



**Luftrekognoscering**



# .ESK 729.



ESKADRILLE DAGBOG FRA 1964.





ESK 729 - 9 ÅR - 3 JAN 1968.

3 JAN, DEN DAG LUFTEN SVIRER AF RF'ERE.

EN 8-SKIBSFORMATION MED FØLGENDE PILDTER PLANLAGDES:

LER PØR KEN OBI                      WEF STE JES (KEN) LIN                      + FOTOFLY MED KAJ.

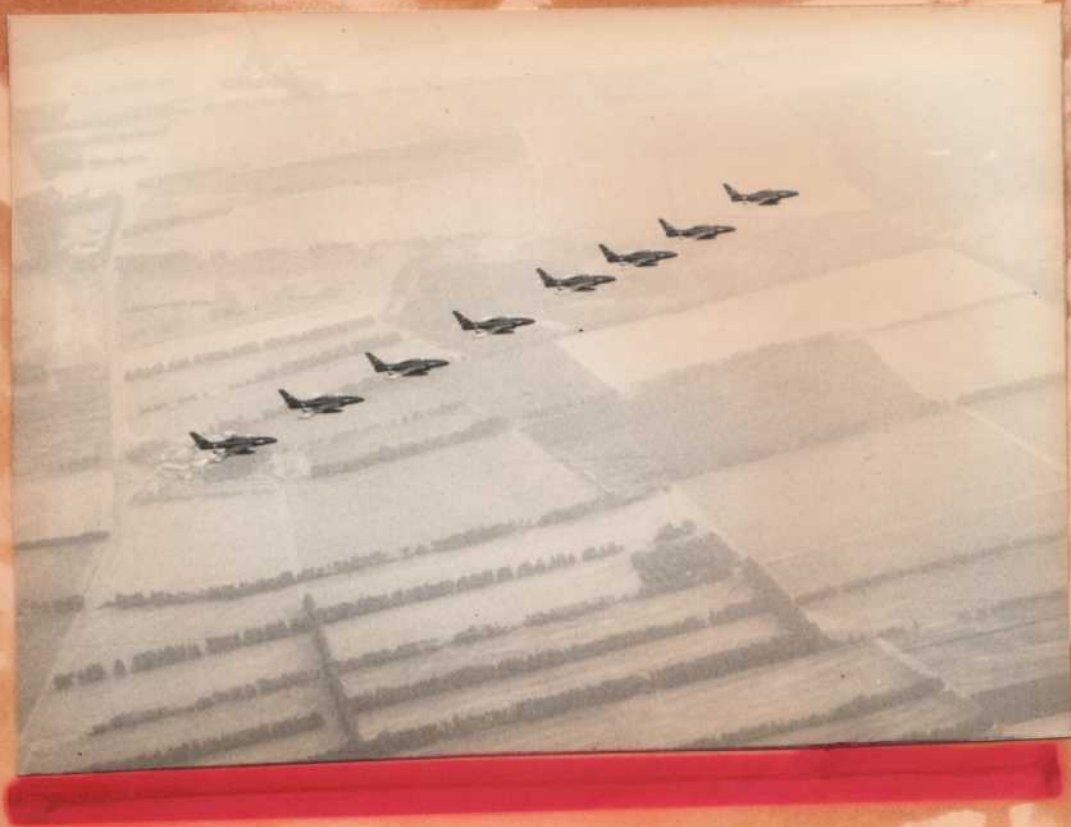
PÅ GRUND AF RADIOFETJH SÅ FORMATIONEN SÅLEDES UD DA DEN 5-6 GANGE PASSEREDE PLADSEN:

LEF STE JES LIN                      WER KEN OBI PØR

SOM ET KURIOSUM KAN NEJNES AT ESK FLY EN 8 SKIBS ECHELON RIGHT.

FØDSELSDAGEN BLEV OGSÅ MARKERET VED EN FEST I MESSEN DEN 8 FEB.





VED NYTÅRSPARADEN TORSDAG DEN 9/1 FIK VI  
IGEN FLYSIKPØKKALEN FOR ÅRET 1963 FOR EN  
UNDGÅEUG HAVERIRATE PÅ 0.  
TIL EN AFVEKSLING VAR DET IKKE NØR DER VAR  
FANEKOMMANDØR, DENNE OPGAVE BLEV I ÅR OVERLADT 725.



# EXERCISE JOY-STICK-64

EN RIGTIG

AIRFORCE ØVELSE



START

MANDAG DEN 11/5 KL 0830 A

SLUT

TORS DAG DEN 14/5 KL 2100 A.





PÅ STANDBY -  
READY TO GO!



MoL



001



LEF



ufo



ufo



Don







OG

Militært område  
Adgang forbudt  
Fotografering forbudt



SÅ



GIK



DE ...



-OOPS-!





MODE 1964.



IDYL

? ?



FEMTE KOLONNE ?

FØLGENDE OPLYSNINGER KAN GIVES VED-  
RØRENDE ØVELSE JOY-STICK:

THUSING UDTALER OM FORM-R'S : SOME  
WAS CANCELLED AND SOME WAS NOT.  
FOTTYDERNE UDTALER AT DE SYNES AT  
DE KLAREDE SIG ALDELES KALMINDEUG.  
GODT. - KODNING AF SIGNALER B B L R O F  
V E O U E T R E M 2. - LIN TAR' MIDNATS-  
BILLEDE FRA ØRLANDET ( BLENDE I ),  
RESULTATET STRÅLENDE ■ OVER 100  
MISS. BLEV FLOJET. FLYVETIDSRÆKORD FOR  
1 DAG : 65+20.

CHEFEN UDTALER  
OM RESULTATET:  
HATTEN AF FOR  
O S . . . .



LER





NYE HØGEUNGER TIL ESK I JUNI 64.



NLO



SKIPPER OK. MØLLER



## ESK PERSONALIA 1964.

14 JAN. STE OG NAK FÅR FULDTVEDVARENDE KONTRAKT.  
STOR GLÆDE, HVILKET MANIFESTERER SIG I 1 KASSE  
LET FORDÆRVEUGE PROTEINER.

15 FEB. DEN OFFICIELLE LEDELSE SER SÅLEDES UD:

PØR : CHEF

STE : NK

KEN : A-FLIGHT KOMMANDØR

LIN : B-FLIGHT KOMMANDØR

ØB1 : DEPUTY FLIGHT-FØRER I A-FLIGHTEN

KAT : DEPUTY FLIGHT-FØRER I B-FLIGHTEN

MAR. JES DER HAR VÆRET PÅ COMBAT SURVIVAL COURSE I  
ENGLAND I DEC ER VED AT SKRIDE IND I OPS-AFD.  
SOM FON OFFICER (FON = FLYVE-OG NØDUDSTYR).

1 JUNI ESA OVERTAGER ESK EFTER PØR

15 JUNI GRU, LYS, JEN OG GØL KOMMER FRA TRENINGSFLIGHTEN

1 SEP DØN OG LAN BLIVER FLIGHT COMMANDERS

SEP LIN TIL SAS.

SEP KEN TIL FTK

SEP MOL TIL STATIONSFLIGHTEN (FRA NYTÅR TIL SAS).





CHEFSKI FTE  
1964  
1/6





FARVEL OG  
ET WELL DONE  
TIL PØR.

~~✱~~



GODDAG OG  
VELKOMMEN  
TIL ESA.

~~✱~~





SET MED

VELFÆRDS OFFICER, REDAKTØR,

BIOGRAF DIREKTØR, RADIO CHEF

- OG - KAPTAIN K. O. JENSENS'

"ØJEN"

## Menneskenes øjen kan se forkert ... men fotografiet lyver aldrig

ESK 729, som VINDPOSEN i denne måned aflægger besøg, er en af Flyvevåbnets yngste eskadriller, og 10 års fødselsdag vil først kunne fejres - forhåbentlig med megen festivitas - i januar 1965, altså om ca. 4 måneder.

Eskadrillen varetager den opgave at re-kognoscere, en opgave der gennem tiderne er blevet løst på mange forskellige måder. Ved hjælp af »kiggere« siddende i ballonkurve, ved hjælp af piloternes iagttagelses-evne og i dag ved hjælp af pilot + moderne filmkameraer. Hvordan er forretningsgangen i eskadrillen, og hvad sker der på de enkelte trin, ja, det vil De få forklaret ved at følge billedseriens billeder i nummerfølgen.



VINDPOSEN NR. 12  
SEPTEMBER 1964.

Besøg i esk. 729 -

Flyvevåbnets  
fotorekognosceringsesk.

TEKST:

Kaptajn K. O. Jensen

FOTOGRAF:

OS J.D.G. Jensen

Billede 1:

Vagthavende officer, flyverløjtnant 2-R N. G. Christensen (pilotnavn GRU) modtager en billedbestilling, altså en flyveordre fra flyvestation KARUP's operationsafdeling. Opgaven i dette tilfælde lyder på, at stedfæste positionen for en fjendtlig styrke, der befinder sig indenfor et kendt område, og samtidig - og ikke mindst vigtigt - at få fastslået arten af det fjendtlige artilleri. Tilsvarende kunne Søværnet, flåden som man siger i daglig tale, have fremsat en tilsvarende anmodning om fotografering af et havområde med det formål at konstatere hvilke fjendtlige fartøjer, der eventuelt var i området.



Billede 2:

Efter ordrens modtagelse planlægger en pilot (flyverløjtnant I T. Wielandt (LAN)), der skal udføre opgaven sammen med en fototyder, hvorledes opgaven skal løses. Fototyderen (seniorsergent E. Clemmensen) indtegner (plotter) på et kort positionen af det område, der skal afsøges. Desuden oriente-

rer han piloten om, hvor der er størst mulighed for, at fjenden har skjult sig. Herefter vælger piloten sin flyverute, planlægger indflyvning til området. Indtegner kurs, tidsmærker og udregner den brændstof-mængde, der skal medføres. Og så er piloten klar til at gå på vingerne...

Billede 3:

RF 84 F, med tilnavnet THUNDERFLASH, er et veltjent og særdeles effektivt jagerre-kognosceringsfly. At det er effektivt er bevist ved, at RF 84 F-flytypen ved de store NATO-fotorekognosceringskonkurrencer altid har været fløjet af det vindende hold. Og det må vel fremhæves, at der til disse konkurrencer har været deltagelse af moderne flytyper, som f. eks. RF 101.

RF 84 F er iøvrigt et eensædet, amerikansk-bygget jettfly. Vores type er udstyret med 3 kameraer, der er udskiftelige, hvilket muliggør, at ESK kan løse alle tænkelige luftfotograferingsopgaver. Flyets maksimalhastighed er ca. 1100 km i timen, og til selvforsvar er bevæbningen 4 stk. 12,7 mm maskinkanoner. Billedet giver et indtryk af flyets mange instrumenter.



Billede 4:

Flyet er vendt tilbage efter endt mission. Fototeknikere (her oversergenterne K. Jensen og H. Bruhn) er straks gået igang med at tage filmmagasinerne ud. Filmen skal hurtigst muligt til fotolaboratoriet, hvor den fremkaldes.

Billede 5:

Fotolaboranten (sergent E. Andreasen) har modtaget filmene. Han omspoler dem først, siden - på rekordtid - foretages den egentlige fremkaldelse af filmen. Når filmen er tørret, sendes den straks til fototyderen, til PI som fagfolk siger.

Fotolaboratoriet(er) er indbygget i specialkøretøjer. Normalt benævnt fotobusser. Fotobussernes anskaffelse betød uhyre meget



for løsningen af eskadrillens opgaver, og for fagfolk er det forståeligt, at vore naboer i NATO ønsker sig tilsvarende vogne.

Fotobusserne, der er selvforsynende (om nødvendigt) med elektricitet og varme, muliggør, at eskadrillen kan operere hvorsomhelst i Danmark.

#### Billede 6:

Fra fotolaboratoriet er luftfotografierne blevet bragt til PI - til fototyderen.

Her har man forberedt billedernes ankomst på basis af en radiatorapport fra piloten. Man har samlet sig, f. eks. i dette tilfælde, oplysninger om artillerityper. Fototyderen har også - efter pilotens landing - talt med ham om hans indtryk af stedet, om den virksomhed, der kunne ses med det blotte øje.

Med en hel række oplysninger om måler, kan fototyderen nu gå igang med at studere filmen. Til hjælp har han bl. a. stereoskopet, der ses på billedet. Ved at sammenholde billeder, der er taget i lodret vinkel efter hinanden, kan fototyderen ved at betragte dem gennem dette instrument, se et 3D-billede. Der er opnået en tredimensional effekt. Det letter analysearbejdet væsentligt, og ved hjælp af særlige regnemetoder, ved hjælp af en specialregnekalkulator, kan fototyderen beregne højden, bredden - såvel som længde af genstandene på jorden.

Har fototyderen på billederne f. eks. konstateret kørende bilkolonner, eller skibe under sejlads, ja, da er han i stand til at beregne køretøjernes og skibenes hastighed.

Når fototyderen har udarbejdet en rapport for missionen, sendes denne til FTK - Tactical Air Command Denmark, der videresender den evt. til den rekvirerende myndighed.

Eskadrillens opgave er hermed løst for denne missions - denne flyvnings vedkommende.



Billede 5



Billede 6

#### Billede 7:

Enheder på jorden kan lette fototyderens arbejde væsentligt ved at placere materiellet dårligt, ved at sørge for mindre god camouflering. På billedet ser vi en 15,5 mm haubitzer placeret ved en vej, og med ringe eller slet ingen form for camouflering. Så De gennem fototyderens hjælpeinstrument, stereoskopet, var den tydelig at se, alt for tydelig - for en eventuel angriber.

#### Billede 8:

Chefen for den enhed, der i det fotograferede område har placeret 7 stk. 105 mm haubitzer, har tænkt på at camouflere sit batteri. Dels ved hensigtsmæssig placering i terrænet, dels ved gennemført camouflering. Desværre var fototyderen alligevel for dygtig. Han opdagede nemlig ved at studere luftfotografiet grundigt de 7 haubitzer.

Det er i dag muligt at tage brugbare luftfotografier om natten, såvel som ved dagslys. Det er muligt, ved anvendelse af specialfilm, at afsløre anvendelsen af grene, løvværk anvendt til camouflering af bygninger eller materiel.

I det hele taget er der på luftreconosceringsområdet sket en fantastisk hurtig udvikling. Alt kan afsløres i dag. Man skal bare anvende den rigtige metode, og der ligger kunsten.

Mange metoder kan benyttes, f. eks.:

#### Split-Vertical

Man anvender to kameraer, der tager billeder lidt skråt for lodret. Dermed opnår man en bedre dækning end ved fotografering af 1 billede i hel lodret vinkel.

#### True-Vertical

Fotografiapparatet er stillet vinkelret imod jordens overflade. Denne metode giver ikke så stor dækning, men fototyderen kan under normale omstændigheder opnå de mest detaljerede oplysninger.



Billede 8



Billede 7

#### Forward Oblique (skråt fremefter)

Dette system gør det muligt at tage et skråt billede af anlæg på jorden, det er en metode, der kan afsløre minegange o. lign., der er gravet ind i siderne på bakker, bjerge o. l.

#### Sonne-strip optagelser

Man tager ved denne metode kontinuerlige optagelser fra lav højde og med megen stor flyvehastighed. Under fotograferingen holdes kameraets lukker åben, mens filmen passerer en smal spalteåbning med en hastighed, der er nøje med flyets fart over det underliggende terræn.

Der er flere muligheder for at opnå gode resultater; resultater, der igen kan skyldes godt materiel, god træningsstandard o.s.v.

Menneskene bag »pinden«, på værkstederne, fototydere, administrationsfolk, ja, dem alle i eskadrillen gør hver dag en indsats med et klart professionelt skær over sig.

Det er et team, der tør gå igang med opgaver. Et team med tradition for at man skal søge at opnå det bedste resultat - og dette bevidnes af de mange pokaler i eskadrillebygningen.

#### Indgravningerne fortæller:

Vinder AIR NORTH fotoreconosceringskonkurrence 1956, i 1959, i 1969. 2. plads i NATO-konkurrence, hvori der deltog 7 nationer, i 1962 og igen 1963.

Men 729's personel er som vi andre. De har piger på væggen til opmuntring, men øje for andet har de altså også.

#### Eskadrillens valgsprog er:

OCOLUS RECORDANS

det skarptseende øje - jo, det har de.





*Chefen, major R. S. Hansen (siddende) og kaptajn R. Skorstensgaard, eks. 729's næstkommanderende.*



EFTERÅRET 1964.

GRU



DON OBI JEN VES

SEJ (JES) I  
CENTRUM SOM  
FON-OFFICER  
VED FLYVESTATIONENS  
ÅRUGE SPEJDER-  
TUR.



LOK



FIGHTING TACTICS.



# Politiet bruger foto-jet

Selv den mindste detalje i det store område kan ses af politiet i flyvevåbnets specielle mikroskoper

Af Bertel Thomsen - Fra  
B.T.s Odense-redaktion

Specialudstyrede foto-rekognosceringsjagere fra foto-eskadrillen på Flyvestation Karup har i går gennemfotograferet hele det område på Sydfyn, hvor den forsvundne Mona Rasmussen fra Egehuse levede til i torsdags.

Rigspolitiets rejsehold fik få timer efter, at jetjagerne havde gennemfotograferet området fra præcis 300 meters højde, overladt meterlange billeder fra flyvevåbnet sammen med specielle mikroskoper til politiet, således at foto-tydeekspertes på politigården i Svendborg kunne granske billederne nøje.

— Det er første gang, politiet har bedt flyvevåbnet udføre en sådan opgave, siger chefen for rigspolitiets rejsehold, vicepolitiinspektør Jørgen Schütter. Det er ganske fantastisk, hvad vi kan se på disse fotos under mikroskopene. Vi bad flyvevåbnet om det, inspireret af B.T.s politiredaktion, som under sagen om mordet i Kjulerup ved Køge overlod os et B.T.-luftfoto, som viste os en masse ting af stor politimæssig betydning omkring landsbyen.

Flyvevåbnets luftfotos er af en kvalitet, som svarer til de billeder, U-2-piloten G. Powers optog over Sovjetunionen. På disse billeder kan man se de mindste detaljer på jorden.



Billederne, politiet har fået, er af en sådan kvalitet, at man under mikroskop kan se, om en øllåske i en kornmark er en Albani eller fra Svendborg Bryghus.

LØRDAG DEN 22. AUG. FLØJ LAN MOSAIK (3,5 x 2 KM) FRA 650',  
OG MOSAIK (9 x 3,5 KM) FRA 2000'. TOT VAR CA KL 1800 A, FOTO LAB (H.F.-J.)  
OG PID (NIL + LOK) STRED SIG GENNEM CA 240 KOPIER TIL KLONKEN 0630  
SØNDAG MORGEN.





Der er stadig kvaler med luft-  
fotografer, som beskyldes for at  
flyve for lavt.

— For lavt! Hvor KAN De tro det!

OMSKOLINGEN AF  
DE NYE HØGE-  
LINGER BRU, LYS,  
JEN OG GØL FOR-  
LØB PÅ REKORD  
TID.



LER-ADJUDANT.



# HIMMELBJERGET - 64



UDFLUGT FOR ALT FAST PERSONEL TIRSDAG 8. SEP.  
AFGANG KARUP KL 1300 A. - SILKEBORG - MED RYLEN  
TIL HIMLEBJERGET. I RASK GANG TIL BJERGETS TOP  
HVOR DET KOLDE BORD VENTEDE. KAFFE PÅ LA STRADA.



BUSTRANSPORTEN FORMEDE SIG PÅ PASSENDE MÅDE.





HIMMELBORN  
ALT FORLØB GANSKE FREDENGT

INDTIL SEJ  
FIK

= TALLY-HO =







... OG HER DET STRÅLENDE RESULTAT.

FØR AT STIMULERE  
SULTEN GØRDE  
MAN UNDERVEJ  
ET MINDRE OPHOLD  
PÅ SØENS BRED.







HUSTEDS INDSATS VAR BEMERKESESVÆRDIG.



HUSTED FØR ↑ K HUSTED EFTER



LEN & LEF



# ESKADRILLE FEST

24 OKTOBER-64.



Tak for den måde  
i som opfordret jer  
til at møde  
"KEN"  
&  
Jette

Om alle lykkelser  
til at  
suges

Vi glemmer aldrig jeres gode  
Kammeratskab.

Viktor & "LIN"

Børnrad hiel

## AFSKED MED

## KEN, LIN, MOL.



Ste + Hustru

Rasmus

Rosa Pii Hansen.

Manuel

Di + kinden

Doctor

Park + Lok

John + Judge  
Vestergaard  
Hjorth

Jon of Galle.

Hand

N. O. Christensen

"Gru"

J. Andersen  
HER

Husning  
Hda

ges.

Has + Thomas

Ingen

Pia Vestergaard + VEB; W + (Kirk)









UFO

DON

NA LER

LEN GRU LYS

PED

LOU

- OOPS GRU IGEN LYS  
(STEREO  
KAN OPNÅS)





SNF KARUP



EFTERÅRET -64

(2DAGE EFTER MOL'S ANK.)



SHET/201264/617/1

Husby Julen 1964.


Esk. 729 (FR/PR)  
FSN Karup  
pr. Kølvraa .

Jeg ønsker jer, på SHET's vegne, hele eskadrillen en god jul og et godt og lykkeligt nytår, samt en god 10 års fødselsdag den 3. januar 1965.

Som i måske allerede har erfaret , så er SHET nu mere splittet end nogensinde før. SHET 295 Peter Bandtholtz bor stadig på Søbygaard ved Hammel hvor som bekendt SHET's liv begyndte. Min storebroder , SHET 318 Henrik Brammer er nu i Tokyo, hvor han skal være i  $3\frac{1}{2}$  år, han er ansat hos A. P. Møller der. Jeg selv, SHET 617 Jens Erik Brammer bor i Husby Gamle Skole ved Fjerritslev , jeg arbejder som mekanikerlærling hos Volvo i Løgstør, og jeg ser jer ofte over Limfjorden, det gælder vel Aggersund Broen ?

Som i kan se, så er vi spredt for alle vinde, men vi holder stadig sammen, og er jo med til at drive CONTACT. Bladet går efterhånden helt godt, men giver jo stadig underskud. Det er noget af en belastning for bladet at Henrik er rejst til Japan, men vi andre må jo prøve at klare problemerne i forbindelse med bladets udgivelse, det skal vi nok klare. Men da nu Henrik er rejst, bedes breve til SHET stilet til mig, Jens Erik Brammer, Husby Gamle Skole, pr. Fjerritslev.

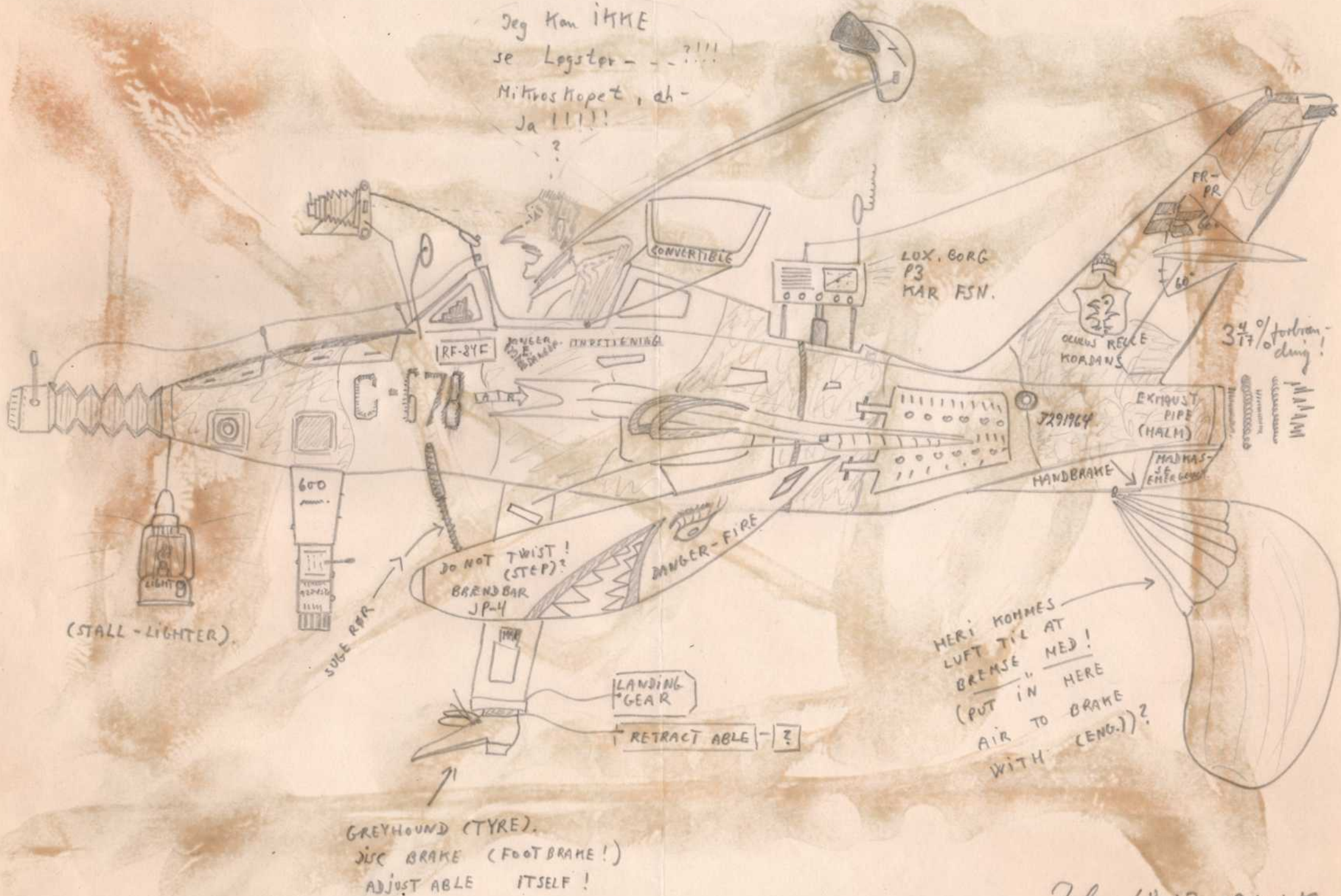
Med venlig hilsen for SHET og  
CONTACT,

  
Jens.

P.S. : Jeg vedlægger en selvkomponeret F' er , håber i kan bruge den.



Jeg kan IKKE  
 se Logster - - - ?!!!  
 Mikroskopet, ah -  
 Ja !!!!!  
 ?



MERI KØMMES  
 LUFT TIL AT  
 BREMSE MED!  
 (PUT IN HERE  
 AIR TO BRAKE  
 WITH (ENG.)?)

GREYHOUND (TYRE).  
 DISC BRAKE (FOOTBRAKE!)  
 ADJUSTABLE ITSELF!

Feb. 18-12-1964 B.



# Jetpilot fotograferede skib, der tømte olie ud i Kattegat i går - og her har De fotografiet

Det skal om muligt bruges til at statuere et eksempel med

Fra B.T.s Arhus-redaktion

NAR det skulle ske, hersker der i Handelsministeriet stor tilfredshed med, at et italiensk tankskib netop på nuværende tidspunkt, nemlig i går ved middagstid, udtømte spildolie i Kattegat — kun få dage efter en anden olieforurening i samme farvand, der kostede tusinder af søfugle livet, og som har anrettet en stor, men endnu ikke opgjort skade på danske strande.

Tilfredsheden skal ses på baggrund af, at skibet blev fotograferet på »fersk gerning« af en jetpilot fra flyvestation Karup, da det udtømte spildolien 6-7 sømil fra Grenå — i selve sejlrenden, hvor der daglig passerer mange skibe.

— Det er yderst sjældent, vi får fat i synderne, så det er på et psykologisk vigtigt tidspunkt, vi har fået så håndgribelige beviser som fotos, som kan bruges mod skibet, siger ekspeditionssekretær Lunddahl fra Handelsministeriet. Vel at mærke, hvis der er grundlag for at føre sag mod skibet.

## Skibet

Vi har endnu ikke modtaget prøver af olien og kan naturligvis derfor heller ikke sige, om det er en olie, der kommer ind under den internationale konvention til undgåelse af forurening af havet, der er fra 1954, og som er ratificeret af bl.a. Italien.

Det italienske tankskib, »Marlaura« af Genoa, kom fra Nyborg og er formentlig på vej mod italiensk havn. Søværnets operative kommando i Arhus forsøgte at komme i forbindelse med det over Lyngby Radio, men det lykkedes ikke.

En jetpilot fra flyvestation Karup på rutinemæssig øvelsesflyvning

over Kattegat, da han opdagede, at »Marlaura« udtømte spildolie. Med den forrige olieforurening i frisk erindring og de store skader, den medførte, rapporterede han det hjem til flyvestationen, som gav ham ordre til at identificere skibet og fotografere det og olieudtømningen.

— Hvis der er foretaget en forurening, som kommer ind under konventionen, i hvilken Kattegat betragtes som et lukket farvand, vil vi gå hårdt til værks for at få statueret et afskrækkende eksempel, siger ekspeditionssekretær Lunddahl. Vi vil da lade Udenrigsministeriet foretage sig det videre fornødne og sætte sig i forbindelse med den italienske stat, der ifølge konventionen skal retsforfølge skibet.

Da olieudtømningen skete uden for dansk søterritorium, kunne vi ikke straks gribe ind, og den eneste mulighed for dansk retsforfølgelse er, at skibet går til dansk havn, hvilket næppe er sandsynligt.

Der kommer ca. en snes rapporter om olieforurening om året til Han-

delsministeriet, men man er glad, hvis man får opklaret blot ét af tilfældene. Det gjorde man for nogen tid siden, da et græsk tankskib, som sejlede under liberiansk flag, gik ind til Stignæs efter at have udtømt spildolie. Der var tale om en ulovlig udtømning, og kaptajnen måtte deponere 50.000 kroner, inden skibet fik lov til at forlade havnen. Disse penge gik bl. a. til rensning af de forurenede strande.

## Olien

Olien, der i går blev udtømt i Kattegat, ligger i store klatter inden for et areal på omkring 7 kvadratkilometer. Ved forrige forurening dækkede olien et areal på næsten 100 kvadratkilometer, så tilfældet i går er ikke så alvorligt, men alvorligt nok til, at Handelsministeriet i givet fald vil gøre så meget ved sagen, at den bliver et afskrækkende eksempel.

Forureningen i går skete i øvrigt på et tidspunkt, hvor Handelsministeriet har indleveret prøver fra forrige olieforurening til statsprøveanstalten. Man har enkelte skibe mistænkt for denne forurening, og såfremt man på baggrund af prøverne kan identificere synderen, vil Udenrigsministeriet, hvis skibet er fra et land, som har ratificeret ovennævnte konvention, forfølge sagen retsligt.

paa.—





EFTERÅRET 1964

SQD ROTATION MED NO 4 SQD RAF GÜTERSLOH



SINGULI PRO TOTO





BARRY OG LYS VED DEN DARLIGE TURNERING



- A GAME OF SKILL.



DEN GAMLE FOJ-TOGRAF VOR VEN HAS  
FORSDGER SIG MED 92° DEPRESSION DA SIT AGDA.



# DAGBOGEN GIVER TIL EN et GOOD SHOW

## OG CITERER FRA ACCIDENT BRIEFS:

"Skum"-landing.

18/12 1964.

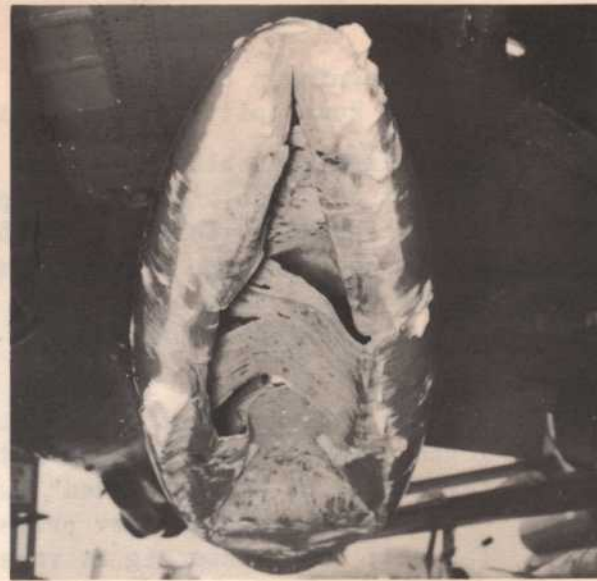
Pilotens totale flyvetid 1003

heraf på typen 476

Piloten var på en GCA-anflyvning til bane 27. Aktuelt vejr var: Variabel vind (omkring 360°/06 kts), 10 km sigtbarhed, 1/8 skyer i 1200 ft og overskyet i 3000 ft. Under "cockpit check" bemærkede piloten, at næse-



hjulet ikke indikerede "DOWN". Understellet blev "recyclet", men uden positivt resultat. Han anmodede TWR-personellet om et visuelt check. Under forbiflyvningen i 300 ft konstaterede TWR-personellet, at næsehjulet kun var halvt ude. Piloten "recyclede" understellet endnu en gang og forsøgte at få næsehjulet ned ved hjælp af "G"-påvirkninger. Da dette ikke hjalp, blev nødsystemet aktiveret, men en forbiflyvning af TWR godtgjorde, at næsehjulet stadig kun var halvt ude. Piloten anmodede nu om at få udlagt en skumstribе på banen. TWR-personellet havde allerede forberedt dette, og Brand- og Redningstjenesten var i beredskab. Medens 6000 ft skumstribе blev udlagt, forberedte piloten landingen, idet alt udstyr, som ikke var nødvendigt, blev slået fra. Efter at have bragt brændstofbeholdningen ned til ca. 600 lbs fløj piloten langs med banen for at notere sig, hvorledes skumstriben så ud, og specielt hvor på banen den begyndte. Piloten lagde derefter an til landing. Flyets næse blev (som sædvanligt) holdt af banen i "touch-down". Næsen blev sænket i skumstriben ved ca. 110 kts, idet piloten ved denne hastighed stadig havde "pitch control", hvorved næsen kunne sænkes "blødt". Bremseskærmen blev aktiveret, og motoren stoppet. Der var ingen vanskeligheder ved at holde flyet i skumstriben, og efter at have kørt ca. 4000 ft i striben stoppede flyet. Piloten afbrød for brændstof, batteri og



PYLONTANK

generator og forlod derefter cockpittet, samtidigt med at B + R-tjenesten dækkede pylontankene med skum. Der havde været gnistdannelse og lidt ild omkring tankene under den sidste del af afløbet.

En teknisk undersøgelse af næsehjulssystemet afslørede, at årsagen til



# DARBOGEN GIVER TIL EN et GOOD SHOW

## OG CITERER FRA ACCIDENT BRIEFS:

den svigtende udsætning var, at en bolt i det beslag, som fastholder næsehjulsbenets arbejds-cylinder, var knækket som følge af et træthedsbrud. Dette medførte, at arbejds-cylinderen hang løst i næsehjulsbrønden.

Der opstod kun mindre skader på den forreste del af pylontankene samt en ubetydelig bule på undersiden af fuselagen.

Mindre flyvehavari.

FLK-klassifikation: Technical defect A/C.

### Bemærkninger.

Den kølige, fornuftige og hurtige indsats, som piloten, TWR-personellet og Brand- og Redningstjenesten præsterede, vidner om en høj professionel standard hos det implicerede personel.

Skumstriben var som nævnt ca. 6000 ft lang. Tykkelsen var ca. 2,5 cm og sribens bredde ca. 3 m. Enhver pilot, som har lagt an til landing på en parallelbane - som til trods for at den er 21 m bred ser "mighty narrow" ud - vil tage hatten af for denne pilot, som udførte "line-up" på en ca. 3 m bred stribе, landede perfekt og holdt flyet i 3 m-striben over en distance på ca. 4000 ft.

Vi gengiver uddrag af rapporten fra B + R-tjenesten, idet den dels viser den hurtighed og effektivitet, hvormed B + R-tjenesten arbejdede, og dels indeholder nyttige oplysninger til evt. fremtidig brug:

"1. Brand- og redningstjenesten havde følgende beredskab:

- (a) Flyvervagt A (på banen): 2 stk Ginge crashtenders.
- (b) Flyvervagt B (ved brand- og redningstjenesten): 1 stk. o-lo crashtender.
- (c) Reserve (ved brand- og redningstjenesten): 1 stk Ginge crashtender.

Udlægningen blev foretaget med reservecrashtenderen og således uden at kompromittere det normale beredskab (jfr. SOP).

2. Udlægningen blev foretaget i terrængear i 3 gear. Der anvendtes iøvrigt ca. 1200 omdrejninger på pumpen, og en skum- og vandindstilling på henholdsvis 15 og 20-25.

Denne procedure gav en skumstribе på 6000 fods længde, 2,8 meters bredde og 2,6 cm dybde.

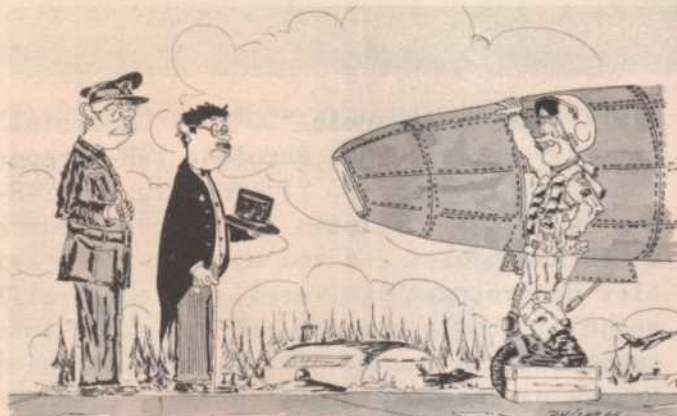
Udlægningen var fuldført 8 minutter efter, at ordren var udgivet.

3. Skumstriben blev fjernet i løbet af 45 minutter ved hjælp af en sneplov med gummikant samt en ingeniør- og førstehjælpssprøjte, der lagde vand på banen til den side, som skummet blev skubbet til. Vandet bevirkede, at skummet "gled" herpå, og derved blev lettere at flytte.

Bremsevirkningen blev prøvet umiddelbart efter, at skummet var fjernet; den viste sig at være "GOOD".

4. Ovennævnte udlægning foranledigede, at der i ugen 19 - 24 jan foretoges forsøg med et modificeret gyderør til udlægning af skum, hvilket forbedrede udlægningen og gav følgende resultat:

Bredde: 7,3 meter.  
Dybde: 2 cm  
Længde: 800 meter.





DAGBOGEN GIVER  $\Delta$   $\square$   $\square$   $\square$  et (GOOD) SHOW

OG CITERER FRA ACCIDENT BRIEFS:





"Overheat warning light".

Pilotens totale flyvetid 738

12/1 1965.

Heraf på typen 311

Piloten havde fløjet ca. 40 min. i lav højde, da han bemærkede, at "overheat warning light" lyste meget svagt. Alle øvrige instrumentvisninger var normale. Piloten underrettede hjemmebasen om situationen og anmodede om GCA-"pick-up". Landingen forløb normalt, og efter landingsafløbet blev motoren stoppet.

En teknisk undersøgelse viste, at der var "overgang" i et elektrisk stik i "overheat"-advarselssystemet. "Overgangen" var forårsaget af fugt.

Flyvetildragelse.

FLK-klassifikation: Technical defect A/C.

Bemærkninger.

Fornuftige pilotdispositioner.

Da piloten observerede det svagt lysende "O.W.L.", trykkede han på "overheat warning test button", hvorved advarselsslampen lyste klart. Han fik herved en kontrol af selve brandmelderkredsløbet og dermed en indikation af, at der efter al sandsynlighed ikke var tale om en virkelig "overheat". Advarselsslampen vil nemlig i de allerfleste tilfælde lyse klart med fuld styrke i tilfælde af "overheat".

Motorhavari.

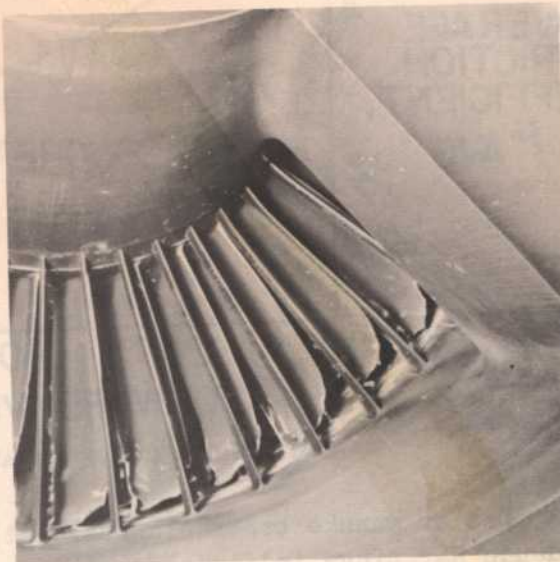
Pilotens totale flyvetid 1601

20/1 1965.

Heraf på typen 423

I "line-up"-positionen før start afprøvede piloten motoren ved 100% RPM, og alle instrumentvisninger var normale. Bremsene blev sluppet, men da flyet havde rullet ca. 10 meter, hørte piloten en kraftig eksplosion i motoren, og samtidigt fyldtes cockpittet med røg. EGT begyndte at stige, hvorefter piloten straks "stopcockede" motoren. Efter standsning af flyet forlod han hurtigt cockpittet.

En teknisk undersøgelse viste, at et kompressorblad i første trin var knækket. Kompressor- og turbinesektionen var beskadiget.



Flyvetildragelse.

FLK-klassifikation: Technical defect A/C.

Bemærkninger.

Selvom piloten ikke "per definition" tilhører gruppen "Danmarks hurtigste mænd", foretog han alligevel en rap "evacuation of the cockpit"!