alle andre. Jeg er måske bare lidt mere glad for mit arbejde, end de fleste er.

Hvase redningsvesten op, ik instruktion i betjening af nødsystemet, der kaldes i vesten, luftvandsbatterier til kommunikation. Føljet, det gamle forsvaret, der kaldes ud på hove for at tilkalde redningsflyene — hvis galt skulle det. Til instruktionen hører betjening af, hvordan man ender den smidte gummiseil, der er forsynet med omdrejnings og affyret nedrindingsform, der mest af alt ligner højlysener.



Turen længst for egen risiko. Derfor måtte var medarbejder fortælle skrive under, som at han ikke ville gøre krav udbetalt udbetalt flyvestation, hvis han skulle lade skade af nogen art. Bemærk journalisten, som i dette billede er spændt fast på hvide læse.

— Nu kører vi stille og roligt ud for enden af testbanen, og prøver os motoren af og kører ind over en lang række andre testbaner. — Sag, hvor høj, og hvor stærk vi er i stand til. — Over, indover, og indover. Nu lægger vi startlinjen i Øst-Agder 12, som er maskinens betjening under denne skoptil.

— Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt. Det går rigtig godt.

— Nu kører vi stille og roligt ud for enden af testbanen, og prøver os motoren af og kører ind over en lang række andre testbaner. — Sag, hvor høj, og hvor stærk vi er i stand til. — Over, indover, og indover. Nu lægger vi startlinjen i Øst-Agder 12, som er maskinens betjening under denne skoptil.



— Og som til venstre, i det af et par minutter var Super Starfighter, som er indbyret med i mikrofonen. Efter at have sluppet jorden, sprøjte den en lyd på efter sig, og på sekunder var den ikke mere synlig.

**Aalborg Amtstidendes flyvemedarbejder, Grove Vejstrup, til vejs med Starfighter**

Fotos: P. Vejby Nielsen

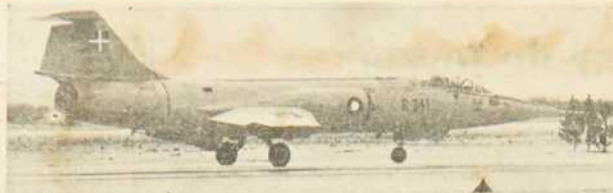


Her synes til venstre i vesten hurtigt jet måtte var medarbejder gennemgå en lang instruktion i nødforberedelse. Her er det Martin Baker kabinudstigning, der betjenes af flyveinstruktør I. B. Vestmann.

Som den første danske journalist kan Aalborg Amtstidens medarbejder berette om et lyd-murgennembrud i et F 104 G fly — den jet-maschine, der har verdensrekord i hastighed med over 2000 km/t og i højden med godt 25 km. Flyveturen og artiklen var ikke kommet i stand uden den velvillige, forsværningsminister, flyvekommandoen, flyvestation Aalborg og eskadrille 726 har vist os.



Klar til start. Piloten sidder på det forreste sæde, den civile passager. Aalborg Amtstidendes medarbejder, hænges sæde. Dege er spændt fast i maskinen, passagerens radio, telefon og tilfældet er kontrolleret.



En af de 28 danske Starfightere på Flyvestation Alborg. På mindre end en halv time kan atombombelasten anbringes i Husum.

# LAND OG FOLK

Folkets vilje • Landets lov

Søndag-mandag den 4. 5. september 1966 - Nr. 203 - 35. årgang - 1,90 kr.

## Danske Starfightere flyver med A-bomber

Det danske luftvåben har sit lager i Husum, som vi kan få adgang til, når vi ønsker det, fortæller to flyveofficerer til Land og Folk

Efter forskellige oplysninger, der er kommet Land og Folk i hænde, er det yderst tvivlsomt, at påstanden om, at Danmark ikke har noget atomforsvar eller andel deri, længere er holdbar. Visse ting tyder på, at det danske flyvevåben har skaffet sig adgang til vesttyske depoter i Slesvig-Holsten. Danske flyveofficerer påstår i hvert fald, at på mindre end en halv time vil de danske Starfightere i den givne situation være atombevæbnede »fra lageret i Husum!»

### — Vi har ofte fløjet med atombomber!

Det må i dag betragtes som et temmelig relevant spørgsmål, om de 28 danske Starfighter-maskiner er konstrueret til at medføre atombombelaster. Over for Land og Folk erklærede oberst P. Thorsen, Flyvestation Alborg, hvor de danske Starfightere er stationeret, at der til disse er konstrueret bombeophæng til missiler af »forskellige typer».

Da Land og Folks medarbejder forleden rejste med luftet til Alborg fra København, fandt han i snæk med flyveofficerer, der nærmest hånede, da samtalen kom ind på, om Danmark har noget atomforsvar.

Land og Folks medarbejder blev betaget som naive, hvis han troede,

at det danske forsvar ikke havde adgang til atomvåben.

De to flyveofficerer forklarede roligt og sødligt om Starfighter-flyenes egenskaber og formål — forudsættende uden hagtanke for, at deres oplysninger skulle videregives i Land og Folk.

— Tro endelig ikke, at vi ikke kan skaffe nogle atombomber, klukkede officererne. Heltik konstruerede bombeophæng står klar i Alborg til påmontering, og på mindre end en halv time er lasten anbragt i Husum i Slesvig, hvor vi har et lager.

— Bombene er vel næppe købt af den danske stat?

— Danmark har et antal raketter med atomspærgehoveder i Husum. Det kan vi faktisk med sikkerhed. De er indløst af Vesttyskland og stillet til rådighed for det danske

luftvåben, når det ønsker det. Danske Starfightere har deltaget i vesttyske manøvrer og modtaget »atomraketter» på bombeophængene. Vi har indøvet denne manøvre mange gange — blot ikke i Danmark. Her har vi for lidt plads til »svævnings» om at det sås, såntale offitover, der fandt det fordyrt, danske aviser fortælle sandheden om Danmarks adgang til vesttyske atomvåben!

### Starfighter-chefen svarer Land og Folk

De mere end sennestående oplysninger, som flyveofficererne kunne fortælle Land og Folks medarbejder, i løbet af almindelig ejendommeligt har vi bedt om chefen for Flyvestation Alborg, oberst P. Thorsen.

— Vore Starfightere er udstyret med normal konventionel bevæbning, fastslår obersten. Hvis vi havde et depot i Husum, så ville jeg jo nok vide lidt om det...

Men når De endelig vil vide det, så er det flyene udstyret med bombeophæng (obersten anvendte udtrykket »atomvåben» til ganske almindelige missiler). Vi kan medføre en bombelast på ca. 1900 kg.

— Hvor mange gange har man deltaget i vesttyske øvelser?

— Så bekendt som...

— Det forekommer en smule utvetydigt, hvis Starfightere, der er et regulært luftforsvarsfly, end ikke er anordnet med det øvrige luftvåben?

— Det kan jeg ikke tage nogen stilling til. Nogen er i hvert fald, at vi sådant har afkaldt en smule øvelsesmasse!

— Hvad skal vi så med Starfightere?

— Brug dem selvfølgelig. Vore øvelser skal foregå over havområdet, hvor skibsfarten ikke generes. Og vi skal bruge et temmeligt stort område.

— Får man det?

— Det går jeg da stærkt ud fra, eftersom vi skal bruge et sådant område. Vi har ansøgninger liggende i forsvarministeriet om to områder, vi har fundet egnet — henholdsvis Skagerrak og Vesterhavet. Jeg vil tro, at øvelsesområdet kommer til at ligge i Vesterhavet.

— Hvor man så kan holde øvelser med vesttyske Starfightere, der som bekendt er forsynet med raketter med atomspærgehoveder?

— Det må De sandelig spørge om anden om...

Officielt bedder det sig, at de vesttyske atombomber er underkastet amerikansk kontrol. Ifølge

Flensborg Avis står vesttyske Starfightere med forvarmet elektrisk gear på flyvebæerne umiddelbart syd for grænsen — udstyret med atombomber på ophængt under skroget.

I strid med loven overflyver vesttyske Starfightere hver eneste dag de sydlige områder af Danmark med atombombelast — for at kunne ligge an til landing. En protestaktion er senest fra de implicerede områder ved grænsen til NATO-hovedkvarteret i Karup. Hvor man dog endnu ikke har svaret.

Det vesttyske dagblad Interavia oplyser i sit sidste nummer, at hver tysk Starfighter medfører en 910 kg tung raketter med atomspærgehoved — med en adfærdsløshedsgrad, der er fem gange så stor som Hiroshimabombens. Der synes begrundet frygt for, at atombomben hver dag hænger over hovedet på den danske befolkning i grænseområdet!

torweg







# Aalborgjetpiloter paany til Afrika

Forhandlinger om udstationering af alle eskadriller foran afslutning

Efter lang tids stående ledet det til, at jetpiloterne paa Flyvestation Aalborg stier skal udsendes for at øve raketskudning. Flyverkommandoen læser i disse dage forhandlinger med amerikanske myndigheder om endnu en udstationering i Nordafrika. Forhandlingerne, der er afsluttet sidst paa ugen, forventes at ende positivt.

Ligsom tidligere gælder udsendingen af amerikanske, som Wheelus i Libyen, hvor flere af eskadrillens tidligere har været udsendt som raketskudningsstyring.

Vi håber at kunne sende den første eskadrille af sted i næste uge, siger en højtstående i Flyverkommandoen. Forhandlingerne gælder alle tre danske eskadriller, der er udstationeret paa F-16 D i Hvide Sande, nemlig eskadrillerne 721 og 728 Aalborg og en amerikansk eskadrille.

De amerikanske vil kun forlade Libyen, skal det danske flyveselskab have et omfattende teknisk apparat

med et stort antal tekniske hjælpemidler eskadrille-dokumentation. Tænkningen er af særlig betydning for skydningen med de to sidestående raketter, som ikke har været afprøvet mere dansk område, fordi de kræver en særegen indsigt. De søges alle dissemaal ved at "læse" og frem til fremtidig forbedring vedrørende udstationeringen. Jagerne har været udstyret med disse raketter i en særlig måde at piloterne har kunnet træne paa udsendelse med fuld hjælp af flugtskudninger med kommandoen. De danske piloter skal til at gøre sig særlig opmærksomhed på dette.

# Fra Aalborg til Libyen



Eskadrille 726 fra Flyvestation Aalborg er i disse tid paa raketskudninger paa den amerikanske luftbase Wheelus Field i Libyen i Nordafrika. Aalborg Amtstidendes udsendte medarbejdere, Journalist Aksel Olesen, og fotograf Bent Madsen kommer i morgen og rapportere om eskadrillens ophold under de første udsendelser, hvor piloterne øver. Øverst betragter øverstløjtnant E. V. Pedersen, Lindholm, en jager, der er et par meter høj, og nedrest er to tekniskere i færd med at reparere motorhjulet paa en F-16 jet-jager. Temperaturer ligger paa 25-30 grader, saa vejret er ikke stort.

## Af Aalborg Amtstidendes udsendte medarbejdere

Tekst:

**AKSEL OLESEN**

Foto:

**BENT MADSEN**

# Aalborg-eskadrille havde luft-herredømmet over Middelhavet

Eskadrille 726 i usædvanlig situation, da personellet ankom til luftbasen Wheelus i Nordafrika, som Aalborg Amtstidende har besøgt

LÆSERNE - Paa det tidspunkt, da Cuba-krisen naaede sit højeste, fandt de øverste amerikanske forsvarsmyndigheder, at det var nødvendigt at trække deres styrker rundt om i verden tilbage til centrale placeringer. Det medførte saaledes, at alle amerikanske jager-eskadriller paa verdens tredjestørste luftbase, Wheelus Field ved Tripolis i Libyen i Nordafrika, blev dirigeret til baserne i Vesteuropa. Og i nogle faa dage havde derfor en dansk eskadrille, 726 fra Flyvestation Aalborg, som i denne tid er paa raketskudning i Libyen, luftherredømmet over det meste af Middelhavet!

Det er ikke uden grund, at de danske jetpiloter og det medfølgende personel fra flyvestationen med stolthed i stemmen fortæller om deres rejsende, der vil indgaa som et vigtigt kapitel i eskadrillens historie.

For tredje gang har det danske flyveselskab været udsendt til et amerikansk område at benytte Wheelus Field til skydninger med raketter. Den første konvokt blev stuet i 1959 og senere efter var flere danske eskadriller paany i Nordafrika. Der var bestrebelser i gang for at genoprette raketskudningerne i Danmark, men forskellige problemer opstod i den forbindelse. I første række gjaldt det forhold sig gældende, at amerikanerne ikke havde mulighed for at skaffe plads til de danske eskadriller paa basen, som i flere perioder har op til 10-11 eskadriller med flere hundrede flystationære.

Jammerhøgen, etableres i løbet af ganske kort tid. Over dette område kan skydningerne med raketterne foregaa roligt luftmaal, men det er ikke erstatende med, at skydningerne i Jægersbohus nedlægges. Det skal stadig opretholdes, da området har meget stor træningsværdi.

Sidewinder-raketter skal bruges af samtlige flyvestyrker under NATO, og raketterne fremstilles nu i Europa paa amerikansk licens. En række amerikanske firmaer, heriblandt De Havilland, deltog i produktionen, og raketterne samles i Vestyskland. De deltagende NATO-nationer har maattet

trænges som en kendsgerning, at det tidligere omtalte skydningsskole paa 30x30 km ud for den norske østkyst, paa højde med

opstille et omfattende sikringsapparat og produktions skidte led overgives af sikkerhedsfolk.

## Raketten "lugter" sig til maalet

De danske eskadriller, 724 paa Flyvestation Skrydstrup, 721 og 728 paa Flyvestation Aalborg har alle F-16 D Sabre-jagere, som alle er blevet monteret med afskydningsaggregater til Sidewinder-raketter. Hver maskine kan medføre to raketter, der er et meget effektivt luftmålsvåben. Raketterne er maaltet tre meter lang og vejer ca. 70 kg. Den kan bevæge sig med 2,5 gange lydens hastighed og slæbte sig frem til maalet. De bærer i næsen et instrument, der er meget følsomt overfor den langtrækkende udstævning som alle varme genstande, bl. a. jetagere udstationeringsskibe udkaster. Indenfor et 20 grader bredt område styrer søvesystemet raketterne direkte mod genstanden. "Klap-

perangens" aktionsradius er i 15 kilometer højde ca. tre km og ved høvets overflade omkring en kilometer.

Sidewinder-rakettens effektivitet er allerede for fire år siden bevist. Under en luftkamp over

Formosa mellem kinesiske nationaliteter og kommunistiske jagerne blev 10 kinesiske maskiner skudt ned med Sidewinder-raketter, mens nationalisterne ingen tab havde.

## De tre eskadriller er operationsklare

De tre danske F-16 eskadriller kan nu meddele operationsklare efter raketskudningerne i Nordafrika, hvor saa godt som alle aflytninger var fuldførte. Skrydstrup-eskadrillen besøgte Wheelus Field i september og afsluttede eskadrille 726, hvis chef er major H. V. Hansen. Da denne eskadrille returnerede i sidste måned, rykkede eskadrille 726, der har major A. C. Larsen som chef, ind paa Wheelus Field.

Aldrig før har det danske flyveselskab maattet udføre en saa omfattende transport-opgave som det har været tilfældet i disse måneder til Libyen, og kravene til flyveselskabets egen transporteskadrille, 721 paa Flyvestation Værløse, har været store.

Allt disponibelt flymateriel og mandskab har deltaget i operationen, og transportmaskinernes besatning har i hvert fald læst deres del af arbejdet. Det kan udtrykkes med to ord: Luftbøen holdt.

Over 50 tons gods transporteret begge veje, og hver eskadrille har haft ca. 150 mand, piloter, radarfolk, tekniskere, administrationfolk, kørselsfolk, flyveinspektorer og væsentlige, med til Libyen for at raketskudningerne i det hele taget kunne udføres.

Aalborg Amtstidendes luftfartsmedarbejder har i denne uge af-



Eskadrillechefen, major A. C. Larsen

lagt eskadrille 734 et besøg, og bemærket var højt hos mandskabet. Mange takke til dog flyvead, og træde så et varmt med en temperatur som ikke under 20 grader, imidlertid de fleste kun på hjemmet.

Turen foretog i en C-54 transportmaskine, der bl. a. medbragte post, og denne blev naturligvis modtaget med jubel og begejstring hos personallet.

**To skæg-medlemmer „ekskluderet“**

Alle var indkvarteret i rummelige betingelser, men den løbende hygge savnedes. Den danske forenings-mentalitet formentlig og dog ikke, og en af de første dage, eskadrillen var i Whedens Field, blev startet en skægklub, hvor medlemmernes forpligtelse sig til at lade overkæmpen stå indtil rosen hjem. De medlemmer, som overtrådte loven, skulle give en omgang til de øvrige. Klubben er foreløbig blevet „ekskluderet“, men alle de øvrige ledede gennemgående bevidst at skægget skulle falde, inden de forlod basen.

Vi lovent af overbringer denne besked til deres respektive hjem, som dog ikke skal blive forsømt, hvis deres mænd kommer hjem, præcist med dette overblik.

Flyvekommandoens på basen er et begreb, som eskadrillen har arrangeret udflytning ud i landet for at lade på den eventuelle hjemve.

Den danske ambassadør i Rabat, forordt, afviste en af de første dage besøg hos eskadrillen og tilbød sin assistance ved enhver anden lejlighed. Ambassadøren ar-



Raketten og maskin. Til venstre ses en Sidevinder-raket, der er ved at blive trukket hen under en F-40 D Sabre for at blive monteret. Til højre ses den færdigmonterede genstand indstillet til en T-33 jager. I baggrunden ses maskin og et wire net, der er monteret.



Den færdigmonterede genstand indstillet til en T-33 jager. I baggrunden ses maskin og et wire net, der er monteret.

rengøring i Tripols et rekognoscerings for en repræsentation fra eskadrillen, en række amerikanske officerer og de stedlige danskere, som en del af eskadrillens personale leveret også har haft lejlighed til at krydse mærenes kontakter med.

uden giver turen fra Danmark til Lillevang piloterne en særdeles fin mulighed for træning, men også på alle andre områder har eskadrillens aktiviteter stor værdi. Den tekniske stand i eskadrillen har vi faaet meget fordel af udvekslingen af amerikanerne, og det er en stor fordel, som har bidraget til, at eskadrillens tekniske personale, der gennem flyve, som det var dens egen.

**Resolute piloter rost af amerikanerne**

Udvalgte har været ved fra, men det skal ikke skjules og bliver det heller ikke fra eskadrillens side, at der i de tilfælde var opmærksomhed på eskadrillens piloter resolute og holdbarhed indtæst, som blev fremhævet af amerikansk amerikanske.

I den ene situation satte man sig i et af eskadrillens fly, en T-33 jager med flyveinstruktør S. T. W. Erikson, Flyvestation Kapp ved siden, ud, netop som den havde forladt skærmen. Flyveinstruktøren eragerede lybæstigt, fik maskinen bragt til land og med kun sine færd raste den skærbæstigt. Piloten slap eskadri, og jageren fik kun nogle mindre skrammer.

Under flyvning over Middelhavet på vej mod basen, stødte maskinen på en anden T-33 jager, der var flyvning fra Flyvestation Aalborg, 45 grader og ville ikke sætte sig ud, Luftbasens amerikanske operationsofficer, der selv tidligere har fløjet T-33, dirigerede over radiens piloten ned og gav hende tiden vedledninger. Der var truffet omfattende foranstaltninger i forbindelse af en nedland, men landingsbanen var på grund af et regnskyl så glat, at maskinen umiddelbart efter landingen rettede sig ud. Chass flyveflyvning kom mod mange amerikanske skildefolk af amerikanerne.

Formålet har været, dels at give piloterne den træning, der ligesom i at sigle mod raketterne under en realistiske forløb som muligt, der er fra konventionel, som de sigtelinjer, der sidder i flyene, er i en sådan stand, at raketterne kan ramme målet.

Og man herom til pilottræningen har vi faaet bekræftet dens værdi. Indtil dette tidspunkt forudsigt er der udført 14 af skydningerne, og kun to piloter har ikke kvalificeret sig som skytter, men vi forventer, at de vil ske inden vi tager hjem. Der skedes mellem 750 grader, som er indført af Flyve Taktisk Kommando efter amerikansk princip. Den forudsigt er skyttepræsten, der efter følger skærpede, skytte og udførelsen.

Der stilles ikke krav for overlevelse af skyttepræsten. Der skal skydes såvel mod Sidevinder-raketter som mod 275 tonnet raketter, populært kaldet „Mickey Mouse“, i såvel stor som lav højde.

Vi har endvidere faaet konstateret, at sigtelinjerne fungerer tilfredsstillende og raketterne er effektive, selv om enkelte raketter, på grund af tekniske fejl, ikke ramte målet. Som snart nok vil blive kendt, har piloten nemlig ingen som helst kontrol over målet, der selv sætter sit mål.

Træningen har vist sin værdi. De procedurer, vi anvender her, både, er procedurer, som vi dagligt har trænet i hjemme, og raketskydningerne er faktisk et foreløbigt mål og en bekræftelse på, at det, vi beskæftiger os med til daglig, virkelig har vist sin værdi.

Men er det tilfredsstillende at træne i procedurer i træning så, inden man får lejlighed til at affyre raketter? Jeg vil gerne sige det på den måde.

Raketterne er uhjorte omme så højt, og har man blot en gang prøvet skydningerne, er der slet ikke behov for træning i de næste fire-fem år i at affyre raketter, men naturligvis

skal procedurerne fortsat gennemgås. Dette gælder dog kun for Sidevinder-raketterne, og det ville være ønskeligt, selv om det ikke er nogen absolut nødvendighed, at man kunne affyre missiler i højt fald og langt væk. For Mickey Mouse-raketterne gælder det, at skydningerne skal foregå hvert halve år.

Ved basen har flyveinstruktøren omgærdet, hvor skydningerne foregår i 1,5 km højde, men ved bedste træning foregår i 20-3000 fod højde, altså omkring 600 kilometer. Derfor måler vi, at et permanent skydningsskole bliver etableret inden alt for længe.

Hvor piloter kan lov at affyre en Sidevinder-raket. Er det tilfredsstillende? Sidevinder-raketterne koster en del penge, men den økonomiske fordel er stor, som vi har haft lejlighed til at se i forbindelse med af skydningerne. Der-

vi har kun haft glæde af ophol-



De danske Jetfly holdes i en meget fin teknisk stand, som fra amerikansk side fremhæves og anerkendes ved mange lejligheder.

det, og såvel piloter som ikke flyvende personal har udført en stor indsats, hvilket bedst kan manifesteres af, at vi på utvarende punkt, hvor der mangler en uge af vert ophold, har udført 25 pct. flere skydninger end de to foregående eskadriller gennemførte i hele deres periode!

**Omfattende teknisk apparatur**

Det tekniske apparatur er, som vi omfatter, meget omfattende. Foruden eskadrillens egne fly har træningsflytjen fra Flyvestation Aalborg samt Flyvestationens Kapp, Skærpede og Værløse stillet piloter og seks T-33 jager til rådighed som eskadrillens Skydningerne foregår adskillige kilometer fra den nordnordvestlige kyst ud over Middelhavet. Sidevinder-raketterne er en halvanden meter lang, halvafgørende, grønt, og er 7,5 km langt wire ved skydningerne med Sidevinder-raketterne og omkring 2 km langt wire ved „Mickey Mouse“-raketterne.

Alt apparatur har eskadrillen læst en indretning, som er blevet leaset af fire radiofolk fra de danske radiostationer. Via radio og radar føres jageren frem til det bestemte angrebspunkt, og radiostationen har deres store ansvar i den fine afvikling af skydningerne.

**Piloterne hjemme på søndag**

I begyndelsen af denne uge lagde det julebeslutningerne til hjemreisen, som foregår i de kommende dage. På søndag afgår to C-47 transportmaskiner med medfølgende personal og teknisk udstyr som flyvekommando. Den ene maskine kommer direkte mod Skærpede, mens den anden flyver til Marseilles. Fredag morgen afgår eskadrillens T-33 jager og T-33 maskiner med Skærpede som første mål. Her overværet og lættat net kontrolleres på en canadisk luftbase i Montreal. Herefter til C-47 maskinen fra Skærpede i destinationen er ankommet. Ankomsten til Flyvestation Aalborg for eskadrillens piloter foregår på et ukendt sted ved middagstid, og i sågar omkring søndag arrangerer det evrige personal, Whedens Field skal være rummet af Danmark senest den 16. december.

Evin.



Der er vist ikke noget at sige til, at han smiler. Han sidder i 20 grader varme under en lugete sol og læser på forsiden af Aalborg Amtstidende, så som daler ned derhjemme.

**Raketskydningerne har flere formål**

Men, tuerne egentlige formål har været raketskydningerne, og iøvrigt er disse forløbet? Vi havde under besøget en samtale med eskadrillechefen, major A. C. Larsen og Flyvestation Aalborg operationschefen, major S. Thor-

**Træningen har vist sin værdi**

De procedurer, vi anvender her, både, er procedurer, som vi dagligt har trænet i hjemme, og raketskydningerne er faktisk et foreløbigt mål og en bekræftelse på, at det, vi beskæftiger os med til daglig, virkelig har vist sin værdi.

Men er det tilfredsstillende at træne i procedurer i træning så, inden man får lejlighed til at affyre raketter? Jeg vil gerne sige det på den måde.

Raketterne er uhjorte omme så højt, og har man blot en gang prøvet skydningerne, er der slet ikke behov for træning i de næste fire-fem år i at affyre raketter, men naturligvis

Udklip fra:

Berlingske Tidende (K)

Dato:

# Ny type overlydsjagere til flyvevåbnet i 1964

Skal erstotte de ikke mere helt moderne Sabrejagere

ALBORG, TORSDAG. Ideen af 1964 af 29 overlydsjagere Chefen for Flyvevåbnet, general- af den ny type F-104 Starfighter, der kan flyve med dobbelt lydhastighed, altså 2.000 km i timen. De første seks jagerer, som skal flyve den ny type, rejste til USA efter ordre. De to end eskadriller med 29 Starfighterer vil i første omgang blive stationeret på Flyvestation Alborg.

Udklip fra:

Berlingske Tidende (K)

Dato: 15 DEC 1962

# Jetpilot reddet i faldskærm

I katapultsæde fra 30-40 meters højde ud i Limfjorden - Fire flyveulykkes årsager



Fløjvæjvmand Gert Sørensen, Alborg, på Flyvestation Alborg efter sin katapult-redning i går. T.v.: eskadrilleens standard. (Berlingske telefot.)



Det smagte godt med en stor cigar smøg på den luftige og kølede væg; opåtes den reddede fløjvæjvmand Gert Sørensen.

Næh, jeg var ikke bange. Det var der simpelthen ikke tid til. Benene rystede heller ikke under mig — det skulle de lige være af at staa og sopppe i det iskolde vand i Limfjorden, inden jeg blev fisket op. Men det gjorde godt med en smøg bagfter. I samme sekund helikopteren havde landset mig, stak min eskadrillechef mig sin sidste og største cigar. Den blev tændt straks.

Udklip fra:

Ekstrabladet (R)

Dato:

Lørdag 15. december 1962

# Pilot undslap døden og tog til Bingo-spil

Satte dansk lavdereford for katap utredning ved Flyvestation Ålborg



Den koldbløedige jetpilot nyder en stor cigar straks efter, at han var reddet i land af helikopteren.

ALBORG (Ekstrabladet) — Bange? — Ikke spur. Benene rystede ikke det mindste under mig. Det skulle de lige være af at stå og sopppe i det iskolde vand i Limfjorden inden helikopteren kom. Men det gjorde godt med en smøg bagfter. I samme sekund helikopteren havde fisket mig op og landsat mig, stak min eskadrillechef mig sin sidste og allerstørste cigar. Og den blev tændt med det samme!

Sikke, rulligt og ganske utvivlsomt af sig selv og sin dramatiske fløjvæjvmand Gert Sørensen, som sin redning, da hans F9E D Sabre jet-jager i kun 30 meters højde fik motorstop. Et sekund efter starten fra Flyvestation Alborg i går. Dette var dansk lavdereford for katapultredning. Og som far af understregge, at en katapultredning kun er et led — allet et oplysende moment — i en jagers liv. I går, lørdag, begynder Gert Sørensen og hans unge hustru sig i efter til flyvestationens messe, hvor begge officerer møder sig og i går deltog i officerernes Bingo-spil.

## Det eneste rigtige

Piloten kan takke til koldbløedige friske smøg for, at redningsaktionen var så fremrygende. Han havde kun ganske få sekunder til handle i, og dem brugte han til det eneste rigtige i den given situation, hvilket han også få nogen var for bagfter, at sine overrønde.

I stedet for at kalde over radiøen eller forsøge at starte motoren igen, udløste han straks katapultsædet, og dermed sikrede han at få tilstrækkelig højde på, til at skærmen kunne falde sig ud.

— Det hele er ikke noget særligt at tale om, sagde piloten umiddelbart efter til Ekstrabladet. Det gik efter ABC'en, og det var jo en dejlig betragtning på, at redningsaktionen sikrede, som det skulle, takket være de nye britiske Martin Baker-katapultseater, som vi har fået indført i vore amerikanske jagere, og som endnu aldrig har kostet det danske Flyvevåbnet en eneste pilot.

Udklip fra:

Jydske Tidende (K)

Kolding

Dato:

# Flyverne sendte juletræer til Libyen-kolleger

Skal smykke Wheelus-basen, som 3 danske jetpilot-hold opholdt sig på i efteråret

HAGERSLÆV Tre af Flyvevåbnets eskadriller — 728 i Skrytskov samt 723 og 726 i Alborg, der alle deltog i Sønderens eskadriller i Libyen i Nordafrika — har sendt juletræer til den amerikanske base Albrook som en hilsen fra det danske marineløb. Sendingen, der omfatter et stort og et mindre juletræ, kom med en af Flyvevåbnets transportmaskiner, C-130, der forleden aften fra Flyvestation Værløse for at bringe det glæde med sig til hjem fra amerikanske base. Handl inkonkvisorerne til denne juletræ fra det danske Flyvevåbnet er eskaderen for Eskadrille 728, major E. Schneider, Flyvestation Skrydstrup. Vi var alle enige om, at vore amerikanske kolleger i Nordafrika skulle have en juletræ fra det danske marineløb, som var der med, fortæller major E. Schneider. Hvad er mere naturligt for os end at sende et dansk juletræ? Det bliver sk-

bet det mest sørgede bilben, længe modtager fra udenlandske kolleger.

Der var kun én enkelt dag til at klare juletræet i, idet marinen skulle afgå til Wheelus med kort varsel. I sin fatt fik vi kunnet med vore kammerater i de grupper to eskadriller i Alborg, og en Dr-Indstilling blandt mandkabet gav til resultat, at vi kunne klare eleven juletræ.

De vil sikkert gøre store øjne De tre danske eskadriller fik alle en meget fin modtagelse af mandkabet på den amerikanske base. Kollegerne var glade og hjalp os på mange måder, så vi kunne blive vore opgaver inden for de perioder, der på forhånd var fastsat.

De fleste amerikanske på basen kendte os meget, og det gjorde os glade. I sin fatt fik vi kunnet med vore kammerater i de grupper to eskadriller i Alborg, og en Dr-Indstilling blandt mandkabet gav til resultat, at vi kunne klare eleven juletræ.

Måske bliver de danske jetpiloter juletræet, også modtaget for fremtidig eskader af juletræer til Nordafrika.

# Squadron Maj Colmar



# Rotation 1961 Frankrig



Før afrejse fra Aalborg.



Flight Line.



Hvil foran hangaren.



Motor rep. i hangaren,  
H.B., Balle, K.L. og Øls".

Udklip fra:  
Berlingske Tidende (K)

Dato:

# Militærfly ødelagt af brand i Ålborg

Super Sabre-jager til 3,5 mill. kr. eksploderede under transport fra hangar

På Flyvestation Ålborg indtraf den 28. april en eksplosionsulykke i en F-86 Super Sabre-jager, mens et hold tekniskere fra eskadrille 728 var ved at slæbe flyet ud fra en hangar.

Brandårsagen formodes at være en gasledning, som har fremskudt eksplosionen, der indtraf med stor voldsomhed. Sabre-jageren blev totalt ødelagt. Dermed lykkedes det Flyvestationens brandhold, ved hurtig indsat at redde hangaren, hvortil man træk maskinen ud.

Alle medarbejdere, der var på arbejde på Flyvestation Ålborg, blev evakueret til skole ved eksplosionsstedet. Der opstod en stor røg- og støvsky, der var synlig i en radius på omkring en halv mil. Der blev efterladt omkring 10 millioner kroner.



Luftindtaget.



Motorrydmet.

Udklip fra:  
Lyllands-Posten (U.K.)  
Aarhus

# Jetfly ødelagt ved Eksplosion i Aalborg

Værdier til mere end 6 mill. kr. blev ødelagt på Flyvestation Aalborg, da en gasledning forårsagede en eksplosion i en F-86 Super Sabre jetjager, som et hold tekniskere fra eskadrille 728 var i færd med at slæbe ud af en hangar. Flyet blev fuldstændig ødelagt.

Uheldet skete for et par dage siden, og man har endnu ikke fundet eksplosionsårsagen, derfor er skadet blevet forsinket. Man har en god tillid til, at det er en lignende uheld, og det mener, ser man et af de elektriske installationer. En af de elektriske installationer har krævet udskiftning af et eksplosions. Ingen mennesker kom til skade, da flyet eksploderede, og Flyvestationens brandhold reddede ved hurtig indsat hangaren.

Udklip fra:  
Land og Folk (Komm.)

Dato:

# 735 Jetjager eksploderet på Ålborg flyvestation

ALBORG (RD). Værdier til mere end 6 millioner kroner blev ødelagt på Flyvestation Ålborg, da en gasledning forårsagede en eksplosion i en F-86 Super Sabre jetjager, som et hold tekniskere fra eskadrille 728 var i færd med at slæbe ud af en hangar. Flyet blev fuldstændig ødelagt.

Uheldet skete for et par dage siden og man har endnu ikke fundet årsagen til eksplosionsårsagen, derfor er skadet blevet forsinket. Man har en god tillid til, at det er en lignende uheld, og man mener, ser man et af de elektriske installationer. En af de elektriske installationer har krævet udskiftning af et eksplosions. Ingen mennesker kom til skade, da flyet eksploderede, og Flyvestationens brandhold reddede ved hurtig indsat hangaren.

29. September 1961.



JAR.

En tur i græsset.



Gled ud i græsset



på grund af is på banen.



Kar.



16. Januar 1961.



Aalborg Stiftstidende

# Jetjager til vejrs med en „snabel” i næsen

Trækstang til traktor var ikke blevet fjernet inden starten i Aalborg

En pilot fra eskadrille 206, der er hjemmehørende på Flyvestation Aalborg, har været ude for en ikke helt almindelig oplevelse som en rigtig flyvning.

Umiddelbart efter starten til en træningsflyvning med en F-104 D-104-01 i lufthavnen, oplyste piloten, at han ikke kunne trække sænkekludet op i maskinen. Dette medførte han søvne ved maskinen, da han på den måde havde kontrol over maskinen, og umiddelbart efter fik han kontrol over maskinen.

Ingen fare

Fra kontrolhuset lygte man med projektorer på jageren, mens den på den måde blev styret, og flyverlederen oplyste da, at kontrolløseren havde en „snabel” stikkende frem under maskinen.

Det viste sig at være en trækstang, som havde været fjernet af traktoren trukket frem til startpladsen. Trækstangen skal fjernes inden starten, men det var ikke sket i dette tilfælde.

Efter at man havde foretaget de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger landede jageren normalt, og der var ikke oplyst om skader. Kaptejn Svend Thorslund, som var udsendt til at undersøge årsagen til fejlen, har været på stedet siden.

Den skyldige fundet

Forsøgsmændene af den nævnte art var umiddelbart ikke sikre på, hvad der

hændte dem til den trækstang, der blev fundet af den trækstang, og han vil ikke kunne trække sænkekludet op i maskinen. Avstanden til maskinen er omkring 10 meter, og han ikke har kunnet se trækstangen i mørket.

Jon.



Udklip fra:  
B. T. (K)

Date: 25 JAN 1961

## Glæmsomhed bragte jet i vanskeligheder

Tjenstlig undersøgelse på Flyvestation Aalborg

Fra B.T.s Aalborg-udgave: På Flyvestation Aalborg er indledt tjenstlig undersøgelse af en episode, hvor en trækstang blev glemt i sænkekludet på et jettfly, der gik i luften. Stangen blev besværet, da maskinen blev trukket til startbanen af en traktor.

Piloten oplyste fejlen i luften, da han ikke kunne trække sænkekludet op i maskinens krop. Han fik først „brudt” og spurgte, om man havde noget på, hvad der var i vejen. De vægtsværede officerer oplyste om, at trækstangen var besværet på grund af den høje hastighed af det uopmærksomme, redningsmateriel. Man havde til landingsbanen. Maskinen kom fra nord.

Det var en meget udfordrende situation, som piloten var i stand til at foretage en normal landing. Forskerchefen for Flyvestationens oberstløjtnant Brodersen, VI undersøgte nu hvem der har været glæmsom, for det er begået en alvorlig fejl, mens maskinen blev gjort klar til start.



# Jet-pilot stod af sit fly i luften

## Sabre-jet fra flyvestation Aalborg styrtet ved Gjøl -



Jetpilot Klaus Engel ses her sammen med sygeplejerske Karin Goldberg på ambulance efter at en række sørgeningsregninger havde konstateret, at han var sluppet fra udbrækket uden at kunne til stands.

**Idt i Motoren paa Sabre-Jet, umiddelbart efter Starten fra Flyvestation Aalborg. - Maskinen styrtede i Limfjorden**

**M**INDRE end et minut, efter at flyverlojtnant Claus Engel i gear morges var startet fra Flyvestation Aalborg med sin 8 tons tunge Sabre-jet, udlørd der brand i motoren. Maskinen var næppe mere end 100 meter i vejret, men samtidig med, at den 24-årige pilot i henhold til sin instruks forberedte sig til at forlade maskinen, tvang han den af at magt højere op, idet han gjorde sig klart, at et heldigt gennemført faldskærmspring ville være afhængigt af maskinens højde.

Furmentlig har jetjageren næppe været over 200 meter i vejret, da Engel udløste katapultstødet. I den kraftige vind faldede faldskærmen sig ud i samme sekund, udløsningen var sket, og Engels faldskærmslinding foretog paa selve flyvestationens område, mens den forløbne maskin fortsatte i retning mod Gjøl og styrtede i vandet nogle hundrede meter sør for halvøen.

Nedstyrtningen skete paa en halv meter vand, og branden i vraget vedvarede i det meste af en time.

**Piloten slap uskadt.**

Engel slap uskadt fra landingen. En sørgeningsregning paa Aalborg Amtssygehus gennemførte rent rutinemæssigt, men afsløvede indet usmælt, og som snart erindres efter den ublidte landing med faldskærmen har fortaget sig, vil Claus Engel være klar til at fortsætte sin tjeneste.

Havariet skete lidt før kl. 9, og ved middagstid var havarikommissionen fra Værding under ledelse af kaptajn Knudsen fremme i Aalborg. Kommissionen gjorde først nogle observationer fra luften, og senere fløj de efterretter sig valedraget for at man fuld til vraget og undersøge de forskellige motordele.

Man vil næppe forestå kunne fastslå årsagen til den brand, der opstod i jetmotoren. Piloten havde umiddelbart efter starten en usmælt støj fra motoren, og paa flyvestationen observerede man lange tidtunger fra maskinen. Fra flyvestationens base blev piloten underrettet om branden, men instrumenterne i maskinen havde da allerede vist, at der var brand i en kanal, og at piloten ikke havde nogen mulighed for at redde sin maskin.

**Katapultsæderne**

Det er knap to måneder, siden en pilot fra samme eskadrille reddede sig ved katapultudskydning, den gang under indflyvning til Flyvestation. Claus Engels indretning foregik fra et katapultstødet af den type, der normalt var installeret i alle Sabre-jagere. Men et i fuld gang med at lukke disse sæder med de

usikkelige kiler, som efter afbrændt betydeligt, fordi de er af isolative stof i meget ringe højder. Selv om indretningen er blevet fremskyndet, er man stadig paa langt nær færdig med at installere de sæder, som tydeligvis viste den gamle type sig i gear effektiv, selv om sæderne blev fastgjort i den afsluttede mellemrumshøjde.

Den reddede pilot er søn af professor N. N. Engel i Georgia, Familien emigrerede i 1868 til USA, men Claus Engel vendte tilbage til Danmark for at blive pilot i Flyvestation, hvor han nu har gjort tjeneste i fire år. Naar han om et år er færdig med sin pligtige tjeneste, ønsker han at lade sig uddanne til elektriker.

7. Februar 1961.



Aalborg Stiftstidende

1/2

## Havarikommissionen roser Aalborg-pilot

### Foreløbig rapport fra flyvevabnet om dramatisk havari over Limfjorden

Flyvevabnets havarikommission har i dag udgivet en lang beretning for omstændighederne bag det dramatiske jet-havari over Limfjorden i tirsdags. Da flyverlojtnant Claus Engel måtte forlade sin brændende Sabre-jetjager med katapult. Beretningen slutter med følgende sætning: — Flyverlojtnanten har i alle henseender handlet korrekt.

Da flyverlojtnant Engel startede landing kl. 8.55 fra Flyvestation Aalborg i en jager, var maskinen med et øjeblik i den sidste kilometer, jageren pludselig havde fundet en fejl i en af de to motorer. Ingen af de to motorer fungerede, ikke desto mindre blev maskinen afbragt i samme øjeblik. Maskinen havde sluppet faldskærmen.

**Brand i motoren**  
En havarikommission blev i vedtaget. Det beslut, at motoren var væsentlig.

Derfor udtalte han den brændende motor som årsag til en kort, brat udbrud, hvilket af ham udløste katapulten, da jageren var i 200-250 meters højde.

**Skal snart flyve igen**  
Havariet i den Sabre-jager, der blev ramt af branden, er blevet undersøgt, og maskinen kan snart påbegynde flyvning. De Sabre-jagere, som jageren angik, havde nogle hundrede meter og blev med i vandet ved Gjøl-Øen, Angles.

Flyverlojtnant Engel har det nu godt, efter at ambulansen fra Høbjergs flyvestation er kommet i land og lægehjælp er på vej. Han er i god form og har gaaet hen og været med at kigge på et flyve-land.

Vraget er rykket på land, og havarikommissionen har i dag de sidste dele med til Flyvestation. Tænk, hvor det vil blive underligt, hvis man i den forbindelse skulle se et mal, som findes, frem til Høbjergs værn. Paa søerne der er et stort antal flyvevragter — og det er den sidste, og piloten bliver paa søen.

De fleste oplygger nok, at det forløb, var en, der fandt sig fra Høbjerg og Høbjerg i Gjøl ved Aalborg. Men det var ingen, der bemærkede, at det virkelig var en nødsituation.

NY Tid 1/2



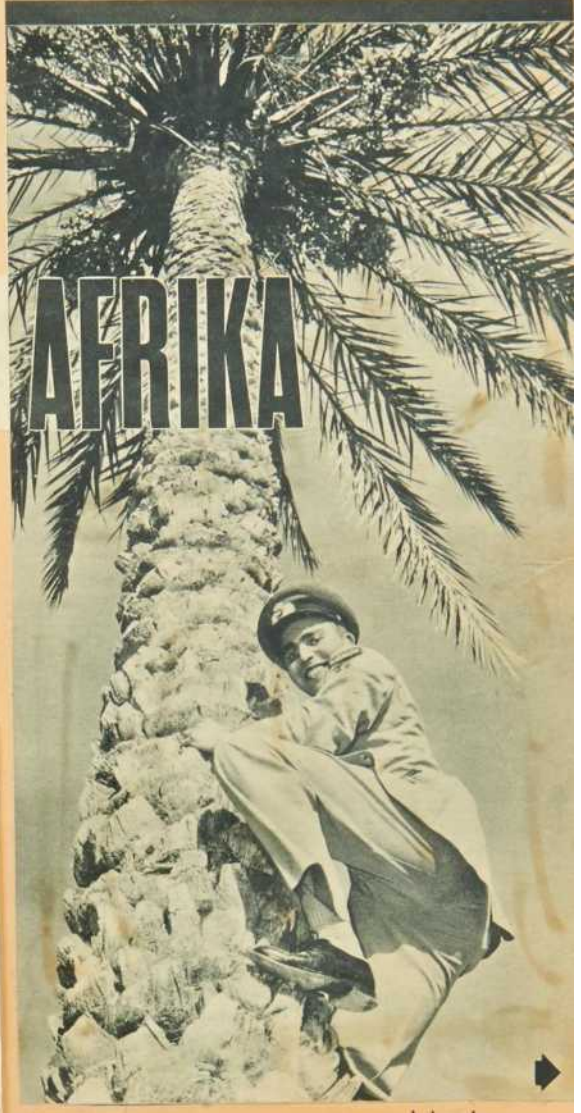
TRIPOLI - The road along the sea front

**Hvem-hvad-hvor i Libyen**

Det fjerdede kongerige Libyen, som vestlige staterne er ved at gøre sig til at erobre, har ikke nogen lang fortid som selvstændigt land. For kun otte år siden blev landet selvstændigt, da kong Idris den Første proklamerede kongedømmet. Der er to hovedstæder, Tripolis og Benghazi, som ligger op ad kysten. Større byer er at finde alle ind og ud af landet, men de vigtigste er Tripolis og Benghazi.

Indbyggertallet er kun cirka 500.000, og størstedelen af befolkningen er arabere. Der er ingen olie i Libyen, men der er mange andre naturressourcer, som jern, kobber og fosfor. Der er en god jord og meget vand, og derfor er der meget landbrug i Libyen. Der er mange skove og bjerge i Libyen, og der er mange søer og floder i Libyen.

# OPERATION AFRIKA



Søkadetille 726  
Flyvestation Ålborg

BEKENDTELSEAFDELING  
NR. 72  
9 sep 1968

BEKENDTELSEAFDELING

- Ref.: (a) TAC OPS INSTR NO. 5 af 21 mar 1968.  
(b) TAC OPERATION ORDER NO. 323/68 af 9 aug 1968.

Bilag A: Personelloverligt,  
B: Materieloversigt (ikke til deltagere).

1. Situation. I henhold til ref. (b) deltager søkadetillen i perioden fra 17 til 27 sep 1968 i søkadetillens afrejse med en søkadetille fra 13 Wing, RAF Colmar.

2. Opmærksomhed. Søkadetillen forlader i gennemsnit periode 4 F-104D med tilhørende udrustning og personel til RAF Colmar. Dertil er søkadetillen vært for 4 Mirage III B med tilhørende personel m.v.

3. Udførelse:  
(a) Transport. Personel og materiel transporteres i henhold til bilag A og B. Transportflyenes afgangstidspunkter den 17 sep vil blive bekendtgjort senere. Afgangstidspunktet for søkadetillens fly vil blive afgivet efter tidspunktet for det tekniske personale er kommet til Colmar.  
Hjælpes finder sted efter nærmere ordre den 27 sep 1968.  
(b) Operativitet. Detachmentet forbliver under operativ kommando af FIK og gældende operative bestemmelser m.v. forbliver i kraft. Flyvestationens udøver operativ kontrol med detachmentet, herfor tæller normal flyvetræning og i øvrigt tager del i sådanne operative opgaver, som måtte blive det pålagt.  
(c) Beredskabsforberedelse. I tilfælde af beredskabsforberedelse deltager detachmentet i henhold til de lokale myndigheders bestemmelser.

4. Administration og Logistik.  
(a) Indkvartering og forplejning af graderne N1 - B3 finder sted ved personellens egen foranstaltning. Det forventes, at kvartorer, der som det ønskes, kan stilles til rådighed på Flyvestationen. FLOKS-VIKS indkvartering og forplejning på Flyvestationen.  
(b) Udgifter og regnskab. OFES B. Federsen er detachmentets regnskabsfører. Den økonomiske forberedelse vil blive regnskabsført af Federsen. Federsen's poster er gældende, såfremt indkvartering og forplejning finder sted uden for Flyvestationen.

	Dagpenge	Hotel, m.v.
N1	85,00 FF	70,00 FF
N2	72,25 FF	59,50 FF
PLK-080	33,75 FF	50,50 FF
B3	59,50 FF	48,00 FF



Søkadetillen vil indlægges på base i Ålborg på det 10. Tyskland, hvorfra der vil være en god base for flyene via Marseille og Rom til Tripolis. Strækningen er på ca. 1500 kilometer.

HOL

Indtægtes forplejning på flyvestationen er som følger:

MF	63,75 FF
KN	58,25 FF
FILTS - OSG	47,75 FF
SG	44,75 FF

Til FLOCKS - FLEK, der som anført vil blive søgt indkvarteret og forplejet på flyvestationen, udbetales 39,86 FF pr. dogn. Såfremt disse grader ikke kan indkvarteres og/eller forplejes på flyvestationen, gælder de for 85 udførte satser.

(c) Personlige udrustning. Hver deltager medbringer gyldigt rejsepas, identitetsmærke, identitetskort, uniform M/44 samt personlige fornødenheder i øvrigt. Arbejdsstøj og flyvestrustning medføres i fornødent omfang.

(d) Ordre og bestemmelser. Operative og tekniske ordre og bestemmelser m.v. medføres i fornødent omfang efter MK og TL hermede bestemmelser.

5. Signaltjeneste. Som anført i ref. (a) indstilles af særlige trokvenner og SIF koder finder sted efter nærværende ordre efter sukkest til PAF Dolar.

H.V. Hansen

<b>FORDELING</b>	
Standard	7
Tavler	3
Begrebskategorier	3
A-AFD	1
C-AFD	1
M-AFD	1
Deltagere	33

# AFRIKA



Hol.

# AFRIKA



ESK OPS ORD NO 1/59.

Skjledning i Tripoli.

1. Situation.

Ifølge overenskomsten mellem USAF og RDAF vil danske fly indgå i enheder fra 86th wing, mens disse er på skydetraining i Nordafrika.

2. Mission.

Et detachement fra ESK vil afrejse fra FSB LIECHS til en enhed under 86 FIV i Tyskland, herfra sammen med denne til Tripoli. Hele turen varighed ca. 5 uger.

3. Udførelse.

- (a) Detachmentet vil afgå ca. 7 sep 1959 pr. dansk C-47 og egne fly til Ramstein AFB. Afrejse fra Ramstein ca. 14 sep 1959 med amerikansk transportfly og egne fly til Wheelus ABH i Tripoli. Endeligt afrejsepunkt vil tilgå fra højere myndighedsleder. Vedrørende rejserute for egne fly og div. bestemmelser om navigation og lignende se ANNEK I til denne operationsordre.
- (b) Styrke: ESK sender 4 P-56D fly, 6 piloter og et antal teknikere. Den fuldstændige personaleoversigt vil frengås af ANNEK II til denne operationsordre.
- (c) Fly: De 4 fly, ESK detacherer, skal have et minimum af 35 timer inden næste P.M. De skal have skudt, samt være harmoniserede. Flyene skal være bevarede og forsynet med deviationskort, og de skal endvidere have gennemgået MCB/15.
- (d) Kontrol: Detachmentet vil være under operativ kontrol af 4 AFAF, men forbliver under kommando af CINCEMAF.
- (e) Operationer: Detachmentet vil deltage i alle operative opgaver, som måtte blive pålagt den enhed, som det underlægges.
- (f) Rapportering: Som normalt, samt hvad højere myndigheder måtte befale specielt.

4. Administration.

- (a) Som normalt, idet der dog for operationen befales en særlig kommandobefalingsmand, der samtidig virker som fourer.
- (b) Se ellers ANNEK III om særlige administrative bestemmelser.
- (c) Der må medføres indtil 35 kg. privat bagage pr. mand.
- (d) Teknikere medbringer håndværktøj.
- (e) Vedrørende udstyr til fly se ANNEK IV.

5. Signal.

Mil.

*B. K. S. Wenz*  
 B. K. S. Wenz  
 major  
 nr. 1000 100000



Rejseruten er ikke indtegnet på kortet. Fra Aalborg går det til Tyskland, hvorfra turen via nogle ubesatte fly går via Marseille og Rom til Nordafrika. Stænkningen er på ca. 1500 kilometer.

Hol.

Beskadrille 706  
Flyvestation Ålborg

ANNEX I TIL ESK OPS ORD NR. 1/59 4 sep 59.

Emne: Reiserute, navigation og diverse andre bestemmelser  
for flyvende besætninger under forlængning til Tripoli.

1. Reiserute.

Ruten bliver EKYT - Oldenburg - Ramstein - Marseille - Rom - Wheelus, alt direkte.

For flyvningen til Ramstein og planlægning af samme refereres til ESK direktiver for navigationsflyvninger til/over Tyskland.

2. Navigation.

Navigationsofficeren planlægger og udregner flyvningen i god tid (uden vind) med navigationsplan, kort m.v. i 4 eksemplarer. Der anvendes nyeste radio fac.-charts, Wac-charts og Jet flight-planning charts.

Brændstofreserver som fastsat i FLE ORD F 9.

N.B.: Ekstra flugtlogs medbringes.

3. Penetration og vejretning.

Ref. Jet Europe og FLE ORD F 9.

4. Flyveudstyr.

Hver pilot medfører på turen:

- (a) Flyvedragt (med distinktioner)
- (b) Hjelm (i hælbrænde)
- (c) Svømmevest (lige efterret)
- (d) Faldskærm (lige ompakket)
- (e) Støvler (valgfri)
- (f) Handsker
- (g) Knæbræt
- (h) Lommelygte (nyt batteri)
- (i) Jet Europe (i ajourført stand)
- (j) Flyvekort som udleveret af nav-off.
- (k) Skruetrækker.

*B.K.W.*  
B.K.W. Wand  
major  
squadroncommander.



Såre-lystet er medtaget på  
køret. For Ålborg over det 10  
Tyskland, herfra herfra om nogle  
dage i Tyskland via Marseille og Rom  
10. Distanse. Forlængelse er på  
ca. 2200 kilometer.

Hol.

Bådnælle 726  
Flyvestation Ålborg

ANNEX II TIL BSK GPS ORD NR. 1/59 4 sep 59.

Emne: Fortegnelse over personel til Tripoli.

Chef	Majør S.T.S. Wong
Hætkomm.	Captain C.H. Olsen
Pilot	FL I (+) G. Sørensen (kommandoff. og fourer)
Pilot	FL I (+) J.H. Kristensen (skydnoff. I)
Pilot	FL I (+) V.S. Jørgensen (navigationsoff. og velfardsoff.)
Pilot	FL III (+) L.H. Jørgensen (testpilot, skydnoff. II)
Pilot	FL I (+) H.K. Jensen (reserve)
Pilot	FL I (+) K. Poulsen (reserve)
GCI-controller	FL I (+) Jensen-Whitt
GCI-controller	FL I (+) G.R. Jensen

Teknikal personel.

Teknikal leder	WO F.S. Christiansen
Reserve	WO F.J. Jensen
Klarmelder	OS T. Balle
Klarmelder	OS C.E.V. Sørensen
Klarmelder	OS K.E. Nielsen
A M	OS H.E. Jensen
A M	ME A.R. Thomsen
Radat	OS J. Kristiansen
Radat	OS V.S. Jensen
Radat	OS J.H. Smith
Radat	ME A. Juhl
Våben	OS F.T. Hammer
Våben	OS P.K. Jensen
Instrument	OFW W.E. Andersen
Radio	OS T.A. Møller
IBC	OS G. Løstrup
Forstyrning	OS K.L. Jensen
EL	OS F. Hansen
Hjælper	MS 428405 S.S. Gillette

*S.T.S. Wong*  
S.T.S. Wong  
Majør  
sqdrncommsndr.



Hol.

Suber-jourerna er indtrængt på  
bæret. Fra Aalborg går det til  
Tyskland, herfra over en nægle  
Øst-af-vesten via Marseille og Rom  
til Nordafrika. Forbindelsen er på  
kun 1000 kilometer.

Sekundrille 726  
Flyvestation Ålborg

ANNEX III TIL ESK OPS ORD NR. 1/59 4 sep 59.

Emne: Særlige administrative bestemmelser.

1. Lønning.

Der udbetales dagpenge til personel på tjenesterejse til Tripoli som følger:

Kategori A: Off, OFB og PR: Dollars 5,00 pr. dag  
Kategori B: OS, ME og ME : Dollars 3,50 pr. dag.

Ovennævnte beløb vil blive udbetalt ugevis. Beløbets størrelse forudsætter selvforplejning.

2. Indkvartering.

Indkvartering foretages som anviset af resp. amerikanske myndigheder. Betaling for indkvartering sker samlet ved fourerens foranstaltning, idet denne samtidig sørger for fornødne kvitteringer.

3. Tjenestetidskædder.

Tjenestetidskædder føres ved kommandofløjens foranstaltning i hele perioden.

4. Identitetsmærker.

Identitetsmærker anlægges fra afgang af alt personel og bæres til hjemkomst. Dette gælder uanset påklædning, også når civilt tøj bæres.

5. Pas.

Dansk rejsepas + legitimationskort fra FSN Ålborg medbringes af alt personel. Pas og legitimationskort skal altid medføres under ophold uden for militære områder.

6. Påklædning.

Det understreges, at påklædningen under alle forhold skal være absolut ulastelig, velpræsenteret, ren og reglementeret. Sko og støvler skal være velplejede.

Følgende beklædningsgenstande skal medbringes:

- (a) 1 stationsuniform med kasket (for ME og ME uniform I)
- (b) De fra FMI udleverede sommeruniformer
- (c) Arbejdstøj
- (d) Arbejds- og udgangsfoðtøj.

Indtil Rumstein bæres stationsuniform, derefter bæres en af flyveåbnets uniformer eller civil.

Stationsuniform, blå

Tjenestsuniform, blå

Stationsuniform, khaki (med blå hue, khaki skjorte, sort slips,

sort livren, sorte sokker, sorte sko)

Skjorteeniform, khaki: Som ovenfor.



Søbejsernes rute indtages på  
bortet. Fra Ålborg passer det til  
Tyskland, hvorefter der er en nøgle  
dage rejsetid via Marseille og Rom  
til Nordafrika. Rejsningen er på  
ca. 1200 kilometer.

Bakkeville 326  
Flyvevæbnet Aalborg

ANNE III TIL BEK OPS GND NR. 4/59 1 sep 59

Det tillades menige at anlægge civilt tøj uden for normal arbejdstid under opholdet i udlandet.

Efter ankomsten til Wheelus AB er det forbudt at bære uniform udenfor basen.

7. Hilsningspligt.

Den almindelige hilsningspligt indskrænktes, idet den udvides til at gælde alt allieret militært personale. Det skal anføres, at man på amerikanske installationer kun hilser på officerer, dette gør man til gengæld altid omvendt. Der er ingen hilsningspligt overfor andre grader, NCO's og nedadefter.

8. Forkhold overfor allieret MP.

Militærpolitiet er til enhver tid i udveksling af tjenstlige funktioner foresat for alt personale. Alle henstillinger eller ordrer fra MP skal øjeblikkeligt efterkommes. Dette gælder altid, enten det er under udførelsen af tjenesten, under orlov eller anden frihed.

9. "OFF-LIMITS".

Opmærksomheden henledes på begrebet "OFF-LIMITS", eller som det undertiden hedder "out of bounds". Det vil kort og godt sige: Adgang forbudt for militært personale, såvel i uniform som i civil. Denne bestemmelse gælder også for allieret personale, altså i dette tilfælde for personale fra ESK, og den skal respekteres. Disse adgangsbegrænsninger er indført som en beskyttelse for materiel og for det militære personale, som i egen interesse måske bør sættes sig ind i listerne over steder, der er "off-limits" i nærheden af pågældende forlæsnings. Disse lister findes normalt oplyst på let tilgængelige steder. De omfatter normalt visse restaurationsforretninger, hybler, gader, hoteller o. lign. F. eks. er den gamle bydel i Tripoli's "off-limits" for militært personale fra kl. 1900 lokal tid til om morgenen.

10. Udgangsbestemmelser.

Der vil blive meddelt alt personale permanent adgangstilladelse uden for normal tjenestetid. Der vil ved kommandoforeningens foranstaltning blive anlagt en "sign out" bog, hvori alt personale skal skrive, når de forlader basen og indføre, hvorhen de begiver sig, samt forventet og virkelig tilbagekomst.

Følgende vil især være at være at lægtnge i Tripoli: Det er forbudt alt personale at færdes alene udenfor basen; kun to eller flere (evt. amerikanere) i forening må færdes udenfor.

11. Velfærdstjeneste.

(a) Den udpegede velfærdsofficer varetager den normale velfærdstjeneste under opholdet i Tripoli. Opmærksomheden henledes på de ture til omgivelserne, der arrangeres hver uge-end af den amerikanske velfærdstjeneste.

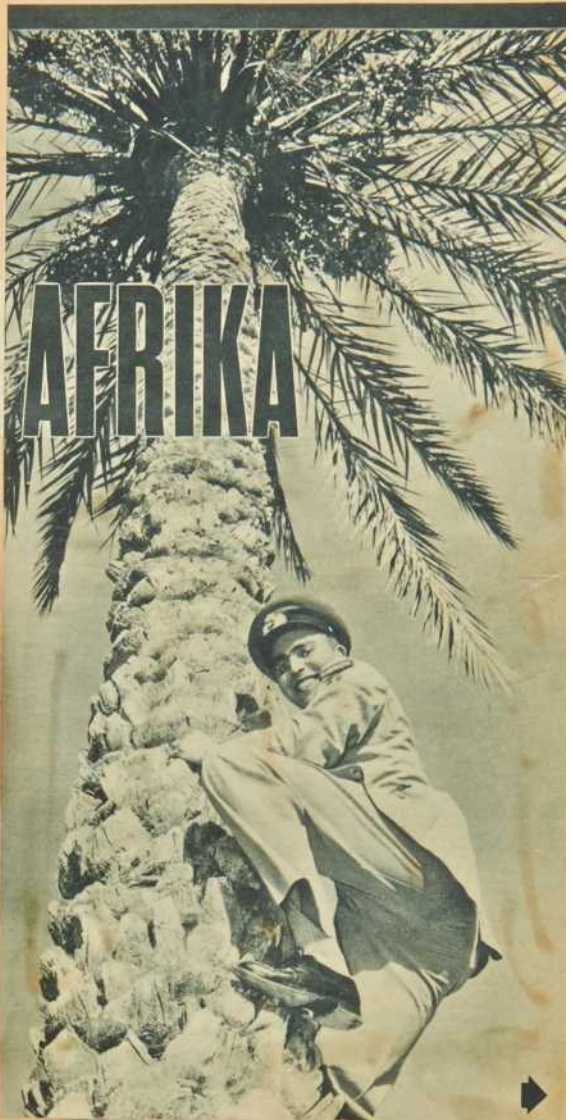
(b) På Wheelus AB findes følgende faciliteter m.m.:



Hol.

Følgende steder er indtegnet på kortet fra Aalborg over det 10. Tyskland, herfra bærer den gamle bydel i Tripoli via Marseille og Rom til Nordafrika. Størrelsen er på ca. 200 km.





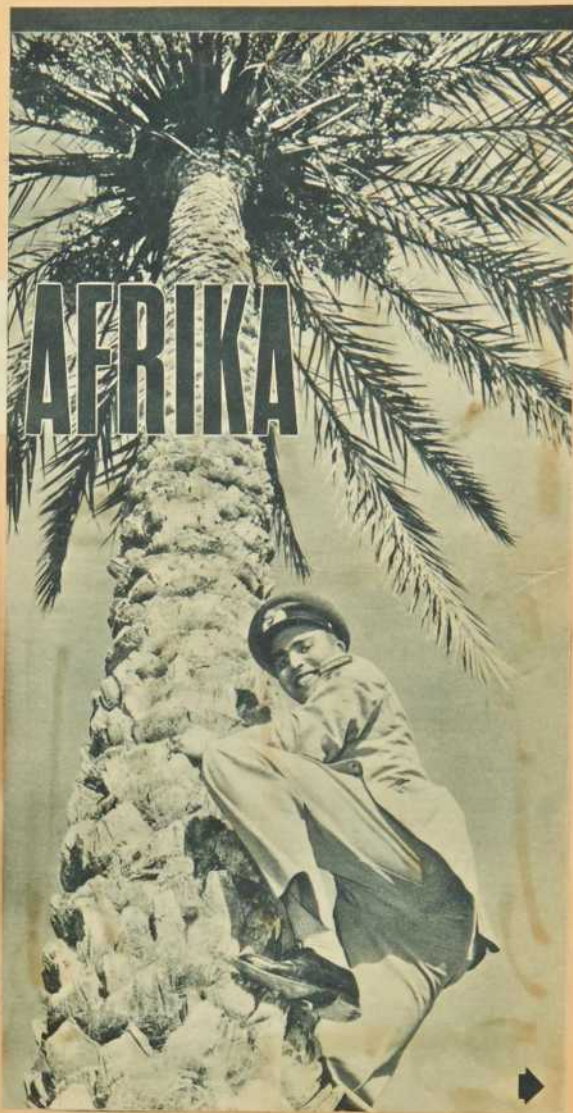
- (a) Base Exchange (blandet forrowing)
- (b) Base Commissary (super-marked)
- (c) Biograf (billetspris ca. 25 cents)
- (d) Svømmebassin
- (e) Gymnastiksal
- (f) Fodbold- og Volleyballbaner
- (g) Vaskeri og renseri (billigt)
- (h) Kirke
- (i) Diverse snack-bars.

*B.H. Weng*  
 B.H.O. Weng  
 Major  
 og Kommandant.

Hol.



Således kommer man ind og ud af  
 Tyskland. Fra Aalborg gik det til  
 Tyskland, hvorfra man gik til  
 Rom og videre til Tunis og  
 Tripolis. Strækningen er på  
 ca. 1200 kilometer.



Emne: Beskrivelse af tekniske  
fordringer m.v.

1. MATERIEL

- 12 stk. Varfly batterier.
- 12 stk. Modifikationsæt til batterier, fra Varfly til alm. Batterier.
- 12 stk. Fotokamera med filtre.
- 4 stk. Canopyvertrek.
- 4 stk. Art. section overtrek.
- 4 stk. Pitotvertrek.
- 4 stk. Nosavertrek.
- 4 stk. Læsepinde til sæde og katapult.
- 1 stk. Snap-on knæse.
- 20 stk. Værktøjssætt, personligt værktøj.
- 1 stk. Lægekit med sær alm. spare parts.
- 2 stk. Stoppepinde for bremseskærme.

2. PAPIREK

- 1 stk. TG/1F/56D/2/4.
- 1 stk. TG/1F/56D/4.
- 1 stk. TT/886D/2/3.
- 1 stk. TT/886D/2/3.
- 1 stk. TT/886D/2/5.
- 1 stk. TT/886D/2/6.
- 1 stk. TT/886D/2/7.
- 1 stk. TT/886D/2/8.
- 1 stk. TT/886D/6.
- 1 stk. Linjært hæfte.
- 1 stk. Støp akrylblok.
- 1 stk. TL/54/7/11.
- 1 stk. Administrative forhold vedrørende nato-enheders besøg på fremmede flyvestationer.
- 2 stk. Samlebind til diverse.
- 2 stk. Små skriveløkke.
- 3 stk. A/12.
- 1 stk. Driftsjournaler.
- 4 stk. Rejse driftsjournaler.
- 6 stk. UR/Rapporter, formularer 535.
- 10 stk. Prøveflyvningskemaer, formularer 3132.
- 20 stk. Engine Trend Analyse i bind, formularer 3146.
- 10 stk. Flyvestatusrapporter i bind.
- 100 stk. Kontrol af daglig flyvetid i bind.
- 160 stk. Motordata i bind, formularer 3144.

E.K.S. Beng  
Major  
Squadron Commander

Hol.



Zehn-jähriger oder halbjähriger post  
Brevet. Für Aalborg gear 400 100  
Taktik, kurzfristige Berichte und  
dage in der Luft von Marzelle og Rom  
til Altdorf. Beskrivelse af post  
flug 500 kilometer.

# Første Aalborg-jetpiloter fløj i dag til Nordafrika

**Fire Sabre-jagere startede ved middagstid med kurs mod Libyen, hvor piloterne skal øve sig i raketskydning**



I middagstimerne i dag gik en gruppe jetpiloter fra Flyvestation Aalborg på vingerne for at gennemføre den hidtil længste danske tur i jetjagere - til Libyen i Nordafrika.

Piloterne tager den lange vej i deres Sabre-jagere for at kunne øve sig i at skifte med værktøjer mod andre flyvemaskiner. Det har de hidtil ikke haft ledighed til herhjemme, idet skydeøvelserne i Danmark er alt for trætte. Det er meningen, at alle Flyvestationens Sabre-piloter skal dermed holdes.

**Tager turen i hop**

— Vi tager dog ikke turen til Afrika i et stykke, fortalte skvadronchefen, oberstløjtnant Hans Weng, inden han i formiddags hoppede op i cockpittet i sin maskine. Vi flyver først til det tyske NATO-luftbase Ramstein ved Kaiserslautern, hvor vi for en tid optages i den amerikanske eskadrille 488.

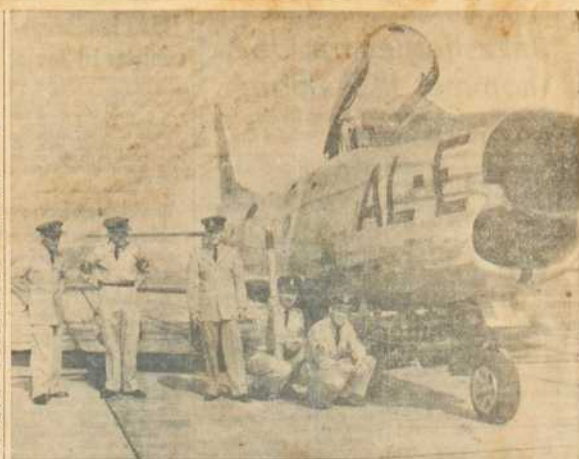
Om nogle dage hopper vi saa over vandet via Marseille og Rom til Tripoli, hvor amerikanerne har en stor base. Wheelus-luftbasen ligger i et sted midt i østlandet.

I første omgang tog fire jagerer i dag kræver en kraftig besætning på jageren, som flyvestationens eneste oplysning C-47 transportflyet er det i midtvejspunktet med en mere skabende og masser af værktøjer.

**Sammenfillede uniformer**

Hele den piloter eller teknikerer

Lederen af det første hold, eskadronchef Hans Weng, hopper ned i landingsbanen på sin Sabre-jagere, der bærer efter sølle kuttere og på. Den sølle sølle over indtagningen dækker jagerens langstrakte vinger.



Skulle af trænerne gør klar til starten. De er lidt de nye amerikanske lærere. Fra venstre oberstløjtnant W. Andersen, oberstløjtnant J. Kristiansen, løjtnant P. J. Jensen, oberstløjtnant H. E. Nielsen, der sidder med en raket, og oberstløjtnant H. L. Jensen. Den hvide kugle under jageren er rakettanken. Der sidder en raket i det til venstre. Voldsmønstre bade i den nordafrikanske søken. Uniformerne var af tydelig amerikansk oprindelse og fik det samme af hvide, grå- og blåvandede uniformer. Det var ikke den eneste forberedelse, men havde gjort. — Vi har gennemgået et stort udstyrsmateriale, fortæller formationens næstkommanderende, kaptajnlejtant C. H. Olsen. Vi skulle nu være imens over for alle operationelle operationer fra kopper og tynde til gul fiber. Den der er der til hver udløst maskin-tilfælde, og særligt vigtige myggebalm og opium til daglige måver. I Nordafrika vil Sabre-jageren



Sabre-jagerens rute indgår på kortet. Fra Aalborg gøres det til Tyskland, hvorfor turen om nogle dage fortsætter via Marseille og Rom til Nordafrika. Distancen er kun knap 3300 kilometer, men almindelige ud i deres påskudning, inden de begår sig på at have alle faste og mere eller mindre udelukkende. Skaklensidder på for bedre at kunne tilføje den.

spænde angrebstilstand blev indført - det har piloterne opnået allerede, prøvet det alle i Kønnerich. Pål D. som jagerens indbyrdes beredte er, er ikke nogen hurtigkurt, men alligevel en hurtig flyvemaskine tager, fordi den som grund af sin indbyggede radar kan spage det fridellige mål på tove af sølde bare. Den betones derfor fortæller sig ikke at kunne indhente det.

Tværsagen i Nordafrika fungerer som den Hartig Chabrier-someren vil trække sløssenslæben, mens Sabre-jageren af indbyrdesligning jageren løses med succes. For det sidste overtager jagerens egne radar styringen på lygten af Nordens bane. Når det vedle østligt er kommet - det findes indøren også - fyres pilen på 24 højtylde klasse raketter af, som findes i en størrelsesorden under luppen. Saa er der med mellem 100 jets sikkerhed en trafik. raa-



Før starten fra Aalborg til Ramstein.



Fra ankomsten til Wheelus.



Alle har skiftet til sommeruniform, og så går turen til Tripoli.



Vagten.

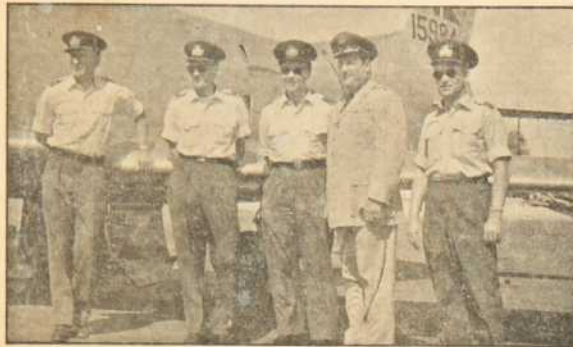


Daens flveprogram drøftes



# En menig nordjysk soldat har kronede dage i Libyens ørken

## Eneste værnepligtige af de 27 teknikere og piloter fra Flyvestation Aalborg, som er paa kursus i Afrika



De danske efterretningsofficerer, der i dagligtale Aalborgs flyver- og tekniske personale, havde de næstsidste uge haft en uge i den nordafrikanske ørken. Fra venstre ses stabschefen i Flyvestationens Kommando i Kairo, oberstløjtnant Jørgen Hørslev; løjtnantmajor Viggo Hønsbo, førstestabschefen, chefen for flyvestationens operationsafdeling, oberst Vagn Holm, leder af flyver- og teknisk personale i den amerikanske væbningsmagts uddannelses- og træningscenter i Kairo, oberst Maurice F. Casey, der var med på turen, og endelig Flyvestation Aalborgs chef, oberstløjtnant Jørgen Brønders.

støtlig sønsøgt lillende fra den kongelige livvold nævner, som på grund af sin særlige stilling i den arabiske verden er særlig med dem slagt tilhørende.

### Vi har det godt, men ...

De 27 nordjyske piloter og tekniske folk i »Fugle Troens« - lignende, der er så lidt længere fra sig selv på basen, ligger i det indkvarteret, belønning. — Skrive sendte, at vi har det godt, men at vi alligevel længe hjem. Under det næste i sø. Man fortæller om godt de gamle flyvolder. Fra den danske familie ligger er de blevet uoplyst til store betragtningsmaterier med værdifulde, belønning og andre ikke andet. — Men således er amerikansk skik, herunder eksaktive Kiff's træningskommanderende, kaptajnlejtant C. H. Olsen. Til daglig har man et rigtig komfort, men er man på træning, bliver indfølelse og fællesskab.

Erik O'Sullivan. Han er nemlig medlem. — Og jeg synes, at det er en fantastisk mulighed at afslutte sin værnepligt paa. Fortæller han med et bredt smil paa sit sølvfarvede ansigt. I stedet for min sønsøgt søn paa knap 20 kroner, som deponeres til mig i Aalborg, har jeg nemlig haft en fantastisk tur til Afrika.

— Hvad går dagen med? — Hvor anden dag hjælper jeg til ved indtjeningen af jettagerne. Ellers går jeg i butikken og ordrer forskellige småting. For eksempel smøger Charles.

— Hvem er Charles? — Det er en dejlig stor kumatoos, vi har længe, og som nævnt er blevet var markot. Det er ikke noget

ringe antal flyer, der kan sætte til live daglig. — Nu går tiden også med at lære amerikanske at cykle. Vi havde tre cykler med i vor transporttaske herud. De er gode at have paa de store afstande paa flyvefeltet. Mange amerikanere kender kun cyklen fra deres barndoms legetøj. Nu er de helt vilde her at prøve igen.

— Er der også farlige dyr? — Ja, der er slanger, men dem har vi heldigvis endnu ikke set noget til. Man giver gerne en måned til 20-30 minutter at leve i, naar man er blevet kastet af dem.

Ellers er der nogle forskellige krabber i vandet. I tidligere sammenfald har vi alle i det dejlige varme Middelhavet.

derfor — det er 25 grader varmt. Fortæller han jeg ikke at søge for en af kampkøkkenerne, som næsten altid er med mig, da jeg var lidt for gammel.

**Brat overgang**  
— Men ved De hvad jeg er bød 47 i række nye bagtøjets linestret, og nu skal jeg have værneplygtstøtten på — 42.000 til maj 1960 — paa Flyvestation Aalborg. Det bliver en hård overgang, stærkt nok til 420-430 O'Sullivan, og naar i gang med at få sine flyer til Charles.

I en følgende artikel fortæller om piloternes skyde-træning, der overvåges af en meget klynig mand — verdens mest klynge.



Charles.

### Menig Gille tilfreds

Den af danskerne der nok er mest tilfreds, er uden tvivl Svend



### Af Erik Rendel

**Aalborg Stiftstidendes udsendte medarbejder**  
WHEELUS, Libyen: Der er 12.000 mand i dag paa USA's største overvågnings luftbase — Wheelus i den nordafrikanske ørken. Man skal imidlertid ikke have været paa basen i mange minutter, før det ligger klart, at der også er danskere. Endda mange. For overalt steder man paa smaa og store vaabenskjolde med den danske kongekrone over.



En svensk Erik Gille fra Flyvestation Aalborg fortæller i et af de ærteste øvelser, han kan have en af de mest brugte danske cykler i kred for de amerikanske tekniske, der synes det er alle tiders sport at sætte op paa en ørken. Blandt en af de danske jettager.

get i bogstaveligste forstand. Få af de mange hundrede jettager er P.O.U. Sørensen fra Aalborg, som bærer det danske flyverbasens mærke — kokarden og Dannebrog. Disse er jettager er naturligvis hjemmefra efter en over 3000 kilometer lang flyvning med mellemstoppinger i Romsten i Tyskland, Marseille og Rom.

Under en dansk flyverforberedelse bringer paa basen i disse dage fortæller Flyvestation Aalborgs chef, oberstløjtnant Jørgen Brønders, lidt om baggrunden for Aalborg-piloternes Afrika-tur.

— De Flyvestation Aalborg har et stort antal af sine to eskadriller Sabot-jettager, indføres en ny type maskine i flyverbasen. Såvel en længere til at skyde forskellige luftfartøjer med mod raketter, der sidder i et antal af 24 under kuglen. For at afprøve denne angrebsform kræves et flådesamarbejde af særlig dimensioner, som vi endnu ikke har hjemme. Det skydeforberedelse ved Rom og i Jægersborg er for at sige.

### Den bedste NATO-aand

Vi har derfor med tilkomsomt med modtaget en amerikansk indbydelse til at høre foreløbigt to hold piloter og tekniske fra Flyvestation Aalborg deltagere i en amerikansk træning i Nordafrika. Det første hold starter i Rom i dag og afslutter et stort, men under overledningen af H. H. Schuchts ledelse starter fra Aalborg i morgen kveld.

Denne operation foregår den midlertidige stationering i Nordafrika mission, at nordjyske for en kortere tid indføres i en amerikansk Sabot-division, og derover udfører arbejdet paa lige fod med amerikanerne.

Besøget i Nordafrika er således et udslag af den bedste NATO-aand, stiller oberstløjtnanten. USA er nemlig ikke forbigget til at invitere os, men har gjort det under den forudsætning, at man skal hjælpe hansen, hvor man kan. Blandt lokale blad, »Tripoli Times«, har også forberedt i et af sine amerikanske kurer, at disse er de første udsendinge, som er paa offentlig skyde-træning paa Wheelus. Det er sket ved en særlig og meget vel-

### Hvorfor i Afrika?

Opaa paa staden maade vore flyverbasen, derfor har vi udtægt kupper af sandstøvet til at invitere os, men har gjort det under den forudsætning, at man skal hjælpe hansen, hvor man kan. Blandt lokale blad, »Tripoli Times«, har også forberedt i et af sine amerikanske kurer, at disse er de første udsendinge, som er paa offentlig skyde-træning paa Wheelus. Det er sket ved en særlig og meget vel-



Kantinevognen på flight-line.



Pou, Weng, Ris, Hol og Hør.



Hermer, nej vi poserer blot for fotografen.

Eschendorff 22's væbningskommanderende, kaptajnlejtant C. H. Olsen, poserer op i en af de døde biler paa basen for at hente sig lidt eftermiddagsforfrøelse i form af en håndfuld store, sølmede og meget søde boller.



Flight-line.



# Køb en fez for fire kroner - eller en elefantfod for 1200

## De nordjyske piloter og teknikere, der træner i Afrika, leger turister i orientens brogede mystik i Tripolis

Af Erik Rondele

(Aalborg Stiftstidendes udsendte medarbejder)

WHEELUS (Låben): De arabiske handelsmænd i den gode stad Tripolis' amagader hører i denne tid et helt nyt sprog, naar de ved kraftige besværgelser af Allah søger at hindre, at turister presser »de i forvejen alt for lave priser« paa kamel-sæder og daddler med. Det fremmede sprog tales af nogle høje, lyse mænd.



Mere fra nordjyderne ikke at se af de arabiske kvinder — en enkelt og en hund er, hvad burmeserne lægger.

I ser ikke ud som amerikane, og I taler ikke som italienere, englændere, franskmænd eller tyskere. Hvorfor kommer I saa? spurgte der.  
Kvinderne bliver ikke bløgere af, at de høje lyse mænd svarer Danmark, Danmark. Eller forklarer, at de er fra Aalborg. Men araberne faar alligevel stor respekt for dem, fordi de fremmede forstaa at købske.  
Det er julepiloterne og -teknikerne

fra Flyvestation Aalborg, som i deres fritid er taget fra den store amerikanske Wheeler-bus de 12 kilometer ind til Tripolis for at læse bøger. Det er en søt farsfuld færd, advarer deres amerikanske kolleger paa ham, fordi tripolitanerne godt kan lide at smile med sten mod de store bøger og chirkuslignende billeder. Da nordjyderne læser, har de læst de med stans af stød.

Men vi søger altid for at gaa sammen i folk, for alle eventyrlige, belejerskyld, fortæller oversættelsen H. E. Jensen.

Ikke mindst saa vi passet saa, naar vi tager billeder eller småfilm, hvor araberne er med. De bliver helt besejrede. De siger noget om, at vi tager deres sjæl fra dem, og det saa vi selvfølgelig ikke for Allah.

Heldigvis har vi fundet paa raad. En pakke cigaretter eller nogle skil-linger kan faa dem til at glemme Allah for nogle sekunder ...

### Krigen ændrede en gammel skik

Paa vejen fra byen til byen begynder det særpregede liv at dukke op. Der staa palmer med lakke skaller borte vejen. Det stærke sommerlyse virker blændende og afslører den store fattigdom. Mand i pille — det faar danskere til at rødvære deres begreber som gammelt hel — ligger i støvet — de er faldet om under vejs og ligger og vent. Sikker ikke saa noget særligt.

Et hjemligt syn i sandheden i ossemiddvejs. Fyrra tredje nordjyderne, ligesom det var en luftspilning — et fald i sorgens — men det var virkelig en klar skæbne for Carlberg, der stod blandt siventræer og palmer. Drik Carlberg, stod der med nogle arabiske krigs-knuds bogstaver.

Flere familier er undervejs til marked. Manden sidder i bekymret paa en stol, mens den kønne saa slæbe paa bagest.

— Læg mærke til, hvorledes krigen ændrede en gammel arabisk skik, fortæller kaptajn Bjarne Wing. For Anden Verdenskrig red manden altid foran sin gæstende. Nu runder han forrest. Ved De hvorfor? Simpelt hen paa grund af de mange minifetler, som østmarken førte med sig.

Tripolis nærmer sig med sine



Alt er 18 år, og hans to årige hulkamer kan løbes meget hurtigt, fortæller han til to nordjyder, oversættelsen M. E. Christensen (til venstre) og oversættelsen K. I. Jensen.

manne palmer og krusende minareter. Det nye italiensk-liggede kvarter er iagttageligt af udsøende. Mor-sommeren er den gamle arabiske bydel. Det synes nordjyderne, og saa stikker de ind i de over-lakkele gader midt i den liv-i-hænder.

Sikken vrimler. Der er noget for



Nordjyderne læste og sætter paa klædt grund, da de opdagede skiltet i Tripolis gader med forbud mod parkering.

hvide stue og etc. Og for ossemiddvejs. Hvert hovedstykke har sin egen lille gåde. I en forarbejdet smukke søvnerstue, i en anden baderen der, og i en tredje holder slagterne til. Kæmpeover og omgælder hører til de lækkeskaberne i den stue vil undvære, og disse delikateser er ogsaa meget yndede af dem, naar de kommer op

### Jysk contra arabisk handelstalat

Men tilbage til byen. Der hand-

### Tyveri om aarlig sog

Uden for enkelte huse er sat bølge og ansig. Det er reaktioner: Her kan man tyde sin the sammen med inde arabisk-Sommer i vrimmeligt til, eller man kan kikke paa andre, der spiller kort eller brøstspil. Alle har fez paa — uden hovedbeklædning spæder ikke, for det saa ikke skygges for Allahs grænsesol.

Lækker man øjnene, hører man rigtig, hvilkens rolle fototaget spiller. Der er klædet af bare fødder, slæben af luffer og klæbren af sandaler. De uden toet er de fattigste. Det er de smaa arabere, der som ruffer piler ind og ud mellem sandstøvet og fremmede. Kan de se deres stut til et rask lille kompartiment, gaar de ikke af vejen for det.

Føt og mere ventte simpelthen, at de bringer noget med hjem hver dag og sælgerne bidrager til familiens underhold.

Helt og her sidder gamle udmærkede arbejdere, som kan haar en læst burmes af ostelærred stynet om deres mange skikkelser.

Kvinderne ser nordjyderne ikke meget til. De er alle tilslørede. Kan det ene øje titter frem fra de ofte meget smukke, hvile korruiser. Men hver de forstaa at bruge det ene øje.

Vil man se utilløvede kvinder, saa man gaa hen i det europæiske kvarter — eller gaa paa natklub, hvor der saa edes, en der drik, inden flutte mavedanseriøder tager scenen i besiddelse. De er dog heller ikke helt utilløvede, men deres stier er meget gennemgaaet, saa gæsterne kan overbevise sig om, at arabiske kvinder ser ud som europæiske medøstere.

Men tilbage til byen. Der hand-

les og producerer dagen lang. Og man kan købe næsten alt.  
— En fez, kr. 12 kr.  
— Kise tale om.  
— James, De skal faa den for 12, og saa sætter jeg oven i købet til paa den handel.  
— Ikke tale om.  
— Jeg mangler penge — vil De ikke nok købe den for 10 kr.?  
Jeg vil give 10, hverken mere eller mindre.  
— Ved den store Allah, nej ...  
Saaledes pranger man, indtil prisen naar fire kr. Men saa kan man være sikker paa, at der ogsaa efter den handel følger nogle mindre penge bemærkninger fra araberne siden.

I værkstederne opholder smaa sig indseer. Uden for sidder børn og øvede og hender, rindere eller hvad håndværker nu gaar ud paa. Imedens kvæner en moderne radio orientalsk musik ud fra Radio Tripolis, saa det gløder.

Til alt dette saa blandes lugten af halvvaabent kameluld, hvidt, stærke krydderier og udsalgning. Saa har man basen.

### Elefantfoden . . .

Det mærkeligste nordjyderne har faaet tilbud om at købe under et Tripolis-besøg, er en elefantfod — en lille meter høj. Den var udsat paa



En gammel burmesk indre arabere sidder uden for et værelse i byens gamle gade i Tripolis besøg. Kaptajnlejtant C. M. Olsen (til venstre) og oversættelsen P. K. Jensen forøger at faa en skulder med ham.

brugt med et lille indarbejdet skrummerende, saa den kan bruges som stol eller taburet.  
Prisen? spurgte en af nordjyderne.  
— Elefanten har været tre meter høj, og den kommer fra Indien.  
— Den er færdig - 1200 kr.  
— Jeg kunne nu godt tænke mig at købe den, mente nordjyderne. Simpelt hen for at lave en spøg med vognen. Saa den gamle elefantfodstykke i ossem eller tvært gennem en have ved natklub vil sikkert gøre sig den følgende morgen . . .



Parti fra den gamle bydel.



Porten til den gamle bydel.



Tripolis museum.



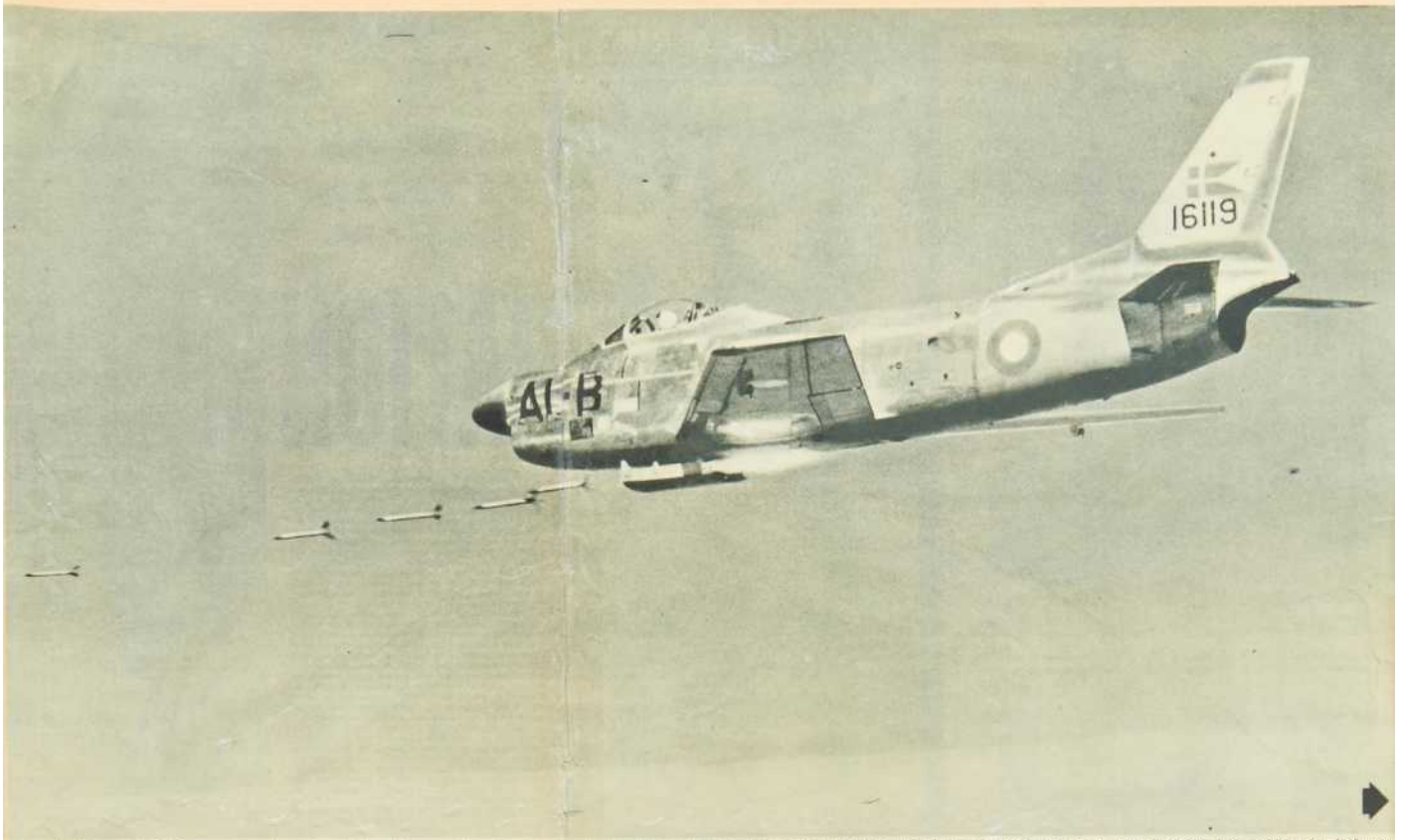
Undervejs til marked.



Vi ser paa byen



Fra markedspladsen.



Den amerikansk-byggede jet F 86 D er gaaet paa vingerne fra arkenbasen. Herover ses den, netop som den danske jetpilot har affyret en salve paa seks af de afspidende raketter. Man kan sende seks, tolv eller fire og tyve af disse raketter af sted ad gangen

**S**OLVBLANKE betjening med rød-hvide kokar-  
der og chariebrog paa planser og ror flyver i  
denne tid lufte tynd over Sahara-ørknen og  
Middelhavet. For en tid har de forladt de hjemlige  
egne, 3.300 kilometer borte, fordi Danmark er for  
lille. Saa kan det forestaa, at der ikke er plads til at  
forstaae raketterne med »fremtidige« flyve-  
maskiner paa flyvevæbnets skolebaner, ved  
Hannø og i Jammehøgten.

Det er paa en maade naturligt at erkende sit  
lands lidenhed. Det er dog ikke alle, der er kede  
af det, i hvert fald ikke de piloter og tekniskere  
fra flyvevæbnet Aalborg. Hvor jagterne er statione-  
ret, der midlertidigt maa »finde sig i« at ombytte  
den tykke, udsen, blå uniform med en lys khaki-  
farvet trosuniform og gule bukser i Nordafrika.  
Det første hold paa 27 mand er netop vendt hjem  
efter fem ugers uchtatoning, men er allerede  
blevet afløst af et nyt mannskab og ny jetjagere.

Problemet med den manglende plads udfod, da  
flyvevæbnet sidste aar i amerikansk vaabenmaterie  
modtog to eskadriller F 86 D Sabre-jagere. Disse  
har i en nedaaenkelig højde under bagve 24  
meter-lange og smukke raketter, som kræver  
et sikkerhedsrumme næsten 100 kilometer  
langt. Da vi ikke kunne skaffe det berømtme,  
ville det siges, at piloterne aldrig fik lejlighed til  
at prøve deres jagters forsaan under en krigs-  
mæssig træning. Det var derfor med kyskaand,  
flyvevæbnet modtog et tilbud fra amerikansk side  
om, at de danske Sabre-jagere i holdvis maatte  
benytte den store USA-base Wheelus i Libyen.



De danske piloter fik lejlighed  
til at se nogle af Afrikas merk-  
værdigheder. Her bliver kap-  
tainliejtnant C. H. Olsen hjul-  
pet op paa kamelen af kaptajn B. K. S. Weng.



Weng, Hol, Pou, Ris, Ase og Hør.



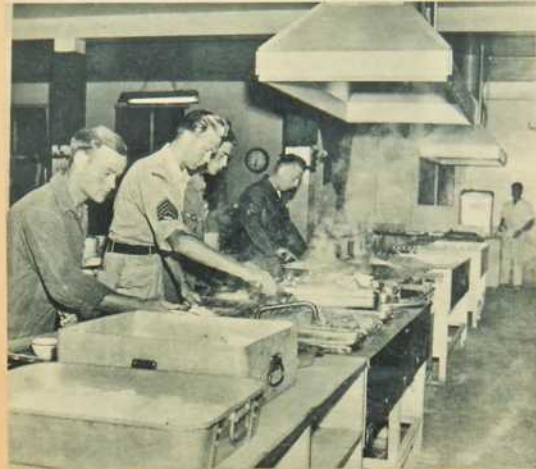


Danskerne færdes tre og tre, naar de er i byen. Der har flere gange været uroligheder med arabere, som heller ikke gerne vil fotografæres. De tror, de mistar deres sjæl.



Lestrup.

Forplejningen i den amerikanske kantine paa basen er overordentlig fin. Der er alt, hvad hjertet kan begære — og lidt til. Flyverne holder paa, at morgenmaaltidet er vigtigst.



Hammer og P.K. lader op.



Danske og amerikanske officerer inspicerer skydeområdet, efter at de danske jøtpiloter har bomber i Afrikas ørken.



Flyene rengøres efter skydning.



Sidste tur i messen.



Lige før hjemrejsen.