

ESK 729 BLÅ BOG

A-FLIGHT

14 BAK
16 PEI
18 GES
20 LEJ
22 BRO
24 VAR
26 NAL
28 BES
30 JAM
32 JAO
34 MAR
52 KIN

ANKOMST TIL ESK

IVA, BES, PEF OG JAM 20 MAR
PEI 4 AUG
JAO, MAR OG PØT 1 DEC

B-FLIGHT

15 FRO
17 GAR
19 HØG
21 JEK
23 BIS
25 PUN
27 PEF
29 IVA
31 PØT
51 VAD

AFGANG FRA ESK

BEM 31 JUL TIL FTK
KUN 31 AUG TIL ESK 729-16
KAP 30 SEP TIL FSN AVNØ

I. JAN 1981

VELKOMST / AFSKEDSFEST

1 JANUAR '81



AFGANG:

LEJ, JEK, DAN
H.E. ANDERSEN

TILGANG

TYS, JAO, MAR
OG PØT



LAV'S "POLTERABEND"



DER BLEV GIVET FLERE GODE RÅD !

MEN SÅ SKAL HUN BARE HA





NE'
HØR NO
LIGE



ÆG ER GODT



NEMLIG!



DET CERTIFIKERES HERVED:

at N. J. HALVGAARD

Alias: **LAV**

For vel gennemført



polterabend

Den 4-3-81

Erklæres værdig til at indgå

i den hellige



Ægtestand

Idet han på timer indtog følgende:



3



21



“Vomitus”

0

Til bitterlighed:

Vidner:

Jan Hansen
Richard Jensen

I APRIL '81:

BIS AFGÅR TIL OCU'EN
og

JEK VENDER TILBAGE
FRA SAMME

+

P. BAY
TILGÅR ESK'EN
FRA 725

Jeg P. BAY erkender og beklager meget dybt, at jeg gentagne gange indenfor det sidste kvartal har medvirket til nedsættelse af ESK 729's omdømme, ved i andres påhør og i "klart sprog" at have anvendt udtryk som HØNS - CHICKENS m.v. om ESK 729's piloter. Jeg erkender endvidere, ved hin forgangne Julefrokost, at have forsøgt at udslukke livet på ESK 729's mascot ved med et let ryk at fraseparerer hønens hoved fra den resterende del af kroppen, hvilket jeg nu klart indser ville have gjort ubodelig skade.

Jeg lover, at jeg aldrig mere vil komme med udtalelser - eller foretage handlinger, der vil kunne forståes eller tolkes som værende nedsættende af ESK 729's omdømme.

Jeg beder eskadrillens piloter, samt øvrige personel, om fuldstændig tilgivelse, idet jeg indser, at en sådan bedst opnås ved donering af mindst 2 kasser humle til "svendenes" velbehag og forhåbentlig deraf kommende forsoning og opnåelse af "svendenes" gunst!

Gert K. Petersen
vidne

et f. g. Jensen
vidne

P. Bay
P. Bay



NAL's POLTERABEND



ET "FØR" BILLEDE



DET SKOTTEDE IKKE PÅ ADVARSLER !



ER JEG IKKE FOTGEN?!!



DEN ER "SÅE DOR".



SMILE (while you can)





Ja, Ja, den
er god med
Jer!



"HALLO"



SÅ, SÅ ROLIG FANS



" EGENTLIG SKULLE JEG HAVE VÆRET DIRIGENT "



FLAGET PÅ "HALV"

DET CERTIFIKERES HERVED:

at JON FUGLSANG

Alias:

For vel gennemført



NAL

polter abend

Den 6-5-81

Erklæres værdig til at indgå

i den hellige



Ægtestand

Idet han på **4** timer indtog følgende:



4



24



"Domitus" 3

Til bitterlighed:

W. Angsbek

Chef esk 729

Vidner:

Ewald Angsbek

Jan Hansen



SCENER FRA "SKUM"

DETTE ER IKKE HISTORIEM OM
TO SØSTRE !
ER DE FORVIRRET ? DET VIL DE
IKKE VÆRE EFTER DENNE
EPISODE AF 'SKUM'



VONS

SOLO

17 / 7 - 81



"VERY YONNY"

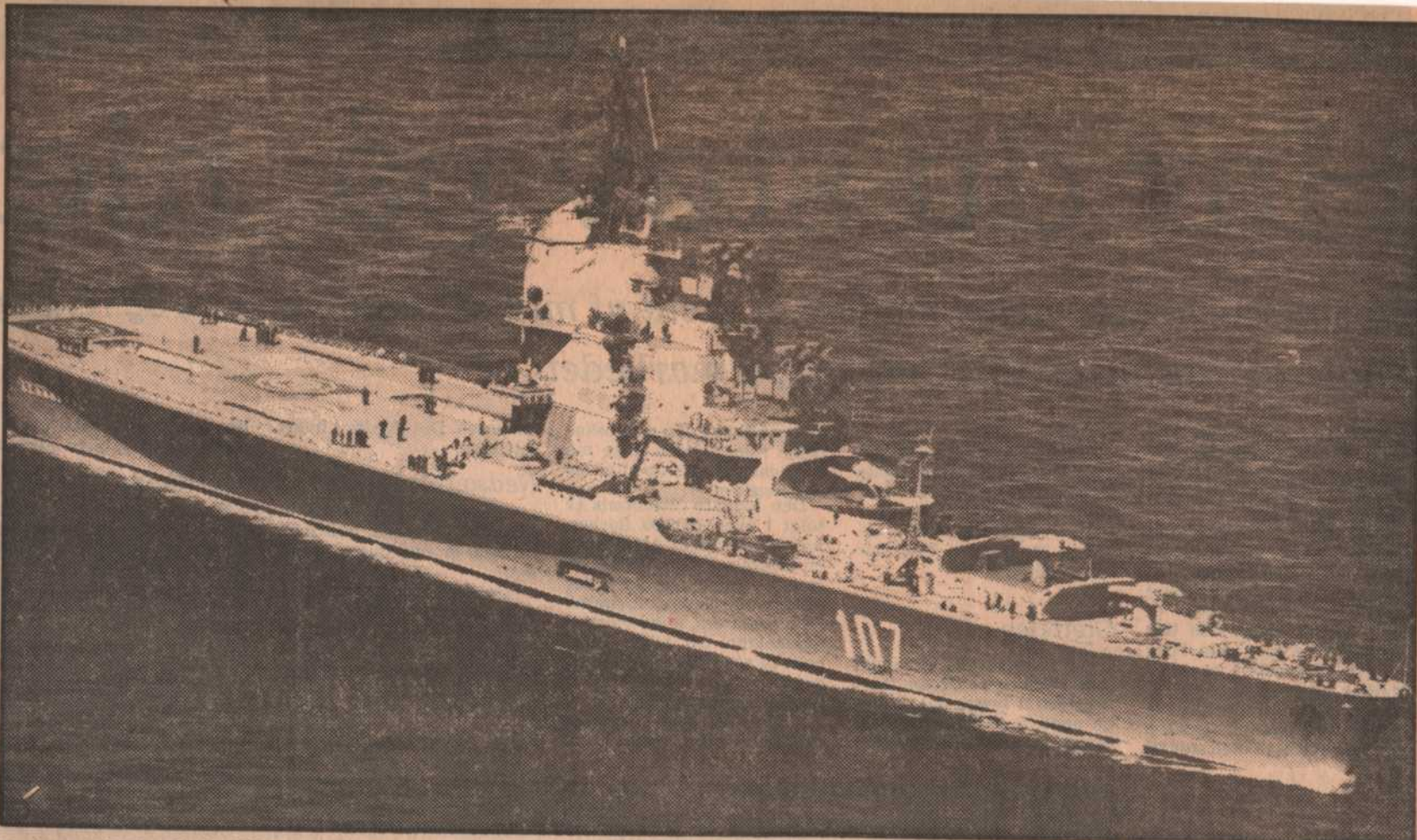
HØGEØJE 14 KØRES HJEM
PÅ VÆRDIG VIS!





TO CHEFER SKUMMER OVER !

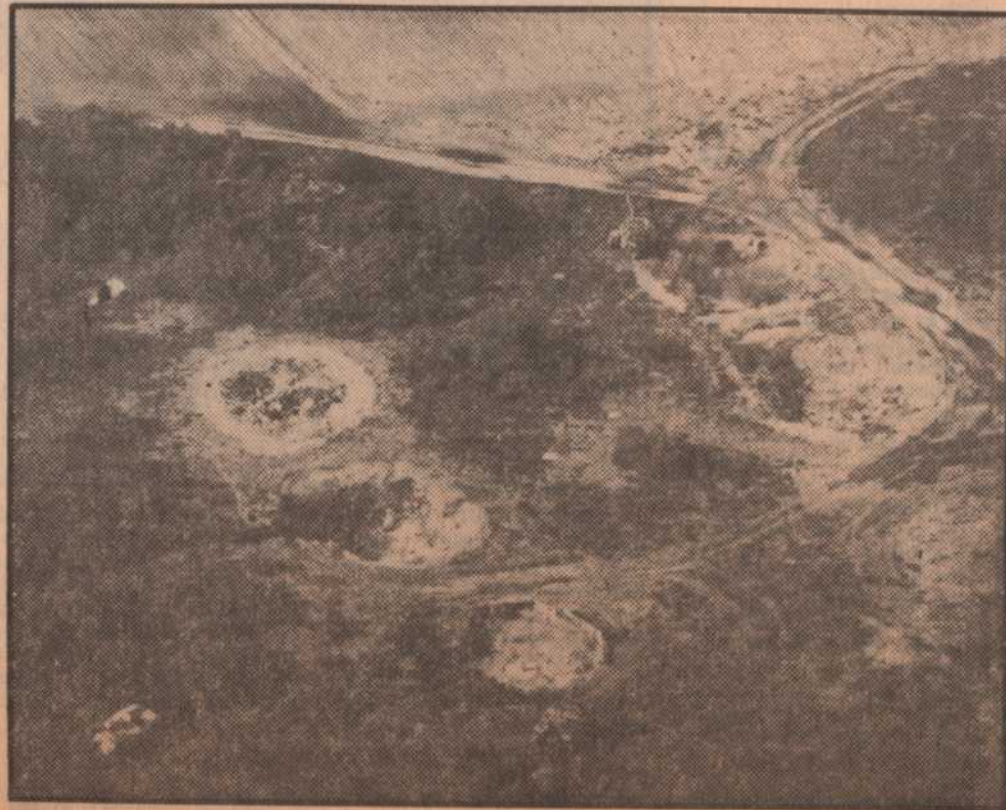




Et eksempel på hvad eskadrillen til tider møder i de danske farvande. Denne sovjetiske helikopter-krydser af Moskva-klassen er fotograferet under indsejling til Østersøen i juli 1980. En besætning på 840 mand siger noget om størrelsen

Et vågent øje over Danmark

En fortælling om Flyvevåbenets Eskadrille 729, der ved meget om, hvad der sker omkring Danmark



Sådan ser en militærøvelse ud oppe fra. I nederste venstre hjørne holder en pansret mandskabsvogn. Andre steder er placeret tre selvkørende kanoner. Kan De finde dem?

18 juli 81

Scenen er Østersøen - et godt stykke syd for Bornholm. En trawler ligger stille. Kendingsbogstaverne viser, at den har hjemme i Polen - et af landene i Warszawa-pagten.

En brølen nærmer sig fra vest. I horisonten dukker en

Hver dag foretages patruljeringer.

Men det er ikke bare udenlandske skibe, der holdes øje med. Eskadrillen kan også have held til at afsløre, hvilke skibe der slipper olie ud, tage billeder i forbindelse med fiskeri-stridigheder og rapportere om skibe i nød.

En vigtig funktion er naturligvis at holde øje med, hvordan Warszawa-pagt-skibene bevæger sig. Og selv om mange af dem jævnlige kommer i de danske farvande, tager eskadrillen alligevel fotos af dem. Det kunne jo tænkes, at der var kommet nye antenner.

Endelig spiller det en vigtig rolle, at langt over halvdelen af Sovjetunionens skibsværfter ligger ved Østersøkysten. Derfor må nye skibe passere gennem de danske bæltter for at komme ud i Atlanten.

Har foto-næse

Eskadrille 729's fly ser alle ud som om de har fået »et hak i tuden« - Draken-jagerne er nemlig udstyret med en speciel næse, der indeholder en række kameraer. Kameraerne har forskellige objekti-ver. Nogen er beregnet til at fotografere store områder - andre til at »trække« detaljer tæt på. Piloten kan betjene kameraerne fra cockpit'et.

Og det gælder om at have fingeren på udløseren - for

Tekst:
Claus Ormslev
Foto:
Flyvevåbnet

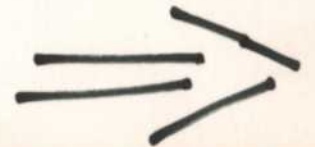
prik op på himlen. Og med et drøn fra jetmotorens efterbrænder farer et fly henover båden.

Flyets kendingsbogstaver er danske. Og den karakteristiske delta-form afslører, at der er tale om en Draken-jager.

Situationen er næsten daglig. Flyet kommer fra Eskadrille 729 på Flyvestation Karup - en foto-rekognoscerings-eskadrille. Trawleren er mere udstyret med antenner og lyttegrej end med fiskeriudstyr. Den kommer for at lytte.

Et vågent øje

Eskadrille 729 er et vigtigt led i kontrollen med, hvad der foregår i de danske farvande.



det går hurtigt. Draken-maskinen flyver mellem 800 og 900 kilometer i timen. I løbet af fem-seks sekunder skal piloten helst være i stand til at rapportere tilbage til basen og fortælle, hvad han har set. Det kræver gode øjne.

Så går turen atter til Karup, hvor den godt 12 tons tunge Draken placeres i hangar. Filmene tages ud af flyets kameraer for at blive fremkaldt. Og det går hurtigt.

I en krigssituation kan det være af afgørende betydning, at billederne hurtigt bliver studeret. Derfor er det skrappe kemikalier, der bruges i flyvestationens mørkekammer.

Tyder fotos

Billederne går direkte til flyvestationens foto-tydere. Det er folk, der har specielt kendskab til skibe og våben. Ud fra billederne er de i stand til at se, om et skib f.eks. er blevet udstyret med nye våben eller nyt radio- og radar-materiel.

Størstedelen af de skibe, der passerer gennem de danske farvande, er handels-skibe. Og så er det dækslasten fototyderne interesserer sig for.

Det var blandt andet på den måde, at det i forbindelse med Cuba-krisen i 1962 blev opdaget, at Sovjetunionen var ved at trække sig tilbage.

Danske rekognosceringsfly opdagede, at sovjetiske skibe med raket-dele på dækkene var på vej tilbage til Østersøen. På den måde blev krisen aftrappet.

Men så dramatiske ting sker heldigvis sjældent.

Ser om natten

Ved hjælp af film, der er følsomme over for varme, er eskadrillen i stand til at fotografere om natten. Alt - mennesker, biler, huse og træer - afgiver varme, og det er den varme, filmen registrerer.

På den måde kan filmen også se ting, som ikke længere er der. For varmeafgivelsen bliver »hængende i luften« et stykke tid.

Infrarød fotografering blev også brugt i forbindelse med

fjernvarmeskandalen i Viborg i 1979. Billederne afslørede, hvor der var brud på fjernvarmesystemet.

Fredeligt våben

Draken-flyet med foto-næsen kan vel betegnes som et fredeligt våben. Et vigtigt led i det danske forsvar. Som medlem af NATO har eskadrillens foto-rekognoscering været med til at afsløre Sovjetunionens voldsomme udbygning af Østersø-flåden. Denne flåde er efterhånden så stor, at de må siges at være ocean-gående.

Selv om en foto-næse er fredeligt udstyr, kan maskinerne i løbet af kort tid omdannes til drabelige fightere. Bomber, kanoner og missiler ligger hele tiden parat til at blive monteret.

Fisker-slagsmål

Fototyderne kan også komme på opgaver, der ligger temmelig langt fra det militære. For eksempel har Eskadrille 729 været tilkaldt for at tage billeder, af en udenlandsk fiskerkutter, der havde kappet en dansk kutters trawl. Et billede af den flygtende båd kan bruges som bevis i en senere sag.

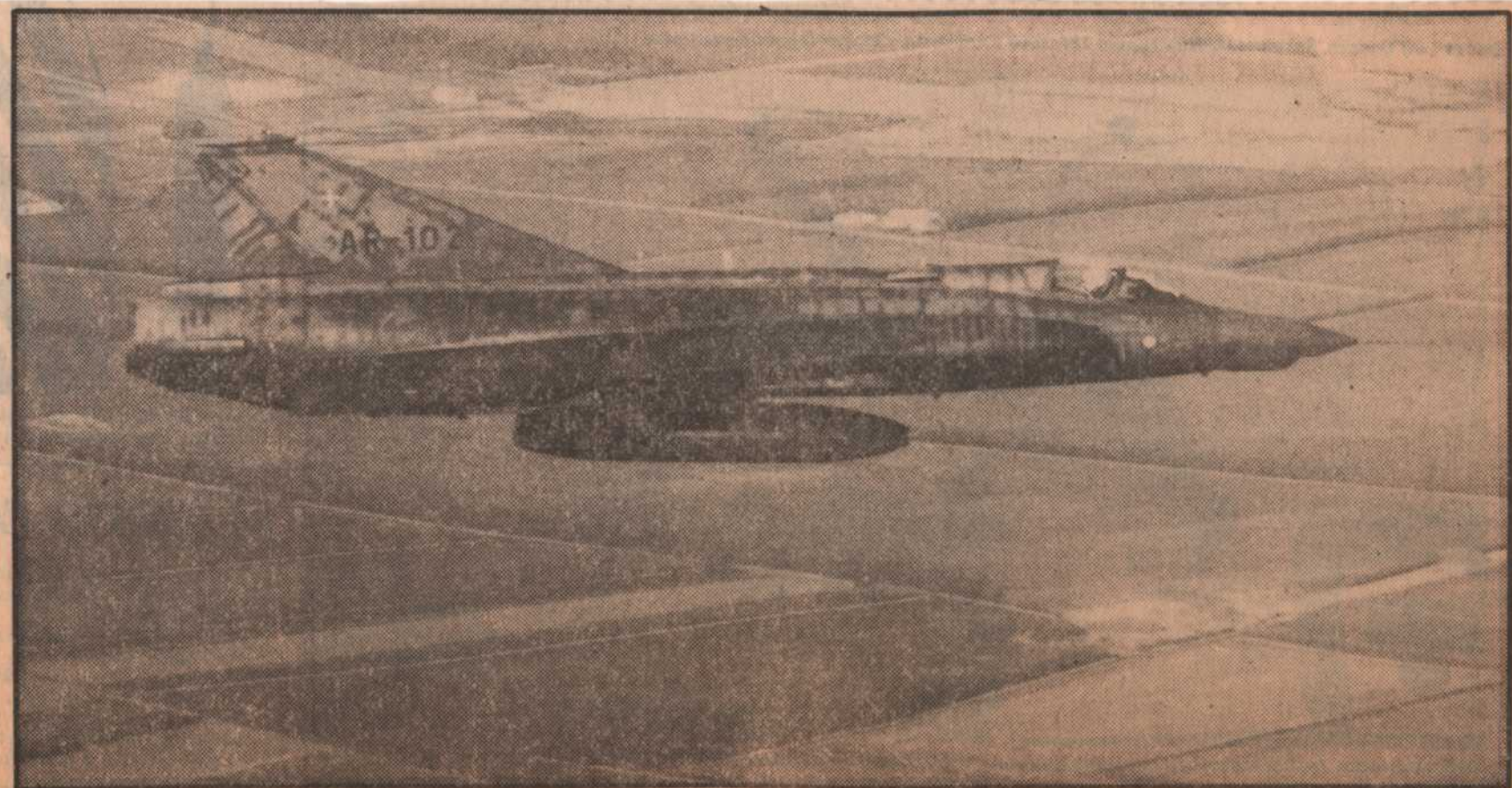
Også når militæret holder øvelser på landjorden, er foto-flyene med. Et foto fra luften kan ofte afsløre, hvor god - eller hvor dårlig - en camouflering er.

13.000 kr. i timen

Med de nuværende priser på brændstof koster det omkring 13.000 kroner at holde en Draken flyvende i en time. Heri er medregnet alt lige fra pilot- og mekanikerløn, reservedele, brændstof og afskrivninger.

Og brændstofpriserne stiger stadig. Det har betydet, at eskadrillen konstant har måttet skære ned på antallet af flyvetimer for at spare.

Det vågne øje må tilbringe flere timer i hangaren - mens piloterne ønsker sig flere træningstimer.



Sådan ser den ud - flyvevåbnets vågne øje. Draken RF 35 fra Eskadrille 729. Læg mærke til hakket i næsen - dér er kameraerne placeret

PUN'S POLTERABEND



d. 4/8-1981.

WELL, ALL RIGHT
LET'S GET STARTED

MED GOD 'SPIRIT' OG STÅL
I BLIKKET GIK PUN I GANG
MED OPGAVEN



NEJ, BLIV
A-OFFICER
SVENDE





ET VELDÆKKET BORD !!



DYB KONCENTRATION



" INSTRUKTØR - ELEV FORHOLDET "



" JUST DO LIKE ME "



JEG OG ELSE PLEJER ELLER
AT KUNNE TALE OM TINGENE, MEN...



ET SPØRSMÅL OM 'STØTTE'

TYPISK DRAGEN PILOT





SKA' VI DANSE ?



DET CERTIFIKERES HERVED:

at P. HANSEN

Alias: **PUN**

For vel gennemført



polterabend

Den 4-8-81

Erklæres værdig til at indgå

i den hellige



Egtestand

Idet han på **4** timer indtog følgende:



5



17



“Vomitus” 4

Til bitterlighed:

W. Langkilde

Chef esk 729

Vidner:

Larsen P. Jensen
Ewald Langkilde



Flemming Thorge
A. Medffe

Carsten Thomsen

FEI

GER

HOG

[Handwritten signature]

UPR

JT Hansen JAO For langsomt tempo!!

BES OK HAN GIR' COME!

LOS NU HAR HAN LAERT DET

Bed

NAE

TRV (4)

TYS

Borgel

X X (1x per måned 1x per gradier) = BROX

En af esk. ungarerne kender He Knor IIA

SAS

Hyd.

Meld & Lykke PBT

"Hang in there" Dot

"CHEF-SKIFTE"

14-8-81



BAK FORLADER ESIC 729 EFTER GODT
FIRE ÅR OG TAGER TIL USA, HVOR
HAN SKAL LEDE T-37 DELEN AF J.J.P.T.









VON VENDER TILBAGE SOM CHEF
FOR 729 EFTER 2½ ÅR I FTK



augustfest i hjemmeværnsgården

VELKOMMEN TIL VON

FARVEL TIL BAK, PREBEN, JEK OG
BØRGE





HØG FYRER
SIN VITTIGHED AF

↑
GENKENDELSESGLEDE





ÆGTE KUNST



VI KAN IKKE BLIVE
VED MED AT MØDES
PÅ DENNE MÅDE



1 BES OG LOTTE!



"CLEMME(R)"





'BES OG LOTTE' (IGEN)

ER JEG IKKE
SMUK ?



TARZAN OG JANE I UDGANGSPPOSITION



VI ER PÅ VENTELISTE

**RAPPORT
AFSLØRER**

Hemmelig undersøgelse blandt de danske jagerpiloter

VI KAN SLÅ RUSSENE I LUFTKAMP!



**rapport hos
de skrappe
drengede der
forsvarer
Danmark:
Vi slår
russerne!**

■ ■ Bange for russerne. Aldrig i livet. Det har flyvevåbnets piloter svaret i en hemmelig rundspørge, afslører major W. Langebek til rapport.

Han er chef for den ene af vore to Draken-eskadriller – og selv aktiv kamp-pilot. Inklusive chef og næstkommanderende er der 22 piloter i eskadrille 729 i Karup.

– Et lille land kan sagtens klare sig, siger majoren som sin kommentar til sine piloters optimisme. Han er 44 år og har over 25 års tjeneste bag sig, så han ved, hvad han taler om.

– Israellerne viste os, at deres materiel sagtens kunne hamle op med overlegne styrker fra de omkringliggende araber-stater.

Moral og pilot-kvalitet er afgørende i konfliktsituationer. Det er en væsentlig del af vores styrke i flyvevåbnet, siger chefen, der om kort tid rejser til Texas i USA for at tiltræde sin karrieres største post. Han skal være eskadrillechef for 110 flyinstruktører i et Nato-regi i 3 1/2 år.

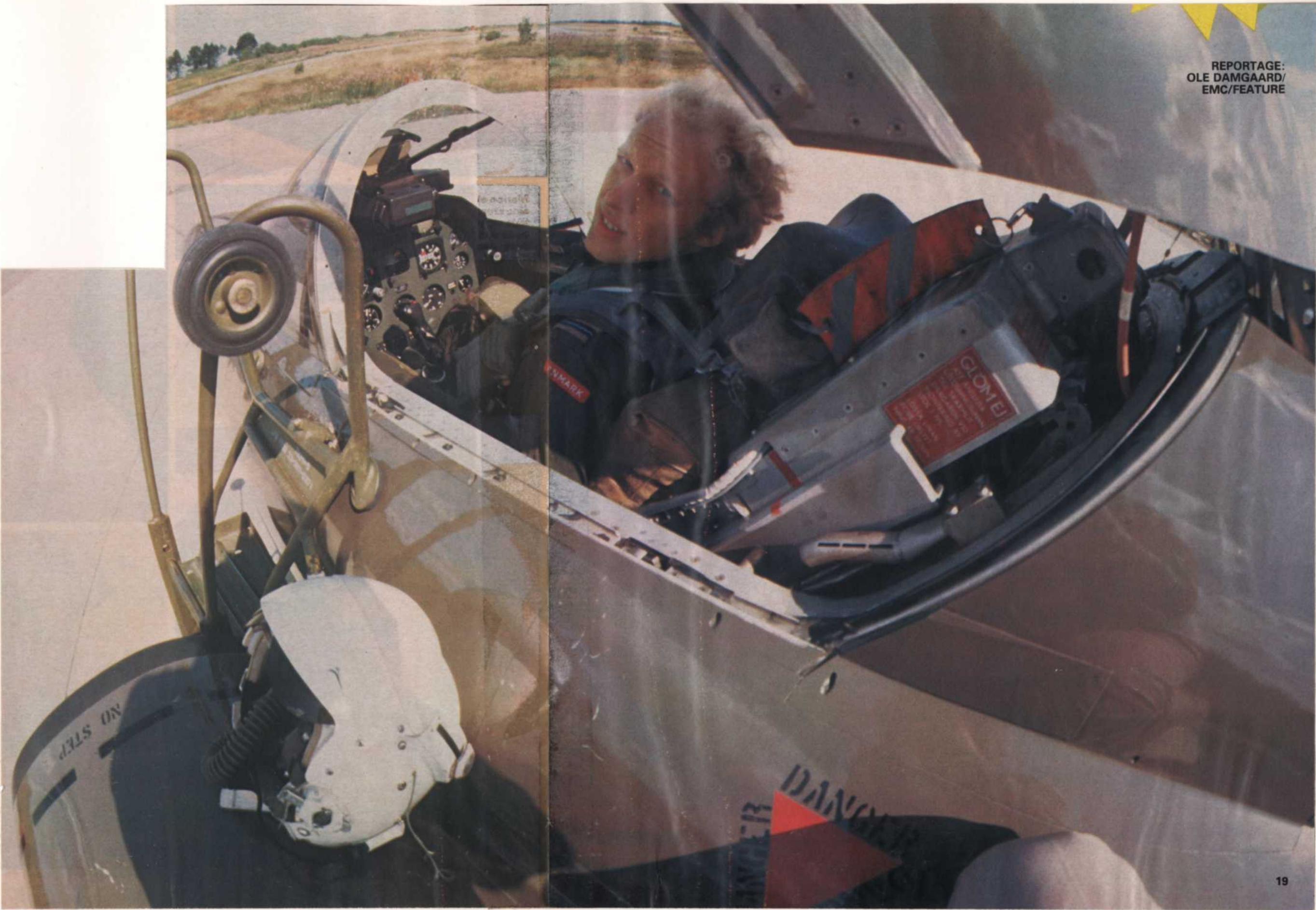
■ Klokkeren er 07.45. Løjtnant Ib Kaarde står øverst på major Langebeks liste i dag. Afpatruljering af danske farvande, et smut til Norge for at opsøge et bombemål. Typisk arbejdsdag for en pilot.

Den 24-årige løjtnant Kaarde, blond, sportstrænet, har ikke meget tilfælles med de smarte jet-piloter, vi husker som byens største damebetvingere i 50-erne.

Sportsvognen er der ikke råd til. Den blå flyveruniform med guldvingerne bruges kun til parader.

fortsættes side 50

REPORTAGE:
OLE DAMGAARD/
EMC/FEATURE





DRAKEN –
fortsat fra side 19

I krig er en dårlig pilot en død pilot

Ib Kaarde cykler på arbejde. For motionens skyld. Han er tidligt oppe for at se på vejret – og til sine bi-stader i haven.

I sin fritid er han biavler. Og ungkarl med eget hus og have i en lille landsby på den jyske hede.

På arbejdet er han jagerpilot. Med eget fly. Svenskbygget, supersonisk jagerbomber med fem kameraer til rekognoscerings-opgaver. Designet og leveret til det danske flyvevåben for over 10 år siden.

Den alder biler har, når de bliver skrottet.

Flyvevåbnet har investeret næsten 1,5 million kr. i at uddanne studenten fra Sydsjælland til en top-trænet kamp-pilot. For indsatsen betaler flyvevåbnet ham 135.000 kr. om året. Alt inklusive. Arbejdsugen er på 40 timer i fredstid.

Løjtnant Kaarde kan li' sit job. Er fascineret af flyvning. At bringe et fly fra stilstand til 11 km's højde på 2 1/2 minut siger ham noget. Det er en udfordring for sanser og fysik hver dag.

Det er spændende. Men det er ikke romantisk. Som nogle vil gøre det til. Det er et stykke målrettet arbejde, hvor hver time i et fly skal gøre piloten en time bedre som erfaren kamp-pilot.

■ Det er Ib Kaarde og hans kammerater, der skal tage det første skrald, hvis russerne angriber. I krig er en dårlig pilot en død pilot. Så enkelt er det. Siger han med et skævt smil.

Men ingen lægger skjul på, at piloterne i de nye F 16 fly har langt større overlevelseschancer i en konflikt-situation.

Hvis man sammenligner Draken og F 16 er det svenske fly en god, pålidelig familiebil, som kan følge med til de 80 km. F 16 er en Jaguar E. Så stor er forskellen. I et F 16 flyver og slås man på første klasse...

Eskadrillechefen indrømmer, at man stadig navigerer et Draken-fly med kompas og stopur. Præcis som piloterne under anden verdenskrig. Piloten laver afmærkninger på sit kort. Beregner kurs og fart. Sætter stopuret. Når det ringer, skal han være ud for den afmærkede position. Enkelt og gammeldags.



Løjtnant Ib Kaarde tog Danmark rundt på 40 minutter. Problemerne kom først, da han skulle lande Draken-flyet – han kunne ikke se banen...



– Jeg ville egentlig slet ikke være pilot – kun prøve om jeg var god nok, og det var jeg, siger Kaarde

– Om få måneder begynder vi at modificere flyene, fortæller majoren. – Vi får et forbedret jordsigte-system ved hjælp af en våbencomputer og en laser-afstandsmåler. Og så får flyene et såkaldt inertnavigationssystem, der minder meget om de systemer, man anvender i civile fly. I alt en ombygning til over én million kroner i hvert af de 38 fly, vi har tilbage. Men så vil jeg også mene, de kan holde et godt stykke ind i 90-erne.

Ethvert fly har sine gode og dårlige egenskaber. Draken er f.eks. et meget pilot-venligt fly. Cockpittet er lille, men vældig praktisk konstrueret. Man sidder godt i det. Det har skikkelige flyve-egenskaber. Men man lander noget særpræget med det. Vingerne har dobbelt delta-form. Det betyder, at flyet ikke har flaps. Man er nødt til, at lande med næsen højt oppe – og faktisk kan man ikke se landingsbanen. Men det vænner man sig til.

Det eneste krigsmæssige handicap flyet vil have efter modificeringerne er motorkraften. Den er for lille sammenlignet med de fleste russiske kampfly. Da vi fik Draken, var det superhurtigt. Men tiden står jo ikke stille. Og flyet er trods alt konstrueret en gang i 50-erne.

Motorkraften betyder meget, når vi skal i luftkamp. Mange tror i øvrigt, at den gode gammeldags luftkamp er en saga blot. Slet ikke. Mand mod mand i luften er lige så aktuelt i dag som for 30 eller 50 år siden. Der er kun hastigheden til forskel.

Man kan hverken stole på computer eller radar i kampsituationer. Det er kun en hjælp. Det er stadig pilotens dygtighed, der afgør om han klarer sig godt over for fjenden.

Derfor betyder det kolossalt, at vi har dygtige piloter i flyvevåbnet.

Vi møder østmagtfly næsten hver dag ude over Østersøen. Men russerne respekterer luftens skrevne og uskrevne love. De provokerer aldrig. Og vi forsøger aldrig at lege »krig« med dem. Vi går ikke hen til dem i en truende jager-kurve. Vi går stille op på siden af dem og tager de billeder, vi skal have med hjem. Og russerne gør præcis det samme.

Til gengæld kan østtyskerne være frække og provokerende. Deres optræden – både til søs og i luften, er langt mere aggressiv end hos de andre østmagter. Hvorfor ved vi ikke.

■ Løjtnant Kaarde melder sig tilbage til chefen. På 40 minutter har han patruljeret alle indre danske farvande. Brugt sine kameraer og noteret, at han har set 15 handelskibe fra østlandene og en destroyer, der blev tanket op i Albæk Bugt.

Fotolaboratoriet og filmtydere står klar til at modtage hans film. Det skal gå hurtigt. På mindre end et kvarter skal man vide, hvad det er, han har på filmen.

Destroyeren viste sig at være en missilbevæbnet jager af »Kashin«-klassen, som kan medføre kernevåben. Interessant opdagelse. Og ros fra chefen.

– Det er som at være på en civil arbejdsplads, siger Ib Kaarde til rapport. Kadaverdisciplin duer ikke rigtig her. Atmosfæren er meget afslappet. Vi er alle dus. Man løser sine opgaver. Får kritik eller ros – og forsøger hele tiden at

blive bedre.

Ib Kaarde har været i flyvevåbnet siden 1976. Han har skrevet kontrakt for en otte-årig periode. Og betingelsen for at fortsætte har han opfyldt ved at være kvalificeret som kamp-pilot.

– Egentlig havde jeg ikke særlig lyst til at blive pilot, siger han. – Jeg var til en otte dages optagelsesprøve på flyveskolen i Aunø. Den var skrap. Man fandt virkelig ud af, hvad man duede til både fysisk, psykisk og indlæringsmæssigt. Jeg har studentereksamen. Det er selvfølgelig en hjælp. Men ikke når man sidder og skal testes i en simulator. Ved hjælp af en kontrolcomputer bliver man testet for sine reaktionsevner, indtil bripunktet er nået.

Jeg lærte meget hurtigt, at en jetpilot hele tiden skal være på mærkerne. Arbejdsbyrden i et cockpit er stor. Den er både en fysisk og psykisk belastning. Man er simpelt hen nødt til at være i god form. Derfor er der ingen grund til at jage piloterne ud på lange marchture eller tvinge dem til gymnastiktimer. Det gør man helt af sig selv.

Jeg cykler, svømmer, løber og spiller badminton. Hvis mine muskler ikke er i orden, kan jeg ikke klare den g-påvirkning, der kommer, når vi flyver. Jeg har prøvet blackout. Blodet løber fra øjnene, men man kan godt tænke. Der sker ikke noget, hvis man blot aflaster flyet. I det hele taget gør øvelse jo mester. I dag er jeg ikke nær så anspændt som tidligere. Det er blevet en helt naturlig ting for mig at flyve. Jeg kan se de mindste ting på jorden, tale i min radio og checke kurs på mit kort samtidig med, at jeg forbereder et angreb. Det bliver rutine.

Jeg har aldrig tænkt på faren eller frygtet en luftkamp. Man har så meget gøre, at der simpelt hen ikke er tid til at blive bange. Og russerne frygter jeg slet ikke.

Lad mig først prøve en af dem i kamp. Så skal jeg nok fortælle dem det. Bagefter. Alt andet er gætteri. ■



- AND NOW TO THE REAL STORY
IVA SOM VI KENDER HAM

HEM



↑
STATIC DISPLAY
PÅ UPPER HEYFORD
HVAD RAPPORT IKKE AFSLØREDE



ET

FANBREV"

Og så sidste nyt
om 'pilot' IVA

FILM:

Hawkeye går
til filmen

Kære Ib,

Jeg skriver dette brev ♡ efter at have læst artiklen om dig i Rapport.

Hvor er det dejligt at vide, at der stadig findes rigtige mænd (stærke og frygtløse) Især den blonde, sportstræ- nede, muskel-løse (oh, muskuløse)

type - det er, hvad enhver pige drømmer om. Jeg dyrker også selv bodybuilding i min fritid, og måske vi sammen kunne lære mere om blomster og bier.

At du har hus og have er ingen hindring. Hver morgen står jeg op og spejder mod horisonten, mens jeg tænker:

Der cykler min helt i sol og regn, i storm og slud (suk !!) Hver aften lægger jeg mig til at sove med dit billede under min hovedpude ♡ Kærlig hilsen,
en ukendt beundrer(inde)

"mandefest"

- 8 okt 81



DER VAR MORSKAB PÅ DRENGEN



HÅRD KAMP VED BILLARDBORDET!



NUK BLEV DUDT VELKOMMEN PÅ
BEHØRIG VIS



NUK på slap Line



"KEEP COOL" HAR ALTID
VERET MIT MOTTO



SÅ ER
DET NUK

♪ ♪
MAYBE, MAYBE I'M
CRAZY



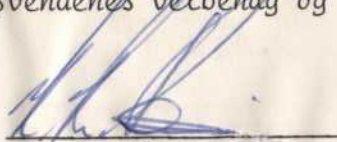
Jeg K.K. Rasmussen (NUK), må blankt erkende, at der siden hin skærringsdato 1/10-81 er sket en kolossal ja nærmest alt-overskyggende omvæltning i min tilværelse. De få dage der er henrundet siden jeg forlod "lisbønderne" på heden for at begi' mig til udkigshirdens smukke og stolte HØGE - har som gennem en åbenbarring givet mig et totalt og uomtvistligt differentieret syn på de sande og reelle kendsgerninger i en sådan grad, at man føler trang til at udtrykke sig i bramfri og kontante vendinger - Jeg føler at ha' oplevet mig selv i en ny dimension!

Hvorledes der er hengået flere år, før jeg som nu har fået øjnene op for de kvaliteter ESK 729 står for, er mig i dette øjeblik en gåde. Forklaringen kan og må søges i den naive og egenfoldige atmosfære der hersker hos lisbønderne, som åbenbart virker sløvende og slørende på ens klarsyn.

Jeg kan i denne stund kun begræde og angre de lidet flatterende bemærkninger og udsagn om ESK 729, som jeg har ladet flyde over mine læber ved forgangne lejligheder. Jeg beklager endvidere at jeg i et svagt øjeblik har anvendt udtryk som "skævnæser" om Eskadrillens smukke fly, idet jeg i dag klart indser at denne smukt udformede næse er med til at fremhæve flyets ydre og forbedre dets aerodynamiske egenskaber.

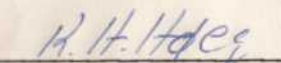
Det er min agt at søge at løsrive mig fra min tvivlsomme fortid så hurtigt som muligt og forsøge at opnå anseelse som en rigtig høg blandt de øvrige i denne ypperlige og berømte Eskadrille. Det er klart at jeg ved enhver lejlighed, hvor mulighed sig byder vil fremhæve ESK 729 og berette om dens kvaliteter. Det vil derfor også for mig være en naturlig ting, at jeg ved næstkommende julefrokost om nødvendigt er parat til at kaste mig ud i solosang til forhærligelse af ESK 729 - selvfølgelig på bekostning af ESK 725!

Efter denne erkendelse be'r jeg svendene i ESK 729 om at tage mig til sig og at betragte mig som en rigtig høg, idet jeg indser at muligheden for dette forbedres betydelig ved, om ikke ved denne lejlighed, så på et andet tidspunkt, at donerer cognac eller pilsnere til svendenes velbehag og opnåelse af disses gunst.


K.K. Rasmussen


Til vitterlighed




Til vitterlighed

NATO's nordligste rekognoscering bliver udført fra Flyvestation Karup

F-16 kommer - F-104 går - men Draken består. Det svenske fly, der vandt indpas i det danske flyvevåben allerførst i 70'erne er i øjeblikket det mest konstante vi har på jager-fly området. Med en halv snes år på bagen og op imod 20 år endnu inden pensioneringen, adskiller eskadrillerne 725 og 729 med station i Karup sig fra samtlige andre jager-eskadriller i landet. STAMPERSONEL har besøgt Eskadrille 729. Fotorekognosceringseskadrillen, der med sine 16 fly er NATO's nordligste fotorekognosceringseskadrille på det europæiske kontinent. I hvert fald er der ingen eskadrille med dette speciale herfra og til Nordkap. Måske er det også derfor, eskadrillens mandskab selvbevidst kalder sig den bedste i netop dette område. At udføre fotorekognoscering i dag er ikke det samme som for bare få år tilbage. Det er nødvendigt at såvel piloter som fly er i stand til at løse andre opgaver, således er Draken-flyene også jagerbombere - en ikke væsentlig del af virksomheden. Netop i de dage, hvor STAMPERSONEL var på besøg, deltog ESK 729 i den store Tactical Fighter Weaponry-øvelse med taktiske skydninger over terrænet i Oksbøl. Her må piloterne glemme det meste af, hvad de har lært om rekognoscering og i stedet agere bombemaskiner. De daglige opgaver går først og fremmest ud på at sikre suverænitetshævdelsen og at udføre den omtalte rekognoscering.

Den foregår overalt over dansk lufterum med hovedvægt på Østersøen. Der bliver holdt et vågent øje med WAPA-landenes skibs- og flytrafik. Ikke bare den militære. For det er jo kendetegnende for netop WAPA-landenes styrker, at de i høj grad er baseret på støtte fra tilsyneladende civile enheder.

180 grader rundt foran flyet. Det er udstyret med objektiver og filmtyper, der under gunstige vilkår kan affotografere 300 km frem. Og man er også i stand til at operere med infra-rød teknik. Dog ikke med den ældre infra-røde film, men med en speciel »omformer«, der transmitterer



Kameraet er placeret og piloten gør klar til at starte fotorekognosceringstogtet

Sker der afvigelser fra normen, bliver det registreret.

Næsten alt »ses« Draken-flyet er udstyret med kameraer, der fra flyets næse er i stand til at »se« det meste af

infrarøde bølger til optisk lys. Stort set alt, hvad der rører sig i danske farvande og i dansk lufterum - og som er af interesse - bliver registreret. Dog kan dårligt vejr medføre, at man ikke er i stand til at gennemføre visse

flyvninger. Her må andre enheder så træde til, hvis der er behov for registrering.

- Stort set er vi i stand til at løse vor opgave, fortæller løjtnant J. Fuglsang (NAL) til STAMPERSONEL. Han har været tilknyttet eskadrillen i Karup i snart fire år. Han forklarer, at selv om teknikken er en smule tilbage at ønske, er det mere et mandskabsproblem end et teknisk at gennemføre arbejdet.

- Meget afhænger af manden ved »pinden«, og med den store udskiftning vi har set i de senere år, kan det være en smule vanskeligt at holde hele eskadrillen på toppen, siger NAL. Han peger samtidig på den todelte opgave som en belastning.

- Det er ikke så lige til at holde rutinen helt intakt på begge områder, når vi ikke kan få flere flyvetimer, end der i øjeblikket er mulighed for. Det er nemlig fundamentalt forskelligt at flyve som jagerbomber og så på fotorekognoscering. Og får vi ikke øvelse nok på begge områder, er det svært at holde et tilstrækkeligt højt niveau, mener Jon Fuglsang.

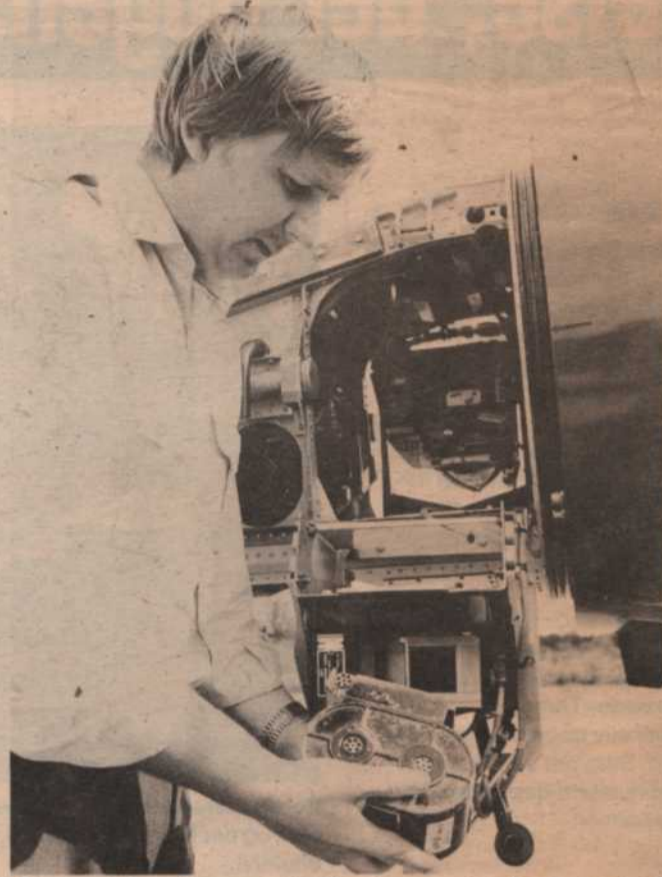
Civile opgaver

Endelig skal man ikke glemme eskadrillens mange opgaver af helt civil art. Mange myndigheder trækker på de muligheder, der ligger i en fotooptagelse fra ESK 729.

Landets museer benytter sig ofte af Draken-flyets snilde inden der skal bygges nye motorveje eller lægges naturgas-ledninger. Når flyene fotograferer terrænet, hvor der senere skal graves, kan museumsfolkene se, hvor der eventuelt kan ligge en oldtidsboplads. På strukturen i landskabet kan arkæologerne se, hvor de skal grave med deres teskeer inden entreprenørerne kommer med deres bulldozere.

Man bruger ESK 729 når der skal laves nye byplaner. På billeder fra Draken-flyene kan arkitekter så indtegne de nye gader og veje.

Miljøministeriet rekvirerer hjælp fra ESK 729, hvis der konstateres olieforurening fra et skib i dansk farvand. Således erindrings NAL sin første dag i eskadrillen. Her blev han sendt på mission til Nordsøen, hvor et liberiansk indregistreret tankskib havde trukket en 100 km lang oliestribe efter sig. I sådanne tilfælde bliver forureningen og skibet fotograferet som bevismateriale.



Kameraet, der er livsnerven i et fotorekognosceringsfly er netop taget ud af flyets næse



Løjtnant Jon Fuglsang studerer her resultaterne af et togt over lysbordet



Det er ikke altid en lige nem opgave at tyde detaljerne på de fotos, flyene bringer hjem. Alt skal studeres omhyggeligt



Fremkaldertankene i det mobile laboratorium



Filmen bliver fastgjort i fremkalderrullen inden den går i tanken

En flaskehals i ESK 729's arbejde er tiden, der går fra flyet er landet og til fototyder og pilot sammen kan gå i gang med at gennemgå, hvad der er kommet på filmen på et bestemt togt. NATO har opstillet helt klare regler for, hvor lang tid, der må gå inden resultatet og rapporten fra et togt skal afleveres.

I Karup foregår fremkaldelse, skylning og tørring manuelt i mobile »værksteder«. Det betyder, at der mange gange kan opstå problemer, hvis for eksempel seks fly lander næsten samtidig.

For at imødegå disse problemer, har eskadrillen gennem FMK for længst indkøbt automatiske fremkaldemaskiner. De står oplagret på flyvestationen, men på grund af, at Forsvarets Bygningstjeneste ikke har kunnet blive færdige med at projektere en ombygning af den allerede eksisterende bygning, der skal huse den automatiske fremkaldecentral, foregår alt arbejde stadig manuelt.

Nu tyder visse ting imidlertid på, at det lysner. Her først i september skulle det første spadestik til ombygningen tages, og så skulle det være til at overse, hvor længe der går inden også denne del af ESK 729's funktion kan foregå tidssvarende.

FARVEL TIL: VAD OG NAL
VELKOMMEN TIL: NUK



"VI SKÅLER FOR VENNER, VI



LILLE VILLY OG HANS 'FAMILIE' MOTIONERER





NAL FORLADER BSK. FOR
AT BEGYNDE PÅ FLOS



' PÅ SLAP LINE '



.... OG DE LØBER ENDNU !

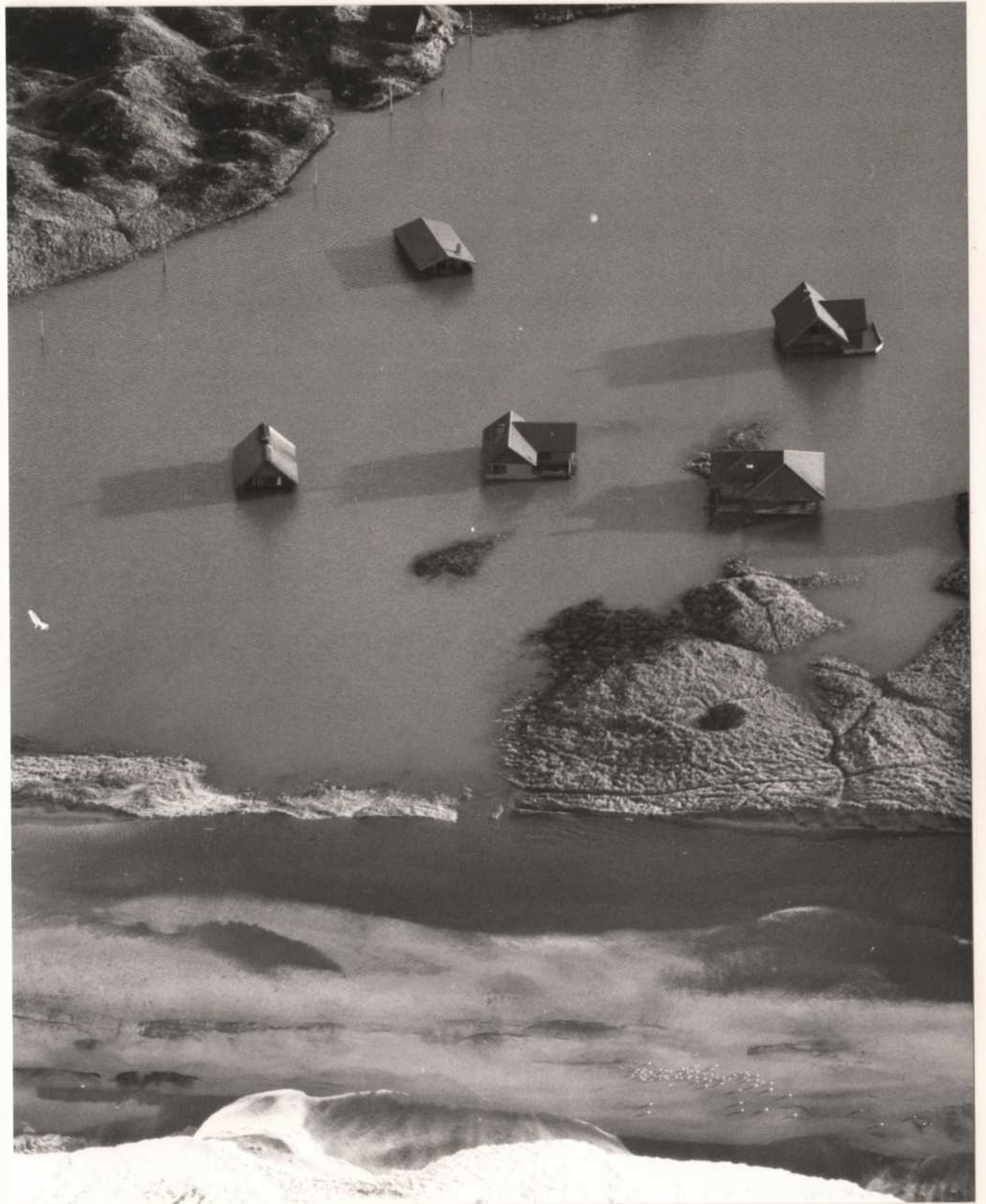
I NOVEMBER HAVDE VI DEN VÆRSTE STORM " I MANDS MINDE "

STORE ØDELÆGGER PÅ SKOVE , DIGER MED EFTERFØLGENDE
OVERSVØMMELSER .



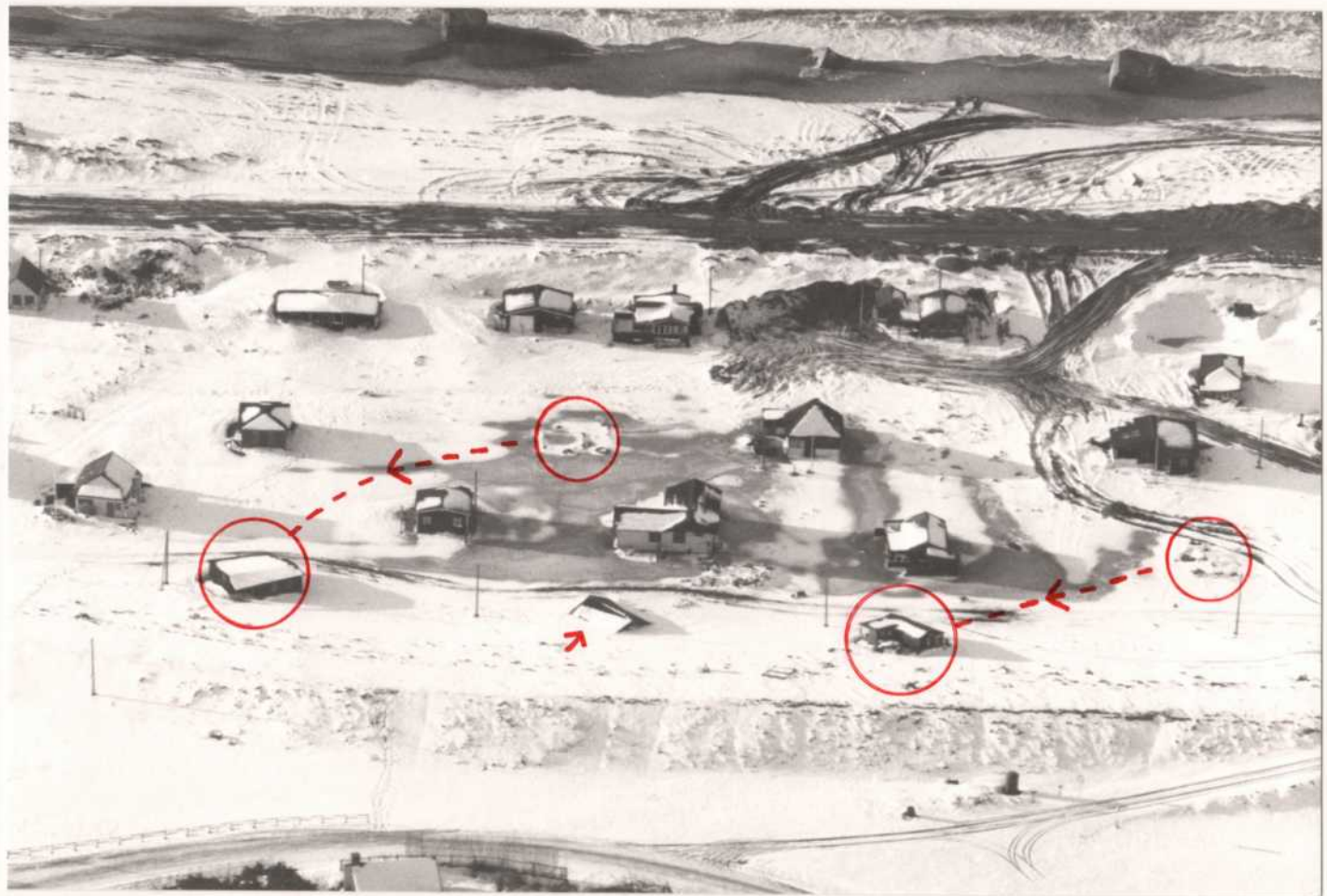
VED VRIST I VESTJYLLAND

DAGEN DERPÅ





STORMEN FLYTTEDE
HUSE
(HUSK AT MELDE ADRESSE-
ÆNDRING)
UPS, SORRY!





HENDES MAJESTÆT DRONNING INGRIDS HOF
HOFCHEFEN

Amalienborg,
den 1'december 1981.

Kære Generalmajor Thorsen,

Hendes Majestæt Dronning Ingrid har bedt mig takke Flyvertaktisk Kommando for den gode assistance med foto-rekognosceringen over den kongelige jagtejendom Trend efter orkankatastrofen tirsdag den 24'november.

Med venlig hilsen

Sven Højgaard
Trampe
Trampe

Til
Chefen for Flyvertaktisk Kommando,
Generalmajor Poul Thorsen, R.1 af D., p.p.
Kølvrå
7470 Karup J.



" A 729 PRODUCT "



TAGE I THISTED



UNDER REDNINGS AKTION OMKOM
HELE REDNINGS MAND SKABET
DA BÅDEN KENTREDE

"ÅRETS JULETUR"

TIL TIRSBÆK



JULEMANDEN VAR TROFAST IGEN I ÅR



'SUNRISE' I MIDTJYLLAND





GIV NU SLIP.., DET ER MIT TRÆ



SERVERES AFKØLET " " " "





JULEGAVE FØR TIDEN



UDSIGT OVER VESLE-FJORD



TAK TIL FAMILIEN
USSING FOR EN
DEJLIG DAG

JUL
PÅ
FSN
1981:



A 725
PRODUCT !!

725 SPREDER SOM SÆDVANLIG GTLE
OMKRING SIG!



ÅRETS VINDER



„DØNHAMMER“



"VEJRTYDNINGSBRILLER"
TIL DOR



GAVEUDDELING !



GAVEN TIL
DRENGENE AF
"DEN GAMLE
SKOLE"
(KOB, AMU, LOS)



"LOLITA" VÆKKER BEGEJSTRING!!!



"HANDS OFF
MY BALLS!"



DYB KONCENTRATION.

ENDNU EN GANG MØDES HELTENE FRA
LYNGBAKKERNE + 725 TIL EN DYST
VED BILLARDBORDET. (VI VANDT, OFF COURSE!)

