



*Flyvevåbnets  
Historiske Aktiviteter*

*2019*



## **Flyvevåbnets Historiske Aktiviteter 2019**

Udgivet af Flyvevåbnets Historiske Samling

Ansvarshavende:  
Seniorsergent Henrik Hjorth

Redaktion og layout:  
Jørgen Maltvedgaard

### **Forsidebilledet:**

*Der arbejdes på motoren til Bedford trækkeren. Alt har været skilt af, men nu begynder det at ligne noget. Motoren kan endda starte.*

Flyvevåbnets Historiske Samling og alle de dedikerede frivillige i de forskellige grupper har igen i år udført en bemærkelsesværdigt og vigtig indsats for at bevare og formidle Flyvevåbnets historie.



Arbejdet med at bevare Flyvevåbnets historie sker i mange forskellige arenaer og på mange niveauer – lige fra scanning af billeder til Forsvarets Mediearkiv til istandsættelse af komponenter, materielgenstande og fly til udstilling. Udover arbejdet med at bevare historien er det også en stor glæde for mig at se, at Flyvevåbnets Historiske Samling aktivt arbejder med formidling af vores fælles historie. Dette sker bl.a. gennem utallige opstillinger af vores udstillings F-16 samt gennem udstillinger over hele landet. I år har jeg bl.a. haft glæden af at besøge den historiske hangar i Værløse i forbindelse med et møde i Interforce. Det var en stor fornøjelse at se hvordan de frivillige meget aktivt arbejder med at bevare og formidle historien fra den gamle Flyvestation Værløse. Derudover har jeg med stor glæde kunnet se, hvor godt modtaget udstillingen med vores F-16 bliver over hele landet. Der er altid kø for at se nærmere på flyet, og det udgør en helt uvurderlig platform og kilde til rekruttering af nye medarbejdere og information om Flyvevåbnet.

Flyvevåbnets Historiske Samling og alle de dedikerede frivillige udfører et meget vigtigt stykke arbejde, som er til stor gavn for både Flyvevåbnet og det samlede Forsvar – det vil jeg gerne sige tak for.

Vi skal imidlertid også se fremad – der venter nemlig Flyvevåbnet et rigtig spændende 2020. Udover den operative opgaveløsning i nationale og internationale missioner kan Flyvevåbnet i 2020 fejre et par store milepæle. Den 17. januar 2020 fejrer vi, at det er 40 år siden, at Flyvevåbnet modtog sit første F-16 fly på Flyvestation Skrydstrup. Flyet blev modtaget i 1980 mens den kolde krig var på sit højeste, men i de forløbne 40 år har flyet vist sig som en ægte multi-role platform, som fleksibelt og effektivt kan indsættes i mange forskellige missionstyper over hele verden.

Samtidig kan Flyvevåbnet fejre sit 70 års jubilæum som selvstændigt værn. Den 27. maj 1950 vedtog Folketinget lov nr. 242, som bl.a. fastlagde, at Danmark skulle have et selvstændigt flyvevåben. Samtidig skulle Krigsministeriet og Marineministeriet slås sammen til et Forsvarsministerium. Loven trådte i kraft den 1. oktober 1950 og dermed var Flyvevåbnet oprettet som selvstændigt værn. Jubilæet fejres bl.a. til Danish Air Show 2020 på Flyvestation Karup, hvor udstillingerne fra Flyvevåbnets Historiske Samling bliver et nøgleelement i fejringen af Flyvevåbnets jubilæum.

Der venter således Flyvevåbnets Historiske Samling endnu et aktivt og spændende år i arbejdet med Flyvevåbnets historie – jeg ser frem til at møde jer over hele landet.

Med disse ord vil jeg gerne sige TAK for indsatsen i 2019 og ønske jer en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

**ERA**

**Af lederen af  
Flyvevåbnets Historiske Samling  
Henrik Hjorth  
seniorsergent**



Kære Pensionister

Så er det tid for "Flyhistoriske aktiviteter" 2019

Et år er snart gået og FLYHIS pensionistgrupper fortsætter fremad med uforsmindsket fart. Indlæggende fra grupperne taler for sig selv.

Jeg kan ikke andet end imponeret over det engagement der bliver lagt for dagen! Upåagtet hvad respektive grupper går og arbejder med, er det et gedigent stykke arbejde der bliver lagt for dagen.

Altid med et smil på læben - Det skal I have en stor tak for.

Lejlighedsvis kommer FLYHIS til at hjælpe andre flyvende når vi alligevel er der. Under opstilling af F-16 på Herning flyveplads, måtte blokvognen støtte med groundpower til en Cessna Caravan faldskærmsflyver på pladsen.



*Klar med "Scania ground power" Svensson superviserer tilslutningen. Søren beroliger den lokale springer.*

*Foto: Uffe Klokkeris*

Det er ikke nogen hemmelighed at vi har været en hel del udfordret med vores køretøjer.

Vi opnåede en irriterende rekord i at blive underkendt i militært § 77 eftersyn, i hver af de tre tilgængelige blokvogne i FLV, der kan transportere en F-16 – inden for et år.

Hvorfor lige os? - Fordi vi er dem der transporterer F-16 på landevejen og er synlige.

I år havde vi 14 opstillinger med F16, 1 udskiftning af en Draken i Stauning, dvs. 30 transporter med fly af landevejen hen over Danmark.

Kravene til de tunge køretøjers bremseevne er blevet skærpet. Derfor er det svært for et køretøj der er 20-25 år gammel teknologi, at leve op til de krav der bliver stillet til et moderne bremsesystem.

Vi har været udsat for at et hjulsæt løsnede sig to gange under kørsel.

En gang blev det opdaget i tide, den anden gang tog tvillingehjulet samt navet turen ud over en mark. Det bør nævnes at det sidste uheld var 4 dage efter at blokvognen var blevet synet.

De 14 opstillinger af F-16, trækker stadig køer lige meget hvor vi stiller den op. Folk er enormt interesserede og positive. Som noget nyt deltog vi i Græsted Veterantræf i pinsen, samt ENGAGE festival på Refshaleøen. ENGAGE festival er et kontaktarrangement for veteraner.

I 2019 har vi kørt med en lastvogn med en 38 tons meter kran, vi har "lånt" fra SVN.

Lars og Christian fandt den på flådestation Frederikshavn. Langvognen har de støvet op på HW KAR.

Den kommer i øvrigt fra FSN VÆR påtalte den tidligere bruger, der er frivillig ved Græsted veterantræf.



*E-176 skudt fra en drone under Græsted veterantræf  
Foto: Via Max B. Hansen*

Med et gik vi ind i en ny æra, hvor vi selv kunne løfte vores F-16.

Fordelen er, at vi selv kan løfte vores F-16, så vi undgår at rekvirere ekstern kranstøtte.

Det er et anderledes koncept end at køre med lastvogn og hænger, men det virker.

Vi kan nu opstille vores F-16 op med to tunge køretøjer i stedet for tre.

Såfremt at vi ikke havde anskaffet langvognen, havde vi været slemt på den i løbet af 2019, da vores gamle lastvogn fik kørselsforbud og blev skrottet.

Da vi har fået en helt ny Scania 410, vi kommet over det største bump mht. køretøjssituationen, men det kunne også kun gå en vej....



*E-176 på Refshaleøen. Lastvogn Kran & kronetrailer i forgrunden. Christian Kjæruff i gang med kranen  
Foto: Henrik Hjorth*

er

Slutteligt besøgte vi Flygvapen Museum i Linköping i Sverige på den årlige pensionisttur.

Torsten Nilsson, der er chef for indsamlingsenheden, viste os rundt i magasinhangaren og i deres værksted.

Derefter var vi på egen hånd resten af dagen på museet.



*Deltagerne på turen til Lindköping  
Foto: Torsten Nilsson*

Afslutningsvis vil jeg gerne sende jer de bedste ønsker om en glædelig jul samt et godt nytår

## Fondsarbejde - også i FLYHIS regi



Også i 2019 kunne FLYHIS bidrage til Flyvevåbnets Jubilæumsfond og Fondens mulighed for uddeling af jubilæumslegater.

Dette blev muligt bl.a. gennem vort salg af bøger og souvenirgenstande i forbindelse med ROSKILDE AIRSHOW.

Jubilæumsfonden har i år modtaget en lille håndfuld indstillinger og har på baggrund af Fondens kriterier for tildeling af legat valgt at uddele 3 legater.

Kriterier:

*Personer eller institutioner, der har ydet en påskønnelsesværdig indsats for Flyvevåbnet, eller der som tjenstgørende i Flyvevåbnet har ydet en sådan indsats for Forsvaret.*

*Personer eller institutioner, der virker til gavn for Flyvevåbnets anseelse i Danmark eller udlandet, eller som bidrager til øget forståelse for Flyvevåbnets rolle i totalforsvaret.*

*Studier og udgivelser af publikationer om luftmilitære emner.*

Følgende er indstillet til legat:

1. Projekt HARVARD 324.

Tilbage til sit rette element er målet for Foreningen HAVARD DANMARK, der har igangsat Projekt HARVARD 324.



Med støtte fra Flyvevåbnets Historiske Samling er det lykkedes at få overdraget HAVARD 324 til foreningen HARVARD DANMARK med det formål, at bringe det tilbage til operativ status. Foreningen blev stiftet den 27. NOV 2016. *"Vi har mange forskellige baggrunde, men en ting er fælles, nemlig vores kærlighed til veteran fly og især Harvarden."* Restaureringsarbejdet finder sted i Karup og Aalborg. Det udføres af medlemmer af STRUT Nordjylland, DRAGEN TEAM Karup og pensionistgruppen på henholdsvis Flyvestation Karup og Aalborg samt medlemmer af Foreningen HARVARD DANMARK, der via deres tidligere erhverv og erfaring fra tilsvarende restaurerings-projekter har stor erfaring med restaurering af veteranfly.

## 2. Seniorsergent Peter Hansen, Operational Support Wing.

Seniorsergent Peter Hansen har gennem en mangeårig karriere indenfor Taktisk Data Link (TDL), opbygget et højt fagligt niveau, som kun få personer i NATO kan matche.

Peters høje faglige niveau, kombineret med sit store personlige netværk, nationalt som internationalt, har bevirket, at JDLOC internationalt ses som et af de førende Data Link Management Centre i NATO, hvilket betyder, at JDLOC ofte er First Point of Contact, for henvendelser fra øvrige NATO nationer, der søger hjælp til løsning af deres udfordringer eller problemer.

Peter er højt anerkendt internationalt og en god ambassadør for Forsvaret og Flyvevåbnet i særdeleshed og har gennem sit virke repræsenteret Danmark i TDL relaterede arbejdsgrupper i bl.a. CAOC, SHAPE, NORDEFECO EJCC og i bilateralt regi.

## 3. Michael Schallburg Nielsen, Flyverhjemmeværnet.

Michael Schallburg Nielsen (DOC) er frivillig pilot i Flyverhjemmeværnet, hvor han er en af de mest aktive piloter i Hjemmeværnsseskadrille 270 - Den Flyvende Eskadrille. DOC har som den kun anden pilot rundet 750 timers flyvning i Defenderen. Et imponerende antal timer, taget i betragtning, at der samlet er lidt over 3000 timer i Eskadrillens to fly.

DOC indstilles er indstillet for sin utrættelige og vedholdende indsats, der bidrager til at etablere, skabe og fastholde Hjemmeværnets Flyvende Kapacitet som en helt unik enhed i Hjemmeværnet.

DOC har været en af hovedkræfterne bag ideerne om, at udvikle og ændre de flyvende delinger til et nutidigt og relevant projekt, som nyder stor anerkendelse i både Forsvaret, hos samarbejds-partnere og i samfundet generelt. DOC har siden oprettelsen og frem til 1. september 2018 haft det ansvarsfulde hverv, at være eskadrillechef ved Hjemmeværnets Flyvende Kapacitet. DOC har deltaget med Defenderen i FRONTTEX med udgangspunkt i Malaga.

Legaterne vil blive uddelt af formanden for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, Generalmajor Anders Rex (ERA) ved en højtidelighed 17. januar 2020 på Fighter Wing Skrydstrup i forbindelse med fejringen af 40 årsdagen for F-16 flyets introduktion i Flyvevåbnet.



## FAKTA om Flyvevåbnets Jubilæumsfond:

*Flyvevåbnets Jubilæumsfond blev oprettet den 1. juni 1991 efter Flyvevåbnets 40-års jubilæum den 1. oktober 1990. Fonden blev oprettet for midler, fremkommet dels ved overskud af salget af bogen "Historien om Flyvevåbnet" samt af sponsorbidrag til udgivelsen.*

*Fonden ledes af en bestyrelse bestående af chefen for Flyverkommandoen (formand) og repræsentanter fra Flyvevåbnets Soldaterforening, reserveofficererne og stampersonel i Flyvevåbnet samt tidligere tjenstgørende officerer i Flyvevåbnet.*

Støtte eller donationer fra virksomheder, fonde eller enkeltpersoner modtages gerne og kan indbetales på MobilePay: 6165 8775 eller på vores konto registreringsnummer: 9255 / kontonummer: 3194 441 818.

Hvis du/I har forslag til modtagere af legat, er du velkommen til at skrive til fondens bestyrelse på adressen:

Flyverkommandoen  
Forsvarskommandoen  
Herningvej 30  
7470 Karup.  
Att. Flyvevåbnets Jubilæumsfond

E-mail: [CAS-RDAF@mil.dk](mailto:CAS-RDAF@mil.dk)

### **Niels H. Arvedsen**

oberstløjtnant, pensioneret  
FLYHIS medlem af Jubilæumsfonden



# ROSKILDE AIRSHOW 2019

Fredag til søndag 16-18 august

## Af Niels Arvedsen

Som bestyrelsesmedlem af Flyvevåbnets Jubilæumsfond og del af FLYHIS pensionister hængte jeg mig sammen med min hustru på ROSKILDE AIRSHOW, som et forsøg i håb om at kunne gøre en handel til fordel for Jubilæumsfonden i lighed med hvad, jeg med flere har gjort i forbindelse med Danish Air Show.

Aftalen var, at vi kunne opstille en lille salgsbod med bøger og suvenirgenstande samme sted, hvor Flyvevåbnets Rekruttering og "vores F-16" skulle udstilles.



Det hele begyndte fredag formiddag, hvor "vores F-16, E-176" skulle samles og skubbes på plads. Vi var heldige med vejret, da vi kun blev ramt af nogle enkelte byger, så det gik rimelig gnidningsløst for de professionelle (Henrik Hjort, Christian Kærulff og folkene fra pensionistgruppen i Værløse) at klarføre flyet.

E-176 var heller ikke i denne omgang selvtransporterende men blev transporteret på blokvogn ad landevejen fra det jyske dage i forvejen.

Det siges dog, at E-176 har kunnet bevæge sig over jordhøjde i sine glansdage. E-176 er en BLOCK 10 model, der blev modtaget den 23. april 1980. Total flyvetid er beregnet til 3433 timer og 12 minutter. Den landede for sidste gang den 29. maj 2012 kl. 10:30 Z

Vores ydmyge salgsbod (lukket telt) blev, som beskrevet, stillet op ved siden af Rekrutteringen og E-176. Sidenhen støtte Flyveskolen til med salg af lidt merchandise, så pludselig blev vi en del af et tilløbsstykke med E-176. som det hel store trækplaster.



ROSKILDE AIRSHOW bød på et fantastisk show med opvisning og udstilling af diverse militære fly, militære og civile helikoptere, 1. & 2. Verdenskrig fly, Trafikfly, kunstflyvning og meget meget mere.

Der var mange fantastiske shows i luften, hvor blandt andet fredagens sene aftenshow bød på opvisning af det finske flyvevåbens opvisningsteam – Mid-night Hawks, 4xHawks – samt det engelske team med 2 x Grob109 motorsvæver, der udførte Airborne Pyrotechnics.

Dagsprogrammet bestod bl.a. af opvisning af Sally B, B-17 flyvende fæstning fra England, Catalina, DC-3, EH-101 og selvfølgelig Baby-Blue og efterfølgeren til E-176.

Søndag eftermiddag drukkede ROSKILDE AIRSHOW i regnvej, så Lufthavnen var stort set mennesketom kl. 16:00.

Herefter kunne vi på rekordtid pakke sammen og drage tilbage til det jyske efter 3 dage med flystøj og benzin i lungerne og en god oplevelse rigere.

Under opholdet havde vi rigtig mange besøgende i vor salgsbod, herunder besøg af tidligere kollegaer, tjenstgørende som pensionerede, et citament til evt. deltagelse i andre arrangementer, hvor Flyvevåbnet deltager.



# Fra arbejdsgrupperne m.fl.

## Pensionistgruppen på FSN Aalborg v/ Ole M. Andersen (OMA)



Det store nummer i H.67, er den "Svenske Harvard", jeg vil sammenligne den med et puslespil, hvor der mangler en masse brikker. Hvis vi fra starten havde vist, at der manglede så mange dele, tror jeg, vi havde opgivet projektet, - men nu er vi begyndt, og så skal det også fuldføres, - håndværkere kan altid finde en løsning !

Af de 25 frivillige, vi er i H.67 på FSNAAL, har de fleste en håndværksmæssig baggrund, og vi bakker hinanden op, i "et og alt", derfor er møde % også stor, og vi har et godt kammeratskab.

Der mangler aldrig folk til de opgaver som Flyvevåbnets Historiske Samling, pålægger os. Undertegnede har selv deltaget i det frivillige arbejde i 24 år, - og der har aldrig manglet opgaver.

Foruden den "Svenske Harvard" har vi haft besøg af flyvemekanikerskolen. I smedjen har vi fremstillet missilvogn til 5" HVAR og transportvogn til F16 winger. Vi har sat hylder op i hangaren og shelder 80, til de mange reservedele. F16 E-176 "SamLet" har vi været involveret i 2 gange på Garnisonsmuseet i Aalborg og 1 gang på "Kvæsthustbroen" i København.

2 mand kørte til Avedøre i en lastbil med anhænger, for at hente de reservedele til Harvard, som lå i den tyske motor prøvestand, - Avedøre er solgt til en entreprenør, som vil bygge boliger på grunden. (er vist opgivet, red.)

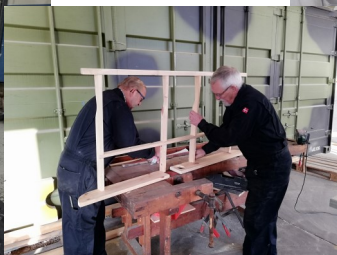
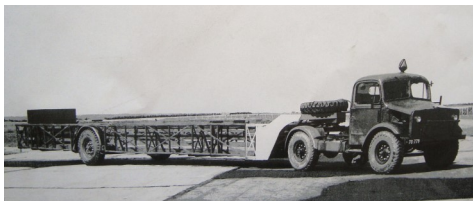
I oktober måned, inden bladet udkommer, har 8 mand fra FSNAAL været på en studietur til Lindköping, hvor det svenske flyvevåben har et flot museum, - vi frivillige, sætter stor pris på, at flyvevåbnet giver lidt tilbage for vores indsats.

# Værkstedsgruppen Karup

v/ *Kjeld Hansen, formand*

Værkstedsgruppen i Karup har haft et travlt år.

Det går fremad med Bedford trækker til "Queen Mary" motor har været total adskilt, og er nu så langt at den kan startes, men der er stadig meget der skal laves, ikke mindst førerhuset der skal det meste af træværket udskiftes, plus der er en del pladearbejde der skal laves så der er langt vej endnu.



Thornecoft kranvogn er adskilt, og har været til maler for at blive sandblæst og malet, så den er så langt fremme at den skal samles, men inden da skal motoren efterses og renoveres.

Closter Metor Mk VII er nu så langt fremme at det der mangler, er maling af en del af underkroppen, så skulle den være klar til at få monteret vinger, som også er færdig og klar til montering.

Vi også i gang med den RF-84F, som står i det store telt ved Gedhusmuseet, der er en del plade arbejde, samt der skal slibes og derefter skal den males.

Vores F-16 team har også i år, været afsted flere gange for at opstille og adskille F-16 E 176 samlet flyet, flyveskolen FSNKAR. Classic Car Race Aarhus på Herning flyveplads og her sidst i Grenå i forbindelse med "TERMAS" 50-års jubilæum.

# Gedhusmuseet

v/ Palle J. Christensen

Gedhusmuseets, Flyvestation Karpus Historiske Forenings, historie går tilbage til 1981. Vi har lokaler i hele Bygning 421, Gedhusvagten, en telthangar, en modificeret tørvelade og en tysk mandskabsbunker "Regelbau 622" med originalt udstyr.



Museet har en fin beliggenhed på sydøstkanten af Flyvestationen, hvor vi både kan modtage besøg af publikum "fra gaden" og velfærdsbesøg fra Helicopter Wingen.

Tjenstgørende på Flyvestationen/ Helicopter Wingen har gratis adgang, mens vi tager en beskedent entre fra andre over 18 år. (1.337 besøgende i år). Besøg arrangeres også udenfor besøgstiden om onsdagen fra f.eks. veteranbilklubber, historiske foreninger m.fl. Vi har fire guider, en billet-sælger og en altnuligmand og holder åbent hver onsdag i sommerhalvåret. Desuden får vi hjælp til forefaldende arbejde og restaureringer fra Værkstedgruppen på FLYHIS.

Nuværende projekter er en original Bedford "trækker" fra England til "Queen Mary" flytransporteren. Motoren kører nu med hjælp fra Værkstedgruppen på "trækkeren" og restaureres fortsat, mens traileren "Queen Mary" er deponeret i en shelter med en adskilt F-84G.

Der repareres og males på RF-84F C-581, der herefter vil forblive udstillet indendørs. Fly holder desværre ikke til udendørs udstilling i det danske klima. "Thunderflashen" har en meget spændende historie fra "Sorte Lørdag" 1958 og "Cubakrisen" 1962.



Formanden har hjulpet Danmarks Radio med en opdatering om "Flyvevåbnets Sorte Lørdag", der blev vist på "21 Søndag" og desuden sendt som et radioprogram på Program 1.

Foreningen har et fint samarbejde med "Draken Team Karup" om Draken-cockpittet, som de låner til udstillinger ude i landet. De opdaterer vinteren over cocpittet med ekstra lyd mm. Det er altid et "hit" for store som små at flyve en hangartur som Draken pilot.



# Draken Team Karup

v/ John Andersen



*Det har været et meget travlt år for Draken Team Karup. Måske også lidt for travlt efter nogens mening, men det kan sommetider være svært at begrænse sig, når tilbuddene er mange og spændende.*

*Vores arrangements år starter allerede første eller anden lørdag i januar, her har vi vores årlige Draken Kur. Draken Kuren er vores forsinkede julefrokost og indgang til det nye år, hvor arrangementskalenderen for året bliver afsløret. Ideen med at udskyde julefrokosten har vist sig at have en positiv effekt på deltagertallet. I år nåede vi op på ikke mindre end 33 deltagende medlemmer. Det er meget tilfredsstillende.*

*Vi har i Draken Team Karup et nogenlunde fast årsprogram. Det består af: en "Draken Kur" en "Store Oprydningsdag" en "Forårsklargøring" en "Draken Tour" et "Draken Meeting" samt en generalforsamling. Ud over det, kommer der diverse tillægsarrangementer, som vi bliver inviteret til at deltage i.*

*Hen over efteråret og vinteren har vi været travlt beskæftiget på flere fronter.*



*For det første, har vi gennemført en gennemgribende renovering af Gedhus Museets Draken cockpit. Hvilket kommer både museet og os selv til gode. Siderne på cockpittet er blevet forlænget, og der er lavet et skab i bagenden. Vi har indsat et originalt stativ fra et fotofly i næsen, så nu kan der monteres originale kameraer. Cockpittet er blevet slebet og malet, så det nu fremstår flottere end nogensinde før. Der er blevet lagt mere lys ind i instrumenter og lamper. Der er lagt lyd og video ind i cockpittet, således, at man ved et tryk på startknappen kan opleve den rigtige opstartslid. Lydoptagelsen er blevet lavet i bagsædet på AT-158 under en opstart, så lyden er helt autentisk. Det er blevet muligt at se videooptagelser fra rigtige flyvninger med original lyd på en lille skærm, der kan monteres på Head Up Displayet.*



*Dernæst har vi klargjort AR-109 til Flymuseet i Stauning. Der er lavet diverse reparationer, udbedret skader på luftindtagene og isat diverse manglende nagler og skruer. Til sidst er flyet blevet tømt for væsker og pletmalet, så det nu fremstår, som da det forlod aktiv tjeneste, netop som museet har ønsket. Beslutningen om at lave en ombytning af AR-109 og A-009 blev taget allerede sidste sommer. Begrundelsen er, at for det første har museet en ældre, flot renoveret RF-84 Thunderflash og en fotobus i forvejen, derfor passer AR-109 fint ind i sammenhængen, når der ydermere også er en F-16 med fotopod i udstillingen. For det andet er der mere historie gemt i AR-109, end der er i A-009. Den førstnævnte er nemlig det første fly i FLV, der blev WDNS modificeret.*

*Allerede i januar måned sendte vi et rekognoseringshold til Stauning for at udarbejde en plan for ombytningen af de to fly, hele projektet skulle snart vise sig at blive mere arbejdskrævende end først antaget. En lørdag midt i februar blev de første praktiske foranstaltninger sat i værk. Der skulle flyttes fly på museet og A - 009 skulle gøres klar til flytning, vi havde inviteret vores medlemmer til at deltage, og til bestyrelsens store glæde, mødte medlemmerne talstærkt op.*

*Tirsdagen efter blev de to fly så byttet om, en operation der involverede mange mennesker og ikke mindre end 2 kranvogne, én i Stauning samt én i Karup. Vi fik igen stor hjælp af medlemmerne. AR-109 blev rullet på plads og vi fik det øvrige udstyr og fly indendørs inden vi kørte hjem. For at gøre projektet hurtigere færdigt, valgte vi at flytte årets "Store Oprydningsdag" til Stauning. Medlemmerne mødte endnu en gang troligt op for of give os en hjælpende hånd med det sidste, samt for at give museet lidt tiltrængt hjælp med at tørre støv af de udstillede fly. Vi blev imidlertid ikke helt færdige og måtte derfor atter en gang til Stauning i midten af april måned. Nu mangler vi kun at montere kameraer i næsen på flyet, disse kameraer har vi modtaget fra Skrydstrup for kort tid siden, så de vil - efter klargøring - blive monteret i nærmeste fremtid. Vores "Forårsklargøring" forløb som sædvanligt, uden de store problemer, så den vil jeg ikke hæfte mig yderligere ved.*



*I april har vi været på "Mandemessen" i Aulum med cockpittet. Vi har haft et hold i Tønder, for at tømme cockpittet på AR-102 der står udstillet ved Tønder Flyveplads. Flyet er efterhånden i en elendig forfatning, og jeg frygter, at der nok snart skal træffes beslutning om skrotning - desværre.*

*Vi har haft et hold i Værløse for at montere instrumentpanel i A-002 der nu residerer i Værløse Flyhistoriske Hangar.*

*Først i maj deltog vi i Karup Fly-in med et Static Display ved Karup Tårn.*

*Sidst i maj, havde Michael van der Sterren arrangeret "Draken Tour". 13 flytossede mennesker tog på en tre dages museumstur til Tyskland. Der blev aflagt et ikke planlagt besøg ved AIRBUS som erstatning for museet for luftbroen til Berlin, dette museum havde været ramt af en vandskade, hvilket vi først opdagede på turen derned. Vi besøgte flymuseet i Wernigerode, DDR Museet i Thale og Panzermuseet i Munster.*

*Sidste opgave inden sommerferien blev et besøg med cockpittet ved "3G Mandemessen" i Aalborg. 3G = Gear, Gejl og Gadgets.*

*Juli måned er feriemåned, som bruges på en del administrativt arbejdesamt forberedelse til sidste del af året hen imod generalforsamlingen. Vi åbnede efterårssæsonen med et besøg med cockpit ved Åben Hus arrangementet på Sindal Flyveplads, derefter var der de sidste forberedelser inden det årlige "Draken Meeting" som bød på besøg ved ESK 723 for at se på SEAHAWK helikopteren og efter en god frokost var der igen i år køretur med AT-158.*



*Vi har som noget af det seneste deltaget i Reunion for ESK 725, hvor AT-158 igen var ude at rulle en tur på flyvefeltet. Vi har haft cockpittet med til "Kulturmat i Hillerød" og allersenest deltaget i fejringen af 50 året for starten af flyproduktion ved fa. Per Udsen, eller som det hedder i dag TERMA. Her var der 500 gæster og medarbejdere til stede. Cockpittet blev flittigt besøgt af gæsterne - både de indenlandske og de udenlandske. Vi fik også mulighed for at forklare de amerikanske gæster, at de nu sad i et cockpit fra det originale F-35 fly. NATO Betegnelsen for Draken var F-35 - og det er ganske vist.*

*Endelig er vi kommet i besiddelse af den originale ESK 729 VOLVO. Denne skal over tid restaureres, så den kan anvendes ved fremtidige Draken Team Karup arrangementer.*

*Årets sidste arrangement for Draken folkene var et fælles socialt arrangement for Draken Team Karups bestyrelse og Draken afdelingen ved FLY-HIS samt deres respektive koner/ kærester. Vi mødtes på et spisested i området, menuen ligger fast, nemlig stegt flæsk med persillesovs og øvrigt tilbehør. I år samlede vi 21 deltagere på Signesminde Kro mellem Kjellerup og Skæggær til en hyggelig aften, hvor alle de gode historier fra året blev vendt, det var absolut ikke kedeligt.*



*Prinsessen skal luftes*



*Der skiftes passager i bagsædet*

# Team Tordenjet FSN Skrydstrup

v/ *Hans Jensen og  
Hans Kristoffer Christensen (Stoffer)*



Team Tordenjet er som forening godt besat med medlemmer 35 i alt. 19 som har deres gang i HG 6 og resten er på arkivside.

Vi har som altid haft rigtig mange besøg på vores arkiv og i HG 6, og det er vi jo meget glade for, PR er jo vores livret.

Vi har holdt en velbesøgt og munter juleafslutning og har haft foredrag med Stabschef Jan Dam fra FKO. Dette var primært en status på F-35 projektet og et kik på fremtiden.

Årets udflugt 3.-4./6. Team Tordenjet tog med 16 mand på tur østpå. Første stop var Marinehjemmeværnets skole i Slipshavn. Her fik vi en god og underholdende orientering af chefen på stedet og sluttede af med en grill-frokost. Slipshavn har en lang og broget historie, f.eks. blev der lavet operativ flyvning fra stedet under 1. verdenskrig! Absolut et besøg værd.

Efter frokost fortsatte vi østpå, med retning mod Slagelse. Her besøgte vi Panzermuseum East, som er et privat foretagende og som rummer en absolut imponerende samling fra det gamle WAPA. Vi havde fået lov til at komme på en mandag som normalt er en lukkedag, og vi havde således faciliteterne for os selv. Stedet har udover museet en stribe udendørs faciliteter som nok mest henvender sig til et yngre publikum.

Kl 16 satte vi kursen nordpå, vi skulle overnatte på Gniben på Sjællands Odde, her er der fine værelser, og vi havde fået lov til at grille vores egen aftensmad. Gniben er et interessant sted, og kunne fortjene et lidt længere besøg med orientering en anden gang.

Tirsdag besøgte vi vores kolleger i Pensionistforeningen for Flyvestation Værløse, her fik vi en orientering om deres arbejde og også om den øvrige udvikling på den gamle flyvestation. Vi sluttede med en fælles frokost inden hjemturen.

## Fra "dagligdagen" hos Team Tordenjet



# Flyvehistorisk Forening Flyvestation Værløse

v/ Leif Richardsen

Fotos: Foreningens medlemmer.

Som bekendt lukkede Flyvestation Værløse i 2004, hvilket betød, at vi ikke længere kunne rekruttere medlemmer herfra, hvorfor vort medlemstal faldt drastisk.

Foreningen kunne se, at hvis der ikke skete ændringer, ville vi skulle lukke foreningen om nogle få år. Samtidig var der flere udenfor forsvarret, også yngre mennesker, der gerne ville optages i foreningen, hvorfor foreningens vedtægter blev ændret på vor generalforsamling i 2019, så alle med interesse for Flyvestation Værløse og flyvning generelt nu kan blive medlem.

Bestyrelsen mente samtidig, at det er forkert at kalde os en pensionistforening, så vi udskrev en konkurrence, hvor medlemmerne kunne komme med forslag til nyt navn.

De indkomne forslag blev fremlagt på foreningens generalforsamling i 2019 og efter en afstemning blev det besluttet, at vi for fremtiden hedder:

## FLYVEHISTORISK FORENING FLYVESTATION VÆRLØSE

Vi er i samarbejde med Historisk Hangar 2 godt i gang med at indrette og bruge hangaren.

Hangaren samt sidelokaler er ikke opvarmede, så i vinterperioden blev der ikke lavet meget i hangaren, idet temperaturen ofte var på 2 – 3 grader. I stedet mødtes vi i sidelokalerne, som vi kunne varme op med el-ovne.

Flytning af flyene i Hangar 2 foregår ved håndkraft. Det er lidt udfordrende, idet forpladsen skråner væk fra hangaren. Det er nemt nok at få dem ud af hangaren, men det er svært at skubbe flyene ind i hangaren igen, hvor vi bl.a. en gang har måtte bruge en bil for at få flyet ind.

Vort Draken fly A-002 er næsten færdigt.



Draken Team Karup har hjulpet med at montere dele på flyet og instrumenter er blevet sat på plads i cockpit. Draken Team er i gang med at fremstille sidepaneler, som derefter skal monteres. Flyet er blevet rensat og poleret herunder undersiden af vingerne. Nu er vi gået i gang med at montere våbenophæng på flyet og efterfølgende skal vi have malet forskellige ting op, for at få stafferinger tilbage mangler vi skabelonerne. Igen har Draken Team stillet sig til rådighed med at hjælpe os.

Vi vil gerne vise publikum, hvordan en Draken ser ud indvendig, så motor og efterbrænder vil blive anbragt ved siden af flyet.

Endelig håber vi, at vi kan fremskaffe maskinkanon og bomber m. v. til placering ved siden af flyet.

Vi har også i år været med til at samle og fremvise F-16 på Sjælland. I år har vi haft 4 opstillinger herunder ved Roskilde Airshow samt hjulpet ved nedtagning af flyet på Ofelia Plads i København. Som ved alle andre opstillinger var der stor interesse for at se og høre noget om flyet.



T-33 DT-884 er samlet så den nu står på hjul og kan udstilles sammen med motoren, som står ved siden af.

Det er ikke meningen, at flyet skal fremstå som ny, men som om det lige har været ude at flyve.

Vi har rengjort og rensat den i første omgang, så den er ren og har fået fremskaffet gele til oprensning og stopning af korrosio-

nen.

Vi skal have grundrenset den med dette materiale og så poleret op samt malet de udskiftede dele bl.a. lemme til næsehjulet.

Vi har fået en del reservedele og paneler fra FLYHIS til genopbygning af S-134. Desværre er det ikke lykkedes os at få alle reservedele til genopbygning af helikopteren, så arbejdet på Lynx har ligget stille indtil nu.

Vi har to skrog fra Lynx helikoptere, S-134, der var den første Lynx helikopter som Danmark modtog og som blev registreret som stel nr. 1000 i forsvaret samt S-249, der havarerede på Grønland. Det er meningen vil vi forsøge at samle S-134 af dele fra S-249 sammen med de reservedele, vi har. Hvor langt det rækker, ved vi endnu ikke.



Foreningen har i samarbejde med Historisk Hangar 2 været åbent for publikum hver tirsdag og lørdag i sommermånederne samt mandag til lørdag i efterårsferien med antal besøgende fra 20 til ca. 50 personer i åbningstiden. I efterårsferien og ugerne inden var vi også så heldige at have besøg af F-16 flyet. Det rygtedes ude i byen og der har generelt været fint med besøgende især fredag og lørdag.



Udover besøg om lørdagene har vi haft en del grupper på besøg og afholdt forskellige arrangementer, blandt andet Furesø Kommunes festival: "Flyvestationen på hjul" samt InterForce seminar i slutningen af september.



# Luftforsvarets Veteraner

## LUFTVET

V/ H. Thuesen, formand



FSNSKL (udenfor hegnet) blev lukket 21. december 2018 med en uges varsel.

Dette indebærer, at vi fremover skal finde andre lokaler til alle vores sociale aktiviteter. Hele området er nu opdelt i to matrikler og Freja (statens ejendomsselskab) har fået til opgave at sælge den matrikel, der er udenfor hegnet minus skydebanen. Vi har fået skabt kontakt til Freja, så vi måske derigennem kan få yderligere informationer om køber og derved skaffe oplysninger vedr. fremtidig anvendelse af området.

Vi kan dog indtil videre beholde vores bestyrelseslokale indenfor hegnet.

### MUSEUMSUDVALG

LUFTVET's Faddere på Stevnstort har fortsat formålet at holde HAWK udstyret, om ikke "operativt", så dog holdt det værste skidt fra dørene.

En glædelig begivenhed har været tilgangen af en ny "ung" fadder, og håb om at der dukker endnu en op.

Perioden har budt på stor interesse for HAWK, tre gange har der været bud efter vores missiler.



Efteråret 2018 var der Særudstilling på Heerup Museum. Heerup og den kolde krig

"ATOMBLOMSTER".

I Pinsen var der TIMEWINDER-Festival ved Hundested. Festivalen fremviser historisk mekanik, maskiner, fly og køretøjer og Stevnstort deltog med HAWK-Missiler og vores fine nyrenoverede 40 mm kanon, som Marineveteranerne har sat i stand.

Missilerne nåede ikke hjem i garagen, før der var bud efter dem, de kørte nemlig direkte videre til Krigshistorisk Festival på Vestvolden i Rødovre. Stevnsfort stillede i lighed med sidste år med HAWK Missiler, som vakte stor opsigt og minder hos de mange besøgende. Festivalledelsen vurderer, at der var mellem 10 og 15 tusinde besøgende



Efterårets nyhed er ansættelse af ny direktør på Østsjællands museum.

Peter Gravlund Nielsen (f. 1965) - erfaren leder fra oplevelsesindustrien og museumsverdenen tiltrådte som museets nye direktør 15. august 2019.

Peter har været forskningschef på Den Blå Planet. Afdelingsleder (konstitueret) for Udstillings- og Formidlingsafdelingen på Statens Naturhistoriske Museum. Herudover er Peter med i forskelligt bestyrelsesarbejde og tilidshverv.



### ARRANGEMENTSUDVALG

Der blev afholdt julebingo den 15. november, hvor vi igen konkurrerede om ænder, rødvin og ikke mindst den store hovedgevinst – en kurv med alt godt til julebordet!

Den 29. november var vi samlet til julefrokost, det sidste arrangement på FSN Skjalstrup inden den endelige lukning af Cafeteriet.



Generalforsamlingen blev afholdt indenfor det lukkede område på FSNSKL, hvor vi havde lånt et passende lokale af Hjemmeværnet. De gule ærter var ved denne lejlighed skiftet ud med sandwich fra det lokale supermarked. Der var 47 deltagere.



Vores udearrangement i år var en tur til "Gillelejegruppen" i Gilleleje, et meget spændende og levende museum, hvor en frivillig gruppe fortæller og viser Luftwaffe materiel fra 2. verdenskrig. Arrangementet sluttede hos Marineforeningen på Gilleleje havn. Her bød Dorte og Steen på sild og smørrebrød og en spændende fortælling om Marineforeningen.



Høstfesten blev denne gang afholdt i nye omgivelser, nemlig i tidligere ESK 543 administrationsbygningen ved Stevns Fyr. Der var mulighed for at mødes kl. 14, hvor Ove Bundgaard fortalte om Fyrets historie, og en tur op i fyret blev det



også til. Der blev også gået tur på den berømte trampesti. Efter en "Before Dinner drink", blev grillen tændt, og efterfølgende indtog vi en dejlig oksebøf med ovnbagte kartofler og vi sluttede middagen med islagkage. Der var 57 deltagere ved dette arrangement.

## DOKUMENTATIONSUDVALG

Udvalget har som et af sine mange opgaver – at udbrede kendskab og oplysning om Flyvevåbnets jordbaserede luftforsvar, dette er foretaget både i ind- og udland ved hjælp af websider.

LUFTVETs negativer/fotos og modtagne fotos/beretninger fra tidligere og nuværende medarbejdere i det jordbaserede luftsvær bliver gennemgået, arkiveret og egnede scannet til brug på bl.a. websiderne:

[www.nyluftvet.dk](http://www.nyluftvet.dk): Oprettet 2012 og har haft 513.000 besøg.

[www.klghis.com](http://www.klghis.com): Kontrol- og Luftforsvars Gruppens Historiske Galleri oprettet i november 2017 og har haft ca. 13.400 besøg fra 100 forskellige lande/stater.

Galleriet indeholder ca. 5.600 billeder fordelt på 55-56 sider.

Websiderne bliver løbende redigeret og opdateret.

Der er blevet udarbejdet og ajourført LUFTVET folder, der bl.a. er udlagt på Koldkrigsmuseum Stevns.

Udvalget har udarbejdet en database, hvorved det er muligt at registrere de genstande og medier, som arkivet har.

### Andet

LUFTVET er blevet optaget, som traditionspleje forening.



*Fra julefrokosten*

# Jagergruppen Stauning

## v/ Bent Laursen



Her i november måned 2019 kan gruppen melde Flymuseets Gate Guard, Spitfire 427 færdig. Hen over sommeren er der blevet brugt mange lørdage på at få malet flyet, først primer over alt, der efter lys grå på undersiden, så mørk grå og grøn på oversiden. Så kom turen til den gule/røde spinner, propelblade og tipper på propellen.



Dernæst var det tid til at lave vores egne skabeloner til kokarder, split-



flag og tal.  
Skabelonerne blev sat på,  
og der blev sprøjtet maling

på de forskellige steder.

Et par enkelte rettelser skulle der til.

Så kom turen til hvor hele flyet fik en gang klar lak som beskyttelse mod vind og vejr i Vestjylland.

En spændene opgave er således ved at være slut.

Vi havde/har stor glæde af vores sponsor der har leveret alt det vi behøvede, nemlig Autolakhandel.dk

En anden opgave nogle af gruppens medlemmer var medvirken til, var udskiftning af 2 Draken fly, A-009 skulle byttes med AR-109, museet ville således få en foto version, og Draken Team Karup ville få museets Jagerbomber, så denne gruppe dermed har alle 3 versioner der har fløjet i Flyvevåbnet.

En opgave der blev løst fejlfrit i samarbejde med Draken Team Karup. Som alle de forrige år, har gruppen også pudset fly i udstillingen så de store fine og blanke.

I forbindelse med udskiftning af de 2 Draken fly, havde Draken Team Karup overskud af folk med, så jeg fik dem lokket til at hjælpe os med at pudse fly.

Til næste år genoptager vi restaureringen af en (R)F-84G Thunderjet, som laves i en camoufleret foto-version.

Vi har været i gang med den i flere omgange, og afbrudt af vigtigere opgaver, f.eks. C-47, Firefly, Dove og DC-7 forkrop.

Men nu skal det være.

Jeg har fået lavet en 5 årig sponsor kontrakt, samme firma som på Spitfiren.

Så både Flymuseet og FLYHIS slipper for udgifter til materialer til opgaven.



# Aeronautisk Aktivitetscenter Avedøre - AAA v/ Bjarne Gren



2019 har været et år som så mange andre, med mange gode aktiviteter og tiltag. Det skyldes nok, at vi har opnået en vis stabilitet, i forhold til opgaver, medlemmer og økonomi.

Økonomien er dog, og vil altid være, en sund udfordring, idet vi selv skal skaffe alle midler, da vi er en privat forening, der ikke får støtte udefra af nogen art. Vi har således haft et godt år, uden de store udfordringer.

I 2018 startede vi et nyt projekt op, som skal sikre alle de gamle interessante effekter vi har liggende rundt om, hvor ingen har glæde af dem. Vi har lavet et lille museum, hvor disse dele kan blive sat op og vist frem, til glæde for både os selv og de besøgende der kommer til vores hangar i løbet af året. Museet er placeret på 1. salen i hangaren og er på beskedne 22 m<sup>2</sup>, men en stor udfordring, i forhold til vores store behov for plads til reservedele og flystumper, som vi dog får mere og mere styr på. Dette projekt er nu afsluttet, og vi er nået et stykke vej, med at udstyre museet med diverse effekter.



OY-AZZ

Vi har i år igen haft flyveaftener hele sommeren igennem, hvor alle medlemmer har mulighed for at komme i luften med et af vores fly, samt deltage i den hyggelige flyversnak der er omkring grillen. Igen i år har vi valgt at lave et samarbejde med Holbæk Flyveklub, således at halvdelen af disse aftener foregår på flyvepladsen i Ny Hageded. Det har været nogle fantastiske oplevelser, idet klubben i Holbæk er fyldt med hyggelige mennesker, der alle er glade for veteranfly. De øvrige aftener foregår som sædvanligt på EKRS.

Vores samarbejde med Andelslandsbyen Nyvang, ligeledes ved Holbæk, har også været som forventet. Her har vi haft en succesfuld veteranflyvedag samt deltaget i vagtplanen, hvor OY-DYZ, vores ene KZ-III, har været i luften ved passende lejligheder.

Projektet på den nedlagte Flyvestation Værløse følger vi stadig, med det formål, at vi med tiden evt. får mulighed for at stationere et passende fly i den flot restaurerede hangar 2. I juni måned deltog vi her med OY-ATI, i forbindelse med støjmålinger ved den planlagte græsbane på 500 x 30 meter. Der er endnu ikke opnået endelig godkendelse til denne aktivitet.

I AAA har vi stadig tre fly projekter kørende: OY-DHK, en KZ-II Kupe, OY-AZZ, en PA 18 Super Cub og OY-DVA, en KZ-III.

Alle dele til DHK er nu grundmalet, og til dette har vi opstillet et midlertidigt telt i hangaren, der fungerer som malerkabine. Vi havde håbet på, at flyet var klat til den endelige bemaling i løbet af sommeren, men sådan skulle det ikke gå, så nu venter vi på det nye forår, hvor temperaturen igen bliver lidt bedre.

Udflytningen af DHK til "malerkabinen" har givet mulighed for en rokering af projekterne, således at AZZ nu har fået plads i det varme værksted, hvor vi forventer en noget stigende aktivitet, således at kroppen hurtigt kan blive beklædt og klar til maling. I efteråret 2018 havde KZ&V arrangeret lærredskursus i AAA, hvor vi havde 6 mand med. Her blev haleplanerne med tilhørende ror fra AZZ brugt som arbejdsopgaver, så det gav et godt skub i den rigtige retning.



DVA har også fået sit eget lokale, hvor vi skal til at klargøre kroppen til pålægning af lærred. Punkterne under kroppen, hvor understellet blev revet af ved havariet, er nu genetableret og som nyt. Vi mangler nu, at få fremstillet nye ben til understellet, men da vi har profiler på lager og har en lånt en svejseopstilling til dette, er denne opgave godt i gang.





For et par år siden fik vi bl.a. tildelt en del gamle motorer fra FLYHIS. Blandt dette var der en gammel Gnome stjernemotor, som et team har kastet sig over. Motoren har været totalt adskilt, alle dele er renoveret, og motoren er nu samlet igen. Et fundament er konstrueret, og hvis vi kunne skaffe de manglende stumper, f.eks. magneter, skulle det være muligt at starte motoren.

Hensigten er dog kun, at have motoren stående til udstilling.

I foråret fik vi foræret en 14 cyl. BMW 801 motor, den type som blev brugt i Focke-Wulf FW190 fly under WW2. Denne motor har en helt særlig historie i forhold til Avedøre, idet det var disse motorer, man afprøvede, i de 10 prøvestande som er opført til tyskerne på Avedøre Flyveplads. Det er en stor opgave, at klarlægge denne til udstilling.



Som bekendt af mange, så blev Avedøre Gl. Flyveplads i 2018 overdraget fra Naturstyrelsen til FREJA, statens ejendomsselskab, med det ene formål, at finde en ny ejer af området.

Den nye ejer er nu valgt, og vi gik straks i foråret i dialog med denne, for at få det bedste ud af et fremtidigt samarbejde.

AAA er dog i den situation, at hangaren vi har som base samt ca. 1.700 m<sup>2</sup> af arealet, er ejet af AAA.

Vores område indgik således ikke i handelen, men vi var mere end spændte på, hvem vi skal have som ny nabo.

Valget faldt på ejendomsselskabet SAP9 Group A/S, der har store ønsker om, at fortsætte med området som det er. AAA har derfor indgået en fornuftig samarbejdsaftale med de nye ejere, om udvikling og pasning af området. Dermed håber vi på, at fremtiden for dette særdeles historiske område er sikret for fremtiden.

Udover det årlige Stormøde hos FLY-HIS i Karup, har vi fornøjelsen af, at Henrik besøger os lejlighedsvist i Avedøre, når vejen falder forbi. Vi vil se frem til et fortsat godt samarbejde med FLY-HIS, nu i Henriks hænder.

Vi er i øvrigt altid glade for besøg i Avedøre, så skulle du komme på disse kanter en tirsdag, hvor der er godt gang i arbejdsholdet, så er du meget velkommen. Vi er der fra kl. 09:00 til ca. 15:00, og der er altid kaffe på kanden.



*Afprøvning af Cirrus Minor motor*



*AAA museum*



*OY-DVA*

# STRUT Nordjylland

## v/ Steen Lee Christensen

### Formand

Året 2019 har primært gået med at vedligeholde vores fly. Vi startede året i vores lejede klubhus i Storvorde, hvor Bent Lund gav en rigtig fin beretning om Kramme og Zeuthen, Skandinavisk Aero Industri, og denne virksomheds produktion af fly. Det var specielt interessant da vi jo har fornøjelsen af at arbejde på henholdsvis KZ II, KZ III og KZ VII.

KZ II (OY-FAT) er i privat eje af nogle af klubbens medlemmer. Den havde sin start på Flyveskolen på Avnø, hvor håbefulde piloter fik deres første flyvninger. Vi har arbejdet på at få den renoveret tilbage til luftdygtig stand.

KZ III blev købt i november 2015, og er blevet totalt restaureret igennem de sidste fire år. Vi er nu så langt i processen, at den skal til at prøveflyves i nærmeste fremtid. Vores KZ III er oprindeligt en civil version, men da Flyvevåbnet brugte typen i en kortere årrække, og der ikke er nogen flyvedygtige bevaret, har vi restaureret den så den fremstår i den originale bemaling – dog med en fiktiv registrering 613 (FLV havde 611 og 612). Det er muligt, at vi kan flyve den til Danish Air Show 2020 i Karup.

KZ VII O-619 har vi haft i en del år, og den fungerer til fuld tilfredshed. Det er det fly vi skruer mindst på. Ud over at udskifte batteri, og vending af hovedhjul fungerer den upåklageligt.



*KZ III i Hangaren*

Den canadisk bemalede Chipmunk vi opererer, har derimod krævet mange mekanikertimer. I starten af året blev den ene tank utæt. Den blev taget ud, lappet (det er en gummitank) og isat igen. Det lyder enkelt, men en gummitank der kan indeholde 12



gallons fuel, og skal ud og ind gennem et hul på størrelse med A6-konvolut, og samtidigt monteres i forskellige beslag og ophæng, gennem samme hul, er en stor udfordring. Glæden var dog kort, da det viste sig at den igen blev utæt. Tanken blev igen udtaget, lappet og monteret. Denne gang gik der heller ikke længe før fuel dryppede ud af flyveren. Vi besluttede derfor at sende den til USA for en professionel reparation. Efter modtagelsen blev den igen

monteret, men efter kort tid var problemet tilbage! Vi kontaktede firmaet i USA, som endnu engang fik den repareret. De mente at årsagen var brugen af bilbenzin, i denne type tanke, ville opløse den lim de er samlet med. Efter montage af tanken har den holdt tæt, og vi er gået over til at bruge 100LL Avgas i stedet for bilbenzin.

Nu skulle man tro, at det var enden på den historie, men senest har vi opdaget at der lækker benzin ud af systemet, sandsynligvis ved en dårlig pakning ved flyets benzinhane. Så på nuværende tidspunkt er vi i gang med at pile "gulvet" op i flyveren for at komme til at ordne det lille problem.

Efter denne reparation håber vi godt nok, at den vil fungere upåklageligt i lang tid fremover!



*KZ III klar til at gå p vingerne*

Da vi er en lille klub, med ca. 25 medlemmer, lever vi på et stramt budget. Og med de udgifter vi har til hangarleje, forsikringer, strøm, og ikke mindst omkostninger med gummitanken til Chipmunk, er vi økonomisk presset. Vi har derfor været nødt til at opsigte vores lejemaal af klubhus i Storvorde. Så al aktivitet i klubbens regi foregår i vores uopvarmede hangar.

For ikke at vores faste stab skal kede sig for meget, nu hvor vores KZ III er ved at være flyvedygtig, har vi fået flyttet Y-652 (Piper Super Cub) ind i vores hangar. Det er den ene af to Piper Cub der overlevede branden i Vandel. Vi er ved at få overblik over hvad der skal laves på den, bl.a. nyt lærred, og er ved at få skaffet det nødvendige materiale til dette projekt. Vi mangler pt stræberne til vingerne, som vi håber stadig ligger i hangaren i Herning, hvor Piperen har været opmagasineret i en periode.



Det var jo planen at en gruppe af tidligere hærflyvere skulle stå for restaureringen, men de måtte erkende at det kom aldrig rigtig i gang, så derfor er den nu kommet "hjem" til os i Strut Nordjylland.



*Billede taget af Hans Hammer (ex HFT pilot) som fløj i den*



*Instrumentbræt te i KZ III*

Vi har i 2019 deltaget i Blokhus Fly In, hvor vi gen landede med både KZ VII og Chipmunk på stranden i Blokhus. Det var et godt arrangement med mange tusinde besøgende.



Det var også planen at vi skulle deltage i arrangement ved Sindal Flyveklub, men blæst og regn var ikke med os, så vi måtte aflyse vores deltagelse.

# Havard Danmark

v/ Jan D. Johansson



Det forgange år har budt på en række overraskelser, hvoraf de fleste har været gode. Som den opmærksomme læser ved, består projektet af Harvard 310 & 324. Harvard 310 skal laves til static display, hvorefter den returneres til FLYHIS, som får råderetten over Harvard 310. Harvard 324 skal restaureres til flyvende stand af Harvard Danmark, som herefter opererer og vedligeholder flyet. Glæd jer til at se en ægte "dansk" Harvard i luften!

## Havard 310

Harvard 310 restaureres af Frank Nielsen og pensionisterne på FSN AAL. Anført af Finn Christensen er man nu kommet så vidt at man har sat bagkrop og centerplan på rørstellet og er i fuld gang med at udstykke cockpittet. Endvidere er der lavet afstøbninger af en del af 324's paneler som mangler på 310, så at 310 kommer til at fremstå som en hel flyver. Det er også lykkedes med stor snilde og dygtighed at fremstille en række vindues paneler som manglede, hvilket er noget vi håber at overføre til 324 hvor vi står i samme behov.



*En Harvard, hvad kunne være bedre...*

## Harvard 324

Vi startede året med en relativt lille men yderst vigtig investering, nemlig en plastblæser. Den så nok lidt klejn ud, men viste sig hurtigt at kunne tage pusten fra både kompressor og operatør. En venlig sponsor levere plastgranulat i flykvalitet og blæsning kunne for alvor begynde.

Bare fordi noget er gammelt er det ikke nødvendigvis dårligt, da især den gule maling der er brugt på undersiden af flyet er nærmest umulig at fjerne, men kræver gentagne omgange stripper efterfulgt af blæsning.



*Den første klump klar fra plastblæseren*



*Martin og Jacob i gang med plastblæseren*

Vi har koncentreret os om delene til cockpit sektionen, da det er den mest komplekse og med fordel kan samles først, således at arbejdet med el og systemer kan begynde.

En Harvard er lidt som et stort modelfly, opbygget i moduler, hvilket gør den relativt nem at skille af og samle. Vi nyder også godt af den dokumentation der blev fremstillet under krigen, som meget detaljeret beskriver hvordan flyet repareres, samles og skilles af. Derudover er alle fæstelementer amerikanske tomme mål i UNF og UNC – for dem der har arbejdet på engelske fly er det en kæmpe fordel!

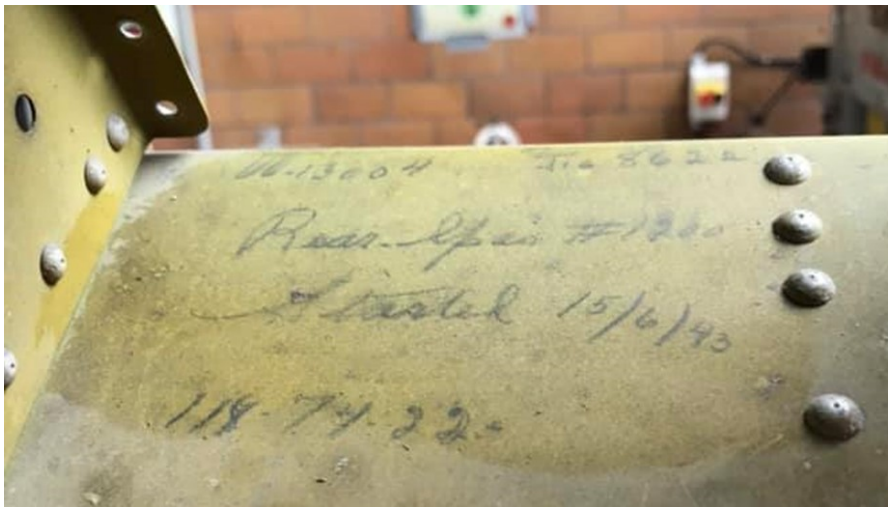




*Der adskilles, der renses og katalogiseres, som har været processen for det meste af året*



*60 år gammel Shell Grease 5 renses ud af rorpedalerne – det kunne sikkert godt tage 60 år til*



*En gang imellem får man nogle små hints om hvad det er vi har med at gøre. Her ser vi inspektørens notater på hovedbjælken fra den 15/6/43, en fantastisk tidslomme.*

En anden stor ting var da vi i foråret fik rørrammen tilbage fra maleren. Der er dog lidt arbejde igen inden vi kan sætte stumper på, men det går også den rigtige vej. Team Draken's maler er også i fuld gang med at prime og male stumper efterhånden som de bliver klare, hvilket lover godt for at vi i starten af det nye år kan begynde at skrue 324 sammen.



*Første cylinder løftets fri,  
Bemærk det brune feronat*

nemlig at være konserveret, og efter lidt søgen af John Andersen i flyets logbog, fandt vi ud af at motor og propel formentlig kun har gået 60 timer inden det blev konserveret ved udfasning fra FLV. Så vi var glade for at vi ikke har sendt en næsten ny motor til overhaul. Propellen viste sig på samme måde at være indvendigt konserveret, men det er dog nødvendigt at sende bladene til inspektion og udmåling.

På show siden har Harvard Danmark ej heller ligget stille. Årets store begivenhed var Airshow i Roskilde. Det var desværre ikke den store success som vi har håbet på. Mange besøgende, men desværre ikke så meget salg, men fik dog 2½ med flyveopvisning, det kunne være værre.

Og nu til de positive overraskelser. Når riget fattes penge, må man tage andre midler i brug. Vores oprindelige plan var jo at sende motoren til overhaul i USA, men med en pris på \$60.000 var det ikke inden for vores økonomiske rammer. Ført an af Kræn, kastede vi os selv over motorrenoveringen, hvilket i bund og grund ikke er svært, der er bare ni cylindre i stedet for f.eks. fire og alt er beskrevet i bøgerne. En af forfatterens store bekymringer var at motoren ikke kunne drejes, det er som regel ikke et godt tegn, men selv dette havde en god årsag.

Den første cylinder var nærmest umulig at trække af, dog kom den med lidt overbevisning og et fantastisk syn åbenbarede sig. Motoren viste sig

Vi glæder os til 2020 hvor sæsonen byder på en række mindre og større fly-in's og Airshows. Kom endelig forbi når i ser os!



*Accessory gearboxen løftes af motoren. Vi var bekymret for korrosion på impelleren. Men det viste sig at være støv*

Den ny nymalede motor, klar til at få cylindre monteret



*Det ene propelblad i forbavsende god stand, bemærk igen det brune feronat brugt til konservering. Propellen deler olie med motoren via en governor der bestemmer bladvinklen.*

Jagten på sponsorer foregår for fulde gardiner, med mange positive tilkendegivelser. En Harvard er jo som bekendt ikke er specielt billig i drift. En række fonde kontaktes, samt private sponsorer som kunne tænkes at have interesse i at hjælpe.

## FLYHIS Studietur v/ Villy Kaae Jensen

flygvapenmuseum

### Mandag den 21 OKT 2019

Vi startede dagen med at mødes på FLYHIS ved 0730 tiden - der var stadig mørkt – vintertiden med lidt lysere morgener begynder først på søndag. Lidt senere var der afgang i busletter – turen gik først til parkeringspladsen på Ryes Kaserne i Fredericia – der skulle vi mødes med Skrydstrup- og Aalborg folkene klokken 1000.



Vi var der lidt før den aftalte tid, men behøvede ikke vente længe, så var de der. Lars sad således allerede og ventede på os i den store blå bus, som vi havde lånt i Skrydstrup.

På det tidspunkt ringede Eigil Landbo – han stod i Karup og ventede og kunne ikke forstå, hvor vi blev af – der havde vist været en lille brist i kommunikationen, så han gik glip af turen i år.

Vi var på vejen igen ved 10-tiden – nu gik turen mod øst – alle var med, folk var forventningsfulde og stemningen var i top. Henning Rauff havde som sædvanligt øl og vand med til den lange tur – og som noget nyt var der også lige et par 3-liters kartoner med den gode Grande Alberone rødvin for de mere kræsne.

Bortset fra et enkelt stop på en lille rasteplads med toilet-faciliteter på Sjælland, kørte vi uden afbrydelser til Jonstruplejren. Her ventede de sidste af vores rejseselskab, og vi fik lige tanket bussen op. Samtidigt fik folk en dejlig sandwich med skinke og ost og noget drikke, og ved 13-tiden gik turen videre gennem efterårsfarverne ad E20-eren og over Broen til Sverige. Ingen paskontrol.

Turen gik OK – Lidt efter Malmø var Henning Rauff lige rundt for at samle pengene ind for drikkevarerne. 35 kr. pr mand – en helt OK pris.



Heldigvis virker MobilePay også i Sverige.

Spiste nogle flere sandwiches på en rastepads/tankstation med toiletter ved 1450 tiden. Herefter gik det hurtigt videre ad E4 vejen mod Jönköping – en lang tur – man kører i skov hele tiden – men heldigvis for den lokale elsdyrbestand i almindelighed og trafikikkerheden i særdeleshed var hele strækningen forsynet med hegn.

Var fremme ved Scandic Hotel Elmia i Jönköping ved 1715 tiden – lige inden mørket begyndte at sænke sig og byens lys blev tændt. (Jönköping er en by med ca. 94000 indbyggere.)

Ved indtjekningen skulle vi blot vise pas eller anden legitimation, så fik vi udleveret et lille hvidt nøglekort – jeg fik et dejligt dobbeltværelse på 5. etage (nummer 564) med udsigt mod øst og "Kinnarps Arena". Den store ishockeyhal har plads til 7000 tilskuere og er hjemmebane for HV71. Dejligt hotel og kontantfri.

Efter at have taget værelset i besiddelse, fik vi lige en Mariestad – en rigtig god svensk øl - den trængte man også til ovenpå den lange rejse.

Der var middag ved 19-tiden i hotellets hyggelige restaurant. Der blev serveret noget lækkert rødt oksekød med nogle kartofler og små lækre sorte rødbeder – hertil endnu en Mariestad. Vi fik også lige lov til at supplere lækkerierne ved salat-buffeten. Bagefter var der dessert - noget is med chokolade – og kaffe.

Nogle af os sad efterfølgende lidt i den hyggelige bar. Tror de fleste gik tidligt til ro.

### **Tirsdag den 22 OKT 2019 besøg på Flygvapenmuseet**

Morgenmad ved 08-tiden – her var alt, hvad man kunne forestille sig og hjerter begære – rørag, bacon, pølser, baked beans, skinke, pålæg, rugbrød, hvidt brød, små rundstykker, forskellige oste, havregrød, digestive kiks, kanelkager og pandekager.

Var klar til afgang fra Elmia ved 0915 tiden. Så gik turen mod Linköping – en tur på en lille 1½ time ad E4 – den der går til Stockholm – kørte først et stykke langs Vättern – søen er 135 km. lang og Sveriges næststørste – kunne se Visingö fra vejen. Senere drejede vi af mod nordøst – allerede inden Linköping så man gamle fly på piedestaler langs vejen.

Var fremme ved Flygvapenmuseet og klar til beskue herlighederne lidt inden kl. 1100 - den officielle åbningstid. Skulle først lige have en lille briefing – skulle lige køre en halv kilometer til en magasinhal/hangar. Her stod lederen – han ville lige fortælle lidt om hele foretagendet – hvad det var, og hvad de gik og lavede. Hangaren lå i det indhegnede værkstedsområde.

Der var fyldt op med flyvende isenkram eller i det mindste maskiner som havde fløjet i en helt anden tid. Der var pænt mørkt i den store hangar – der var kun lys i loftet, men det var rigtig interessant at se efter at have hørt nogle af historierne om stedet. Der var gamle Draken fly, forskellige træningsfly, Vampire, Viggan, Gripen, Harvard og meget andet godt her.

Bagefter gik turen tilbage til den store museumsbygning igen. Der var fri entré. Vi fik lige en halv time til at gå med et lille smugkig i hallen med de gamle dobbeltdækkere, så var der frokost – der var simpelthen dækket op til os inde i den samme hal sammen med alle de gamle fly lige midt på gulvet. Det var nok en lidt tidligt ovenpå den overdådige morgenmad, men maden var rigtig lækker – også her. Vi fik noget pulled pork med noget coleslaw og små kartofler med skræl på – surbrød og knækbrød til. Fik lige en 2,1% øl – smagte rigtig godt. Til sidst var der kaffe og småkager, men det nåede vi desværre ikke - vi skulle mødes med lederen udenfor under den smukke gamle, blanke DC3. Her blev vi delt op i to hold og efterfølgende fotograferet. Nu var det tid til besøget hos pensionisterne på værkstedet – og vi fik besked på at beholde hænderne i lommerne – for de fleste af os udgjorde dette ikke noget stort problem.



*Den gamle DC3*

Det var sjovt at se, hvad de arbejdede med her, og lige få et indtryk af, hvordan tingene foregik – det var nok ligesom hjemme i Karup – pensionister lavede det meste her på værkstedet, men det føltes også, som om de ikke ligefrem skulle ligge på deres grædende knæ for at få de stumper, de skulle bruge til deres projekter. Det hele er ligesom en del af en større forretning.



*Fra værkstedet. Her arbejdes der på et gammelt redningsfly, der er fisket op fra en sø, hvor den vist lå i 50 år. Ligger på siden*

Så også lige de tilstødende magasiner – også lidt specielt – har aldrig set så mange reservedele, propeller og motorer på et og samme sted – måske er det godt at have noget at "handle" med, når man har med i-standsættelse af gamle fly at gøre.

Her blev tingene registreret og kategoriseret efter alle kunstens regler som "ikke farlig" og lagt på lager – for nogle af stumpernes vedkommende nok for evigt, selv om det er et stort ord at bruge. Efter alt dette var det endelig blevet tid til at se selve museet.

Man lægger især mærke til de fantastiske udstillinger og set-ups – en hel hal med de helt gamle dobbeltdækkere, vandflyvere, fly med ski-pontoner og mange andre fly fra det svenske flyvevåbens allerførste år. Et enkelt fly havde smukke blanke kobbercylindre. Alle var stillet op på de mest spændende måder og belysning – nogle med oplyst cockpit. Så også lige et enkelt finsk fly på ski og med det karakteristiske blå hagekors på fuse-lagen.



*Finsk fly fra vinterkrigen*



*De skamskudeterester af det af russerne nedskudte DC3 i den mørke hal*

I kælderetagen var der en meget smuk udstilling i meget stemningsfulde og mørke omgivelser omhandlende det forsvundne/nedskudte DC3 spanings/overvågnings-fly. Man fik via plancher, avisudklip og billeder fortalt historien om det svenske fly med syv mands besætning, som blev skudt ned af et MIG-15 jagerfly over Østersøen lige på grænsen til sovjetisk farvand ud for Letland i JUN 1952 – det viste sig senere, at det ikke var over sovjetisk område men i internationalt farvand. I forbindelse med den efterfølgende rednings-aktion blev et Catalina fly fra det svenske Flygvapen ligeledes skudt ned af en sovjetisk MIG-15 jager, men besætningen blev heldigvis reddet i god behold. En meget voldsom og rørende historie fortalt i billeder, modeller og plancher krydret med russernes egen radiokommunikation – hvor en navngiven russisk oberst giver ordre til en stakkels ligeså navngiven MIG-15 pilot om nedskydningen.

Ovenpå igen så vi en udstilling om den kolde krig og dens indflydelse på almindelige mennesker i Sverige – der var stuer med møbler, billeder og tændte radioer med musik og snak fra den gang. Her var også spændende plakater og billeder om emnet. Og selvfølgelig en masse fly. Hele den ene ende af hallen rummede således både et Catalina redningsfly og selvfølgelig et sovjetisk MIG-15 jagerfly. Ovenover det hele et meget smukt Spitfire S-31 PR Mk. XIX ubevæbnet foto/spanings-fly med en topfart på 720 km. i timen med 5-bladet propel, som man ligeledes opererede med i de dage. Flyet havde efter sigende "kostet" museet både en "Tunnan" S29C og 2 andre fly i bytte.





*Spitfire S-31 PR MK XIX - et af museets klenodier*

På denne etage kunne man også lege flyveleder og andre ting elektronisk – Palle Christensen og John Krarup legede med et elektronisk kontrolltårn, imens jeg prøvede at få et elektronisk modelfly i luften og holde det der – det var meget svært og lykkedes heller ikke.

Ved 1630 tiden var det hele ved at klinge lidt af – jeg tror, at alle havde set sig mætte på det hele – enkelte skulle lige foretage nogle små-indkøb i merchandise butikken – bøger om flyvere og meget andet. Ved 17-tiden, da museet skulle til at lukke for i dag, kørte vi "hjem" til Hotellet i Elmia igen – en lang tur men dagen var gået rigtig godt.



*Palle og John får en godnatøl i baren*

Aftenens middag bød på en lækker svampesuppe – kyllingebryst med sprødt skind, tomatsovs og små kartofler – hertil den gode Mariestad øl – til alle ved vores bord.

Efter maden gik Lars og jeg en tur – ind til byen – vi gik pænt langt, men kom aldrig til noget decideret city-miljø. Var tilbage på hotellet ved 22-tiden – skulle jo lidt tidligere op i morgen.

### Onsdag den 23 OKT 2019 hjemrejse

I dag var jeg noget tidligere oppe, så der var god tid til den dejlige buffet – denne gang nåede jeg også pandekagerne.

Efter den dejlige morgenmad var vi klar til afgang med den blå bus kl. 0830 – vejret var OK – nogle små solstrejf og skyer men ingen regn. Svenske skove og masser af efterårsfarver. Første pause var på Mølletofta – her lå en hel del dåser og plastic-flasker smidt i grøften, men sådan er det jo nok alle steder efterhånden.

Så gik turen gennem Skåne – våde landskaber og masser af fugletræk. Over Broen – ingen paskontrol – heller ikke denne gang – så var vi på Sjælland og København med Ørestaden og alle de høje huse.



*Klar til frokost i Hangar 2, Værløse*

Var i Jonstruplejren ved 1245 tiden – Værløse folkene tog til den gamle nedlagte flyvestation – vi skulle mødes med dem til afsluttende bid brød og en øl i Hangar 2.

Efter tankning af bussen kørte vi således til den nedlagte flyvestation og Hangar 2 – her var der stillet to store borde med tilhørende stole op i hallen – og der var smørrebrød. Øllet og rødvinen havde vi jo med i bussen.

Vi nød maden, vinen, øllet og hinandens selskab i den lidt kølige og uopvarmede hangar sammen med Draken nr. AR-002, F-16 nr. E-176 og Lynx nr. S-194

Ved 14-tiden gik turen imidlertid mod Fredericia – der var lidt kø på motorvejen omkring Odense, men ellers gik turen OK.

Ved 17-tiden var vi i Fredericia, og efter at have læsset vores bagage over i busletterne gik turen mod Karup – var ved FLYHIS ved 19-tiden – efter en rigtig spændende og ikke mindst lærerig tur.

Flyvevåbnets Historiske Samling

sender

de bedste ønsker

om

en Glædelig Jul

og

et Godt Nytår