

DØN 14
 VAD 16
 KIN 20
 MYL 22
 TER 24
 TOL 26
 BIS 30
 GES 32
 BRO 34
 PAM 36

VON 15
 LEJ 17
 PEI 21
 BEM 23
 KID 25
 KUN 27
 KAP 31
 GAR 33
 JIM 35
 HAU 37



TILGANG 75

AFGANG 75

PAM fra stations fl

FRO OMSK ST. FL

PAS ST. FL

PR 3. JAN 1976:

ESK 729 BLIVER 21 AAR

&

FULD MANDIG

ESK 729



19 76

1 JANUAR

A-FLT

DØN

VAD

KIN

MYL

TER

TOL

BIS

GES

BRO

PAM

B-FLT

VON

LEJ

PEI

BEM

KID

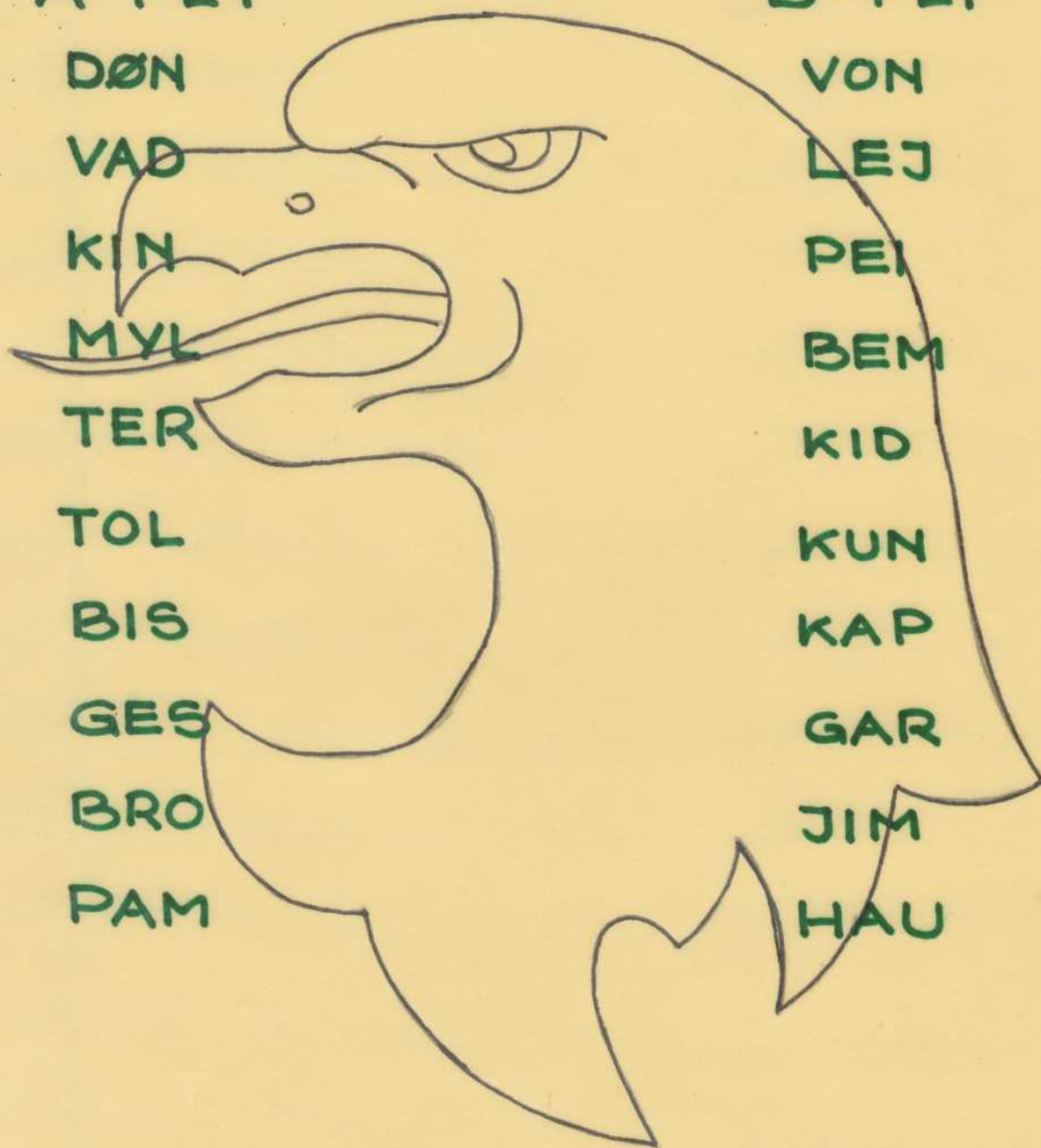
KUN

KAP

GAR

JIM

HAU



TILGANG:

BAY 5. JAN

GØN 1. JAN.

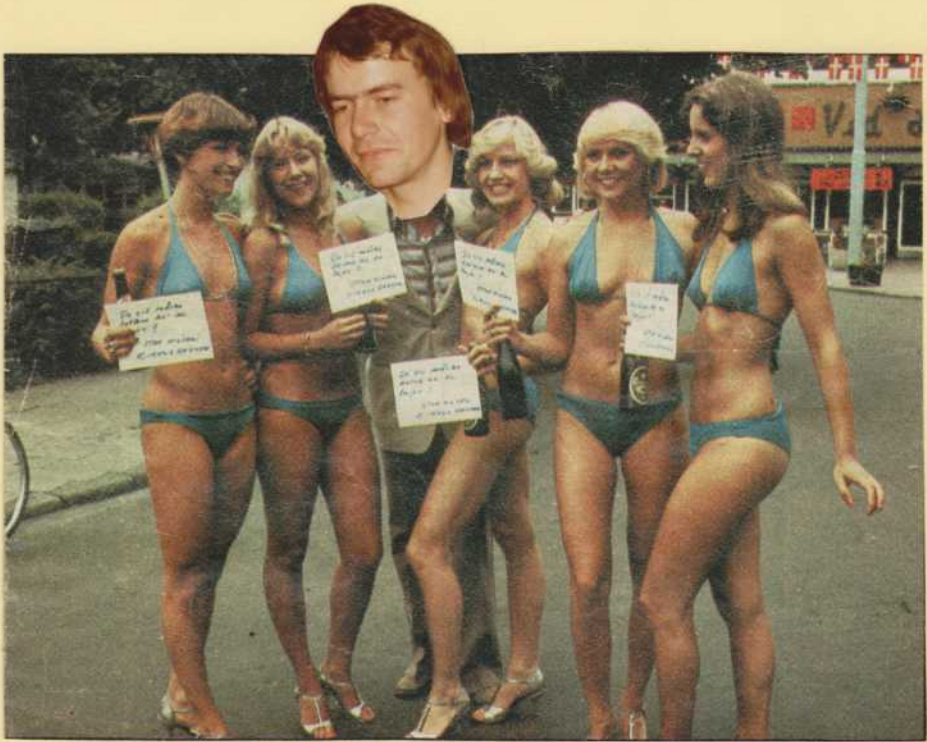
AFGANG:

JIN 15. AUG



fest og

farver



KUN'S POLTERABEND

DEN 3 MARTS

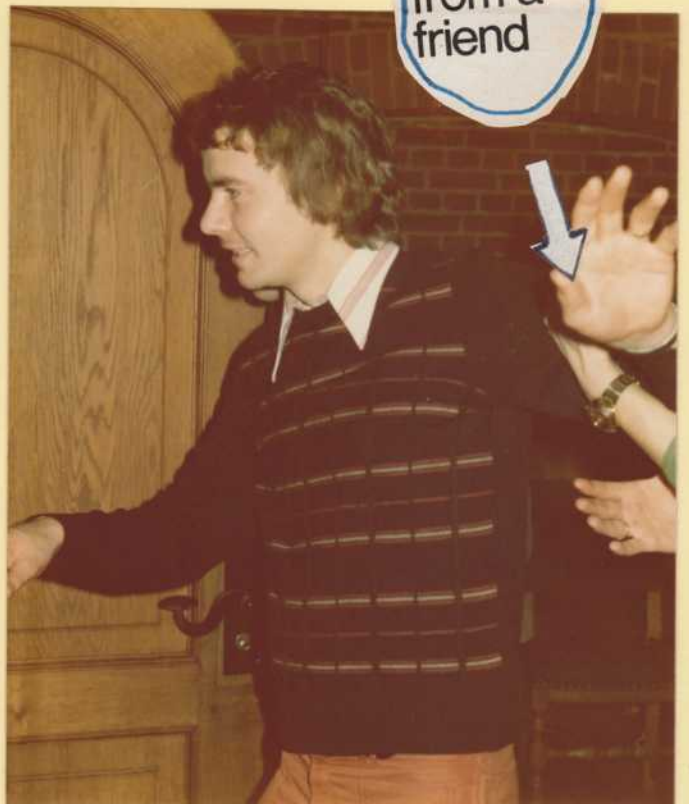


"Someday you'll look back at this

and laugh."



With a
little help
from a
friend



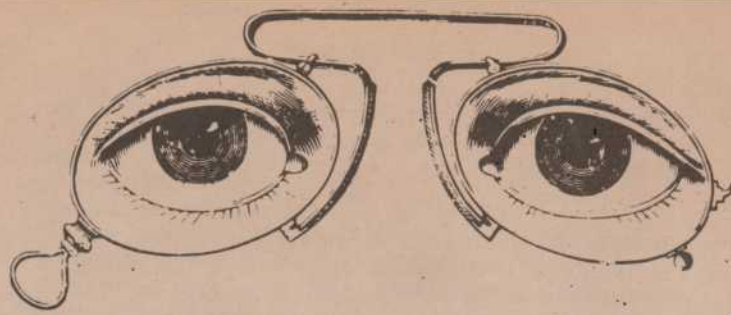


INSIDE-OUT



DET MUNTRE LIV





VIEW FROM THE TOP



**Her er det vigtigt
med hurtig behandling**

CENSUR

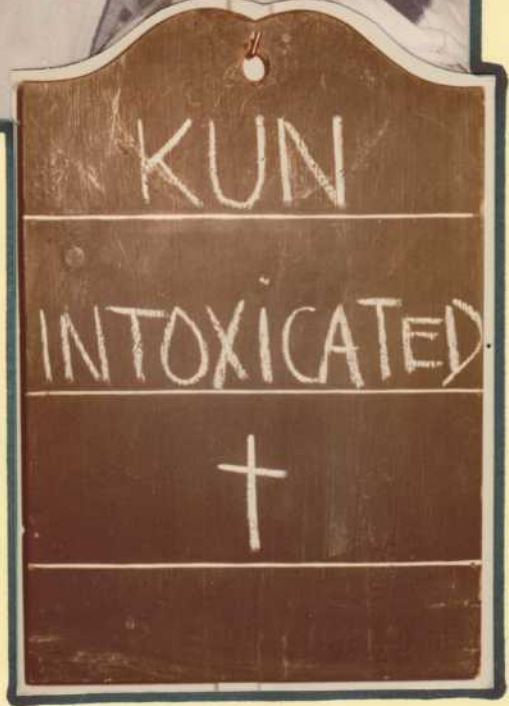


HÅRPROBLEMER,



Billeder af BIS





Porlock Vale Equitation Centre,
Porlockford,
Minehead,
Somerset.

Major P. Doenvang,
729 Squadron,
Flyvestation Karup,
Kølvrå,
7470 Karup J,
DENMARK.

3rd March, 1976.

Dear Major Doenvang,

Thank you very much indeed for your kind letter in which you enclosed your Squadron badge and which I received last week. I must admit that it was a surprise but a very pleasant one, too!.

I was very honoured to know that I was one of the first to receive a badge and you may certainly rest assured that it will occupy a most important place in my collection. Everyone I have written to has been extremely helpful and my collection is increasing steadily and is something of which I am very proud.

Thanking you once again and hoping that we may have the pleasure of seeing you in this country in the future,

Yours sincerely,



(Miss Jane Ramster)



KARNEVAL

MESSE N S MAR







MORGENAVISEN **Jyllands-Posten**

**Dansk kamp-
fly sat ind
mod gal tysk
fiskeskipper
i Nordsøen**

Thyborøn-fiskere følte sig truet af gal tysk skipper

Dansk militærfly sat ind mod tysk trawler

Skipperen på den 200 bruttoregistertons store Cuxhaven-trawler »Erica« menes besat af et indædt had imod danske fiskere.

Det skal han nu forklare nærmere om, næste gang han anløber Hanstholm havn.

Det var »Erica«, der torsdag morgen udløste en alarm til søværnets operative kommando, efter at fiske-skipper Marno Hansen, kutteren L. 430 »Tamari« af Thyborøn frygtede for, hvad tyskeren kunne finde på.

Et Draken-fly fra det danske luftvåben måtte sendes ud over positionen 60 sømil vest for Hanstholm, hvor den dansk-tyske episode udspillede.

Marno Hansen siger til Jyllands-Posten:

— »Erica« sejlede flere gange i bevidst ond hensigt hen over vore redskaber, et snurrevod. En enkelt gang fik han med sit trawl fat i voddet, således at vi blev slæbt med. Vi kaldte ham over radioen og kom også ind på hans frekvens, men han ville ikke svare.

Vi blev slæbt så tæt op ad »Erica«, at tyskerne kunne høre vore råb, men ville ikke svare. Alle mand var borte fra dækket, kun en lys hårtop stak op i styrehusets vinduer.

Efter flere tyske attentatforsøg turde vi ikke blive på stedet længere, men afbrød fiskeriet og sejlede hjem. Det var redskaber til 30.000 kr, der stod på spil hver gang. »Erica« sejlede på tværs.

»Erica« er kendt af de fleste
(Fortsættes side 2, spalte 4)

Dansk militærfly sat

(Fortsat fra forsiden)

danske fiskere. Skipperen må være besat af had mod os.

Alle de øvrige tyske fiskere er flinke og hjælpsomme kammerater.

Vagthavende på søværnets operative kommando i Århus siger til Jyllands-Posten:

— Vi lod straks et Draken-fly starte fra Karup, da alarmen kom ind over Skagen radio. Få minutter efter var flyet på positionen. Når en sådan blæselampe kommer susende hen

over mastetoppene på et skib, får man det varmt om bord.

— »Erica« var ved at fjerne sig fra os, da flyet kom, siger Marno Hansen. Det blev varmt som i ørkenen, da udstødningen fra maskinen ramte havet, men da vi fortsat frygtede, hvad tyskeren kunne finde på, sejlede vi hjem.

Politirapport tilstilles nu det danske fiskeriministerium, der vil gøre indsigelse over for rederiet i Cuxhaven.

-Havbo



Danmarks første søslag siden 1864 (vi vandt)

Af Bertel Thomsen

RØNNE - B.T.: Her vender Danmarks mindste kampenhed til dato, en motorbåd fra minelæggeren »Sjælland«, tilbage til sit møderskib med kampens genstand — en øvelsestorpedo.

Tilbage på valpladsen, 30 sømil vest af Bornholm, ligger DDR's slagne motor-torpedobåd »Hajen«. Dens besætning måtte give op overfor motorbådens folk, som fravristede dem en gammel øvelsestorpedo, som tyskerne prøvede at hugge efter u-båden »Spækhuggeren«s øvelsesskydning.

Det er en episode, som mange umiddelbart vil trække på smilebånden ad — men den betragtes som et alvorligt led i Øst-landenes optrapping af aggressiv optræden overfor danske flådeenheder i internationalt farvand i Østersøen, siger forsvarskommandoen, hvor man betegner episoden som »barnlig« og »tåbelig«.

Dansk protest

Den danske regering protesterede skarpt i går over-

A B C D E F G H

for den østtyske regering. En repræsentant for DDR's ambassade i København blev få timer efter episoden kaldt til Udenrigsministeriet, og i Udenrigsministeriet bad man om, at den danske protest straks måtte blive refereret overfor regeringen i Østberlin.

»Vi er meget spændt på at se, hvordan protesten har virket, når vi fredag fortsætter vore øvelser i det samme område i Østersøen,« siger forsvarskommandoen.

Allerede få minutter efter episoden i Østersøen i går ville den danske eskadrechef, kommandørkaptajn J. Parnov, nedlægge en protest mod det østtyske fartøjs og dets besætnings optræden. Kommandørkaptajnen sejlede i en gummibåd hen til det tyske marinefartøj, men DDR-besætningen ville ikke lade kommandørkaptajnen komme om bord, og han måtte råbe sin protest fra havet.

Østtyskerne havde fået fat i torpedoen med en båds-hage, men besætningen på »Sjælland«s motorbåd havde fat i den anden ende — og fik den trukket til sig.

Alvorligt

Torpedoen var en gammel tysk øvelsestorpedo. Den er udstyret med et helt specielt trådstyringsanlæg, således at man kan styre den mod et mål efter affyringen.

Medlem af Folketingets sikkerhedspolitiske udvalg Arne Christiansen: »Jeg har hørt om episoden ad flere kanaler — og i Radioavisen — og jeg synes, den er blevet behandlet lidt for humoristisk. Det er jo ikke første gang, det danske søværn bliver generet i Østersøen. Men dette er, såvidt jeg ved, den alvorligste episode. Jeg synes, regeringen har behandlet sagen med den alvor, den kræver, ved at protestere.

Måtte afbryde

En halv snes flådeenheder fra DDR, Polen og Sovjet var til stede i går, da en dansk eskadre, fire u-både, to minelæggere og en helikopter, skulle afvikle præcisionsskydning for u-både — en konkurrence mellem de fire u-både i Østersøen: »Det er helt normalt, at man følger med — det gør vi også — men det var usædvanligt, at der var så mange, og det var sikkerhedsmæssigt uforvarligt, at de begyndte at genere øvelsen.«

»Derfor måtte vi afbryde den. Vi er spændt på, hvad der sker, når den genoptages. Vi måtte afbryde — for vel er det øvelsestorpedo, der skydes med. Men rammer den et skib, går den igennem.«

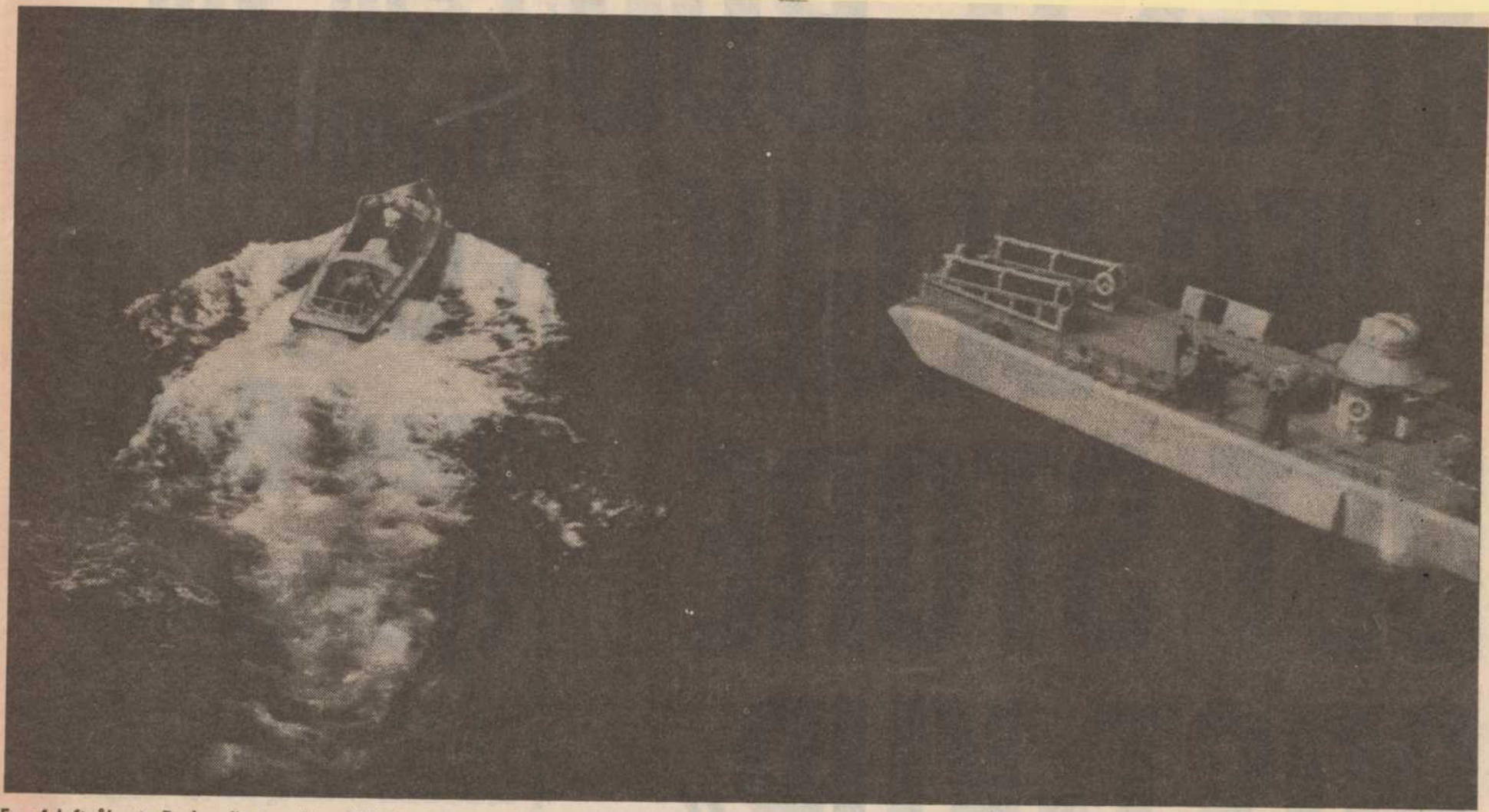
»Spækhuggeren« havde af-fyret en salve på to torpe-

doer, helikopteren fulgte dem og markerede, hvor de dukkede op. En motorbåd fra »Sjælland« bjærgede den ene — men pludselig gik DDR-båden »Hajen« op og begyndte at bjærge den anden. »Sjælland«s motorbåd kom til — og fik trukket torpedoen til sig. Episoden blev straks efter fotograferet fra et fotofly. Derefter måtte den danske eskadre afbryde øvelserne — fordi Warszawa-pagt-fartøjerne sejlede ind i øvelsesfeltet.

Generer tit

Østpagtlandene har i flere år generet danske flådeenheder i Østersøen. DDR's fartøjer betegnes som de værste.

Stadig flere spionskibe er placeret omkring Danmark for at aflytte det danske forsvars radiokommunikation. Polske jagerfly overflyver ugentlig Bornholm for at nedkaste strimler, der forstyrrer billedet på en stor radar på øen. Sovjetiske og polske landgangsfartøjer omsejler flere gange årligt Sjælland, hvorefter de holder landgangsøvelser på Rügen — hvis kyster minder om Sjællands — og sovjet-russiske kampfly går flere gange om måneden med overlydsfart over Østersøen hen mod den danske kyst — for at afprøve effektiviteten af det danske varslingsystem.



En af luftvåbnets Draken-fly tog dette billede af Danmarks første søværts træfning siden slaget ved Helgoland i 1864. Dengang vandt vi også. Motorbåden har erobret stridens æble, en øvelsestorpedo, for næsen af DDRs »Hajen«.

Sådan

bruger

vi

vores

tid

Vedr. "flyvevinge" på uniformer.

Jeg har rettet henvendelse til MJ Alsøer FKO/vedr. sommeruniform/flyvevinge.

På Sommeruniform M/73 (den mørkeblå) skal flyvevinge bæres.

På skjorte m/korte ærmer (den lyseblå) må flyvevinge ikke bæres, da den er at betragte som en alm. skjorte.

MJ oplyste, at der er en produktion på vej af den mørkeblå skjorte, ligeledes, at der er ved at blive lavet flyvevinger til disse skjorter.

Hvorvidt der skal anlægges slips til den lyseblå skjorte vil MJ ikke afgøre, men den lyseblå skjorte er at betragte som en almindelig blå skjorte, blot med korte ærmer, *og*

Jrf. FSNBST skal man have anlagt slips til skjorteuniform, hvis man færdes udenfor eget område!!

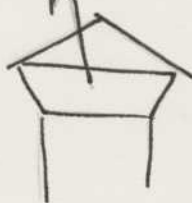


EN
DAG
PÅ (I)
HEDEN

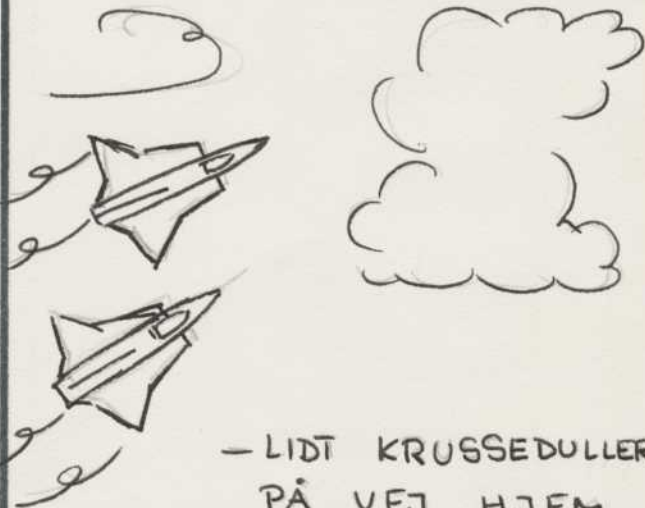
HK RED YOU ARE
CLEARED FOR TAKE
OFF RWY 09



RED ONE
CLEARED HOT



- A/G RØMØ, PIECE O' CAKE



- LIDT KRUSSEDULLER
PÅ VEJ HJEM

HK RED IP
TO RWY 09



HK RED I REPEAT-
KARUP IS USING
RWY 27



Episoden var naturligvis til stor morskab for ESK i vestenden, og det varede da heller ikke længe før omstående signal klikkede ind på fjernskriveren.

to 729
r 151147z jul
fm esk725
to esk729
bt
u t r o l i g t karsop252-1
attn info bay
bayrep
karup is using runway 27
airfieldstate blue one
bt
tot 15/1150z jul 76
ijjjjjj

w/O de bay thanks



Dommedagsbrag, da to Draken-fly kom ind over København

Et dommedagsbrag lød ved 12.45-tiden i går over den indre by i København. Folk frygtede, der var sket en katastrofe.

Braget stammede fra to af Flyvevåbnets Draken-jagere, der i 500 meters højde på en rutinemæssig øvelses-flyvning fra Værløse til Stevns var dirigeret ind over byen. Der er formentlig tale om en fejltagelse.

I Forsvarskommandoen oplyste man i aftes, at flyene var startet fra Værløse kl. 12.37. Sædvanlig procedure er, at Værløse telefonisk melder Kastrup, at der starter jagere. Når flyene er i luften, melder de sig så på radio til tårnet i Kastrup.

Det skete også i går. Draken-piloterne meldte, at de befandt sig i 1500 fods (ca. 500 meters) højde. Da der var civil trafik over lufthavnen, fik de besked på at blive i denne højde. Samtidig fik de ordre til at holde en kurs, der førte dem over Kastrup og videre til Stevns.

Det var denne kurs, der førte de to jetjagere ind over København, hvor larmen fra deres motorer i den forholdsvis lave højde gav bragende genlyd i gaderne.

Det undersøges, om der er sket en fejltagelse. Draken-flyene skulle være fløjet fra Værløse til TV-tårnet i Gladsaxe og derfra i lige linje til Tuborg Havn, hvorefter de skulle være fortsat over Øresund mod Stevns. Da de fik ordren til at holde en kurs på radiofyret i Kastrup, er de åbenbart straks drejet af og dermed kommet ind over det centrale København. *auni.*



01-111313

b a s e g r a m
fm com dan training sq
to ''bro'' rdaf sq 729
bt

unclass

thanks for the undated photo from our return from the states
when carrying out live man-over-board ex witnessed by you.
2. the requested box will be delivered with pleasure if trans-
portation with icetrain is advisable/reliable
bt

nnnn

RL
29/9-76

soldaten 4'76

OM
729



De to piloter planlægger og indtegner ruten for formiddagens træningsflyvning.

Arbejdsplads i 10.000 meters højde



Flyvevåbnets jet-piloter har 40 timers arbejdsuge. Deres arbejdsplads er ofte i 10.000 meters højde og selv mener de, at have »begge ben på jorden«. - Vi er ikke specielle mennesker, men har et job som alle andre. Vores foregår blot i luften fortæller to piloter fra eskadrille 729 på flyvestation Karup. »SOLDATEN« har besøgt eskadrillen og fulgt to piloter under dagens arbejde.

Stedet er Karup flyvestation en tilfældig sommerdag, klokken er otte og de to piloter løjtnant N. E. Nielsen og sekondløjtnant B. Nielsen er netop mødt på arbejde. Eskadrille 729 er en foto-eskadrille og består af en række Draken maskiner af typen RF. Alle udstyret med højtudviklede kameraer til at tage billeder af genstande i luften og på jorden.

Arbejdsdagen indledes med en briefing for eskadrillens piloter. Her bliver dagens program skitseret og der bliver givet oplysninger om vejrforholdene over Danmark og det nordlige Europa.

De »to gange Nielsen« skal sammen på en træningsflyvning over Vesttyskland og Holland. Undervejs passerer de to Draken-jagere militære anlæg, som skal fotograferes.

Det gælder for de to piloter, at gennemføre denne flyvning uden at blive opdaget af det vesttyske og hollandske forsvaret.

Flyvningen skal starte kl. 9,25 GMT. Det svarer til kl. 10,25 dansk tid, så piloterne har knap to timer til at forberede turen.

- Først planlægger vi turen på et oversigtskort og indtegner ruten med angivelse af de områder, der skal fotograferes. Senere finder vi detailkort frem over de enkelte områder, der skal fotograferes. Disse kort skal bruges så snart vi nærmer os stederne. Det fortæller sekondløjtnant B. Nielsen, han skal flyve forrest under togtet.

- Vi er to maskiner på denne flyvning og ser derfor mere, men til gengæld er vi også lettere at få øje på.

Formiddagstur på 900 km

Den samlede distance for træningsflyvningen er 900 kilometer, så der er kun tale om en formiddagstur for de to piloter. Turen skal efter beregning være én time og 15 minutter.

Ruten går fra Karup over Husum til Cuxhaven i Vesttyskland og herfra mod Leeuwarden i Holland. Hjemturen går over Helgoland og Skydstrup tilbage til Karup.

Sammen gennemgår piloterne ruten og mærker sig de steder undervejs, hvor der skal fotograferes eller ændres på kursen.

- Over Vesttyskland flyver vi i en højde af 150 meter og med en hastighed på omkring 800 km i timen. Når vi har passeret vendepunktet går vi op i 10.000 meters højde og øger hastigheden til 1.000 km i timen. Det fortæller løjtnant N. E. Nielsen. Han fortæller videre, at den høje flyvehastighed kan sammenlignes med at køre stærkt på en motorvej,

det føles ikke meget anderledes.

Når vi flyver hurtigt i lav højde kan det nærmest sammenlignes med at køre stærkt i bil ad en lille og snæver landevej.

Både oversigtskortet og de-

tailkortet bliver foldet sammen, således at de ikke fylder mere end de kan være i den lille lomme i flyverdragten.

Flyverdragt med mange lommer

Nu gælder det om at komme i flyverdragten og så i luften. Først ifører de to piloter sig en »Anti-G« dragt. Den skal forhindre at piloten besvimer når han bliver udsat for stor G-belastning ved høje hastigheder. Dragten fungerer på den måde, at nogle lommer bliver fyldt med luft og det forhindrer, at blodet løber for hurtigt fra hovedet og ned i benene.

Yderst kommer selve flyverdragten, der har talrige lommer og derfor er særdeles praktisk for en pilot. Han har jo kun meget lidt plads at røre sig på i flyets cockpit. Flyverdragten

er fremstillet af et flamme-hæmmende stof, det betyder at piloten i nødstilfælde kan nå at forlade maskinen inden han selv brænder ihjel.

I vinter-perioden bruger piloterne en vandtæt dragt under flyverdragten, men det er kun nødvendigt når der kan være fare for, at fryse ihjel ved redning på vandet.

Inden piloterne forlader bygningen og tager plads i maskinerne skal ruten kontrolleres af den vagthavende i eskadrillen. Derefter skrives på en liste at de to piloter er taget afsted på deres træningsflyvning. Piloterne N. E. Nielsen og B. Nielsen har som særligt kaldenavn henholdsvis navnene »KIN« og »BIS«.

På startbanerne holder de to fly parate. Piloten går en tur rundt om sin flyver og kontrollerer at alt sidder som det skal og at der ingen skader er opstået siden sidste flyvetur.

Han tager nu plads i cockpit'et og begynder at gennemgå check-listen. Alt skal være i orden inden flyet forlader startbanen.

Piloten gør tegn. Han er klar til at flyve afsted og som det sidste inden glasset over cockpit'et lukkes trækkes splitten,

der afsikrer katapultsædet.

Fik følgeskab på hjemturen

Efter præcis én time og 15 minutter er de to fly atter tilbage i Karup. Piloterne stiger ud og kan nu aflevere en kassette med film fra hver af flyene.

- Vi havde en meget fin tur. Vejret var dejligt og vi blev ikke opdaget under første del af turen over Vesttyskland, men fik på hjemturen følgeskab af en vesttysk jagerflyver kort tid før vi nåede den dansk/tyske grænse. Det viser, at vi er lettere at se på radarskærmene når vi flyver i 10.000 meters højde end i 150 meters højde, forklarer sekondløjtnant B. Nielsen.

I løbet af ganske kort tid var filmene fra de to fly blevet fremkaldt og lå på lysbordet i eskadrillens foto-rum. Foteksperterne kunne nu se på billederne om de to piloter havde passeret de rigtige anlæg under flyvningen.

Draken flyene er spækket med tekniske instrumenter, men selve frontpanelet er temmelig enkelt at kikke på. Her findes omtrent de samme instrumenter som i ethvert sport-fly. De mange tekniske instrumenter er derimod anbragt på hver sin side af pilot-sædet. Herfra styres alle de anlæg flyveren er udstyret med. Draken

maskinerne i eskadrille 729 kan andet end fotografere. De kan også medbringe missiler.

Et panel af advarselsslamper fortæller piloten så snart der sker fejl i flyets teknik. Måske kan han løse problemet i luften eller nå at flyve til den nærmeste flyvestation. I værste fald kan han blive nød til at bruge katapultsædet.

»Sædet« bliver skudt ud af flyveren og løsriver sig fra piloten, der vil dale ned i en faldskærm. Ofte sker det på vandet og her kan han så kravle op i en gummibåd, der automatisk bliver udløst.

Flystyrt over Vesterhavet

Da »SOLDATEN« besøgte eskadrille 729 skete et flystyrt over Vesterhavet udfor Oksbøl i Sønderjylland. Et to-sædet F 100 Super Sabre træningsfly fra flyvestation Skrydstrup havde fået motorstop og de to piloter måtte tage katapultsædet i 2.000 meters højde.

Straks efter uheldet blev en Draken maskine fra fotoeskadrillen sendt ned over området for at fotografere de eventuelle vrage-stumper der kunne flyde ovenpå vandet. Billederne kan være til gavn for havarikommissionens arbejde.

Draken flyene er hver dag i luften over de danske farvande for at fotografere skibe fra øst-



Løjtnant N. E. Nielsen iklædt flyverdragt på vej til sin Drakenmaskine.

magterne der benytter bl.a. Østersøen til deres sejlads. Alle piloter er særdeles dygtige til skibskending. *



SQN EXCHANGE

306 (VOLKEL)

- 729

14 SEP - 23 SEP

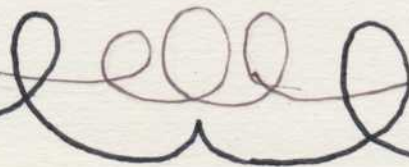


729

306



KARUP 21.9.'76





22/10. Ankaunns: 306 ses fra holland på envejs salation, og de mødes på traditionel måde.











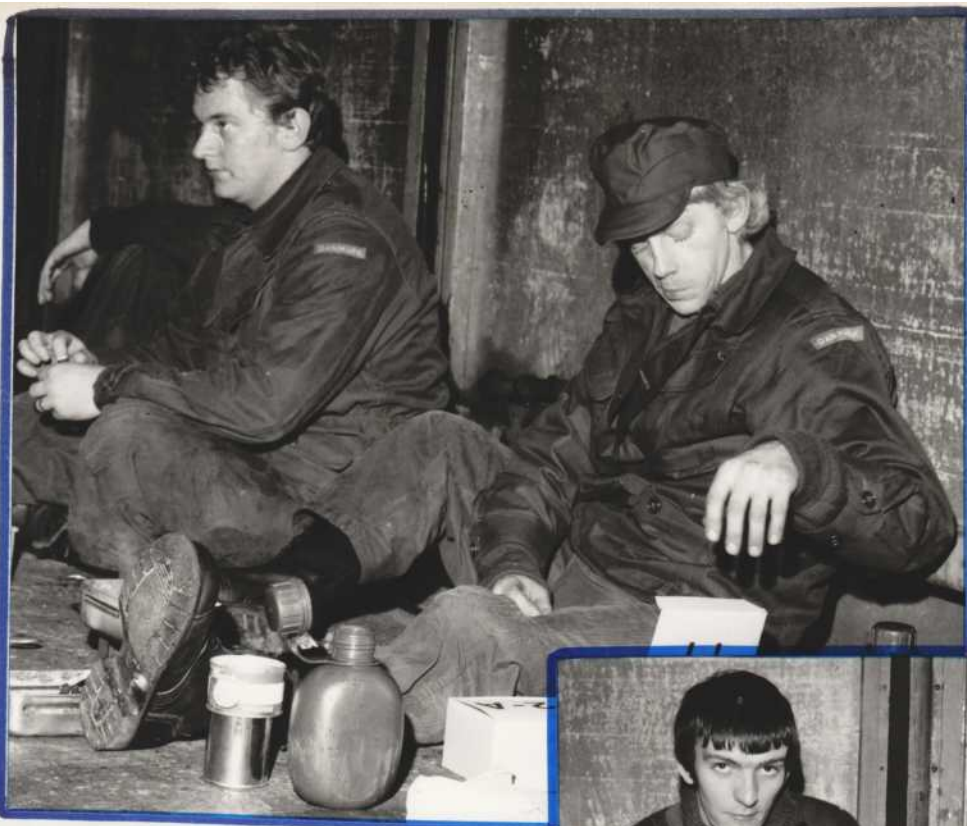
Neah-
Jeg skyder bare genvej
for at klø mig selv i
nakken



Bare man dog
havde husket
sine øreprop-
per...









Må vi lige
påpege



Draken-fly kan operere fra Værløse

Det viste en »forlægning« i sidste uge, da en Draken-eskadrille indøvede start- og landingsprocedure i Værløse.

Man har hørt om det - og ikke mindst i TV-serien »En verden i krig« erfaret, - at der kan ske helt uforudsete ting, når et krigerisk land går til kanonerne.

Hitler vandt den første del af krigen, fordi han fandt sovende generaler indøvet i fortidens krigsførelse, og fordi han havde fundet på noget nyt (f. eks. pansergrupperne). Da krigen brød ud, troede alle, at krig var ligesom i 1914, hvor man gravede sig ned i skyttegrave.

I dag ved alle i forsvaret, fra generaler og ned til menige, at en eventuel næste krig på ingen måde vil ligne den, vi oplevede for 30 år siden. På dette område må man forny sig.

Og forsvaret ved mere end nogensinde, at alle mulige og umulige fantasier må prøves.

Derfor tager Nato-forsvaret alle forhold i betragtning - også dem man rent faktisk ikke kender i dag. Et led i dette er en bestandig udmanøvrering af bestående forsvarsstyrker. Ingen flyveplads er et sikkert udgangspunkt, der er intet som på forhånd er givet, og i fredstid må styrkerne indøves i flexibilitet.

Et lille bitte led heri var det, at en Draken-eskadrille i

sidste uge var »fast mandskab« på Værløse Flyveplads.

Eskadrillens chef, major Palle Dønvang, eskadrille 729, fortæller BMA herom:

- Det er vigtigt for eskadrillen at kunne imødegå enhver situation og uanset sin sværhedsgrad så let som fod i hose at kunne flytte sig på et hvilket som helst tidspunkt. Til et hvilket som helst sted. Vi skal være i højere grad mobil - ikke afhængig af noget bestemt sted, og derfor indøver vi regelmæssigt forlægninger til fremmede flyvepladser, som piloterne lærer at indflyve og starte fra, ligesom personellet i »tårnet« på Værløse f. eks. her får en kærkommen lejlighed til også at indøve de specielle procedurer, der er nødvendige for kampfly.

»Flytterodet« må ikke bremse

- Man skal huske, at en Draken-eskadrille ikke blot er en snes fly, men også et stort jordpersonel, og i vort tilfælde, som også dækker fotorekognoseringen mandskab til alt, hvad hermed er nødvendigt.

Således medbringer eskadrillen, der kommer fra Karup denne gang mere end hundrede mand med alt, hvad

der hører Draken til - herunder adskillige køretøjer, samt et fuldstændigt (her er dog denne gang anvendt Værløses eget foto-udstyr, som består af 6 kæmpestore busser i camoufleret hal.)

Vi skal finde ud af, om vi på ganske få timer kan få det hele til at virke trods flytterodet. Folk ved i almindelighed, hvor svært det kan være, når man skal flytte fra ét sted til et andet. Her skal vi for en del flys vedkommende være i fuld aktion, også medens vi flytter, og det kan give mange komplikationer. Dem skal vi lære at borteliminere.

»Fjenden« tager ikke os på sengen

Det er anden gang, vi flytter eskadrillen på denne måde, fortæller major Dønvang. Første gang havde vi alt planlagt minutøst på millimeter. Vi opdagede dog, at der opstod uforudsete ting, som ingen havde tænkt på, og vi opdagede, at der var ting og sager, der kunne gøres betydeligt mere behændigt, så vi udarbejdede nye planer, som denne gang har fået en meget høj karakter.

- Jeg kan sige, at »fjenden« skal være mere end almindelig

Fortsættes næste side



Eskadrillechef major Palle Dønvang foran et af de Drakenfly, der i sidste uge var overflyttet til Værløse. Den mærkelige hajformede snude skyldes de indbyggede kameraer. Torpedoerne under flyet er benzintanke.

vågen for at overraske os på noget som helst tidspunkt!

En god arbejdsplads

Selve overflytningen af en snes fly og dertil hørende jordpersonale, som igen skal samordnes med Værløses mandskab - der i øvrigt er fantastisk dygtig, siger major Dønvang (uden at ville være flink) - så alt øjeblikkeligt virker uden mislyd, er en kæmpe-operation, hvor meget skal klappe.

- Vi har ikke haft problemer her på pladsen - kun en kæmpe-interesse for indordning et fælles forsvar, uanset

hvor vi kommer fra. Alle har i sagens interesse været ude på at nå toppen af det mulige - og lidt til. Det er en dejlig arbejdsplads, fastslår Dønvang.

5 kameraer med 500 skud

Eskadrille 729 er også re-kognoscering-fotofly. I spidsen på maskinerne sidder fem kameraer, to til siderne, tre nedad og fremadrettet i forskellige vinkler. Et har en linse på 98 mm, én på 280 mm. To af dem er stereoskopi (3 dimensionalvirkning).

Hvert kamera indeholder 500 »skud« på stort filmformat, som ved tilbagekomsten til flyvepladsen fremkaldes på mindre end 5 minutter.

Filmen betragtes i specielt

brilleudstyr, som får det tredimensionelle frem. Øvede folk kan på filmene se selv den mindste ting på jorden eller vandet og vil omgående kunne identificere et fartøj,

der er på vej til et Nato-land.

De seks store busser, som er opklodsede p.t., kan på et øjeblik rulle ud på landevejen og søge tilflugt hvor som helst. De har egen generato-

rer, og skal kun have tilslutning til vand - fra en brandhane eller sø.

Når filmene er udpeget, laves papirbilleder, og det sker med samme fart og akkuratease i specialbyggede maskiner, som fremstiller et papirbillede på nogle ganske få minutter.

Også i Værløse er eskadrillen gået ind i fotoobservationer, idet man har fingeret et særligt forsvar af Sjælland.

- Men først og fremmest har det som nævnt drejet sig om beflyvning af en fremmed plads, siger major Palle Døn-

vang. Vi har måttet »hugge en hæl og klippe en tå«, som er med til at vanskeliggøre processen. Det er jo også vor opgave at genere folk mindst muligt. Således bruger vi indflyvnings- og startvinkler, som tager sigte på minimal støj for de fleste, og vi flyver f. eks.

ikke i TV-tiden, og sådan forsøger vi at indordne os samfundets normale funktioner.

- Men lidt ekstra støj har det givet, slutter major Dønvang. Vi håber, befolkningen vil forstå os. Vor opgave er jo faktisk forsvar også for dem.

høj

To Draken-jagere strandet i lufthavnen

Lettede torsdag efter at have stået i Rønne siden mandag

To af det danske flyvevåbens Draken-fotojagere lettede torsdag formiddag fra Rønne lufthavn, hvor de har stået siden mandag med startforbud. De to jagere var mandag startet fra Karup flyvestation, og efter en flyvning over Østersøen landede de planmæssigt på Rønne lufthavn. Det viste sig imidlertid, at der mandag blev fundet vand i brændstofanlægget på flyvestation Karup. Alle flyene og herunder de to jagere på Rønne lufthavn fik herefter startforbud,

idet vand i brændstoffet i værste fald kan betyde motorvanskeligheder og nedstyrtning.

Det viste sig imidlertid, at de to jagere på Rønne lufthavn ikke havde fået brændstof med vand påfyldt, og de kunne derfor starte. Vejret var imidlertid i mellemtiden blevet så dårligt i Jylland, så jagerne ikke kunne lande på deres hjembase, hvorfor de blev stående i Rønne lufthavn. De to jagerpiloter boede en nat på flyvestationen i Segen, men da vejret ikke i løbet

af tirsdagen var bedret, forlod de Bornholm. Den pompøse hjemrejse foregik iført militær flyverdragt med den ordinære SAS-maskine. Vi er desværre ude af stand til at berette, hvad passagererne har tænkt.

Onsdag ankom flyvevåbnets teknikere for at undersøge de to Draken-jagere, og efter at piloterne var ankommet med SAS, kunne de torsdag formiddag hjembringe deres jagere til Karup.

ryAn

JULETUR TIL VEJLE





