

ALFA

BROG

1ste Januar 1974

A FLT

B FLT

DØN
VAD
FRO
PEI
SOM
RIT
BEM
KID
PAS
KUN
BIS
GAR
JIM

DEN
LUI
LEJ
ELS
DIL
KIN
MYL
DER
MAL
LIN
KAP
DIK
GES
BRO

Den 19. januar 1974.

GRISEFEST

AFSKEDSPARTY FOR ELS & RIT











vi ved alle at BEM kan
lale til evig tid nu ved
vi ogsaa hvorfor !!



Ih hvor han kan -
men lidt for længe



**MAEND
ER JO
LIDT
PIVEDE**



18 - 22 marts DEPLOYERING TIL VÆRLØSE

I forbindelse med øvelse BON FIRE var det ESK. opgave at afprøve krigsdeployeringsplanerne

MANDAG 18.

Vi deployerede planmæssigt med 16 fly (BEM nødlandede på EKYT for at få fjernet et skyd ,hvorpå han fortsatte til EKVL)

TIRSDAG 19

28 klager på grund af natflyvning; dagen blev sluttet med engelske bøffer og rødvin i messen.

ONSDAG 20

I dag fik vi tidlig fri, og svendene tog til København for at stifte bekendtskab med det vilde natteliv.

TORS DAG 21

ESK. fik besøg af CINC NORTH og CH FLV!

Efter paraden blev der på ny serveret middag i messen.

FREDAG 22

ESK. skal hjem igen, og for at være helt sikker på at alt fungerer som beskrevet, afprøvede vores FON officer en af redningsvestene, DEN VIRKEDE.

Alt dette var en historisk begivenhed, da det var l. gang at en draken ESK. deployerede.

På Værløse var man i fuld gang med at bygge shelters, så det kneb med parkerings mulighederne, og flyene blev spredt over hele FSN.

Men 729 ånden lever endnu og vi var trods de ugunstige forhold i stand til at operere normalt.







VORES ESK. OMRÅDE PÅ FSN VÆRLØSE

JETLARM

De to sidste dages overflyvninger af jager-jetmaskiner fra Flyvestation Værlose bekræfter, at vi fortsat kan vente en kraftig støjforurening i Ølstykke.

Med intervaller på ca. fem minutter kommer en lavt-flyvende jetmaskine larmende over byen. Al samtale forstummer, man bukker sig uvilkårligt, og børnene begynder at græde.

Dette er en situation, som alle i Ølstykke kender.

Det paradoksale er, at hvis man blot leder maskinerne flyve i en linje nogle kilometer mere syd for byen, ville støjen være betydeligt mindre.

Ved opringning til Flyvestation Værlose får man endnu en bekræftelse på håbløsheden. En venlig major modtager klagen og oplyser, at den på normal vis vil blive sendt til en klageinstans, som vil undersøge, om regler er blevet overtrådt.

Selvfølgelig er der ikke sket nogen overtrædelse af reglerne. Så vi må vel fortsat leve med en ekstra nerve-støjbekæmpelse. Alligevel har jeg det håb, at man vil gøre sig den ulejlighed at ændre kursen fra og til flyvestationen blot nogle få grader!

B. C. A.,
Ølstykke.

TAK MOHAMAD



CIN C NORTH BLEV INTERCEPTET
OVER KARUP AF RDAF'S
BESTE ANX FIGHTER!!

WITH COMPLIMENTS FROM 729 SQD RDAF. 20 MAR 74.



Vi roterede med 42. SQD, BAF Florennes, Belgien
tiden 7. til 16. maj.

Der blev holdt
velkomstparty
med damer.

Festen forløb under
afslappede former.



Da vi gik derfor kendte alle hinanden.

Meget senere blev der tid til en
lille én i hangarien for vores gæster drag
ud på dagens første pas.

Efterhånden som de fik deltaget alle
de relevante Big-Click targets lærte
vi dem at kende; til sidst rovede
vi os ud i en "mixed" formation.

se næste side.

1. APRIL 1974

ESK 727 REJSSER (HURRA) TIL EKSP
OG I DEN ANLEDNING BLEV DER HOLDT
PARADE!



Chefen for flyvestation Karup, oberst N. Lnuud (til venstre) taget afsked med eskadrillechefen for 727, major B. Bundesen. Fra i dag forretter eskadrillen tjeneste i Skrydstrup.

Afskedsparade for fly-eskadrille

På flyvestation Karup blev i går holdt en afskedsparade for flyvestationens F-100 eskadrille, der nu er overflyttet til Flyvestation Skrydstrup. Det er sket som et led i den rationalisering, der har fundet sted efter forsvarsforliget i marts 1973.

Flytningen medfører, at flyvevåbnets F100 Super Sabre fly nu er samlet på Skrydstrup, mens Karup udelukkende har to eskadriller Draken-fly tilbage.

Ved afskedsparaden i går talte stationschefen, oberst N. Lund, samt chefen for eskadrille 727, major B. Bundesen, der flytter med sin eskadrille til Skrydstrup.

I forbindelse med parade fik tre officerer, der formentlig har reddet livet, fordi deres redningsudstyr har været forsynet med nød-radiosendere, overrakt et erindringskrus fra det firma, der har produceret senderne. De tre officerer, der alle har været ude for et flyhavari, er: major P. Dønvang, løjtnant S. Rasmussen, og sekondløjtnant S. Donby.

FARVEL

LØRDAGS
AVIS

Når ESK 727 går i luften
gælder det liv eller død

Da 727 er logal afsted kommer der igen
køl doglig dog til flyvesektionen.

Et fantastisk møbel



BEVERLO, 27 april 1974

Gentlemen,

As pupil-pilot of the 73A promotion of the Belgian Air Force, we are obliged to make a description of one or more aircraft of today.

Our promotion has chosen the SAAB DRAKEN of the Danish Air Force. But in Belgium, it's rather difficult to find pictures of SAAB DRAKENS in a passable format. So we thought it was logical to write to the base in Denmark, that uses DRAKENS.

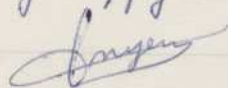
If it is possible we would like to have some pictures of this famous airplane, especially, the F-35 Hunter, the RF-35 Recce-version, and also the TF-35 two-seater, which is very rare in Belgium. Also the F-100 Super Sabre, which has been replaced by DRAKENS is welcome.

J. SNYERS
HEIDESTRAAT 185
BEVERLO 3960 BELGIUM.

or

SGT SNYERS
pupil-pilot EVS
33-M GOETSEHOOVEN
BELGIUM.

Thank you for your cooperation,
Many happy landings!



Mr. J. Smyers
Heidestraat 185
Beverio 3960 Belgium

Karup den 7. Juni 1974

Dear Mr. Smyers!

Upon receiving your letter in the 729 Squadron yesterday, we hurried to collect a couple of pictures to send you. All the Drakens you see on the pictures are RF-35, apart from one two-seater, called TF-35 that is flying two in the formation.

The 3 formation pictures that I send you are from the rotation that we had with the 42 SQD from Florennes during the first part of May.

With Kind Regards,

P. Dønvang
COM. SQD 729
RDAF

Selv om det er hverdag i esk, er vi jo alligevel altid i offentligkedens søgelys

★ Side 10 Lørdag 27. april 1974

KARUP

Glæder sig hver gang de skal i luften

Piloterne i de to Draken-eskadriller på Flyvestation Karup foretager daglig fotorekognoscering og skydninger fra flyene

- Vi glæder os hver gang, vi skal i luften og bliver skuffede, hvis en planlagt flyvning af en eller anden grund må aflyses. Selv om vi i gennemsnit har næsten en flyvning om dagen, bliver det aldrig ensformigt. - Hver flyvning er forskellig fra den foregående. Der er nye ting, der skal læres og indøves, og det er en herlig fornemmelse,

når man sidder i maskinen højt oppe over jorden.

Sådan siger Draken-piloterne på Flyvestation Karup, hvor der findes to eskadriller Draken-fly, ialt ca. 40. De to eskadriller blev indkøbt i september 1970, og man har været vældig tilfredse med dem. Eskadrille 729 består af fotorekognosceringsfly, og eskadrille 725 omfatter jager-

bomberne. Draken-flyene, der er svensk konstruerede, har en tophastighed på 2200 km/t.

Fotograferer østlandenes skibe

Chefen for fotorekognosceringseskadrille 729, major P. Dønvang, fortæller at flyenes primære opgave i fredstid er overvågning af landområder og farvandene i og omkring

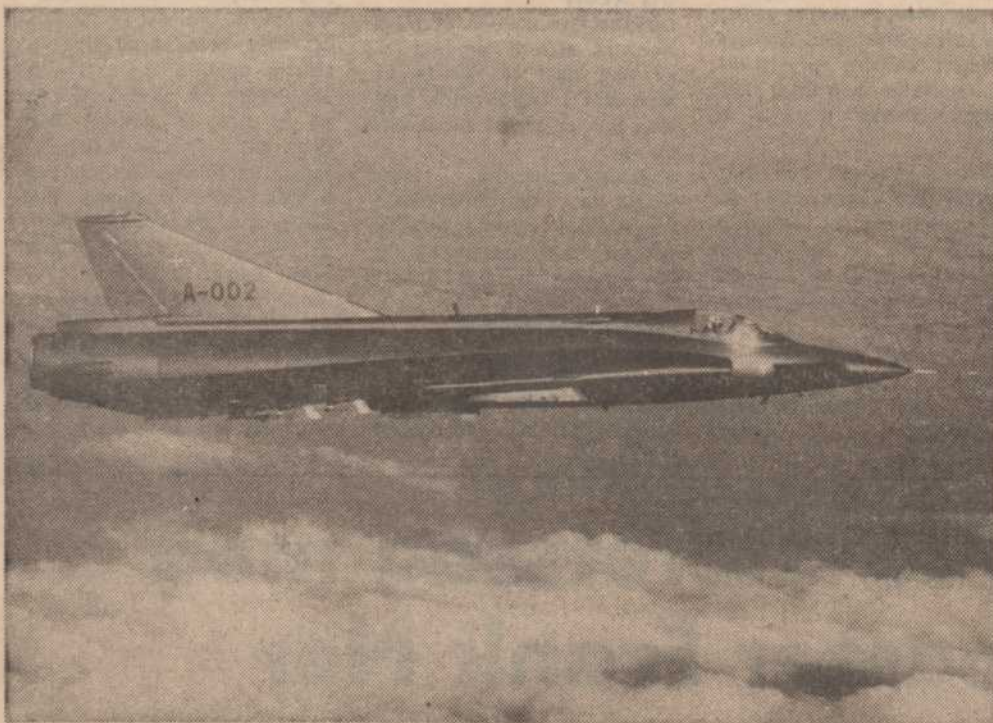
Danmark. Rekognosceringsflyene flyver dagligt over bælteerne, Østersøen, Kattegat og Vesterhavet og fotograferer al interessant skibstrafik fra østlandene. Det drejer sig specielt om krigsskibe, deres bevæbning og handelskibe med dæklast og stor antenne. Formålet er at skaffe nøjagtige oplysninger om Warszawa-pagtens skibe og deres udstyr.

Man har også fotograferet en række søer herhjemme til afsløring af forureningsgrad. Der er seks kamerastationer under flyene, og mange af de film, man har optaget, har vist afslørende ting. De optagne billeder viser naturligvis meget mere, end piloten når at iagttage.

Dagens flyvninger er nøje planlagt i eskadrille 729 og 725. Hver dag får en pilot at vide, hvilken opgave han skal løse og optegner herefter ruten på sit kort.

Jagerbomberne i eskadrille 725 øver først og fremmest skydninger fra flyene. Det sker på Flyvevåbnets skydeterræner på Røme og i Tranum i Nordjylland. Gennem daglig træning lærer piloterne at skyde og nedkaste bomber så præcist som muligt.

m.s.



Man føler sig som herre over hele luftrummet, når man sidder højt til vejs i en Draken-jager, der er noget af det mest pilotvenlige, som endnu er set herhjemme, siger Karup-piloterne om deres maskiner



Om morgenen planlægges alle flyvninger i eskadrille 729's kortrum. Her er nogle piloter ved at optegne ruten for den næste Draken-flyvning med fotorekognoscering som opgave. Blandt piloterne er flere fra NATO-landene, som der jævr ligt foretages udvekslinger med.

Det er ikke kun herhjemme, men også i det store udland, at man har faldet interesse for de 16 tons svenska hemsløjel, samt her et par fly interesserede drenge en fra Holland, og en fra Belgien som vi selvfølgelig svarede med det samme. →

4-5-74

ESKADRILLEN AFHOLDER SIN ÅRLIGE FEST

Der var god tilslutning (100) og alle ankom med godt humør.

EFTER DEY STORE KOLDE
BORD MED ØL OG SMÅ KLARE
VAR SJEMNINGEN ENDNU BEDRE





Handwritten text in blue ink, appearing to be a list or notes, possibly related to the event. The text is mostly illegible due to blurring and fading.



- De må undskyld
min mand.









HAN LOD
SIG IKKE
LØKKE



**Der er
stadig
håb**





JEG TROEDE
VI ALLE
SKULLE DA



Det var ikke
alle der kunne
vente til BEN var
jærlig med at
synges.



KONG SMART



HAN
RYSTER,
NÅR HAN
HØRER
ORDET
»PENGE«

De PÆNE MÆND -
men hvor længe?



Ikke fem flade øre!

ER JEG IKKE PHOTOGEN ?



JEG VIL OGSÅ SE E.J.



JEG HAR DET ISARE HERLIGT!



OG SÅ.... JEG MENER... ØH!

SURE



SKRU' LIGE OP FOR FJERNSYNET ROSENKILDE



Danish Air force.
725 - 729 SQUADRONS
KARUP
DANMARK.

LUCHTPOST
PAR AVION

P. 4579

PTT

—
B
F
S
A
—

To: Public Relations Officer,
Royal Danish Air Force,
725 Squadron,
Danish Air Force Base Karup,
Denemarken.

KARUP den 5 june 1974

Peter Zoetmulder,
Buurtmeesterweg 50
Ede
Holland.

Dear Peter!

It is a very interesting hobby you have found, and the 729 Squadron at Air Force Base Karup are happy to help you in getting a good collection of photos.

3 of the pictures I send you are of the RF 35 Draken, which we are flying in the 729 Squadron. We also have the F 35 AC. here at Karup but unfortunately I have not got any pictures of that airplane, but instead I am sending two formations we flow with the Mirage.

With kind Regards,

Mj. P. Dønvang

Sqd. Com. 729 Sqd.

RDAF.

Belgiere ankom den 7/5 og for at ja Løsnel deres
nerver op efter den anstrengende tur, bad vi dem
velkommen som det kan ses herunder.



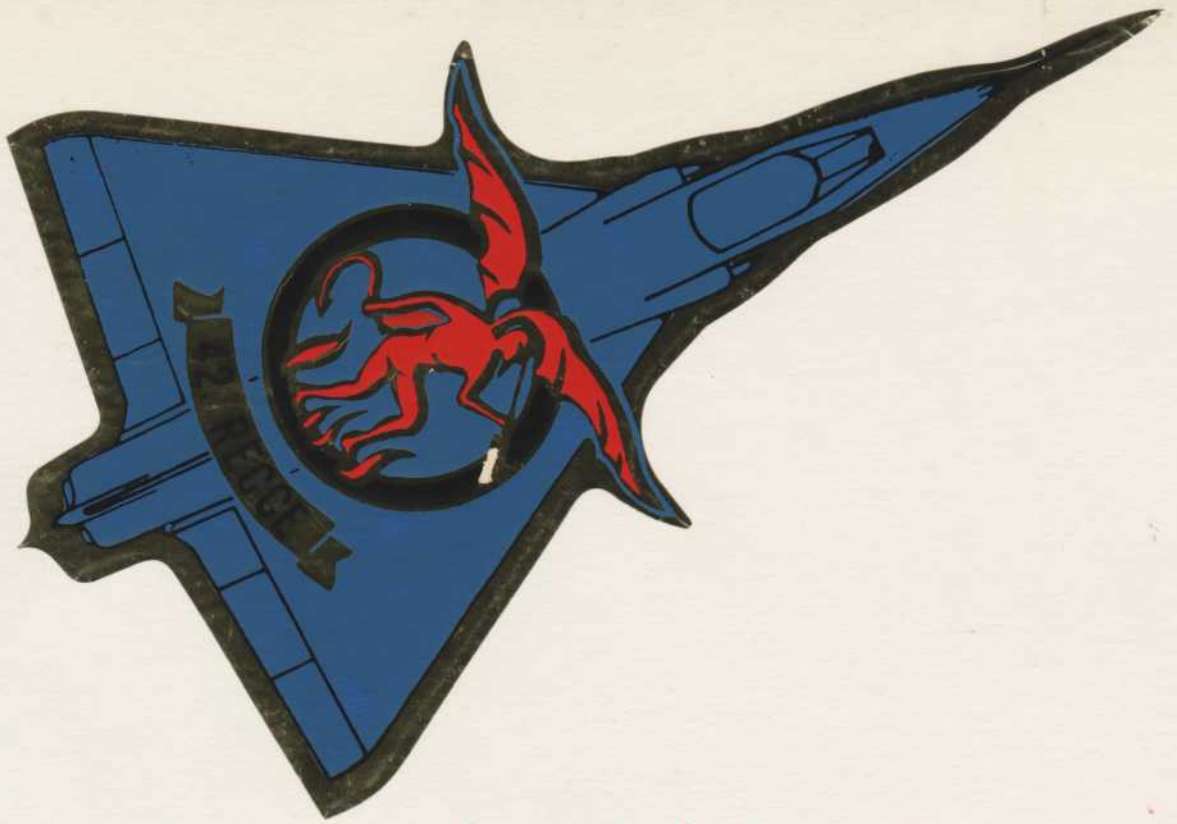


UNDER opholdet fik vi samlet en 2+2 skibs
MIRAGE-DRAKEN





Denne legenhed havde vi naturligtvis 100%
foldekning på. Her slår DER for oplagelseme



OM onsdagen holdt vi fest for Belgierne,
damer + gæstebøgerne. Vi havde her forskellige
konkurrencer, bl. a. introducerede Mustache
"CARDINAL BATH" af hvilken orden DIK
succesfuldt blev medlem af. No photoconfirmation.



ONSDAG AFTEN GAV BELGIERNE ET GOING AWAY PARTY
I MESSE 6.



DE HAVDE MEDBRAGT LIDT BOOZE, SOM DE DELTE UD AF
OG DET BLEV NOGLE NYGGE LIGE TIDER.



1974



DØN og etvokkede udvekslede
billeder og et skjold inden der
rigtigt gang i festen





Belgierne satte liv
i resten af selskabet
med deres sange og
gags

Ikke mindst
deltog de, sangede
for skemingen, med
faldensang og scooner
contest





På Florennes
havde Belgierne
arrangeret
besøg fra
et lokalt
bryggeri.

Efter nogle kvævende
prøver blev Dennis
udnævnt til ridder
af en øltønne.
Derefter var der øl
til alle svedende.



En aften var
vi inviteret til
privat middag.
Efter en efter-
middag på for-
touscaféer, blev
man enige om
at købe "duske"
til
konerne.

til

Flyvningen var
mest baseret på
Big Click-træning



Efter et par
chase-ture med
belgierne slog

vi os løs i Holland og Syd-Tyskland.
Blandt andet blev samtlige hollandske
naval-baser dækket.

DEN, FRO, KID
og KUN fik
hver en for sig
tur med "Dupont"
- Mirage opvisnings-



pilot. Her blev bl. a.
demonstreret inverted
flying i 300' over RWY,
aerobatic over pladsen
med samme lave minima,
samt crazy flight (cross-
control i landing conf.)
Dette var i øvrigt nes-
ten den eneste tur FRO fik

Week-enden tilbragte de fleste på et lille hotel i Ardennesne; de fleste var



i Paris.



TF-119 blev
brought til inst.-
flyvning, et par
joyrides til
Belgien samt
udcheckning af
M4L til bagsæde-
status.



Vi holdt en fest
for belgierne med damer
i messen. Menuen var:
sild, snaps, smørrebrød



og guld-Tulberg.
Bortset fra at



be Colonel i købe
mente man kunne
spise "open
sandwiches" ved
bordet, forløb
alt glat.
Vores medbragte



gave
blev
også
over-
rakt.





Under et besøg på
Mirage - samlefabrikken
var der i en af de tal-
rige baser bordtennis.
Man ser her tydeligt
hvordan D.L. er
hurtigere end
Lukkenen. ($\frac{1}{15}$ sek.)



16-5-74

Til FSV's 6rlige E+E 6velser var esk lalnrlgt representant

D6N - LUI - DER - J.B - BIS - DIK - KAP - GAR - BR6 - GES og SIM

Desuden havde vi PAS og PEI med i ledelsen men det hjalp os dog ikke



Men vi prøvede at snige os frem til rastestaden i fuldt dagslys, havde 6velser ledelsen havde med at planl6gge m6ske jase, som det kan ses, kunne de ikke klare det uden pause.

Horfalkene blev meget bitre da de fik at vide at det ikke m6tte jange os i venteanst6t, men det lykkes dog PEI at skramme dem over





CH-F5N og OPSO
ankommet i helikopter
for at inspicere



da de overnævnte
er logel afsted er
der igen lov og ro.





Da vi mødte frem til debriefingen var jule ved at være
brækket, og da den endelig var over, →





Kunne Bis ikke klose del længere



Den 31-5-74 havde vi besøg af en masse fine herrer:

Tyske Jersvarchef: adm Zimmermann

Danske - " - : GL Blixenkroner Møller

CH/FLV GM Holst Jørgensen CH/FTK GM Brodersen

CH/FSN OB Lund

Herfra esk deltog CH/DØN - VAD - FRO og KAP



Først fik de et lille foredrag om vores opgaver,
herefter de fik forevist flyet. ➔



Subject Blue Mean 74-3

13-06-74

Man har et standpunkt til man ligger et nyt

page 2 rdtfc 015 n a t o r e s t r i c t e d

rdtqj/rdaf sam group

bt

n a t o r e s t r i c t e d o l - 0 5 1 6

subject: exercise blue moon 74-3

subject exercise will take place as scheduled.

subject exercise is cancelled.

bt

ski no 007 tot 13/0820z

udl to hq opso esk snf e-of.

w/o de snf r ar

w/o de 725 r ar

w/o de 729 rar

Den 29-5 holdt vi paldersabeneel for MYL (erke har nu mistet endnu en ungdom), og den forløb meget stille og roligt som den kommende billed serie vil vise.



Disse var lidt friske med end med sin egen paldersabeneel.



Civil operationsbefaling nr. 1/74

Grill-Party hos DØN

Ref.: DØN's briefing ved utallige lejligheder.

Zonetid: a

0. FJENDEN

Intet - endnu.

1. SITUATION

Alle eskadrillens luftbetvingere med diverse koner plus til formålet indbudte damer skal i.h.t. DØN's invitation deltage i et internt eskadrilleparty.

2. OPGAVE

Eskadrillen skal være operationsklar på Koldingvej 32, Viborg den 21 juni 1 kl. 1900. Deltagerne bedes møde i forholdsvis pæn stand, idet der vil blive lejlighed til senere at skeje ud på sædvanlig vis.

3. UDFØRELSE

- a. Eskadrilleleder: DØN
- b. Bepisningsleder: DEN
- c. Eskadrillen omfatter 25 piloter plus ligeså mange damer.
- d. De enkelte par er selv ansvarlig for pakning af kød og drikkevarer, dog kan der bestilles T-Bone steak hos DEN på den ophængte tilmeldingsliste i OPS-rummet. Alt andet incl. salat vil være opstillet til intern afbenyttelse.
- e. De enkelte er selv ansvarlig for transporten til åstedet. Ligeledes er transport fra åstedet for egen regning.

4. STØTTEFUNKTIONER

- a. Personellet medbringer adgangskort og identitetsmærke efter ønske.
- b. Ulykkesforsikring tegnes billigst i selskabet Hånd-i-Hånd.
- c. Dagpenge udbetales ikke.
- d. De af deltagerne, der er i besiddelse af en brugbar grill, bedes venligst henvende sig til KAP senest onsdag for nærmere aftale.

5. SIGNALTJENESTE

Det er tilladt at medbringe små pæne sange til efter spisningen. Ligeledes kan det anbefales at medbringe paraply i tilfælde af vandudladning fra oven.

P. Dønvang

Fordeling: Normalfordeling V + 1 eksemplar til hver person i eskadrillen

FOLK MØDER OP SOM BEORDRET DEN 2/6.
OG EFTER AT HAVE NILST PÅ HINANDEN (MED ET GLAS I
HÅNDEN) GÅR DE RASKE UNGERSVENDE I GANG MED MADEN.



Mere end katastrofalt

VÆRS'GO AT TYGGE







vis
Slut med uniform i varmen?

MON DET IKKE SNART ER [↑]

Sorgens gribende øjeblikke

Farvel til



19-7-74

NU ER DER IGEN FEST, HYGGEN ER BLEVET KALDT SAMMEN
FOR AT TAGE AFSKED MED 4 AF KÆMPERNE PÅ SØMMELIG
VIS, DE 4 DER RESSER ER:

DER - LIN - MAL OG VORES ALDRENDE VEN

Grauballemanden



Grauballemanden liggende på ryggen.

DIK →



Efter at vi havde spist nogle gode T-Bone steaks ude i
haven gik vi ind for at se om folk kunne ruste af
Jø gummemanden på her om sommeren.

FØRST BENENE



SÅ ARMENE



HVA' SA' DU



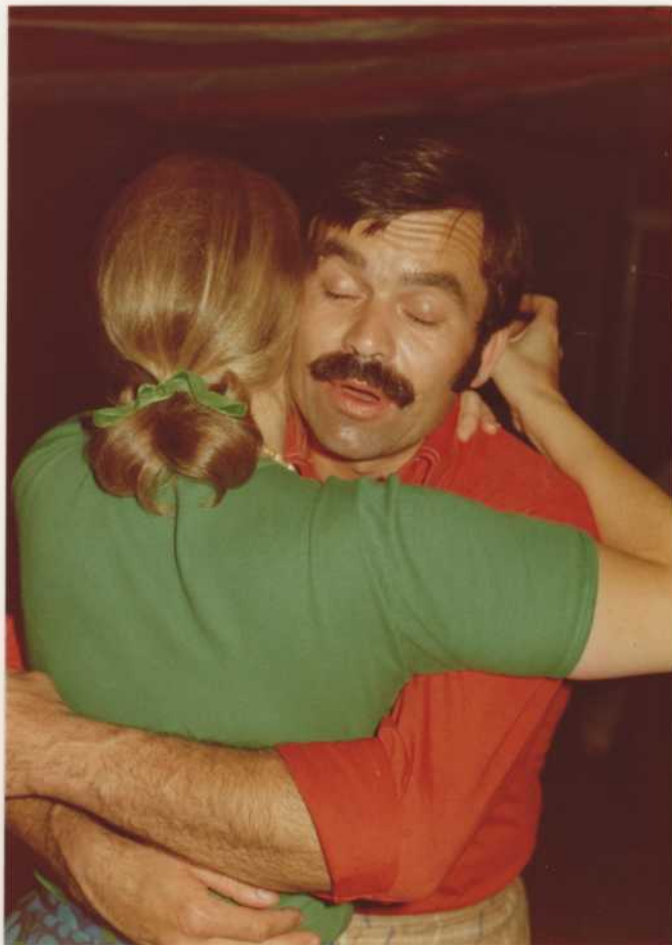
SÅ LYNESSØN





Efter mødelserne hygger folk sig på fantastisk måde, nogle tager det mere med sig end andre.





An aerial photograph showing a large, dense crowd of people gathered on a dark, flat surface, likely a beach or a large field. The crowd is spread out in a somewhat irregular shape, with a higher concentration in the upper left and middle sections. In the lower right, a small boat is visible, moving through the crowd or near the edge of the gathering. The overall scene suggests a large-scale event or a significant public gathering.

d venlig hilsen ESK 729

Flyvevåbnet sendte lejren en hilsen

Christian Hvidt er aktivitetsleder i 1. Hebebo trop i Vestjyllands distrikt. Til daglig er han kaptajn i flyvevåbnets eskadrille 725 i Karup.

En halv time før den store åbningsparade ringede Christian Hvidt til sine pilotvenner på Karup og fortalte dem, at de kunne få et billede af et Danmarks-kort, hvis de lagde turen hen over lejren.

Midt under Ole Berners velkomst "borede" et Draken-fly sig hen over lejren. Et hult drøn, og flyet var igen forsvundet i skyerne.

Det var en maskine fra eskadrille 729, der på vejen hjem fra skydeøvelse ved Tranum klitplantage lagde kursen over Hvalpsund og fotograferede vores store parade.

Med venlig hilsen fra eskadrille 729 har Limpinden fået 15 billeder - og vi har foræret alle distrikterne et hver, så du i din lejr kan se, hvad et fotorekognosceringsfly kan bringe med hjem.

Vi kipper med flagene for flyvevåbnet - og takker for den flotte hilsen.

LEJREN SENDTE FLYVEVÅBNET EN HILSEN



OPSLAGSTAVLE

- en tak

Korpslejren ved Hvalpsund 1974 er nu afsluttet, og resultaterne gjort op. Der er bred enighed i korpset om, at den blev en stor succes. Den vil blive husket længe af mange spejdere.

Det var kun muligt at etablere og gennemføre lejren, fordi så mange med velvilje og direkte hjælp støttede arbejdet. På korpsets vegne vil vi gerne sige tak herfor.

Ane-Lise Søvendahl-Petersen

Ane-Lise Søvendahl-Petersen,
lejrchef.

Henrik Hougs

Henrik Hougs,
lejrchef.

Danske jet-piloter har haft

MORGENAVISEN
Jyllands-Posten

SØNDAG DEN 8. SEPTEMBER 1974



30 AUG. - 08 SEP.

stor succes i NATO-konkurrence

Efter en månedens intensiv træning fra hangar 11. i SNF, hvor hver pilot fløj 2 sorties om dagen samt fik en masse fjernkendning, var alle oppe på mærkerne og parat til det store slag.

Med store forhåbninger ~~vi~~ startede vi d. 30. AUG. med deployering af jordmateriellet.



Målet var

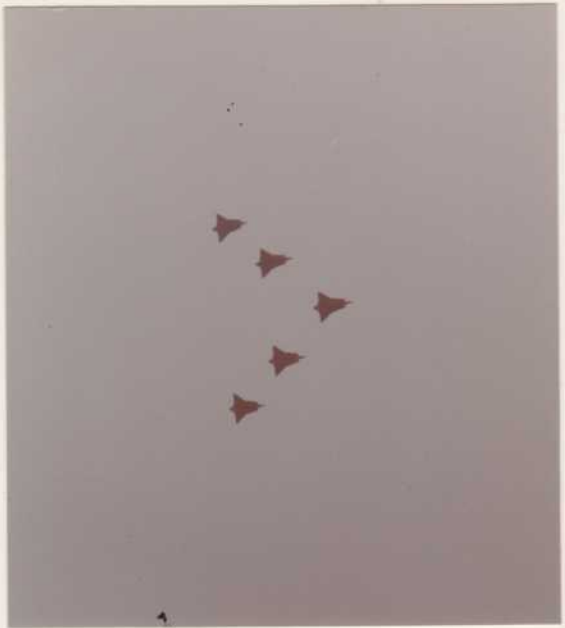
LECK

hvor vi ankom samme dag.

Resten af dagen gik med indretning af vores område, opsætning af Foto-Lab, indkvartering samt et førstehånds kendskab til messerne.

31 AUG.

11.30 - 12.00 RDAF flies in



Selvfølgelig kom BAF. vøltende ind
midt i vores periode, men holdet
performede alligevel 5/5.

729

Tactical

← break.

41. SQN.

Break.



Herefter var hele holdet samlet:

Team Captain: **DØN** Duty Ops: **FRO**

Pilots : **KIN** Assistents: **SOM**

DIL **KID**

BEM **KAP**

MYL

spare: **KUN**

Med Pl's og teknikere i alt: **55.**



Lørdag aften var der "get-together-party" i messen. Efter en længere team-duet med englænderne, hvor "som" sov under baren, måtte der gribes til kraftigere midler. "Som" vågnede, og

(Daily Bulletin 2. SEP.)

SOCIAL COLUMN

As a result of last Saturday night in the bar of the Officers Mess, congratulations are due to:

The Danes for their Strip Tease.

The Brits for their rotten singing.

The Belgians for keeping quiet.

The German Navy for their dedication to cards.

The Norwegians for their restraint in the face of cheap booze.

The German Air Force for their absence.

sammen med Dil besteg han baren trods protester.

(fra tyskerne)

1. SEP.

G.M.
Ziegler
åbnede.



**TOM
MER
MÆND**

som følge af
Lørdag aften;
men selvfølgelig
stillede alle mænd til
ÅBNINGSPARADE.

Vores mest
ædru pilot
var på
static display



Til slut en
"enbælt"
for friskerling.

2. SEP.

5 missioner
blev fløjet
og
debriefet.



PRACTICE-PHASE.



729's SET-UP.

OPS-TELT.

FOTOLAB

+ DEBRIEFING

DOWNLOAD



Mens filmen frem-
kaldes.



MIK + NIL



"Her stod de."



Første film på



ordet.

ELI + JEN



Team-work.



HOL + JENS





Camera set-up.



Strøm til PID



TEXT-STRIP.



Kommer han snart?

Down-load signal:
et tre-tonet horn
i kassen Lavet
til samme
formål.



Palle dytter: Download!

3. SEP

Al flyv-
ning af-
lyst p.g.a.
X-wind.

Canadierne
fløj dog
en school-
solution-
mission,
hvor de
under
Landing
"blæste"
et dæk og

Løb af banen. Ellers gik dagen
med studium af resultater fra practice-
phase. **SQN.-STANDING** var:

1: 41 SQN. RAF	4: 2 SQN. GNAA
2: 729 SQN. RDAF	5: 42 SQN. BAF
3: 521 SQN. GAF	6: 717 SQN RNOAF

1. We have heard that, when asked by the DISTAFF yesterday whether the wind was within limits for their aircraft, the Squadrons gave the following replies:

RAF: " Wind? What wind ?"

BAF: " We will fly and talk about the "Problème" afterwards. "

GAF: " We will call you back in two hours when we have checked with Division ."

RNOAF: " We will call you back in a minute. One of our aircraft has just blown away. "

RDAF: " We are sorry about the wind - it's your German beer. "

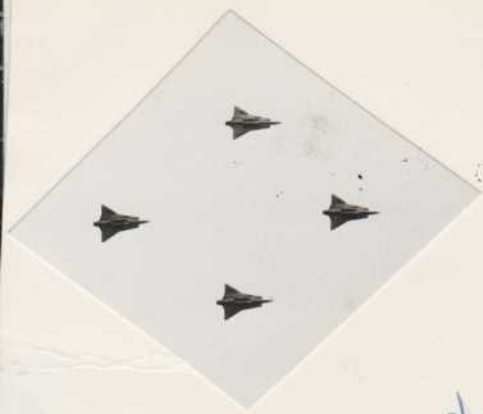
GNAA: " Yes, let's fly, the wind is blowing the cards around too much anyway. "

2. Two senior host base officers were discussing what could be done to decide the competition if the wind continued to blow all week, thus preventing any flying.

Senior officer No. 1: "There is nothing else for it. We will have to throw dice. "

Senior officer No.2 : "As this is a reconnaissance competition and not a tactical weapons meet, we had better use " Liar Dice" ! "

3. Wasn't it nice of the Canadians to park their Dinky toys on the grass to make way for the real fighters ?



For at bevise vores overlegne flystyrke, performed Dennis om eftermiddagen over Leck med en 4-ship, der var startet fra Karup.

4. SEP.

Godt vejr
et fuldt
program
løb af
stabelen
med følgende

OPS i ARBEJDE.



missioner : 2 i Norge, 3 i Danmark
og 3 i Tyskland.

EN TYPISK

MISSION : TASK

Leck, Lavatory Facility
(This target is at maximum range)



Planer i arbejde.



Valg af IP.



G.L.O. USSING.



Efter 30 minutter:

MISSIONEN

SLUT.



5. SEP

Etter en dag med regn og bløst. Flyvning udsat WFN.

Resultaterne

fra første dag blev publiceret.

Det varke glæde i lejren.

Førmiddagen

gik med diskussion

af resultater

samt

englændernes

claims. De havde missed et target, hvorefter de claimede at være blevet distraheret af

FIRST DAY'S RESULTS

2 missions per crew

Crews

1.	Skyggelund	729
	67,04 %	
2.	Liche	2/1
	61,36 %	
3.	Back/Reinsch	521
	58,41 %	

II - Team

1.	521	62,38 %
2.	41	52,17 %
3.	729	50,35 %
4.	42	49,72 %
5.	2/1	39,27 %
6.	717	35,22 %

Foto - Lab

1.	81,97 %	521
2.	68,62	41
3.	67,64	729
4.	62,96	42
5.	45,37	717
6.	26,38	2/1

Squadron

1.	521 GAF	59,63 %
2.	41 RAF	53,65 %
3.	729 RDAF	48,51 %
4.	42 BAF	44,33 %
5.	2/1 MFG	38,25 %
6.	717 RNoAF	37,27 %

et let fly i target-run. Som et udtryk for vores mening om denne form for "competition-spirit", indsendte vi en lignende claim.

Ellers gik dagen med studium af

DAILY BULLETIN.

Her et par eksempler.

Why will the best team win BIG CLICK ?

- a. Because they cheated
- b. We won't
- c. Don't be silly

Why don't the Danes write to the Bulletin ?

- a. They cannot write
- b. They are working too hard
- c. They aren't working at all.

What is BIG CLICK ?

- a. A local lady of ill repute
- b. Very unfair
- c. ANATO reconnaissance competition

ANOTHER RUMOUR

There is a rumour that after the first days result the Germans have a continuous rain dance in their tent.

Flyvning blev cancelled kl. 1300.

6. SEP.

3 natten- Løb havde den engelske Chief Judge overvejet situationen og i sit wish bestemt, at MYL skulle violates for at have været ude på TOT den første flyvedag. MYL lå herefter på en H. plads.

Vejret var nu pønt igen, så vi gik løs på at forsvare vores placering 3 alt blev der afviklet 8 sorties.



En enkelt
 byge kom
 forbi i dagens
 løb, men ellers
 gik sidste
 flyvedag uden
 besvær.

LATEST RUMOURS DEPARTMENT

There is no truth in the rumour that:

There will be more VIP's than participants in
 BIG CLICK.

Sidst på
 eftermiddagen
 begyndte ned-
 brydning af
 udstøret



ooo AND AS THE 1,000TH
 GENERAL VISITING "BIG CLICK 74"
 WE CONGRATULATE YOU, SIR.
 AND AS REWARD WE OFFER
 YOU AN INVITATION
 FOR BIG CLICK 76

Vores to tyske
 hjælpere.



7. SEP.

AWARD

CEREMONY.



+ FAREWELL PARTY.



FINAL
STANDING

1	52. SQN GAF	61.01%
2	41. SQN RAF	53.34%
3	729 SQN	50.69%
4	42. SQN BAF	49.97%
5	2/1 SQN. GNAA	38.71%
6	717. SQN RNOAF	35.18%

RF-4 Two-seater.

← BEST SINGLE-SEAT SQN.

Single-seat.

MYL var 400' fra at ende op som nr. 1. en vailation den sidste

SQUADRON
STANDING.

dag for at flyve 400' for højt over T&T. kostede de manglende point

NO	CREW :	%
1	52. SQN. GAF	62.19
2	41. SQN. RAF	59.61
3	52. SQN GAF	59.04
4	52. SQN GAF	58.75
5	MYL. 729.	57.64
6	DIL. 729.	52.07

TWO-SEATERS

← BEST SINGLE SINGLE-SEATERS.

P.I. - TEAM.

52 SQN GAF	62.21%
41. SQN RAF	55.74%
42. SQN BAF	51.83%
729	50.71%
2/1 SQN GNAA	40.05%
717 SQN RNOAF	32.14%

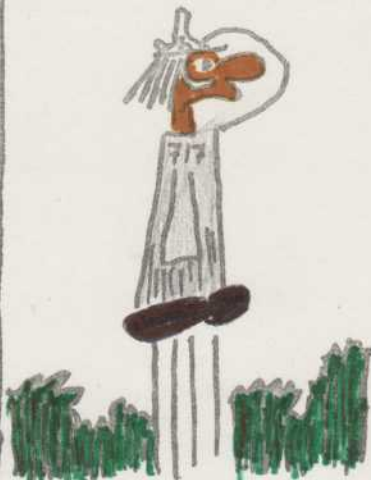
PHOTO-LAB.

52 SQN GAF	80.36%
41. SQN RAF	65.87%
729	65.67%
42. SQN BAF	64.28%
717 SQN RNOAF	43.45%
2/1 SQN GNAA	26.98%

THE LAUNCH.



ON TARGET



THE DEBRIEF.



ANCIENT NORWEGIAN REGGE TECHNIQUE (STILL RELEVANT)

Draken-jagerne og de danske piloter har i den forløbne uge skabt sig respekt i det selskab af eskadriller fra andre NATO-lande, som fra flyvestation Leck i Nordtyskland har afviklet NATO's konkurrence for rekognosceringseskadriller. En fornem dansk placering opnåedes trods en række handicap i forhold til de øvrige deltagere.

De øvrige deltagere var det norske flyvevåben med RF 5 Freedom fighters, den tyske forbundsmarine med F 104 Starfighters, det belgiske flyvevåben i Mirage-jagere, det britiske og vesttyske flyvevåben, begge i F 4 Phantom-jagere.

Phantom-eskadrillerne har den store fordel, at flyene

er to-sædede. Om bord er både en pilot og en navigator. De kan se mere og fotografere mere nøjagtigt. Flere af eskadrillerne har et langt mere avanceret fotoudstyr end det, der er placeret i de danske Draken-jagere, og som oprindeligt var monteret i RF 84-jagerne midt i 1950-erne. Navigationssystemet i Draken-jagerne er også ældre end i de fleste andre deltagende fly.

Dertil kommer, at de danske piloter ikke er rene rekognosceringspiloter. De må dele deres uddannelse i to, fordi Draken-jagerne også opfylder en mission som jagerbombere.

Til trods herfor, og til trods for, at den danske eskadrille med fire fly og fire piloter med til Tyskland havde en noget mindre styrke jordpersonel end de øvrige deltagere, klarede eskadrillen sig godt.

NATO-konkurrencen omfatter pointgivning for pilotens egne observationer og beskrivelsen heraf, hans fotografiering af mål, fotolabo-

ratoriets arbejde samt fototydingernes „læsning“ af de billeder, piloterne bringer hjem. Samtlige eskadriller løste hver dag i kamp en uge de samme otte opgaver, to pr. pilot daglig. En internationalt sammensat jury bedømte resultaterne.

Den tid, der bruges til opgavernes løsning, spillede en rolle i pointgivningen. Men lige så stor vægt blev lagt på kvaliteten af opgavens løsning.

Fotorekognoscerings-eskadriller anvendes i krig — og det øvedes i konkurrencen — til at lokalisere mulige militære mål. Piloterne får færten af, hvor målene kan være, hvorefter de overflyver dem, ser på dem og fotografere dem. Under konkurrencen i den forløbne uge har de seks deltagende hold fotografert mål i Danmark, Norge, Tyskland, Holland og Belgien.

Udgangspunktet var som nævnt en flyvestation i Nordtyskland, hvorpå den danske eskadrille havde opstillet sine feltmæssige fotolaboratorier, værksteder m. v.

SØNDAG DEN 8. SEPTEMBER 1974

**MORGENAVISEN
Jyllands-Posten**

Blandt andet dette Draken-fly var med til at placere den danske eskadrille 729 som konkurrencens bedste eskadrille med ensædede fly. Dansekne scorede 2112,7 points. Første- og andenplæsen blev besat af det tyske og det britiske flyvevåben, begge i to-sædede Phantom-jagere o gmed henholdsvis 2544 og 224,5 points. Efter den danske tredjeplads fulgte det belgiske flyvevåben i Mirage med 2083,6 points, den tyske marines Starfighterfly med 1614,2 points og alid det norske flyvevåben i F 5 med 1468,9 points. Den varme udstødning fra Draken-jageren er årsag til den flimrende baggrund på billedet.

4. SEP HAVDE
VI BESØG AF

JYLLANDSPOSTEN.

8. SEP.



RE-DEPLOYMENT.

Under fortæringen blev indført flere nye ting, der senere blev indført som

FORBEDRINGER

i det daglige arbejde.

- 1: Film-counters havde hidtil været beklædt med et stykke tape der gjorde, at disse viste fra 500 til 0. Ved at fjerne dette tape, så tællerne nu viser fra 0 til 500, kom man så godt som alle tæller-fejl til livs.
- 2: Film-cassetterne blev beklædt med Teflon; herved undgik man emulsions-afsatninger med efterfølgende camera-stop. Under "Big Click" havde vi således 0 camerafejl.
- 3: Der blev gjort utallige forsøg med forskellige cameraopstillinger afhængig af måltypen. Disse opstillinger afspejler sig i den ESK BST i dag.

Fra: Generalløjtnant P. Zigler

ALLIED FORCES
NORTHERN EUROPE

Office of
Deputy Commander-in-Chief

1348 Kolsås, Norway

11 september 1974.

Major Dønvang,
Chef for Esk. 729
Flyvestation Karup,
7470 Karup,
Danmark.

Kære Major Dønvang

Det var hyggeligt at møde 729 igen i Leck.
Blot lidt kedeligt at forholdene gjorde, at jeg
ikke fik talt nok med deltagerne.

Jeg er glad for det fine resultat 729 opnåede
og jeg beder Dem lade mine lykønskninger nå frem
til alle i 729 der bidrog hertil for recce er jo
ikke noget enmands job.

*Med venlig hilsen
Dor. Aug.
Zigler*

NB:

Der var også
tid til lidt
afslapning og
en enkelt øl
på Leck.

SLUT

Modtaget

efter

hjem-

komsten.

1976:





SEP. 74.
SØGÅR-
DEN i
SUNDS.

FAR-



VEL

TIL :



LVI (FTK)
SOM (SAS)
DIL (SAS)

t i l t j e n e s t e b r u g fs1-324

fra flyvehavari Kommissionen

foreløbig redegørelse for de indtil nu foretagne undersøgelser i anledning af havari med f-35 nr a-003 den 20 sep 1974 3 km s for roedding

sklt a.g.nielsen esk 725 var beordret til som foerer af en rode lisbon black at udfoere en taktisk navigationsflyvning i 650 fod.

page 2 rdfqc 024 t i l t j e n e s t e b r u g

starten fandt sted fra fsnkar kl ca 0845z. ca 5 minutter efter start, da roden befandt sig ca 25 nm ne for skrydstrup paa vej mod clipper, som var foerste maal, opstod der en kraftig skurrende lyd ledsaget af vibrationer og metalagtig lugt i cockpittet.

piloten var klar over at situationen var kritisk og besluttede at lande hurtigst muligt paa skrydstrup. han steg til 2 - 3000 fod og efter at have afgivet mayday opkald til skrydstrup soegte man herfra at assistere ned med gca og foere flyet til landing straight in paa bane 11. ca 2 minutter senere konstaterede piloten at han havde reduceret motorkraft, idet han ikke var i stand til med 100 procent rpm at holde hoejde og fart.

samtidig var udstoedstemperaturen unormalt hoej. han forsoegte at taende efterbranderen, fik antagelig ingen taending og blev umiddelbart efter klar over, at han ikke kunne naa ind til banen. efter at have meldt til atc, at han ville forlade flyet ejectede han i en hoejde af ca 500 fod med 150 kias. udskydning og landing forloeb problemfrit og piloten slap uskadt fra havariet. flyet ramte jorden under en flad vinkel hvorefter det under delvis opbrydning kurede ca 400 meter og broed i brand. der opstod kun markskade, idet flyet standsede i en have ca 5 meter fra et beboelseshus.

page 3 rdfqc 024 t i l t j e n e s t e b r u g

vraget blev samme aften transporteret til skrydstrup. motoren blev her afmonteret mandag 23 sep og transporteret til motorvaerksted karup, hvor detaljerede undersøgelser stadig foregaar. indtil nu underbygger de foretagne undersøgelser pilotens formodning om at aarsagen til havariet er et kompressorhavari

bt



A. G. NIELSEN
- slap med knubs, da hans fly
styrkede ned

Den 20 september springer NAG fra 725 ud ved Rødning,

hvilket resulterer i begrænsning på flyet i form af kompressor-

inspektion for hver 50 timer i stedet for som nu hver 100 timer.

Men her i ESK spørger vi nu alligevel om ikke han skulle følge

opfordringen fra Viborg flyveplads.

Slap uskadt fra flystyrt

KARUP Den 27-årige jagerpilot, sekondløjtnant, A.G. Nielsen fra Frederiks ved Karup slap med knubs, da hans F 35-Drakenfly fra Karup igår fik maskinskade over Sønderjylland og styrkede ned. A. G. Nielsen lod sig skyde ud med sit katapultsæde, og han var efter nedkomsten ikke mere berørt af situationen, end at han straks kunne telefonere til flyvesta-

tion Skrydstrup og til sin familie.

A.G. Nielsen var netop startet fra flyvestation Skrydstrup, da flyet fik motorskade. Over radioen rapporterede han om problemerne, og han søgte at nå tilbage til Skrydstrup, der lå kun 15 kilometer borte. Det mislykkedes imidlertid, og flyet styrkede ned i et lille skovområde nord for Skryd-

strup. En del af flyet blev hængende i nogle træer. A.G. Nielsen landede med faldskærm på en nærliggende mark. Selv om han tilsyneladende ikke havde pådraget sig større skader, blev han hentet med helikopter og fløjet til observation på infirmeriet på flyvestation Karup.

Selve maskinen gik gennem nogle jordvolde for at

ende i en have, kun få meter fra den 76-årige pensionist Niels Jepsen, der sad og skrællede kartofler. Brændende vragele faldt ned nær naboejendommen.

Flyvestation Karup har tidligere mistet et fly af Draken-typen på grund af motorvanskeligheder. Endvidere er et Draken-fly styrtet ned ved Randers på grund af et super-stall.

LÆR AT FLYVE



TEORI- KURSUS

HVER TIRSDAG og TORSDAG
PÅ VIBORG FLYVEPLADS

ODIN FLY TELF. 62 40 40
OG 62 41 68

8
L2 729 KDAF 335 20 SEP 74 1120Z 12IN 650FT RD
32UNGO39319 BRAENDSTRUP A.T. 3081 KUN RESTR 01-14



001

L1 729 RDAF 335 20 SEP 74 1120Z 4IN 650FT RD
32UNGO39319 BRAENDSTRUP A.T. 3081 KUN RESTR 01-02



Regler For Bødekassen.

1. Hovedet under armen	10,00 Kr.
2. Starte forkert a/c	5,00 -
3. Camera run out (ank. camera)	5,00 -
4. Fingertroubles	2,00 -
5. Vedvarende tomgangshylen på dispersals	2,00 -
6. Diverse forglemmelser	1,00 - 25,00 -
7. Nedsættelse af eskadrillens omdømme	10,00 - 25,00 -
8. At komme forsent	5,00 - 10,00 -
9. Logbog + autoblad uopgjort pr. 1. i mnd.	5,00 -
10. Notamfejl (Filsystem, skydeområder etc.)	2,00 -
11. Iltmaske + svømmevest overdue med 1 uge	2,00 -
12. Ikke udfylde fotolog korrekt	2,00 -
13. Mindre god fremtræden (ben på borde o. lign.)	2,00 -
14. Uautoriseret påklædning	2,00 -
15. Logbogfejl pr. fejl	1,00 -
16. Manglende kvitteringer i diverse bøger pr. stk	1,00 -
17. Kørebogs- eller køretavlefejl	1,00 -
18. Henliggende udrustning	1,00 -
19. Diverse småforseelser	1,00 - 10,00 -

Velfærdsfonden (1 kasse ØL)

20. Ankomst til eskadrillen
21. Solo
22. Udnævnelser
23. Ved passage af 1000 - 2000 - 3000 - etc. total
24. Ved passage af 1000 - 2000 - 3000 - etc. på typen
25. Cigarer til eskadrillens piloter ved fødsel af pige eller dreng i familielivet

Nota - Bene

- a. Kontant betaling finder sted senest førstkommande løningsdag.
- b. Tvivlstilfælde afgøres iflg. bst. for bødekassen.
- c. Rettelser og tilføjelser til ovenstående kan kun autoriseres efter behørig afstemning blandt bødekassens medlemmer.
- d. Ved "uheldig" ophopning af idømte kasser sl gives der henstand.

Regler for bødekassen.

1.	Hovedet under armen.	10 kr.
2.	Nedsættelse af eskadrillens omdømme.	10 - 25 -
3.	Komme for sent.	5 10 - 25 -
4.	Uautoriseret påklædning.	5 -
5.	Starte ferkert a/c.	5 -
6.	Fingertroubles.	2 -
7.	Diverse forglemmelser (f. ex. switches)	2 - stk.
8.	Hjelm ikke i pose.	2 -
9.	Manglende flyverrapport.	5 -
10.	Fejl på flyverrapport.	2 - stk.
11.	Ikke signe ud.	2 -
12.	Fejl på autoblad.	2 - stk.
13.	Ikke fløjet 4 GCA'er pr. måned.	2 - stk.
14.	Manglende kvittering i diverse bøger.	2 - stk.
15.	Rod i planningrum.	2 -
16.	Henliggende udrustning.	2 -
17.	Unddragelse fra compulsory duties.	2 -5
18.	Diverse små-goofs.	2 - 10 -

Enhver bøde kan indankes for CH/ESK efter reglen:

Kvit eller dobbelt.

Regler for Ølkassen.

1.	Ankomst til eskadrillen.	1 kasse øl 75 kr.
2.	Solo Draken	1 kasse øl 75 kr.
3.	Udnævnelse til højere grad	1 kasse øl 75 kr.
4.	Passage af helt antal tusinde timer total	-"
5.	Passage af helt antal tusinde timer på Draken	-"

90 KR
↓

Alle bøder forfalder til betaling ved udgangen af den måned hvor de er idømt.

Ny og gammel bødekasse liste.



Med henhold til den af

Dans Majestæt Kongen

allerhøjest stadfæstede Lov om Forsvarets Personel ansættes

DENNIS

der har indfødsret, som

LUFT-MADSOGRAF af 2. grad (R).

fra den 1. oktober 19 74 *at regne.*

*Det tilkendes gives ham, at han ved denne ansættelse
undergives de til enhver tid for MADSOGRAFER
i almindelighed gældende regler samt de for denne stilling*

særligt fastsatte bestemmelser, og at han med trofasthed og nidkærhed skal opfylde de pligter, som den ham betroede stilling pålægger ham.

Givet i København, den 1. oktober 1974
Under fortsat belysning af Vor nå-
des sol. men med mulighed for
evt. yderligere gunstbevisning

Mads E. Michelsen

Ansættelsesbrev for

DENNIS

som LUFT-MADSOGRAF af 2. grad (R).



FLYVESTATION KARUP

Kølvrå
7470 Karup J.

Tlf.: (07) 10 15 00

Nr.

1/1

Dato

28/10 1974.

Bedes anført ved henvendelser

Hr. Kommandør Mads E. Michelsen,
P- Afdelingen FKO.

Med reference til Deres ansættelsesbrev af 1/10 1974.

Ved gennemlæsning af Deres ansættelsesbrev af 1/10, hvori De ansætter Dennis som Luft Madsograf af 2. grad (R), faldt det den samlede ordinære pilotmasse i Esk. 729 i øjnene at De afslutter Deres skrivelse med ordene: evt. ydeligere gunstbevisning. Dette udlægger vi på vores sædvanlige jordnære måde som værende noget med ØL ved.

Hvis denne opfattelse skulle være rigtig, er vi til Deres oplysning 30 piloter i Esk. 729's bødekaseforening, et yderst praktisk tal, når man kender bryggeriernes normalstørrelse.

Idet vi forventer at høre fra Dem, forbliver vi,

Deres altid velvillige
Luft Madsograf af 2. grad (R)

C. Dalgård Jensen Kaptajn.

Drakens perioderise grounding
i forbindelse med de to haverier
i 725. medførte stor aktivitet
fra SNF's side ^{med} en hidtil uset
genialitet. Men de var jo heller
ikke vant til at have

LUFTHERRE DØMMET over Kamp.

w/O fuck off tkstks
giv dem lak+ bib bib

3 'g' in a t-bird is better than 1 in a simulator
+++++slow flying is better than no flying+++++
konklution: Lav banerne af gummi og monter betonhjul paa draken RR

p.s. svaevklubben udlaaner gerne svaevfly og spil til gamle draken-
piloter saa kan de blive trukket op som drager ~~RRRRR~~

3 'g' in a t-bird is better than 1 in a simulator
+++++slow flying is better than no flying+++++

konklution: Lav banerne af gummi og monter betonhjul paa draken RR

p.s. svaevklubben udlaaner gerne svaevfly og spil til gamle draken-
piloter saa kan de blive trukket op som drager ~~RRRRR~~

Vent svar: 6 G's 3 times a year is
better than 3 G's all the time.

Dato : den 22. okt. 1974

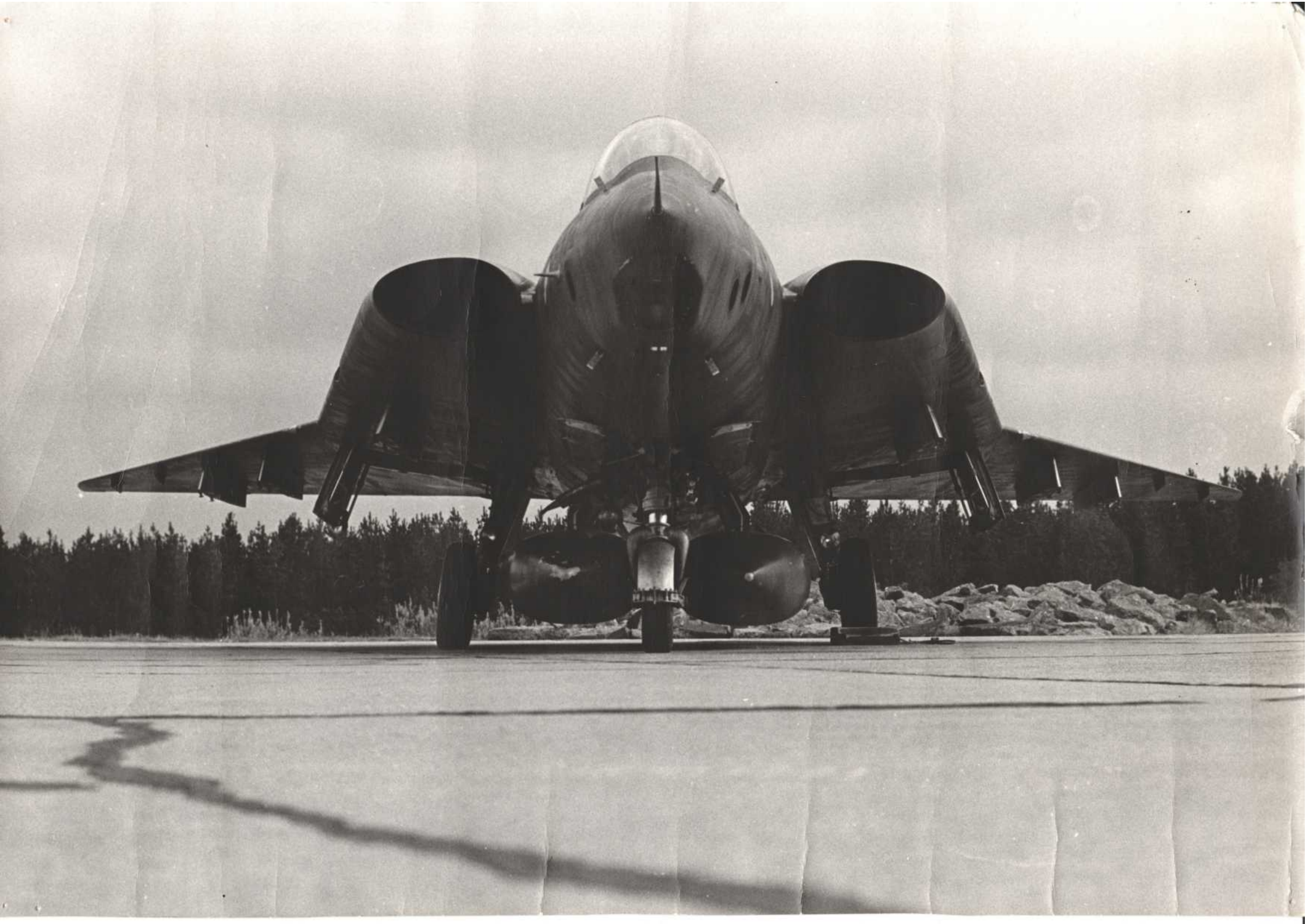
Hr. Major Dønvang
Eskadrille 729
Flyvestation Karup
7470 Karup

Jeg skriver for at sige Dem tak fordi De har haft ulejlighed og brugt tid på at have mig som praktikant i Deres eskadrille i torsdags. Nu har jeg virkelig fået at vide hvad det vil sige at være pilot i forsvaret, og jeg har tænkt mig at søge ind som pilot i foråret. Jeg sender lige et billede med af en draken så De kan se at det er taget på neutral baggrund. Hils Haug og sig ham tak fordi han viste mig rundt og fortalte mig om arbejdet. Det har virkelig været noget andet end at tale med en erhvervsvejleder.

Med venlig hilsen



Ole Jørgen Nielsen
Roager Kirkeby
6760 Ribe



Den 21/11 må SAV fra 725 springe ud under natflyning,
ved Simeleber, dog da alt lyder på kompressorhavari, bliver
flyene grounded UFN, og piloterne sat til -1 base i W-OPS.

En uge efter SAV's Havari, skriver avisene!

Skal disse to fly mødes i luftduel om dansk kontrakt

Af Torben Bagge

Disse to fly mødes måske snart i en forrygende, men simuleret luftkamp: Fran krigs Mirage-F1 og den svenske Viggen fra Saab.

Duellen gælder retten til at forsyne fire Nato-lande — Danmark, Norge, Holland og Belgien — med 310 kampfly til milliardbeløb.

Invitation

Handsken er kastet af direktør M. P. E. Jaillard fra det franske fly-firm Marcel Dassault, der fremstiller Mirage-flyet. Og den er straks

samlet op af Saab-Scania.

I Hans G. Andersson, informationschef, Saab, Linköping: »Vi vil ikke stille os afvisende over for denne mulighed. Vi tror dog ikke meget på denne form for sammenligning af egen-skaberne. Og efter vores opfattelse bør initiativet til en sådan prøv komme fra køberne, ikke fra en af fabrikanterne. Hvis vi får en formel invitation til en sådan duel fra et af køber-landene, kan det tænkes, vi vil være med.»

Foruden Mirage og Viggen er der også to amerikanske fly med i konkurrencen om leverancerne. Det

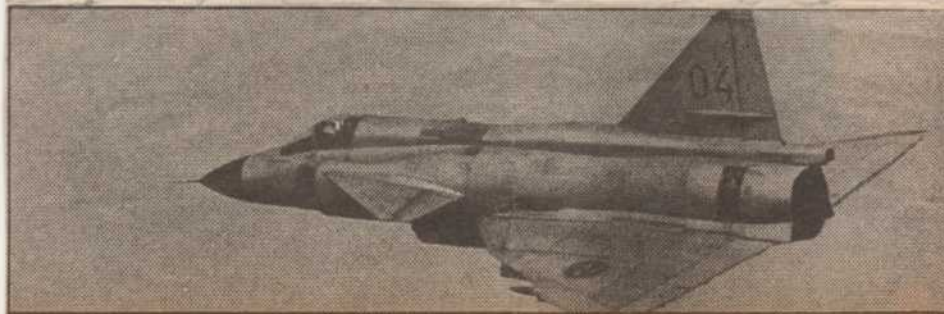
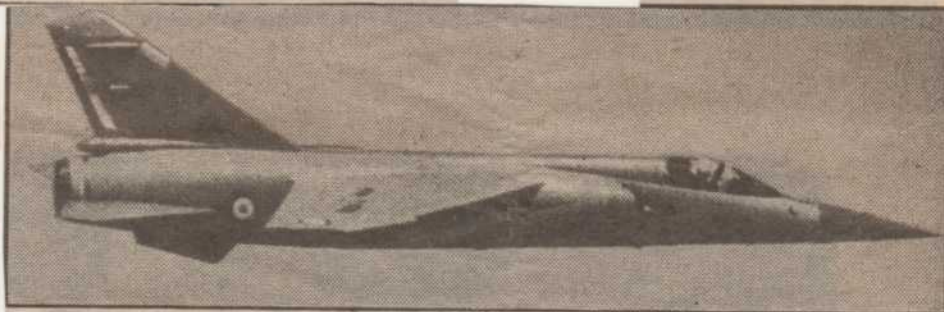
er Northrop-fabrikkens YF-17 Cobra og General Dynamics YF-16. Men en »luftkampe« mellem Mirage og et af de amerikanske fly vil nok først kunne ske i løbet af 1977. De amerikanske fly findes nemlig, endnu ikke.

Trods planerne om en luftduel er der nok andre ting, der spiller ind, når kontrakterne skal skrives. Det er ikke bare et spørgsmål om, hvilket fly der er bedst og mest hensigtsmæssigt. Det er også et sikkerhedspolitisk spørgsmål, ligesom det spiller ind, hvilke finansieringsformer, der kan findes frem til.

Mirage F 1 (øverst) og den svenske Viggen.

LÆSERNE SPØRGER:

Hvilket fly skal de man afløse?



SKIVE 13/11 - 1974.

TIL ESKADRILLE 729

TAK FOR GODT SAMARBEJDE

JLVR
31/10 - 74



NJAR
5/11 - 74

1 , 2 , 3 LET LUFTVÆRNSRAKETBATTERI

Efter næsten en måned på jorden begynder flyningen igen dog med mange restriktioner, såsom ingen formaliseret flyvning, 300 m mellem taxiende fly, og operation kun fra belønnes-flader.

Det totale startforbud for Draken-fly er nu ophævet

Selv om piloterne på flyvestation Karup ikke har været på vingerne de sidste to uger, har de ikke været ubeskæftigede

På grund af to styrt, det ene 15 km fra flyvestation Skrydstrup den 20. september og det andet ved Simmelkjær den 21. november, nedlagde chefen for flyvevåbnet totalt startforbud for de godt 40 Draken-fly, der alle er stationeret på flyvestation Karup. Nu er det totale forbud ophævet, og på mandag kommer de første af flyene på vingerne igen efter to uger på jorden.

Endnu er havarikommissionen ikke helt færdig med undersøgelserne i forbindelse med de to styrt, der ikke kostede menneskeliv, men kommissionen vil formentlig komme med en rapport i næste uge.

Ikke alle fly

Det er ikke alle Draken-fly, der kommer på vingerne i næste uge. De ekstraordinære undersøgelser vil fortsætte, men det totale startforbud er nu hævet.

- Der er nogen, der synes, sikkerhedsforanstaltningerne er for omfattende, men vi må huske på, at det dels er menneskeliv, dels meget dyrt materiel, vi har med at gøre, så jeg synes ikke, sikkerheds-



Eskadrillechef, major P. Dønvang: - Piloterne er »sultne« efter at komme i luften igen

foranstaltningerne kan være store nok, og startforbuddet har ikke påvirket vor beredskabsevne, siger eskadrillechef, major P. Dønvang, flyvestation Karup.

Ikke ubeskæftiget

- Piloterne er naturligvis »sultne« efter at komme på vingerne igen, men de har ikke været ubeskæftiget i de to uger, flyene har haft startforbud. Nogen tror måske, at en pilots hverdag kun består i at flyve, men under normale forhold er en pilot kun på vingerne i gennemsnitligt 225 timer om året. Det er en eller to ture på hver ca. en time hver dag, hvis vejret tillader det. Dertil kommer en times forberedelse (briefing) før hver tur og

en halv times debriefing efter landingen. Startforbuddet har altså ikke betydet det helt store afbræk, og vi har benyttet tiden til at holde en del kurser, som vi normalt kører sideløbende med den daglige flyvning. Vi har kørt nogle kurser, bl. a. i instrument-teori, som vi først skulle have begyndt på i 1975. Desuden har vi intensiveret udnyttelsen af Drakensimulatoren. Vi har fordoblet udnyttelsesgraden, så den har faktisk ikke stået stille. Dertil kommer så de jobs, der også skal klares under normale forhold, luft- og trafikoplysningen, plotning af bl. a. skydeområder på et kort, den almindelige uddannelse af piloterne i skydefærdighed med håndvåben, fysisk træning, korttjeneste, vagttjeneste og meget mere. Under normale forhold er det vanskeligt at nå det hele, så jeg er faktisk kommet af med lidt af den halvdårlige samvittighed over det, som det før har knebet med at nå.

De yngre piloter

- På mandag går det løs igen, og det bliver først og fremmest de yngre og mere uerfarne piloter, der kommer op. Inden de får lov til at gå

på vingerne, skal flyene imidlertid - og det er en ren rutinemæssig foranstaltning - prøveflyves af ældre, erfarne piloter. Det er ikke, fordi vi er bange for, at der er noget galt med dem, men hver gang, et fly har været igenem et eftersyn, skal det prøveflyves, og det regner vi med så småt at gå i gang med fredag og lørdag.

- Udnyttelsen af de fly, der frigives nu, vil blive meget intensiv, fortsætter major Dønvang, og det kræver en meget minutøs planlægning. Det vil jo vare nogen tid, før vi kan vende tilbage til normale forhold, men vi må jo prøve at få mest muligt ud af de fly, vi nu får lov til at flyve med igen.

Tekst:
Erik Brogård

Foto:
Boris Andersen



Piloterne har ikke været ubeskæftigede i de to uger, der har været startforbud. Her bliver de undervist af løjtnant J. M. Mikkelsen i instrumentbetjening

Røntgen og ultralyd i brug ved fejlsøgning

Der tages avanceret apparatur i anvendelse for at finde fejl ved maskinerne. Mange af de fejl, man før i tiden skulle have skilt maskinen ad for at opdage, kan fejlsø-

gerne i dag finde meget lettere. Det sparer tid og penge og gør flyvningen sikrere.

- Vi beskæftiger os her i afdelingen med ikke-destruktiv materialeprøvning, fortæller den ene af de to fejlsøgere på flyvestation Karup, seniorsergent K. Ø. Mikkelsen.

- Vi foretager røntgenundersøgelser for at finde brud.

Røntgen

Før i tiden var man nødt til at skille flyet ad og inspicere med lys. Nu kan vi bruge et røntgenapparat og ved hjælp af det finde selv de mindste revner i flyet. Det sparer en masse tid, og man undgår at »reparere flyene i stykker« ved at skille dem ad hver gang for at finde ud af, om der er noget galt.

- Ved hjælp af ultralyd kan vi finde revner i bolter. Vi sender højfrekvent lyd gennem bolten. Det virker som et ekkolod, og hvis der er revner, kan vi se det på en skærm. Turbinen kan vi undersøge ved en såkaldt hvirvelstrømsmåling. Det tager kun et kvarter og er lige så sikkert, som hvis turbinen blev taget ud. Hvis piloten mærker vibrationer i flyet, kan vi finde ud af, om det er motoren, der er noget galt med ved at sætte følere på og optage et lydbillede. På den måde kam vi finde ud af, om det er motoren, der er noget galt med. Ellers er der jo ingen grund til at tage den ud og undersøge den, hvis det er et andet sted i flyet, rystelserne stammer fra.

- Det er ikke vor opgave at reparere flyene. Vi gør det bare nemmere at undersøge dem og finde de fejl, der måtte være, slutter K. Ø. Mikkelsen.



Seniorsergent K. Ø. Mikkelsen foran det apparatur, som bruges til at måle rystelser i flyene



Nu får de første af de godt 40 Draken fly igen lov til at gå på vingerne efter at have stået på jorden i to uger

Den 4/12 indtraf der et bedeligt uheld i skagerrak der kostede en pilot livet.



Resterne af Starfighterens faldskærm er fundet i vraggodset.

Fiskere så jagerfly eksplodere i luften

Af Kurt Kristiansen

SKAGEN - B.T.: Adskillige fiskere var i går fra deres kuttere i Skagerrak øjenvidner til et fly-styrt, der kostede sekondløjtnant Jørgen Andersen Hansen, 20, Flyvestation Aalborg, livet. Hans F-104 Starfighter jager styrtede i havet 10 sømil øst-nordøst for Skagen.

»Flyet eksploderede i meget stor højde«, fortalte fiskerne over radioen, da de slog alarm. »Ekspllosionen var voldsom, og braget kunne høres langt væk. Derefter så vi, at flyet styrtede i havet.«

Samtlige både i området satte omgående kurs mod ulykkesstedet, og de første var fremme få minutter efter, men bortset fra en ry-

gende olieplet var der intet spor af pilot eller fly. Der var ret store bølger, og sigtbarheden var ringe, da ulykken skete.

Piloten er ganske vist iført gummibeskyttelsesdragt, så han kan tåle længere ophold i koldt vand, men når vandets temperatur er så lav som nu, kan et menneske højst klare sig i vandet et par timer.

Sekondløjtnant Jørgen Andersen Hansen er født i Ribe, og han er ugift. Hans forældre bor i Billund. Jørgen A. Hansen søgte ind til flyvevåbnet for to år siden, og det er kun få måneder siden, han havde afsluttet sin uddannelse, så han måtte føre en Starfighter.

15 DEC.

NÅR ENDEN ER GOD.



ER ALTING GODT!

Vi ØNSKER ET GODT

OG FRØDIGT

NYTÅR!