

BLÅ BOG VED ÅRSSKIFTET 70/71

AFGANG I DET FORLØBNE ÅR:

BAY TIL 725	FEB 70
NAL TIL TRESK	APR 70
DAL TIL FTK	AUG 70
GRU TIL MÆRSK AIR	SEP 70
LES TIL 725	SEP 70

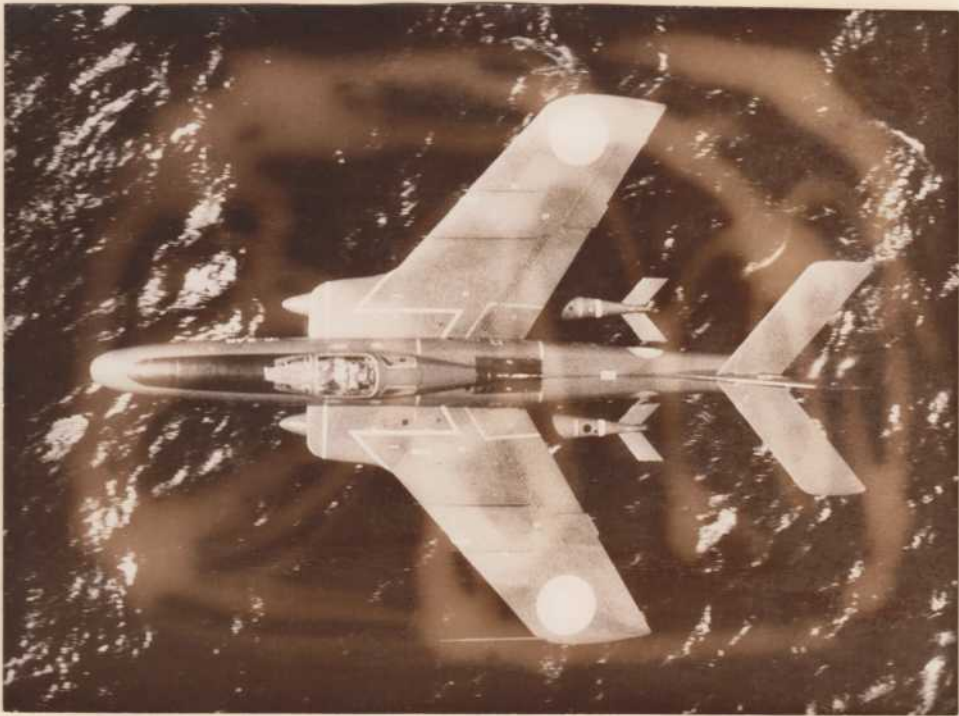
TILGANG:

LWI FRA FLOS	FEB 70
SOM, DIL, VAN, KIN FRA TRESK	FEB 70
TOU FRA FTK	AUG 70
RYB, RIT, KEL FRA TRESK	SEP 70

STATUS QUO:

14	TOU	15	HEP
16	STE	17	LEJ
20	FRO	21	BUS
22	VIS	23	BES
24	MOS	25	PAW
26	JOL	27	ELS
30	WAW	31	LWI
32	PEI	33	DIL
34	SOM	35	KIN
36	VAN	37	RYB
40	RIT	41	KEL

ESR 29



000000

1971

DEN 3. JAN 1971.

ESK 729's

16 ÅRS

FØDSELSDAG

FESTLIGHEDERNE INDSKRÆNKEDER SIG TIL
EN STILLE KONSAMMEN I BRIEFINGRUM-
MET FOR DEN NÆRMESTE FAMILIE OG
DEREFTER EN ENKELT Pils.

VED SENERE LEGLIGHED, DEN 29/1 1971,
AFHOLDTES I MESSERUM "C" EN FØDSELSDAGS-
MIDDAG MED VELKOMSTDRINK, SPISNING OG
DANS TIL "ORGANIST-KNUDSEN".

ESKADRILLEN DELTOG I JANUAR MÅNED
I ENDNU EN STOR EFTERSØGNING.

DET VAR INDKREDSNINGEN AF "CHANELL II"
STJÅLET AF STORSMUGLEREN KJELL JENSEN.

✚

viborg

4213b holst dko

d25

århus 176/172 13 0001 page 1/50

major b ledertoug

eskadrille 729 fsn karup

7460 kølvrå

nr major b ledertoug . vi skulle hilse fra chanells
ejer og forsikringselskabet og sige tak for venligheden .
efter de sidste oplysninger i aftes bliver det formentlig
svært at indkredse området hvor den 33 fods krydser
chanell 2 og fiskekutteren vega

~~col 729 7460 33 2~~

TELEGRAFSTATION
VIBORG

modt. 13/1 17 kl. 09.50	Af O.
Eksp. (atskr. - udtri. - m.v.)	Af

ESKADRILLEN DELTOG I JANUAR MÅNED
I ENDNU EN STOR EFTERSØGNING.

DET VAR INDKREDSNINGEN AF "CHANELL II"
STJÅLET AF STORSMUGLEREN KJELL JENSEN.

d25 page 2/50

kan være gemt . det formodes at være langs kyststrækningerne
på samsø djursland randersfjords og mariagerfjords
udmundinger . Limfjorden er måske ude af billedet på grund
af is ved grundene og det samme er tilfældet med større
havne og lystbådehavne . endvidere nordsiden af fyn
sjællandsodde m.m og det øverste

NAM
TELEGRAM
TELEGRAM

ESKADRILLEN DELTOG I JANUAR MÅNED
I ENDNU EN STOR EFTERSØGNING.

DET VAR INDKREDSNINGEN AF "CHANELL II"
STJÅLET AF STORSMUGLEREN KJELL JENSEN.

d25 page 3/50

af Lillebælt . i øjeblikket er de fleste lystfartøjer hevet
op på land og speedbåde af Chanells størrelse er fåtallige
i vandet . toldvæsenet og politiet vil formentlig ikke
være uinteresserede i oplysninger om andre speedbåde spe-
cielt i Lillebælt . det skal dog ikke skjules at de 2
både kan

601-2

TELEGRAM
TELEGRAM
TELEGRAM

ESKADRILLEN DELTOG I JANUAR MÅNED
I ENDNU EN STOR EFTERSØGNING.

DET VAR INDKREDSNINGEN AF "CHANELL II"
STJÅLET AF STORSMUGLEREN KJELL JENSEN.

d25 page 4/22

være vendt tilbage til polsk eller østtysk havn . god jagt
og venlig hilsen

per kanstrup og riperholm ekstrabladet

06132412 eller 06132413

col ~~06132412~~ ~~06132413~~

~~0948~~



TELEGRAM



TELEGRAM



19/1 1971.

STJÅLET SPEEDBÅD FUNDET HAVARERET I POLSK HAVN

*Kirketjeneren, alias den eftersøgte storsmugler
Kjell Jensen, Ålborg, bag tyveriet af „Chanell II“*

Ekstra Bladets provinsredaktioner Gåden om den forsvundne speedbåd „Chanell II“ er nu løst. Båden er fundt havareret i den polske havneby Swinemünde, og de polske myndigheder har indrømmet, at „Chanell II“ første gang ankom til Swinemünde 2. januar. Den blev sejlet af den eftersøgte storsmugler fra Ålborg, Kjell Jensen, også kaldet „Kirketjeneren“, samt en 29-årig københavner, Per Guldmærk.

En havarieekspert fra det danske forsikringselskab, hvor „Chanell II“ er assureret for 250.000 kr., konstaterede i weekenden, at den 33 fod hollandsk byggede stålkrydser var ilde tilredt. Bådens indre var fuldstændigt raseret og ribbet for alt inventar.

EN DYR SPØG

Det bliver en dyr spøg for den 28-årige Kjell Jensen, når han engang skal aflægge regnskab for en dansk ret. Maksimumstraffen for smugleri er indtil videre to års fængsel samt et ikke ringe erstatningsbeløb til

statskassen i told og afgifter for de indsmuglede cigaretter. For Kjell Jensens vedkommende placeres sigtelsen for tyveriet og for det grove hærværk på „Chanell II“ nu oven i smuglersigtelsen.

Siden nytårs morgen, da bogbindermester Jørn Gornitzka fandt sin dyre speedbåd fjernet fra sin plads i Moseø Havn på Sjælland, har „Chanell II“ været eftersøgt over alt i Danmark.

Blandt andet af eskadrille 729, den såkaldte foto-eskadrille fra flyvestation Ålborg, der på en henvendelse fra Ekstra Bladet deltog i eftersøgningen som led i det daglige træningsprogram.

Sidst man havde formodning om, at „Chanell II“ var i dansk farvand, var da den fredag 8. januar blev obeserveret sammen med en anden båd fra færgen mellem Langeland og Nakskov samt fra Store Bæltsfærgen „Sjælland“.

Samme aften blev der landsat 1,2 mill. cigaretter på østsiden af Langeland...

Toldvæsenets stolthed, det nyt patruljefartøj „Viben“ med fast station i Korsør, nåede ikke med i jagen på de to både, før det var for sent. Mandskabet på „Viben“ havde fridag...

De polske myndigheder har oplyst, at „Chanell II“ ankom til Swinemünde den 2. januar med de to ovennævnte smuglere om bord. De fik visum for tre dage, men stak dagen efter til søs igen. Det vides ikke, om båden var stoppet med cigaretter. Den kan laste 1 mill.

Senere dukkede „Chanell II“ op på slæb af en polsk båd. De ombordværende smuglere havde ødelagt motoren!

Ekspertener mener, at smuglerne ikke har været opmærksom på frostvejret og har glemt at lukke for kølevandet, hvilket har forårsaget et hul i udstødningen. I weekenden blev det ligeledes konstateret, at Kjell Jensen og Per Guldmærk selv har forsøgt at reparere motoren ved hjælp af ståltråd og klude. Under dette arbejde har de trådt på led-

ninger til brændstoffet, og det har gjort båden ubrugelig til sejlads.

De polske myndigheder har lovet at udlevere båden til Danmark, selv om man ikke har udleveringspligt. Det danske forsikringselskab forhandler i øjeblikket med Switzer for at få et af bjærgningselskabets slæbebåde til at hente „Chanell II“ hjem fra Swinemünde.

STORKUNDE

Officielt leder det polske politi efter de to implicerede smuglere, da de forlængst har overtrådt deres visum-tid. Uofficielt holder myndighederne hånden over smuglerne. Kjell Jensen er jo storkunde i det stats-ejede provianteringslager „Baltofa“.

I forbindelse med million-landsætningen af smuglercigaretter på Langeland efterlyste de danske myndigheder fiskeskutteren „Vega“ af København. Skipperen på „Vega“ nægter over for Ekstra Bladet at have kendskab til smuglerier. Hans søn blev derimod anholdt og fængslet for tre måneder siden. Taget på

fersk gerning i Rungsted Havn med 700.000 cigaretter.

Kans+-duro

INDEN VI RIGTIGTIGT VAR KOMMET
IGANG, BLEV „CHANELL II“ DOG
FUNDET I SWINEMÜNDE.

MEN ALLIGEVEL!

DET VAR ÅRETS FØRSTE OPGAVER
FOR DET OFFENTLIGE!

ESK 729 har altid haft et godt ry.

Vi er kendt af danskerne som dem, der finder oliepletter i vore have og leder efter bortkomne småbørn.

Vi er kendt af nordmændene og tyskerne som dem, der viser sig suveræne ved "Big Click".

Vi er kendt af englænderne for at forsøge at slå dem i "Big Click".

Vi er kendt af canadierne som nogle flinke fyre.

Vi er kendt af amerikanerne som dem, der køber al deres "booze" op.

Nu er vores ry minsandten nået helt til Japan.

Først i marts måned modtog eskadrillen nedenindklæbde brev fra en japansk journalist, der ønskede yderligere oplysninger om eskadrillens liv og levned.

På fortfølgende sider er indklæbet eskadrillens svar, Mr. Arai's videre spørgsmål, vore gensvar, Mr. Arai's genrepliseringer, vore gen-ditto etc.

Som den yderst belevne eskadrille, vi er, med vort verdensopspændte ry, er vi naturligvis i stand til at svare manden på japansk.



c/o Nakazawa

4-15-16, Negishi, Taito-ku,
Tokyo 110, Japan.

March 8 1971

Office of Informations Esq.,
No. 729th Tactical Reconnaissance
Squadron. Royal Danish Air Force.
Kastrup AFB. Denmark

Dear Sir:

I am an aviation mania and would aviation Journalist in Japan. Now I am very interesting National Defense especially for Air Force in Denmark.

I am 28 years old and now I working in Japanese Government party called "Liberal Democrats party". I visited many Air Force Base of USAF and Japanese Air Self-Defense Force in Japanese mainland and Ryukyus Island on every time. But I am very sorry I could not visit for your Air Force Base.

I writing many manuscripts of about aviation contribute on Japanese and Free Chinese (Taiwan) aviation magazine as a side line.

I am very interesting your No.729th Tactical Reconnaissance Squadron in Royal Danish Air Force. But I have not material related your squadron. I want few materials of No.729th Tactical Reconnaissance Squadron, Royal Danish Air Force and few photographs of RF-84F Thunder Flash with Royal Danish Air Force markings. If you have those materials, could you please send it to me? please forgive my boldness for making such a request. if you could send it to me, I should be very happy to send you something in exchange.

Do you know a Japanese aviation magazine called "AIR REVIEW"? It is a monthly magazine and if you want I can send it to you on every month for April 1971.

I shall have to close for now. hoping to hear from you very soon. I am very waiting for your good answer.

yours trully

Michihiro Arai

Michihiro Arai

フィンランド
オーストラリア飛行甲隊
4月1日 '70

新機

貴殿の三月八日付の函件を拜見致しました。所希望に
早速 オーストラリア飛行甲隊にこの説明致しませう。

世界第二次大戦終了後、暫らくの間 フィンランドには "SPITFIRE"
の偵察機として使われ、この偵察機はヨーロッパ北部に
位置する Uckermark 基地に置かれていた。

1950年に初めて1個の独立した軍として "Royal Danish Air
Force (FLYVEVÅBNET)" が設立された。この "Fighter Recon/Photo
Recon" 飛行小隊は設立されたのは1955年1月15日であった。
(この飛行小隊は Karup 空軍基地に設立) として最初のアメリカ製の
の HARVARD を使用され、写真に特別に訓練されたカメラ技師に
よって普通の手動制御のカメラでとられていた。しかし暫らくして
最初の RF84-G (THUNDER JET) が導入された。この RF84-G
においてはカメラは tiptank の前部にとりつけられており、RF84-G
の機数が増えるにつれて HARVARD は取り除かれていった。

1957年4月28日 フィンランドは最初の RF84-F のアメリカ合衆国より
"Weapons-aid-program" の一環として到着した。機は数機の
RF84-F のフランスより購入された。

1960年3月1日 前記の Fighter Recon/Photo Recon 飛行小隊は
オーストラリア飛行甲隊と名づけられた。RF84-F は偵察機として
航空機でオーストラリア飛行甲隊は UIC の競技会において — その
競技会にはもともとモーター機械の取りつけられた最新型の航空機

が本場にていたにも関わらず — 賞をもらってました。

もともと このRF84-Fはアメリカ製の36インチと12インチのカメラと1
つけられていた。1963年これらのカメラはもっと小さなイギリス製の
"automatic eye"の70mm VINTENカメラに取って代わられた。

この70mmカメラは大人良い交際果をあげていた。しかし今日RF84-F
はいくつかの欠陥に突きあがりました。というのは、エンジンの1107-0-
弱いことと、もう一つは "trainer-version" で作られていたことです。

これらの欠陥の主な原因となって、アメリカ政府はRF84-Fをスウェー
デン製のDRAKENに置きかえることに決断しました。尚F100(Super Sabre)
も同様にしてDRAKENと置きかえられる予定です。現在アメリカでは一
数機のDRAKENを入手できても、1971年の夏期中には、これを行
甲隊は最初のRF35(アメリカ製のDRAKENの偵察機)
を入手する予定です。

両希望にたいし、RF84Fの白黒写真を一部同封致し、RF35
の写真もお送りいたします。手元にはありません。F100
にとりかわる予定のfighter/bomberのDRAKENの写真も同封致
します。

さて以上のinformationは貴方の両希望にたいしてのものと
と望んでおきます。

DETTE BREV ER, FOR PRESSENS SKYLD, BLEVET
OVERSAT TIL DANSK OG FINDES OMSTÅENDE



2 APR 1971

Hr. Michihiro Arai.

Idet ESK hermed takker for Deres brev af 8 MAR 71 skal følgende oplyses:

Umiddelbart efter afslutningen af 2. verdenskrig blev der i Danmark fløjet recognosceringsmissioner med Spitfire fly stationeret på FSN Værlose nord for København.

I 1950 blev Flyvevåbnet (RDAF) oprettet som selvstændigt værn, men først i JAN 1955 blev der på FSN Karup i Jylland oprettet en special FR/PR Flight. Denne flight anvendte i begyndelsen Harvard fly, hvor en særlig uddannet cameraoperator betjente de mobile cameraer. Kort tid derefter modtoges de første (R) F84-G (Thunderjet) der var modificerede på den måde, at cameraer var anbragt i den forreste del af en af tiptankene. Efterhånden som man modtog flere (R) F84-G blev Harvarden langsomt udfaset.

Den 20 APR 1957 modtoges de første RF 84-F fra USA som led i våbenhjælpen. Senere suppleredes op med RF 84-F fly købt i Frankrig.

Den 1 MAR 1960 blev FR/PR flighten omdannet til en selvstændig eskadrille og fik tildelt no. 729.

RF-84F har været et tilfredsstillende fly til reccerollen, og ESK729 har vundet flere konkurrencer, hvor mere moderne og bedre udstyrede fly har været repræsenteret.

Flyet var oprindeligt udstyret med amerikanske 36" og 12" cameraer, men i 1963 udskiftedes disse med engelske 70 mm Vintencameraer uden "automatic eye"

Flyet har dog idag udprægede mangler, her skal blot nævnes flyets forholdsvis svage motor samt det faktum, at der ikke findes en to-sædet version af typen.

Dette har da også været den væsentlige baggrund for, at Danmark ønskede at udskifte flyet.

Den nye flytype blev - som det sikkert er Dem bekendt - den svenske Draken. Dette fly skal afløse såvel F 100 Super Sabre som RF-84F. Danmark har allerede modtaget de første Draken'er til afløsning af F 100 og i løbet af sommeren 1971 venter ESK729 at modtage de første RF 35, som den specielle danske reccersion af Draken kommer til at hedde.

ESK vedlægger 1 billede af RF-84F - desværre kun i sort/hvid, samt et billede af Draken med dansk bemaling (Den her viste Draken er dog den danske jager/bomber version til afløsning af F 100) Vi har desværre ikke endnu kunnet fremskaffe billeder af reccersionen.

I det ESK håber, at ovennævnte oplysninger vil være tilfredsstillende for Dem sender vi Dem de bedste hilsner.

B.W. Ledertoug

"JOL" FORLADER ESKADRILLEN
FOR AT FLYVE C-47.



YDERLIGERE KOMMENTARER SYNES
OVERFLØDIGE.

S. P. Q. R.

BACCHUS — ORGIE !

FRIENDS, ROMANS AND COUNTRYMEN'!!!!

VÆR HILSET!!!

Jeg, Majorem Benedictus Willajus Toulus Minimus, statholder af den guddommelige Micajus Maximus' nåde til Provincia reccus superior fotofus, BYDER, ved alle Roms guder Ovarius Recordans legionens legendariske legionærer med tilhørende krigsbytte (e.g. div. friller og matroner.) til BAL... (evnt. hani-bal) den tolvte dag i krigsguden Marts' måned, for med et Jubel-orgie at synge BACCHII' pris!

Toulus.
DIXI!

AGENDA NOCTUM MIGNIFICUS.

TEMPUS ARIVATOS: Uno timus pre avisos televisiones eksaktum.
LOKUM: Paladsos officerecus Domus Nordus.
DRESSUS COMPULSORIA: TOGA et TUNICA cum pedes sandalicum.
P'S' Dressus modus normalis prohibitum est.
Primo boosum aperitifae: Akva moralis non supportus.
Post boosum terminalis: CHOWRUS!
Chowrus primus: Benus Boner cum SOVS bruno.
Potatus bagtus.
Vino Rossa ad libitum.
Frugtus Natura in cremus.
Chowrus sekunda:"
POST CHOWRUS CANIBALIS: Conversatus et sexus minimus ad madressem bar-ria.
Dansos et mængos ad misica lebendum.
Musicus intertainus: MAISTRO MUSICUS FANTASTICO FORMERIUS OFFICERICUS
ADMINSTRATOS DE LA KNUDSEN DE LA BARBA ROSSA.
Instrumentos: Orglum et klaverius electra.
Uno timus post noctum: Suppus ad barium serveria:
HAVUM AD LØJUS DELICATATOS.
Commitia orgia speritoosa et dellericum.
RITUS, DILDUS et PAWLUS.

.....
P'P.s. Torsdag før festen medbringer hver mand et stk. tæppe. Til festen medbringes puder efter behag. Fremmede uden toga eller tunica medfører omgående en bøde på en kasse af de grønne.



TOULUS
PARTY.

TOULUS MAXIMUS.



XII·III MCMLXXI

DILDUS MINIMUS.



HEPTAMUS.
FROGIUS.
KINIUS.
V. VULVALIUS.

PILOTUS RECTUM.



LESBIUS MED
SLAVINDER.



LESBIUS
KINIUS
+
SLAVIN-
DER.



INDTAGELSE AF
'STEGUS RIBENUS'.



BORDETS GLÆDER .



SOMULUS.

2. JYDSKE STATSADVOKATUR

Telefon 61 og 81

Nyt telefonnr. (06) 62 60 66

VIBORG, DEN 30. april 1971.

JOURNAL NR. 3243/70.

Sk/ET.

x)

Vedrørende operation Fur.

Til orientering meddeles, at Vestre Landsret den 15. april 1971 stadfæstede Skive rets dom af 21. august 1970 og således fastslog, at molerværkets udgravninger inden for 100 m fra strandbredden siden 1. oktober 1969 har været ulovlige. Som følge af at naturfredningsnævnet efter underrettens dom delvis havde dispenseret fra naturfredningslovens bestemmelse, blev bøden dog nedsat til 5.000 kr.

På anklagemyndighedens vegne udtaler jeg en hjertelig tak for den bistand, som eskadrillen har ydet under sagen og beder Dem viderebringe denne tak til de pågældende piloter og teknikere.

Med venlig hilsen

Deres hengivne

x) "OPERATION FUR" ER BESKREVET I DAGBOGEN
FOR 1970.

Chefen for eskadrille 729,

Flyvestation Karup.



OM DEN KAN TRÆKKE "G" ?

BARE SE PÅ MIN RYG.

Värdokumentnr
~~52-05309-32~~

41930

Leveransnr

19.5.71

Leveransadress

FLYVEMATERIELKOMMANDOEN
REGNSKABSAFDELINGEN
P O BOX 130

DK-3510 FLYPVAERLÖSE DANMARK

Er beställning

29.3.68

Er beteckning

K 808

Betalningsvillkor

30 DAGAR NETTO

Leveranssätt

2070284

Leveransvillkor

03 1 41930

Övriga villkor

0

TEOP handläggare

BME

Datum 24-5-71

Fakturanr 94702

Post Konto	Specifikation	Kvantitet	Pris per enhet	Belopp
8230	FLYGPLAN S35XD NR 35.1102			6005758.00
	INDEX ENL TE 69.131 122.3:100.0	100.0	6005758.00	1339284.03
8230				1339284.03
0850	AVGÅR BET. ENL. PLAN 85%			5104894.30
			SV KR	2240147.73

ANVÄNDNINGSSOMRÅDE: FLYGMATERIEL

FAKTURANS RIKTIGHET INTYGAS
SAAB-SCANIA AB

[Signature]

Modell 25/5-71
[Signature]
FLYVEMATERIELKOMMANDOEN
FORSYNINGSDPOT KARUP
FLYVESTATION KARUP
KØLVRA

Vid likvid v. g. ange fakturanr. Anmärkningar skall för att beaktas göras omedelbart efter mottagandet.

Postadress
581 88 LINKÖPING

Telefon
013-13 00 20

Telegram
saab linköping

Telex
64940 saablg s

Bankgiro
120-1565
160-3802

Postgiro
16 03 42-2

21 MAJ 1971

RYGTER OM DEN HØJE FORMATIONS-
FLYUNINGSTANDARD MEDFØRTE, AT VI
FRA FSN ÅLBORG FIK OPFØRDRING TIL
AT GIVE OPVISNING I ANLEDNING AF



20 ÅRS FØDSELSDAG.



DET HELE
BEGYNDTE GODT.

REAKTIONEN FRA ÅLBORG!

Aug 1971

Eskaadrille 723 fatter hermed eskaadrille 729
for den fremfuldendte formationsflyvning
som eskaadrillen præsterede i anledning af
den 70 års jubilæumsdag.

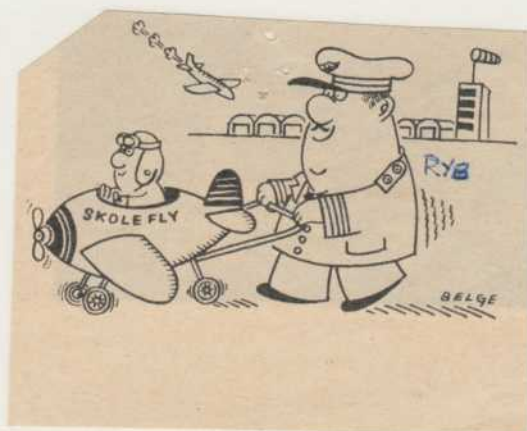
Amph.

TUREN FRA ÅLBORG TIL KARUP VAR
DERIMOD KUN EN DELVIS SUCCES.

"LINGO BLUE 2, BAND 4

JOIN - UP"

1. JULI MÅ RYB FORLADDE ESKA-
DRILLEN EFTER KNAPT 10 ÅRS
TJENESTE. HAN VAR DEN "HELDI-
GE" DER BLEV UDVALGT BLANDT
EGNEDE EMNER TIL PÆDAGOG
PÅ AVNØ.



ET PASSEN DE AFSKEDS PARTY
BLEV AFHOLDT MEDIO MAJ I
FORBINDELSE MED KEW'S POLTER
ABEND, BEM, MYK OG KIDIS
OPTAGELSE SAMT VONIS "REMAKE"
EFTER TILBAGEVENDEN TIL
ESKADRILLEN.

31 JULI.

VI HAR VÆRET SÅ HELDIGE AT
FÅ OPSNUSET ET ÆNDRINGSFORSLAG
TIL ANNONCEKAMPAGNER. VI ILER
MED AT BRINGE VIDERE ?

Jetpilot



Han kan også skubbe

PILOT NR. 52 REDDET I FALDSKÆRM

*Ingen sammenhæng
mellem to Karup-fly
havarier på få dage,
siger flyvevåbnets
havarikommission*

Medlem nr. 52 af „The Caterpillar Club“'s danske afdeling blev optaget kl. 12,06 i går, da den 34-årige major Palle Dønvang, flyvestation Karup, „stod af“ en RF 84-fotojetjager, der fik totalt motorstop over Kattegat.

Nøjagtig 20 minutter efter at han før katapultudløsningen havde udsendt „may day“, blev major Dønvang fisket op fra sin gummibåd midtvejs mellem den danske og svenske kyst på en position syd for Anholt. Ved et tilfælde var en helikopter fra redningseskadrillen i Værlose på Flyvestation Tistrup og kunne dirigeres til øjeblikkelig assistance.

Major Dønvang slap med forskrækkelsen, en dukkert — og en rift på den ene hånd. Han var på en rutineflyvning, da motoren satte helt ud. Flyet er endnu ikke lokaliseret. Chefen for flyvevåbnets havarikommission, oberstløjtnant Kurt Abildskov, afviste i aftes over for Ekstra Bladet, at havariet i går kan have sammenhæng med et Drakenhavari tidligere på ugen. Drakenjageren, der også var stationeret i Karup, forulykkede på grund af svigt ved brændstofforsyningen, fordi et mikroskopisk metalspån havde sat sig fast.

PS. The Caterpillar Club regnes for verdens mest eksklusive. Medlemskab opnås kun, når man under farlige omstændigheder har reddet livet

i faldskærm. Til gengæld optages man automatisk i klubben. Caterpillar betyder silkeorm. Den spinder det stof, at hvilket man laver faldskærme.

EFTER EN
AFBRUDT RECCE
MISSION SWIMBER
DØN OP FOR AT
KOMME ON TOP.

I CA. 10000' FLAMMER MOTOREN
UD I FORBINDELSE MED
AT SCREENS VÆLGES IN.
TRODS AOSKILLIGE RESTARTS
FORSØG LYKKES DET IKKE
OG MASKINEN BLEV FOR-
LADT I 1000'.

MOTOREN
EFTER
BJERGNING.



Militærpilot styrtede med udrangeret fly

Major P. Dønvang, 34, Viborg slap uskadt, da hans fly i går styrtede ned 25 km nord for Sjællands Odde. Han lod sig skyde ud af flyet med katapultsæde, da det fik motorstop under en rekognosceringstur fra flyvestation Karup.

Flyet var en »Thunder Flash« — en type, som flyvevåbnet er i færd med at udrangere og erstatte med det svenske »Draken«.

Kun 20 minutter efter at piloten var landet på vandet med sin selv-oppustende gummibåd, blev han samlet op af en helikopter fra Værløse, der befandt sig over Djursland.

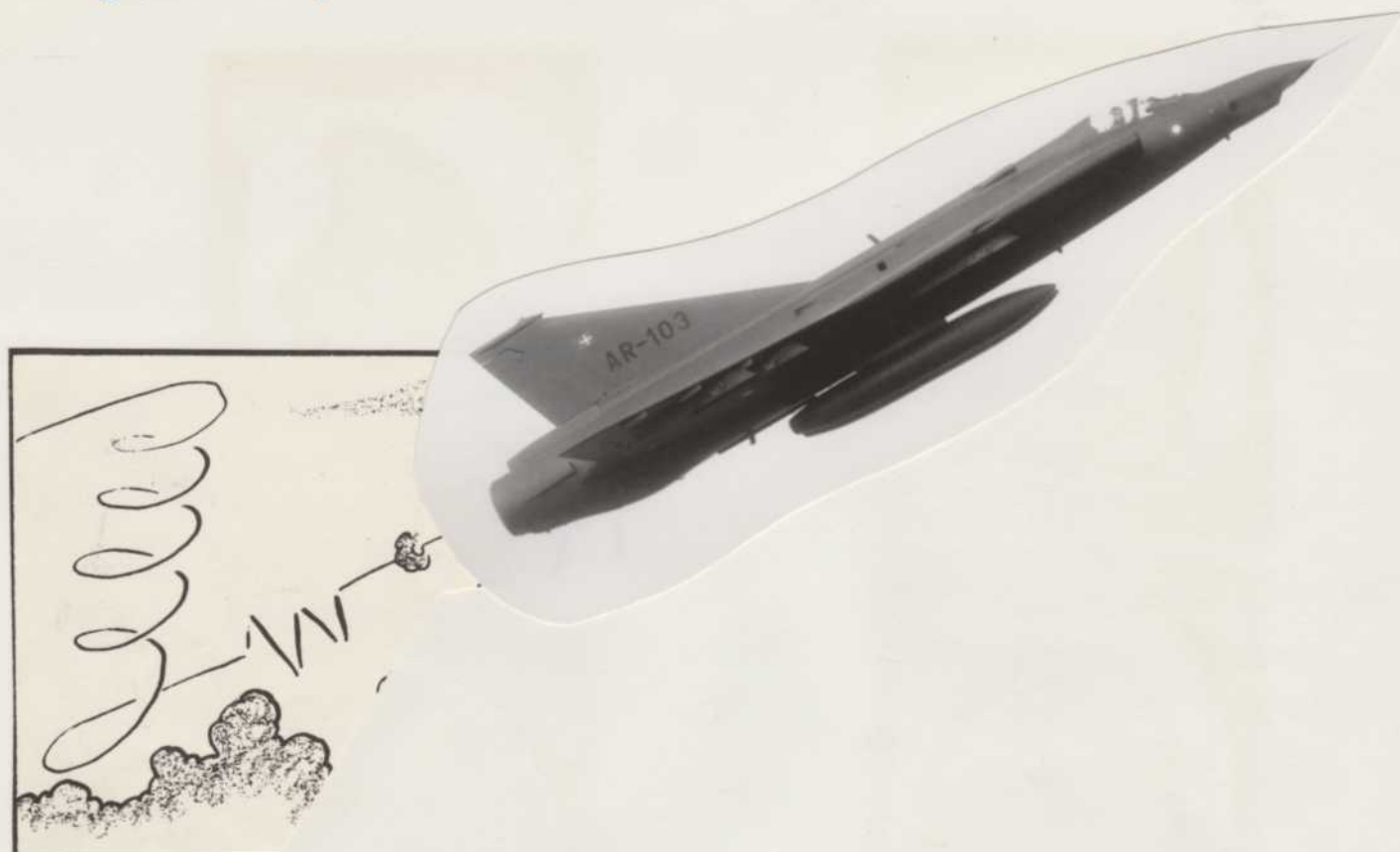
Havarikommissionen har endnu ikke fundet årsagen til motorstoppet.



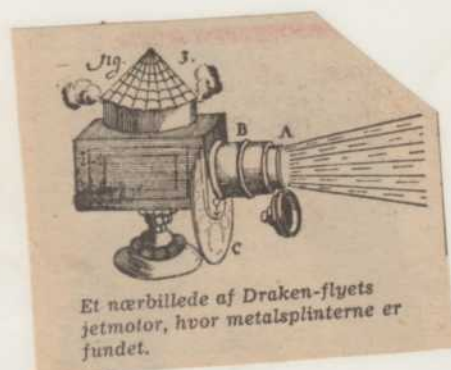
Always be welcome.

HAN GLEMTE BARE ISEN.

TRODS JØR'S CRASH d. 27 JULI
OG DØNVANGS SPLASH d. 30. JULI GÅR
DRAKENOMSKOLINGEN I 729 PLANMÆSSIG
VIDERE:



VISSE ORGANER ER ENDOG **EKSTRA** -
INTERESSERET I VORES PROBLEMER;
FORSKELLIGE FORSLAG FREMSÆTTES TIL
AFHJÆLPNING. HER EN DETAILTEGNING,
MENT SOMT RETTELSE TIL DASH-ONE



Et nærbillede af Draken-flyets
jetmotor, hvor metalsplinterne er
fundet.

Draken-styrt

Haveriet skete, da den 24-årige pilot Kjeld Claus Jepsen, Herning, udførte en uddannelsesflyvning. Ved en højde på ca. 15.000 fod kom flyet ud i en position, der fremkaldte et såkaldt super-stall. Det indebærer, at luftstrømmen over vingerne ikke rammer højde- og sideror, og at kontrollen over flyet går tabt.

Har ikke fået faldskærme

Det er et fænomen, som det svenske luftvåben afhjælper med en speciel faldskærm, men de danske fly, der blev indkøbt i 1968, har ikke fået installeret lignende faldskærme. Piloterne er dog nøje instrueret om fænomenet.

Den eneste mulighed, piloterne i de danske Draken-fly har for atter

at få kontrol over flyet, er at have tilstrækkelig højde. Reglerne foreskriver, at piloten skal lade sig skyde ud med katapultsæde, hvis kontrollen ikke er genoprettet ved en højde på 10.000 fod.

Kjeld Claus Jepsen lod sig skyde ud ved 7000 fod og landede i en kornmark ved Skovagergård, tilhørende gårdejer Elmar Christensen i Øster Velling. Han landede ca. 700 meter fra flyvraget, der havde antændt marken. Katapultsædet, der vejer ca. 100 kg, faldt ned på gårdspladsen på nabogården, tilhørende gårdejer Anton Overgaard.

Ubeskriveligt syn

Kun få timer efter at Draken-flyet var styrtet ned, nåede flyvevåbnets havarikommission frem til nedstyrtningssstedet og afspærrede området. Havarikommissionens fem medlemmer gik straks i gang med arbejdet, og i eftermiddagens løb var kommissionen i gang med opmålinger og foreløbige undersøgelser. En gruppe soldater gik i kæde over arealet og opsamlede stumper fra Draken-flyet.

Flyet er styrtet ned umiddelbart sydvest for »Skovagergård«, der tilhører gdr. Elmar Marius Christensen. Et øjenvidne har til gårdejere

og hans hustru forklaret, at han ikke turde køre ned i gården. Det var et helt ubeskriveligt syn. En stor jordkegle stod lige i vejret sammen med flammer og røg.

Medlem af havarikommissionen, major E. Qvistgaard Hansen, oplyser, at man i dag begynder at grave maskinen fri. Den ligger 6-8 meter under jorden, og motoren er formentlig presset helt ud i cockpittet. Alle dele vil blive løftet fri med gravemaskine, samlet på en vogn

og kørt til flyvestation Karup, hvor man vil rekonstruere flyet og herefter gennemgå de systemer, der er mulighed for, for at finde frem til årsagen til nedstyrtningen.

Piloten lod sig skyde ud med katapultsædet og dalede ned i faldskærm ca. 700 meter fra det sted, hvor flyet ramte jorden.

Flyvevåbnets havarikommission skal i den kommende tid klarlægge, om piloten har bragt flyet i den uheldige position ved en fejltagelse, om der var en fejl ved styreorganerne, eller om haveriet skyldes en kombination af disse to ting.

Lodret ned i en kornmark

Draken-flyet er gået omtrent lodret ned i en kornmark, der ligger omkring 100 meter fra gården »Skov-

agergård«. Det er tydeligt at se, at flyet er kommet fra sydvest over skoven og direkte ned i bygmarken. Der er lavet et hul i jorden med en diameter på mellem 6 og 7 meter, og straks da flyet har ramt jorden er der sket en eksplosion og brændstøffet er brændt af.

Ikke tre kvarter efter, at piloten var skudt ud med katapult, sad han i et af flyvevåbnets redningshelikoptere, som landede 50 meter fra det sted, hvor Draken-flyet var styrtet ned.

Brandvæsenet fra Randers var hurtigt fremme på ulykkesstedet og sprøjtede skum på de brændende flydele i krateret midt i bygmarken. Falck-Zonen fra Randers og Bjerringbro mødte også med et par ambulancer, men dem var der ikke brug for.

Nedstyrtningen tiltrak i øvrigt hele eftermiddagen og i aftentimerne mange menneskers interesse, og det var flere gange svært at komme frem og tilbage på stedet, ligesom det udstationerede militærpoliti havde besvær med at gøre uvedkommende forståeligt, at skiltningen om »adgang forbudt« skulle respekteres.

Andet Draken-styrt inden for en uge — årsagen forskellig



5 AUG. VENDER C-324 HJEM MED INV.-
FEJL. VED LANDING SVIGTER BREMSER-
NE P.G.A. OVEROPHEDNING AF EN VENTIL
I NOSE-COMPARTMENT. PILOTEN STOP-
COCKER, MEN SIDEVIND DREJER FLYET
AF BANEN UMIDDELBART FØR STANDSNING.
HER RAMMER DET ET BREMSEHUS OPSTILLET
PÅ PRØVE I FORBINDELSE MED EN HOOK-
WIRE TIL DRAKEN.

Nyt jager-havari

Det elektriske system i Thunder-jager svigtede, og under landingen svigtede bremserne, hvorefter jageren påkørte bremsehuset

Flyvestation Karup var i går udsat for endnu et uheld med en jager, der under landing blev så stærkt beskadiget, at det næppe kan betale sig at lade flyet reparere, da det er af en ældre model. Flyets bremses svigtede under landingen, og inden da var der opstået en fejl i flyets elektriske system. Det havererede fly er af typen F-84 Thunder-Flash. Et fly af

denne type styrtede fredag i sidste uge ned nord for Sjællands Odde. Flyvevåbnet er for tiden i færd med at udskifte disse jagerer med de nye Draken-rekognoseringsfly.

Mens jageren var i luften opstod en fejl, der afbrød jagerens primære elektriske system på grund af svigt i flyets „inverter“ – en spændingsregulator – bl. a. jagerens radio blev herved afbrudt.

Piloten, der er rutineret i flyvning med disse jagere, slog over på flyets nødradio og fik straks kontakt med flytårnet i Karup. Samtidig fik han genoprettet elforsyningen over en reserveinverter.

Piloten satte straks kurs mod flyvestationen og landene på hovedlandingsbanen. Under landingen kom han ret langt ind på banen og som en ekstra sikkerhedsforanstaltning udløste han jagerens bremsefaldskærmene.

En jager af denne type lander med en hastighed af ca. 200 km/t og bremsefaldskærmene udløses derfor først efter landingen og et kort afløb. Samtidig bremsede piloten, men da bremserne ikke virkede, fortsatte maskinen ud over landingsbanen.

Her er der bremsenet netop for at foregribe en sådan situation, men på grund af de svigtende bremses var maskinen af faldskærmene, der går op i vinden, blevet trukket skævt og maskinen påkørte et bremsehus (materiellager til bremsenet), hvor det fik næsehjulet revet af og forpartiet ødelagt. Piloten kom ikke noget til ved havariet.

– Det er ikke sandsynlig, at vi lader maskinen reparere igen. Denne jagertype er under udskiftning med Draken-jagerne, og det kan derfor næppe betale sig. Efter udskiftningen er de gamle fly kun af skrotværdi, oplyser oberstløjtnant Rye-Hansen, Flyvestation Karup.

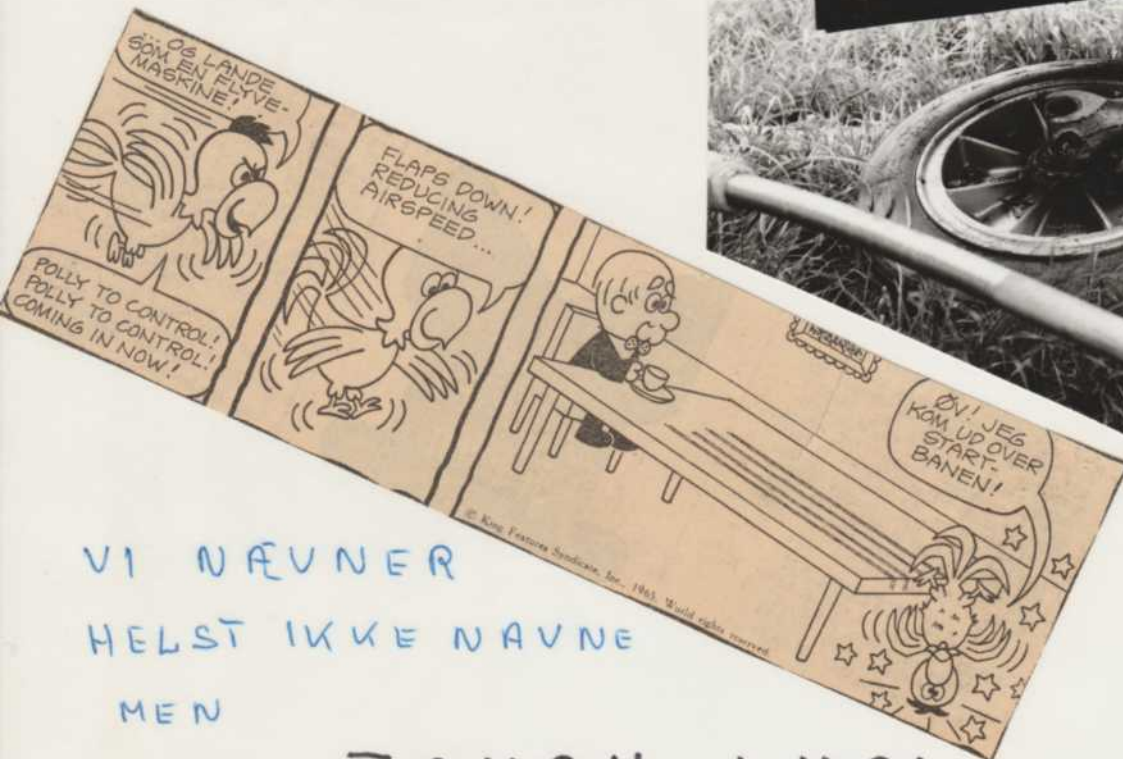


HERNING
FOLKEBLAD 6/8

ANDRE AVISER VAR ÅBEN BART FOR LANG-
SOMME TIL AT FÅ HISTORIEN
DAGEN EFTER (7 AUG) SÅS DENNE
SENSATION I ET AKTUELT BLAD:

Flyvevåbnets fjerde fly- havari på 10 dage holdt hemmeligt i flere dage

NOSE WHEEL +
HOOK WIRE



VI NÆVNER
HELST IKKE NAVNE
MEN

TOUGH LUCK,

PETER BREMSEHUS!



MEN DER MED VAR DAGEN
 IKKE FORBI. FLYVNING
 BLEV SÅ VIDT MULIG
 INDSTILLET FOR AT
 FORMINDSKE CHANCER-
 NE. DERFOR GIK BUS
 OG SOM UD OG FLØJ
 CHIPMUNK, MEN LANOEDE
 KORT EFTER PÅ EN
 RULLE BANE I NORDLIGE
 OMRÅDE

Chipmunk måtte nødlande i Karup

Flyvestation Karup oplevede ikke færre end to fly-uheld i torsdags.

Som omtalt i går blev et fotofly af typen RF-84-F stærkt beskadiget, da det under en nødlanding kørte uden for landingsbanen og ramte et bremseaggregat. Det andet uheld ramte et Chipmunk træningsfly, som under øvelsesflyvning over flyvestationens område fik motorvanskeligheder.

- Motorens omdrejningstal faldt, da en cylinderpakning sprang, oplyser fungerende stationsleder, oberstløjtnant P. E. Rye Hansen. Situationen var ikke særlig alvorlig. En Chipmunk kan sættes ned på næsten en hvilken som helst græsmark, men da maskinen befandt sig over flyvestationens område, valgte piloten naturligvis at gå ned på asfaltbanen.

ALLE DISSE "ACCIDENTS AND INCIDENTS"
UDLØSTE EN SAND STORM AF REAK-
TIONER; VI BRINGER ET UDVALG:

DØD HEST

I gamle dage blev ryttere i hæren hjemsendt med en regning på 1 stk. død hest, hvis det blev konstateret, at han havde redet den til døde.

Med de enorme beløb — 10 mill. — et fly koster, siger det sig selv, at erstatningskrav af denne størrelsesorden er urealistiske.

— Men generelt kan jeg sige, at der ved pligtforsømmelser kan blive tale om afskedigelser og i visse tilfælde også om erstatningskrav, slutter man for Brøns-Hansen.

ambro.

Denne historie fortelles blandt piloter på flyvestation Karup:

En pilot, der havde fløjet Draken, fortalte kammeraterne, at det var en skøn oplevelse.

— Hvor mange gange har du været oppe med en Draken, blev der spurgt.

— Hvordan er det at lande? — Det har jeg aldrig prøvet.

EKSTRA VRINSK

Flere og flere kostelige jet-fly falder ned på grund af pilotfejl.



— Og hvor sidder man så den dims, man styrer med?

OG SÅ LANDER HAN I FLYVEHAVREN

NOGLE TOG

DET

HUMORISTISK?

Her viser den 72-årige chefpilot i luftvåbnet, major Gammelfahr, hvor elegant en hovedlanding kan foretages.



AT FALDE MED YNDE

Når så mange Drakenfly bliver slået til pindebrænde i vore rugmarker, skyldes det ifølge forsvarrets undersøgelser, at piloterne er alt for unge. En god jet-pilot skal helst være 45 år gammel.

— De må såmænd gerne være ældre, sagde en falskmand fra luftvåbnet til os. Så længe de gamle drenge kan bæres om bord og husker at få stokken og brillerne med, er vi ikke ængstelige for det fine materiel. De vil, når Draken maskinerne får spåner i krumtappen, altid kunne lande velbeholdne på jorden, hvorved de dyre faldskærme ingen skade tager. Maskinerne gør det jo ikke så meget med. De er primært anskaffet som beskæftigelsesforanstaltning for danske underleverandører, og jo flere, der smadres, jo større velstand ...

DEN ER SPLINTERGAL MED DRAKEN

Forsvarsminister Østergaard vil nu lægge sag an mod svenskerne for at få 10 millioner kr. for de fejl, der har været på de nye Draken fly. Sagen betragtes i visse forsvarskredse som et slemt tilfælde af sabotage.

LØRDAG DEN 7. AUGUST 1971

Tanker under Draken-fly's øvelser

ERHARDT
LARSEN

I dag

Hvor jeg bor, bolttrer de nye svenske Drakenfly sig daglig under larm og flotte bevægelser.

Efter to uheld, der mirakuløst nok ikke kostede menneskeliv takket være det glimrende redningssystem og flyvernes evner til at bruge det, kan man ikke lade være at tænke i nye baner om disse fly og øvelserne med dem.

Tankerne er ikke blevet mindre alvorlige, efter at det er blevet oplyst, at fejl er fundet i en fjerdedel af de foreløbig leverede maskiner.

★

Amatører, som de allerfleste jagttagere er, kan ikke bedømme, om det er forkerte fly, militæret har anskaffet. Selv mandskabet, der flyver med dem og skulle kende dem bedst, siger god for dem, ja, endog en pilot, som lod sig udskyde fra et af ulykkesflyene, er ikke bange for at gå op igen med et nyt.

Alligevel må det være tilladt den ukyndige sunde fornuft at blande sig i betragtningerne over disse anskaffelser og brugen af dem efter konstaterede ulykker og fejl.

Enhver kan uden sagkundskab forestille sig, at metalsplinter i brændstofledningerne, er farlige. Den art sand i maskineriet kender den jævne mand fra hverdagens mekanik. Men i luften bliver det mere livsfarligt. Når der nu findes

sådanne splinter i en fjerdedel af maskinerne, og fundene vækker nærmest bestyrtelse i de svenske mekanikerkredse, som kender flyene til bunds, kan det da være forsvarligt at flyve videre med Drakenfly, før der er skabt større klarhed

★

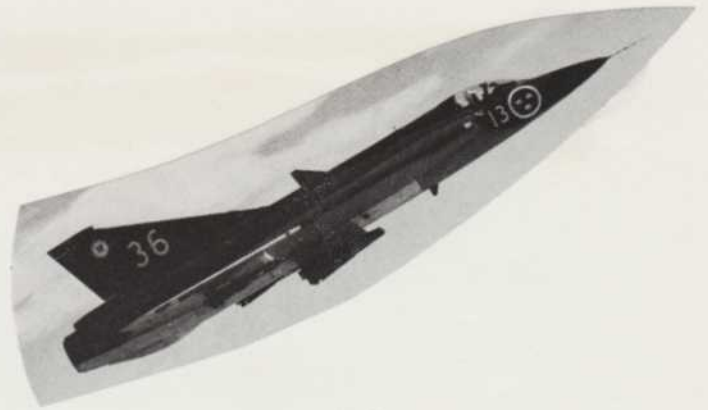
Der er nu visse øvelser, som indstilles, mens undersøgelsen står på, men de opsigtvækkende flyvemaskiner er stadig daglig i luften.

Flyverne har intet imod at fortsætte, så skulle vi andre vel kunne være ligeglad. Mærkeligt nok er man det ikke alligevel. Med uro og forundring kikker man op og tænker på, at i danske og svenske laboratorier sidder andre flyeksperter bøjet over mikroskoper for at granske de mystiske nikkeltumper, som er fundet i disse flys blodkar. Hvor kommer de fra? Hvorfor er de der ikke, når flyene forlader fabrikken i Sverige, men kan findes, når maskinerne senere undersøges i Danmark

Er det mærkeligt, at kriminelle tanker sniger sig ind mellem andre overvejelser. Har der ikke siden forhandlingerne om køb af disse maskiner været mystik om Draken? Er det virkelig det bedste, man kan få — det sikreste?

Et barn lukkede øjnene i cirkus under et nervepirrende luftnummer og sagde: „De må selv om det“. Men kan voksne mennesker, uden bitterste forstand på flyvning og luftmekanik, sige det samme: De må selv om det? Kan det ikke blive ude i den almindelige befolkning uden sagkundskab, at et alvorsord skal siges om disse mystiske fly. For eksempel: Indstil manøvrerne, til man véd, at der ikke er grus i maskineriet.

NOGLE HAVDE HELT MISFORSTÅET
SITUATIONEN:



NEJ, DET BURDE
SELV EN JOURNA-
LIST KUNNE SE.

OG NOGLE TRAK PÅ SKULDEREN

Saab beklager

DA DET IMIDLERTID IKKE VAR LYK-
KED FOR SAAB AT SLIPPE AF MED
ALT SKIDTET, HAR MAN NOK SET
SIG NØDSAGET
TIL FØLGENDE:

UDSALG! UDSALG!

Et lille, eksklusivt parti høvl- og drejespåner, kun lidt brugt, er billigt til salg ved hurtigt køb.

OBS! Må under ingen omstændigheder anvendes til militære formål.

Henvendelse:

SAAB,
Linköping.

MEN VI HOLDT ALLIGEVEL FANEN
HØJT HVILKET OGSÅ KOM TIL UDTRYK
SOM HER

Tillid til Draken trods uheld

REDAKTIONEN VIL OGSÅ GERNE
VISE SIN TILLID VED AT UD-
NÆVNE DRAKEN TIL ?



MACH 2

(OR NOT)

18 AUG. MODTOG ESU BESØG AF FIRE
JOURNALISTER. EFTER
EN BRIEFING OM
UDSTYRET LYKKEDES
DET MED EN DEL BE-
SVAR GÆSTERNE



MAN TAGER DENNE
ENDE PÅ FØRST.

AT KOMME I FLYVETØJET. RESUL-
TATET VAR DOG
SÆRDELES KLA
DELIGT.



SOMMER
MODE
1971

LAST-MINUTE-QUESTIONS

EFTER LIDT BESVÆR LYKKEDES DET
AT FÅ EN TO-SKIBS BESTÅENDE AF
AT-152 + 153 AFSTED. SAMTIDIG OVERGIK
727 SIG SELV VED AT SENDE EN TOSÆDET
I LUFTEN TIL TIDEN MED EN FOTOGRAF
I BAGSÆDET. MAN BEMÆRKER FOTO-
GRAFENS UDTRYK EFTER TUREN.



VORES PASSAGER
VAR DER I MOD
ET STORT SMIL
EFTER TUREN

DET PÅSTÅS AT PILOTEN
DEN DAG LAVEDE SIT
HIDTIL BEDSTE ART-COCK-
PIT-CHECK.



HAN SÅ HELLER IKKE
JUST ULYKKELOG UD EFTER
TUREN. VI NÆVNER IKKE
NAVNE MEN NOGEN HØRTE DENNE UD-
TALELSE FRA PIGEN EFTERTUREN:

THE LESS THE BETTER!

MON IKKE DER BLEV FORTIET EN
PROCEDURE UNDER MTD?

DANMARKS HURTIGSTE JOURNALIST-PIGE FLYVER DRAKEN

*Hanne Risgaard fra Dags Dato lavede
radioreportage i seks kilometers højde*

Danmarks hurtigste kvindelige journalist, kan Hanne Risgaard fra Dags Dato med rette sætte på sit visitkort. I går fløj hun Draken-fly fra Karup. I seks kilometers højde optog hun stof til eftermiddagens radio-reportage om de dansk-svenske jagere.

— Det var helt fantastisk — fortæller Hanne Risgaard til Ekstra Bladet.

— Anderledes kan det ikke udtrykkes. — Vi fløj i seks kilometers højde en rundtur fra Karup. Vi var oppe i ca. 40 minutter.

— Inden vi gik i luften, blev jeg ikklædt den reglementerede udrustning med hjelm, iltmaske og G-dragt. Jeg blev også grundigt instrueret i hvorledes jeg skulle forholde mig, såfremt vi måtte lade os skyde ud med katapult-sæde. Jeg fik en grundig instruering i alle de sikkerhedsforanstaltninger, man skal lagttage, hvis man er på vej ned i vandet eller på jorden. Men heldigvis blev det jo ikke aktuelt.

— Hvordan kommer man til at flyve Draken-fly?

— Det er en lang historie, der begyndte helt tilbage i 1969, hvor jeg var på Journalisthøjskolen i Århus. Her ansøgte jeg om lov til at komme op i en militær jagermaskine. I to år hørte jeg intet, og da så Draken-debatten og diskussionen om sikkerheden i luften kom frem, søgte jeg igen, denne gang gennem redaktionen. Vi talte derefter med Forsvarsministeriet — og så fik jeg lov.

Hanne Risgaard der er den første kvinde, der har været oppe i et Draken-fly, vil i eftermiddag kl. 16.01 på P3 fortælle om hvordan det er at flyve rundt med en hastighed lige under lydets, for mere fik jeg ikke lov til at prøve, slutter Hanne Risgaard. eva

EN UNG MAND I ESKADRILLEN VAR
SÆRDELES INTERESSERET I DETTE BE-
SØG. HAN HAVDE EN ODA SIT FOTOGRA-
FI APPARAT MED. I DAGENS LØB FIK
HAN LAVET EN HEL LILLE SERIE.
FOR AT DER IKKE SKAL VÆRE NOGEN
TVIVL, BRINGES HER ET LILLE UDVALG
AF HANS BILLEDLIGE ELSKOVSKVAD:



DET PÅSTÅS ENDVIDERE, AT DAMEN
DEN FØLGENDE NAT LED AF MARE RIT,
GRUND IKKE OPLYST.

Her har De historien om:

DIL'S' Polter-ABEND



Nix pille blandt dejlige bare damer

MEN



Naturlig familie planlægning



-på een betingelse



■ Denne beretning vil få det til at gyse i Dem. De vil nægte at tro, den er sand.

Men Take Note

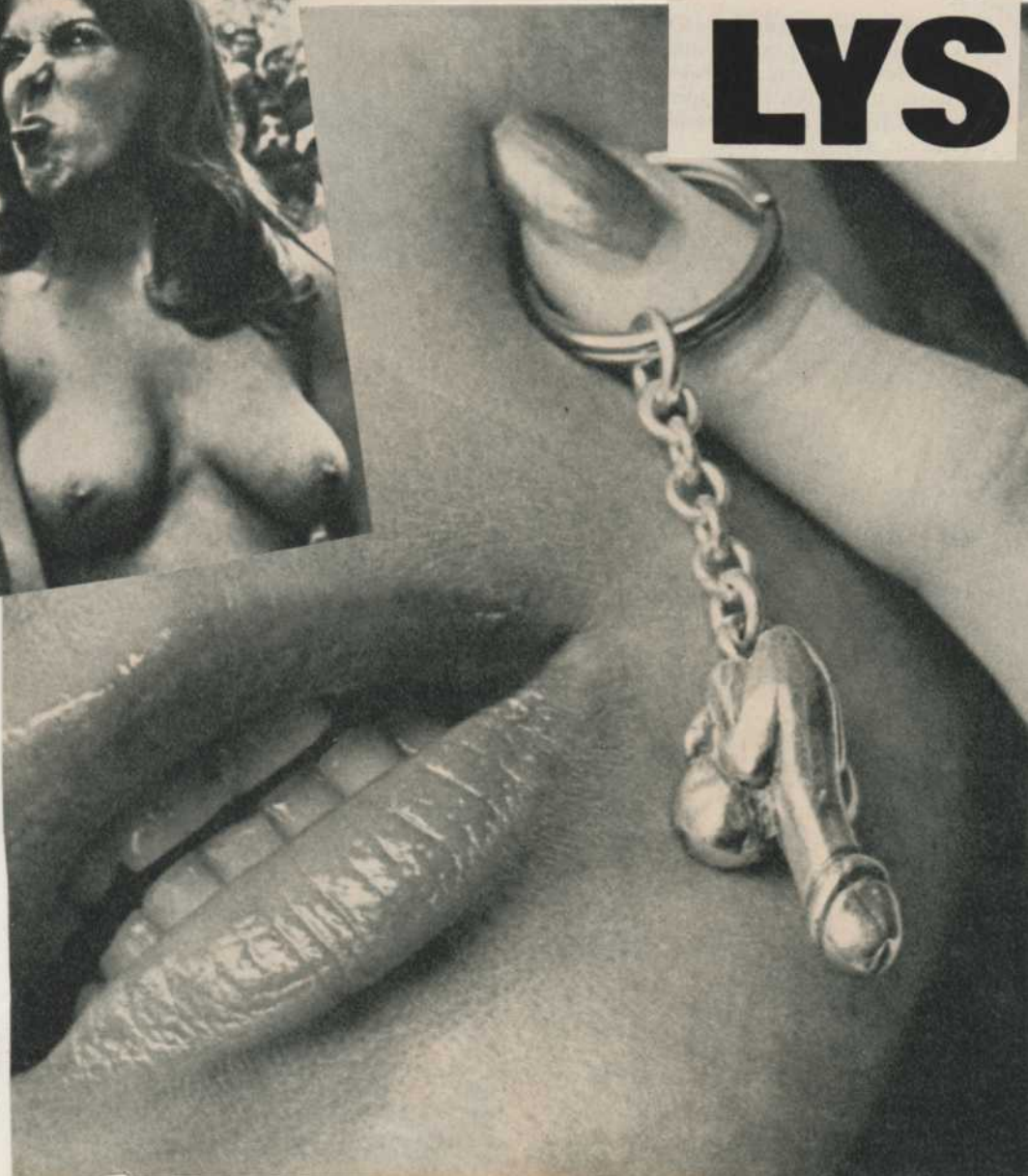
HERRE! - hvor uransagelige er dine veje. (Johannes 3-16). ..Endnu en af eskadrillens ungersvende er (omend efter en kraftig generalprøve) faldet for fristelsen til at betrede ægteskabets trange stier. (man græmmes!). (ja, det er dog det utroligste folk gør, for at undgå at komme til træsk)

Men da nu den triste nyhed blev kendt blandt eskadrillens gamle prøvede mænd, arrangeredes fluks en glæmselens fest, der løb af stabelen

den 25-11-71. En fotomontage optaget af Billedbladets cheffotograf, illustrerer på glimrende vis festlighedernes forløb.

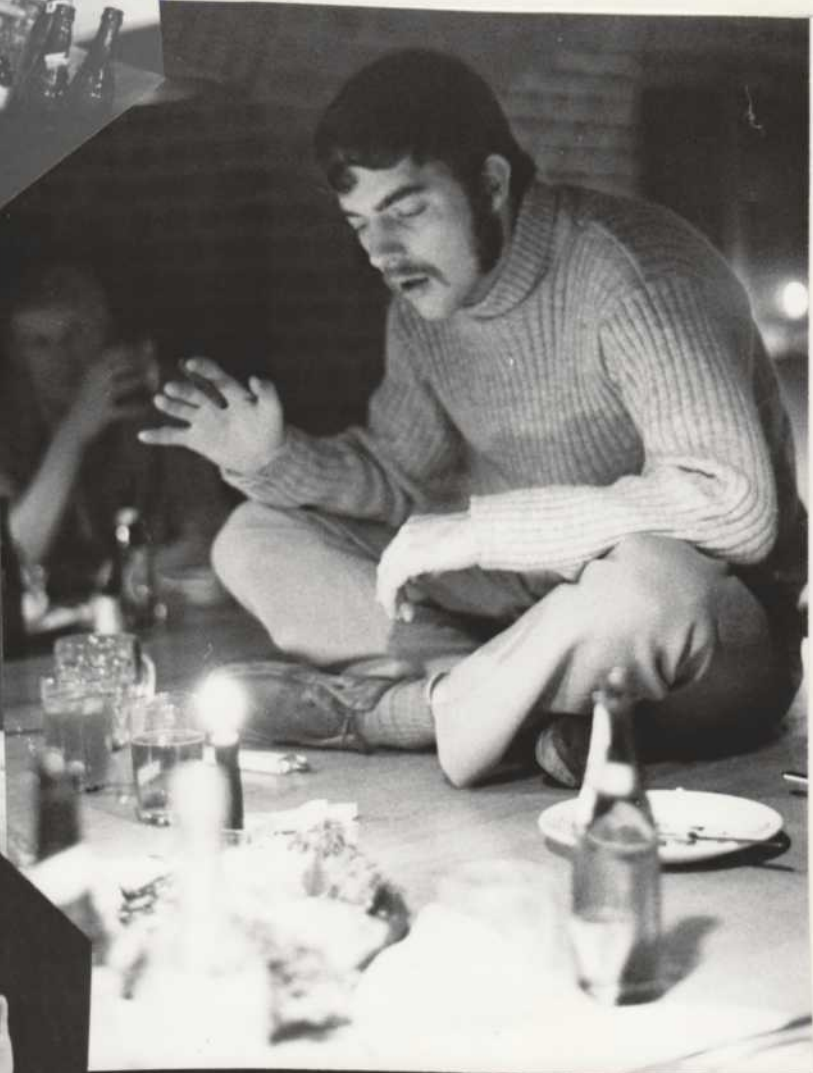
NU TÅLER DEN DAGENS LYS

Lykkelig sikkerhed



Vor kommentar!

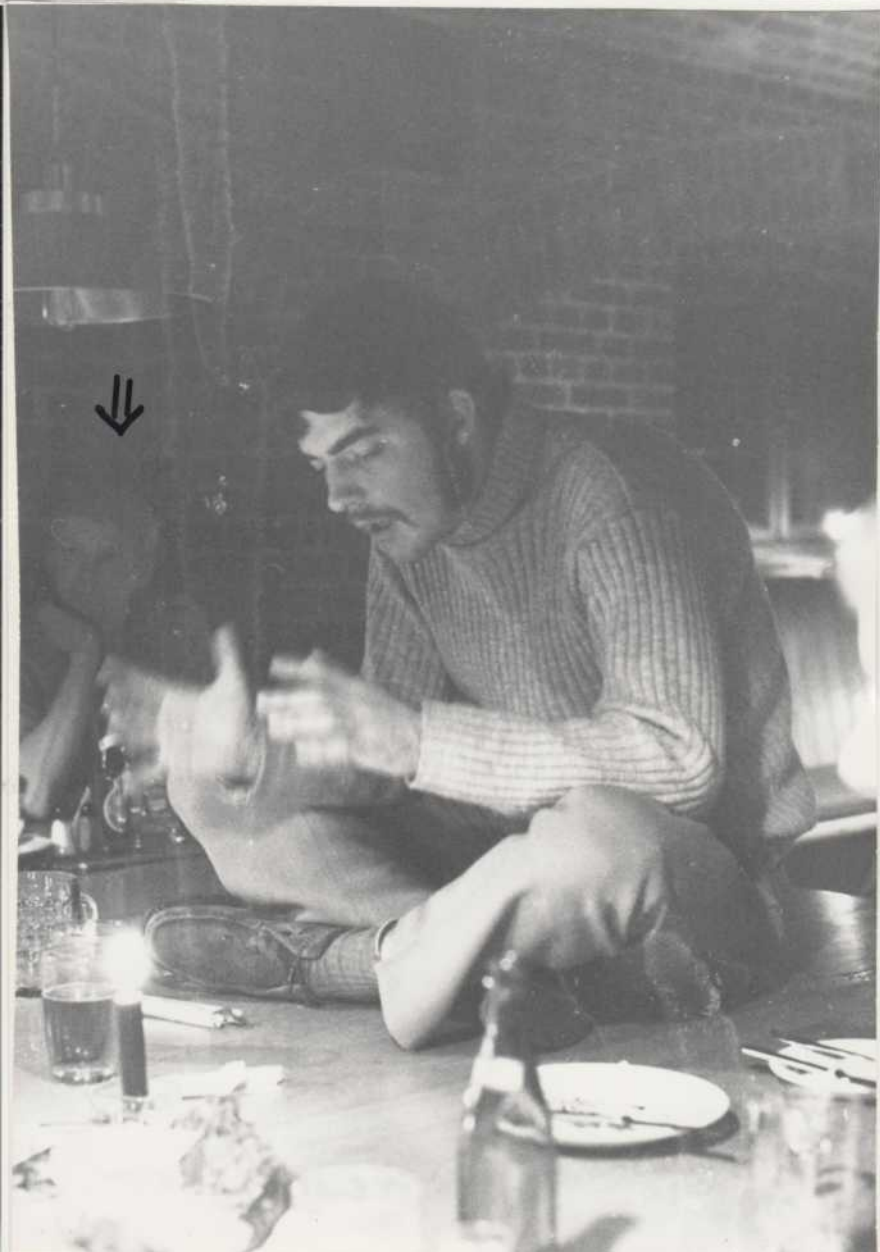
Svendene mødte veloplagte op
iført øl-tøjet. Man spiste sild
og tartar. Den gode danske snaps
ville ingen ende tage den aften.
Og alle skålede de med den ulyk-
kelige mand, og.....



virkningerne udeblev da heller ikke, thi vor ven blev:



L
Y
S
T
I
G
!

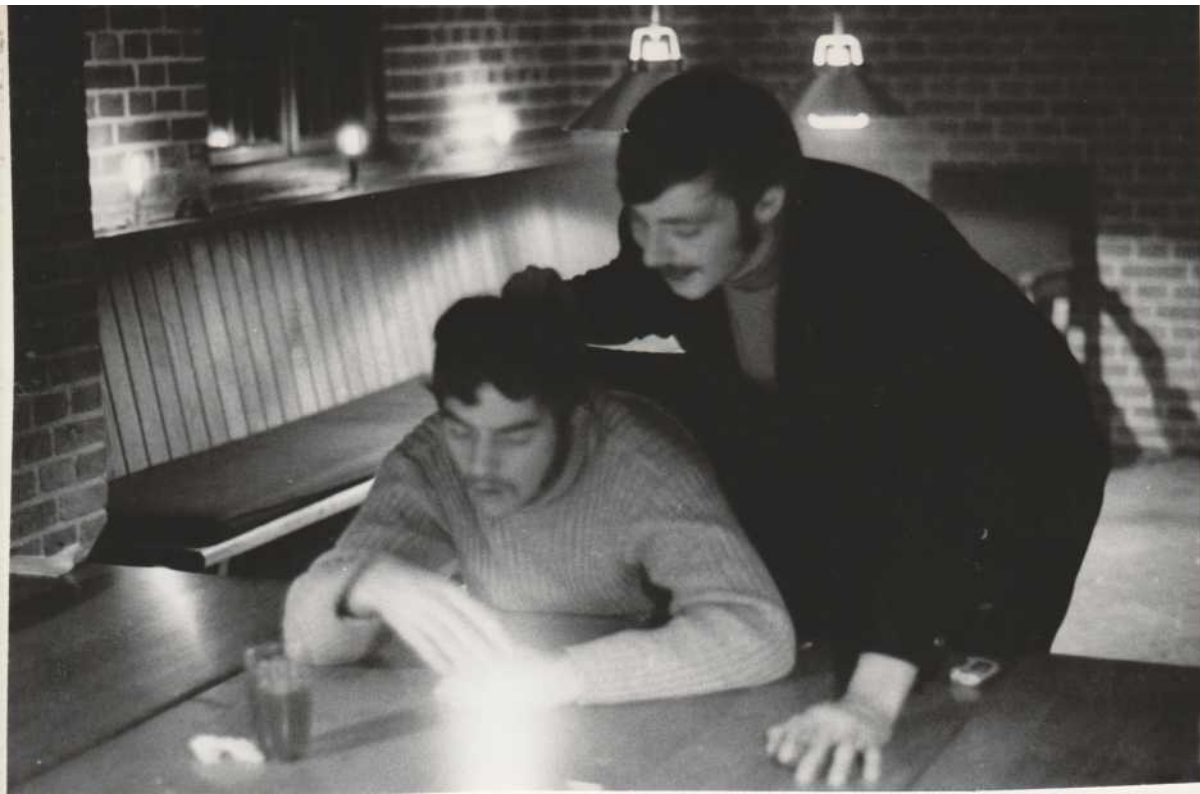


← FILOSOFISK



» ON-TOP «

MEN ...



en

og



to

og



tre

KLOKKEN
ER HER 20²⁵

-på een
betingelse



- Rolig, mutter - man er jo ikke 22 mere!

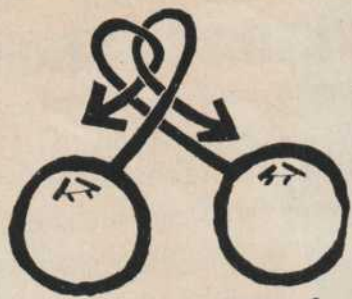




Men så fandt Møs og Kin
den vordende ægte mand
ude i et af de hyggelige
baglokaler. Og som de efter-
følgende billeder tydeligt
illustrerer, blev disse
to unge mennesker offer
for egne ufravigelige
tendenser.



MØS » IN ACTION « !!



- Vi blæser da bare på, hvad folk siger!

sign: Mø



Ideal Chaser



Sympatien samler sig i disse timer om Marianne!



copyright: »Vennen«

Sådan blev Danmarks
dyreste pornofilm til
**DER ER SEX
PÅ DRENGEN,**



Og her sluttede så festen for Dil's vedkommende. Den resterende del af selskabet forlystede sig endnu nogen tid. Nogle timer senere blev Dil bragt hjem pr. taxi. (Sunds taxi...just ask Henry, the driver..) Turen forløb uden hændelser, med undtagelse af, at Dil i kampens hede havde forlist sine bukser..(Møs?).. og således måtte gøre turen til Sunds kun iført rullekravesweater og skosværte.

