

BLÅT BLAD TIL DEN

BLÅT BLAD ANNO 1969.

AFGANG FRA ESK :

MAK, RØM, FIL, RIN, STI TIL SAS JUL 69
LØN TIL CIVIL JUL 69

TILGANG TIL ESK :

JOL FRA TRESK FEB 69
WAW, PAW, PEI, ELS FRA TRESK JUL 69

STATUS QUO

FR. NYTÅRSAFTEN OMTALTE ÅR.

14	DAL	15	HED
16	GRU	17	BAY
20	LEJ	21	FRO
22	VIS	23	LES
24	MØS	25	BUS
26	JOL	27	BES
30	WAW	31	NAL
32	PEI	33	PAW
		35	ELS

THEM HAWKS



DAGBLOG

For året 1970

Holst-Mueller

Faj

K. E. Jensen

H. A. Nielsen

H. Christensen

J. Borring

A. J. Jensen

Emil Steen

J. Bygholm

A. Jensen 727

K. Baerentzen

M. Nielsen

S. Hansen

E. Pedersen

A. Jensen

ESKADRILJENS 15 ÅRS FØDSELSDAG D. 3 JAN
FEJREDES PÅ FØLGENDE VIS:

- 7 JAN VAR DER RECEPTION I MESSE C, HVORFRA OVENSTÅENDE ER HENTET.
- 23 JAN VAR DER FØDSELSDAGSFEST I MESSE C.

Emne: "BRIEFING NOTES" til omskolingsprogram for RF-84F

Ref.: (1) FTR BST nr. 3-0-8.
(2) ESK BST nr. 3-0-8.

Lektion 1.
(Handling)

VARIGHED: 1 time
BRÆNDSTOF: INDB + 2X150 gall
CHASE

OPSTART

1. Eleven udfører exterior inspection, opstart samt pretaxi check under overværelse af en erfaren pilot.

TAXI

2. Igangsætning af flyet kræver ca. 60% RPM, hvorefter ca. 50% RPM anvendes under taxi. Tåspidsbremsning anvendes og undgå overkorrektion. Taxi skal foregå med stor opmærksomhed bl.a. af hensyn til flyets brede understel, smalle taxibaner samt flyets hurtig reagerende bremses.

TAKE - OFF

3. Pre - take off check foretages for line-up. Efter line-up, som foretages på banens midte og med næsehjulet rettet op (checkes af instruktøren), udføres engine run - up fra 47 til 100% RPM (screens retracted). Check af alle instrumenter med særlig opmærksomhed på RPM, EGT, fuel flow, HYD og accelerationstid. - Take off foretages med 100% RPM og undgå for meget brug af bremses. Instruktøren følger eleven i en spids formering under take-off. Vær forberedt på langsom acceleration. Hold flyet på midten af banen ved hjælp af sideroret, når hastigheden er ca. 70 kts. Check af line-speed jvfr. ESK BST. Næsehjulet løftes ca. 5 kts (rotation speed) før den beregnede lift-off speed og flyet "flyves" af banen. "Safe airborne" tages understel op inden 190 kts er opnået. Ved MA skift føles flyet lettere ustabil og en lille "pind tilbage" korrektion er nødvendig. Ved 220 kts tages flaps op. - Undgå stor indfaldsvinkel med lav fart, idet problemet "back side of power curve" da kan opstå.

CLIMB

4. Med 98% RPM og ca. 1000' FPM climb bygges farten op til 315 kts, hvorefter climb til 30.000' foretages med følgende speeds:

Ved passage af 5000' udføres check af pylons og compressor. Pylon tank fodning monitoreres under hele flyvningen indtil pylons empty (eleven gøres bekendt med "bump" i flyet). - Under climb udføres flere drej med tiltagende krængning.

DESCENT

5. Efter level-off i 30.000' foretages et descent til 20.000' med 85% RPM, 300 kts og udsætning af D/B. Ved udsætning af denne mærkes svage rystelser i flyet, men ingen trimændringer. Level-off i 20.000' foretages med D/B ude.

TRIMÆNDRING

6. Fartændring fra 300 - 200 kts udføres med D/B ude, hvorved flyet mærkbart ændrer trim. Ved 200 kts foretages acceleration til 320 kts igen med 98% RPM og D/B inde. Herefter øves krappe drej med ca. 60 - 90° bank. Porpoising kan opstå i forbindelse med overkorrektion i pitch, dog almindeligvis kun ved større hastigheder. Dersom dette opstår: Hold pinden rolig eller slip den helt.

STALLS

7. Mellem 15 - 20.000' øves følgende former for stalls: Et clean stall med 85% RPM og anvendelse af D/B indtil farten er faldet til ca. 160 kts. Derefter fortsættes i et svagt climb med D/B inde indtil stall'et indtræffer, hvorefter recovery udføres, ved at pinden føres frem samtidig med gashåndtaget til 100% RPM (overspeeding!). Når sikker flyvehastighed er opnået påbegyndes climb, og farten afpasses derefter til 190 kts, hvor understel sættes ned og et stall med denne konfiguration (sim.hyd.fejl) udføres igen med 85% RPM. Recovery som ovennævnt, hvortil dog tilføjes, at gear ikke vælges op før climb, samt max. gear speed er 190 kts. Acceleration til ca. 250 kts foretages og en bestemt højde mellem 15 - 20.000' fastholdes under det følgende stall. Ved 250 kts reduceres til 85% RPM, D/B sættes ud og når farten er faldet til 230 kts vælges 50% flaps, ved 210 kts sættes understel ned og 100% flaps ved 190 kts. Derefter fastholdes højden indtil stall rystelser mærkes, hvorefter recovery skal foretages. - Ved alle former for stall gælder, at recovery skal foretages med minimum tab af højde.

LANDINGSRUNDE (11M)

8. Descent til 11.000' med 85% RPM, 300 kts, D/B ude. I denne højde øves en eller flere landingsrunder (360° pattern) og hvor ground level er sat til 10.000'. Samme procedurer som under efterfølgende pkt. 9 skal anvendes. Dog efter instruktørens skøn kan under landingsrunde i 11.000' i forbindelse med final turn øves nose high og nose low stall.

ANFLYVNING OG LANDING

9. Descent til approaching højde 1000' med 300 kts. IP til bane i brug anflyves med 300 kts 85% RPM. Wings level over IP. Landingsfasen starter på initial, idet landingsrunden planlægges under hensyntagen til den opgivne vind. Break udføres 1/3 nede og til højre for bane i brug.

I break udsættes D/B og et svagt stigedrej med ca. 45° bank til downwind i 15-1700' foretages. Når hastigheden er faldet til 230 kts sættes 50% flaps, og ved 210 kts sættes gear down /wings level). Langt medvindsstræk er nødvendigt af hensyn til en lang, lige finale. - 100% flaps sættes ved 190 kts. I base turn reduceres højden til ca. 1300' og ligeledes reduceres højden i final turn, dog således at drejet til finalen er fuldført i minimum 600' med min. speed 180 kts i drejet (+ 5 kts for hver 1000 lbs over 1000 lbs fuel remaining). Ved udrulning på finalen reduceres farten til 165 kts / + vind- og brændstofkorrektion), og omdrejningerne bibeholdes eller forøges evt. En lang, forholdsvis lav, lige finale med minimum 85% RPM er forudsætningen for en vel forberedt landing. Farten "over the fence" er min. 150 kts (+ vind- og brændstofkorrektion). Umiddelbart før touch down trækkes gashåndtaget til idle og al opmærksomhed henledes på landingen, som skal foregå på midten af banen i "nose high attitude". Aerodynamisk opbremsning (nose high) foretages under første del af landingsafløbet, indtil farten er faldet til ca. 110 kts, hvor næsehjulet føres ned på banen, flaps tages op og opbremsning påbegyndes, først i lette og senere i "seje nyk", efterhånden som hastigheden aftager, samtidig med at pinden "holdes i maven", for fortsat med højderoret at opnå aerodynamisk opbremsning. - After landing check udføres med flyet holdende stille. Checkliste benyttes ved alle check på jorden.

ANM. Instruktøren formerer under lektionerne 1-4 eleven på en sådan måde, at han under alle forhold umiddelbart kan følge dens dispositioner og øjeblikkelig advisere og korrigere ham, såfremt en kritisk situation for sikker føring af flyet skulle opstå.

Lektion 2,
(Handling)

VARIGHED: 1 time 10 min
BRÆNDSTOF: INBD + 2x250 gall
CHASE

OPSTART

1. Eleven udfører exterior inspection, opstart samt pretaxi check under overvårelse af en erfaren pilot.

TAXI, TAKE-OFF og CLIMB

2. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 1.

PITCH-UP

3. Level off foretages i 30.000', hvor farten øges til mellem mach .75 - .85 med 98% RPM. Når den ønskede hastighed er opnået udføres, under bibeholdelse af højden, et "krappt drej" med ca. 60 grades bank, hvorefter et "steady" increase i G foretages indtil "buffeting" eller "nose up" tendens konstateres og recovery udføres straks ved at føre pinden frem samt foretage udrulning til vandret flyvning, Eleven gøres i briefing opmærksom på faren ved at foretage denne manøvre i højder under 25.000' og må være bekendt med det i DASH ONE sektion 6 givne afsnit vedrørende "ACCELERATED STALLS - HIGH SPEED" samt "ACCELERATED STALL PITCHUP".

CHANDELLES og LAZY EIGHTS

4. I højder mellem 20 - 30.000' praktiseres ovennævnte øvelser 1 - 2 gange. Indgangshastighed for CHANDELLES 300-350 kts ca. 90% RPM.
Indgangshastighed for LAZY EIGHTS 250-350 kts ca. 85% RPM.

SIMULERET NØDLANDING

5. Hjemflyvning foretages i ca. 10.000' og eleven "sættes op" således, at han udføre en 360 grades simuleret nødlandingsrunde med ideal high key i 8.000', (settings som angivet i DASH ONE sektion 3). Overskydning skal være tilendebragt i 600' og minimum finale fart på 200 kts bibeholdes. Derefter udføres endnu en simuleret nødlanding, hvor eleven skal have mulighed for at kunne opnå ideal low key i 4.000'. Overskydning efter denne påbegyndes i 600'.

ANFLYVNING og LANDING

6. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 1, dog bør det tilstræbes, at eleven foretager et antal overskydninger og rejoin.

Lektion 3
(Handling)

VARIGHED: 50 min
BRÆNDSTOF: INBD + 2x100 gall
CHASE

OPSTART

1. Eleven udfører exterior inspection, opstart samt pretaxi check under overværelse af en erfaren pilot.

TAXI og TAKE-OFF

2. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 1.

CLIMB

3. Climb til 30.000' foretages som beskrevet i lektion 1 og climb fortsættes til 35.000', hvilket efter chasepilots nærmere bestemmelse kan foretages med 100% RPM.

MACH RUN

4. I 35.000' foretages level off med 98% RPM og farten foreges til mach .8 - .85. Derefter udføres en halvruining indtil flyets næse er ca. 60 grader under horisonten, hvor descend fortsættes med wings level indtil mach 1.0 er passeret. Ved gennemgang har flyet en lille tendens til at "tabe" et plan. Recovery sker ved et roligt pull-out samtidig med at RPM reduceres til ca. 85%, - dykbremsen kan eventuelt anvendes. Husk at ved flyvning under 36.000' må overskridelse af mach 1.0 kun finde sted over søen på kurs bort fra kysten og med en mindste afstand fra denne på 15 NM, og søområdet så vidt muligt frit. Udretning fra dykket skal være afsluttet senest i 10.000'.

SIMULERET NØDLANDING

5. Hjemflyvning foretages i ca. 20.000' og fra denne højde udfører eleven, såfremt vejrforhold muliggør det, en simuleret nødlanding, som efter chase pilotens skøn kan afsluttes med en touch and go.

ANFLYVNING og LANDING

6. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 2.

Lektion 4
(Handling)

VARIGHED: 1 time 10 min
BRÆNDSTOF: INBD + 2x250 gall
CHASE

OPSTART

1. Eleven udfører uden overvågning exterior, inspection, opstart samt pretaxi check.

TAXI og TAKE-OFF

2. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 1.

CLIMB

3. Climb foretages som beskrevet i lektion 1, dog foretages level off i flight level 200 med 300 KIAS.

LET DOWN med GCA

4. Eleven udfører D/F descent eller tacan let down efterfulgt af GCA pick up. Anflyvning i initial approach altitude sker med initial approach speed 300 KIAS. Overhead reduceres til holding airspeed 260 KIAS. Ved opnåelse af descent clearance sættes RPM på 85%, descent påbegyndes og ved 295 KIAS udsættes dykbremsen, hvorefter farten stabiliseres på 300 KIAS. Settingen 300 kts, 85% RPM og D/B ude bibeholdes til den af GCAen givne level off altitude, hvorefter farten reduceres til 230 kts, D/B tages ind og 1/2 flaps udsættes. Ved final cockpit check udsættes D/B indtil farten er faldet til 210 kts, derefter vælges D/B ind og gear down, og ved 190 kts sættes fulde flaps. Farten stabiliseres til basic final speed 165 kts + 5 kts for hver 1000 lbs over 1000 lbs. Ved interception af glide path påbegyndes et svagt descent og D/B udsættes. Normalt glide path descent er 600 ft/min. og ca. 88% RPM. Overskydning påbegyndes i 300'.

LAZY EIGHTS, CHANDELLES og SFO

5. Efter endt overskydning udføres et climb til 15.000', hvor eleven praktiserer lazy eights og chandelles, og ved hjemflyvning "sættes op" til en simuleret nødlanding, som afsluttes med touch and go.

ANFLYVNING OG LANDING

6. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 2 med den tilføjelse, at den afsluttende landing foretages med anvendelse af dragchute. Procedure for landingsanlæg indtil touch down er som beskrevet i lektion 1. Efter touch down føres næsehjulet blødt ned på banen, styringen centrerer og bremseskærmen udløses, - bremsevirkningen mærkes først efter nogle sekunders forløb. Bremseskærmen kastes normalt ved ca. 70 kts og i banens "slow side", men da flyet er ret sidevindsfølsomt og specielt med udfoldet bremseskærm, kan det være nødvendigt at kaste skærmen tidligere, såfremt flyet begynder at "~~trække~~" til vindsiden.

Lektion 5.
(Navigation).

VARIGHED: 1 time 20 min

BRÆNDSTOF: INDB + 2x350 gall

CHASE

MISSION

1. Under vejledning af instruktøren planlægger eleven en 1000' navigationstur i Danmark, (airspeed 360 kts, varighed ca. 1 time). Missionen udføres som navigationsflyvning uden fotografering og rapportering og har til formål at gøre eleven fortrolig med navigation i lavere højder med den valgte hastighed på 360 kts. Instruktøren forklarer eleven, hvorledes trackkorrektion foretages og om speed vs tid udregninger i forbindelse med overholdelse af minutmærker.

ANFLYVNING OG LANDING

2. Missionen afsluttes med et low level GCA pick-up, GCA anflyvning med touch and go samt re-join for visuel anflyvning med full stop landing. Såfremt elevens tidligere landingsanlæg og landinger har været tilfredsstillende, foretages normal formationsflyvning og break med eleven forrest.

Lektion 6.
(Formation).

VARIGHED: 1 time 10 min

BRÆNDSTOF: INBD + 2x250 gall

ELEV SOM WINGMAN

TAXI OG TAKE-OFF

1. Eleven forklares ved hjælp af plancher om formationspositioner, briefes om specielle forhold vedrørende taxi med fly i formation, og om line-up/take-off procedure (jvfr. FTK BST 1-o-2). Take-off udføres dog i denne lektion enkeltvis.

MISSION

2. I formation (echelon) climbs til 20.000', hvor følgende øves i tæt formation:

- (a) Formationspositioner
- (b) Join-up
- (c) Drej samt moderate lazy-eights
- (d) Udsætning af dykbremse.

Derefter øves i kampformation positioner for "high" såvel som for "low" level (min. højde 5000'). Eleven overtager derefter føringen og udfører med instruktøren "på vingen" et loop med en indgangshastighed på 450 kts, 4-4½ G og 98% RPM.

ANFLYVNING OG LANDING

3. Instruktøren overtager igen føringen af formationen, og der udføres let-down samt GCA anflyvning (se lektion 4 pkt. 4) med overskydning i 300'. Missionen afsluttes med normal anflyvning i formation og enkeltvis landing.

Lektion 7 .
(Navigation).

VARIGHED: 1 time 45 min

BRÆNDSTOF: INDB + 2x450 gall

CHASE

MISSION

1. Inder vejledning af instruktøren planlægger eleven en 650' navigationstur i Danmark, (airspeed 360 kts, varighed ca. 1+35). Missionen udføres som navigationsflyvning i 650' over terrain med fotografering af mål og turningpoints med 4" og 12" LO F-95, men ingen målrapportering. "Target kort" anvendes og eleven instrueres i anvendelsen af disse og orienteres om "begyndervanskeligheder" ved overgang fra flyvekort til targetkort.

ANFLYVNING OG LANDING

2. Visuel anflyvning og landing med anvendelse af dragchute, som beskrevet i lektion 4 pkt. 6.

Lektion 8.
(Navigation).

VARIGHED: 1 time 30 min

BRÆNDSTOF: INDB + 2x450 gall

CHASE

MISSION

1. Udføres som lektion 7, blot med ændring af speed til 390 kts.

ANFLYVNING OG LANDING

2. Visuel anflyvning uden anvendelse af dragchute.

Lektion 9.
(Navigation).

VARIGHED: 1 time 30 min
BRÆNDSTOF: INDB + 2x250 gall
CHASE

MISSION

1. Eleven planlægger under vejledning af instruktoren, en high level navigationstur omkring flightlevel 300 med en TAS på 420 kts. Ruten: EKKA - Skagen - RAM - Svendborg - OZD - EKVA - EKKA. Eleven udfærdiger ICAO flyveplan samt komplet "flightlog", (Tacan radial/ afstand angives for alle turningspoints på flyvekort).

ANFLYVNING OG LANDING

2. Missionen afsluttes med D/F TACAN med GCA.

Lektion 10.
(Formation).

VARIGHED: 1 time 10 min
BRÆNDSTOF: INDB + 2x250 gall
ELEV SOM WINGMAN

Missionen udføres som lektion 6 med undtagelse af "Chase i loop", såfremt dette er blevet udført tilfredsstillende, samt start og landing foratages i rode.

Lektion 11.
(Navigation til udland).

VARIGHED: 2 timer

BRÆNDSTOF: INDB + 2x450 gall

CHASE

MISSION

1. Elevenplanlægger under vejledning af instruktøren, en taktisk hi-lo-hi mission til udlandet, (enten DANO eller SKIJUMP). Taktisk planlægning på flyvekortet med anvendelse af de i FTK BST 1-1-6 angivne symboler. Stor flyveplan udfærdiges af eleven. Instruktøren sikrer sig, at eleven ved planlægningen er fortrolig med udregninger ved hjælp af computer samt anvendelse af kurver for climb og descent. Eleven instrueres om radioprocedure og forhold vedrørende descent i "target området". Fotografering af mål og evt. turningpoints under low fasen foretages med 4" og 12" LO F-95. Ingen målrapportering.

ANFLYVNING OG LANDING

2. Missionen afsluttes med D/F eller tacan let down med GCA og full stop landing.

Lektion 12.
(Individual).

VARIGHED: 1 time

BRÆNDSTOF: INDB + 2x150 gall

SOLO

Duty-ops briefes eleven på nedennævnte og foranlediger, at en erfaren pilot er tilstede i tårnet.

TAXI og TAKE-OFF

1. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 1.

CLIMB

2. Briefes og udføres som beskrevet i lektion 1, blot foretages level-off i 25.000'.

AEROBATIC

3. Aerobatic er kun tilladt med "internal fuel". Eleven sikrer sig et egnet område for udførelse af denne disciplin, og skal således være bekendt med de i F-1 gældende restriktioner for udførelse af kunstflyvning. Følgende manøvrer praktiseres 1 eller flere gange:

- (a) Chandelles, indgangshastighed 300 - 350 kts.
- (b) Lazy eights, indgangshastighed 250 - 350 kts.
- (c) Aileron roll, mellem 280 - 420 kts.
- (d) Barrel roll, indgangshastighed 350 kts.
- (e) Loop, indgangshastighed 450 kts, 4-4½ G pull, 98% RPM.
- (f) Immelman, indgangshastighed 470 kts, 4-4½ G pull, 98% RPM.

For at undgå overspeeding af motoren under de to sidstnævnte manøvrer, foretages RPM reduktion under dyk. Indskærpelse af G limitations foretages under briefing.

ANFLYVNING OG LANDING

4. Ved anflyvning til hjembasen udføres 1 - 2 simulerede nødlandinger fra positioner, som ikke muliggør en typisk 360 graders overhead pattern. Missionen afsluttes med visuel anflyvning og landing.

Lektion 13.
(Navigation)
DANO el. SKIJUMP

VARIGHED: i time 30 min
BRÆNDSTOF: INDB + 2x450 gall
CHASE
L - L - L

MISSION

1. Eleven planlægger under vejledning af instruktøren en taktisk low-low-low mission med 390 kts, (DANO el. SKIJUMP). Flight planning foretages i overensstemmelse med de i FTK BST 1-1-6 angivne retningslinier. I briefing laves særlig vægt på forhold vedrørende flyvning i lavere højder i udlandet, minimumshøjder, radioprocedurer samt egnede "diversion airfields" en-route. Instruktøren overvåger at eleven selvstændig kan udføre de for planlægningen nødvendige beregninger og opslag, samt elevens udførelse af stor flyveplan. Fotografering af mål turningspoints foretages med 4" og 12" LO F-95, - ingen målrapportering.

ANFLYVNING OG LANDING

2. Før anflyvning påbegyndes overtager chase-piloten føringen, og der udføres "full-stop" landing efter GCA pick-up.

TIMECHASERE!!!! NB!!
SE HER ↓

For til orientering

Eskadrille 729 (FR/PR)
flyvestation KARUP

Til DUTY OPS: JES:
NØR:
STE:
KEN:

FORDELING AF FLYVETID

Ved signal fra FTK er det bestemt, at grundet den uheldige RF-84F situation vil flyvetid være til rådighed for ESK 729, som følger:

RF-84F: 5 timer pr. mand pr. måned.
T-33 : ca. 8 timer pr. mand pr. måned. *(potentia)*

Den forholdsvis *(beskedne)* flyvetid skal så vidt muligt kun forbruges til træning i ESK primære rolle efter følgende retningslinier:

RF-84F

- Fuel: max. 300 Gallens pr. pylon.
- Sortie længde: ca. 1:15 Hrs.
- Profile: Low - low.
- Max. speed: 360 kts.
- Range of missions: 200 NM. (total 400 NM)
- Udnyttes til Skijump - Dano - (H-missioner (efter 15/6) samt Navy Searches.
- Spar motor - 96% efter take-off, når alt er "cleaned up".
- (Husk at føre statistik over forbrugt tid pr. mand.)
- Check med STE om eventuelle nye missioner.
- RF tiden kan bruges under IFR hvis reel skyflyvning kan opnås.
- MIK + OVE er autoriseret 5 timer pr. måned.

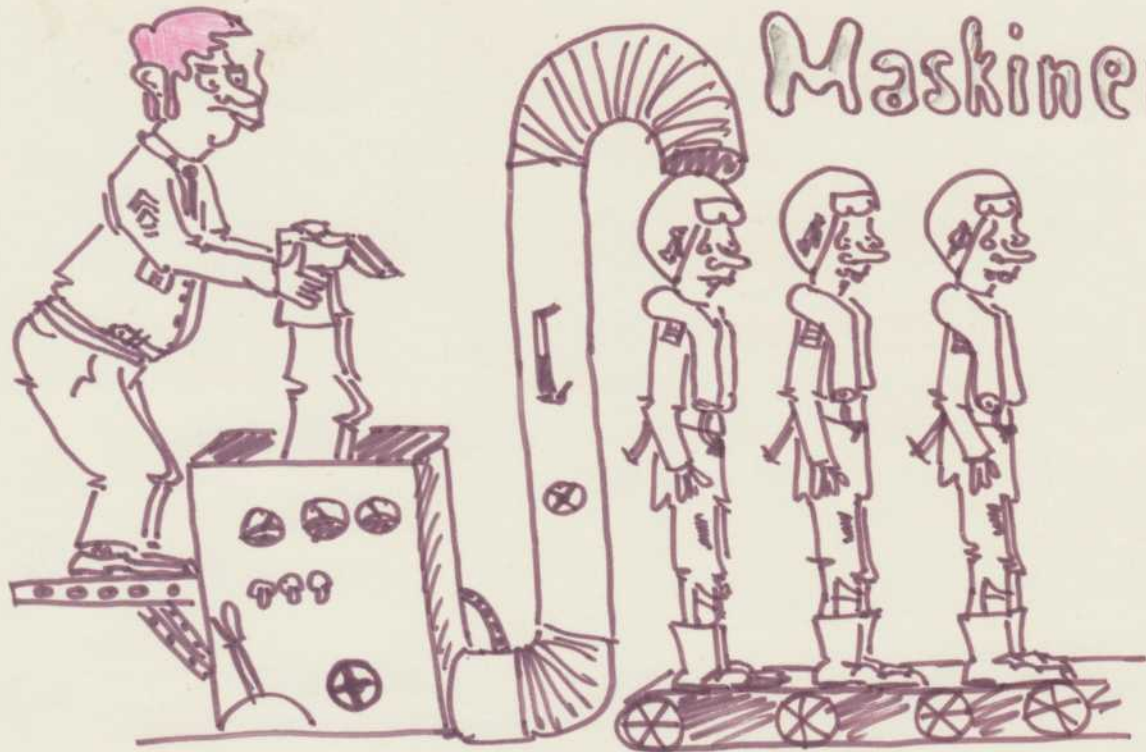
CH	
NK	
TE	JOL
PI	PAW

UDDRAG AF ET TIDLIGT ESKADRILLEDOKUMENT,

INFO: JOL + PAW

ANG.:

PILOTHAKKE -



Hakke-hakke-hakke-hakke---

FRA FLOS ANKOMMER D. 20/1 70: **LUI** (A)

OG FRA TRESK D. 23/2 70:

SOM, OIL, VAN og **KIN**.

hoslagt fremsendes en kvittering for
udvidelse og tørring af stk. 5 piloter...

Sign...



Ang.: Udnævnelse.

Ref.: Tiny Tim:

"I'm a nut,
I'm a nut."

Summa Summarum:

"Smil til verden, og
den griner ad dig!"

SOM FØRSTE MAND i 729 UDNÆVNES

MOS

D. 1/3 % TIL ØVERFEN (ÅH-NEJ)

.... TIL LØJTNANT MED ALLE

DISSES PRIVILEGIER SAMT MED RET TIL
AT BÆRE LANG, BRUN UNIFORM MED PÅBE-
HÆFTET SKRUEBLYANT OG SKRUETRÆKKER.

REDAKSJONEN TE' LYKKER!



HEADQUARTERS
TACTICAL AIR COMMAND DENMARK
GEDHUS, KØLVRA

FBN EARLF	REGON # 203.4-21 / 845
22A	Date 4/3-70

Til CH ES4 729

(07) 10 13 22
Extension 311

HQ TACDEN AA 202.2-1

NO : 0115

DATE : 3rd March, 1970

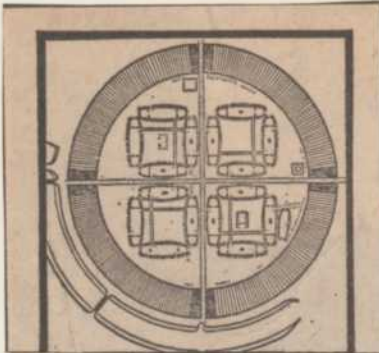
SUBJECT : ARRANGEMENTS FOR THE VISIT OF GENERAL JOSEPH R. HOLZAPPLE
US AF, CINC UNITED STATES AIR FORCE IN EUROPE AND COMMANDER
FOURTH ALLIED TACTICAL AIR FORCE.

FRA GENERALBESØG D. 10 MAR 70.

MJ ULDAL, GEN J.R. HOLZAPPLE, OB N. HOLST-SØRENSEN



FTK GÅR PÅ VINGERNE!



PILOTER FRA FTK GIK I NOVEMBER PÅ VINGERNE I DERES FTK-FLY FRA FTK-BASE KARUP, MED DERES MODERNE FTK-KAMERAER FOTOGRAFEREDE DE RUNDT I HELE FTK-DANMARK OG FANDT ET TYPISK FTK-MÅL

TILLYKKE FTK.



Nyt Trelleborg – nær ødelagt

Flyvevåbnets billede over disse linier er noget nær enestående med hensyn til den skarphed, hvormed det afslører et formentlig tusind-årigt mindesmærke. Cirklen til højre i billedet har vakt forhåbninger om, at man står med en ny »Trelleborg«, et 1000-årigt befæstet kaserneanlæg. Hvor nær fortidsmindet har været ødelæggelse fremgår af, at den sorte streg til højre for cirklen er den ny motorvej uden om Køge. En ændret linieføring af motorvejen på bare 50 meter ville formentlig for altid have ødelagt mindesmærket, der nu skal undersøges nærmere. — Se side 3.

VIL FTK OGSÅ TAGE LAURBÆRRENE FOR DENNE AKTION?

Nyt »Trelleborg« opdaget

Vikingetids-borg ved Køge måske afsløret af flyvevåbnet

Museumsinspektør Thorkild Ramskou fik i sidste uge præsenteret to luftbilleder optaget af Flyvertaktisk Kommando i november sidste år og februar i år. Billederne viste, at der nær den nye motorvej ved Køge, nær Køge A og dermed nær Køge Bugt og Øresund fra luften kan konstateres en mørk, cirkelformet aftegning i terrænet.

— Der er tale om en cirkel på 140 meter i diameter. Størrelsen og placeringen nær å og hav vækker forhåbninger om, at vi står over for et nyt »Trelleborg«, sagde Thorkild Ramskou i går.

Målet svarer nøje til borgen på

Fyrkat, og placeringen er den for disse vikingeanlæg karakteristiske. Noget bestemt kan jeg naturligvis ikke sige, før vi får en spade i jorden. Onsdag tager jeg sammen med museumsinspektørerne Olaf Olsen og Hans Stiesdal til stedet for at se nærmere på forholdene, og engang i sommer håber jeg, at vi kan foretage en prøvegravning. Hvornår en egentlig udgravning kan finde sted, kan der ikke siges noget om. Der vil kunne være tale om arbejde, der kan tage mange år. Det er et spørgsmål om kræfter og penge.

Men formentlig ligger fundet godt i jorden, ligesom det er tilfældet med en anden tilsvarende »borg«, som vi længe har haft kendskab til,

men ikke udgravet, ved Højer i Sønderjylland.

Normal dyrkning på arealet vil ikke skade fundet, men dybdepløjning og lignende vil naturligvis kunne skabe ødelæggelser. For øvrigt er det et held, at den ny Køgemotorvej ikke har ramt området. Det har været lige ved. Fel.

Homofil aktion

Cirka 25 homofile har dannet en aktionsgruppe, der kalder sig HAK — Homofil aktion. Gruppen vil med utraditionelle metoder gøre et fremskudt for at forbedre de homofiles stilling i samfundet.





Nej, nej, nej, LUI, det er ved take-off, IKKE ved
landning, du skal checke din linespeed!!!!!!

S Q U A D R O N R O T A T I O N

Den 9. juni ankom 2 SQD, WILDENRATH med 8 piloter og 6 Hunter. Piloterne var:

SQDLDR	DAVIS	FLLT	DRAKE
FLLT	BAGSHAW	FLLT	THORN (Tiger Tim)
FLLT	ATKINS	FLLT	MATHIE (Smukke Al)
FLLT	DAY	FGOFF	ELDER (J.P.)

Englenderne lagde hårdt ud den første uge med 12 sorties om dagen, og noget, der morede dem meget, var navysearch'es, som de var relativt uerfarne med. Første tur skulle de chases; to englændere til en Dane... (that's fair!). Det var efter en sådan tur, Wing Ops beklagede sig over, at en formation (BUS, DAV, BAG) havde været "for tæt på Østtyskland". Men englenderne har jo heller ingen 12". Og det var efter en tilsvarende tur, Tiger Tim kom ind i Ops og med sved på panden udtrykte sin misbilligelse over det meget arbejde, der var på sådan en navysearch! Da PI's skulle rette hans visrep, opdagede de, at han havde rapporteret på alle skibe på sejlrytten (28)!! Generelt gik flyvningen godt og glat. Ligeså gik det i baren for de fleste af os; der blev både spist æg, fløjet i ølkasser og barstolene blev vendt. Lidt at spise fik vi da også...og at drikke.

Tirsdag aften (d. 23.) attendede man et party hos VIS. Det gik under devisen: Hvad der ikke kan være i mig, hæld det over mig!!

En fodboldkamp fik vi også klemt ind mellem al flyvningen.





ATKINS OG OXLEE I FÆRD
MED PLANLÆGNINGEN

NÆ, DU, FLYET ER SÅU' I STYKKER



MIR HILL, SOM I "ÅLBORG STIFT"



UDTALTE
SIG OM
DANMARK
I BEGEJSTREDE
VENDINGER

FRA HAMMERUM H₂O BAD.



FINT, HOLD DEN DÉR 5 MIN.
TIL, OG DU HAR SAT NY
VERDENREKORD!

Hm!

FRA DET STORE FODBOLDSTÆVNE

ENGLAND - DANMARK

1 - 7



BUS EXPLODERER



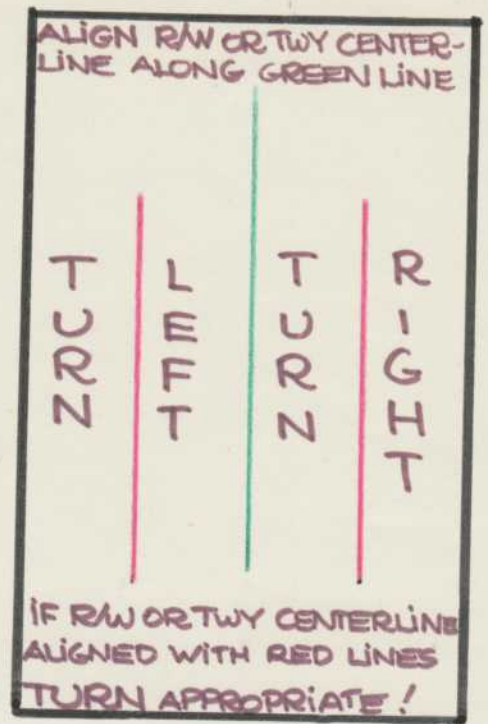
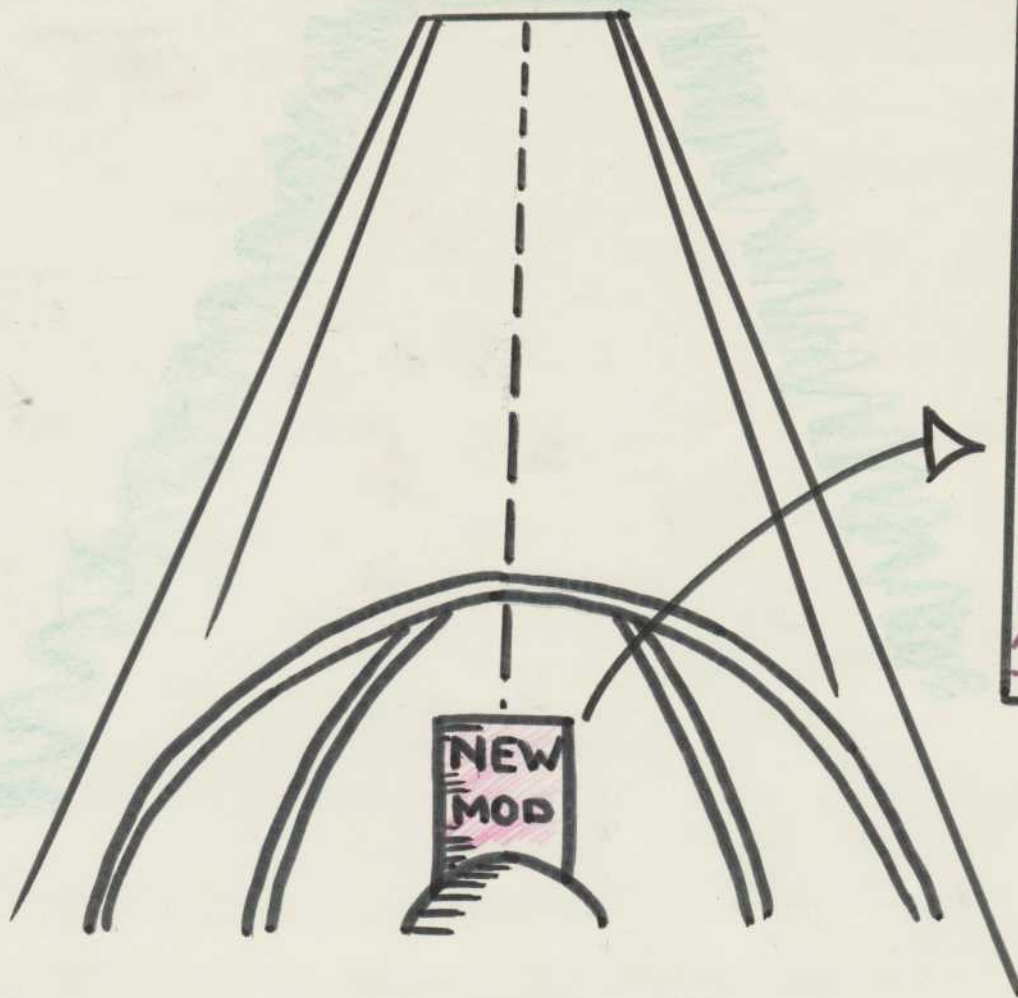
KUN TRÆKKER



PEI GRIBER

ENGLANDERNE DRINKER!





DEN 9/6 KØRTE EN RF AF BANEN. TIL FOREBYGGELSE AF GENTAGELSER ER MOD. 14486 INDFØRT OG OVENFOR AFBILDET.

AF HUMANE GRUNDE NÆVNES INGEN NAVNE, MEN DET SKAL STRESSSES:

STAY KEEN!

PILOTHJERNEN:

1. TOMRUM, 2. SYNSCENTERET,
3. KOORDINATIONSCENTRET, 4+5. HHV. HØJRE OG VENSTRE FODS CENTRALCENTER, 6. ANDET.





22/6 NEDKOMMER BUS
MED EN SØN, OG

19/8 BES MED EN DATTER.

Cillykke

The other version:

We've been
worthy
of your trust
for 174 years.

Our version:
We've known
your
thrust
for 174 years

FARVEL ULDAL.

DEN 26 JUN 70 HOLDER CHEF ULDAL SIN SIDSTE FEST..... MED DAMER OG GOD MAD.



APERITIF SERVERES
i BAREN

HEP HOLDER FARVEL TALEN OG OVERRÆKKER ULDAL



MR
MORSEDALE - JENSEN



SOLVEIG - DAL



MERETE - HEP



BODIL - GRU



MARIANNE - BAY

HILDA - MØS



VIS-LES - ANNELISE





KIRSTEN — 1/2 FRO ?



KARIN - SOM

KIN - ELS



KIRSTEN - NAL



JOL - BES



GITTE - WAW



INGRID - DIL



ULLA - PAW



SHARYN



FREU + HR WI



GRETE - LEJ



TO DANSENDE NYMPFER



KARIN - BODIL



ELSÉS YNGLINGS-
POSITION.

MATEMATIK FOR VIDERKOMNE I EHYB

$$C \div 248 = 2500$$



SOM VOR MEST REPRESENTANT
TABLE REPRESENTANT
ANKOMMER LES TIL ANSIGTS-
LØFTNING I EHYB.

DET VAR NO 2500 TURNAROUND
STATIONFLIGHT HAR TAFT PÅ 2ÅR.

... HAN STÅR DA RET!

CHEFSKIFTE PR. 1. AUG. 70



"OLD BOSS" ULDAL
RETTET STYRKEN
AF FOR SIDSTE GANG.

TOU →
RYE-HANSEN →
DAL →



RYE-HANSEN

"NEW BOSS" TOU
MED STYRKEN



"TIL PILS.... TRÆD INND!"



VELKOMMEN

OPS/ASS'S PRIMÆRE ARBEJDE
I KRIG SOM I FRED.

EXCERBISE BIKINI 1970

Medio august 1970 startede årets tvungne vandgang: "Bikini". Som ved alle de tidligere øvelser af den art stillede folk med en kriblende fornemmelse i maven, og en lille angst for, hvordan det nu vil føles at hænge i skærmen uden noget under fødderne.

Først blev vort liniegrej demonstreret, og efter en grundig briefing om parasailing viste man en film fra sidste års Bikini samt en engelsk instruktionsfilm i faldskærmsudspring. Som et lille sidespring kan nævnes, at man til slut i filmen bedyrede: "And remember, somebody do it for fun!!!" Så fulgte en kortfattet, men god instruktion i faldteknik af vort hjemlige Jægerkorps, og efter frokost kørte alle til Lyngsbæk Kaj, hvorfra en af Søværnets kuttere sejlede os ud til tømmerflåden "Nipsine". Fra denne flåde foregik så den egentlige parasailing. Efter en MTB blev vi trukket op til 40-70 meters højde og sluppet. De ca. 12 sec. det varede inden vi ramte vandet skulle benyttes til at løse sædedinghy'en fra harness og indtage den rette faldstilling. I vandet blæste vi dinghy'en op og plaskede rundt i den indtil S-61' kom og samlede os op. Alt i alt en virkelig fornøjelig tur.



Ah, wollen Sie es nicht versuchen ?

No answer!!!

Dann kennen wir anderen
METODEN!



Inspireret af Exercise Bikini og det ellers gode samarbejde med Søværnet har MSK 727 indledt en forsøgsrække, hvorfra dette billede er hentet.

Det viste sig hurtigt, at MSK 727's rate of losses faldt gevaldigt, mens MTB'erne i deres daglige arbejde forlanger udbetalt yderligere faretilæg.



Der er ikke noget at tage fejl af.

EN SKRUE LØS

PÅ SPORTSFRONTEN INDLEDTES
I FØRÅRET EN KONDI-OFFENSIV.
ALLE, OGSÅ OVERVÆGTIGE OG
ANDRE HANDIKAPPEDE SKULLE
TRÆNE TIL 2400 M TESTEN I
EFTERÅRET.

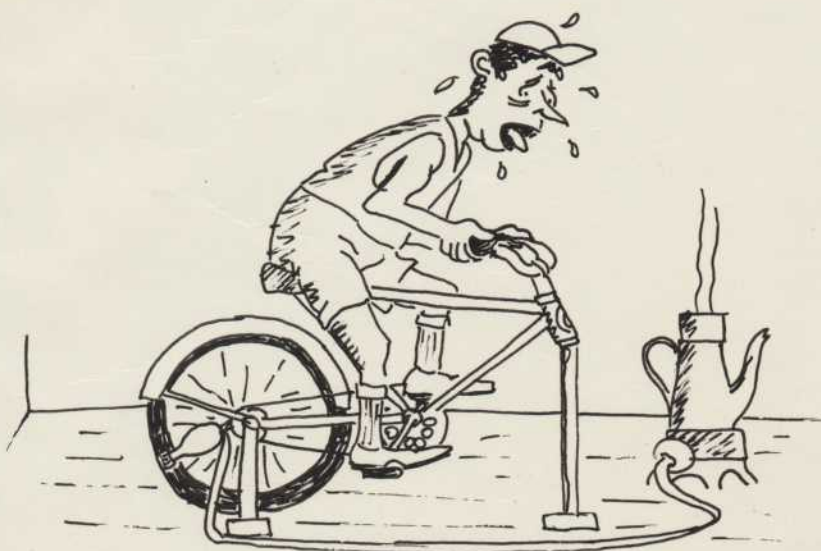


FØR ESK 729'S
VEDKOMMENDE
RESULTEREDE
DETTE I ANLÆG

AF ÉN (SENERE ENDOG TO)
LØBEBANE(R) SOM BLEV MERE ELLER
MINDRE FLITTIGT BENYTTET.
TIRSDAGS O-LØBENE VAR LIGELEDES
KÆRKOMNE FOR MANGE.



NY SVEDEDRAGT
FOR OVERVÆGTIGE
PERSONER.



SÅKALDT "MOTIONSKAFFE"

VED TESTEN I SEPTEMBER
FIK ESK 729 DA OGSÅ
UDMÆRKEDE RESULTATER,
MENS ANDRE AFDELINGER
UDMÆRKEDE SIG VED
MEGET RINGE DITO.
(OPSO: 18min.)

NB! DETTE DOKUMENT ER IKKE FOR VEDERHÆFTIGT,
OG VIL NÆPPE HOLDE I RETTEN (RED.)

af 27 AUG. 1970



Politimesteren

Vestergade 1 - 7800 SKIVE

HOV-HOV



Skive, den 24. august 1970.

Journal nr. 27a-10/70

Til

eskadrille 729,
flyvestation Karup.

Nu er 1ste akt af politisagen mod molerværket på vestspidsen af Fuur slut, idet Skive ret ved dom af 21. august 1970 har ikendt aktieselskabet en bøde på 10.000 kr. for overtrædelse af naturfredningslovens § 46. Denne bestemmelse forbyder bl.a., at man "foretager ændringer i terrænet" indenfor 100 m fra kysten.

Eskadrillens fortræffelige fotografier taget i tiden fra 30. juli til 10. august 1970 blev fremlagt i retten, hvor de tjente som bevis for de ulovlige gravningers omfang og retning. Samtidig vil man med fotografierne som grundlag fremover let kunne påvise om ny gravning har fundet sted indenfor de 100 m.

Hvis Danmarks natur - og her altså de enestående molerklinter på Fuur - skal bevares til nytte og glæde for vore efterkommere, må vi alle samarbejde og bidrage efter evne til resultatet, således som det netop er sket i denne sag.

På politiets og anklagemyndighedens vegne siger jeg tak for hjælpen, og er specielt glad, fordi jeg har kunnet mærke, at alle tilknyttet eskadrillen gik til opgaven med beredvillighed og interesse.

Der bliver nok en 2. akt af sagen, idet aktieselskabet sikkert vil anke dommen til vestre landsret. I så fald var det meget ønskeligt, om der fortsat med mellemrum blev holdt et vågent øje med, hvad der måtte ske i molergravene indenfor 100 meters grænsen.

Med venlig hilsen

H. Cortsen

FØRST I SEPTEMBER ANKOMMER DRAKEN N° 01, 02, 03 TIL KARUP.
DETTE BILLEDE ER DOG FRA SVERIGE



KOMBINATIONSPARTY I MESSE NORD

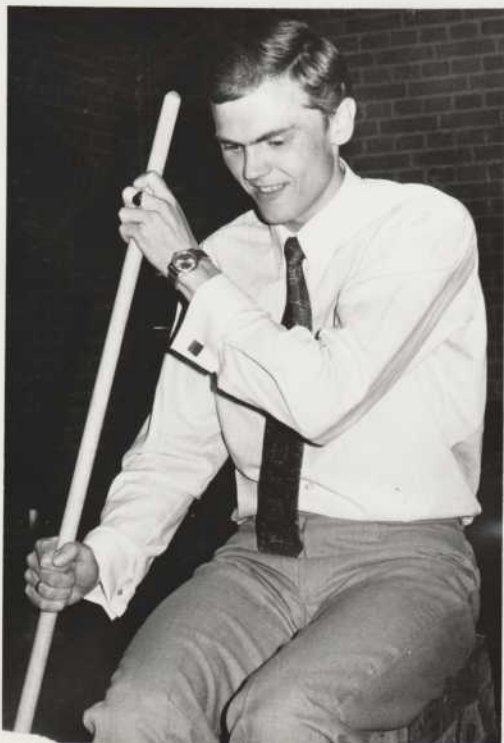
Den 20/8 ved aftenstide knaldede eskadrillen igen et party:

- OPTAGELSESPARTY FOR TOU,
- AFSKEDSFEST FOR GRU,
- POLTERABEND FOR WAW og
- ALMEN ØLDRINKNING MED NORDMÆNDENE (717),
DER FORTRÆNEDE TIL B.C.

NORSKI'S OG DANSKI'S MØDTE I BAREN INDEEN FESTEN FOR AT VARME LIDT OP, DA MAN VAR SVÆRT BANGE FOR IKKE AT FÅ NOK I LØBET AF AFTENEN.

VED BORDET VAR DER GOD MAD MED LIDT ØL OG LIDT SNAPS OG LIDT BOTTOMS-UP, SÅ STRAKS, DA SPISNINGEN VAR OVERSTÅET, KUNNE MAN STARTE PÅ "DESMÅGAGS. ORDENE ER TRUKKETS AMMENAFHENSYNTIL DEN NYEFOLK DER IKKE GERNE SKULLE FINDE UD AF FORMEGET"

VOR UKRONEDE MESTER DEMONSTRERER



OG CHEFEN PRØVER

VOR LILLE SELVKONTROLPRØVE BLEV DEMONSTRERET
AF PAW



DET ER SÅ NEMT, SÅ NEMT!



HVORFOR FÅS DE IKKE MED
BANANSMAG?



AH, DET GØR GODT MED
EN LILLE ÉN BAGEFTER.



DET ER GODT FOR POTENSEN,
WAW!



FA'EN, I DYMME DANSKA',
DE' E' JO PROTEINER!



ØL-RACE MOD NORD-
MÆNDENE.

WAW KOM TEMMELIG SENT TIL FESTEN, OG UANSET, HUORMEGET
OPMÆRKSOMHED OG ØL, VI SKÆNKED E HAM, FORBLEV HAN
UOPLØFTET. SENERE MÅTTE HAN SÅ BEARBEJDES I FULD
TILSTEDEVÆRENDE TILSTAND. GRU DERIMOD SKULLE
NÆRMEST HÆLDES I SENG. TOU HOLDT STAND TIL KØKKEN
2400, HVOR HAN BLEV AFHENTET.

DEN RESTERENDE HÆRDE KÆRNE HYLDEDE DA
DE FRAVÆRENDE PÅ BEHØRIG VIS.

1/9 70 FORLADER

GRU

(DEN EVIGE
UNGKARL)

OS.



HVEM KA'
SE FORSKELLEN
ALLIGEVEL?

FOR
AT FLYVE
FOKKER FRIENDSHIP
HOS MÆRSK-AIR

HAPPY FLY-FLY

FORTRÆNING TIL Big Click 70.

ESK 729 PLANLAGDE HVER DAG I MÅNEDEN
FØR BC 70 EN "TO-DAYS TRIP", SOM ALLE AVAILABLE
PILOTER KUNNE DELTAGE I.
SOM REGEL VAR DER 2 PINPOINTS OG EN LINESEARCH
EFTER 1 CAMOUFLAGED TRUCK/PHOTOBUS OG 1 JEEP.

NORSKI 717 SQD DEPLOYEREDE TIL KARUP TIL
FORTRÆNING, FOR AT SÆTTE SIG IND I DET PHOTO-
UDSTYR, DE SKULLE LÅNE AF OS. DE ARANGE-
REDE SIG I ET MEDBRAGT TILT, HVORFRA DETTE
BILLEDE ER HENTET:



SAMME SET-UP BENYTTET I ALBORG.

BC 70



ALBORG

31/8-5/9.

