

Flyvevåbnets fly

– før og nu



Flyvestation Ålborg

Indholdsfortegnelse

Airspeed Oxford	side 4
Armstrong-Whitworth Meteor N.F.Mk.11	12
D.H. Chipmunk T.Mk.20	9
Douglas C-47A	14
General Dynamics F-16 Fighting Falcon	28
Gloster Meteor F.Mk.4 & T.Mk.7	6
Gloster Meteor F.Mk.8	10
Gulfstream American G-III	30
Hawker Hunter	16
Hughes OH-6A Cayuse	24
Lockheed T-33A	13
Lockheed F-104G Starfighter	20
Lockheed C-130H Hercules	25
North American Harvard	5
North American F-86D Sabre	18
Republic F-84G Thunderjet	11
SAAB F-35 Draken	22
SAAB T-17 Supporter	26
SAI KZ VII	8
Sikorsky S-55C	15
Sikorsky S-61A	19
Westland Lynx Mk.80	27

Forkortelser:

DDL	:	Det Danske Luftfartsselskab
DFDS	:	De Forenede Dampskibs Selskaber
ESK	:	Eskadrille
FL	:	Flyverløjtnant
FLV	:	Flyvevåbnet
FMK	:	Flyvematerielkommandoen
FMT	:	Flyvematerieltjenesten
FR/PR	:	Fotorecognoscering
FSNAVN	:	Flyvestation Avnø
FSNALB	:	Flyvestation Alborg
FSNKAR	:	Flyvestation Karup
FSNTIR	:	Flyvestation Tirstrup
FSNSKP	:	Flyvestation Skrydstrup
FSNVAN	:	Flyvestation Vandel
HE	:	Hovedeftersyn
HK	:	hestekræfter
HFT	:	Hærens Flyvetjeneste
HVKKAR	:	Hovedværksted Karup
HVKALB	:	Hovedværksted Alborg
HVKVÆR	:	Hovedværksted Værløse
HVÅ	:	Hovedværksted Ålborg
KN	:	Kaptajn
Lb.	:	pund
LF	:	Luftflotille
LMS	:	Luftmarinestation
MAP	:	Military Assistance Program
RAF	:	Royal Air Force
RCAF	:	Royal Canadian Air Force
SAS	:	Scandinavian Airlines System
SNF	:	Stationsflight
s.t.	:	statisk tryk
SAR	:	Search and Rescue
SVF	:	Søværnets Flyvetjeneste
TFL	:	Træningsfligten
TRESK	:	Træningseskadrillen
USAF	:	United States Air Force

Flyvevåbnets fly – før og nu

Redaktion: Niels Helmø Larsen
Postboks 14
3540 Lyngby
Tlf: 02 187405

Sats og lay out: Niels Helmø Larsen

Fotos: Flyvestation Alborg
Flyvevåbnets Historiske Samling
Niels Helmø Larsen arkiv

Dansk Flyvehistorisk Forening

Adresse: Bo Strøbyberg
Nybrovej 107
2800 Lyngby
Tlf: 02 886943
Giro: 7 05 99 06

Formand: Paul E. Ancker
Hestehavevej 19
3400 Hillerød
Tlf: 02 263505

Chefen for Flyvestation Ålborg
Oberst P.S.Sørensen



Det danske Flyvevåben oprettedes som selvstændigt værn den 1. oktober 1950 på grundlag af Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen.

Dette hæfte indeholder i ord og billeder en beskrivelse af de flytyper, der gennem de 35 år har gjort tjeneste i Flyvevåbnet.

Der er træningsfly, jagerfly, transportfly og helikoptere. Mange af dem - de fleste - er ikke i drift i dag.

I et taktisk Flyvevåben som vort har jagerflyene udgjort og udgør stadig rygraden. Fra Spitfire, Meteor og F-84 i 50'erne er det gået via Hunter, F-86 og F-100 til F-35, F-104 og F-16 i dag.

Vore jagerfly er med tiden blevet mere komplicerede, mere kostbare, men også langt mere effektive.

Med F-16 som det sidste skud på stammen råder Flyvevåbnet - i dag og mange år frem - over et af verdens bedste - ja måske over verdens bedste jagerfly.

P.S. Sørensen



Forsvarets Bibliotek



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Airspeed Oxford



Airspeed Oxford var et tomotoret træningsfly, der fremstod i 1937 som en udvikling af det lette trafik- og forretningsfly Airspeed Envoy.

De første Oxford's blev leveret til Royal Air Force i nov. 1937 og da produktionen sluttede i jul. 1945 var der bygget 8.751 stk.

Oxford'en, der var konstrueret som skolefly til specifikation /23/36, var bygget helt af træ og beklædt med krydsfinér.

I det danske flyvevåben plejede man altid at spørge de piloter og teknikere, der skulle ud at flyve med Oxford'en, om de nu havde husket de blå kamstifter! (hvis krydsfinérbeklædningen skulle gå løs).

Flyet havde split-flaps og optrækkelig hvoedhjul, medens halehjulet var fast. Motorinstallationen bestod i Mk. I og Mk. II af to 370 HK Armstrong Siddeley Cheetah X stjernemotorer, der drev faste træ- eller metalpropeller.

Flyet var med vilje konstrueret, så dens flyveegenskaber svarede til datidens tunge bombefly. Den skulle flyves hele tiden og krævede fuld koncentration og desuden en ikke ubetydelig fysisk anstrengelse. Under landing havde den en tendens til at svinge umiddelbart efter hjulene havde sat sig, men det kunne korrigeres ved den rette kombination af bremsere, ror og motorer.

Efter krigen havde RAF et betragteligt antal Oxford i overskud. Et stort antal blev ombygget til civil brug under navnet Consul, men endnu flere blev solgt til udenlandske flyvevåben, deriblandt det danske. Efter forlydende købte vi en hel flyveskole med alt udstyr, reservedele o.s.v.

De første to Oxford kom til Karup Flyveplads den 6. nov. 1946 og inden årets udgang var der leveret 26 Oxford. I 1947 ankom yderligere 17 fly til Karup.

Det sidste fly blev leveret så sent som i apr. 1948. Dermed havde Danmark modtaget 44 Oxford, alle leveret af engelske piloter.

Med indførelsen af det nye nummersystem i 1947/48, fik Oxford de danske numre mellem 201 og 253, idet visse numre af en eller anden grund blev sprunget over.

Oxford anvendtes primært som tomotoret overgangstræner, men blev desuden anvendt til forbindelsesflyvning, eftersøgning, luftfotografering, målslebning o.l.

Blandt de enheder, der anvendte Oxford, kan udover ESK 721 og 722, nævnes stationsflights og træningsenheder (3.ESK).

På Alborg var Oxford'en i tjeneste i perioden 1951 til 1955.

Besætningen bestod normalt af tre mand, men nogle af de danske Oxford blev ombygget til at medføre i alt fem personer.

Da eftersynene i 1952/53 begyndte at blive for kostbare p.g.a. råddenskab i træværket og opgæede limninger, besluttede FLV at lade typen udfase over en kortere periode. Den sidste Oxford blev overført til FSNVÆR den 31. mar. 1955.

Af de 44 fly havarerede seks, medens otte blev solgt til civil anvendelse i Danmark og Sverige. De øvrige blev ophugget, nogle endda kort efter ankomsten for at skaffe reservedele til de øvrige fly.

Synd at man ikke tænkte på at bevare et eksemplar til flyvemuseet.

North American Harvard



Det klassiske amerikanske skolefly T-6 Texan, har vinger af helmetal, mens forkroppen er af svejste stålrør, beklædt med aftagelige aluminiumsplader. I England fik typen navn efter det berømte Harvard universitet i Boston.

Størsteparten af de engelske Harvard's var leveret på det amerikanske låne- og leje program. Da flyene var bygget for amerikansk regning, fik de tildelt et USAAF serial nummer, der stod på en plade i venstre side af det forreste cockpit. Nummeret har derfor aldrig været påmalet udvendigt, idet flyene blev leveret direkte fra fabrikken til RAF eller RCAF.

Efter krigen blev de fleste Harvard's også returneret til amerikanerne. RAF købte selv en del, men mange blev ophugget eller solgt til de mange flyvevåben, der nu skulle genopbygges.

Også Danmark valgte Harvard som overgangstræner. I første omgang blev der indkøbt 26 fly. Færgeflyvningerne udgik fra Pershore og blev udført med danske piloter. De fem første ankom til Karup Flyveplads den 19. dec. 1946. Resten ankom i løbet af 1947. De fleste Harvard's blev leveret til Karup.

Disse 26 Harvard var alle Mk. IIB og fik i 1947/48 danske numre fra 301 til 326.

Yderligere ti Harvard IIA og III blev anskaffet i 1946. De blev indkøbt med kannibalisering for øje, men i jan. 1947 blev det bestemt at tre skulle klargøres. De fik de danske numre 351 til 353. At dømme efter de engelske serienumre var de to første Harvard III'ere, mens den tredje var en Mk. IIA. Om man satte de forhåndenværende stumper sammen, vides ikke, men de fik i hvert fald fælles typenummer (32). Disse tre fly blev i daglig tale kaldt "kannibal-Harvard's".

Uddannelsen af piloter på Harvard tog sin begyndelse i jan. 1947. Det var på den såkaldte "Harvardskole", der rådede over otte fly. Skolen, der lå på Karup, fik senere det mere officielt lydende navn "Flyveskolens Overgangskursus". Selvom kurset var direkte underlagt Hærens Flyvertropper, deltog også piloter fra Marinens Flyvevæsen. Overgangskurset blev nedlagt i 1951 og ialt nåede man at uddanne seks pilothold.

I 1949 købte man yderligere fem Harvard IIB af det amerikanske firma The Babb Company Inc. Flyene blev i sept. s.å. sendt til hovedeftersyn hos SAI i Kastrup Lufthavn. De fik de danske numre 327 til 331.

Året efter modtog FLV som våbenhjælp tyve T-6D Texan fra USA. Ti blev gjort flyveklare, men kun fem blev taget i anvendelse, fordi pilotuddannelsen herhjemme i mellemtiden var overført til USA.

I modsætning til de tidligere Harvard's var T-6D'erne ikke camouflerede, men i "natural finish", hvorfor de blev kaldt "sølv-Harvard'er". Typenummeret for denne version var 33.

De fem fly anvendtes af ESK 722, der bl.a. tog sig af målflyvninger, målskab og fotoflyvninger.

"Sølv-Harvard'erne" udgik i mar. 1952. Nitten blev tilbageleveret til USAF, idet een var havareret i mellemtiden.

Efter "Overgangskurset" var ophørt, anvendtes Harvard til træning i instrumentflyvning, målflyvning for luftværnsartilleriet o.l. indtil 1959.

Harvard'en fløj på FSNALB i perioden 1953 til 1958. De resterende 24 Harvard blev i sommeren 1959 samlet på FSNVÆR og udbudt til salg. Det lykkedes kun at komme af med fire. De øvrige blev kannibaliseret og senere ophugget.

To overlevede og forblev på Konstabelskolen til uddannelse af flyvemekanikere. Nr. 309 er afsat til Flyvemuseet.

Gloster Meteor F. Mk. 4 & T. Mk. 7



Meteor F. Mk. 4 var det fly, der indledte jetalderen i Danmark. Luftwaffe havde ganske vist i de sidste måneder af besættelsen et mindre antal Arado Ar 234 fly stationeret på Karup.

Den 21. maj 1949 blev der afgivet bestilling på 20 Gloster Meteor F. Mk. 4. Typen var da allerede i storproduktion hos Gloster Aircraft Co. Ltd. i Hucclecote. De danske fly fik numrene 461 til 480.

Meteor F. Mk. 4 var et eensædet jetfly med to Derwent 5 motorer, hver på 1.588 kp statisk tryk.

En del piloter og teknikere var i sommeren 1949 til uddannelse i England, hvorefter leverancerne blev påbegyndt i efteråret 1949.

De to første fly, ført af henholdsvis kommandørkapt. Erik Rasmussen og kapt. T.H.K.Wichmann, ankom til Kastrup Lufthavn den 7. okt. 1949. Dagen efter ankom det tredje fly, ført af kaptljt. J. Brodersen, der havde haft en punktering i Twenthe i Holland.

Leverancerne sluttede i mar. 1950 og alle fly blev leveret via Manston og Twenthe.

På papiret blev Meteor'erne tildelt Marinens Flyvevæsen, nærmere 3. luftflotille, der blev oprettet den 21. okt. 1949 på Karup Flyveplads.

Flotillens personel kom fra begge værn. Chefen var således fra hæren (kapt. T.H.K.Wichmann).

Efter oprettelsen af FLV blev flotillen pr. 8. jan. 1951 omdannet til ESK 723.

Den 1. nov. 1952 oprettedes på FSNALB Flyveskolens Jagerkursus, der samtidig overtog 14 Meteor Mk. 4 fra ESK 723. En måned senere flyttede også ESK 723 til FSNALB, hvor den blev omdannet til natjagereskadrille med Meteor NF. Mk. 11 (se side 12).

Flyveskolens Jagerkursus fortsatte den omskolingsvirksomhed ESK 723 havde drevet ved siden af sin

operationelle virksomhed. Jagerkurset fik imidlertid en kort levetid, idet omskolingen til jet allerede i jun. 1953 blev lagt ind under ESK 724's B-flight.

Meteor Mk. 4 fortsatte i tjeneste til sommeren 1956. Sidste flyvning fandt sted i juni 1956.

De resterende 10 fly nærmede sig alle 800 flyvetimer. FLV ville ikke ofre hovedeftersyn på dem, idet typen var forældet. Typen manglede bl.a. kaptapultsæde.

FLV tænkte en overgang på at sælge de resterende fly. Imidlertid er der i Danmark meget strenge bestemmelser for salg af brugt krigsmateriel. Flyverkommandoen bestemte derfor at lade flyene demontere. Skrogene blev herefter anvendt som mål ved skyde- og brandslukningsøvelser.

Meteor Mk. 4 fløj ialt 10.401 time i FLV's tjeneste. 10 fly blev afskrevet p.g.a. havarier.

To har dog overlevet. Een står på FSNASKP, mens den første (nr. 461) er afsat til Flyvemuseet. Flyet er i dag opbevaret på FSNALB og er i dagens anledning blandt de udstillede fly.

Ved siden af de omtalte Gloster Meteor F. Mk. 4 indkøbtes også 9 to-sædede Meteor T. Mk. 7. Typen var en ubevæbnet træningsversion af Mk. 4'en. Meteor T. Mk. 7 fik typenummeret 22 og individuelle numre 261 til 269. De tre første blev leveret til Kastrup Lufthavn den 20. jan. 1950, hjemfløjet af J.Brodersen, E.Krum-Hansen og C.S.Børgesen. To fly fulgte efter den 4. aug. s.å., mens de sidste fire ankom til FSNKAR den 25. nov. 1952, hjemfløjet under ledelse af FL V.K.H.Eggers.



Meteor 7 blev anvendt til typeomskoling og instrumenttræning ved 3. LF (senere ESK 723). Ligesom Mk. 4'erne blev Meteor Mk. 7 også overført til Flyveskolens Jagerkursus i 1952, og året efter til ESK 724.

Omskoling til Meteor var i begyndelsen af halvtresserne lagt an på, at de unge piloter havde erfaring på tomotoret Oxford og jagererfaring fra Spitfire. Efter 23 lektioner med 10 timers dobbeltstyring og 10 timer soloflyvning regnede man piloterne for om- skolede.

Af de ni leverede Meteor 7, havarerede de syv (heraf endda fire i samme år).

De resterende fly fløj i slutningen af halvtresserne dels ved stationsflight Ålborg, dels ved stationsflight Karup.

Sidste flyvning med Meteor 7 fandt sted den 31. dec 1962. Flyet blev ophugget i 1964.

Meteor nr. 265 er dog bevaret og henstår i det fri på FSNKAR.



SAI KZ VII



Prototypen til KZ VII var i luften første gang den 16. nov. 1946 og serieproduktionen var i fuld gang, da fabrikken på Sluseholmen i København nedbrændte tidligt om morgenen den 18. feb. 1947. 22 delvis færdigbyggede KZ VII blev ødelagt, ligesom fabrikkens tegnestue og arkiv gik tabt.

Da produktionen af KZ VII standsede i dec. 1947 stod der 30 halvfærdige fly på fabrikken. De blev efterhånden færdiggjort og solgt. De to sidste så sent som i 1954. Der blev ialt bygget 56 KZ VII (de 22 brændte ikke medregnet).

Blandt køberne til de halvfærdige KZ VII var også Hærens og Søværnets Flyveledelse, der i 1948, som en nødløsning, købte 10 fly til Flyveskolen på Avnø. Samlet pris var 350.000 kr.

Ifølge kontrakten forpligtede SAI sig til at levere to fly senest den 24. juni 1948 og derefter to fly pr. uge. Flyene skulle leveres til SAI's standardspecifikation. Stolene skulle dog ændres således at såvel lærer som elev kunne bære rygfaldskærm.

Alle 10 fly blev indfløjet af direktør Viggo Kramme i juni-juli 1948 og derefter leveret direkte fra Kastrup til Avnø.

KZ VII'erne havde i begyndelsen en 125 HK Continental C-125-2 motor og fast træpropel. Da KZ X udgik i 1959, fik KZ VII'erne disse flys noget kraftigere motor monteret (C-145-2H på 145 HK).

Samtidig "arvede" KZ VII'erne også Aeromatic propellerne, men disse blev dog senere udskiftet med faste metalpropeller, idet Aeromatic propellen ikke var særlig god.

Ved Chipmunk'ens indførelse i 1950, blev Flyveskolens KZ VII overført til flyvestationerne som forbindelsesfly.

Oprindeligt var KZ VII sølvmaledede med rødbrune bånd

om vinger og bagkrop. Nummeret stod med sort inde i båndet om bagkroppen.

I begyndelsen af 50'erne blev flyene malet i camouflagen med hvide tal, men det viste sig at de mørke fly blev så opvarmede af solen, at trækonstruktionen stod i fare for at udtørre. For at rådde bod på dette blev flyene igen sølvfarvede i 1961, nu med day-glo på vingespidsen og motorhjelme. KZ VII fløj ved Ålborg Stationsflight i perioden 1955 til 1969.

Ved en hangarbrand på FSNVAN i 1968 mistede Artilleriflyvebatteriet en stor del af sine L-18 Super Cub. FLV's KZ VII blev derfor udlånt til Hæren indtil man fik erstatning for de tabte fly. Lånet kom imidlertid til at strække sig over næsten 10 år.

Da KZ VII udgik i 1977 efter næsten 30 års tro tjeneste, var kun to gået tabt og det pudsigt nok begge ved hangarbrande, henholdsvis i 1949 på Lundtofte og 1967 i Kastrup Lufthavn.

Eet blev dog kasseret i jun. 1974 efter det havde vist sig, at der var kommet vand i stålørskonstruktionsen. Det skyldtes at den, den 11. nov. 1969 fik motorstop og måtte nødlande på vandet 6 sømil syd for Samsø. Vraget blev bjerget og flyet genopbygget ved Scanaviation.

De 10 KZ VII fløj ialt 49.500 timer i militærets tjeneste.

Et par flyver nu for svæveflyveklubberne på Værløse, Ålborg og Skrydstrup.

D.H. Chipmunk T. Mk. 20



Chipmunk var en tosædet elementærtræner med en 145 HK Gipsy Major 8 motor.

Chipmunk er den canadiske betegnelse for jordegern. Typen er således også konstrueret i Canada. Prototypen fløj første gang den 22. maj 1946. Chipmunk blev også sat i produktion af de Havillands engelske moderselskab. Den første engelsk byggede Chipmunk blev færdig fra hovedfabrikken i Hatfield i sep. 1949. I 1950 flyttede produktionen til fabrikken i Chester. Produktionen, der omfattede lidt over 1000 fly, stoppede i foråret 1956.

Den 8. nov. 1949 skrev Hærens og Søværnets Flyveledelse (det selvstændige Flyvevåben var endnu ikke oprettet) kontrakt med de Havilland om levering af ti Chipmunk til en samlet pris af 44.020 £. De to første fly (nr. 121 og 122) blev afhentet i England i apr. 1950 af flyveskolens chef orlogskaptajn H. Westenholz og en af skolens instruktører. Westenholz måtte imidlertid nødlande i Belgien p. g.a. fejl ved benzintilførelsen. Flyet blev så beskadiget ved nødlandingen, at man ikke kunne fortsætte. Det blev måneden efter transporteret tilbage til England.

Nr. 122 blev dermed den første danske Chipmunk, der kom til Danmark. Den ankom til Kastrup Lufthavn den 22. apr. 1950.

De resterende fly blev leveret mellem maj og aug. s.å. og tilgik også flyveskolen på Avnø. Yderligere fem Chipmunk blev bestilt den 25. jul. 1952. Prisen for disse var nu 27.685 £. Der må have været tale om næsten færdige fly, for de blev leveret allerede måneden efter.

Den tredje og sidste kontrakt var på tolv fly. Prisen var uforandret 5.537 £ pr. fly. Også disse blev leveret hurtigt. De ankom mellem maj og jul. 1953.

De fire første fra denne serie (nr. 136-139) skulle have været til Indonesien, men bestillingen var blevet annulleret.

FLV fik ialt leveret 27 fly, der fik numrene 121 til 147.

Chipmunk forrettede hovedsagelig tjeneste ved Flyveskolen på FSNAVN. Desuden har de forskellige stationsflights i hvert fald fra 1962 haft rådighed over een eller to. Endvidere blev to fly overført så tidligt som i 1954 til mekanikeruddannelsen på FSNVÆR. Typens 27 års tjeneste i FLV må vist betegnes som særdeles tilfredsstillende. Ca. 2500 pilotaspiranter har fået den første flyveuddannelse på typen. Den samlede flyvetid blev ca. 78.000 timer. Havariraten har været beskednen, idet kun fire fly er gået tabt, heraf eet tilfælde med tab af menneskeliv. På Flyveskolen og ved de fleste stationsflights blev Chipmunk i 1976 afløst af SAAB T-17 Supporter. 16 Chipmunk blev solgt på auktion den 30. sep. 1976 til en samlet pris af ca. 400.000 kr.

Chipmunk fløj sidste gang i FLV den 21. maj 1977. De resterende fire fly blev solgt den 8. jun. 1978. Inden lykkedes det dog at bevare en enkelt til Danmarks Flyvemuseum.

Der er stadig mulighed for at se Chipmunk's elegante linier i luften over Danmark, for størsteparten forblev på det danske civilregister.

Gloster Meteor F. Mk. 8



Meteor F. Mk. 8 adskilte sig fra Meteor Mk. 4 ved at have en 76 cm længere krop, trykkabine med katapultsæde og ændret sideror. To alvorlige begrænsninger i Mk. 4 var hermed afhjulpet.

Ændringerne skyldtes den øgede vægt bag tyngdepunktet. Meteor Mk. 4 havde ikke mindre end 1000 lb. ballast i næsen!! Al denne "død-vægt" ville fabrikken forståeligt gerne af med. Den forlængede krop gav i tilgift plads til en ekstra brændstoftank. Bevæbningen bestod af fire 20 mm kanoner.

RAF's Meteor Mk. 4 (RA382) blev modificeret med 30" forlænget krop, samt ny halefinne. Den første egentlige Meteor Mk. 8 prototype (VT150) fløj første gang den 12. okt. 1948. Den havde to Rolls Royce Derwent 8 motorer hver på 3.500 lb. s.t.

Første Meteor Mk. 8 blev leveret til RAF den 2. aug. 1949. Typen udgjorde herefter rygraden i RAF's Fighter Command frem til 1955, da Hawker Hunter overtog jobbet.

Foruden Danmark fik Australien, Belgien, Brasilien, Egypten, Holland og Syrien leveret Meteor Mk.8.

Der blev ialt bygget 1095 fly.

FLV købte i apr. 1950 20 stk. Meteor Mk. 8. De ankom i 1951 i fire omgange (19. jan., 21. mar., 3. maj. og 4. jun.), og blev hentet af danske piloter i Moreton Valence og leveret til FSNKAR, hjemsted for den nyoprettede ESK 724.

Meteor Mk. 8 fik typenummer 44 og individuelle numre fra 481 til 500.

ESK 724 flyttede den 16. jun. 1952 til FSNALB, hvor den havde til huse de næste seks år.

Da ESK 724 overtog et antal Mk. 4 og Mk. 7 fra Flyveskolen Jagerkursus i jun. 1953, blev alle eskadrillens Mk. 8 formeret i "A-fligten".

Kun tre Mk. 8 gik tabt ved totalhavarier, desværre med tab af menneskeliv i alle tilfælde.

Da ESK 724 i 1956 blev udrustet med den dengang moderne Hawker Hunter Mk. 51, blev en del Meteor Mk. 8 herefter benyttet til målsleb, trænings- og forbindelsesflyvning.

Størsteparten blev dog ophugget i 1957/58, mens seks fly fortsatte ved Stationsflight Karup (SNFKAR), nogle til i begyndelsen af tresserne.

Meteor nr. 483 var således "privatfly" for chefen for Flyvertaktisk Kommando (FTK), general K.Ramberg. Den var malet sølvfarvet, så den adskilte sig fra de øvrige Meteor, der alle var camouflerede.

Da FLV i 1960 indførte typebogstaver (det system der bruges endnu) fik Meteor Mk. 8 bogstavet B- efterfulgt af flyets individuelle nummer. Kun tre fly nåede at blive omregistreret inden typen blev udfaset.

Sidste flyvning med Meteor Mk. 8 fandt sted den 7. sep. 1962, idet B-499 blev overført til FSNALB af FL V.Breinholdt.

Meteor Mk. 8 fløj ialt 20.816 timer i FLV's tjeneste.

To Mk. 8'ere har overlevet og henstår nu i det fri på FSNKAR.

Republic F-84G Thunderjet



De første og eneste seks F-84E Thunderjets blev overdraget ved en parade i Kastrup Lufthavn den 28. aug. 1951. F-84E fløj udelukkende ved ESK 725 og beholdt USAF buzz-numbers i hele tjenestetiden. En del blev overført til Mathskolens flyvemekanikerafd. Den 9. apr. 1952 ankom den første sending på ialt 100 F-84G til Danmark. Det drejede sig om 13 fly udsendt på Prøvestenen i København. Flyene var alle kokonerede dvs. oversprøjet med en vand- og lufttæt plasthinde for at beskytte mod saltvandssprøjt. Klar- gøringen fandt sted ved SAS i Kastrup.

Udover disse 100 F-84G'ere modtog FLV 37 stk. i pe- rioden nov. 1952 - jul. 1953. De blev fløjet over Atlanten via Grønland og Island af amerikanske fær- gepiloter. Flyene var i USAF arktiske bemaling, dvs. mørkerød bagkrop og vingetipper. Nogle af disse fly blev taget i brug umiddelbart efter ankomsten og fløj i en periode i USAF bemaling.

Med modtagelsen af de mange fly kunne yderligere to jagereskadriller oprettes i 1952. Alle tre esk. (725, 726 og 727) blev normeret med hver 25 fly.

Yderligere to eskadriller oprettedes i 1953. Efter nogle måneder på FSNKAR flyttede de til FSNSKP. Den 1. jan. 1954 oprettedes sjette og sidste jagerbombe- eskadrille (ESK 730). Den forblev på FSNKAR til sep. 1954, hvor også den flyttede til FSNSKP. Alle tre Skrydstrupeskadriller var til forskel fra eskadril- lerne på FSNKAR i de første år kun normeret med hver 16 fly.

De danske F-84G var ved modtagelsen påmalet buzz- numbers i lighed med F-84E.

I perioden mar.-sep. 1953 blev alle leverede F-84G malet med sølvdope og klar lak på undersiden af krop og vinger. Umiddelbart efter tog FLV beslutning om at indføre et nyt kodesystem, der bestod af en tre-

bogstavskode, hvor det første bogstav angav flyvesta- tionen, det andet eskadrillen og det tredje - adskilt fra de to første ved en bindestreg - flyets individu- elle bogstav ved enheden.

På FSNKAR oprettedes i 1955 en fotoflight med i før- ste omgang fire RF-84G. Flyene var ombyggede F-84G med fast kamera i bunden af kroppen og T-33 tiptan- ke (Fletcher tanke).

Træningsflighten (TFL) blev oprettet året efter og blev dels udstyret med T-33A dels F-84G. Efter 3-4 måneders uddannelse blev de hjemvendte elever sendt til jagereskadrillerne.

I 1955 modtog FLV yderligere 20 F-84G fra USAF til erstatning for havarerede fly. Da Holland og Belgien samme år udskiftede deres F-84G med F-84F Thunder- streak, overførtes et antal F-84G til FLV. Fra okt. 1955 til maj 1957 modtog FLV 40 fly fra Holland og 38 fra Belgien. Sidste F-84G ankom til FSNKAR den 14. maj 1957, og dermed var der leveret ialt 238 til Danmark.

ESK 726 var den første eskadrille, der overgik til anden flytype. Det skete i 1958, hvor 726 flyttede til FSNALB for at modtage de nye F-86D Sabre.

I jul. 1959 oprettedes stationsflight Alborg, og den- ne enhed overtog de sidste fire af 726's F-84G, der blev malet day-glo på næse, hale og vingespidsen.

ESK 727 blev næste enhed, der tog afsked med F-84G, idet de første F-100 ankom den 1. maj 1959.

ESK 729 afleverede sine F-84G året efter til ESK 728. 729 undgik dog nedlæggelse og overtog fotoflightens RF-84F.

Med udgangen af aug. 1960 afleverede ESK 728 sine sid- ste 16 F-84G til FSNKAR, og året efter overgik 725 og 730 til F-100.

Sidste F-84G flyvning fandt sted den 16. jan. 1962.

Armstrong-Whitworth Meteor N.F. Mk. 11



Meteor N.F. Mk. 11 var en to-sædet natjager, bevæbnet med fire 20 mm maskinkanoner. Som Mk. 8'eren var den også udstyret med to Derwent 8 motorer på 3500 lb. s.t.

Det engelske Air Ministry ønskede i slutningen af 40'erne en radarudstyret natjager til afløsning for Mosquito.

Gloster fabrikken tilbød lød på en Meteor Mk. 7 med 5' længere næse indeholdende en 28" radar. Da den længere næse kunne give stabilitetsproblemer ændredes halefinnen til den kantede Mk. 8 hale. Den aerodynamiske configuration blev prøvefløjet på en Mk. 7, der var i luften i okt. 1949.

Prototypen til N.F. Mk. 11 (WA546) var i luften fra Baginton den 31. maj 1950 med Eric Franklin ved pinden.

Da Gloster fabrikken var travlt beskæftiget med fremstillingen af Meteor Mk. 8, overførtes produktionen af Mk. 11'erne til søsterfabrikken Armstrong-Whitworth. Første produktionsfly blev leveret til 29. sqdn i Tangmere i foråret 1951.

I alt blev der bygget 341 Mk. 11.

FLV's første fire Meteor N.F. Mk. 11 ankom til FSNALB den 28. nov. 1952. De fire fly var under ledelse af FL V.K.H.Eggers.

I alt fik FLV leveret 20 fly, der fik typenummeret 51 og individuelle numre 501 til 520.

Det var oprindeligt Flyverkommandoens mening, at ESK 724 skulle udrustes med de nye natjagere, men dette ændredes i sommeren 1952.

ESK 723 etableredes som natjagereskadrille pr. 1. dec. 1952. Chefen, KN C.S.Børgesen, havde sammen med to piloter været på natjagerkursus i England. Det øvrige personel bestod af fire piloter og tre navigatører.

ESK 723 fik i sommeren 1958 leveret F-86D Sabre fra USA. De to første Meteor Mk. 11 der udgik, var nr. 504 og 508, der blev leveret til Flyvematerieltjenesten (FMT) den 12. aug. 1958.

Sidste Meteor Mk. 11 flyvning ved ESK 723 fandt sted den 1. jun. 1959, idet FL J.Kroll fløj nr. 513 fra FSNVÆR til FSNALB.

Af de 20 leverede Mk. 11'ere, blev fire afskrevet på grund af totalhavari.

Seks Mk. 11 blev i 1958 ombygget til målsøgningsfly (T.T. Mk. 20) i Coventry, England.

I modsætning til de camouflerede natjagere var Mk. 20'erne malet så de rigtig kunne ses. De var sølvfarvede med day-glo bånd om bækrop og vinger.

Til indhaling af slæbewiren havde flyet et spil på en pylon på højre vinges overside mellem krop og motor. Spillet blev drevet af fartvinden ved hjælp af en lille propel.

De seks ombyggede fly var i tjeneste ved SNFKAR i ca. fire år. Den sidste, H-518, fløj sidste gang i sept. 1962.

Fem fly blev solgt til Svensk Flygtjänst, der fløj med dem til april 1966.

To af flyene mellemlandede i mar. 1969 i Billund på vej til Tyskland. De havde endnu svensk civil registrering og var efter sigende på vej til Biafra, men blev stoppet og står nu i forfald i Belgien.

Meteor Mk. 11 fløj ialt 21620 timer i FLV's tjeneste, mens Mk. 20'erne fløj 2007 timer.

Nr. 504 opbevares nu på FSNALB.

Lockheed T-33A



Prototypen til T-33 var en modificeret version af datidens mest anvendte jager ved USAF. I aug. 1947 tog man en standard F-80C Shooting Star fra produktionslinien på Lockheed fabrikken i Burbank og indsatte en ekstra kropssektion på 98,1 cm, så der blev plads til to piloter. Kun prototypen, der var i luften første gang den 22. maj 1948, havde betegnelsen TF-80C, idet alle efterfølgende produktionsfly blev ændret til T-33.

Lockheed fik ved tilblivelsen af T-33A udviklet et populært skolefly, der senere skulle vise sig at blive den mest anvendte jettræner i den vestlige verden. Da produktionen ophørte i aug. 1959, havde Lockheed leveret ikke mindre end 5.691 stk.

Ialt 29 nationer nåede at benytte T-33A.

FLV modtog sine T-33A på våbenhjælpsprogrammet, og den første (TR-723) ankom til København ombord på skibet "M/S Mormacfir" den 21. mar. 1953. Efter klarlægning hos SAS i Kastrup og prøveflyvning, blev den overdraget FLV den 16. apr. s.å.

Ialt blev der leveret 12 T-33A på denne måde. Den sidste (TR-516) blev først klar fra SAS i feb. 1955, selvom den var ankommet med skib året før. Dette skyldtes, at den var blevet beskadiget af en tankbil under bugseringen fra Prøvestenen til Kastrup.

T-33A var i starten tildelt FSNKAR, hvor typen navnlig blev anvendt til træning i instrumentflyvning. Under en sådan flyvning havarerede TR-933 den 16. mar. 1954.

Under indtryk af de mange havarier i begyndelsen af 50'erne ønskede FLV at give de fra Canada og USA hjemvendende piloter, en supplerende uddannelse. Formålet var at vænne piloterne til danske forhold m.h.t. klima og terræn.

Som en konsekvens heraf, oprettedes Træningsfligh-

ten på FSNALB i aug. 1956. Størsteparten af T-33'erne blev herefter overført til denne enhed.

Yderligere 14 T-33A blev leveret i apr.-jun- 1961.

I modsætning til de første var det denne gang brugte fly, FLV købte i USA. Flyene havde stået opmagasineret på Davis-Monthan basen i ca ½ år.

TFL flyttede i apr. 1966 til FSNSKP og blev samtidig døbt om til Træningseskadrillen (TRESK).

TRESK blev nedlagt den 31. dec. 1974.

Udover tjenesten ved TFL/TRESK har T-33 været anvendt ved de fleste stationsflights for vedligeholdelse af instrumentflyvning.

T-33A har også været anvendt til målflyvning for GCI-stationer, kurerflyvning, ECM-flyvning samt flyvning for måling af radioaktivt nedfald.

T-33A gjorde god tjeneste i FLV, hvor den fløj over 100.000 flyvetimer med kun otte totalhavarier, heri indbefattet de tre, der gik tabt ved en hangarbrand på FSNKAR den 19. okt. 1964.

Sidste flyvning med T-33A fandt sted den 17. maj 1977.

De overlevende MAP-fly blev ophugget i 1979, mens de dansk indkøbte fly, for største partens vedkommende, henstår på FSNVÆR.

Enkelte er dog afsat til museumsformål.

Douglas C-47A



FLV indkøbte to C-47 (DC-3) fra SAS i sept. 1953. De havde stole som normale passagerfly og fløj hovedsagelig som VIP-fly. Yderligere seks C-47A blev leveret som våbenhjælp i 1956. Det var tidligere norske fly, idet normændene havde fået C-119 Packet, og så gennem våbenhjælpen. Disse seks C-47A var alle af fragtudgaven.

Da FLV modtog typen i 1953, var der tale om en ca. 20 år gammel konstruktion, idet prototypen til DC-3, som egentlig hed DST (Douglas Sleeper Transport) var i luften første gang den 17. dec. 1935 (på 32 års dagen for brdr. Wrights første flyvning!). Da Douglas kort efter den anden verdenskrig indstillede produktionen af DC-3/C-47, havde man bygget 10.665 fly.

I Danmark begyndte DC-3 æraen ved DDL's køb af nogle brugte C-47 fra USAF. Den civile tjeneste kom til at strække sig over 12 år, så måtte nye fly til. Til gengæld var C-47 i tjeneste i FLV i 29 år! Den første C-47 flyvning ved FLV fandt sted den 10. nov. 1953. Der var tale om en skoleflyvning, hvor de første to FLV piloter blev omskølet til typen. Tre uger senere foretog man den første længere flyvning med C-47, idet nr. 681 fløj til Chateauroux i Frankrig.

ESK 721 har for en stor del udelukkende brugt C-47 til transportopgaver i Nordeuropa. Der har dog også været nogle langture. Nr. 684 fløj i nov. 1957, med Røde Kors mærker påmalet, medicinalvarer til Cairo. K-687 deltog i efteråret 1961 i FN's indsats i Congo, og i jul. 1963 fløj to C-47 til det jordskælvsramte Skopje med Røde Kors hjælp.

Derudover har C-47'erne fløjet på Færøerne og om sommeren i Grønland med skiunderstel.

Af hjemlige flyvninger kan nævnes: regulær transport-

flyvning med gods og personel, flyvning for Jægerkorpset (faldskærmsudspring), flyvning for Miljøstyrelsen og Geodætisk Institut.

FLV udlånte i 1976 tre C-47 til det britiske filmselskab, der lavede filmen "A bridge too far". Optagelserne fandt sted fra Deelen i Holland i perioden den 5. til 26. sept. Forinden afgang fra FSNVÆR den 31. aug. var de tre fly blevet "malet tredive år tilbage" i det gamle USAAF farveskema med invasionsstriber. FLV's C-47 har gennem årene haft forskellige bemalinger. Flyene fløj i starten i "natural finish". I 1957 indførtes camouflagbemaling, som i 1960 blev suppleret med day-glo farve på næse, hale og vingetipper. Samtidig fik C-47 tildelt typebogstavet K-. Nogle af flyene har været camoufleret med omvendt farveskema.

De to "civile" C-47 blev i 1966/67 malet i VIP-bemaling med hvid top og sorte striber over og under vingerne.

De resterende seks fly (fragtflyene) fik i 1970 bemalingen ændret til forsvarrets grønne farve, dog stadig med day-glo felterne påmalet.

C-47 har været forskånet for totalhavarier under hele driftstiden i FLV (den fløj 70.177 timer).

I jan. 1981 blev tre fly sat i "mølpøse" på FSNVÆR. Sidste flyvning i FLV fandt sted den 30. jul. 1982. Fire fly fløj Danmark rundt i formation og sagde på den måde farvel til FLV's flyvestationer.

Fire af FLV's gamle C-47 flyver nu i USA, én er i Holland og to står endnu på FSNVÆR.

K-682 er sikret til Danmarks Flyvemuseum og hedder nu OY-BPB.

Sikorsky S-55C



Den variant af S-55 som FLV anskaffede fik fabriksbetegnelsen S-55C (USAF type UH-19D3). Den adskilte sig på flere punkter fra de UH-19B, -C og D som USAF fløj med.

S-55 prototypen (YH-19) fløj første gang den 4. nov. 1949. I alt blev der bygget 1.281 eksemplarer.

I England blev S-55 licensbygget af Westland Helicopters under betegnelsen Whirlwind.

Kontrakten om køb af syv S-55C til FLV blev underskrevet i Washington den 25. apr. 1956. Fra Sikorsky's side tilbød man S-55 med en Pratt & Whitney R-1300-3 Wasp motor på 800 HK, men af hensyn til driftssikkerheden valgte FLV den svagere R-1340-40 motor på 600 HK, som FLV var fortrolig med fra Harvard'en.

Omskolingskurset blev afholdt hos Sikorsky i Bridgeport og man benyttede de to første danske S-55C, der forinden havde gennemgået modtagelseskontrol ved USAF i Teterboro.

Den 21. dec. 1956 ankom de fire første helikoptere til Københavns havn i lasten på en af DFDS's amerikabåde. Efter en stor arbejdsindsats havde FMT's personel den første klar lige efter nytår 1957.

Nr. 883 var den første og den var i luften den 10. jan. med KN O.Krarup ved pinden.

Efterhånden som helikopterne blev samlet og prøvefløjet i jan.-feb., blev de overtaget af ESK 722. Sideløbende med anskaffelsen af S-55C havde FLV bestilt seks Pembroke hos Hunting-Percival i England. Men da FLV modtog seks C-47A gennem våbenhjælpen, kom Pembroke flyene i overskud til transportformål. P.g.a. S-55'ens begrænsede aktionsradius blev det besluttet, at Pembroken skulle supplere S-55C'erne i løsningen af SAR-opgaverne.

I forbindelse med en SAR-flyvning skulle Pembroken lokalisere de nødstedte, hvorefter S-55'en hentede

dem på den opgivne position. Da Pembroken blev udfaset af FLV i dec. 1961 overtog Catalina'en, Pembrorens opgaver i forbindelse med SAR-flyvninger. De første år, S-55C var i tjeneste fremtrådte de med en lysegrå overflade. Flyene var endvidere forsynet med et bredt gult bånd om overgangsstykket mellem krop og hale. Dette bånd var kantet af ret brede sorte striber.

Ved indførelsen af det nye kodesystem i 1960 fik S-55 erstattet det gule bånd med et smallere og længere agter anbragt day-glo bånd. Også hele næsen blev malet day-glo.

Udviklingen på helikopterområdet gik meget hurtigt i begyndelsen af 60'erne. Nyere og væsentligt bedre materiel måtte anskaffes. Det resulterede i købet af syv S-61A i 1963. (se side 19).

S-55C udgik ikke af aktiv tjeneste med S-61'ernes ankomst, men arbejdede videre i halvandet år. Først da flyvetiden for de enkelte fly nærmede sig et større eftersyn, blev de taget ud af drift. Den sidste S-55C flyvning fandt sted den 30. aug. 1966.

Alle syv helikoptere blev udbudt til salg og efter en omflakkende tilværelse blev de bragt til Elstree i England.

En enkelt (S-883) har fundet vejen tilbage til Danmark, idet den blev afhentet af en af FLV's C-130H Hercules og bragt til FSNVÆR den 21. jul. 1979.

Den er nu under genopbygning, så den en gang kan udstilles på flyvemuseet.

S-55C fløj i alt 19.700 timer i dansk tjeneste.

Hawker Hunter



Hawker Hunter F. Mk. 51 var en ensædet jager med en Rolls Royce Avon motor på 8.100 lb. s.t. Hawker Hunter prototypen (WB188), der havde betegnelsen P1067, fløj første gang den 20. jul. 1951 med Hawker chefpiloten Neville Duke ved pinden. To år efter begyndte første serieproducerede Hunter F.Mk. 1 at forlade fabrikken. Gennem tiden er Hunter blevet udviklet i mange versioner.

Hunter F.Mk.1 fløj første gang den 16. maj 1953, og blev bygget i 139 eksemplarer med en Rolls Royce R.A. 7 motor på 7.550 lb. s.t.

Hunter F.Mk.2 blev bygget af W.G.Armstrong Whitworth Aircraft Ltd. i et antal af 45, og var i luften første gang den 14. okt. 1953. Motoren var en Armstrong Siddeley "Sapphire" på 8.000 lb. s.t.

Hunter F.Mk.3 var tænkt udstyret med en kraftigere Avon motor med efterbrænder. Kun Hunter prototypen (WB188) blev ombygget.

Hunter F.Mk.4 var den mest udbredte version. Den var en udvikling af F.Mk.1 blot forsynet med en kraftigere Avon motor på 8.100 lb. s.t., samt plads til ekstra brændstof i tanke i vingernes forkant.

F.Mk.4 var i luften første gang den 20. okt. 1954. Den første af 120 bestilte F.Mk.4 blev afleveret til det svenske Flygvapnet i aug. 1955. Eksportbetegnelsen var F.Mk.50, mens typen i Sverige blev kaldt J34.

Hunter F.Mk.5 var en udvikling af F.Mk.2 blot med samme ændringer som F.Mk.4. Den var i luften første gang den 19. okt. 1954.

Hunter F.Mk.6 var en videreudvikling af F.Mk.4 med en Avon 203 motor på 10.050 lb. s.t. Prototypen var i luften første gang den 22. jan. 1954, mens det første produktionseksempplar (WW592) fløj den 25. mar. 1955.

Hunter F.G.A. Mk.9 var en videreudvikling af F.Mk.6. Hunter F.R. Mk.10 recognosceringsversion af Mk.9. Den første (XF429) var i luften den 7. nov. 1958.

Hunter T.Mk.7 var en tosædet træningsversion, der fra indsugningsåbningen og bagud praktisk taget var identisk med F.Mk.4, men med helt ny forkrop med plads i trykkabinen til to mand anbragt side om side. Motoren var en Avon 122 på 7.575 lb. s.t. Første produktionseksempplar (XL563) var i luften den 11. okr. 1957.

Hunter T.Mk.8 var Royal Navy betegnelsen for T.Mk.7.

Foruden England er Hunteren eksporteret til henved 20 lande. Af de ca. 2.400 fremstillede fly, er mange stadig i tjeneste. Den sidste kunde var Schweiz, der i slutningen af 1970 bestilte 60 nyoverhalede Hunter ved Hawker (BAC) i England.

FLV bestilte den 3. jul. 1954 30 Hawker Hunter F.Mk. 51 til levering i 1956. De første to ankom til FSNALB den 31. jan 1956, fløj det hertil af danske piloter. Den 10. sep. s.å. var alle fly leveret.

RAF flyet WW591 blev solgt til Danmark som nr. 401, men var oprindeligt beregnet som en del af en ordre til Air Ministry. Den blev tidligt på produktionslinien overført til levering for Danmark, og de nødvendige modifikationer blev udført inden den var færdigbygget.

Den udgave Danmark anskaffede fik betegnelsen F.Mk.51, og var meget lig den engelske F.Mk.4. Den adskilte sig hovedsagelig fra tidligere udgaver ved at have kraftigere motor, større brændstoftanke og mulighed for at medføre våben under vingerne.

To Hunter T.Mk.53 træner blev leveret i efteråret 1958. Disse blev i dec. 1967 suppleret med to Hunter T.Mk. 7 indkøbt fra det hollandske flyvevåben.

De adskilte sig fra de danske trænere ved at have "dog-tooth" på vingeforkanterne.

De danske Hawker Hunter var i begyndelsen malet i RAF camouflagen, men blev i 1969-70 malet om i forsvarrets olivengrønne bemaling.

Ved indførelsen af typebogstaverne i 1960, fik Hunter tildelt bogstavet E- og trænere ET-. Flyenes individuelle numre var 401 til 430, og 271 til 274.

I FLV indgik Hunterne i ESK 724 på FSNALB, hvor de afløste de ældre Gloster Meteor F.Mk.8 jagere.

I jun. 1958 flyttede ESK 724 til FSNKAR og året efter (mar. 1959) til FSNSKP, hvor eskadrillen blev til nedlæggelsen den 30. apr. 1974.

I forbindelse med ESK 724's beredskab havde eskadrillen i 1959-64 fast stationeret to Hawker Hunter på FSNVÆR.

Ved leveringen af F-104G Starfighter i 1964-65 overtog de to Ålborgeskadriller, ESK 724's beredskab. Endnu engang fremkom tanker om at afhænde Hunter flyene (første gang var i 1960).

Det blev imidlertid ESK 728 med F-86D Sabre, der blev nedlagt. De danske Hunter blev herefter levetidsforlænget bl.a. ved indkøb af reservedele fra Sverige, der netop havde nedlagt tre Hunter eskadriller. I slutningen af 60'erne udførtes en del forsøg mellem ESK 724 og TRESK, der netop var flyttet til FSNSKP. Forsøget gik ud på at introducere de hjemvendte piloter til jagerfly. Specielt de piloter, der senere skulle flyve Starfighter, tilbragte fra 1 til 1 år på Hunter'en inden de fortsatte til FSNALB.

I 1972 blev det klart, at Hunter'ne definitivt stod for udfasning. Der var ganske vist planer om at erstatte flyene med Draken fly, men der kunne ikke skaffes økonomiske midler, så det blev besluttet at nedlægge eskadrillen. Få dage før ESK 724 den 1. nov. 1973 gik ned på halv styrke, foretog 17 Hawker Hunter en formationsflyvning landet rundt, for at sige farvel til FLV's flyvestationer.

Af de leverede Hawker Hunter blev to kannibaliseret i begyndelsen af tresserne, mens 11 totalhavarerede. Et havari bør omtales p.g.a. det bemærkelsesværdige hændelsesforløb.: Under flyvning den 19. jan. 1960 fik Hunter nr. 415 motorstop i ca. 20.000 fods højde. Piloten forsøgte flere gange at genstarte motoren, men uden resultat. Herunder havde han mistet så meget højde, at han måtte forlade flyet med katapultsædet ca. 17 miles fra FSNSKP. Befriet for vægten af piloten, satte "415" nu kursen mod Skrydstrup, hvor den foretog en næsten perfekt mavelanding på hovedbanen! Skaderne på flyet var minimale og det skønt understellet var oppe. Da der var tale om, at Hunterne skulle udgå af FLV, blev den ikke genopbygget, skønt den sagtens kunne være blevet det.

Sidste Hawker Hunter flyvning i FLV fandt sted den 30. apr. 1974, da ESK 724's resterende fly fløj fra FSNSKP til HVKALB, hvor de skulle udfases.

I tiden herefter blev Hunterne holdt flyveklar, idet FLV håbede at kunne afsætte dem til et andet land. FLV's Hawker Hunter fløj i alt 76.324 timer og det fly, der havde fløjet mest var E-418 med 3573 timer. Gennem hele tjenesteperioden blev Hunter flyene vedligeholdt (IRAN-eftersyn) på Hovedværksted Ålborg. Sidste eftersyn blev udført på E-425 i sommeren 1972. I 1976 blev flyene købt tilbage af fabrikken, der 20 år tidligere havde leveret dem til Danmark. Hawker hed nu BAC (British Aircraft Corp.).

BAC købte 16 ensædede og 4 tosædede fly for ca. 2 mill. kr. og regnede med at sælge dem til tredieland. Det var svært, da markedet var mættet med den forholdsvis gamle jager.

I dag er flyene spredt for alle vinde, bl.a. til museer i England.

Tre Huntere er solgt til private. E-403 flyver i Californien, og E-418 og ET-274 flyver i England som henholdsvis G-HUNT og G-BOOM. De er begge i en knald rød bemaling.

Den første danske Hunter, E-401, er bevaret til flyvemuseet.



North American F-86D Sabre



F-86 Sabre fløj første gang den 1. okt. 1947 og var den første amerikanske jager med pilformede vinger. Sabren blev bygget i over 6.000 eksemplarer hos North American, hvortil kom flere hundrede samlet på licens i andre lande.

F-86D var altvejrjagerversionen af F-86A. Udviklingsarbejdet på F-86D indledtes i maj 1948. Prototypen fløj første gang den 22. dec. 1949. Det mest karakteristiske ydre kendetegn for versionen, var den store radome over luftindtaget. Der blev ialt bygget 2.504 F-86D.

F-86D Sabre har to gange været indehaver af den internationale hastighedsrekord for fly, første gang den 19. nov. 1952.

FLV modtog ialt 59 F-86D Sabre som våbenhjælp fra USA. De første 38 stk (plus én RF-84F) ankom til Nørresundby havn ombord på det amerikanske hangarskib "USS Tripoli" den 26. jun. 1958. Efter losning blev flyene kørt på egne hjul ad landevejen til FSNALB, hvor de efter klargøring ved HVA tildeltes ESK 723 og 726.

Næste sending, ialt 18 fly til ESK 728, blev losset i Nørresundby den 28. maj 1960. Denne gang var det transportskibet "USS Marine Fiddler", der stod for transporten.

Endelig hentede danske piloter tre F-86D i Torino i Norditalien. De blev modtaget den 5. aug. 1960 og var beregnet som erstatning for havarerede fly. Første flyvning med en dansk F-86D Sabre fandt sted fra FSNALB den 18. jul. 1958, idet den amerikanske captain G.T.Noies prøvefløj "AB-A". Flyet blev overdraget til ESK 723 ti dage senere.

ESK 726 modtog sin første F-86D (AL-A) den 23. aug. s.å. Eskadrillens fly var iøvrigt letkendelige ved en farvestrålende bemaling med rød staffering på næ-

sen og blå striber i en vifte på finnen.

Tredie F-86D eskadrille var ESK 728, der i modsætning til de to andre var stationeret på FSNSKP.

For datiden var F-86D Sabre udstyret med en fantastisk elektronisk radar og ildleder-kontrol, der gjorde det muligt at opsøge og nedkæmpe fjendtlige fly i all slags vejr. Fra jorden (GCI stationer) dirigerede man flyet mod målet, indtil flyets egen radar havde "fanget" det fjendtlige fly.

F-86D var udelukkende bevæbnet med missiler. I en ned-sænkkelig kasse under forkroppen, kunne der medføres 24 stk. 2,75" FFAR (Folding Fin Aircraft Rocket), også kaldet "Mighty Mouse" raketter. Missilerne kunne af-skydes i salver på 6, 12 eller alle 24.

I 1960 blev flyets bevæbning suppleret med to styrbare Sidewinder raketter med infrarød målsøgning. Disse to raketter var anbragt på pylons ved vingeroden. Da luftmålsskydninger kræver meget plads, fandt F-86D's skydninger sted på Wheelus basen i Tripoli i Nordafrika.

En trediedel af de leverede F-86D Sabre totalhavare-rede, dog kun med tab af ét menneskeliv. Der var 16 vellykkede katapultudskydninger, fire endda to gange! Årsagen til de mange havarier skyldtes især problemer med det elektroniske brændstofkontrollsystem. F-86D'ens tjeneste blev derfor kort. ESK 726 konver-terede i slutningen af 1964 til den nye og meget hur-tige F-104G Starfighter. ESK 723 fulgte efter i maj året efter.

ESK 728 blev nedlagt med udgangen af mar. 1966. Fly-ene var forinden overført til FSNALB ved en formati-onsflyvning den 17. mar.

Sidste flyvning med F-86D fandt sted den 14. maj 1966. Flyet (F-421) er nu afsat til Flyvemuseet.

Sikorsky S-61A



Planerne om bygning af Sikorsky S-61 Sea King var foranlediget af et ønske fra US Navy, der ønskede en ny antiubådshelikopter. Prototypen, kaldt XHSS-2, fløj første gang den 11. mar. 1959 og leverancerne til de operative antiubådsenheder indledtes i sep. 1961. Betegnelsen HSS-2 blev i jul. 1962 ændret til SH-3A Sea King.

Westland helikopterfabrikken i England tegner sig for den store licensproduktion af Sea King. Ialt er 6 engelske flådeeskadriller udrustet med Sea King. Westland har endvidere leveret over 100 til andre lande.

Sikorsky har leveret flere hundrede S-61 til en lang række civile og militære købere, deriblandt Grønlandsfly (S-61N) og Flyvevåbnet.

FLV skrev kontrakt med Sikorsky om køb af otte S-61A helikoptere den 24. aug. 1964. De blev leveret med skib til København og den første (U-276) ankom den 10. apr. 1965. De øvrige syv blev leveret inden udgangen af aug. s.å. De fik numrene U-240, -275 og -277 til -281. Springet i numrene skyldtes, at U-240 var prototype på S-61 redningsudgaven.

Den danske udgave af S-61 har den fuldstændige typebetegnelse S-61A-1 og svarer stort set til den amerikanske antiubådshelikopter, men har større flydere, større brændstoftanke og særligt dansk redningsudstyr. Ved ESK 722 afløste S-61A sin trofaste forgænger i faget, Sikorsky S-55C, der havde været i tjeneste siden begyndelsen af 1957.

I 1966, allerede inden ESK 722 var fuldt operativ på den nye type, fik S-61'erne for alvor ild dåben inden for redningstjenesten, idet passagerfærgen "M/S Skagerak" en stormfuld dag i sept. forliste på vej mellem Hirtshals og Kristianssand.

Ved et enestående redningsarbejde fra de fem S-61,

lykkedes det at redde 69 af i alt 144 ombordværende. I ca. 15 tilfælde måtte teknikerne ned og gøre den nødstedte fast i wiren. Resten af de i alt 144 personer ombord, blev samlet op af tililende skibe. For den enestående dåd fik besætningerne fra aktionen personligt overrakt Sikorsky Rescue Pins af Sergej Sikorsky.

Den 10. feb. 1968 havarerede U-281, hvorved fem besætningsmedlemmer omkom. Til erstatning for den tabte gæde, modtog ESK 722 en erstatningshelikopter (U-481) i feb. 1971. Dermed var beholdningen atter otte fly. I perioden 1976-79 har samtlige S-61A fået monteret radar, samt nyt instrumentbræt i cockpittet.

De danske S-61's bemaling var oprindelig sølvfarvet, med day-glo på næse og hale. I midten af halvfjerdserne blev de malet om med en grå polyurethan maling, der fik dem til at se ret mørke ud. Flyene blev herved langt nemmere at holde rene for sod og lignende. I vinteren 1981-82 ændredes bemalingen endnu engang, idet et antal nu er malet grå som F-16.

To gange har ESK 722 været på langfart med S-61. I begge tilfælde til Grønland, dels i 1966, dels i 1976. Til daglig har ESK 722 konstant tre helikoptere på få minutters beredskab, fordelt på FSNVÆR, FSNSKP og FSNALB.

Selvom FLV's S-61A nu er 20 år gamle, er der ingen planer om udskiftning. Der findes simpelthen ikke en bedre helikopter på markede.

Lockheed F-104G Starfighter



Konstruktionsarbejdet på F-104 Starfighter (Lockheed Model 83) blev påbegyndt i 1951, idet USAF med erfaringer fra Koreakrigen ønskede at få skabt en jager, der skulle være alle eksisterende typer langt overlegen i hastighed.

Detaljerne om konstruktionen fremkom i begyndelsen af 1953, og en kontrakt for to prototyper betegnet XF-104 blev placeret i mar. s.å.

Tidligt i 1954 blev den første prototype (53-7786) transporteret til Edwards Air Force Basen, hvorfra den foretog sin første flyvning den 7. feb.

Yderligere 15 fly betegnet YF-104, blev bestilt til udviklingsprøver.

De to prototyper var udrustet med en Wright J65-W-6 jetmotor, der ydede 4.535 kg. s.t. med efterbrænder. Senere ændredes motortypen til den kraftigere General Electric YJ79-GE.

F-104A produktionen indledtes i 1955 og de første fly tilgik Air Defence Command eskadrillerne i jan. 1958. Allerede i maj s.å. satte Lockheed Starfightereren, som det første fly i verden, både verdensrekord i hastighed (2.260 km/t) og højde (27.811 m). En enestående bedrift, som var så meget mere bemærkelsesværdig, fordi rekorderne blev sat med et fly i produktion og ikke en forsøgstype.

Vedvarende motorproblemer medførte at Starfightereren måtte "groundes" i 1958. Efter nogle ombygninger og modifikationer kom flyene atter i luften, men allerede i begyndelsen af 1960 blev et antal overført til fire Air National Guard eskadriller. Samme år fik det nationalist-kinesiske flyvevåben på Formosa leveret 25 fly. Pakistan fulgte efter med 12 fly nogle år senere.

Med betegnelsen QF-104A blev 24 F-104A ombygget til ubemandede måldroner. Under den første prøveflyvning

fra Palmdale, var der dog en pilot ombord til at kontrollere autopiloten og radarsigtet, men i nov. 1960 foretog QF-104A sin første ubemandede flyvning fra Eglin AFB. På dette tidspunkt var fire ombygget, og leveringen af de resterende 20 begyndte i mar. 1961. I jun. s.å. gik typen i operativ tjeneste.

Tre QF-104A blev i begyndelsen af 60'erne udstyret med en Rocketdyne LR-121/AR-2 raketmotor bag halefinnen. NF-104A, som typen kom til at hedde, anvendtes af Aerospace Research Pilots School (ARPS) på Edwards basen i Californien og nåede op på næsten 40 km højde.

F-104B, som foretog sin første flyvning den 7. feb. 1957, var en to-sædet træningsversion af F-104A.

Den adskilte sig ved at have forlænget cockpit og større halefinneareal. Pladsen til det andet besætningsmedlem var opnået ved at reducere den indre brændstoftkapacitet.

Der blev bygget 26 F-104B.

Den 16. okt. 1958 blev de første F-104C leveret til Tactical Air Command. C-modellen adskilte sig fra F-104A bl.a. ved at være udstyret til tankning i luften, og forsynet med nyt affyringskontrollsystem anvendeligt til alle former for dag- og natinterceptions.

Oprindelig blev der til TAC bestilt et betydeligt antal F-104C, men en nedskæring i antallet af TAC-wings resulterede i en betydelig reduktion. Således blev kun én Wing udstyret med F-104C, og produktionen af denne version beløb sig derfor kun til 77 fly.

F-104D var et to-sædet træningsfly udviklet fra F-104C. Der blev ialt bygget 21 stk.

Sit helt store gennembrud fik Starfightereren i slutningen af 50'erne, da Lockheed fremkom med en gennemmodificeret model, F-104G, beregnet på taktisk luft-

støtte, jordstøtte og fotorecognosceringsopgaver alt-sammen muligt at løse med samme grundmodel.

F-104F var en to-sædet trænerversion til Luftwaffe, og var meget lig F-104D. Den første F-104F af i alt 30 til Luftwaffe, blev overdraget i okt. 1959.

F-104G adskilte sig i det ydre kun lidt fra de tidligere versioner, selvom det var et helt omkonstrueret fly. Strukturen var således forstærket af hensyn til operationer i lav højde.

Den første F-104G var i luften den 5. okt. 1960 og leveringen påbegyndtes i aug. året efter.

Foruden produktionslinier hos Lockheed blev Starfighter licensbygget i Vesttyskland, Holland, Belgien, Italien, Canada og Japan.

I alt er der bygget 2.579 fly, heraf 1.309 i Europa. Den største bruger af F-104 Starfighter er Vesttyskland, der har modtaget 916 fly.

Forberedelserne til modtagelse af F-104G i Danmark fandt sted i foråret 1964 idet seks danske piloter, alle med stor erfaring i jetflyvning, blev omskølet til typen i USA, medens omskolingen af teknikerne fandt sted på Bodø og Kjevik i Norge.

FLV fik leveret 29 fly (25 ensædede og 4 to-sædede) i tre omgange. De første 10 fly ankom med skib den 23. nov. 1964. De næste 9 ankom den 19. dec., mens de sidste 10 ankom den 5. jun. 1965.

Efter klargøring på Hovedværksted Ålborg blev flyene tildelt ESK 723 og 726 på FSNALB. Første danske Starfighter var i luften den 16. dec. 1964 fløjet af Bruce Fleming.

Den 29. jun. 1965 blev Starfighter officielt overdraget Danmark ved en parade på FSNALB. Det var iøvrigt sidste gang vi modtog fly gennem våbenhjælpen. De danske F-104G var i begyndelsen malet grå med hvide vinger. Typebogstavet er R- efterfulgt af de sidste tre cifre af USAF serie nummeret.

I 1968 ændredes bemalingen til olivengrøn (forsvarets normalfarve). R-345 fløj dog i de første år, som for-

søg, kun med grøn bemaling på oversiden.

For at råde bod på det begrænsede antal fly (de oprindelige 29 fly udgjorde kun 1½ eskadrille) indkøbte FLV den 17. sep. 1971 15 ensædede CF-104 og 7 to-sædede CF-104D fra det canadiske flyvevåben. Købsprisen var 44 mill. kr.

De to første fly (RT-657 og R-771) ankom til Ålborg den 24. nov. 1971 fløjet af canadiske piloter. Begge fly var i natural finish (sølvfarvet) med små danske kokarder og flag samt nummerne 657 og 771 malet i sort.

Det blev Hovedværksted Ålborg der løb af med sejren m.h.t. ombygningen af disse "nye" fly.

Natten mellem den 22. og 23. feb. 1972 ankom den næste (RT-655) til Ålborg som last i en Hercules fra Interior Airways. De næste trænere (RT-654 og -660) ankom på egne vinger henholdsvis i mar. og apr.

De øvrige fly blev transporteret til Ålborg ad luftvejen. En Hercules fra Southern Airways stod for transporten og nogle dage blev der fløjet to gange mellem Prestwich og Ålborg, og i løbet af en måned var alle fly i Danmark.

FLV's behov for to-sædede fly var meget stort, idet TRESK på FSNSKP stod for nedlæggelse. De første fire trænere blev gjort flyveklare uden at være ombygget til dansk standard. Man nøjedes i første omgang med at give flyene et IRAN eftersyn og Martin-Baker katapultsæder

Efter et par års modificationsarbejde, tilgik de 22 fly de to Ålborg-eskadriller. Ombygningen af den sidste (RT-655) afsluttedes i apr. 1978.

ESK 723 konverterede i 1984 til F-16. Den anden eskadrille (ESK 726) får derfor æren at flyve Starfighter "ud" i dansk tjeneste. Det sker i løbet af vinteren 1985/86.

Af de 51 leverede fly er 12 gået tabt ved havarier, mens halvdelen af de resterende fly er kannibaliseret. To fly er bevaret til museumsformål.



SAAB F-35 Draken



SAAB 35 Draken er en svenskkonstrueret ensædet jager. Den første af fire prototyper var i luften første gang den 25. okt. 1955 og de første serieproducerede J35A tilgik det svenske Flygvapnet i 1960.

I alt anskaffede svenskerne 541 Draken i seks versioner.

J35A ("Adam"), der fløj den 15. feb. 1958, var den første produktionsversion. De første to fly tilgik F.13 i Norrköping den 8. mar. 1960. J35A havde RM6B (Avon 200) jetmotor på 5.000 lb s.t. Der blev bygget 89, hvoraf 25 blev ombygget til Sk35C træner.

J35B ("Bertil") fløj første gang den 29. nov. 1959 og blev bygget i 72 eksemplarer. Den svarer til J35A, men har andet sigtesystem, ændret elektronik og motor med efterbrænder.

Sk35C ("Cæsar"), der fløj første gang den 30. dec. 1959, er tosædet omskolingsversion uden bevæbning. Alle 25 Sk35C er ombyggede J35A.

J35D ("David") er en udvikling af J35B med kraftigere motor (RM6C) og større brændstoftkapacitet. Den første J35D (ombygget J35A) var i luften den 27. dec. 1960. Der blev i alt bygget 120 af denne version.

S35E ("Erik") er en recognosceringsversion af J35D med fotonæse. Den var i luften første gang den 27. jun. 1963. Udover 30 nyfremstillede, blev 28 J35D ombygget til S35E.

Den sidst udviklede Draken blev J35F ("Filip"), som i produktionstal (230 stk.) langt overstiger de tidligere versioner. Den har kun en 30 mm maskinkanon (de tidligere jagerversioner havde to), idet hovedbevæbningen er fire Hughes Falcon-missiler.

I 1975 var ikke mindre end 19 svenske jagereskadriller udrustet med denne model af Draken.

Den første eksportkunde til Draken blev Danmark, der i 1967 var begyndt at se sig om efter en afløser til

F-100 Super Sabre. Tre typer var med i slutopløbet, nemlig den amerikanske F-5 Freedom Fighter, den franske Mirage III og endelig Draken, der som bekendt løb af med sejren.

Som en forberedelse til produktionen ombyggede SAAB en svensk Draken til dansk udgave, d.v.s. med forstærkede hovedbjælker og flere ophængningspunkter for våbenlast. Denne "prototype" fløj første gang den 21. okt. 1969. Første danske Draken 35XD var i luften den 29. jan. 1970.

Omskolingsfasen til Draken begyndte i foråret 1970, idet syv piloter fra ESK 725 den 2. feb. rejste til uddannelse på F.3 Kungliga Östgöta Flygflotilj i Sverige.

Flyvningen indledtes med dobbeltstyring i den tosædede Sk35C. Da det drejede sig om erfarne piloter, gik de hurtigt solo på F.3's J35D. Uddannelsen havde kun et rent flyvemæssigt sigte.

Foruden de godt 25 flyvetimer kom en halv snes timer i simulator, hvor man øvede nødsituationer og instrumentflyvning.

I apr. splittedes holdet op i to, således at tre piloter fik uddannelse til kontrolflyvere på Forsökscentralen, medens resten fortsatte til F.16 i Uppsala, hvor de fik yderligere uddannelse som omskolingsinstruktører.

Endvidere bistod Flygvapnet med omskoling af de resterende piloter ved ESK 725 i perioden okt. 1970 til mar. 1971. Da FLV på daværende tidspunkt ikke rådede over tosædede Draken, havde FLV truffet aftale med Flygvapnet om, at svenske Sk35C skulle stilles til rådighed ved omskolingen.

De første tre F-35 Draken til FLV blev leveret til FSNKAR den 1. sep. 1970.

Frem til maj 1971 blev ESK 725 på FSNKAR udrustet med den danske udgave af Draken F-35XD (Export Danmark).

Disse første 23 fly (20 F-35 og 3 TF-35) var bestilt den 29. mar 1968 og kostede 270 mill kr. incl. ekstra udstyr.

Den 18. jun. 1968 tiltrådte Finansudvalget købet af yderligere en eskadrille Draken (20 RF-35 og 3 TF-35) til en pris af 200 mill kr. De tilgik ESK 729, hvor de afløste RF-84F Thunderflash.

RF-35 er næsten fuldt identisk med jagerudgaven m.h.t. våbenkapacitet, blot har man modificeret næsen til at kunne indeholde et antal kameraer

De 450 mill kr. for selve flyene blev betalt over fire finansår. Hertil kom kompensationsordninger, hvorved der placeredes ordre hos den danske industri på 50% af købsprisen.

I Sverige anvendes Draken hovedsagelig i luftforsvarsrollen. I Danmark er Drakens primære opgave derimod angreb på jord- og sømål med bomber og raketter. Selv om flystel og motorinstallation i store træk er ens, afviger den danske udgave af Draken med hensyn til udrustning i høj grad fra den svenske.

Den danske udgave har ikke radar, men i stedet større indvendige brændstoftanke, ligesom den kan medføre to store droptanke, der hver rummer 1.275 liter. Endvidere er der installeret pylons under vinger og krop til bomber, raketter og styrbare missiler.

Af andre forskelle kan nævnes, at de danske har indbygget antikollisionslys og bremsekrog. I cockpittet er alt skiltning på engelsk ligesom instrumenterne er helt anderledes. Elektronikudrustningen afviger også, idet der er tacan navigationssystem, ny kommunikationsradio samt bombesigte og styringssystem for Bullpup og Sidewindermissiler.

De to-sædede TF-35 har i stil med RF-35 den samme våbenkapacitet som jagerbomberudgaven, blot har man en 30 mm Aden maskinkanon installeret, hvor den ensædede jager har to.

I de danske Draken har FLV bibeholdt de svenske katalpultsæder, som SAAB selv har konstrueret og fremstillet. Derimod har flyene i et vist omfang fået installeret ud-

rustning ad typer, der i forvejen anvendes i andre NATO lande.

Til ESK 729's RF-35 indkøbte FLV i jan. 1975 et antal Infrarød "IRLS" pods (Red Baron) fra Sverige. Ordren var på ca. 13 mill kr. Pod'en, der har form som en droptank, ophænges på en pylon under vingen. FLV gik med planer om indkøb af yderligere en eskadrille F-35 til erstatning for Hawker Hunter, men dette blev ikke til noget. Derimod bestilte man fem TF-35 i 1975, som SAAB måtte "håndbygge", da Drakenproduktionslinien i Linköping var afviklet.

Sidste fly (AT-161) blev leveret den 30. mar. 1977.

I alt er der bygget 608 Draken. Udover Danmark har kun Finland anskaffet Draken, nemlig 12 ensædede SAAB 35XS (S for Suomi eller Finland). Disse 12 blev bygget af Valmet i Finland og den første blev leveret til det finske flyvevåben den 24. apr. 1974. Finnerne havde forinden dog lejet seks svenske J35B fra 1972. Disse fik betegnelsen J35BS. I apr. 1976 blev de suppleret med yderligere ni svenske fly (6 J35F og 3 Sk35C).

I 1980 besluttede FLV at de danske Draken skulle gennemgå en omfattende modernisering af det elektroniske system. Dette for at give flyene samme navigationsmuligheder og næsten tilsvarende våbenafleveringspræcision som F-16.

WDNS projektet (Weapon Delivery and Navigation System) som moderniseringen betegnes i FLV, omfatter alle tre Draken versioner. WDNS er et integreret system, bestående af inertnavigationssystem, head-up-display (HUD), computer til sigte- og bombekastberegninger samt Lasers afstandsmåler. Det blev derfor nødvendigt at installere et fremadrettet vindue i næsen på flyene. For F-35's vedkommende har flyet fået udskiftet næsen med en "RF-35 næse",

Prototypen (AR-109) var i luften første gang den 17. aug. 1981.

Arbejdet ventes afsluttet i løbet af 1986.



Hughes OH-6A Cayuse



Da Hærens Flyvetjeneste (HFT) blev oprettet den 1. jul. 1971 var der egentlig kun tale om et navneskifte fra Artilleriflyverbatteri Vandel. Samtidig kunne man markere det væsentlige, nemlig, at Hærens flyvere nu efter at have fået helikoptere kunne løse andre opgaver.

Det var oprindeligt meningen at anskaffe 18 helikoptere til Hæren, ikke som afløsning af, men som supplement til de fastvingede fly. Hæren havde mistet 11 fastvingede Piper L-18C ved en brand den 19. apr. 1968.

Af økonomiske grunde blev den første bestilling af helikoptere kun på 12. Man valgte den gennemprøvede Hughes 500. De første to blev leveret den 13. apr. 1971 og ved årskiftet 1974-75 blev der leveret yderligere 3, så det samlede antal kom op på 15.

OH-6A Cayuse, som Hughes 500 benævnes af den amerikanske hær, er en let observationshelikopter med plads til to piloter og op til fire soldater i kabinen.

Motoren er en Allison T63-A-5A turbinemotor på 252 HK. Hughes 500 var i luften første gang den 27. feb. 1963. Næsten 1.500 OH-6A'ere er leveret til det amerikanske forsvar. Også andre lande har valgt Hughes 500.

Her hjemme er Hughes helikopterens vigtigste opgave observation og recognoscering. Af mere sekundære opgaver kan nævnes lette transportopgaver og evakuering af sårede. Til denne opgave kan helikopteren medføre to bårer anbragt på tværs i kabinen.

Over kortere strækninger kan Hughes 500 medføre en last hængende under kroppen på 300 kg. Lasten kan f.eks. være brændstof til en kampvogn eller ammunition til en truet enhed.

En opgave af mere civil tilsnit, er politiovervågning og trafikregulering. Politiledelsen har truffet

aftale med Hæren, således at der stilles helikoptere med pilot til rådighed for Politiet, der selv møder med de fornødne observatører.

Hughes 500 helikopterne er ubevæbnet - endnu - for det er ikke nogen hemmelighed, at HFT meget gerne vil have panserværnshelikoptere (PVH).

Da det danske terræn er så fladt, er helikoptere til panserbekæmpelse henvist til at holde sig skjult af terrænets bevoksning. HFT har erfaring for Hughes 500's (mere end 35.000 timer) evner til at manøvrere i sådant et terræn og fundet den særdeles egnet.

En videreudvikling af Hughes 500 er Hughes 500MD og 500MG Light Combat Helicopter, som Hæren fik demonstreret på Oksbøl i jun. 1979.

H-500MD har undergået en del ændringer i forhold til H-500. Hovedrotorens transmission er forstærket samtidig med at hovedrotoren har fået fem rotorblade i stedet for fire. Motorydelsen er sat op til 420 HK. Halesektionen er også ændret, herunder halerotor, halerotorgearkasse samt stabilisator.

H-500MD kan udstyres med pods, der medtager op til 14 stk. 2,75" raketter eller udstyres med en 7,62 mm minigun, til hvilket den kan medtage 2.000 skud ammunition.

Derudover kan 500MD udrustes med fire stk. TOW panserværnsraketter.

Med i konkurrencen er også andre typer såsom PAH-1 (Bölkow 105) fra Vesttyskland.

En afgørelse om hvilken helikoptertype Hæren køber ventes inden længe.

Lockheed C-130H Hercules



C-130 Hercules er et tungt firemotoret transportfly konstrueret til at operere fra korte og uforberedte landingsbaner.

Første flyvning med prototypen YC-130 Hercules fandt sted den 23. aug. 1954 og leveringen af de første C-130A til USAF indledtes i dec. 1956.

C-130A blev kort tid efter suppleret af C-130B med større totalvægt og længere rækkevidde.

Der blev bygget 461 alene af disse to første versioner.

C-130E, som i dag er den version USAF anvender flest af, fløj første gang den 25. aug. 1961. E-modellen adskiller sig ved at have kraftigere motorer og større brændstofkapacitet (droptanke under vingerne).

Specialudgaver af Hercules omfatter bl.a. drone bæreren DC-130A/E/H, RC-130A for luftovervågning, JC-130B beregnet til at fange satellitter med i luften, C-130D udstyret med ski til arktiske operationer, HC-130B til eftersøgning og redning, KC-130F/R til tankning i luften af jagerfly og helikoptere, samt et væld af andre Hercules-typer udrustet til at løse helt specielle og utraditionelle opgaver overalt i verden.

Næsten 40 lande anvender i dag Hercules, hvoraf de 20 har fået leveret C-130H, der kun adskiller sig fra E-modellen ved en anden motorinstallation. Endelig har Royal Air Force anskaffet 66 C-130K, der ikke afviger ret meget fra standard H-udgaven.

Et antal C-130K blev i øvrigt ombygget til at kunne udføre lufttankninger under Falklandskrigen, ligesom nogle har fået kroppen forlænget.

Den samlede produktion af C-130 Hercules har rundet 1.500 fly.

Beslutningen om FLV's køb af C-130H Hercules går tilbage til den 28. mar. 1973, idet Finansudvalget godkendte anvendelsen af 120 mill. kr. til anskaffelsen

af tre C-130H Hercules incl. reservedele.

Den 21. jan. 1975 startede den første på sin prøveflyvning hos Lockheed-Georgia Comp. Samtidig var danske piloter og teknikere til uddannelse i USA, dels på Little Rock AFB, dels hos Lockheed. Ialt gennemgik 67 teknikere et syv ugers træningskursus i vedligeholdelse. 25 besætningsmedlemmer kom efter træningen i Little Rock på et tre ugers kursus i anvendelsen af flyet hos Lockheed.

St. Bededag den 25. apr. 1975 ankom de to første (B-678 og -679) til FSNVÆR og den 30. apr. blev de officielt overdraget i nærværelse af forskellige VIP's fra Lockheed, FLV m.v.

De danske C-130H svarer i øvrigt ganske til USAF Hercules, bortset fra radar og radio. Den danske radar-type blev senere antaget af USAF som standard i fremtidige C-130H.

De danske Hercules numre er de tre sidste cifre af USAF numrene, for selv om flyene er dansk ejendom, har de fået amerikanske serienumre. Under bygningen blev de kontrolleret af USAF.

De tre C-130H fly var i de første år malet efter samme farveskema som C-47, altså mørk olivengrøn med "orange" på næse, finne og vingetipper. Af vedligeholdelsesmæssige årsager blev denne orange bemaling fjernet for nogle år siden.

De flyver ved ESK 721 på FSNVÆR, hvor de i 1975 afløste de gamle Douglas C-54.

ESK 721 anvender hovedsagelig flyene til transportopgaver, så som flyvning i Grønland, på Færøerne og i Europa. Desuden har flyene deltaget i katastrofeflyvninger og i flyvninger for FN ved udskiftningen af det danske FN kontingent på Cypern.

Efter at C-47A er blevet udfaset, har C-130H også overtaget "Shuttle Train" beflyvningen af de danske flyvestationer.

SAAB T-17 Supporter



SAAB/MFI-17 Supporter er et let propelfly med plads til tre personer. Motoren er en firecylindret luftkølet Lycoming boxermotor på 200 HK, der trækker en constant speed Hartzell metalpropel.

T-17 er i Danmark udstyret med næsehjul, men kan også konverteres til halehjul.

Grunden til T-17 blev lagt helt tilbage i 1955, hvor den svenske flyingeniør Björn Andreasson i sin fritid fremstillede det lille hjemmebyggede fly BA-7, der fløj første gang den 10. dec. 1958.

BA-7 var et meget lille fly med en spændvidde på kun 7 meter. Konstruktionen var enkel, men havde som noget forholdsvis nyt, skuldervinger.

I begyndelsen af 1960 fattede AB Malmö Flygindustri interesse for konstruktionen og tilbød at producere flyet. Efter en del forsøgsflyvninger med BA-7 gik den første seriefremstillede MFI-9 Junior - som typen blev kaldt - i luften.

I løbet af foråret 1961 førte MFI en række forhandlinger med det tyske firma Bölkow om licensproduktion af MFI i Tyskland. Disse resulterede i at Bölkow erhvervede markedsrettighederne uden for Skandinavien. Allerede 30. mar. 1962 fløj den første Bölkow Bo-208.

Trods en ihærdig salgskampagne og flere modifikationer på flyet, slog typen aldrig rigtigt igennem. Da produktionen ophørte i slutningen af tresserne havde Bölkow totalt fremstillet 204 Bo-208 og svenskerne 46 MFI-9B.

En kraftigere version af MFI-9B blev konstrueret i 1967-68 med salg til det svenske forsvar for øje. Men heller ikke her var heldet med MFI, som i mellemtiden var blevet overtaget af SAAB-Scania. Det svenske forsvar valgte som bekendt det engelske fly Bulldog.

SAAB-Scania forbedrede det nye fly derhen, at vingerne kunne bære en bevæbning af raketter eller maskingeværer. Det første af disse nye fly med betegnelsen SAAB/MFI-15, fløj første gang den 6. jul. 1972.

1974 blev året, hvor MFI-15/17 for alvor slog igennem. I jun. afgav Pakistan Air Force bestilling på i alt 45 MFI-17 til brug ved flyveskolen i Risalpur. Måned før havde Folketingets finansudvalg tiltrådt at det danske forsvar anskaffede 32 nye lette fly til afløsning for de tre gamle typer: Chipmunk, KZ VII og Piper L-18C Super Cub. Den 10. jan. 1975 skrev forsvaret kontrakt med SAAB/Scania om køb af SAAB/MFI-17, prisen var ca. 25 mill. kr.

I Danmark fik typen betegnelsen T-17 og den første danske maskine var i luften første gang den 28. aug. 1975. Den endelige levering af de seriefremstillede T-17 startede i mar. 1976. Sidste fly blev leveret den 11. mar. året efter.

T-17 er malet i forsvarets olivengrønne standardfarve. Typebogstavet er T- efterfulgt af numrene 401 til 432 (fabrikationsnumrene plus 200).

FLV anvender til dagligt sine T-17 som skolefly på Flyveskolen på FSNAVN, samt til forbindelsesfly mellem de enkelte flyvestationer, der hver har et antal stillet til rådighed.

Hærens Flyvetjeneste (HFT) bruger sine til artilleriobservationer, træning samt trafikovervågning for Politiet.

FSNALB har én T-17 tildelt.

Det norske flyvevåben købte i 1981 16 MFI-15 Safari til afløsning for SAAB Safir på flyveskolen.

Westland Lynx Mk. 80



Lynx er en tomotoret militærhelikopter udviklet i både en hær- og flådeversion.

Projektet startede i slutningen af 60'erne, da Europas to førende helikopterproducenter Aerospatiale i Frankrig og Westland Helicopters i England fandt sammen om det fælles helikopterprojekt.

Lynx-prototypen fløj første gang den 21. mar. 1971. Foruden Frankrig og England benytter også Holland, Norge, Argentina og Brasilien flådeversionen.

Lynx kan udrustes med et bredt sortiment af våben spændende fra 20 mm maskinkanoner og TOW antikampvognsmisseriler til torpedoer og dybvandsbomber.

Lynx kan også anvendes ved rednings- og eftersøgningsopgaver.

I slutningen af aug. 1977 indgik Flyvematerielkommandoen (FMK) på vegne af Søværnet kontrakt med Westland Helicopters om køb af syv NAVAL Lynx helikoptere. Ordren blev senere suppleret med yderligere én, så det samlede antal nu er otte.

De danske Lynx har fået betegnelsen Lynx Mk. 80 og er bemalet i den såkaldte Oxford Blue i lighed med Royal Navy's Lynx. Flyene har hvide serials på begge sider af halebommen. Typebogstavet er S- efterfulgt af de enkelte flys fabriksnumre.

De tre første Lynx ankom til FSNVÆR den 6. jun. 1980 fløjet hertil af SVF's egne piloter. De næste fire fulgte efter i månederne aug. til nov. Den ottende blev leveret i sep. 1981.

Lynx er udstyret med to Rolls Royce BS-07-26 Gem - 2 turboshaft motorer med fri turbine på hver 900 HK. Den normale indenbords brændstofbeholdning er 1.619 lb (ca 930 liter), hvilket giver en max. flyvetid på ca 3 timer 45 min.

Flådeversionen adskiller sig i det ydre fra hærversionen ved at være forsynet med hjul i stedet for me-

der. Næsen er også anderledes, idet Ferranti radaren nødvendiggør en ny og mere buttet profil på radomen. I forbindelse med eftersøgning- og redningsopgaver, hvor besætningen normalt er på tre mand, kan Lynx forsynes med en elektrisk drevet kran i styrbords side. Kranen kan, når den ikke bruges, svinges ind i kabinen.

Under landing på inspektionsskibenes helikopterdek i kraftig vind og høj sø, kan hovedrotorbladene drejes til negativ stigning. Det derved frembragte nedadrettede tryk vil i forbindelse med de skråtstillede hovedhjul holde helikopteren på plads indtil ordentlig fastsurring kan finde sted. Endelig kan den forsynes med en dæksharpen meget lig den, som man kender fra Alouette.

Anskaffelsen af Lynx har endvidere nødvendiggjort at Søværnets inspektionsskibe er blevet ombygget. Således har helikopterplatformen måttet udvides.

Naval Lynx har mulighed for at sammenfolde hovedrotorbladene langs kroppen og knække halebommens yderste ende fremefter. Totalbredden kommer herved ned under 3 meter og længden under 11 m.

I efteråret 1980 indledte SVF træningsoperationer med inspektionsskibet "Vædderen". Det drejede sig om landinger og Helicopter-In-Flight-Refueling (HIFR). HIFR var et dansk krav til Lynx helikopteren, idet Søværnet ønskede at have mulighed for at tanke helikopteren i luften, hvis det p.g.a. vejret ikke skulle kunne lande på inspektionsskibet.

Tre Lynx er til stadighed stationeret på inspektionsskibene ved Grønland og Færøerne.

Første udstationering af Lynx på inspektionsskibstogt til Grønland skete i maj 1981 på "Hvidbjørnen".

General Dynamics F-16 Fighting Falcon



General Dynamics F-16 Fighting Falcon er en ensædet jager lige anvendelig som jagerbomber, altvejrsljager og interceptor. Motoren er en Pratt & Whitney F100-PW-200 fanmotor, der yder 11.340 kp s.t.

Arbejdet på F-16 begyndte i slutningen af 1971, da USAF udbad sig forslag til en ny letvægtsjager, som supplement til F-15 Eagle og mulig afløser for F-4 Phantom.

Ialt fem firmaer reflekterede på opfordringen. Efter et grundigt studium af de indsendte forslag, valgte man i apr. 1972 General Dynamics og Northrop til hver at bygge to prototyper af henholdsvis den æmnotorede YF-16 og den tomotorede YF-17.

Den 13. dec. 1973 rullede prototypen (YF-16) ud af fabrikken i Porth Worth, og den 20. jan. året efter var den i luften første gang. Anden prototype var i luften den 9. maj 1974.

På initiativ af den norske forsvarsminister Foster-voll, blev der i Europa i efteråret 1974 nedsat en styringskomité med det formål at undersøge mulighederne for at Belgien, Danmark, Holland og Norge i fællesskab kunne finde en afløser for F-100 Super Sabre og F-104G Starfighter i de respektive lande.

Fire typer kunne komme på tale: F-16 fra GD, F-17 fra Northrop, Mirage F.1 fra Frankrig og endelig SAAB-37E fra Sverige.

Da USAF valgte F-16 frem for F-17, udgik denne type ligeledes af den europæiske bedømmelse.

USAF besluttede i jan. 1975 at bestille 650 F-16. Samtidig var den europæiske styringskomité's arbejde tilendebragt, og man afgav en fælles rapport til de fire landes forsvarsministerier, hvori anskaffelsen af F-16 blev anbefalet. Senere samme år afgav de fire lande en fælles bestilling på i alt 348 fly af både den ensædede F-16A og træneren F-16B, fordelt med

116 til Belgien, 58 til Danmark, 102 til Holland og 72 til Norge. Den europæiske ordre er senere hævet til 503 fly i alt.

Der var tre væsentlige årsager til, at FLV valgte F-16, som afløser for F-100 Super Sabre. For det første var F-16 bedre med hensyn til rækkevidde og bæreevne. Mirage F.1 opfyldte ikke kravet om en rækkevidde på 250 sømil i lav højde med seks standardbomber. For det andet ville den samlede anskaffelsessum incl. udgifter til reservedele, tilbehør og uddannelse andrage ca 2.400 mill. kr. mod 2.800 mill. kr. for Mirage og 3.200 mill. kr. for SAAB-37 Viggen. For det tredje viste de beregnede driftsomkostninger at F-16 ville være henholdsvis 14% og 30% billigere end Mirage og Viggen.

General Dynamics demonstrerede F-16 prototypen på FSN-VÆR den 16. jun. 1975.

Senere har der været rejst stor diskussion omkring F-16 flyets pris. Den amerikanske regering forpligtede sig i 1975 til at levere F-16 til en max. pris af 6.091 mill. dollars pr. stk. (prisniveau 1975), idet der i aftalen indgik regler om pristals- og inflationsregulering. I dag næsten 10 år efter aftalens indgåelse, er flyets pris stadig den aftalte pris, henregnet til jan. 1975 prisniveau.

Sammenlignet med YF-16 er F-16A ca. 33 cm længere, samtidig er planarealet øget fra 280 til 300 sq.ft. F-16 har ni udenbordsstationer mod YF-16's syv. Haleplanets areal er 15% større end på YF-16.

F-16B er i ydre mål identisk med F-16A. Pladsen til den anden pilot er skaffet ved at fjerne en 500 liter brændstoftank bag cockpittet i F-16A. Bortset fra den heraf følgende mindre indre brændstoftkapacitet, kan F-16 medføre samme våbenlast og foretage samme manøvre som F-16A, hvorfor den to-sædede model ikke

kun benyttes til træningsformål, men også i høj grad som kampfly. F-16B har dog ikke "head-up-display" i bagsædet.

Det elektroniske flight-control system (fly-by-wire) giver piloten følelsen af at flyve et konventionelt fly, skønt F-16 faktisk er ustabil med sit tyngdepunkt liggende bag opdriftscentret. Fra styrepinden overføres styrekommandoen elektrisk til servoaktuatorer anbragt ude ved rorfladerne. Systemet er doubleret fire gange, og ad fire forskellige veje føres ledningerne frem til de respektive aktuatorer, hvorved risikoen ved eventuelle beskadigelser nedsættes væsentligt. Flight-control systemet begrænser for overskridelser af max. tilladt g-påvirkning og indfaldsvinkel. Den maximale tilladte g-påvirkning er 9 G. Selv om F-16 er optimeret med henblik på luftkamp, er dens egenskaber som interceptor meget lig F-104G Starfighter.

Udviklingsprogrammet for USAF blev koncentreret om fremstillingen af ialt otte såkaldte fullscale developments (FSD) F-16. Seks ensædede og to to-sædede. Det første FSD-fly rullede som planlagt af samlebåndet den 20. okt. 1976 og var i luften for første gang den 8. dec.

USAF afgav som tidligere nævnt en initial bestilling på 650 fly, men har senere hævet denne til at omfatte over 2.000 fly, hvoraf mange allerede er i tjeneste verden over.

Israel har modtaget 75 fly og andre 75 er på vej. Følgende lande har bestilt F-16: Pakistan (40 stk), Venezuela (24), Egypten (80), Sydkorea (36), Tyrkiet (160) og Grækenland (40).

Den europæiske ordre indebar medproduktion i de fire lande som compensation, og flyene fremstilles to steder, nemlig hos SABCA i Belgien og hos FOKKER i Holland. De danske fly er bygget i Belgien.

Den første danske F-16 (F-16B nr. ET204) blev prøvefløjet den 18. dec. 1979 og ankom til FSNSKP måneden senere. Piloten var MJ C.Hvidt og i bagsædet sad For-

svarschefen general K.Jørgensen.

I FLV har F-16 afløst F-100 Super Sabre i ESK 727 og 730, begge stationeret på FSNSKP. ESK 727 blev som den første eskadrille erklæret operationel på F-16 den 1. jul. 1981. ESK 730 fulgte efter den 1. apr. 1983.

Sidste fly fra den oprindelige bestilling på 58 ankom til FSNSKP den 4. mar. i.å.

FLV har valgt at følge F-16 standard bemalingen, dvs. tre grå nuancer; en mørk grå på oversiden af vinger og hale samt den bageste totrediedel af kroppen, en mellemgrå på forreste trediedel af kroppen og en lysere grå på hele undersiden af kroppen og vingerne. Kokarder og flag er alle små, og typebogstavet er E- (ET for F-16B) efterfulgt af de sidste tre cifre af USAF serienummeret. De danske F-16 har numrene ET204 -211 og ET612 til -615, og E-174 til -203 og -596 til -611.

Af de leverede 58 fly har FLV mistet 5.

FSNALB's F-16 æra startede i okt. 1982, idet tre piloter fra ESK 723 indledte omskolingen på FSNSKP. Oprettelsen af den tredje F-16 enhed fandt sted den 1. jan. 1983 og eskadrillen returnerede til FSNALB den 1. apr. 1984.

Forsvarsaftalen af jun. 1984 indebar bl.a. at FLV skulle have yderligere 12 F-16 (8 ensædede og 4 to-sædede). Flyene leveres i perioden 1987-89 og koster ca. 1.310 mill. kr.

Medens FLV's første 58 fly er bygget i Belgien, skal de nye leveres fra General Dynamics i USA.

Anskaffelsen af de 12 F-16 gør det muligt at opretholde to jagereskadriller på FSNALB, hvor ESK 726 fortsat flyver med F-104G Starfighter.

ESK 726's omskoling tager sin begyndelse i sommeren 1985.

Hovedværksted Alborg, der udfører større reparationer og modifikationer på de danske F-16, fik i nov. 1982 kontrakt med USAF om modifikation af 76 F-16 fra 50 TFW på Hahn i Tyskland. Sidste fly blev afleveret i jan. 1984.



Gulfstream American G-III



Gulfstream American G-III er et middeltungt rejse- og transportfly med to Rolls Royce RB163 Spey motorer hver på 11.400 lb. s.t.

Da G-III blev præsenteret i 1976 var det som en videreudvikling af jetforretningsflyet G-II, men med en helt ny vinge med superkritisk profil og opadbøjede tipper - de såkaldte winglets.

Da fabrikken frygtede at G-III ville blive for dyr, valgte man at stille udviklingsarbejdet i bero. Men den 3. apr. 1978 genoptog man arbejdet på G-III, nu med et noget mindre ambitionsniveau.

Flystellet er stort set det samme som på G-II, dog har vingen bevaret winglets fra det oprindelige projekt. Endvidere blev pilformen øget til $27,7^\circ$, og vingeforkanterne blev gjort større med plads til ekstra brændstoftanke. Kroppen blev 0,6 m længere, med ny frontrude og strømlinieformet radome.

Den 29. jun. 1979 skrev FMK kontrakt med Gulfstream American Corp. om levering af tre Gulfstream G-III til fiskeriinspektion. Prisen incl. uddannelse og reservedele var 180 mill. kr.

Valget af G-III til fiskeriinspektion fandt sted i hård konkurrence med Boeing 737, Canadair Challenger og Falcon 20.

Prototypen til G-III, i øvrigt det fly, der indgår i FLV som F-249, var i luften første gang den 2. dec. 1979. Efter en række flyvninger i Savannah, overførtes den til Grummans prøveflyvningsplads, Grumman ved N.Y., hvor den fortsatte det planlagte program med henved 200 prøveflyvningstimer.

G-III blev typegodkendt af FAA den 22. sep. 1980. For at lette omskolingen til G-III lejede FLV en civil G-II (N5102) i fire måneder. Den ankom til FSNVÆR den 2. apr. 1981. Flyet bibeholdt det civile farveskema, men fik påmalet danske kokarder og splitfag.

Første danske G-III (F-313) ankom til FSNVÆR den 11. mar. 1982.

G-III's bemaling er blank "F-16 grå" med den mørkegrå farve på oversiden og den lysegrå på undersiden af flyet.

Som fiskeriinspektionsfly har G-III en besætning på syv mand. Det specielle udstyr er anbragt i moduler, der fastgøres i stoleskinnerne i kabinegulvet. Desuden har flyene en stor lastedør i højre side af kroppen, så de også kan bruges som transportfly. Som eftersøgnings- og redningsfly medbringes i bagkroppen gummibåde og andet grej, der kan kastes ned til skibbrudne gennem en luge.

Som nævnt kan pultene med navigations- og eftersøgningsudstyr nemt tages ud, så G-III kan medføre 18 passagerer.

ESK 721 anvender hovedsagelig de tre G-III i Grønland til transportflyvninger for militære installationer. Endvidere benyttes flyene i vid udstrækning til fiskeriinspektion i de grønlandske- og færøske farvande.



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

623.74(489) Fly

Dansk Flyvehistorisk Forening



DANSK FLYVEHISTORISK FORENING blev stiftet i 1962 under navnet Flyvehistorisk Sektion og antog sit nuværende navn i 1973.

Formål

At skabe interesse for flyvningens historie ved udgivelse af publikationer, afholdelse af møder, udstillinger o.l. samt indsamling og istandsættelse af flyvehistoriske effekter.

Dansk Flyvehistorisk Forening har etableret et godt og velfunderet samarbejde med professionelle museumsfolk, såvel her i landet (Rigsantikvarembetet, Nationalmuseet og Tøjhusmuseet m.fl.) som i udlandet, først og fremmest i England og USA.

Aktiviteter

Mødevirksomheden afvikles på lokalt plan, organiseret og finansieret af medlemmerne i det pågældende område.

Møderne byder på film, foredrag o.l. samt ikke mindst mulighed for at møde andre med interesse for flyvehistorie. En egentlig lokalafdeling er kun oprettet i København.

Dansk Flyvehistorisk Forening har en samarbejdsafdeling med Danmarks Flyvemuseum, og gennem medlemsskab af foreningen er der mulighed for at deltage i vedligeholdelses- og restaureringsarbejder på flyvehistoriske effekter som eksempelvis fly, motorer og komponenter m.m.

En del af de klargjorte museumsgenstande udstilles på EGESKOV Veteranmuseum, hvor de tilses og vedligeholdes ved foreningens foranstaltning.

Medlemsblad

Medlemsbladet »Flyvehistorisk Tidsskrift«, der p.t. er på 24 sider, udkommer fire gange om året.

Bladet behandler udelukkende dansk flyvning eller flyvning relateret til Danmark.

Artiklerne omhandler ældre og nyere flytyper, episoder fra anden verdenskrig (allieret og tysk flyvning), luftfartsvirksomheder, flyvepladser m.m.

Medlemmer, der indmelder sig i løbet af året, modtager alle i det indeværende år udsendte numre af Flyvehistorisk Tidsskrift.

Temahæfter og andre publikationer

I 1981 udkom bogen »50 typer - over 1000 fly«, danske militærfly efter 1945.

Foreningen udgav i 1984 det første temahæfte. Det er tanken at fortsætte udgivelsen af temahæfter, hvori bl.a. behandles »større« flytyper i dansk tjeneste.

Temahæfte nr. 1 (Catalina) udkom i sept. 1984.

Endvidere har foreningen produceret følgende særtryk:

Nødlandede fly i Grønland

Danmarks eneste »Flyver-Es«

Den danske Brigade.



FSNÅLB 1985

For 1985 er følgende kontingenter gældende for medlemsskab af Dansk Flyvehistorisk Forening.

Jeg ønsker medlemsskab (sæt x)

☐ Junior kontingent 60,00 kr.

☐ Senior kontingent 120,00 kr.

☐ »65-kontingent« (mindst) .. 60,00 kr.

Navn: _____

Adresse: _____

BREV

Ufrankeret svarforsendelse

Post-
besørges
ufrankeret.
Modtageren
betaler
portoen.

74

Dansk Flyvehistorisk Forening

Nybrovej 107
2800 Lyngby



FLYVESTATION ALBORG:

Blasonering af skjoldet: I rødt felt et guld tyrehoved. Skjoldet, der er anbragt lodret, er lagt på to til siderne udbredte guld vinger og er omgivet af et blått bånd, som bærer devisen: Cave taurum cimbricum (Vogt dig for kimbertyren) og enhedsbetegnelsen FSNÅLB. Over kompositionen svæver kongekronen.

Motivering:

Som våbenfigur er valgt et tyrehoved for derved at markere flyvestationens tilhørsforhold til Alborg by og amt. Kimbertyren, en statue af billedhuggeren A.J. Bundgård, står på Vesterbro i Alborg og betragtes som et vartegn for byen og egnen. Tyren føres endvidere i Alborg amts våben med de for flyvestationen valgte tinkturer. Som forbillede for figuren er valgt et tyrehoved af bronze fra jernalderen fundet i Store Vildmose nær flyvestationen.