

Kreta!
Flyv direkte fra Aalborg hele sommeren! Bestil på startour.dk



SØRGEBIND: F-16 PILOTERNE SAGDE FARVEL TIL AALBORG



AALBORG: Triste miner blev understreget af sørgebind, da resterne af eskadrille 726 i går sagde farvel til Flyvestation Aalborg ved en afskedsparade. I 54 år har der været jagerfly i Aalborg. Nu stationeres de i Skrydstrup, men jagerflyene vil stadig af og til komme til byen, når de skal serviceres, for hovedværksted Aalborg bliver i det nordjyske. Fremover bliver det transportflyene, der får hjemsted i Aalborg. Afskeden med Aalborg skulle også have været symboliseret med en sidste formationsflyvning over byen, men det måtte aflyses. Flyene kunne godt i Aalborg komme på vingerne, men tåge over Skrydstrup forhindrede landing her.

FOTO: SCANPIX

I. sektion side 6

Fly-farvel med sørgebind i Aalborg

AFSKED: Formationsflyvning over byen måtte opgives

AF Suzanne Tram
suzanne.tram@nordjyske.dk

AALBORG: Med sorte sørgebind og triste miner stod resterne af eskadrille 726 for sig selv i går, da der var kombineret afskeds- og nytårsparade på Flyvestation Aalborg. Godt 60 mennesker, heraf 11 jagerpiloter, der blev de sidste operative i Aalborg til at have med jagerne at gøre.

I 54 år har der været jagerfly på Flyvestation Aalborg. F-16-jagerne kom hertil i 1984 og fyldte da to eskadriller med tilsammen 30 fly. Og det omfattende opdaterings- og moderniseringsprogram af maskinerne er også foregået i Aalborg.

De sidste ni F-16-fly skulle have sagt farvel til det nordjyske med en flot formationsflyvning ud af byen.

Men vejret ville ikke give plads til, at jagerne skulle afsted til Skrydstrup. Formationsflyvningen var umulig. Flyene kunne nok flyve ud af Aalborg. Men tåge forhindrede dem i at lande på deres nye flyvestation.

De venter på bedre vejr. Men med paraden blev eskadrillen officielt nedlagt af chefen for Flyvestation Aalborg, oberstløjtnant Ole Rydberg, der ikke lagde skjul på, at han syntes som de mange ansatte i jagereskadrillen, at det var trist.

Den store parade blev holdt i en af de nye hangarer på flyvestationen. Meget symbolisk en hangar, der er bygget til flyvestationens nye funktion som hjemsted for transportflyene i det danske forsvar: tre Hercules C-130 maskiner - et fjerde er udkøbt og skulle lande Aalborg i 2007 - samt flyveab-



Majør Uffe Holstener Jørgensen, eskadrillechef i Aalborg, bliver fremover chef for alle F-16-fly og besætninger i Skrydstrup. Han stod med sørgebind som de øvrige ansatte i den nu nedlagte eskadrille 726.

FOTO: SCANPIX

nets tre challenger-maskiner. Hovedværksted Aalborg forbliver på flyvestationen i Aalborg og vil af og til skulle servicere F-16-jagerne.

De omfattende strukturerændringer, der er foretaget i hele det danske forsvar over flere år, er resultatet af det forsvarsforlig, der skal dekke årene fra og med 2005 til

og med 2009. Med ændringen af situationen på verdensplan har man forsøgt at indrette forsaret, så strukturen passer til de opgaver, der er, og som mere og mere bliver af international karakter.

Skrydstrup har nu alle jagerfly. Værlose har alle helikopterne, mens Aalborg har de store transportmaskiner.

I sin tale til de ansatte sagde oberstløjtnant Ole Rydberg blandt andet, at det er i orden at omtale stedet som Flyvestation Aalborg fremover, men at den officielle betegnelse med farvel til jagerflyene egentligt er Air Transport Wing Aalborg.

Når F-16-flyene er ankommet til Skrydstrup senere på ugen, vil chefen for

samtlig jagerfly blive den nordjyske eskadrillechef, majør Uffe Holstener Jørgensen, der følger med sydpå.

De store Hercules-maskiner har i flere år haft mere end travlt med at flyve nødhjælp ind i alverdens brændpunkter. Stationschefen forventer, at travlheden fortsætter.

Men ikke i samme grad som hidtil, hvor det netop har været nødvendigt at hylse det svenske flyvevåben til at flyve de pakker op til stationerede i Sirius-patruljen og ved Station Nord, der hører julen til. Det er grænsen for travlhed, lod chefen forstå. Ellers er de ansatte klar med den nye struktur og uden jagerfly.

F.16

151

1.

MIDTJYSK
STATSFÆNGSEL



SÅ SICAL DER
DELANEMME SKRIVES
NOGET PAPIR
FOR SATAN!



ER DU PÅ
TEAM 726
ELLER ER
DU EN
LIDERSKAB
?

IT WAS
TOUGH BUT
FUNNY GOOD
LUCK WITH
THE HAWKES
AND THE FTK
PIRATS

JEG ER EN
LIDERSKAB

FINI-FLIGHT

EKXYT-AVIANO-FTK

D.2.F.04.



I LOVE MY BOSS!



ØNH ER DER
BALDANS
I FTK?

ER DU PÅ
TEAM 726 ELLER
ER DU EN
LIDERKARL?

JEG ER
EN LIDERKARL!



FINITØ FLILAKT



D. 2. 7. 14

FTK

REK





EDMONTON



Down
Town
18-20
Maj



PÅ HOOTERS

11 MAJ
... I ET MED
NATUREN.



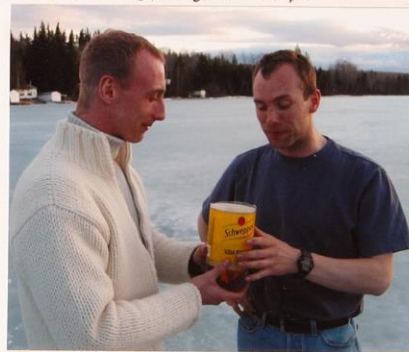
UHMMMMMM ... CHEES BURGER OG ØL

DANKEN PÅ
LOH...

Hvordan gør vi hvis
der kommer en
BJØRN



GRILL MESTEREN ER IKKÅ



IND DRINKING A' HOF



Ø'RAD.



726 ON ICE...

MET



COLD LAKE



8-26 MAJ
i
100 FET



KOC · POL · LOM · GWS · HCF · HOK · LEJ · MEJ · LIB · OAP · LET



TEJ FORESLÅR EN
CRASY IVAN!

TEJ FATTER
IKKE HELT...

OHHHH...



DENKAVK PÅ 104
DA VI HAVDE BLODE
HARDE VÅTER
BLÅ BLÅ BLÅ

KOC TALKER SITUATIONEN HELT ROLIGT!



EAGLE'S PUSHING



LOM ~ MISSION COMMANDER.

TEJ KAN IKKE
KOMME VIDERE
LIB?

HVAD MED AT FLYTTE
9 OVER PÅ 10?



THE GAME IS OVER ...



PLANNING SOM VI KAN LI' DET.



... NO SHIT!

MEJ



SØNDERSTRØM



VELKOMMEN TIL GRØNLAND?



MIDDAG PÅ "NORDLYS", RETER OG SÆLSPÆK.



THE BOYS HAR INDTÅRET DANSEGULVET?



POL · DAP · MET · HOK · LIB · LOM · LET · LEJ

RTB

25-26 MAI 2003



... GRIMT STYRT, VBEHÅLELIG!

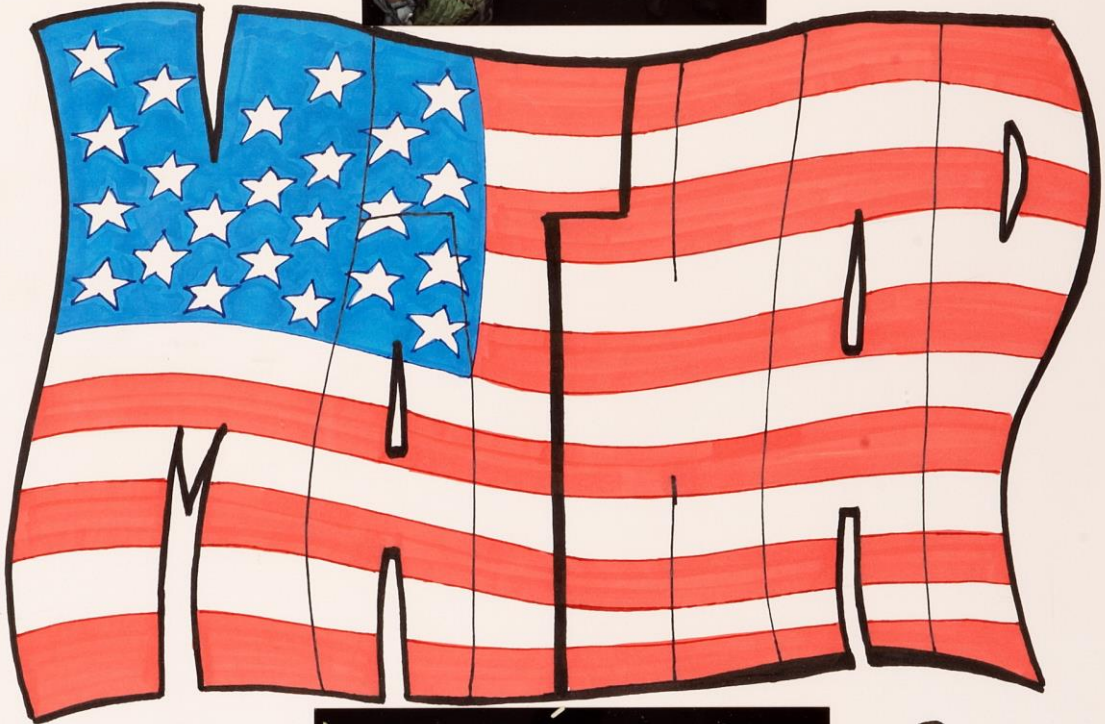


POLIMUT GJORDE DET IGEN ... FLOT.
HER KUNNE DER VIRKELIG TALES OM AT VÆRE
GRØNLANDER STIV! MET

6 SEP



2002



A JUSTE TUR



2002 Timper

WHY DID THEY
LET ALL THE
HAIR

HOL-TOL-RIK-TAU-POL-HOK-DAP-400-MET-LEI-7AC-HER
LET-GUS MAT HAP



NICE ASS
HAI?

HET

HOK



SKOV MUSEN



HOF 4EM HOK KOC E1 E2

MEI



ASA

1000
TIMER



BØJ HOK DAP PI-LOTTE ASA GUS
(SKRYDENAR)

18 APRIL 2001



"BRAKE RIGHT"



DER ER IKKE NOGET SOM ODBY



.... JESUS!

MEY

I'LL BE BACK?



CHEFEN + LD-O TAKKE AF FOR DENNE LANG.



SEE U LATER BOYS ... I ESKADRILLEN ALTSA'



HOLGER PIRO



FLOT HOLLER MÅK HUD . KA' DU FÅ NEK ...
PRØV HAARSMÅK NÆSTE GANG ...
DU FORLÅDER ESKADRILLEN



SÅ ER DET TID TIL ET SHOWER ...
PRØV SHAMPOO NÆSTE GANG ...
DU FORLÅDE ESKADRILLEN

WAS



BADEBOLD



SØSTERNIEN

30 MARS MME

ME



KEEP 'EM COMING!

U CAN'T RUN & U CAN'T HIDE!



TEH SYNS TEH BLIVER LIOT FUGTIN PA RYGALEN

TAKE THAT YOU "SKUM"!



NU ER DET ALFA IKKE SA SKIDE SPOT LANGERE... SERIOUSLY GUYS

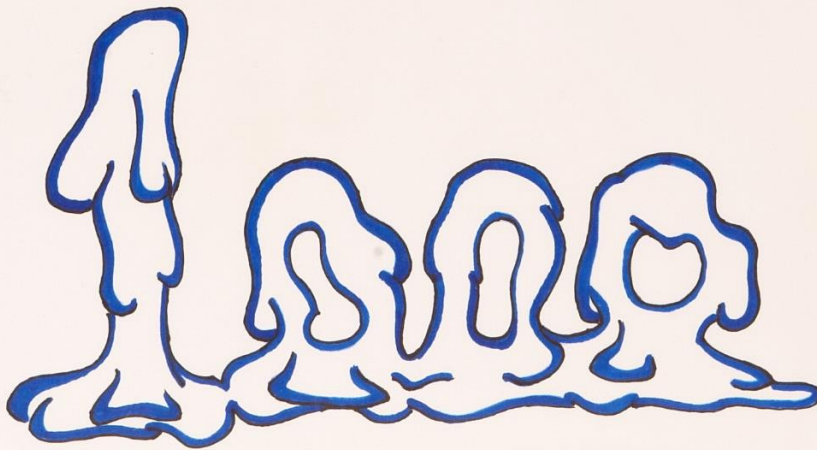
NAAA SA DET SYNS' DU...

4 DEC 2000



SCREW U GUYS I'M GOING HOME

.... HUA' FAEN' GRINER DU A!



ME

KOL "DON KOLEONE" SIDSTE TUR

19 NOV 1998



KAMPEBABY
I
BAD.....?



FROM A KING TO A DON :

TILLYKKE

UNDVEGEN FANGE
FRA VESTRE
FÆNGSEL!

HVEM ER DET
NU, DET ER ???



GAD VIDE, HUORFOR JEG
SKAL FYLDE EN FLASKE
MED SPYT ???



BEVIS ?

"TRUKKET NEGATIVE G ? NEJ, DET MENER
JEG NU IKKE.....?"

OH, MANGLER DER IKKE NOGET HER ?



DON KOLEONE I DEN KOLDE STOL!



*STAY COOL
DONT CRY, STAY
COOL DONT CRY,
DONT CRY DONT CRY,
DONT CRY DONT CRY,
DONT CRY DONT CRY

HOS



How much for your daughter?

"GUS FÅ SÅ PUSET
DE STØVLER. HEY EN
FEMMER STOP GUYS STOP
OK JEG GIVER EN PILS
STOP SÅ PLEASE.."



"LINDSKYLD HOS
YI TRØDEDE ISEN
KUNNE HOLDE.
NOT"

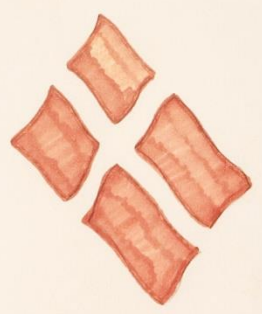
"TÆNK POSITIVT
SNART ER JEG I SAS
3 DAGES STOP PÅ
BALI. HVOR DER ER
BÆLIGT VARMT
BRER....."



EFTER DETTE BILLEDE VAR
MAN IKKE LÆNGERE I TVIVL
OM LOCKNESS UHYRETS
EKSISTENS.



HAL



10000

4-3-97



INO SIDSTE TUR 07 JAN 1997



DU IND, JEG TROR
ALTSÅ IKKE "DEN..."
KAN VÆRE I
GLASSET



JA, JA... BLAA, BLAA, BLAA - JEG KAN ALLIGEVEL IKKE HØRE EN SK...
AF HVAD DU SIGER!



HÅ, HÅ, HÅ - HVOR IER DE DOG UDELLIGE UD!
MEN NU VED JEG DA
HVORFOR DET OGSÅ
HEDDER "FLYVER-
DRÆKTER" TIL
UNGERNE!

"JORDEN KALDER
LØT, JORDEN
KALDER LØT -
KOM IND!"

... KOM NU IND, DU
KAN GODT, OG SÅ
SMAGER DET OVEN
I KØBET FAN -
TASTISK !!!...
....

"NEJ VI "MISTEDE"
HAM VIST ENOMU
ENGANG!"



SÅ, NU BEGYNDER PENGENE INMÆT AT FOSSE IND!

LØM
LIB BUL SAK PIR SEA

WIS HOK LØT DAP INO TØL CAS HAL

"ONE HAPPY FAMILY"



"GOOD
LUCK"

SAS - HERE I COME



LØM SIDSTE VIPER FLIGHT 26-3 OKT 1996



SO LØM SPITTER OR SWALLOWER ?

GAD VIDE OM JEG KAN NÅ OVER PÅ DEN ANDEN SIDE ?



LIFE IN THE FAST LANE!



NOPE ? I GUESS NOT.



MR. COOL 1996!



KIT & HØT SIDSTE TUR I F-16 01 MAR 1996

JA KIT - DET GIK JO IKKE
SÆRLIGT GODT, VEL.....?



— LEIK LALLE GLAD!

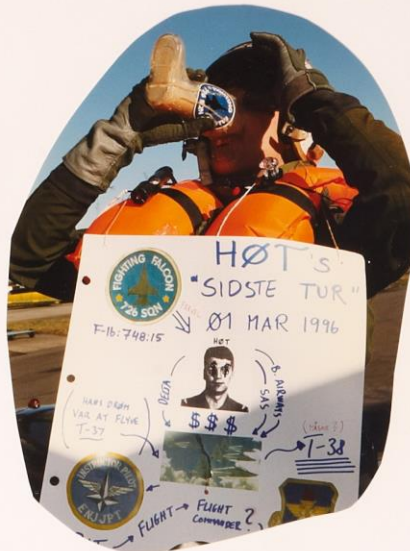
♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪
"JEG ER SÅ GLAD FOR
MIN CYKEL....."
♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪



GAD UDE OM HAN OGSÅ
CHECK'ER OLJEN....?



FEDT, DET
HER GIVER
MINDST 10 MIN.
X-TID!



HER ER SÅ BEUISET:
DEN FØRSTE KLONED
F-16 PILOT...
PPP

JEL "THE JELLO" SIDSTE F-16 RIDE 19 DEC 1995

GOLDEN SHOWER.....!



HVIS JEG NU LÅVER MIT NYE
JITTERBUG HOVE, SÅ LÅDER
DE MIG NOK GÅ.....



"DET ER DA IKKE SÆRLIGT KOLDT...!"

SKILDPADDEN: 1
JELLO : 0



JELLO I HELTIG ANDAGT, ELLER:
"KÆRE ?, GET ME THE F... OUT OF HERE!"



"JAMEN, HAN VAR HER LIGE FØR; SÅ KOM
DER ET LYSGLIMT OG SÅ VAR HAN VÆK?"



DUCKBUSTER NR 1



NY

"NU HAR DU IKKE PUTTET ÆG I VEL OG IKKE FOR STÆRK VEL PØNK"

"NEJ, NEJ BARE ROLLIG NYM, DEN ER MEGET MILD"

"HA, HA DET ER SIOSTE GANG DU KALDER MIG PØNK EAT THIS"



"TÆNK DIG 1000 TIMER OG JEG FATTER DET STADIGVÆK IKKE!"



"GID JEG VAR PILOT SÅ JEG MÅTTE DRIKKE I ARBEJDSSTIDEN"

"GOD DAMIT DEN ER STYG, GYN DEN LILLE HJEL, NÅ JEG SLÅR HJEM FACE"



7 MIN 26 SEC EFTER

"KOM NU NYM IKKE GIVE OP NU, HVAD VAR DET... YAK RÆGGET, GYN YOU BETTER START RUNNING"

"DET VAR DA IKKEBEREENDE DET ER SOM OM HJAN PROVER AT KOMME I KONTAKT MED MIG, NÅ JUST KEEP WALKING"



1000



DANDOTTI - ANDEBACH WILTS
MET 1% SURE

HILS I
PREMIERE



TANNAKT -
TYLKESE BEBER

JA, KOM SÅ VOR -
SÅ UDPRØVE VØ

MOURICE

NOR



HURAA - JEG VANDT I
ODDSET 2 GÅR!

SILUIT



REAB



CEKUS KLONNASTIKANT
TEL CEKUS
BENHWEIS



CA9 WES THO PER GYV HOS DAP LZA

METAR AALBORG
440012 1200 +RA OVC 002 999
NOSIG



UHM DET SMADE
AF CHOKOLADE

17 OKT 96

Piloter på flugt fra F-16-flyene

Flyvestationen mangler en tredjedel af styrken

Af Suzanne Tram

AALBORG: Flyvestation Aalborg mangler en tredjedel af de nødvendige F-16-piloter. Inden årets udgang er man nødt til kun at flyve fra den ene af de to jager-eskadriller. Af Danmarks godt 60 F-16-fly er halvdelen stationeret på Flyvestation Aalborg. Der skal ifølge normen være 1,2 pilot pr. fly, altså omkring 36 piloter. Men der er kun 24. Der mangler 12, fordi SAS trækker voldsomt, fordi nogle er afgivet til udlandet, fordi nogle er afgivet til helikopterflyvning og fordi nogle er afgivet til transportflyvning.

Problemet vil sandsynligvis blive endnu større, fordi omkring 10 F-16-piloter indenfor det næste halve år kan forlade Fly-

vestationen, når deres bindingsperioder på mellem 10 og 13 år udløber.

Chef på flyvestationen, oberst Hans Jørgen Bjerger-Petersen vurderer, at det vil være to til tre år, inden problemet er løst.

-Vi uddanner på højtryk, men det varer fire år, inden en pilot er uddannet, så han kan operere selvstændigt i et jagerfly, siger obersten.

Med den voldsomme mangel på piloter får Danmark svært ved at leve op til NATO-forpligtelsen om altid at kunne stille 60 kampklare fly og besætninger.

-Her hjælper det os, at vi i forvejen har taget fly ud, fordi vi er ved at opdatere dem. Det varer fem år, og vi håber, pilotmangelen er løst inden da, siger Hans Jørgen Bjerger-Petersen.

OKT
1996

WE WONDER WHY!

Kun Aalborg plaget af pilotmangel

Af Suzanne Tram

AALBORG: Det er Flyvestation Aalborg, der er mest plaget af den omfattende mangel på F-16-piloter. Her mangler man en tredjedel af det nødvendige antal.

På Flyvestation Skrydstrup, hvor den anden halvdel af Danmarks godt 60 jagerfly er stationeret, er man ikke plaget af pilotmangel.

I Aalborg bliver konsekvensen, at man inden årets udgang sammenlægger flyvningen fra eskadrillerne 723 og 726, mens de administrative funktioner fortsat vil være i begge eskadriller.

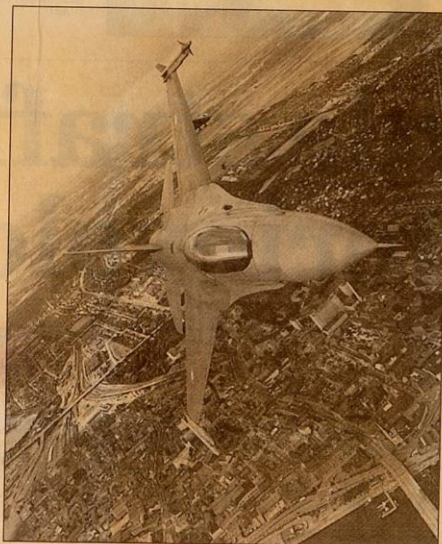
-Jeg forstår godt, at man på Flyvestation Aalborg føler sig hårdt spændt for, fordi der mangler så mange piloter, siger stabschef i Flyvertaktisk Kommando, K.E. Rosgaard.

Han forklarer, at netop Aalborg har afgivet piloter til pilot-skolen i Skrydstrup, fordi der nødvendigvis må uddannes nogle flere.

Der er desuden fire, der er på videreuddannelse på officers-skolen, og to er afgivet til transporteskadrillen, for at Danmark kan leve op til sin forpligtelse om med Hercules-fly at hente sårede soldater hjem fra Balkan indenfor 48 timer.

-Men der er planlagt ud fra situationen, så vi kan løfte de opgaver vi har. Vi er hele tiden i stand til med kort varsel at omstrukturere, så vi kan leve op til vores NATO-forpligtelse om 60 kampklare fly og besætninger. Bliver det nødvendigt, sker det med et varsel, så vi kan nå at kalde folk hjem fra officers-skolen og fra pilot-skolen, siger K.E. Rosgaard.

-Vi har i den givne situation været nødt til at prioritere uddannelse af nye piloter meget højt. Vi har fortsat tilstrækkeligt med kvalificerede ansøgere, og om to år er der uddannet så mange, at problemet på Flyvestation Aalborg vil være løst.



-Vi er hele tiden i stand til med kort varsel at omstrukturere, så vi kan leve op til vores NATO-forpligtelse om 60 kampklare fly og besætninger, siger stabschef i Flyvertaktisk Kommando, K.E. Rosgaard.

Der kommer snart uddannede hjem fra USA og i løbet af de kommende to år er yderligere 15 piloter klar til at gå på vingerne i det danske flyvevåben, siger stabschefen.

Han er ikke bange for, at de 10 piloter i Aalborg, der i løbet af det kommende halve år har opfyldt deres forpligtelse om tjeneste i 10 til 13 år til gengæld for uddannelsen, vil betyde en total urelindning af eskadrillerne i Aalborg.

-Nogle vil gå, men vi kender så nogenlunde mønstret for, hvordan SAS opererer, og der er da også fortsat piloter, der hellere vil flyve F-16 til en lavere løn end pas-

sager-maskiner til en bedre hyre i det civile luftfartsvæsen, siger K.E. Rosgaard.

Minister skal løse mangel på piloter

Af Suzanne Tram

AALBORG: Forsvarsminister Hans Hækkerup må have nogle planer for, hvordan Flyvevåbnets problemer med pilotmangel løses. Og de planer må han fremlægge.

Det mener den konservative forsvarsordfører, Niels Ahlmann-Olsen.

Han har anmodet ministeren om en skriftlig redegørelse for, hvordan problemet med, at SAS trækker så mange piloter til sig, løses.

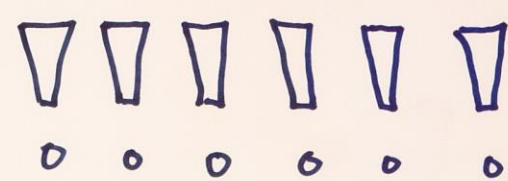
Niels Ahlmann-Olsen vil ikke mindst have svar på, hvordan Flyvevåbnet er stillet, hvis de 10 piloter, hvis

bindingsperiode udløber i løbet af seks måneder, vælger at sige op. Sker det vil der mangle 20-22 af 36 nødvendige F-16-piloter i de to nordjyske eskadriller 723 og 726.

Hans Hækkerup skal desuden redegøre for den kritik af personalepolitikken i Flyvevåbnet, der er rejst af piloterne og ledende officerer.

I løbet af 1997 og 1998 vil der tilgå Flyvevåbnet 15 nye jagerpiloter, der til gengæld for den 10 millioner kroner dyre uddannelse forpligter sig til at gøre tjeneste i Flyvevåbnet i mellem 10 og 13 år.

DENNE SIDE MÅ TALE FOR SIG SELV



7-17 IP
KOM NU!
DET KAN GÅ
MEGET HURTIGERE.



STUDENT



DAP INO CAS PIR HAL THOMAS



HILS I
KARUP!



GAR



SIDSTE TUR



T-17
INSTRUCTOR

22/8 - 96

GO AWAY



"PROSIT!"

KARSELSFRADRAG
AALBORG - KARUP
LAD MIG SE
\$ \$ \$

HELD OG LYKKE
I DIT NYE JOB,
HÅB... 318, 318...

HVAD
SMUK
MÅN
FAR?



LEE

VUT-I'ER!
G-WIZZ.



Bla.. bla..
bla..

NO JUICE
FOR AN OLD
GENERAL!



T-HELL WITH IT
I JUST SHOW
THEM MY
PELIKAN-TRICK.

1000 timer

JEG LÅGVE DET
HER ET ELLER
ANDET STED!



Hand-drawn doodle of a person with a gift box.



THAT'S ALL FOLKS.
IMPRESSIVE
HVA!

30 April 96'

MORGENAVISEN Jyllands-Posten

Søndag den 14. januar 1996 - Uge 2 • • • •

Danmarks internationale avis

Danske jagere provokerer Rusland

AF DAVID TRADS
Jyllands-Postens korrespondent
og ERIK THOMLE

■ F-16 jagere fra det danske flyvevåben provokerer Rusland ved at flyve tæt på flådebasen ved Kaliningrad i Østersøen. Danskerne nægter at vende om, når russerne sender fly op, skriver de væbnede strikers officielle dagblad, Røde Stjerne.

»De er blevet for frække. Tidligere ville danske og tyske fly med det samme vige bort fra vores statsgrænse, hvis vore fly dukkede op. Nu er det lige omvendt. De stræber i stedet efter at vise 'luftkrig' overfor vores piloter, fordi de ved, vi mangler brændstof og derfor flyver for lidt,« siger generalmajor Fjodor Krusanov.

I artiklen, hvis indhold bekræftes af en russisk talsmand, står der:

»For cirka to måneder siden nærmede et par danske F-16 fly sig vores statsgrænse i nærheden af Taran. Der var ingen russiske fly i nærheden. Den danske pilot sagde på russisk i den åbne æter: 'Russer, kom op, jeg vil gerne kæmpe med dig.'«

Den danske ambassade i Moskva har sendt Forsvarsministeriet en oversættelse af artiklen, men forsvarsminister Hans Hækkerup (S) vil ikke kommentere den, meddeler ministeriet. Flyvertaktisk kommando afviser de russiske påstande.

I. SEKTION, SIDE 4



"RUSSER, KOM OP, JEG VIL GERNE
KÆMPE MED DIG!"

DET ER KLART AT
DANMARK HAR LET VED
AT FÅ LUFTHERRØDMET !?



Den russiske hærts officielle dagblad, Røde Stjerne, hævder, at danske piloter sammen med kolleger fra andre NATO-lande oftere flyver tæt på flådebasen Kaliningrad.

Flybrændstof giver Danmark herredømme over Østersøen

AF DAVID TRADS
Jyllands-Postens korrespondent
og ERIK THOMLE

■ Mangel på benzín i Ruslands flyvevåben har givet Danmark og andre NATO-lande herredømmet i lufrummet over Østersøen. De vestlige landes luftvåben udnytter deres kendskab til russernes brændstofmangel og begrænsede muligheder for at sende fly i luften, hævder russerne.

Tidligere var det større aspekt for det russiske flag, siger en talsmand for

Østersøflåden til Jyllands-Posten.

»Fly, der tilhører den danske luftstyrke, flyver meget tæt på Kaliningrad-områdets grænser. Især på tirsdage og torsdage, fordi det må være de dage, danskerne over sig,« siger kaptajn Oleg Sjanko til Jyllands-Posten. Kaliningrad er den store Østersø-flådes vigtigste base.

»Vi er kede af, at vi ikke længere har nok brændstof til selv at flyve så meget som for eksempel danskerne. Tidligere kunne vi også 'lege luftkampe', men det kan vi ikke længere. Vores største problem er mangel på brændstof. Rusland er ikke i stand til at svare igen,« konstaterer Sjanko.

Raketterne

Hærens officielle dagblad, Røde Stjerne, hævder, at danske piloter sammen med kolleger fra andre NATO-lande oftere flyver tæt på flådebasen.

»Da ikke fra den Baltiske Flåde (den russiske Østersøflåde, red) for nylig skulle på øvelse i havet, dukkede et par danske F-16 fly omgæende op i det distrikt, hvor skibene skulle sejle. Russiske tropper sendte et SU-27 i luften for at få drevet de danske fly tilbage fra vores område. Da vores fly var på vej hjem igen, godt 40 kilometer fra vores statsgrænse, så piloten igen et fly, der fløj lige

ved siden af og demonstrerede dets styrke ved at lave 'halve drejninger', så man kunne se dets raketter. De to fly fløj sammen helt til grænsen,« skrev bladet under overskriften »Chokretet Paraply over Kaliningrad.«

Oberst K.E. Rosgaard, der er stabschef ved Flyvertaktisk Kommando i Karup, afviser de russiske angreb.

»Har et fly vist missiler, var det ikke et dansk fly. Vi flyver aldrig med missiler øst for Bornholm,« siger han. »Jeg har titlo til at vores piloter opfører sig korrekt, og jeg noterer mig, at artiklen nævner, at der ikke har været krankeiser af russisk lufttrum. Men vi ved selvfølgelig, at det russiske militær har det svært med økonomien. Det betyder, at der er færre fly og færre operationer.«

Den kolde krig

Gennem Forsvarsministeriet har oberst K.E. Rosgaard fra den danske ambassade i Moskva fået en foreløbig oversættelse af artiklen.

»Jeg måtte lige tjekke dato og årstal en ekstra gang, da jeg så den,« bemærker obersten med henvisning til, at verbal krigsførelse hørte den kolde krig til.

Oberst Rosgaard afviser også påstandene i Røde Stjerne om, at en dansk pilot over en åben radiokanal

på russisk skulle havde opfordret russerne til luftkamp.

»Vi følger flyenes kommunikation og ville have fået en indberetning, hvis der var faldet sådan en bemærkning. Mig bekendt har vi i øvrigt ingen russisktalende piloter. Men det er vores opgave at overvåge Østersøen, og vi flyver vel i gennemsigtigt over området et par gange om ugen.«

Det er ingen hemmelighed, at de to militærblokke - NATO og den tidligere Warszawa-pagt - altid har overvåget hinanden tæt med spionfly og skibe. Især under militærøvelser i internationalt farvand og lufrum i Østersøen følger det internationale lufrum farvandsgrænserne på 12 sømil - godt 22 kilometer. Flyene kom tidligere så tæt på 'fjenden', at Flyvevåbnet har billeder af en russisk pilot, der kollegialt hilser sin danske kollega med en anerkendende tommelfinger, siger oberst Rosgaard.

Den anerkendte russiske forsvarsanalytiker Pavel Fel'genauer fastslår, at tætte overflyvninger af danske F-16 fly eller andre NATO-fly er blevet mere almindelige i både Barents-havet og Det Baltiske Hav - Østersøen.

Rusland frygter naturligvis ikke det danske flyvevåben, men militæret kan bruge de små provokationer i et internt russisk spil, for-

klarer Fel'genauer til Jyllands-Posten.

Akut pengemangel

»Det passer de russiske generaler godt. Virkeligheden håber de på, at NATO-flyene kommer tættere og tættere på vores grænse. Det betyder nemlig, at de har gode argumenter for at få flere penge til deres budget. Militæret er i akut pengemangel, blandt andet til at købe brændstof, for Jo oftere NATO-fly som de danske trænger sig på, desto mere åbenlyst er det, at det russiske luftforsvar har brug for flere penge,« siger Fel'genauer.

Overflyvningerne passer ind i den kontinuerlige strøm af argumenter, som russiske generaler bruger imod NATOs planer om at udvide alliancen med tidligere Sovjet-allierede, mener forsvarsanalytikeren.

»De frækheder, som generalerne taler om, har også til formål at vise, at de vestlige lande er usædne, når de taler om militært samarbejde med Rusland. Det fastholder det russiske standpunkt om, at en NATO-udvidelse er total uacceptabel,« forklarer Fel'genauer.

Den russiske ambassade i København kender ikke problemerne, siger ambassadør Aleksej Ouboukhov. Den har end ikke fået en kopi af den kritiske artikel i Røde Stjerne endnu.

11 SEP
1995

SIDSTE GANG MALDORG
KUNNE STELLE 8 FLY/PELOTER
TIL ET FLYBY



TULL

2000 TMMER



OSWALD OL K. SCHULTZ
ANMODEDE OM TILWADELSE TIL
AT UDPEDE SELVTELLINGSPRØVE
NR. 26 ??



CUL - JETTESON EXTERNAL
LOAD, VI ER VED AT
OVERTORQUE ROTOREN



HÅ-HÅ FED
CHAMPAGNE - MEN
SUVENDENE FÅR IKKE
NOGET.



KUN TIL RENDEN
GRØNÆT!

ORV, HVOR ER HAN
SEJ - HAN ER MIT
IDOL !!

DM I STANGSPRING
1995!



HAN DER ER
DA DØD!

HALLO-
HALLO



MÅ JEG BRUGE
TUNGEN?

KLART!



SE - KUN EN
BRÆKKET
FINGER



GMU 95

UHELDIG
SKOVHUGGER!



GAD VIDE HVAD DER
SKER, HVIS JEG TRYKKER
HER? - HÅBETUJ!



HI MOM!



UPS! DET ER
SKU' DA VEVE'S



SØNDAGSTUR
I SKOVEN!

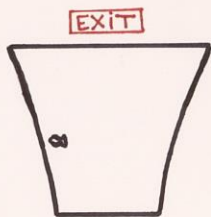




SKOVTUR 95



726 CH-SKIFTE



28 JUN
1995



DON
KOLEONE

WIS-OOH
(udtales : vis-øge)



WIS-HUSK NU
AT ALT DET DRAGE-
PJAT BRUGER VI
EKKE HER!

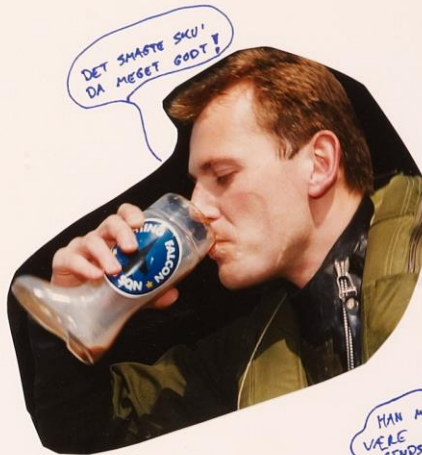
SURE!



VAR DET IK'
HELENA CHRISTENSEN
DER GIK DER ??

KIG PÅ MEG NÅR
JEG TALER TIL
JER ???





NYM 10000

TIMER



33 MAJ 95

Storspil



Kamp om pladserne



forvirring



tæt på sit livs kamp



Vildmand



hold hovedet koldt.



ESK726 reunion 6 - 7 aug 1994



Introduktion til årets selskabsleg



CAP'en er på plads



CAP'en jagter "bommerne"

MISSIL PÅ JAGT
EFTER SIT BYTTE



Og "bommerne" jagter CAP'en



Så er der "airrefueling"

SAM
BÆLTET
KLARER
DE SIESTE



Sådan går det når man ikke checker "six"

SOMMERUDFLUGT 1994

GODT BEGYNDT



Ih altså, hvor træls



Et godt tilbud til
de lyssky.



"JEG SYNES,
PLADSEN ER
LIDT TRANG..."

"SÅ BARE VENT
TIL DU KOMMER
I BØRNEHAVE!"



28-årig druknede
under redningsaktion

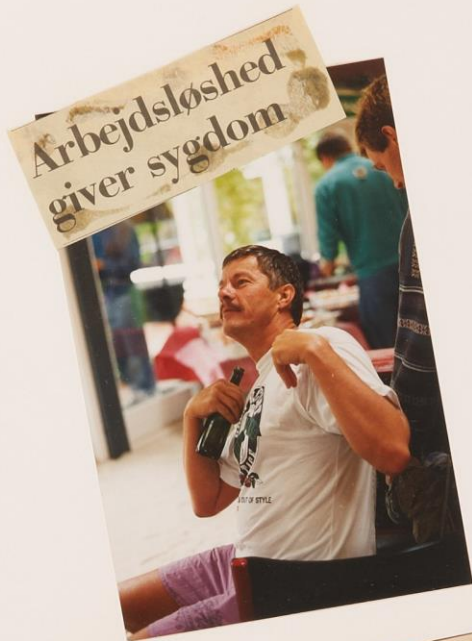


SKER DER NOGET?



Tag hele sættet for
kr. 200;





Vi er ikke helt almindelige

FODBOLDMATCH

Skuffelse over de unge løver



Det ser sort ud



Godt med ævl og kævl



skal på slankekur



Stop klynkeriet



Et par borgerlige ord

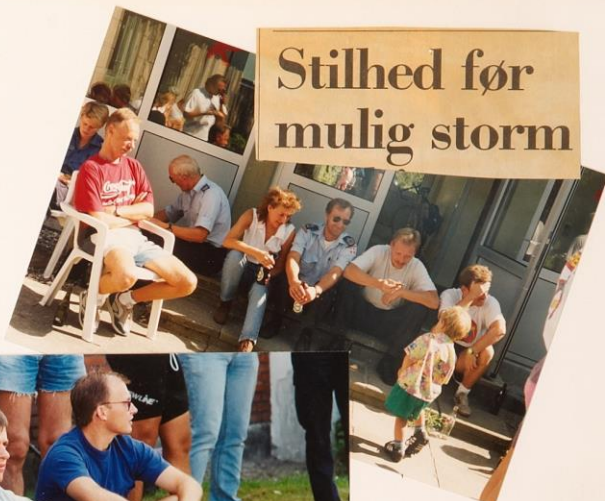


i byen efter støtte

Rekrut-træning



den nordiske mand



Stilhed før mulig storm



EN GOD KOMBINATION



Naturen vder sit allerbedste



-MEN JEG RYGER IKKE!

COLTIS HAL 94

PARTICIPANTS!!



PIR



CAS

WTS SIC

AND
LES,
THE
PHOTOGRAPHER

"WE WANNA
EAT TORNADOS"!!!!



HWS CAS LES SIC



LOOK AT ME
I AM NAKED!!

DETTE HER
ER ET GOOT
SAINGER STED!!!

SEE YOU
OWDE!



GEE,
WASH I
COULD DO
THAT!



HWS



SIC



LOOK
AT
THAT
GIRL!

HUR
REGET
TJEBBER
MAN I
ARITISH!

VUT
BOY

SHAL
JEG SAATT
VORE
GENER!

VUT
BOY

YEAR, FIRE, FIRE,
SPEED IS COOL!!



JEL



BUL

THE CRW-TEAM.



PARTY
ANIMALS

Per "CRUISE" Olsen alias TOP KAM

Den bedste af de bedste af de aller aller bedste



T-37 "TWEET"- TOP KAM's nye superfly på eliteskolen



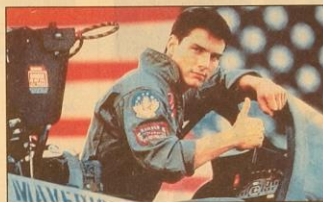
Mon hun følger med!

10 MANDAG 7. FEBRUAR 1994

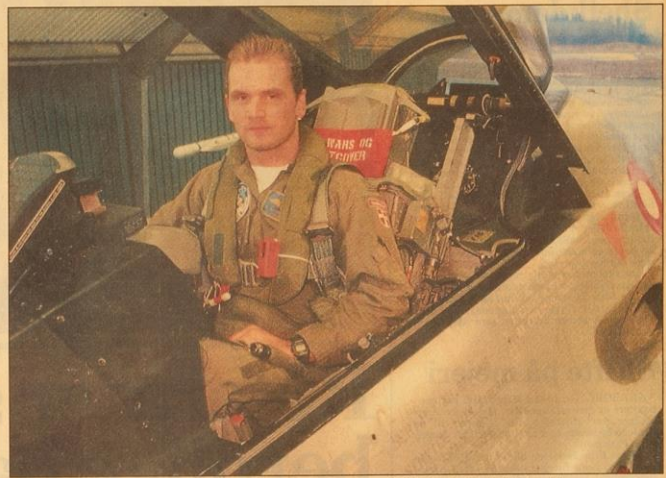
INDLAN

Danmarks svar på Top Gun

Nordjysk jagerpilot uddannes på NATOs eliteskole i USA



Dygtig pilot på film. Tom Cruise i Top Gun.



Dygtig pilot i virkeligheden. Per Kamp Olsen - i luften kam - drager til USA for at gå i den hårde skole.

Af Karin Pedersen

Foto: Jesper Dall

AALBORG. De europæiske NATO-landes svar på Top Gun, kendt fra filmen af samme navn med Tom Cruise i hovedrollen, ligger i Wichita Falls i Texas. Her uddannes danske kampflyere, og ligesom i Top Gun vender de bedste af dem tilbage som instruktører.

Officers-skolen

En af dem er 31-årige Per Kamp Olsen fra Nørresundby. Han har forladt sit F-16 fly på Flyvestation Aalborg og har nu travlt med at læse til eksamen på officersskolen i Jonstrup på Sjælland. I begyndelsen af april går turen til Sheppard Air Base i Texas, hvor NATOs Top Gun går under den lidt mindre mindretal betegnelse ENJPT - Euro NATO Joint Jet Pilot Training.

Per Kamp Olsen var selv i Sheppard i 1983 for at blive uddannet til kampfly. I re-

glen er der otte danske piloter ad gangen på Sheppard, og lige så mange danske instruktører. Programmet er, som vi kender det fra filmen, hårdt, både for piloter og instruktører.

Men der skal nok blive tid til at se noget også, mener Per Kamp Olsen, der skal være på Sheppard i trethulv år. Hans kæreste vil kun være med en del af tiden, for parret prioriterer hendes uddannelse højt. Derfor vil hun skifte mellem perioder hjemme og perioder i USA sammen med Per Kamp Olsen.

En pludselig indskydelse

Det stod ellers ikke skrevet nogen steder, at Per Kamp Olsen skulle være jagerpilot. Det lå ham faktisk fjært.

- Jeg blev søvgy, bare jeg så en karusel, påstår han. Næh, han ville være læge. Men en pludselig indskydelse fik ham til at prøve, om han



I skumbad før turen. Afskeden med Flyvestation Aalborg bærer præg af opfindsomme kollegers påhit.

kunne blive optaget på pilotuddannelsen. Kravene er skrappe - det er et af samfundets måleøger.

For travlt til at blive syg

Og så gik man jo hen og bestod. Og når man først er i flyveren, har man så travlt, at der ikke er tid til at blive syg, siger Per Kamp Olsen. Og så bliver man bidt af det. I dag kunne han ikke tænke sig noget som helst andet, og sådan er det for de fleste, mener han.

Oplevelser og god løn

Tiden i USA giver mulighed for oplevelser, og så er lønnen heller ikke til at kisse af. På den her tid af året er det også en rar tanke at skulle over i varmen. Forholdene i Sheppard er gode, fæks har de fleste huse svømmebøl, fortæller Per

Kamp Olsen, der sammen med sin kæreste glæder sig til at få lejlighed til at besøge Caribien.

Men der er så mange steder, der er værd at besøge. Vi har ikke lagt nogle faste planer selv om det er helt sikkert, at vi vil benytte muligheden for at se noget af USA.

Vores egen bukselomme

Så jo, han glæder sig til afgangsvest på 5 april. Men forventningens glæde er alligevel begrænset noget af, at han har temmelig travlt på officersskolen helt op til afrejsen.

Lange dage og mange lektier

Han har været på Flyvestation Aalborg i 10 år, men er ellers opvokset i Sønderjylland. Men det synes han næsten er ligemeget. En F-16 pilot ser det hele fra oven, og

fra skyerne er Danmark let af overskue fra spidsen til grænsen. - Vi kender landet som vores egen bukselomme, siger han.

De 13 måneder, han i sin tid tilbragte på Sheppard Air Base levede ikke mange muligheder for at se sig omkring. - Der var lange, anstrengende arbejdsdage og lektier. Og det bliver sikkert også hårdt til at begynde med, når jeg kommer tilbage, siger den 31-årige jagerpilot.

Når han til sin tid vender tilbage til Danmark er mulighederne for at gøre karriere i Flyvevåbnet gode. Der vil stå mere uddannelse på skemaet, og så er der måske et job som eskadrillechef eller i Flyveraktisk Kommando.

For nogle år siden smuttede en hel del af Luftvåbnets piloter til SAS, så der er et hul i kronologien. Der er simpelthen mangel på piloter på 35-45 år, og det giver mulighed for hurtigere advancement for de lidt yngre.

Stiftstidende

AALBORG

TIRSDAG

11. januar 1994 - uge 2

228. Årgang • nr. 10
Pris: Hverdage 7,00 kr.
Telefon: 98 15 15 15
B S V N

Nordjyllands Avis



FOTO: JESPER DAL

Non kom ned på jorden

AALBORG: Major Gunnar Sørensen, i luften kendt som Non, kom ned på jorden med manér, da han i går eftermiddags for sidste gang landede et F-16 på Flyvestation Aalborg. Kollegerne var parate med spøg og skæmt, inden Non nu helliger sig mere jordnært arbejde i Flyvertaktisk Kommando.

SIDE 22

Opfindsomme kolleger var parate med spøg og skæmt, da Non i går kom ned på jorden efter 4,814 timer og fem minutter i luften.



Den halvbolds og den lovløse

(Billy Two Hats)
Deans, der er skotte, og Billy Two Hats, der er halv indianer, går sammen om et røveri. De får kun 420 dollars, og ved en fejltagelse kommer de til at myrde en mand. Billy bliver fanget, men det lykkes Deans at befri ham. De slipper væk, men under flugten bliver Deans skudt i benet. (SE FOTO: OSGAARD)
Billy, der ikke vil efterlade sin ven, tager ham med til en gård. På gården finder de en gammel bonde, der bor alene med sin unge kone, som han har købt i St. Louis for 100 dollars. Bonden går med til at hjælpe Deans til lægen, og de efterlader Billy alene med bondens kone. Nu da manden er væk, falder Esther for Billy's charme, og de har en affære. De bliver opdaget - ikke af manden, men af sheriffen. Sheriffen kommer med dårlige nyheder - Deans og bonden er blevet overfaldet af indianere, og bonden er død, og Deans er dødeligt såret.
Medvirkende: NON og KAM



- Grov fejl at godkende det

Penge i stedet for hrusebad





FTK



HEMMELIG



PULL →

ADGANG
FORBUDT

-NON-



Non stop rock i to dage



Estlig afsked med Flyvevåbnet

Så kom Non ned på jorden



De to piloter var landet for sidste gang blev de modtaget på ganske særpræget vis af kollegerne.

er var højt skum over hele, ikke mindst hoserne, da kamsterne i Eskadrille 726 flyvestation Aalborg i eftermiddags tog en særligt taget våd af med to kolleger.

en ene, Non (med det ærlige navn Gunnar Olsen) og titel af major, der eftertiden holde sig jorden. Med i alt 4.814 er og 5 minutters fly- bag sig heraf 1.945 er og 55 minutter i kan man roligt slå at han har været sær- s forlæjen siden han i startede i Flyvevåb-



Der var diplom i afskedsgave til Non, der har fløjet nesten 1.050 timer i F-16.

Nu skal han koncentrere sig om det mere jordnære arbejde i Flyvertaktisk Kommando.

Den anden, premierløjtnant Per Kamp Olsen, drager til USA, hvor han skal være instruktør.

Kollegerne syntes ikke, deres sidste landing på flyvestationen skulle gå upløst hen, så de havde sat en særpræget modtagelse i scene da de to landede deres F-16 fly i går.

Den indebar bl.a. at de to piloter blev oversprøjet med brandsluknings-skum, hvorefter de ved hjælp af en kran blev dyp- pet i en dam.



At Karin Pedersen

Foto: Jesper Dall

Efter 26 forføjne år i flyvevåbnet holder Non sig nu ved jorden.

726 FØRSTE RECCE AIR TASK 02 NOV 1993

0471 HAL

LES/LGT 023-024/93

R 291122Z OCT 93 MSG TO BMB402

FM MEDE PALMORG DE

TO O-AFO, TATERN

KOPT OPR

R 291106Z OCT 93

MSG TO EXA100

FM TACDEN ACOC

TO AS PALMORG DE

INFO ADMTRALDAHLEFT

DDTS

NAVETS SOUND DE

NAVETS HORNHOLM DE

S03 (DE) AFSNN

E02 (DE) AFSNN

S0C VEDHAEK DE

CAC VEDHAEK DE

S15 (DE) AFSNN

AS SKRYDSTRUP DE

ACOC-260X1

*MSGD/ATR/TASK/TACDEN/-10CT//

MSNTD/06/TACDEN/-1300E//

TASK/NAVAL SEARCH/-100K NATO SHIPPING ACTIVITY//

FORCE/WING AAL/02/P-16//

TIMESPEC/TASK/02 NOV 93//

ROUTE

/POSITION

/TIME /FLT./ EVENT

/EKYT

/0830Z/ETD

/-

/- /D-401

/EKYT

/- /ETA//

COMMS/GFT/MARKTIME/

/-/VOICE//

COMMS/NAVOTSGORN/CRYSTAL/PTNK/

/P/VOICE/

/S/VOICE//

COMMS/NAVOTESOUND/CRYSTAL/AMHR/

/P/VOICE/

/S/VOICE//

HARR/MOONHEAN WTK/ ACT AS RADTO RELAY//

RMKS/INFLIGHT TO MTRROR//

BT

INT DTST TAOC, ADOC, OE, NLO

RELEASE TIME: 291122Z OCT 93

RETRIEVAL TIME: 291122Z OCT 93

**DE
HOTTESTE
FARVER
FRÅ DEN
VILDESTE
HIMMEL!**



SU-25
"FROGFOOT"



POLSK MSF 004
HROGULEC L2 726 RDAF 024/93 3006
021000Z NOV 93 3IN 300FT
D-401 5456N 1911E
BALTIC RFDGN LOT SNE
RESTRICTED

1st OFFICIAL
RECCE PHOTO
OF 726 SON

INO 1000 TIMER F-16





Fundet
 under
 oprydning i
 oktober
 1993 !!!



Ynkølige, baralige søbeholdere -

Verdens bedste flyvere er fuglene

med anonym hilsen:

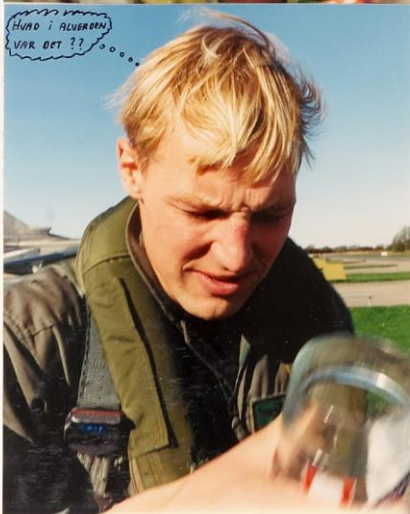


KIT 1000 TIMER F-16

14. 10. 93



14. 10. 93



LØT, LØM, WIS OPTAGES BLANDT PHANTOMERNE

SEP 93



"Delikventerne" venter optimistiske og med højt humør...



kl. 20:36 monteres denne tomrøns- forlanger for at forøge delikventens kratigt faldende IQ



LØT



wis



LØM

De tre måtte alle i knæ og ofre...

726 NU OGSÅ TIL HOLLYWOOD ??



FL
J. DISSING

"Jeg vil hellere have en karriere som filmhelt end et instruktørjob i SUMPEN" udtaler JIS og hævder, at han har haft en samtale med Bille August om en rolle i Billes næste film "FÆDERNES HUS" ...

NATO SKYWATCH

Volume 9, No. 17

NATO Air Base, Gellenkirchen

24 September 1993



A Danish F-16 pilot gives a thumbs up for the new NAEWF film, "24 Hours for Peace", during filming at Aalborg Air Base, Denmark. (Photo by PFO)

Film rolling steady, north by northwest

By Capt. Bryan Niemiec

Filming of the new NAEWF information film, "24 Hours for Peace" and the shorter version "Facts Only", rolls along, moving towards an October completion. Over a 2 1/2 week period the film found themselves busy in Denmark, Norway, the United States, and the United Kingdom. The first part of the film team's travels had them take an NE-3A hop to FOL Oerland, where an early morning takeoff scene was filmed. Then it was for a brief stop at RAF Waddington to film some E-3B takeoffs. The Waddington visit was the team's second, on the earlier filming attempt weather and birds got in the way.

In Denmark and Norway the scenes involved an air defence exercise. The flying portion involved Danish F-16s from the Aalborg-based 726 Squadron, along with German Air Force Tornados out of Schleswig-Jägel, an Alpha Jet, for use as a camera platform, with the 49th JABO, Fuentenleibdruck Air Base, and of course an NE-3A. The NE-3A wasn't actually flying, but rather these scenes were filmed earlier at Gellenkirchen and FOL Oerland - only in the movies, as they say. Sector Operations Centre Vedbaek, located north of Copenhagen, played their role very well, as they always do. The only "minor" problem in shooting the Aalborg scenes was the weather; it caused cancellation of the second day's filming there. A make-up day will take care of the remainder of that film activity.

As we all know, this part of Europe hasn't really seen a nice summer. However, one part of the globe which was basking under warm sunshine, believe it or not, was way out in Seattle - dubbed the rain capital of the U.S. So, flying aboard the Trainor Cargo Aircraft the group headed for the great Northwest.

The Seattle cuts reflected the film script's take on the future of NATO AWACS. The star players were personnel from the NATO Airborne

Camoraman Frank Claus takes a test shot at members attending the AWACS' Programme Management Review at Boeing's Space and Defense Systems Headquarters near Seattle. (Photo by PFO)

Early Warning Programme Management Agency, NAEWF Force Command, and the E-3A Component. They were at the Boeing Company to attend a Programme Management Review (PMR) on the ongoing modernisation of AWACS. Additional scenes were filmed at Boeing research facilities, again outside under blue skies. Before departing via the TGA from McChord Air Force Base, a shot of the PMR attendees "arriving" was filmed, sans the hoped-for backdrop of a looming Mt. Rainier. The over 4,000m high volcano had its usual cloak of clouds to contend with.

The scene completed, it was back to Germany to take care of this week's business of filming an air refuelling mission using the U.S. Air National Guard's KC-135 tankers, and some E-3A takeoffs. More on the progress of your new film in coming editions of Skywatch.



E-3A/D "Deny Flight" missions flown since 12 April 1993: 1165 (as of 20 September)

Commander's Column

During our last safety awareness day held on 9 September, I addressed my view on safety aspects of our contingency operations to some of you.

Again, I would like to take this opportunity to stress the importance of safety.

I truly appreciate every Component member's efforts during the past

14 months since our operations in the Balkan theatre started. Our flying hours are far above the normal peace-time level, we are operating our MOB and one FOB round the clock for seven days a week and we are accomplishing our mission with less than 1 per cent loss in coverage. This is a situation we can all be proud of. I certainly am.

However, we had to cope with some occurrences which fortunately, with a good portion of luck, did not turn out too badly. It is not my intention to blame anyone for these incidents because I am sure everybody wants to do his or her job in the best possible way.

My aim is to alert you again. Safety regulations and procedures, were not designed to make your work more difficult or to be an annoyance, they were issued to make the job more efficient and safe.

As much as I appreciate your "make it happen" mentality, please stick to the procedures. If you are of the opinion that certain procedures should be changed, then submit an official proposal. This will ensure that your idea will be of benefit to the entire system.

There is always room for improvement. Don't feel too self-assured. Routine is no substitute for expertise. Routine actions may include hazardous habits. If you become involved in any safety incidents, don't try to hide them - be honest and report them.

Such an attitude is the only way to give the Component the ability to respond as required to make things safer.

Please be assured, your supervisors and commanders will find ways, tools, organizational means and even money to establish a more efficient and safer working environment.



Friedrich-W. Fuemann



Eska drille rotation 1993

ESK 726 - XII SQUADRON GIOIA DEL COLLE

6 okt - 14 okt

- DETTE ER EN F-104
STARFIGETER, OG DET
ER MIG DER SIDDER
DER !



Handicap
ingen
hindring



Vi knytter kontakten



- ER DER FLERE
DER HAR NOGET
DER SKAL VASKES
OP ?



som støttepædagog



Nye folk
slog til



RED FLAG 1993

8 3. sektion • POLITIKEN • Søndag 8. august 1993

Hylet fra Helvede

Tekst og foto: Carl Bjerredahl

Golfkrigen viste, at det er flyene, der afgør en moderne krig. Men det kræver en utrolig træning for piloterne, og den får man ikke over Jylland. Derfor samlede NATO et team af sine bedste jetpiloter og sendte dem den halve klode rundt - til ørkenkrigssøvelsen Red Flag i Nevada, USA.

På krigen 13. dag gik det galt for Danmark. Det skule ske 13. dag i en ubarmhertig luftkrig mod verdens mest avancerede jetry 12. dag i en uvant ørkenverden, hvor varmeskræderen bager omkring de 45. 12. dag over et Golfkrigs-scenari, hvor flammerne fra brændende byr sidder op mod de livtlyvende jets, der med overlydsagtighed og lastede med missiler kæmper for at ramme deres mål, før de med fuld efterbrænder tordner tilbage mod den frelsende himmel - som de alligevel ikke kan stole på. For der er altid den værste fare tilbage: SAM-missilet. Og det var det, der fældede en ung jysk flyverløjtnant denne solbøgende eftermiddag.

Lyden er som en fløjen fra helvede, hævder de, der har været så uheldige at opleve den. En hysterisk hyl, der stiger i takt med faren, indtil beslutningen, som piloten skal træffe på sekunder: gå ned med dit fly til en begrænsning på statens regning - eller spring. Riv i raketudløseren og håb på, at katapultsædet blæser dig fri fra din jager, der om et øjeblik skal eksplodere - overlev dit udspil og land sikkert - midt ude i Jendens ørken. Under alle omstændigheder - din krig er forbi! Jagerpiloter fra Vietnam og Golfkrigen kender det. For en del af dem blev det deres sidste oplevelse.

Missilet

Den skingende lyd, der havde gjort Danmark en 100 millioner kroners F-16 og en 10 millioner kroners jetpilot fattigere, hvis det ikke havde været en øvelse, stammer fra et skjult danske jager, og nu er et SAM-missil - jord-til-luft-missil - på vej efter radarstrålen. Jageren

er fanget i et elektronisk greb, som det er næsten umuligt at undslippe. Alt er forsvigt, vilde drøj med efterfølgende styrtdyk og lodret stigning. SAM'en slipper ikke. Den flyver dobbelt så hurtigt som den flyvende jager. Nu er der ti sekunder, til den rammer. Søks-tre ... For mig var der kun én ting, der eksisterede nu - den røde advarsel, der flashede overalt andet i cockpitet, fortæller flyverløjtnanten fra Aalborg. - Jeg har prøvet det så tit i simulator og under træning, men aldrig så realistisk som her. Du kæmper vildt for at slippe for SAM'en, men du ved, det er for sent. Den vil indhente dig og forvandle din jager til en lidkugle!

- Hvis du kan nå det, skal du smide alle dine bomber og våben, rette flyet op - og rive i den gule strop, der udløser katapulten. Det er så realistisk, at du er lige ved at gøre det sidste. Hylendeværten er arseløvende. Hvorfor skulle det her ske for dig? Hvad gik galt ...

- Og pludselig er det overstået. Stilheden er næsten kvælende. Det ulidelige røde flash og hyletonen dør ud. Der er 100 jagers omkring dig og radioen kvæner løs - men jeg følte mig helt alene.

Den skulle ikke have været der, den SAM. Danskerne fik sammen med de såkaldte Wild Weasels fra US Air Force. Drevene folk fra Golfkrigen, ekspederer i at opopere SAM-batterierne med deres F-4, pejde dem med deres radar og adslænge dem med missiler, der følger radaroplyningen. Men den var der alligevel! De er der altid, alligevel, som en amerikansk oberst kynisk udtrykker det.

100 fly i kamp

Scenen er USA's store ørkenstat Nevada. Og krigen, der udkæmpes her, foregår over et område, større end Danmark. Det var her, USA's berømte Stealth-piloter trænedes, før de blev sendt til Golfen. De fleste jagerpiloter, der deltager i denne krig, lever så meget med at de glommer hvornår det er øvelse og hvornår det er alvor. Det er altid alvor, når 100 jagerfly tordner rundt om hinanden.

Men operation Red Flag er selvfølgelig en øvelse, ved dens største jagersøvelse, og den afholdes to gange årligt på den store base Nellis ved Las Vegas. Her samler værdsløden en række NATO-venner, deler dem i to

hold - the bad guys og the good guys - og arrangerer en krig, der er utrolig realistisk. Over 100 fly kæmper over det store område, hvor kun klapperslanger og skorpioner er vidner til et afsindigt larmende slagomål. Her flyves med fuld efterbrænder få meter over jorden, helmarbragene droner konstant om kap med maskinkanonerne, men ingen hører dem.

Der er langt fra det fredelige Aalborg til krigen over Nevada, men hvis danske jagerpiloter skal kunne være med internationalt på de tuge veje. Og det gjorde de denne sommer. Fire F-16 krydsede Atlanten og Canada for at møde sig under fanerne på Nellis. Også Norge, Holland, Belgien og USA selv sendte jagerne til Nevada. US Air Force dominerer øvelsen ved at stille med en flåde af F-16, mallede i fenseløfter de såkaldte Agressors. Også de frygtede F-15 Eagles og F-16E deltog sammen med Tankkilleren A-10 samt diverse bombefly. Krigen blev dagligt styret fra realistiske krigscenterer - fra Nellis fulgte man krigen over videokameraer, som samtlige fly var monteret med og som sender direkte hjem - og fra luften blev den styret af de store AWACS'ly, flyvende radarstationer. I udkanten af området ventede Texaco - flyvende tankstationer, hvis nogen skulle komme i akut vanskelighed - og fra bankers udsigt fra Red Flag: En F-16 og en F-4 er totalt smadrede henet i Nellis som en tavs advarsel. Rasterne af en italiensk Fomado fra sidste krig er netop sendt hjem - sammen med

udtrykker det.

Alt er tilladt

- Vi kan ikke skabe en så realistisk krig uden at det må koste ofre, siger en amerikansk oberst. - Her til Red Flag må piloterne operere på grænsen af det menneskeligt mulige. Stort set alt er tilladt. Halvdelen af missionerne flyves tilmed med skarpe våben, så flyene må starte ud over ørkenen på trods af vind og vejr. De er for farlige at have i nær-



En dansk F-16 i store vanskeligheder. Flyenden - en amerikansk F-16 malet i samme farver, som Sojer bragte - har låst sig på danskerne, og det bliver ikke let at slippe bort. Men amerikaneren kan heller ikke vade sig sikker. Der er tre andre danske jager i nærheden. I et undvigelsessting som dette trækker danskerne op mod 9 G - og vjer altså i gange deres egen vægt.

Med danske piloter på verdens største jager-øvelse



Operaløjtnant Karsten Schultz med to af sine piloter på Nellis. Til dagligt er han chef for eskadrille 723 i Aalborg. Han har fløjet jagerfly over 20 år og spønt han er 44 - det er meget for en jagerpilot - er han fortalt i topfjern.

den af byen. Der flyves fuldstændigt som i en krig - med fuld fart lige over jorden. Det skal gå galt indimellem.

Og det gør det. Uofficielt hedder det, at kun to Red Flags er gennemført uden tab. Men det er ikke den slags, US Air Force skiller

med. Kun når berømte navne er involveret, kan det ikke holdes skjult. Som da megastjernen Dean Martins søn omkom i sin F-4 under

Red Flag. Da de fandt hans lig, havde gribsens været der ...

Selvfulgelig er det farligt, siger chefen for det danske team, oberstløjtnant Karsten Schultz. - Det er altid farligt at balancere på grænsen af det menneskeligt mulige. Men vi forbereder os godt, før vi tager herover.

Og med et tredobbel bank under hovedet tilføjler TUL, som hans pilotnavn lyder: - Vi har aldrig mistet nogen. Vi har faktisk altid været blandt de bedste.

Men den har været tæt på - mange gange. Imidlertid har danskernes indsats i Red Flag fløjet de prøvede Golfkrigere fra US Air Force til at rygte forundret på hovedet. De er bare bedre end nogen kan forvente, siger.

Red Flag-obersten, Danmark er jo jordens fedeligste land, men det dør med militærbyvning, det kan de.

Det skyldes nok, at vi er med på alle de øvelser, vi kan komme til, mener TUL. Fra Nordnorge til Syditalien. Og med nogle års mellemrum altså også Nevada. Selv om danskerne' mistede' et F-16 den dag, er de stadig blandt de bedste i Red Flag. Det er umuligt at undgå tab, når man går så hårdt efter vinderne. De danske piloter gennemførte samtlige missioner, hvilket i høj grad skyldes det hold på ca. 50 danske tekniskere, der følger flyene. Det betyder for mange en hel sommer i Nellis, og det er ikke ved Las Vegas' spilleborde, de br-

ger tiden.

Doeden på video

Denne fredag, hvor danskerne endelig fik et tab, skulle missioner selvfølgelig gennemgås ekstra grundigt. De danske jagers samlede sig i formation og satte snuderne mod Nellis. Her følger man det klassiske jagermønster, når flyene vender hjem i formation ind over Tårnet, så chefen kan tælle sine fly. Herefter bræker venstre jager af og går ud i landingsrunden. En for en følger de andre. Hvert break er næsten at lægge jageren om på ryggen for så at rette op i modstat retning. Show for galleriet skal der også til ...

Efter landingen er det direkte ind i Red Flag-bygningen, hvor dagens mission er klar til at blive genoptaget på skærmen. Nu kan man se, hvorfor det gik galt - og lære af det. De to Wild Weasels får ikke fat i SAMmissilcenteret - og nu ser den danske pilot, hvordan hans egen død ser ud - set fra en SAM. Det er så realistisk, at øveden hagler ned ad flyvedragtens ryg selv her i airconditioneringen. Dette kill var ingens skyld. Det var bare et af den slags, der ikke kunne undgås.

Flere timers debriefing er overstået. Piloterne takker af med tekniskere og går over mod officerklubben. Her mødes flere hundrede militærpiloter i deres flyvedragt med de farvestrålende badges. Et eldorado for en Top Gun-fan. Og for Budweiser Beer.

...TORDEN OVER ØRKENEN

UBERØJLIGT De ligger der hver morgen – som en sidste hil-
 To totalt madrede jetjagere
 stumper, der trods alt kan
 identificeres som jagerfly. En
 F-16 og en F-4. Hvad der skete
 er de tre mand, der fløj dem,
 kun to af tre vrag indentor det
 sidste år. Det tredje – en itali-
 ensk Tornado – er sendt retur
 til Italien – sammen med de to
 kister.

Vragene er en sidste på-
 mindelse for over 100 jagerfly,
 der hver morgen ruller ind på
 de to parallelbaner i bund-
 ker efterbrænderne i bund-
 God tur, drenge – men huak:
 Det her er alvor. Glem det – og
 det kan blive jeres vrage, vi
 skal ud og hente næste gang.
 Operation Red Flag – verdens
 største jagerøvelse og
 dens mest realistiske – tordner
 den mest realistiske – tordner
 derudaf. Denne sommer var
 Red Flag samtidig en alags
 VM i Vipers – alias F-16 Figh-
 tning Falcons. Falke fra tem-
 NATO-lande mødes for at

slås mod hinanden over Neva-
 da. Hvert hold blev forsterket
 med F-15 Eagles og F-15E
 Strike. Endvidere deltog en
 lang række militærfly i denne
 gigantiske øvelse, der afhol-
 des fra Nellis Air Force Base
 ved Las Vegas. Red Flag blev
 overflyvning over US Air Forces
 private ørken, et mægtigt om-
 råde i Nevadaørkenen, hvor
 alt er tilladt. Der må flyves ned
 til få meter over jorden, og
 overflyvning kan kun genere
 skorpioner og klapperanger.

USA var som sædvanlig
 den største deltager, men de
 res kampflåde og modstan-
 dere denne gang var kommet
 langvejs fra. F-16 jagerne med
 halemærker fra Holland, det
 er Europas største F-16 ope-
 rator, Belgien, Danmark og
 Norge pyntede på ørkenland-
 skabet ved den store base. Og
 var overstøttet, medies tabere
 vindere i Nellis' Officers-
 og værdens mest farverige. Al-
 le tænkelige og utænkelige
 emblemer lyser op på flyver-
 skyer.

Fjenden vender
 hjem!
 Farverne er i hvert
 fald de gamle Sovjet-
 farver med røde
 numre, og jagerne
 tilhører da også Red
 Force. Men de er
 amerikanske
 Aggressors på vej
 ind over Nellis
 kontrolltårn for det
 klassiske "fighter-
 break".

Deltagerne bliver delt i to
 hold, hvoraf de amerikanske
 aggressorjagere er sikre på
 fjendens side. I en typisk Red
 Flag mission vil Aggressorer-
 ne, der hører hjemme på Nel-
 lis og selvsagt har en kæmpe
 tordel, få i øks. Norge og Bel-
 giske F-16 på deres side –
 samt amerikanske F-15. På
 det andet hold samles ameri-
 kanere, danskere og hollæn-
 dere. Over dem viger de store
 ANWCS fly og "Texaco", hvis
 det skulle blive nødvendigt
 Under dem så en broget
 tankdræberne A-10A Warthog
 og selv C-130 Hercules – led-
 sagerflyene – bliver sendt ud i
 krigen. Hele det komplicerede
 sig følges på Nellis, tilmet
 hjemne på hver hver fly-
 TV-kameraer under hvert fly.
 Red Flag er jelspænden-
 de, men svar et beskrive. Så
 hvad med at tage med op. Vor
 medarbejder, captain Jon Ca-
 selli, US Air Force, er klar ved
 pinden på sin tredje Red Flag
 Bogsædet er dit på denne F-
 16B.

FORTSÆTTES S. 10

Norges F-16 Vipers var den mest avancerede over-
 flyvning med store knaldrøde motorer på sin-
 genstande. Vingerne var lavet af stærk
 ikke for godt under Red Flag. To af de tre F-16
 havde konstante tekniske problemer.

Holland opererer Europas største F-16 flåde.
 Her er et af dem på vej hen til Nellis efter en
 mission med skærpe viden.

En bengalsk F-16B følger som hollandske kule-
 på ind til Nellis.

Øvelse skal krig – det hele bliver gratis for en
 klund i klubben alias Offiserens på
 Nellis. Her er det danske F-16 piloter, der ha-
 skuffer Carlsberg to ud med skovene på en

VIPERS I VEGAS





Med 1000 km ind mellem bjergene

50 miles nord for Nellis finder Lynx 51 Flight Blue Force-styksen, der kredser for at samle hele holdet op. Ude mod vest venter Red Force. Hvert medlem af Blue Force checker ind med E-3 AWACS radarflyet og vi har fået vores

det. Vi ligger lavt, og det går stærkt. Min radar (jætrer sig, når jeg tilfældigt kommer lidt under 300 fod (100 meter). Det er dens job at advare mig. Med 400 knob er 100 meter ingen ting. "Kill, loader, vi har et angreb i 25.000 fod." Det første blod flyder. En F-15C har tryset en Alim-7 Spar-

→ Nye farver over ørkenen – her er det to danske F-16, der i formation flyver ind over kontroltårnet på Nellis.

Hele missionen hvirvler rundt i hjernen lang tid efter landingen. Denne danske Viper-pilot har tydeligt fået en del at tænke på...

Norske F-16 haler på forpladsen foran Red Flag hovedkvarteret i Nellis.



Strike frekvens. Radioen er stille bortset fra AWACS'en, der skaber et billede for os af "fjenden" som han ser den på sine radarskærme.

"Billedet ser sådan ud: To CAPs (combat air patrols) nordvest for 20, øst for 30. Måske en tredje CAP i det nordvestlige. Luften bliver tyk af da røde i dag!"

De Røde er en blanding af US fightere og allierede. Det kunne lige så godt have været os, hvis vi havde fløjet som fightere. Men nu er vi bomberfly – og skal beskyttes af F-15 fighters.

10.05. Nu begynder showet. Blue Forces F-15C forfader os for at gå i spidsen. De går højt, og de går hurtigt. Deres job er at udelukke fremtidige jægere, der vil ramme Blue Force. Det er bare et job, de kan!

Lynx 51 har nu fået søk-skab af fire Tornado fra Royal Air Force, og vi følger dem sydlige kanten af Red Flag område.

row, og den rammer – simultant naturligvis. Nu begynder råberiet på radioen mellem F-15 fyrene og AWACS, der styrer Eagleorne. De skal fange CAP'erne og udelukke dem. Det kører bare for dem. Et øjeblik tror jeg på, at de får ryddet op, så vi bombere kan stryge smertefrit inde og score mål.

Mens jeg i tankerne takkede mine venner i deres F-15 kom radiokaldet fra min wingman, der fik mig tilbage til virkeligheden: "Spiko, 2 o'clock, far". Noget ubehageligt nærmede sig fra klokken to, men stadig et stykke ude (jetpiloter ser horisonten som et ur med 12 lige fremme). Øjeblikket efter kom min egen RWR (Radar Warning Receiver). Det betød, at Red Force havde radar-kontakt på os begge. Og jeg som troede, det skulle blive nemt...

Jeg checkede mine F-15 til højre og Tornadoerne til venstre. Gaasen i bund. 540

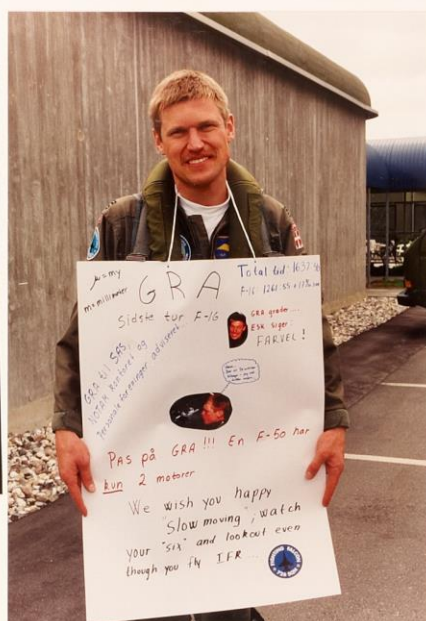
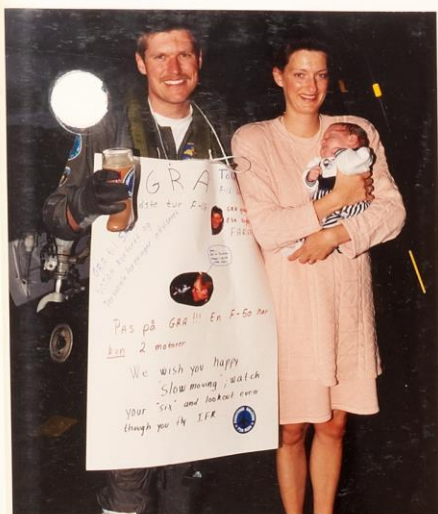


knob. En frelsende bjergkæde nærmede sig. Med fuld knald og lige over ørden gik vi ind bag bjergene. Det stoppede RWR'en. Som jeg havde ventet, skærmede bjergene for radar-søgningen. Men lige fremme holdt det forbandede bjerg bare op. Og jeg vidste, at radar'en ville fange mig igen.

Nogen ventede på os derude...

Captain Casello fortæller sin Red Flag rapport i næste SUPERLETS. Glæd dig til rå spænding fra denne utrolige verden, som er døbt Jægerpilotens Paradis. Det skal hurtigt vise sig, at Jægerpilotens Helvede havde været lige så ram-mende...

GRA SIDSTE TUR 26.7.93 !!!!



Mr. BEAN
WIS & JEL SOLO
 15.4.93



It wasn't pretty - Jaki
 som på DRAGEN
 can walk away
 them....



26



Føj en ekstra
 slukede
 madpakke



Det bliver koldt -
 men jeg glæder mig
 til at vise DANMARK
 HERAD mine nye
 lysede undies...

DETTE ER IKKE EN GIPSEFORM OVERHEJLT MED MEL,
 MEN JEL'S HVIDE SKOP - UDEN ØTTEDE TILFØJ ER DET
 UANVENDT LUNGE AT OVERHENS PÅVIRKE FILM OG
 BILDER



Har skær
 opent

Jeg er
 klar og har
 alle
 ting

Har han mon en
 labeskrift som
 passer
 sammen?

Jeg vil
 også se !!

FED FARVE!



LØT SOLO 1.4. 93



De skulle have taget ved lære af DRAGEN og lavet et bedre Harness som ikke kommer shh "askerne"

Jeg er glad, for nu er mit livs største drøm endelig gået i opfyldelse, jeg har alene fløjet en F-16 !!
TAK
Kusys buket...

Jeg er glad, - for du er min første solo elev



JULEFROKOST 1992.

18/12 92.



PEAK I 726 CM

Mon ORI FINDER UD AF, AT JEG HAR SUTTEN I HÅNDEN



PEAK I 726 m



JENO IKKE RYGGEN TIL MIG



PEAK I 726 M.



Jeps og det lille hoved her sætter nok ny rekord på 726 m, Nym.

Bare rolig drenge, jeg bruger mit Andegreb og taper ham bagfra. (STANDARD DUCK-TRICK)

PEAK I 726 CM



Den her kanon er bare perfekt til affyring af andehoveder!



Ned med FLYSIK, Ned med FLYSIK, Ned med FLYSIK



LØM & ASA OMSKOLES

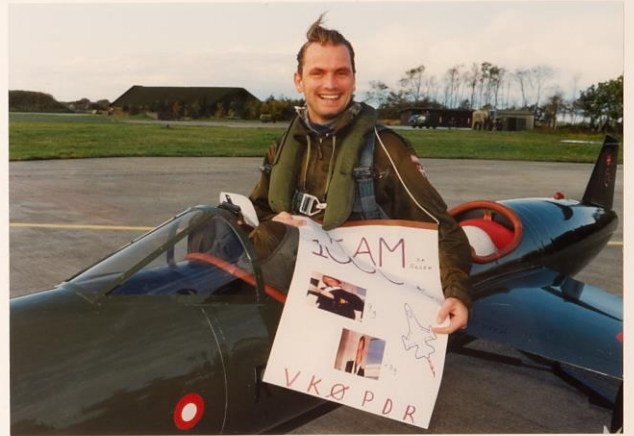
9 OKTOBER 1992



KAM 1000 TIMER F-16

2.10.92

PÅ VINGERNE MED
DEN RØDE BARON





På jagt efter en jager

AALBORG: Flyvestation Aalborg udskifter sin F 84 som maskot med en ny-restaureret starfighter. Det tog flymekaniker Knud J. Knudsen seks år at finde stumperne.

2 SEK. FORSIDE
Rescue står der - og den blev reddet.

Stiftstidende AALBORG

Onsdag 2. september 1992

2



Starfighter R-825 er - næsten - klar til afgang. Kun motoren mangler.

Foto: Ann Mørch

Mekanikerens puslespil

Brikkerne er hentet fra 10 maskiner, og arbejdet har varet 6 år - starfighter R-825 er så god som ny

Af Mads Stenstrup

AALBORG: Flyvestation Aalborgs starfighter med kodenavnet R-825 kommer til ære og værdighed igen. I sidste øjeblik blev jagerflyet reddet fra en grim skæbne, spredt for alle vinde som reservede dele for mere heldige søstermaskiner rundt om i det ganske land. Det er den 44-årige flymekaniker Knud J. Knudsen, der har stået for det store arbejde. Dels fordi han som flyets tidligere klarmelder - det vil sige teknisk ansvarlige - er manden, der kender alt til det gamle jagerfly, dels fordi han meldte sig som interesseret i istandsættelsesarbejdet.

I 1983 blev R-825 ligesom landets øvrige 21 starfighter udfaset, som det hedder, når et hæderverdigt gammelt fly bliver pensioneret og afløst af nyere og mere moderne maskiner. I dette tilfælde af F16-jageren, som Flyvestation Aalborg i dag råder over godt 30 af. Gribben var der hurtigt. Flymuseet i Billund skulle have to af de udfasede starfighter, kaserne i Farum skulle have en, et par stykker skulle udstilles på flyestationerne i Karup og Tirstrup, og en enkelt blev i Aalborg på Teknisk Museum.

Hurtigt var flyvevåbnet ribbet for de legendariske starfighter, som første gang kom til Danmark i 1964 som våbenhjælp fra USA.

R-825 lænset for udstyr

R-825 og de 21 søstre, der blev udfaset i 1982, hørte imidlertid til en yngre generation, som det danske flyvevåben havde købt billigt i Canada i 1972. Til sammenligning kan det nævnes, at mens starfighterne blev købt for to millioner kroner stykket i 1972, er markedsprisen på en F16 i dag omkring 125 millioner kroner pr. styk. Alt efter dollarkursen.

Tilbage til historien om R-825 på Flyvestation Aalborg. Efterhånden som man rundt om hos forskellige institutioner i Danmark fik reddet sig en starfighter, blev R-825 hjemme i Aalborg lænset for udstyr. Halefinne, en vinge, motor og katapultsæde var blot nogle af de større bestanddele, som blev indsat i andre fly. Og dertil skal lægges mange hundrede små detaljer, som også kunne bruges andre steder.

R-825 blev langsomt spredt som reservede til



Knud J. Knudsen har arbejdet i seks år på at få styr på enkeltdele til R-825. Nu er de på deres rette plads, og i weekenden vises resultatet for offentligheden - R-825 udstilles på Honnørkajen i Aalborg.

glæde for de øvrige maskiner rundt om i landet.

Kun motoren er ikke på sin plads

I 1986 opdagede Eskadrille 725 i Aalborg imidlertid, at der ikke var meget tilbage af eskadrillens sidste starfighter, og da man samtidig havde besluttet sig for, at denne sidste starfighter skulle overtage en seldgammel F84 jagers plads som maskot og vartegn for eskadrillen, blev et større detektiv- og istandsættelsesarbejde sat i gang.

I seks år har flymekaniker Knud J. Knudsen ved siden af sit almindelige arbejde på flyvestationen haft travlt med at finde frem til reservede dele, der kunne passes ind på de pladser, hvor flyet tidligere var blevet ribbet.

I dag står starfighter R-825 så igen startklar ude i hangaren på Flyvestation Aalborg, når man lige ser bort fra, at der fortsat ingen motor er i flyet. Så Starfighterens maximumhastighed på to gange lydens hastighed eller små 2.400 kilometer i timen nås aldrig igen af R-825.

Udstilles på Honnørkajen

Men motoren bliver der heller ikke behov for, hverken når flyet kommer til ære og værdighed

igen som maskot og vartegn udenfor Eskadrille 725s hangar, eller når flyet inden da bliver vist frem midt i Aalborg i weekenden.

Natten til lørdag bliver R-825 nemlig sat på blok-vogn og kørt ind til Honnørkajen, hvor Hjemmeværnet i samarbejde med blandt andet Flyvestation Aalborg, områdets kaserne, Jægerkorps, politiet og Civilforsvaret holder en totalforsvarsudstilling. Her vil interesserede blandt andet kunne se den gamle nystandsatte starfighter. Starfighter, der ifølge manden, der har sat styr på R-825 igen, er verdens flotteste jagerflytype.

Hurtige biler fylder i fritiden

Og skulle nogen spekulere på, hvad flymekaniker Knud J. Knudsen skal få sin fritid til at gøre med, nu da R-825 ser på vingerne igen, så kan det nævnes, at flymekanikeren også har et par gamle biler, en Ferrari og en Jaguar at arbejde på hjemme i Aabybro. Således har den danske Jagarklub netop i weekenden for sjette år i træk valgt Knud J. Knudsen som Danmarks mest velholdte, så det er altså ikke kun starfighter, som R-825 tidligere flyklarmelder er god til at sætte i stand.

Esk 726 holdt
40 års fødsels-
dag d. 31. juli '92.



Ja, vi fik jo
et missil i overskud
da 723 (LAV) skulle
shyde her tidligere på
året, så det får I
nu.

DER
VAR

G
A
V
E
R



EN GAVE MERE,

TALER

GO

F
L
E
R
E
T
A
L
E
R



Det er så den F-104 JEG har
genopbygget Hr. General. DU kan
isvrigt læse om mig i slutten af den
bog.

Og jeg forventer
jo du snart får sat
en F-86 i stand Knud



E
T
K
L
E
N
D
I
E



PØLSER

ØL OG VAND

OG UDSILLINGER



HØS JOINER PHANTOMERNE

1 V 14

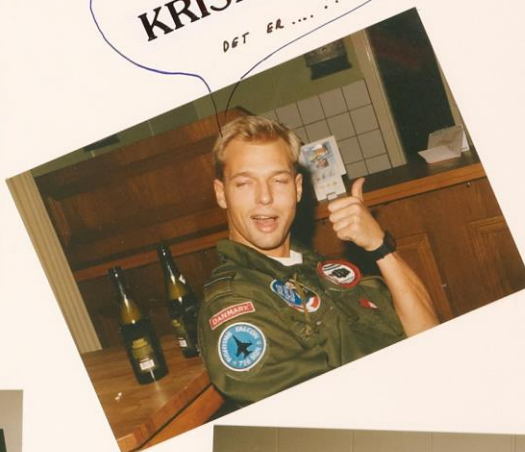
NU SKAL HVÆSTEN
PANAS' HA !!!



AHH - EN ØL
AT FORFRISKE
SIG PÅ..



GIV MIG LIGE 30 HOF
MERE ... SÅ SKAL I FANNE
SE HVAD DEFINITIONEN PÅ
KRISESTYRING
DET ER !!



AHH... DER LIGER EN
DØD FLUE... HAVDE DET
SÅ BARE VÆRET EN
ØL!!

**RØV
TUR**



Faren ved at grave i mørke skønnes stadig for stor.

NOTHING LIKE A GOOD "VOMIT".
KOM LES JEG GIR EN
OMGANG !



DRINK, DRINK
DRINK, DRINK
DRINK, DRINK
DRINK

KAT KIDNAPPET



YEAH DRINK!



Slog
invalid
med lyse-
stage

CAT PUKE ?

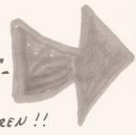


LERET SPULES
VÆK

OPTAGELSES FEST FOR



DER VARMES SÅ "HIX"
SMÅT OP I BAREN
MED EN 10-20
GENSTANDE OG ET
PAR ØL :INDEN-"ØVVS"-
LEVEREN OG NYRENE
JDSÆTTES FOR CHOC-KUREN !!



GRA MIT LES

& PHANTOM CHILLI GARLIC

KOL GAR LES PIR NOR SIC TUL

NYM
GRA
JIS
HBT



MIT IND

KIT

JIS GRA KOL



KIT TUL SIL NOR PIR

DEIKNENT
LES

ESK BEACH VOLLEYBALL

The 3 B's...

18. 6. 1992



BIKES



BIKINI's and



BEACH PARTY's



KIT HOS INO HøT



WAM OLSEN



JMO HOS MOKA WAM KIT Y2 MIT



JETTE IVO



"PÅSEVOGEN" PÅ STRANDEN



UIT WAM



WAM

GRØ SAKKE MIT MOKA JETTE ANETTE WAM HOS IVO UIT HOS



Smukkere slutning på en dag, med flyvning, Bikes, Bikini's & beach party's, føls ikke...

Søndag, 26. april 1992

KORT NYT
FRA
HELE LANDET



F-16-jagere til lille lufthavn

STAUNING - Stauning Lufthavn bliver fra 1. juni en del af det danske luftforsvar. På det tidspunkt udstationeres fire F-16-jagere fra Flyvestation Aalborg i den lille vestjyske lufthavn. Det er meningen, at flyvevåbnet vil indrette Stauning som base for operationer. I forbindelse med brugen af Stauning skal der investeres 150.000 kr. (JP)

Små lufthavne med i flyvevåbnets taktik



F-16 fly foran kontroltårnet i Stauning Lufthavn er ikke et almindeligt syn. At de to eksemplarer befinder sig på lufthavnen skyldes en øvelse, der skal lære piloter og jordpersonale at operere på alternative små lufthavne. (Foto: Kjeld Arne Hansen.)

Mobile fly-baser



Eskadrille 726 fra Aalborg afprøver forholdene for F16-flyene i den lille Stauning lufthavn

Foto: OLE LIND

SKJERN DAGBLAD
3. JUNI 1992



Stauning Lufthavn er en civil lufthavn med egen flyveledelse - og derfor kom lufthavnens eneste chef Leo Lykke Larsen på arbejde oppe i kontroltårnet, mens F-16 jagerne opererede. Men han fik dog hjælp af en medbragt militær flyveleder. (Foto: Bendt Christensen)

Container-flyvestation i samlesæt:

Nu kan F-16 jagerne gå i krig fra Stauning

Ingen i Stauning er i tvivl om, at deres ellers så fredelige lufthavn nu er blevet en del af Danmarks luftforsvar: Fire F-16 jagere har de sidste dage budret til og fra Stauning Lufthavn, hvor de holder til, når de ikke over krigsindsats ude over Nordsøen med op til det dobbelte af lydens hastighed.

Og forpladsen i Stauning Lufthavn er ikke til at kende igen, på et nyvalfærdet område ved hangarerne er opstillet syv camouflerede containere - ikke til affald, men udstyret som en slags flyvestation i samlesæt. I én container er der operationscentral, i en anden drikker man kaffe, i en tredje snurrer en generator og laver strøm, i en fjerde holder flymekanikere rede på alle mulige reservedele, som der måtte blive brug for, i en femte er der opbygget et kommunikationscenter osv. I det grønne er der rejst en stor radio-antenne, der bringer Stauning Lufthavn ind på radarskærmene i Skrydstrup, Skagen og Vedbæk, hvor man næsten kan se græsset gro overalt i Danmark - og hvor man i hvert fald til enhver tid har rede på, hvor jetjagerne befinder sig.

Frem og tilbage kører to kempetore tankbiler, som holder F-16 jagerne forsynet med brændstof. Og rundt omkring kører en bus-stor fejmaskine og støvsugervogn, som renser forpladsen for støv og skidt. Aldrig har Stauning Lufthavn været så ren!

Det er nu ikke derfor, F-16-jagernes luftindtag er placeret lavt under cockpittet, og hvis der er noget piloterne er bange for, så er det FOD, det står for Foreign Object Damage. På dansk betyder det: skader på grund af fremmede objekter.

Et sted holder flyvevåbnets brandbiler, de skal stå parat, og mandskabet er på plads. Men lige før start og landing er de også mågejagere, dvs. at de skyder omkring startbanen for at jage fugle væk. Hvis der er noget, piloterne også har respekt for, så er det fugle, der suges ind i jetmotoren. En måge kan få motoren til at stoppe.

Container-flyvestationen, som er bemannet med 25 mand, er en mobil filial af flyvestation Aalborg - de fire jagerfly tilhører den ene af Aalborgs to F-16-eskadriller 726. Eskadrillechefen, major O.K. Træholt, er med som leder af team'et i Stauning. Og han fortæller beredvilligt, at Stauning ikke er gjort til en permanent flyvestation - men den er inddraget i flyvevåbnets nye -mobil logistik-.

Det betyder, at flyvevåbnet i en krigssituation kan lade en del af sine fly operere fra Stauning.

F.eks. hvis fjenden har bombet flyvestation Aalborg eller Karup eller Skrydstrup. Eller hvis flyvevåbnet vil gøre



F-16 lander i Stauning - den behøver kun halvdelen af den 1450 meter lange bane, for den lander med 180 km/t. Men ude over Nordsøen kan den flyve op til 2000 km/t.



Træthed inde i den mobile operations-container - til højre chefen for eskadrille 726, major O.K. Træholt.



Jagerpiloterne gør klar til afgang - de skal ud at flyve supersønsik over Nordsøen, dvs. med op til 2 gange lydens hastighed.

fjenden usikker på, hvor de danske fly i det hele taget er henne.

Derfor har de efter dansk design bygget denne mobile -flyvestation- med 7 containere og to -hålv-containere, som på lastbiler kan køres af sted uden varsel. På denne øvelse startede konvojen af køretøjer fra Ålborg mandag

morgen - og kl. 10.30 var container-flyvestationen i drift i Stauning. Og torsdag aften pakkes det hele ned igen - og når de er kørt, skal ingen kunne se, at de har været der.

Hvis containere ikke er i Stauning, så er de måske i Thisted eller Esbjerg. Eller Billund, Sønderborg, Beltringe eller Tune ved Roskilde.

De kan nemlig uden videre stilles op, hvor der er en landingbane.

I Stauning er banen 1450 meter lang. Men F-16-jagerne bruger kun det halve - de kan starte på 300-400 meter, og når de skal lande, kan de stoppe flyet på 600-700 meter.

Hvis det regner, så måske lidt mere. Derfor har flyvevåbnet i hver ende bygget en fanglure, som kan gribe et løbsk fly. Major Træholt mindes ikke, at de har været i brug, men det kan jo ske, at en jager - mister motoren under en start - og med fuld fart kan det være svært at standse igen, derfor skal flyet kunne gribes.

Stauning er en civil lufthavn - og flyvevåbnet beder presselufthavnsschef Leo Lykke Larsen om at varetage flyveledelsen også for F-16-jagere. Men da han i den nuværende situation mest er alene på jobbet, var han ikke ked af at låne en af flyvevåbnets medbragte flyveledere.

AFSKEDSFEST D. 25 APRIL FOR DER KAM LAN





GRA RUNDER
1007 t. 26 m.
d. 7 FEB 1992

Den obligatoriske
drink udleveres
af velfærds off.

Græ og C.T.
får en tur i
"Tutten"



Halvvejs igennem

Der er nogle milli-
meter endnu



AAAAHH



NOR RUNDER
1000 t. DEN
13 FEB 1992

DER
GRATU-
LERES



Velfærds offiseren har sørget
for at drinken får en anden
farve. (Det er
colaen der gør det)



Det ser godt ud



Det lugter fælt



Det smager ad H..... til



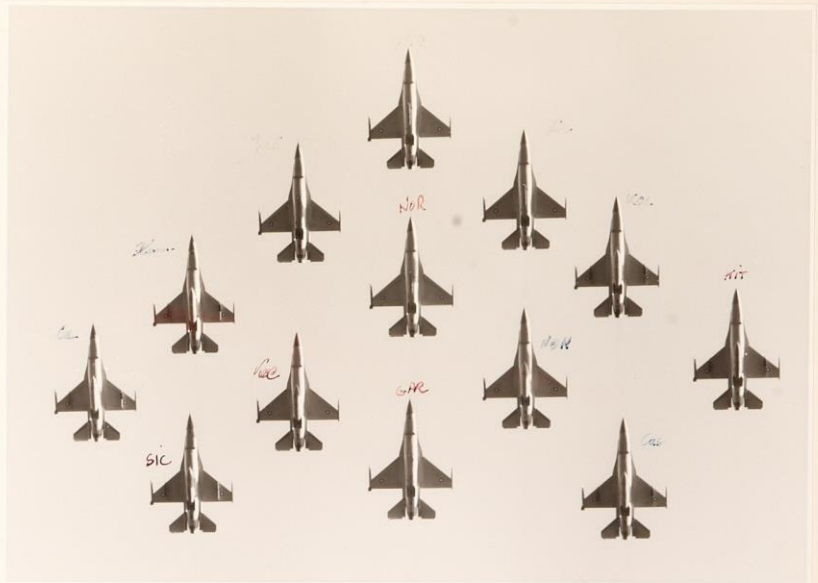
Men nej skal det.

ESK
726

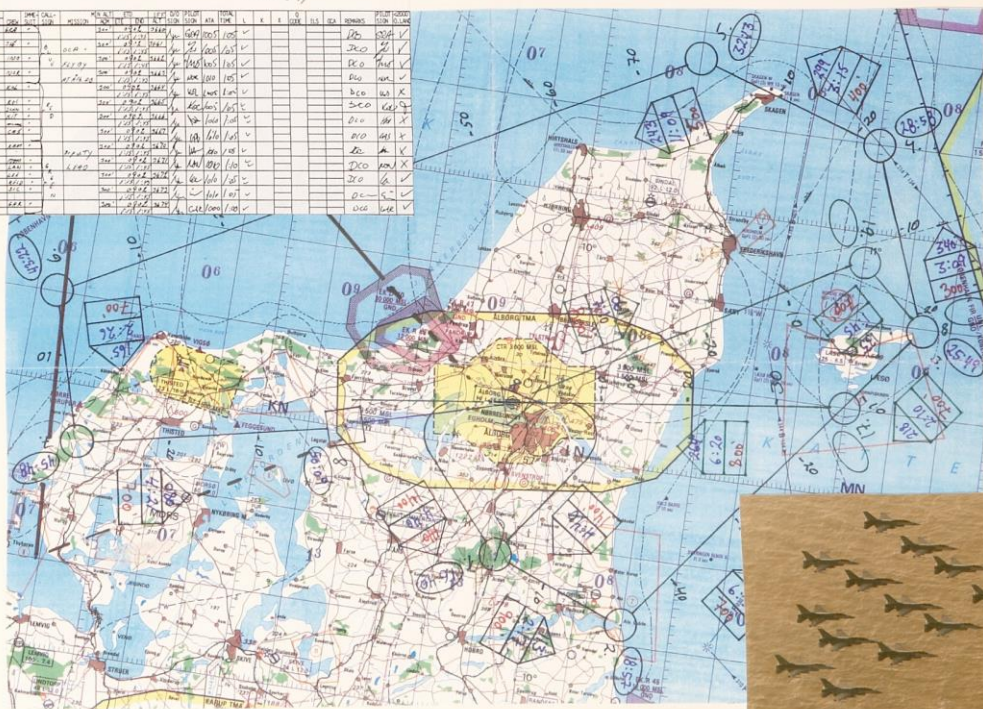
JULEFORMATION
11 DEC 1991.

13 SKIBS FLY-BY
PÅ BLUELIGHT,
ANGREB PÅ
FSN AALBORG,
FLY-BY PÅ
FSN AALBORG.

VI SYNES AT
BILLEDERNE
TALER FOR
SIG SELV.



NO	SKIBS	FLY-BY	ANGREB	FLY-BY	STATUS	REMARKS
1	1	✓	✓	✓	✓	
2	2	✓	✓	✓	✓	
3	3	✓	✓	✓	✓	
4	4	✓	✓	✓	✓	
5	5	✓	✓	✓	✓	
6	6	✓	✓	✓	✓	
7	7	✓	✓	✓	✓	
8	8	✓	✓	✓	✓	
9	9	✓	✓	✓	✓	
10	10	✓	✓	✓	✓	
11	11	✓	✓	✓	✓	
12	12	✓	✓	✓	✓	
13	13	✓	✓	✓	✓	



HØS

flyver Solo i F-16 5 DEC 1991



Solo instruktør
VIR



Ja ja, der kun
du bare se -
ikke noget
til det!



CHEF OLU
KOC



Prepare to ditch
PUNK!!!



Ha ha, smæk
om lidt skal vi
se num negen...

Aaargh - jeg har
en fluk som
spræler på
maven!!!

Jeg hejper sgu i
dammen og snuder
lidt mere når de
andre er gået i
messen...

LET'S HIT THE
BAR!!!



VIR SUMPANO I SIT RETTE ELEMENT

POL flyver Solo i F-16 19 NOV 1991



NOR Solo instruktør

Wah jo det - men nå nå - 3000
GOD TUR!



GAD VIDE OM JEG
BUSTER, HVIS DE PÅ
BILLEDET OPRÅBER, AT
JEG FLEDT UDEN
SHULDER SELER?



KOC chef OCU

Pol! Nu ved jeg godt det var første solo, men bemærk
du den guld nåle 41 3 du du 12 på ryggen i første tog, det
jule den ligger på tilhører kreditforeningen, som ik det på
transaktion efter en måned Aus Rusines Rains Sester
bror jeg går på Seminarie!
med 11 Tillykke!!

Wah jo det, nå nej
åh så alltså men
nå!!! Åh!!

Ha ha, gnæk, jeg
 tror ikke han opdagede
skulderselen - ... men
der stadigvæk er is
på branddæmmeren?



"ICE MAN TWO" "ICE MAN ONE"

Hvis der stadig er is
på branddæmmeren -
så buster jeg ham
imorgen...

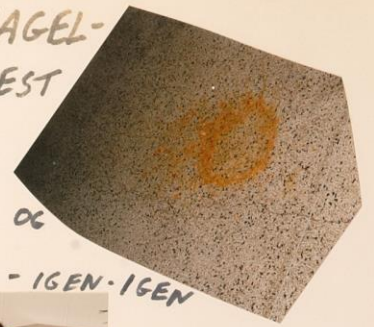


THE HUMAN ICEBREAKER TEAM





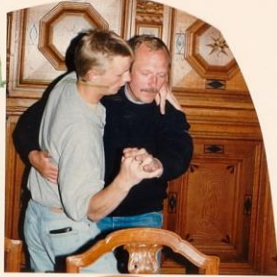
OPTAGELSESFEST FOR KAX OG PIR - IGEN-IGEN



D. 4/6 1991



JEG TROR AT DET GÅR BEDRE, HVIS DE DANSER DAME HR. OBERST!



DET SKAL LYKKE! JEG VIL OPTAGES I 26



HVAD MON LISBETH SIGER TIL DET HER ORK, INGENTING



ØL ER SUNDT - MEGET ØL ER MEGET SUNDT

Ja, Ja, DET ER JO IKKE DET HURTIGSTE VI HAR SET !!



DU MÅ VIST HELLERE LADE MIG VISE DIG HVORDAN MAN GØR FØRST!

Tak for hjælpen!
UH Dato: Høusevad prof. pløgevind

Thisted Dagblad

110. årg. nr. 111

Torsdag 16. maj 1991

Løssalg: 6,00 kr.



Nato-general i Thisted Lufthavn

Chefen for Nato's nordregion, den engelske general Sir Patrick Palmer, var synligt interesseret i den øvelseseskadrille 726 i disse dage afholder i Thisted Lufthavn, og som generelen besøgte onsdag eftermiddag sammen med en kaptajn fra det skotske regiment umiddelbart inden dærene blev slået op for det civile publikum.

— Det er der muligheder i, og det vil give det danske flyvåben større fleksibilitet, sagde Sir Patrick Palmer, da han havde set mobillog systemet i funktion.

Systemet, som på øvelsen afprøves i praksis for første gang, gør det muligt at have alt det nødvendige udstyr til en flyveskadron i 11 containere, der hurtigt kan læsses på lastbiler.

Læs side 8.

Foto: Klaus Madsen

ESK. 726 Deployering og afprøvning af MOB LOG på THISTED i uge 20 1991.



**TÅRNET PÅ THISTED
INSPICERES**

*GENERALEN KOM OG
FORLØD THISTED I
FLYVEVÅBNETS
GOLFSTREAM*



SIDE 1/2

Det var selv-
følgelig de
flotteste fly -
og bedste
piloter og smede-
der skulle
repræsentere
FSN ÅLB på
THISTED.

THISTED

**Drenge-
drømme
på vinger**



Det er ikke hver dag civilbe-
folkningen kan komme helt
hen og røre ved et F-16 fly,
så mange benyttede sig af
chancen, da eskadrille 726
og Thisted Lufthavn holdt
åbent hus onsdag eftermiddag.

**Masser af rå lyd ved
velbesøgt åbent hus på
Thisted Lufthavn**

Foto: Klaus Madsen



Danmarks mest effektive
tilvagnsoperer kaldte eskadrille-
chef major Koch sine F-16 fly,
de bad de mange tilvagnere,
de havde god adgang til de
store maskiner, endda de by-
kende jernmotorer var slukket.

Over hovedet, herin, var
sukene lagte vægen ind om
Thisted Lufthavn omkring et
termadag og tog smed loft
barnene og Eskadrille 726's
invitation til åbent hus i an-
ledning af årets militærbevæ-
ge. Ingen overrasker forbud-
det. Lyden af motorerne talte
deres egentlige vægt om
hvilken kraft, der lå bag fly-
smedebanker modtaget.

Foruden havde Hæmsbolen
Gården og formanden for
kulturskolebestyrelsen. Per
Kjærnesen sætter for at dæ-
ne til flyvepladsen blev åbent
med musik.

Både major Koch og pil-
oterne fortalte beredvilligt om
flyene, det som på et en
midler lufthavn og om de
contianere, der var årsagen til
høje støben, ingenen inden
og piloterne efter, end en
læner flyvevej.

På grund af motorerne var
kun tre af de fire fly i luften,
men alle fire maskiner blev
eller flyveingen fornyet med
slipet, så alle de nye og nye
civilister kunne komme op og
se katapultstødet, der kan
sende piloten 200 fod væk fra
flyet, de mange knapper og de

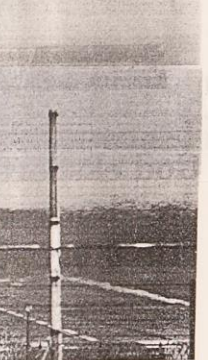


Foto: Klaus Madsen



**DER VAR
INGEN
TVIVL
OM HVEM
DER VAR
PÅ
BESØG**

Publikum fik i fornøjelig af-
stand lov at se flyene starte
og lande og en kort forma-
tionsflyvning, ligesom de
havde adgang den contian-
ter, der gav piloterne de
nødvendige ordre ned fra
gorden.



De høylende jernmotorer fortalte på deres eget kraftfulde sprog, hvornår det var tilrådeligt at holde sig på afstand.
Foto: Klaus Madsen





Premierløjtnant S. L. Christensen vil ligesom kollegerne på Flyvestation Aalborg ikke flytte til Karup.

HOLD GRABBERNE FRA AALBORG

Tillidsfolk og F-16 piloter på Flyvestation Aalborg tager til genmæle mod Karups 'tyveri-forsøg'

– Det er lige før, lårene triller, når man ser borgmesteren, barberen og andre erhvervsfolk fra Karup med bedemandsnoter udtale sig i TV om 'katastrofen' med nedskæring af Dragen-eskadrillerne, der vil bombe Karup tilbage til stenaldren erhvervsuansigt.

Med vanlig nordysk sindighed har personalet på Flyvestation Aalborg hidtil holdt sig fra at råbe vagt i gear overfor de planlagte besparelser i Dyvebladet.

Besparelser, der enten vil ramme hårdt i Nordjylland eller i Midtjylland. I følge de kloge hoveder på Christiansborg skal nedskæringerne i Dyvebladet i første omgang ramme de gamle, udsatte Dragenjagere på Flyvestation Karup.

HUL I HOVEDET

Med barberen og borgmesteren i spidsen for en stortstilet, følelsesladet demonstration forleden, støttet af politikere – eksempelvis socialdemokratiets næstformand Poul Nyrup Rasmussen – kræver Karup til gengæld to F-16 eskadriller fra Flyvestation Aalborg.

Hul i hovedet! Selv efter de planlagte nedskæringer i

Karup, vil der fortsat være en masse aktiviteter. Hvis man derimod flytter vores to F-16 eskadriller til Karup, vil der her på Flyvestation Aalborg forsvinde over 800 arbejdspladser, siger tillidsrepræsentanter til Ekstra Bladet Søndag.

Mange af de implicerede F-16 piloter i Aalborg er omskoleet fra Dragen-jagerne i Karup. Ikke een eneste af dem ønsker sig tilbage.

Himlen over Danmark er selvfølgelig den samme, uanset hvor vi starter og



Kaptajn Jørgen Christensen. Billigere at vi flyver fra Aalborg.

lander. Alligevel er det rent operativt mere besparende i tid og penge at starte fra Aalborg end fra Karup til vores øvelsesstrøm over Vesterhavet mellem Blokhus og Løkken samt til skydeterrænet i Tranum.

Hvis jeg skal komme med mere personlige betragtninger, vil jeg blot konstatere, at både mine kolleger og jeg føler os særdeles velkomne i Aalborg. Nordjyderne er meget forsvarsvenlige, og vil tyderst spidst klage over støjgenner.



Seniorsergent Ejnar Gravsen – Nordjylland har i forvejen en arbejdslededsprocent på 12.

fastlår kaptajn Jørgen Christensen, Eskadrille 726.

BLIVER I AALBORG

Premierløjtnant S. L. Christensen fra samme eskadrille er aalborgenser og har derfor sine naturlige grunde til helst at ville blive i Aalborg.

Jeg har stor tiltro til vores politikere. Selv ikke de kunne vel finde på at sparre i foråret med den



Flyverspecialist Henning Jørgensen. De må stoppe alt det hyleri i Karup.

one hånd og sætte millioner af kroner til med den anden. Hvis vi flyttes til Karup, ryger nemlig det første års besparelse på forsvarsbudgettet.

Hertil kommer, at mange af vores uddannede teknikere på F-16 ikke vil flytte fra Aalborg. Der skal uddannes nye, og det er ikke billigt.

To afdelingsformænd på Flyvestation Aalborg, seniorsergent Ejnar Gravsen, sergentgruppen og Dyverspecialist Henning Jørgensen, konstabelgruppen, har naturligvis fulgt den følelsesladet debat fra Karups side.

Vi føler med vores kolleger i Karup. Det er ikke morsomt at blive truet af ledighed. Vi kan her i Aalborg bruge akkurat de samme argumenter som Karup, men vi har til gengæld noget at have dem i. Nordjylland har i forvejen en ledighed på over 12 procent, og selv om samtlige ansatte på Karup skulle ryge ud, vil man i Midtjylland ikke nå over otte procent, konstaterer Ejnar Gravsen.

STOP TYVERIET

Bege tillidsmænd mener, at borgmester Kjeld Mer-

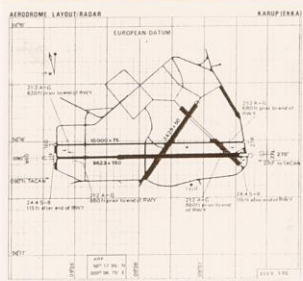
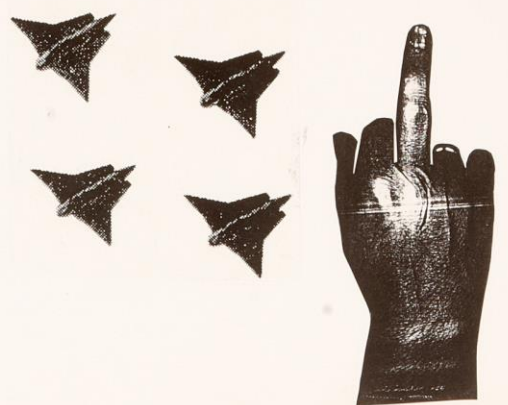
strand, Karup, bør stoppe sine planer om 'tyveriet' af de to F-16 eskadriller fra Aalborg.

For det første er der nedsat en styringsgruppe, som skal afdække konsekvenserne, og indtil gruppen har barslet, er der for os at se ingen grund til at lade dette hyleri og skrald.

Karup bør i stedet koncentrere sig om at tænke i nye baner. Man har måske glemt i den ophødede debat, at man har fået tilført over 200 permanente arbejdspladser med en HAWK-eskadrille. Udlytningen af Forsvarskommandoen fra Vedbæk til Karup har også givet mange job i en tid, hvor man i andre egne af landet har måttet afskedige personer.

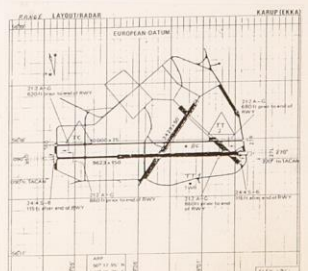
Vi kan kun opfordre Karup til at komme i gang med ryttænkning og så i øvrig bede borgmesteren med følge om at holde grabberne væk fra Aalborg...

AF PER KANSTRUP
FOTO: OLE KJÆR



AIR BASE TODAY → RANGE TOMORROW

- RANGE ORDERS:**
- OPEN 24 HOURS A DAY EVERY DAY.
 - ATTACK HEADING: WHATEVER.
 - FRA.: MANDATORY.
 - FRQ.: NOT APPLICABLE.



726 OPTAGELSESFEST



LE CHEF_s

d. 26 FEB
FOR



DEMO



SIC

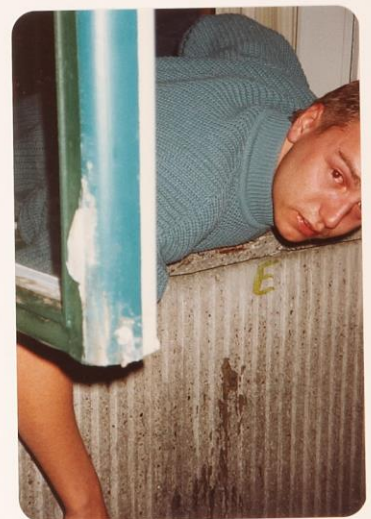


PIR



CUL

MED
HOVEDET
UNDER
ARMEN





NOGEN KAN IKKE
FÅ NOK

OG
DOG



SIDE 2/2

CHEFSKIFTE I ESK 726 d. 18 FEB 1991

EFTER 1½ ÅR
SOM CHEF
BLEV DER
ERSTATTET
AF KOC.
KOC VAR
FLYSIK PÅ
FSN AALB
OG SKAL
TILBAGE
DERTIL PR.
JULI 1991.



DER Siger FARVEL
TIL ALT PERSONEL
I ESK 726.

Det var ikke alle der
fandt dette lige ophidsende.



DER HOLDER SIN SIDSTE
TALE FOR ESKADRILLEN



KAX OVERDRAGER ESK 726 TIL KOC



PÅ GRUND AF FAREN FOR BORTFLØJNE HATTE OG HUER BLEV CEREOMONIEN
HOLDT INDE I ESK 726'S HANGAR.

KAX 1. SOLO



5/2
91



VON gratulerer



Kax Der



NON soloede
KAX ud

DET VAR 3. GANG KAX BLEV SOLOET UD
PÅ F-16 OG 10. GANG I ALT PÅ ALLE
DE FLYTYPER KAX HAR FLØJET, SÅ
OVERSKRIFTEN SKAL TAGES MED LIDT
FORBEHOLD.

ESK 726 ØNSKER KAX HELD
OG LYKKE I FREMTIDEN

NÅR VI KOMMER
I SAS SKAL INGEN
AF JER BESTEMME
OVER OS MERE !!
VI KOMMER NEMLIG
ALDRIG TILBAGE !!



SÆT DIG NED PAW
JEG STOD OP FØRST !!
(HÅV VIL ALDRIG HØRE EFTER(MIG))

IMPONERET



JEG HER,
NON VAR
DER PÅH...
BLA... BLA...

IKKE
IMPONERET

JEG VIL
VÆRE I 26
JEG VIL

MON SKRIVE-
BORDS PILOTER
FÅR MERE I
LØN !?



OVERSKUDET
I SAS VAR SÅ
STORT SIDSTE
ÅR

AFSKEDSFEST FOR NON, PAW OG SKA LØRDAG D. 19 JAN 1991.

OG SÅ SKAL
DE IKKE
ENGANG I
STERLING !!

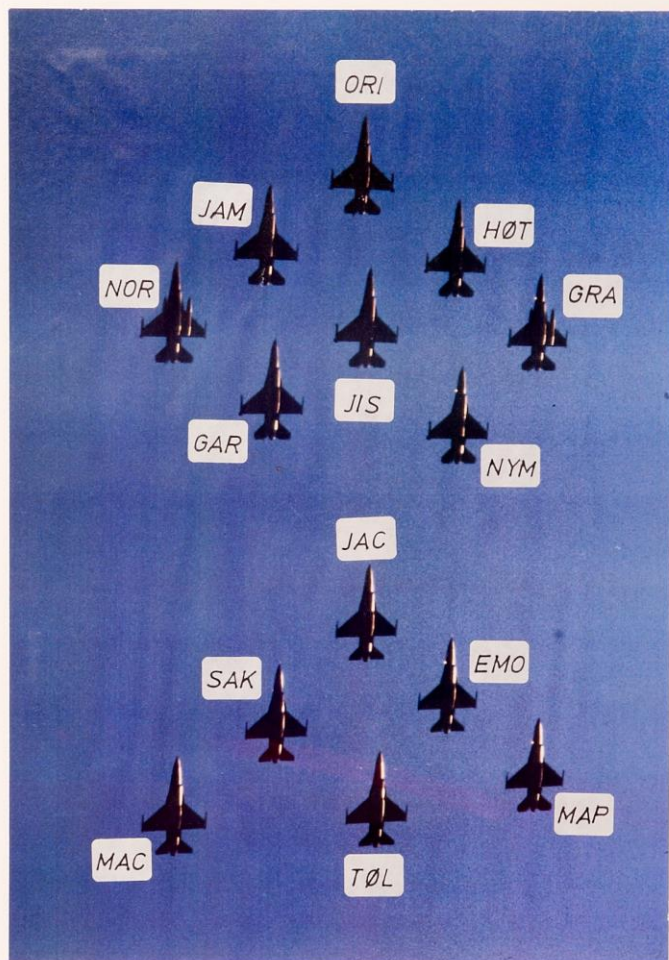


HVORNÅR MON
MIN MAND FÅR
LOV TIL AT
KOMME I O ?



DE SKAL
SGU' I
SAS -
HA-HA !

FLYVESTATION
AALBORG
40 År



8 JANUAR 1991



JULEFROKOST STUNT 1990

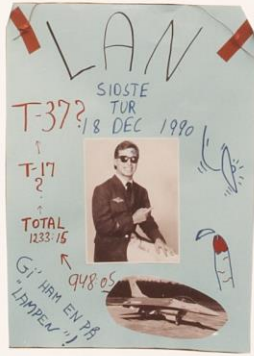


SUMPEN MÅTTE ATTER
ERKENDE ET SVIENDE
NEDERLAG I 1990.



DER AFLÆGGES VISIT !





LILLE-LAN

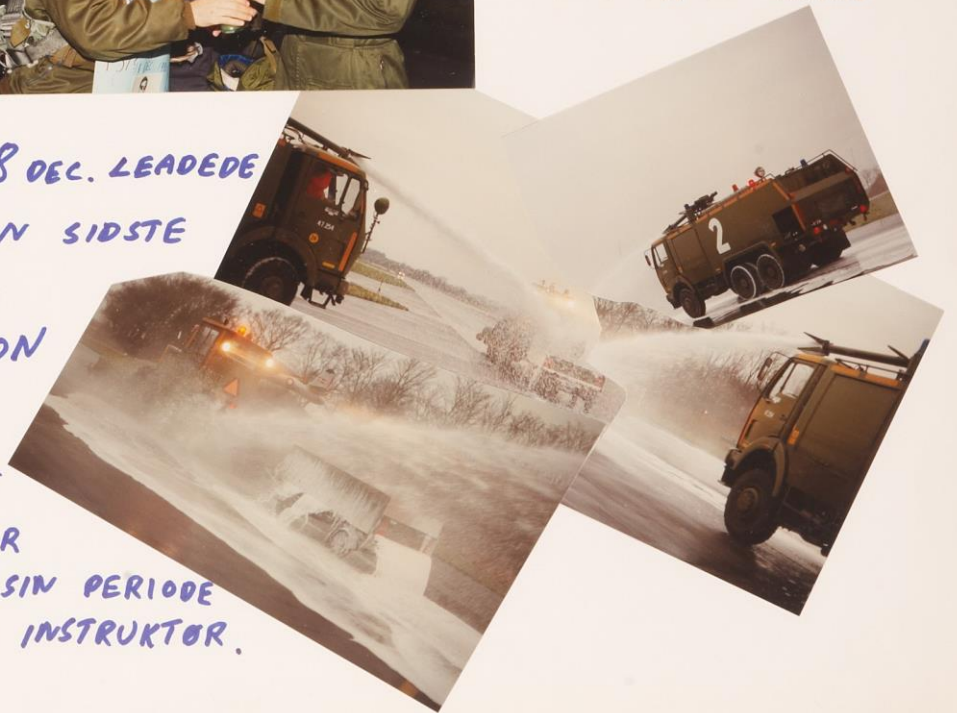


BABY-LAN VILLE TIL AVNØ FOR AT FÅ SIT NYE CALLSIGN: BABY 26



SÆRT BARN HAR MANGE NAVNE

DEN 18 DEC. LEADED
 LAN SIN SIDSTE
 4-SKIB'S
 FORMATION
 PÅ F-16.
 LAN VALGTE
 TUREN OVER
 AVNØ FOR SIN PERIODE
 I USA SOM INSTRUKTØR.





PÅ UDFLUGT

I STARTEN AF DECEMBER TOG SUMPEN EN OMVEJ TIL TYRKIET FOR AT FORVIRRE NYHEDSMEDIERNE. MEN AK; VORE FOTOGRAFER VAR PÅ PLADS !!



SUMPEN BYDES VELKOMMEN OG BLIVER STRAKS BETRAGTET SOM TYRKIETS KNYT-NÆVE MOD ØST.



LAV: "OET MA VIST VÆREN EN





Der SKÅLES ...



OG SPISES OG HÅRÅNES



OG SPISES



OG SPILDES.....



Optagelsesfest for HØT 22 NOV 1990



OUTER
VIEW



HØT
„TÆNKER“....



OG
FORTÆLLER



OG
FORTÆLLER....



EN MASSE
BRÆK

REUNION I ESK 726 4-5 AUG 1990

Phantom tidende

4-5 aug 1990 nr. 2 38. årgang oplag: 230

SENSATION



Stor Reunion
i ESK 726.

morsomme historier opstår!

Læs om Reunion



REUNION PROGRAM

Opstart 4 - 5. aug. 90
Alle tider er lokale

08:00

- 08:00 Reunionen 0-130 flygt udsender
- 08:45 Afsporing og udsendelse af værelsesnøgler
- 09:00 Generel flyveoplysning af forskellige flytyper i Danmark
- 11:00 Samfundssvang med 7-17 og 3-61 for de heldige udvalgte
- 15:00 Generel "opvakte hermed-de ikke al" -byggeri i ESK
- 17:00 Reunionen om bord i et fly på den 1. og sidste tur og alle på den anden. For de kære åbner omgivelserne
- 18:00 Buffet for ESK'er og i A-klasse og bordet med parapet og over alle til en dejlig aften
- 18:30 Velkommet (DK) af lok. i møderne
- 19:00 Alle går til bordene
- 19:45 Kærlige ønsker om behagelig aften

09:00

- 18:30 Afslutningen varer holder gruppetaler med kommentar
- 19:15 Et en dej "frokost"
- 19:00 0-130 afskeds med Carlsson



DEN 27 JUNI BLEV DER HOLOT ØDTAGELSES-
FEST FOR ORI



Hmmm.....



Ori SKULLE HAVE LYTTET
TIL ET GODT RÅD :
LUX MUNDEN NÅR DU TYGGER!




ÉN MENING OM FESTEN.



MEGET
SENERE !!



NYE VENSKABER
BLEV ETABLERET !



SKA'S SIDSTE

TUR SOM 4-SHIP LEAD

9 MAJ 1990



EN
TÅRE
FÆLDES !?

FØR
DRINKEN
SMILEDE
SKA
STADIG-
VÆK!
MEN
BAGEFTER?

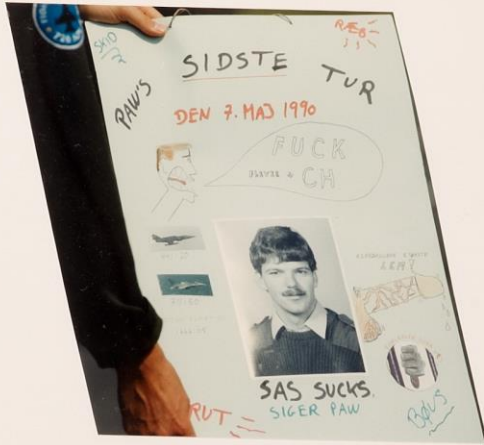


726 ØNSKER SKA
HELD OG LYKKE
I FREMTIDEN.



BOR
HJALP TIL ...





DEN 7 MAJ MISTER
 ESK 726 ENDNU EN AF
 SINE ERFARNE PILOTER TIL
 SAS. PAW FLØJ SIDSTE
 TUR I F-16 MED DER PÅ
 VINGEN



VELFÆRDOFF.
 KIT ØNSKER
 TILLYKKE OG
 OVERBRINGER
 DEN OBLIGATOR
 ISKE DRIK SOM
 BLEV KLARET
 I STIV ARM.

BOR HJALP TIL MED AT
 GØRE DAGEN UFORGLEMMELIG



DEN ANDEN MAJ 1990

BLEV DER LANGT OM LÆNGE AR-
RANGERET OPTAGELSESFEST I 726.

ASPIRANTERNE VAR:

DER NON JAM GRA LEE
JIS GAR NYM CAS

FESTEN GIK GODT. SE BILLEDERNE OG SPAR IKKE
PÅ FANTASIEN. DE ER CENSURERET!



IMPONERET
VELFÆRDS-
OFFICER



FINT VEJR



TIDLIGT PÅ
AFTENEN



TO BE CONTINUED →



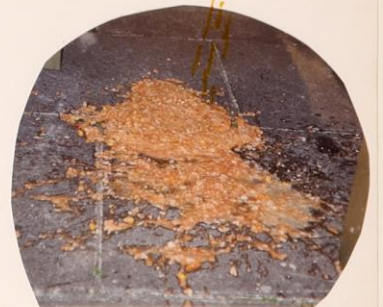
S
E
N
E
R
E



DESSERT



LØFT



RYL SIDSTE

22 NOV
1989.

TUR I F-16



VÆMMELIG
DRIK

14 AUGUST 1989.

726 CHEFSKIFTE.



DER KOMMER ...



DER og TUL



TUL GÅR ..

TIDLIGERE CHEF
TUL MODTAGER EN
GAVE AF STATIONS-
CHEFEN OBERST
P. ØDNVANG.



HELE ESKADRILLE 726 ER LINET OP TIL
CHEFSKIFTET PÅ PARKERINGSPLADSEN.



Esk 726's gamle bygning rives ned

1. JUNI 1989.



Den 1. Juni blev Esk 726's gamle bygning, Fattiggården, revet ned. Den del teknikkerne havde, fik lov til at blive stående og den bliver til OCU's bygning pr. April 1990.



DET VISTE SIG EFTER NEDRIVNINGEN, SOM DE FLESTE I ØVRIGT GODT VEDSTE, AT MAN KUNNE HAVE SPARET GRAVØEN OG BLOT FÅET 10 MAND TIL AT PUSTE PÅ BYGNINGEN FOR AT FÅ DEN TIL AT VÆLTE.





ESK 726 GAMLE
BYGNING UMIDDELBART
FØR SIN NEDRIVNING.
DEN RØDE BYGNING
FIK LOV TIL AT BLIVE
STÅENDE, DA DEN KUN
ER 97 ÅR GAMMEL....

Et af de mest benyttede steder og Et af de mest sjældne benyttede steder.....



CAS

FØRSTE SOLO

17 APRIL 1989



SKYND DIG NU
AT TAGE DET
BILLEDE



HVIS DET IKKE VAR
SÅ FINT VEJR FIK
DU ALTSÅ IKKE LOV
TIL AT FLYVE, CAS



17 APRIL 1989

SAK

FØRSTE SOLO

Du BESTOD ALTSÅ
KUN FORS DU ER
Sjællænder, SAK



Hold hæft, er det
virkelig så holdt
(2 cm.).



Føs, det vand
ser ikke ud til
at smage godt.

JIS
First Solo

17 APRIL
1989



MON NON
BUSTER MIG.



TV.
BEERSTED



NYM

13 APRIL 1989

FØRSTE SOLO



SÅ ER DET FØRSTE,
ENESTE OG SIDSTE
GANG DU LAVER
SKYFRÆS NYMFRED



Mon jeg kan
nå bunden



KA' I HØRE
HVAD NYM SIGER?



PAL

10 APRIL 1989

FØRSTE SOLO



KOMMER JEG NU
I DANMARKS RADIO?



PAL VANDT 10 m CRAWL.
HVEM MON VINDER DUELLEN HER?

Jeg bad om at
blive sat stille ned!



I OKTOBER 1988 STARTEDE DEN FØRSTE
RIGTIGE F-16 OCU I DANMARK PÅ FSN ÅLB.
DEN BESTOD AF: JIS, GAR, NYM,
CAS, PAL, SAK

10 APRIL 1989

GAR

First Solo

Ha-Ha, det
havde I nok
ikke troet!



Så slap vi endelig
af med den
GRØNÆRT!
HE HE



GAR VAR DEN FØRSTE
SKA SOLOEDE UD, SÅ
HAN MÅTTE OGSÅ EN
TUR I JANDET

JAM's FØRSTE SOLO 4 APRIL 1989



ØV DET VAR
ALLIGEVEL IKKE
SÅ SJOVT AT GÅ
SOLO PÅ F-16



Nå, det er sådan
en A-model ser
ud i cockpittet!



DER

FIRST
RIDE
ALONE
IN F-16

29 MARCH
1989



NÅR JEG BLIVER
CHEF, SKAL I
FANOME FÅ!



Så Tag Dog De
Visne Gren, DER



Du troede nok at
din gummidragt
var vandtæt





OBERST P. DØNVANG HAR
NETOP OVERDRAGET BYGNINGEN
TIL ESK. CHEF TUL



DEN 3 MARTS ER ESK 726 NY BYGNING ENDELIG
KLAR TIL OVERTAGELSE OG INDFLYTNING.



Der var masser af
ØL, RØDE PØLSER,
GAVER og MÆNNEKER
i ESK 726 hangar



L.C. Larsen mod-
tog dette sumpur,
som ændrene gav
da de allig. vel
ikke selv hender
blotken.



To F-16 fra Skrydstrup stod for
dagens overflyvning.



Joachim fik sin luft-dåb

Prinsen »belønnet« med koldt vand i hovedet







I

27/9 FREDENSBORG SLOT

Kære TUL!

Blager tak for de 2 dage i sidste uge ved eskadrillen, det var, som jeg også har skrevet til obersten, en af de bedste mest spændende ting jeg har foretaget mig.

Jeg ønsker endvidere, at De viderebringer min tak til alt tjenestegørende personale ved eskadrillen, som hjalp til ved flyvningen; ikke mindst VET.

Op så bemærkede jeg til min og mine kameraters store glæde,

II

FREDENSBORG SLOT

at De overfly PØL INTERNATIONAL AIRPORT om onsdagen. Jeg hørte en fern rumlen i luften, og snart så jeg 3 F16 overflyve skoven. Det vakte megen glæde. Det kan desuden nævnes, at vi på intet tidspunkt under vor livvaktur fik så meget som en dråbe ~~regn~~ regn; først da vi sad op i købetørene for at kør hjem.

Med venlig hilsen og ønsket om alt godt i fremtiden for ESK D6

Jens

Prinsens
løbttur



Prins Joachim ser slet ikke nervøs ud, selv om alle bælter er spændt, og turen skal foregå i jet-fart højt over skyerne



Sikkert hjemme igen lykkes Joachim af oberst Palle Danvang. Joachim sad selv ved pinden i fem-ti minutter af den time, turen varede. Selv sagde han bagefter, at det hele forekom ham kun at have været et kvarter



Prins »Joe« på vingerne



Så er tiden inde til solotur i »Tute«, som teknkere på flyvestationen selv har bygget. Men med den fulgte også overraskelserne. Overraskelsen af markbuketten fungerede fint som allidemandsvæb, der gav Claus H. Michelsen lejlighed til at snige sig ind på prinsens bagfra med vandspanden. Men Joachim var vist ikke den eneste, der blev våd

Ikke engang en prins undgår flyverfolkets sædvanlige ritualer

Tekst:
LISE WOLF
Foto:
GRETE DAHL

AALBORG: Selv om man er prins, forskånes man ikke for de ritualer, man sædvanligvis skal igennem efter sin første solotur. Det måtte Prins Joachim, der i dagens anledning, som alle andre der bevæger sig på vinger, havde fået et flyvernavn, sande, da han i går på Flyvestation Aalborg prøvede en F-16'er.

Flyveturen måtte udsættes en time, da det på grund af den tætte tåge ikke var muligt at finde alternative landingspladser inden for Danmarks grænser. Det skal man altid sikre sig, at der er, før man går i luften. Derfor var det også med en times forsinkelse, at prinsen ved landingen ved slætt 33 kunne modtage oberst Palle Danvangs lykønskninger for en velgennemført flyvning.

Dermed var prøvelserne dog ikke helt overstået. Ved siden af jet-flyet ventede nemlig en nuttet, lille, hjemmbygget »flyvemaskine«

kaldet »Tute«, i hvilken han skulle gennemføre sin første soloflyvning. Den viste sig at bestå i en mindre trækkekur rundt på landingsbanen. En bedrift, der gjorde ham forjætt til en buket halvvisne markblomster og en spand koldt vand i hovedet.

Det sidste hører sig nemlig til, når man har gennemført sin første solo-flyvning i flyveklubben.

Solen havde omsider fået skudt et par enkelte stråler gennem det tætte skylag, da Joachim som Joe besteg flyet sammen med flyvestationens mest rutinerede pilot, kaptajn Karsten Schultz, med flyvernavnet Tul.

Turen, som prinsen var med på, var en helt almindelig træningsmission, som hører med på den liste af flyvninger, piloterne skal gennemføre på et år. Derfor gik



anden pilot op i et et-sædet fly sammen med dem, for at de kunne gennemføre kampøvelser.

Den mest dramatiske foregik over Skagerak. Med overlydhedsnødvendigt over 2000 km. i timen. I sådanne situationer kommer man ud for det, der i luftfartssprog hedder »G-på-virkning«.

Prins Joachim skulle med sin fysiske tilstand kunne tåle maksimum på 9 G, hvilket betyder, at man vejer ni gange så meget som under normale omstændigheder, og hjertet får meget svært ved at tilføre ilt til øjne og hjerne. I kampsituationer gælder det, at den, der kan tage den største G-belastning, vinder duellen.

Jeg valgte nu ikke at prøve de helt hårde G og stoppede på 5,5. Man bliver utroligt tung og presset ned i sædet, og

så var jeg så dum ikke at have fjernet mit regimentsbælte, så jeg havde spændt lige i ryggen, fortrak prins Joachim på et efterfølgende mini-pressemøde i det, der indtil 2. verdenskrig var Vadsø Kommunes fattigård.

Turen i F-16'eren var efter hans eget ønske. Han har altid ønsket at kunne flyve og har planer om med tiden at tage et flyvercertifikat.

Foruden de fem-ti minutter jeg tog idag, har jeg tidligere fløjet mindre propelfly, T-17'eren som jeg som hertil i luge- og så den i spillemaskinerne, sagde en velopløst prins Joachim.

Knap så velopløst er han nok efter den to-nætters bivoks-øvelse, han skulle skynde sig tilbage til sergentsskolen i Sønderborg for at deltage i.

ONSDAG
23. SEPTEMBER 1987



Oberst Palle Dønvang var nok en af de officielle, men sørgede også for at buketten var klar, da prinsen kom tilbage fra sin flyvetur



En far-krigsmodel af en nimbus og overkonstabel Poul Pedersen bragte prins Joachim og pilot Karsten Schultz til tørt tøj og pressemøde i den tidligere fattiggård for Vadum

Vi ser dem, men lægger ikke rigtig mærke til dem. Alle dem, der i sidste ende er ansvarlige for, at det hele klapper til tiden under et prinsebesøg, som det på Flyvestation Aalborg i går.

En oberst, en pilot, en presseofficer og så en hel flok journalister og fotografer fra dagbladene er slet ikke nok til at gøre et prinse-besøg vellykket.

Nok så vigtige er dem, der søger for, at alle ting er til stede, vagterne på plads, teknikken i orden, og at det hele forløber som planlagt.



Flyvestationens egen fotograf Poul Nørgaard kom ganske vist lidt sent, men nåede lige at skyde, før F-16'en forsvandt over skyerne



Overstøjet flyvetur og efterfølgende solo i minifly. Og her er så prisen: En spand koldt vand i hovedet

Joachim fik sin luft-dåb

Prinsen »belønnet« med koldt vand i hovedet

AALBORG: Prins Joachim var forud for gårtdagens flyvetur i F-16'en blev sat grundigt ind i maskinen og dens funktioner. Trods dårligt vejr, der forsinkede starten landede han sikkert igen efter blandt andet en luftkamp over Skagerak med en fart på over 2000 km i timen.

Heldigvis var det tale om et venligt stemmet fly, så ingen kom noget til.

Var han godt forberedt på F-16 turen, havde man til gengæld undladt at fortælle ham om nogle af de ting, der skulle foregå.

Den efterfølgende solotur rundt på landingsbanen i et minifly gjorde ham i følge traditionerne blandt piloter forført til en spand koldt vand i hovedet og en buket af markens fineste blomster.

SIDE 6 og 7

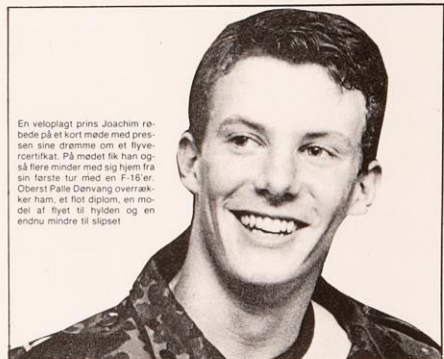


Prins »Joe« sikkert fastspændt og klar til flyveturen. Et bælte havde han imidlertid glemt at spænde op, og det fik han at mærke under overlydstyvnngen. Foto: Grete Dahl



Uden overkonstabel B. Kristiansen, der var klarmelder var flyet slet ikke kommet af sted. - Og hvad nu hvis han havde glemt stigen her...

De »usynlige«



En velopløgt prins Joachim rebede på et kort møde med pressen sine drømme om et flyvercertifikat. På mødet fik han og så flere minder med sig hjem fra sin første tur med en F-16'er. Oberst Palle Dønvang overrækker ham et flot diplom, en model af flyet til hylden og en endnu mindre til sipsen



Prinsens luttur

TIRSDAG D. 22. SEPTEMBER 1987.

Det er kun udadtil, der køres på lavt blus på flyvestationen



Oberst Palle Dønvang på vej til soloturen i F-16

Foto: Per Kolind

De varmer op til nye F-16-tider



Af BIRTHE LAURITSEN

AALBORG: Flyvestation Aalborg sørger på lavt blus. Ikke blot på grund af pilotflugten, men også fordi den ene af stationens eskadriller midlertidigt er forlagt til Skrydstrup. Som det bedder i fagsproget.

Eskadrillen - 726 - sagde for nylig farvel til F-104 Starfighter, der efter 22 års tjeneste er blevet overhalet af mere moderne og avancerede fly.

Som naboeenheden - 723 - skal man til at flyve med F-16. Og det er det mandskabet lærer i Skrydstrup.

Efterhånden som piloterne lærer det nye metier, bliver det puttet ind i ledige flysæder i Eskadrille 723.

For flyvestationschefen, oberst Palle Dønvang erkender, at der ikke er piloter nok til eskadriller i dag. Hvordan det ser ud, når 726 fra medio 1987 på ny skal være operativ, er også det store ubesvarede spørgsmål.

Han frygter det værste som følge af det stigende behov for piloter i de civile selskaber.

I dag er gennemsnittallet på Aalborgs piloter 25 år. Langt under det ønskelige og med så store aldersmæssige kløfter, at det har været nødvendigt at sænke ambitionsniveauet for at hindre ulykker.

Vi udnytter simpelthen ikke flyet fuldt ud. Der er sat visse begrænsninger, ligesom der er lagt midlertidigt lag på taktikudviklingen, siger Palle Dønvang.

På et område lægger Flyvestation Aalborg dog fortsat på førstehånden. Når det gælder afvisningsberedskabet. Her trækker man det store læs. For at slå fast, at det er nordpøjerne, der afviser eventuelle uvedkommende fly over Østersøen.

Der er tale om et projekt til 20 millioner kroner, hvoraf de syv skal bruges i år. Pengene er netop blevet bevilliget.

Det betyder en god portion arbejde til de firmaer, der får entreprisen på byggeriet.

I det hele taget bliver den nordjyske flyvestation anledningen til en række ny- og end midlertidige - job i den kommende periode. Ud over det



Nostalgi. Den første Starfighter kom for 22 år siden.

ny eskadrilleområde skal der bygges shelters - beskyttelses hangarer - til de amerikanske F-15-fly, der i en given situation skal komme Danmark til undsætning.

Jordarbejdet ventes indledt i år og selve arbejdet med at bygge de mange ny finder sted i 1987.

Med de moderniseringer og udbygninger, der har fundet sted inden for de seneste år, giver det Flyvestation Aalborg status som en af landets mest moderne.

Det gavner også det såkaldte SAR-beredskab - det vil sige helikopter-vagten.

Den fem mande besætning, der er på døgnberedskab i Aalborg, er blevet skubbet ud af de hidtidige eskadrilleområde, fordi det skal udbygges til den amerikanske F-15-enhed.

I stedet har SAR fløjt til huse i samme bygning som afvisningsberedskabet, hvilket midlertidigt betyder omgivelser, hvor bygge ikke er det rette ord.

Palle Dønvang siger, at der også vil blive rådet bud på dette. Helikopter-mandskabet har accepteret at flytte ind i et af de gamle hvide huse, der ligger på flyvestationens

område. Det ligger stort set side om side med en hangar S-61-helikopteren kan ses i.

For Palle Dønvang er jobbet som chef for Flyvestation Aalborg en form for adfærdning, når det gælder hans tilhørsforhold til F-16-flyene.

For en halv ånses dage siden fik han sin første solotur i et fly af denne type - og kunne ved selvsyn konstaterer, at flyet var akkurat så godt, som han hele tiden havde troet.

Han har faktisk været med til at udføre det i Danmark.

For ni år siden blev han leder af F-16-projektet i Forsvarskommando. I to år beskæftigede han sig udelukkende med at følge udviklingen af F-16, og han vidste for ham kom til Aalborg tidligere på året - alt om flyets egenskaber.

Derfor var det fascinerende at flyve det, fortæller han.

Han har også noget at sammenligne med. Han har fløjet Draken, F-100, RF-84 F og G, Hunter, T-33, Chipmunk, T-17 og KZ-7.

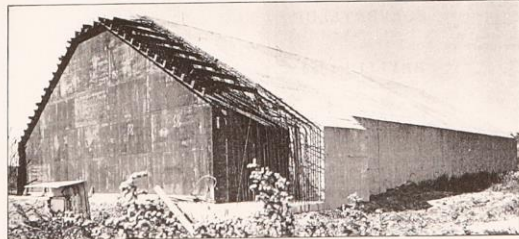
Faktisk mangler han kun at flyve F-104 Starfighter. Det rådede han ikke, før flyvevæbnet 30. april sagde officielt farvel til denne flytype.

Til gengæld bliver han den første flyvestationschef i årtier, der modtager en ny fane. Medio september overrækker dronning Margrethe tre nye faner til flyvevæbnet - til flyvestationerne Aalborg, Karup og Skrydstrup.

Det sker ved en ceremoni i Skrydstrup.

Det betyder, at landets nordligste flyvestation må leve siden indtil da uden fane. Traditionen byder nemlig, at noget fra den gamle fane overføres til den ny. Hver gang.

Så der hele tiden er en direkte forbindelse til fortiden.



En ny serie shelters giver ny job. Jordarbejdet udføres i år og selve byggeriet i 1987

Den gamle fattiggård får en afløser. Men den skal ikke rives ned. I stedet skal bygningen bruges som lager



