

Hvad motorprøvestanden gemte

Tekst og billeder N.M. Schaiffel-Nielsen



P.B. Pedersen og H.W. Larsen i færd med at få det genstridige hovedhjul af. –Det skal nok lykkes, sagde de, -Selv om det er 56 år siden det har drejet rundt.

Helicopter Wing Karup (HWK) i vestenden i november 2010. Vi kommer trillende i et adstadigt tempo ad perimentervejen nede fra Gedhusvagtten. Vejen er noget glat HWK er dækket af 10 – 15cm sne, så der er god tid til at se sig om. Så dukker den frem bag træerne, Motorprøvestanden med sin karakteristiske skorsten. Det er mange år siden den var i brug, og hvor brølet fra en jetmotor til en Volvo Flygmotor RM6C på 5.765/7.830 kg. St. fra en F-35 Draken, for slet ikke at tale om en Pratt&Whitney J57-P21A motor på 4.627/7.257 kg. St. til F-100 D Super Sabre blev testet. Nu er her blevet stille. Det vil sige pludselig flænges

luften af rotolarmen fra en mellem tung helikopter, en EH-101 Merlin er ude på en trænings-tur, eller måske en prøveflyvning? Hvem ved.?

Ingen hjemme

Det er lige over frokost, og der står kun en enkelt bil plus én med en trailer efterspændt. Vi kigger ind i værkstedet, og kan ikke få øje på en mors sjæl. Vi er lige ved at dunke hovedet ind i en Republic F-84G Thunderjet med øgenavnet Gogo, eller det der er tilbage af den. Mere om den senere.

Videre går turen ind i motorprøvestandens bygning. Nu høres der stemmer. De to pensionerede flymekanikere P.B. Pe-

dersen og H.W. Larsen, er ved, sammen med flere andre kolleger at gå ud i motorprøvestandens ”hjerne”, som i dag giver plads til det ene plan fra en F-84G med kaldebogstaverne KP-K. Planet ligger på madrasser med oversiden nedad og hovedhjulet strittende lige op i luften.

Var 84’er klarmeldere

Pedersen og Larsen, der har henholdsvis 14 og 12 år på baggen som frivillige medarbejdere ved Flyvevåbnets Historiske Samlings Værkstedsgruppe, har begge været klarmeldere på F-84G tilbage i slutningen af 1950’erne og begyndelsen af 60’erne. De husker tydeligt dengang det danske Flyvevå-



Det meste af fuselagen, bagkroppen mangler, i det lille værksted ved motorprøvestanden. Næsehjulsbenet med næsehjul er rette op og monteret igen.

ben, siden 1952, havde modtaget op mod 300 F-84G og nogle få E-versioner.

Bogstaverne KP var koden for Eskadrille 725, hvis flys tiptanke var sølvfarvede. K'et stod selvfølgelig for Karup, hvor flyet blev anvendt fra 1952 til 1960.

-Hvornår regner I med at blive færdige med flyet? De svarer i munden på hinanden, -Det er ganske enkelt ikke til at sige

noget om, det kommer an på, hvor meget det driller.

De fortæller, at de har mistet deres pladesmed Peter Adamsen, -Men, heldigvis, siger de, - Så nåede han at oplære Knud Kristensen, så nu hænger han på pladearbejdet.

Buler i næsen

Vi fik Svend Larsen til at åbne porten til værkstedsbygningen ved siden af prøvestanden. Her

var det meste af fuselagen af KP-K jacket op. Svend Larsen stryger hen over næsepartiet og siger så, -Den blev fløjet af en ung flyverløjtnant og senere chef for Flyvevåbnet B.V. Larsen (BAV). Vi har fundet beskrivelsen af omstændighederne ved havariet i Per Thorup Pedersens bog, MilFly.dk 2009, hvor der hedder:

"14/9-54 F-84G KP-K (51-9792) Flyverløjtnant B.V. Larsen kørte af banen på FSN (Flyvestation) Karup der på grund af regn var meget glat, hvorved næsehjulsunderstellet brød sammen. Piloten slap uskadt. Flyet blev senere anvendt til undervisning på Mathskolen på FSN Værløse".

BAV fortalte engang forfatteren, at han ikke var alt for begejstret for F-84'eren. Blandt kunne sædet finde på at gå ud af "hak" og dumpe ned, således at piloten ikke længere kunne se ud, hvad der efter hans mening var nok så ubehageligt medens man taxiede ud af eksrilleområdet.

Nå, men det var de buler BAV lavede for sådan 56 år siden man nu kæmpede for at få rettet ud, hvad Larsen mente nok ikke var helt realistisk.

Flyet var blevet noget mat at se på. Men her var man nu i gang med at polere det op igen, vi så eksemplet på at det kunne lade sig gøre. Man skal nok ikke blive for bavsset, hvis man om føje tid kan se en Gogo, undskyld F-84G Thunderjet udstillet på flyvevåbnets museum i Stauning.

Hvad var F-84G så for en størrelse?

Flyet havde et vingespan på 11,09 m. Det var 11,61 m. langt



Knud Kristensen med instrumentkonsollen til KP-K, som det ses, er det næsten komplet.

og højden op til toppen af haleplanet var 3,84 m. Tomt vejede flyet 5.023 kg. Den normale fuldvægt var 8.458 kg, men man kunne laste flyet op til 10.671. Men så var der også ammunition om bord til seks

12,7 mm maskingeværer og indtil 2.045 kg. Bomber eller raketter. F-84G fløj altid med tiptanke, der hver rummede 870 liter. To droptanke med samme rumindhold kunne hænges op under vingerne, Men så måtte

man reducere bevæbningen med 12 HVAR raketter. På hver pylon kunne i stedet for en droptank hænges en sprængbombe (max. 455 kg.) en napalmbombe, en Tiny Tim eller seks HVAR raketter.



B.V. Larsen (BAV) som ikke var alt for begejstret for F-84G.



Den blanke plet illustrerer, hvordan flyet vil komme til at se ud når det engang ender på Flyvevåbnets museum i Stauning.