

## RF 35 DRAKEN erstatter REPUBLIC RF 84 THUNDERFLASH

Eskadrille 725 (Karup) blev den 1. nov. – 1 år og 2 måneder efter første modtagelse af første Draken – erklæret for operativ.

Den 27. juli 71 mistede man det første Draken-fly (F-35), hvor piloten reddede sig ved udskydning med katapultsædet.

Eskadrille 729 (Karup) fik den 24. maj 71 det første Draken-fly (RF-35-F) og vil i løbet af 72 første kvartal få det resterende fly, der mangler i eskadrillens fulde udbygning.

Den 3. august 71 mistede man i eskadrillen det første fly af denne type, idet en elev under en omskolingsmission mistede kontrollen over det. Piloten reddede sig her ligeledes i faldskærm.

31. dec. 71 fløj man i eskadrillen den sidste tur med RF-84-F. Dette fly har været anvendt i flyvevåbnet siden 2. maj 57 og i denne periode blev der fløjet 39.861 timer med denne type.

Flyvertaktisk Kommando oplyser i øvrigt om indfasningen af Draken, at man er ved at have overvundet vanskelighederne og efter at have modtaget de første 2-sædede fly, er man ikke længere afhængig af den svenske omskolingshjælp.

(Fly-Nyt)



Det gamle rekognoceringsfly REPUBLIC RF 84 F

ESK. 729



DANCEBOO

• 1972 •



# BLÅ BOG

## ÅRSSKIFTET - 71/72

### AFGANG FRA ESK:

HEP TIL F.T.K. FEB 71

JOL TIL ESK. 721 FEB 71

PAW TIL ESK. 725 MARTS 71

CLA TIL ESK 721 APRIL 71

RYB TIL AVNØ JULI 71

VAN TIL ESK 721 NOV 71

KEL TIL F.T.K. NOV 71

### TILGANG TIL ESK.

BEM, MYL, KID, CLA FRA TRESK JAN 71 -

VON FRA FLOS JAN 71, DEN OG LES FRA ESK 725 MAJ 71.

## STATUS QVO <sup>1</sup>/<sub>1-72</sub>

A	14	TOU
	16	DEN
	20	FRO
	22	BUS
F L O G H T	24	BES
	26	LUI
	30	WAW
	32	PEI
	34	SOM
	36	RIT
	40	BEM

B	15	STE
	17	VON
	21	LEJ
	23	LES
F L O G H T	25	VIS
	27	MØS
	31	ELS
	33	DIL
	35	KIN
	37	MYL
	41	KID

# UDFASNING AF RF-84 !





# APROPOS

## FLYVETID



FLERE FLYVETIMER ? - JAMEN I FIK JO TRE I SIDSTE UGE

Sidste år indsendte en løjtnantsjunta bestående af Vis, Bus, Fro, Bes, Møs, Waw, Els, Lui, Pei og Rit en OHR på den manglende flyvetid til svendende. Opso lovede dengang bod og bedring for 1972., men i dag ved vi bedre. Dagbogen bringer derfor OHR!en samt Opso's lystige svar.... se næste side..

# OHR

BØR UDFYLDES AF ENHVER, DER HAR KENDSKAB TIL HÆNDELSER ELLER FORHOLD, DER ER KOMPROMITTERENDE FOR FLYVESIKKERHEDEN, OG SOM IKKE GIVER ANLEDNING TIL UDFÆRDIGELSE AF FORM. 1031 ELLER U.R. RAPPORT.

TIL FSN

1. <del>XXXXXXXXXX</del> /FORHOLDETS ART:	
NEAR MISS <input type="checkbox"/>	OVERTREDELSE AF GÆLDENDE PROCEDURE, BEST. ELL. ORDRE <input type="checkbox"/>
UHENSIGTMÆSSIGT MATERIEL <input type="checkbox"/>	FLYVESIKKERHEDSKOMPROMITTERENDE <del>XXXXXXXXXX</del> <input checked="" type="checkbox"/>
UHENSIGTMÆSSIG/ELLER UTILSTRÆKKELIG UDDANNELSE <input type="checkbox"/>	ANDET <input type="checkbox"/> HVILKET:
2. <del>XXXXXXXXXX</del> FORHOLDET VEDRØRER:	
O-AFD <input checked="" type="checkbox"/> GCA <input type="checkbox"/> START/TAXIBANER <input type="checkbox"/>	FLYTYPE: <b>Draken</b>
ATC <input type="checkbox"/> B+R <input type="checkbox"/> FASTE INSTALLATIONER PÅ FLYVEFELT <input type="checkbox"/>	ESK/VÆRKSTED: <b>Esk, 729</b>
3. HÆNDELSEN/FORHOLDET INDTRUFFET/KONSTATETERET:	
I LUFTEN <input type="checkbox"/> PÅ JORDEN <input type="checkbox"/> DATO: _____ KL.: _____	
HVIS "I LUFTEN" UDFYLD FØLGENDE PUNKTER, SÅFREMT DET SKØNNES AF VÆRDI:	
VEJR: _____ VMC <input type="checkbox"/> IMC <input type="checkbox"/>	
STED: _____ HØJDE: _____ FLYANTAL: _____	
MISSIONSTYPE: _____	
4. BESKRIVELSE I KLART TEKST AF <del>XXXXXXXXXX</del> /FORHOLDETS ART:	
Ref. Rapport over 63. Air Forces Flight Safety Committee møde i Paris 1-5/6/71.	
<p>Ref. side 11, item 11 omhandler minimum flyvetid for operative piloter, der skal opretholde "effective combat readiness". 10-15 flyvetimer pr. måned anses her for det generelt minimale for at opretholde denne status. RAF og USAF har som anført i item 11 et noget højere minimum.</p> <p>Ved en undersøgelse foretaget i ESK 729, viste det sig at den gennemsnitlige flyvetid pr. mand pr. måned (instruktører og sidste omskolingshold undtaget), var 10-35 tm. Beregningen er foretaget for perioden 1/4 - 21/10 1971; d.v.s. en godtvejrperiode, hvor gennemsnitsflyvetiden burde ligge en hel del over årgennemsnittet.</p> <p>Dette forhold anses af Esk. piloter ikke alene som effektivitetskompromitterende, men også som flyvesikkerhedskompromitterende.</p> <p>En medvirkende årsag til den ovenstående lave gennemsnitsflyvetid er efter undertegnede mening den korte tid mellem omskolingsholdenes påbegyndelse. Dette har medført, at piloter, der lige har gennemgået Draken omskolingen, er blevet "stattet" i flyvetid. F.eks. kan det nævnes, at flere omskolede piloter har en månedsflyvetid på ca. 7 timer.</p>	



5. FORSLAG TIL FORBEDRING AF FORHOLDET:

En bedre planlægning af fremtidige omskolingsholds påbegyndelse, således at der kan blive en mere hensigtsmæssig fordeling, af den til rådighed værende flyvetid.

Da den årligt tildelte flyvetid for Esk. i forvejen er ringe, synes det hensigtsmæssigt at stabspiloter opretholder deres flyvestatus i ikke-operative eskadriller.

UDFÆRDIGET AF:

VIS BUS FRO BES MØS WAW ELS LUI PEI RIT  
RANG: NAVN: ENHED:

6. FSNFSO TIL: OPSO , DER ANMODES OM AT ~~UNDERSØGE~~ SAGEN.  
kommentere

KRY

7. FRA: OPSO TIL FSNFSO

Se mine kommentarer på vedlagte bilag.

sign  
J. Michaelsen  
operationsofficer

8. FSNFSO TIL: (udsteder)

Jeg skal afholde mig fra at kommentere sagen yderligere, blot opfordre til at den tilrådighed værende flyvetid udnyttes mest rationelt. Jeg mener stadig at det er irrelevant at tale om timer i forbindelse med status, idet cockpit tid kan fås medens flyet står på jorden

sign  
KRY

9. (KUN FSNFSO)

(a) FORHOLDET BEHANDLET VED (Ref):

(b) INFO FORDELT TIL:

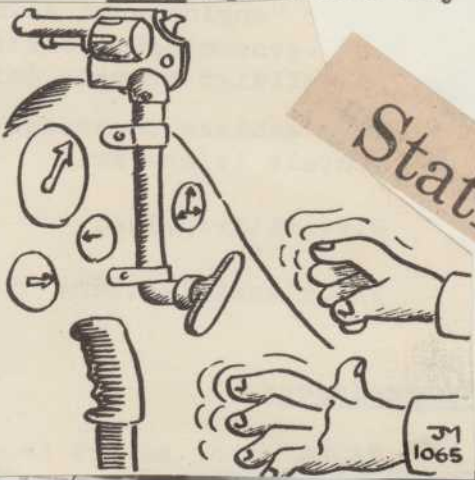
Det ville være ønskeligt --set fra et effektivitetsmæssigt synspunkt - om moskningen kunne afvikles ved en særlig "conversion unit", som afleverede de omskolede piloter til de operative enheder, som så kunne koncentrere indsatsen om "effective combat readiness"- træningen.

Det har FLV ikke kunnet magte, og opgaven for FSN KARUP - og i dette tilfælde ESK 729 som eneste recce enhed i FLV - har derfor været at gennemføre omskoling af alle piloter på den kortest mulige tid og derefter at bringe ESK op på delvis operativ status snarest muligt ( læg mærke til ordet "muligt").

Henvisningen til en pilots minimale flyvetid pr. måned for at opretholde "effective combat readiness" er ikke relevant i denne forbindelse, idet ESK har "omskolet"-status med prioritet på omskolingsflyvning samt træning til dekvis operativ status for nogle piloter med henblik på i begrænset omfang at kunne varetage recce-beredskabet på Draken.

FKO, FTK og FSN/ESK er således helt på det rene med, at ESK operative effektivitet indtil nu har været meget begrænset. Henset hertil mener jeg, at der ikke er noget flysikkerhedsfarligt i, at en delvis operativ pilot kun flyver 8-9 timer pr. måned (det minimale krav er jo 8:20) og en omskolet pilot lidt mindre, men en sådan situation bør selvfølgelig begrænses tidsmæssigt mest muligt. Derfor sætter FSN alt ind på, at forbedre "teknikken" således at vi i 1972 - hvor ESK forhåbentlig bliver "combat ready" - bliver i stand til at give de operative piloter mindst 15 flyvetimer pr. måned.

Hvad er det for stabspiloter der hentydes til i punkt 5?? Såvidt jeg ved er der ingen FTK/AIRBALTAP/BALTAP-piloter som flyver Draken i ESK 729. Dersom man hentyder til FSN-stab. d.v.s. 0-afd, er jeg helt uenig i det anførte synspunkt. OPSO, LD-00 og FSO burde helst opretholde status på alle operative fly på FSN!



Statistik og følelse

J. Michaelsen  
operationsofficer



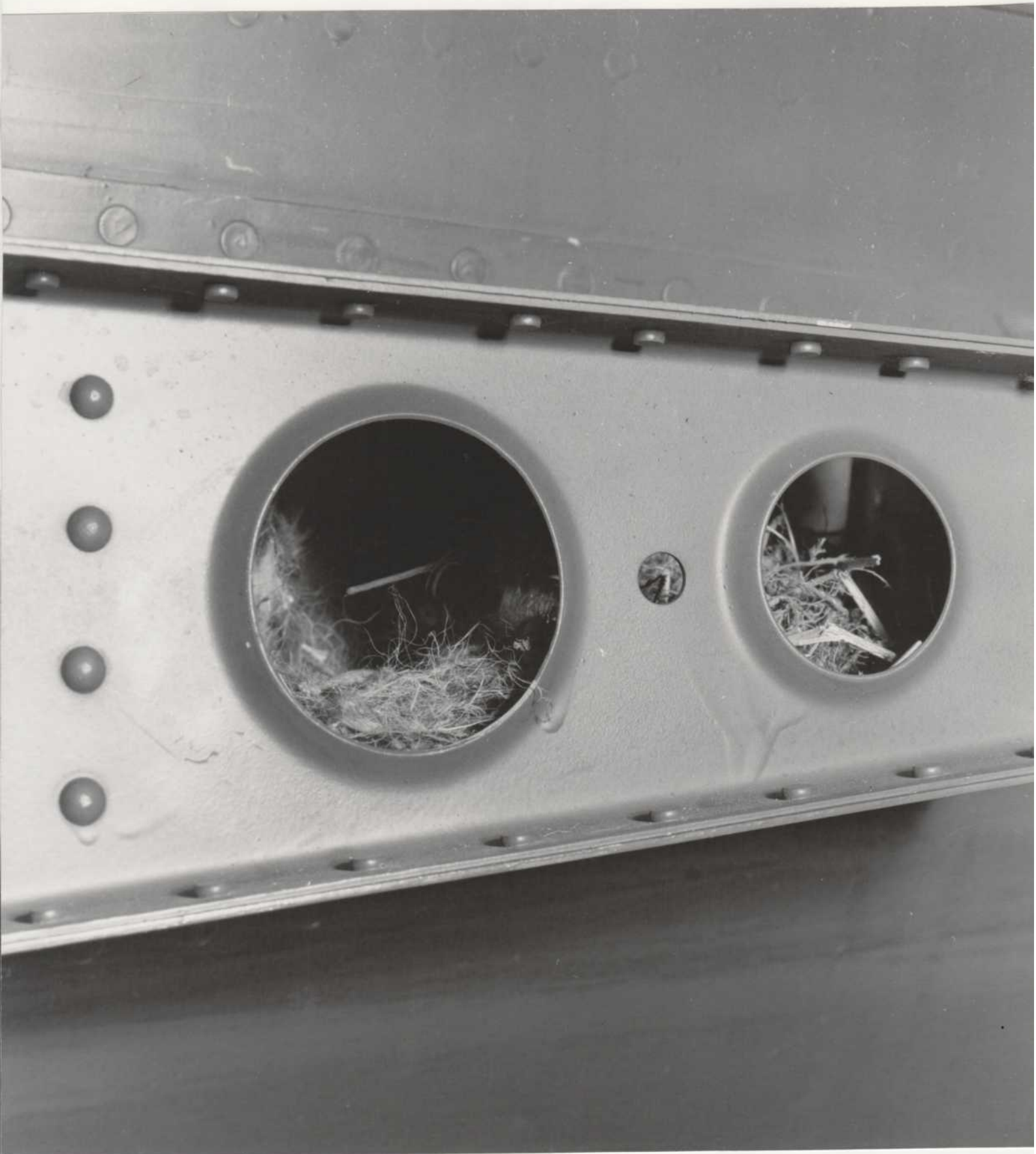
LAD ALDRIG MODSTANDEREN ANE, AT DER ER NERVER PÅ ...



Vinterkrig på heden



Flyene flyver stadig for lidt efter manges mening!  
Disse billeder blev taget en smuk dag i forsommeren, og viser  
overgangen mellem elevens og krop på et fly som STOD PÅ LINEN.







# Ikke »tøffelhelt«, men superhøg —

På basis af nedenstående notat har eskadrillen udregnet at ELS kan reducere sin vægt til 70 kg (på 1 måned), ved 30 samlejer pr. uge..... Ved 135 ugentlige samlejer ville ELS forsvinde på én måned.

-SO GET FUCKING-



— Er han ikke dejlig?

## SAMLEJE EN GLIMRENDE SLANKEKUR

Der forbruges ca. 200 kalorier pr. gang

NEW YORK: Vejen til en slankere linje går gennem mere aktivitet i ægtesengen — eller andre senge — mener den amerikanske læge, dr. Abraham Friedman, der gennem 25 år har arbejdet med folks vægtproblemer.

Friedman skriver i ugebladet 'Ladies' Home Journal', at samtaler med overvægtige patienter ofte viste, at de søgte kompensation for seksuelle problemer og frustrationer ved at spise og drikke overdrevent.

I denne sammenhæng opfordrede Friedman patienterne til at øge deres seksuelle aktivitet.

— Tre ugentlige samlejer

kan bringe vægten end med næsten to kilogram om måneden, mener han.

Der foreligger ikke noget om, hvordan de overvægtige fik gennemtruffet sig adgang til sengen hyppigere end normalt.

— Et samleje er så anstrengende, at der gennemsnitligt bruges 200 kalorier pr. stk., oplyser den amerikanske læge.

**ELEKTRISK LYS I SOMMER- & HELÅRS-HUSET KR. 550.-**

v. aut. install. ml. 6-9, efter 19.30  
Betaling intet problem (01) 74 79 22

HK	
TL	
FD	
ELS	28





## Jet-flyene afslører sø-for- ureningen

*Luftvåbnet mobiliseret i kamper  
mod forureningen af danske søer*

Flyvevåbnets foto-rekognosceringsfly inddrages nu i bekæmpelsen af ferskvandsforureningen.

Flyvertaktisk kommando i Karup har givet tilsagn om at foretage infrarød fotografering af sumpvegetationen i 16 midtjyske søer. Det er første gang, man i Danmark tager infrarød fotografering i anvendelse inden for den botaniske forskning.

Bag undersøgelsen står amanuenserne H. H. Schierup, Botanisk Instituts økologiske afdeling ved Aarhus Universitet, og Søren Wiium-Andersen, Ferskvandsbiologisk laboratorium i Hillerød.

Blandt de 16 søer, der skal fotograferes fra jetfly i slutningen af juli er Moss sø ved Skanderborg, Grane Langsø, Halle sø, Stigsholm sø, Al-

mindsø, Borre sø ved Silkeborg og Slåen sø.

De fotos, man på denne måde får, skal danne basis-materiale for et studium af, hvordan vegetationen udvikler sig og dermed også, hvor stor forureningen er.

Sumpområderne er vanskeligt tilgængelige fra jorden, og det er næsten umuligt at danne sig et overblik over, hvor store de enkelte plantegrupper er, hvis de ikke betragtes fra luften.

Når de to videnskabsmænd har valgt at bruge infrarøde film, hænger det sammen med, at man langt lettere kan udskille de forskellige plantearter på disse billeder end på sort-hvide. Planterne reflekterer lyset forskelligt og giver tydelige forskelle på billederne.

Efter den første fotografering er det planen, at projektet skal følges op med et par års mellemrum, så man kan se, hvor-

dan de forskellige arter udvikler sig. Det bliver dog næppe flyvevåbnet, som foretager det efterfølgende arbejde.

Visse af sumplanterne kan akkumulere de gødningsrester eller kunstige næringsstoffer, som skylles ud i søerne fra store landbrugsområder, og selv beskedne mængder af

gødning, tilført søvandet via åer og andre tilløb, kan påvirke vegetationen flere år efter.

På langt sigt vil de to forskere gerne have samtlige landets søer fotograferet, så forureningstakten nøje kan følges, og så man kan træffe modforholdsregler i tide.

Leck.

### EKSTRA VRINSK



VIOLA VRINSK

har læst, at Forsvarsministeriet for tiden udbetaler en

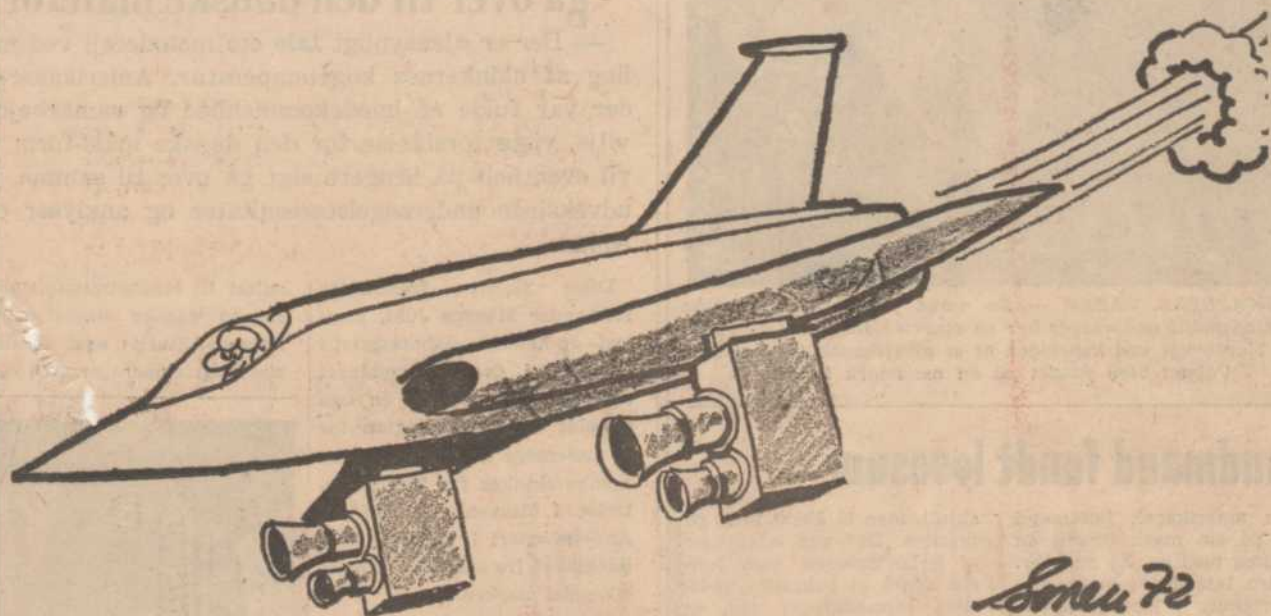
masse erstatninger for ure, vinduer, vaser og andet, der er blevet spoleret af luftvåbnets overlydsfly.

— Men det er alligevel ikke alt, hvad luftvåbnet knalder, der får erstatning, sagde hun og så bittert på billedet af den unge jagerpilot.

Og han brød endda gennem dydmuren, tilføjede hun og gik med hastige fjed ud i vinteråren.



OG JYLLANDSPOSTEN!



## Forureningsbekæmpelse fra luften

Det danske flyvevåben har frivilligt ladet sig mobilisere i forureningsbekæmpelsen. Det sker ved, at nogle fotorekognosceringsmaskiner i forståelse med flyvertaktisk kommando i Karup foretager såkaldt infrarød fotografering fra luften af

sumpvegetationen i 16 midtjyske søer, iblandt hvilke er Mosse, Grane Langsø, Halle sø, Stigsholm sø, Almind sø, Borresø og Slåensø.

Der er tale om fotografering af området, som er vanskeligt tilgængelige, og som man derfor har

svært ved at få overblik over. Bag undersøgelserne står amanuenserne H. H. Slierup fra Botanisk Instituts økologiske afdeling ved Aarhus Universitet og Søren Wium-Andersen fra Ferskvandsbiologisk Laboratorium i Hillerød.

De har valgt at anvende infrarøde film, fortæller dagbladet »Politiken«, fordi man på sådanne optagelser lettere kan skelne de enkelte planter fra hverandre, idet de reflekterer lyset på forskellig vis.



Ved B.W. Ledertoug

spørg os



En tvivlsom japansk herre, der anvender dæknævnet Michihiro Arai har i længere tid været penneven med ~~vor~~ chef. Samme Arai (?) har tilsendt os en fandens masse breve, og da eskadrillen begyndte at svare ham med japanske tegn istedet for med det velkendte latinske alfabel flippede han helt ud (enhver ordentlig eskadrille er naturligvis istand at producere japanske tegn.)

davs igen dansker!  
-jeg hedder  
stadigvæk



Vi bringer her nogle af de påtrængende breve, samt de kloge svar:





No. 2

に似ております。至る 7 月に初飛行  
に成功しました。

私は、貴隊 729 中隊を見学したので  
ですか。朕念、乍ら デンマーク迄行  
きません。

北政の自由陣衛にある デンマーク王国  
の空軍とその使用航空機に深い興  
味を持っております。

又、何か珍らしい写真かごさいませ  
ん。たゞお送り下さい。

東京は秋になり、日一日と寒さが  
増して来ます。

貴方の御健康を心よりお祈り申し  
上げます。

敬具

Michihio Arai

荒井道博

デンマーク空軍 729 中隊  
殿

追記。地上に於ける RF-84F の写真を一枚  
いたしませんでしょうか。



P.O. Box 48, SHITAYA,  
Tokyo 110-91, JAPAN.  
March 27 1972

Office of Information Esq.,  
Eskadrille 729 Flyvestation  
Karup 7460 Kølvråa, Denmark.

Dear Sir:

Thank you very much for your writing kindly answer by Japanese on every time. I was very happy to received a photograph of (R)F-84G Thunder Jet extempore Reconnaissance aircraft in RDAF. It is very valuable and treasure for me as aviation mania and "Journalist". Thank you again for your kindness in my heart.

I will send you an article of made in Japan in reward for your kindness. by answer of your letter, could you please writing me now you want Japanese article ? If you could tell me, I should be very happy to send you on next time.

If you know an address of home base of Eskadrille 726, could you please writing me ?

I am very interested your using RF-84F Thunderflash and if you have a photograph of RDAF's RF-84F showing camouflage painted, could you please send it to me ? Please forgive my boldness for making such a request on every time.

I shall have to close for now. Hoping to hear from you very soon. with best regards to you and your colleague. I am very waiting for your kind answer.

yours very trully

*Michihiro Arai*

Michihiro Arai

東京下谷局私書箱48  
荒井道博 〒110-91

1971 9. 26.

拝啓

御手紙並びに (R) F-84G の写真をお送りいただき、まことに事厚く御礼申し上げます。毎回貴重な資料をお送りいただき、心より感謝致しております。(R) F-84G の写真大変興味あるものです。F-84 シリーズの写真は、Republic 社及び米国防省より数多く入手しておりますが、翼端増槽にカメラを装備した貴隊の (R) F-84G は大変珍しいものです。我が国の航空自衛隊に於いては、米空軍より供与された旧型 F-86F-25 18 機を三菱重工にて改造し RF-86F として使用しております。

先日船便にて日本の航空雑誌 (Air Review 航空情報) と自由中国 (Free Chinese) の空軍機関雑誌 "Chinese Air Force" をお送り致しましたか。お受け取りにられましたでしょうか。今回別便にて (船便) 航空情報 10月号をお送り致しましたのでご覧下さい。尚、特集として、日本最初の超音速練習機三菱 X T-2 です。X T-2 は外観は F-4E Phantom



c/o Nakazawa  
4-15-16, Negishi, Taito-ku,  
Tokyo 110, Japan.

May 24 1971

Office of Informations Esq.,  
ESKADRILLE 729 Flyvestation  
Royal Danish Air Force

CH :	_____
NK :	_____
<i>P.T.O.</i> :	_____
:	_____

Dear Sir:

I was very happy to received for your very kindly letter and photograph of Saab J-35X Draken and RF-84F Thunderflash in Royal Danish Air Force. They are very valuable for me as I am an aviation mania and would be aviation Journalist. Thank you again for your kindness.

I was very glad your writing information for Japanese in your letter. I am very sorry I could not writing Danish this answerof letter.

I am very understanding about your 729th Tactical Reconnaissance squadron in Royal Danish Air Force owing to your kindly letter.

I will send you a Japanese aviation magazine called "AIR REVIEW" on every month for June. By under separate cover of sea mail I sent you AIR REVIEW a number of may in reward for your kindness.

I visited many Air Force Base of USAF and our Japanese Air Self Defense Force in Japanese mainland and Ryukyus Island on every time. But I am very sorry I could not visit for your 729th Tactical Reconnaissance Squadron.

I am very interesting Royal Danish Air Force and I collection many materials of about your Armed Forces which I received from Embassy of Denmark at Tokyo 100. I have heard your Air Force No.726 Squadron ( F-86D Sabre ) break-up in 1969. Is it true ?

I am very interesting F-100D/F Super Sabre Fighter Bomber using 727 Squadron. If you know an address ( Headquarters of 727 Sqn ) of 727 Squadron, could you please writing me ?

If you have a photograph of your used (R)F-84G Thunder Jet, could you please send it to me ? I have many photographs of F-84 series which I received from Republic Aviation Corp. ( now Fairchild Hiller Republic Aviation Division ) on ten years ago. But I

( P.T.O. )

never seen your used RF-84G Thunder Jet. I wish very seen by p-  
holograph of (R)F-84G Thunder Jet in RDAF. Please forgive my b-  
oldness for making such a request on every time.

I writing many manuscripts of about aviation contribute on an  
organ magazine of Chinese Nationalist Air Force in Taiwan, Free  
China. It is named "Chinese Air Force" magazine. I sent you a c-  
opy of it magazine together Japanese AIR REVIEW magazine as a s-  
ample.

I shall have to close for now. Hoping to hear from you very soon.  
with best regards to you and your colleague. I am very waiting f-  
or your next answer.

Thank you very much for your kindly writing me by Japanese on la-  
st letter.

yours very trully

*Michihiro Arai*

Michihiro Arai

荒井通博

First fold here

はじめに ここをおる

PAR AVIATION 航空郵便

Office of Informations Esq.,

ESKADRILLE 729 FLYVESTATION

KARUP 7460 KØLVING.

Denmark

つぎに ここをおる

Second fold here

差出人郵便番号住所氏名

Sender's name, address and postal code

Michihiro Arai

c/o Nakazawa

4-15-16, Negishi, Taito-ku,

Tokyo 110, Japan

この郵便物には なにも入れたりはりつけたりすることができません  
Nothing may be contained in or attached to this letter.

To open cut here





Flyvestation Karup,  
Denmark,  
den 13. august 1971.

Hr.

Michiro Arai!

Idet vi beder Dem undskylde den sene besvarelse af Deres brev af 24. maj 1971, vedlægger vi et billede af den i Eskadrille 729 tidligere anvendte flytype (R)F 84G.

Som De vil huske fra vores forrige brev, var cameraerne monteret i den forreste del af venstre tiptank, hvilket også ses på vedlagte billede.

Angående Eskadrille 726 blev denne ikke opløst i 1969, men er i dag udstyret med F-104 fly.

For nærmere oplysninger om Eskadrille 727 og F-100 fly kan vi hen-  
vise til:

Eskadrille 727,  
Flyvestation Karup,  
7460 Kølvråa,  
Denmark.

Med venlig hilsen

B.W. Ledertoug

北川 三三

貴方の五月二十四日の返手紙 拜読致しました。

貴方の住所を記入した写真の入手に時間のかかった

ため、返事の遅れをここに お詫び致します。

先日の手紙に説明申し上げた様に (RF 84-G

ジェット機) のカメラは左翼先端タテの前面に

設置されています。同様の写真を各機下へ

送る。写真向のほうに七三六飛行中隊は合計に

活躍しています。(七三六飛行中隊使用ジェット機  
は F-104)

七三七飛行中隊及び F-100 ジェット機に打撃

写真向は左記に記しておきます。

ESKADRILLE 727,  
FLYVESTATION KARUP,  
7460 KØLVRAA  
DENMARK

八月三日



Tokyo 26. september 1971

Chefen for ESK729!

Først og fremmest vil jeg gerne takke Dem for Deres brev og det udmærkede billede af (R)F 84-G. Jeg har fået adskillige billeder af F-84 fly fra det amerikanske Forsvarsministerium samt fra "Republic"-fabrikkerne, men Deres billede af (R)F-84 G med cameraer i den ene tiptank fandt jeg meget interessant. Det japanske flyvevåben anvender i øjeblikket nogle RF-86 F fly (F-86F-25 modificeret af Mitsubishi fabrikkerne).

Har De forøvrigt modtaget de tidsskrifter om flyvning, jeg for nogen tid siden afsendte? Jeg har lige sendt oktober nummeret af AIR REVIEW, som indeholder en omtale af Mitsubishi XT-2, den første japanskbyggede supersoniske jettræner. Flyet minder om F-4 Phantom og havde en tilfredsstillende første flyvning i juli måned.

Som De sikkert har bemærket, er jeg meget interesseret i Det danske Flyvevåben, og jeg ved ikke rigtigt, hvordan jeg skal takke Dem for de oplysninger og billeder, De gav mig.

Endnu en gang, tusind tak for hjælpen

Deres

Michihiro Arai

P.S. Jeg håber, De vil hjælpe mig, men De har vel ikke et billede af en RF 84-F på jorden?

# - BIG CLICK 72 -

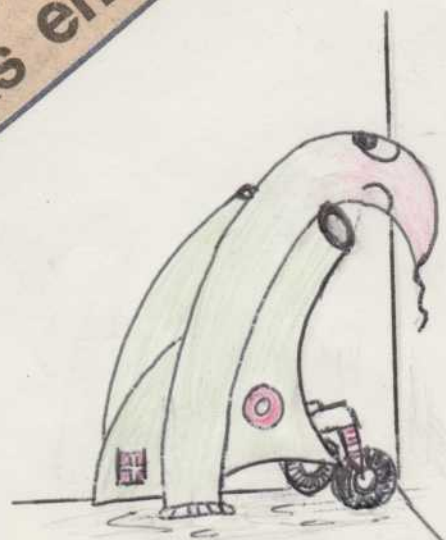
- det er så nemt.

Har verden  
overhovedet  
set din lige



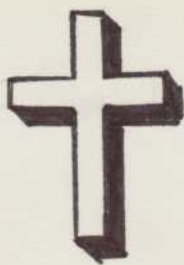
Nu  
kan jeg blive  
verdensmester

Wenn jemand eine Reise tut...  
...so kann er was erzählen



trængt op  
i krogen





HER HVILER 729's SEJRSRUS  
født: 8-8-1958 - død 26-8 1972

FÆRE VÆRE DEN'S MINDE !



AFDØDES NYE  
I M M A G E

NEKROLOG: I dagene 21-26 august i det herrens år 1972 deltog Danmarks foto-recognosceringseskadrille i exercise "Big Click" på Sola Air Base i Norges land. Det var anden gang B.C. kørte på "single base concept" og som bekendt første gang vi deltog med Draken flyene. At de store traditionsbundne forventninger til esk. blev indfriet vil nok være en tilsnigelse at påstå, men B.C.72

vil forhåbentlig komme til at stå for eftertiden som den "competition" der fik FTK op af hullerne, med hensyn til support til eskadrillen.

"And now as for all the lousy excuses!".....Konkurrencereglerne var til denne B.C. ændret på flere afgørende punkter, med en generel generel stramning over hele linien. Vel nok den største fornøjelse lå i udvælgelsen af "participating teams" idet hver SQD. indstillede to hold af fire piloter til AFNORTH, som så fjorten dage før konkurrencens start udtrak det hold, som skulle repræsentere den enkelte eskadrille. Af andre "goodies" kan nævnes faste TOT' er på alle tre targets, 40° indflyvningssectore og compulsory flyvehøjder mellem 500 og 1000' , med et gustens "peneltysystem" for violations. Desuden var antallet af "opportunity Targets", pinpoint og især line searches, øget til 80-90 % af det samlede target udbud.

...denne sten blev sat af "old hawks"!

# FORTRÆNING!

- 1972 -

TIDLIGERE ÅR



Fortræningen startede hvad man formodede var "i god tid", nemlig ca. to måneder før. Tre hold deltog med hver sin fjorten dages træningsperiode. De tre hold var Lej, Lui, Waw, Rit-Ste, Von, Dil, Bem-Fro, Som, Kin og Kid. Vis og Møs sørgede for targets og tasking samt bedømmelse af resultaterne. Vis udviste stort talent og megen diplomatisk snilde ved at få sine "venner" i hæren til at opstille en del gode opportunity targets, hvad der i sig selv må siges at være bemærkelsesværdigt.



SQD.  
SET.  
UP

"ny revolutionerende opstilling!".....





Inflight reciever Myl lytter til guldkornene!

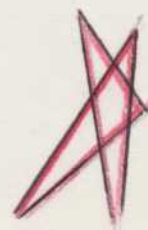
Senere forlød fra hovedkvarteret, at nogle af de andre squadroner ikke kunne stille tre hold men kun to, og i SOLIDARITET reducerede vi da vore 12 S'er til to hold nemlig Lej Von Dil Kin og Ste Fro Som Bem. Onsdag den 2. august indløb det længe ventede signal som udpegede årets uheldige helte. Det blev LEJ VON DIL KIN (bifaldet efter deres præstationer har endnu ikke lagt sig - red)



← LEJ S

Top-atlet i arbejde som utrættelig,  
tålmodig tekster.

Ros til







Listig

# PLANING



HVAD SKA' JEG SI' TIL STABS CHEFEN? ...

When you get old thats how you fold!



Lad os dog nu tage ved lære



How to fold a map!

# RESULTS?





# LINESARCH ALONG RAIL.





# II DEL:

# THE COMPETITION!

Som blev..

## Et rystende drama

Onsdag middag den 16. august startede en imponerende konvoy på 25 køretøjer fra Karup med Stavanger som endemål. En ganske anseelig godsejers. Da det altid har været eskadrillens erklærede mål kun at genere civilbefolkningen med motorstøj FRA LUFTEN, blev vognene sendt afsted med lo minutters "spacing". Første turning point var Hirtshals, som kom over horisonten kl. 1700, og herfra blev selskabet udskibet med afgang mod Kristianssand kl. 1900. En på mange måder lystig sejlads og ganske hyggelig efter at Asmund havde ladet sit maveindhold se dagens lys for derefter at blive forfriskende stille. - Ankomst Kristianssand 2400, overnatning på en hjemmeværnsgård ved Kjevik.



Torsdagen gik med brav brunstig bjergkørsel i naturskønne omgivelser. Natten mellem torsdag og fredag overnattedes på et dejligt hotel i Kvinesdal, hvor værten var fantastisk flink og forbløffende tålmodig.



Klar til start!





KVINESDAL MOTEL (radial 040 27 NM på Lista tacan) hvor jordtropperne overnattede både på op- og hjemturen. Billedet er taget af KIN.





Fredag middag ankom jordtropperne til endemålet Sola Air Base efter en tur med kun små uheld, (et enkelt vindspejl på Holgers fotobus blev revet af, af en mødkørende lastbil)

Lørdag formiddag kom holdet plus Team Captain Tou flyvende til sola. Bem havde det privilegium at være spare pilot, og Fre var med som Duty Ops. Lørdagen gik med en aircrew-briefing, samt indretning af opsteltet.



Eneste programpunkt søndag var åbningsparaden, den resterende tid gik med diverse afslappende øvelser. Deltagere i konkurrencen var 38 sqd. USAF, 2 sqd, RAF, 717 sqd. RNoAF, 729 sqd. RDAF og 2.Nav. sqd. GAF.

Åbningsparaden (billederne er taget en Canberra i 200' , med 200's skydække-  
højde.

1. RF-5 Norge

2. Dansk lo4 ompirefly

3. Canberra Ompirefly plus  
"school solution"

4. RF-35 Danmark

5. RF-4 USAF

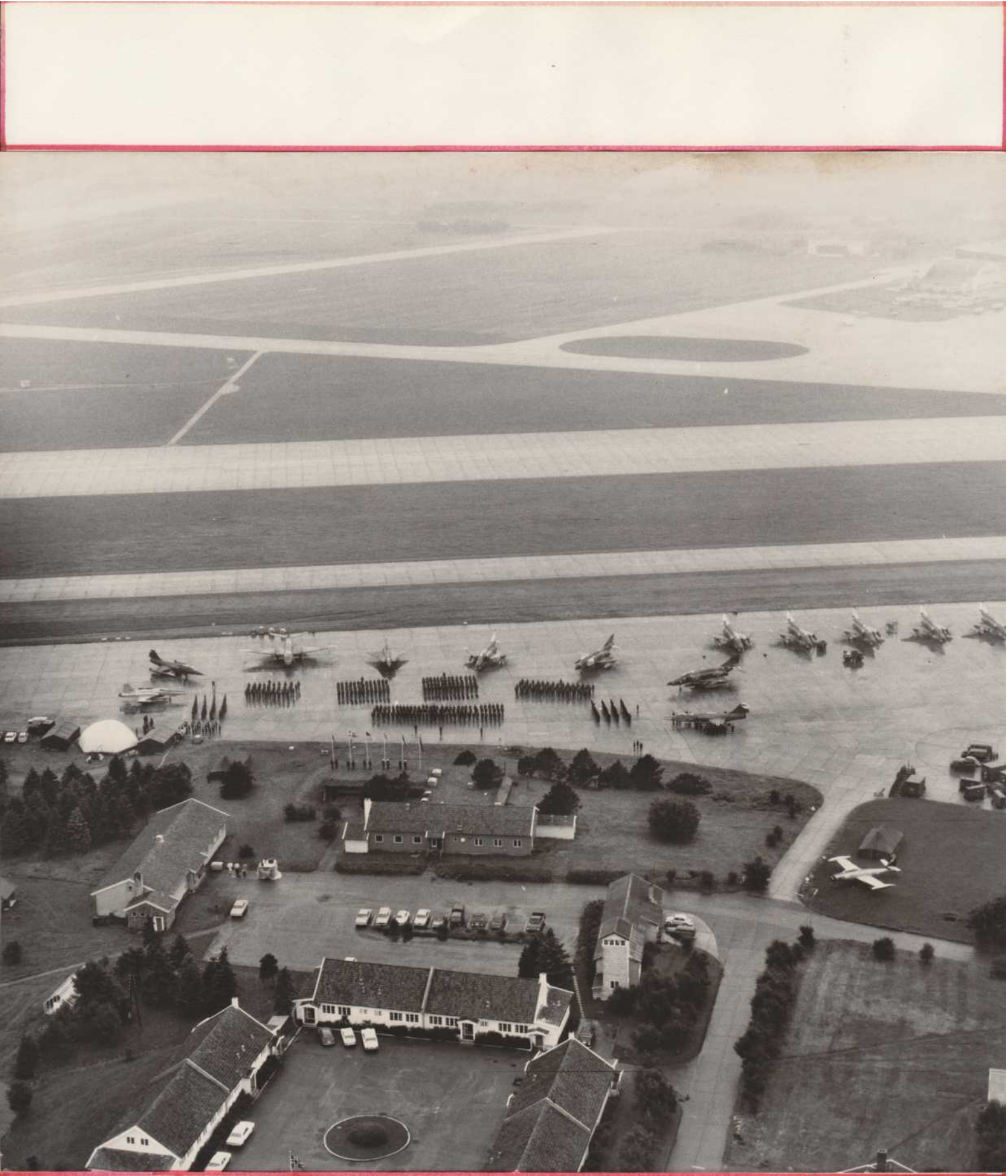
6. RF-4 RAF

7. F-4 tysk ompirefly

8. RF-104 Tyskland.











Mandag den 21. var opvarmningsdag uden for konkurencen. Der blev fløjet et pas, hvor også spare pilots fik en tur. Resultaterne var delte, og vi havde første af de mange camerafejl, som skulle plage os de næste par dage.



Tirsdag startede den egentlige konkurrence. Der blev fløjet to pas om dagen, med undtagelse af onsdag, hvor der p.g.a. dårligt vejr kun blev fløjet et pas, hvor over halvdelen af flyene måtte diverte, da vejret på Sola gik under minima.

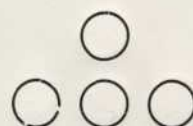




Bent Peter & Co. i arbejde.....



Tirsdag startede den egentlige konkurrence, og den var hård lige fra starten af. Mængden af opportunity target var større end nogen tidligere Big Click, og vi havde som sagt en del camerafejl, hvorimod flyene kørte fem fem.



Og de sørgelige kendsgerninger:

Resultatet:

Nr.1 38.sqd.

Nr.2 2.sqd.

Nr.3 717.sqd.

Nr.4 729 sqd.

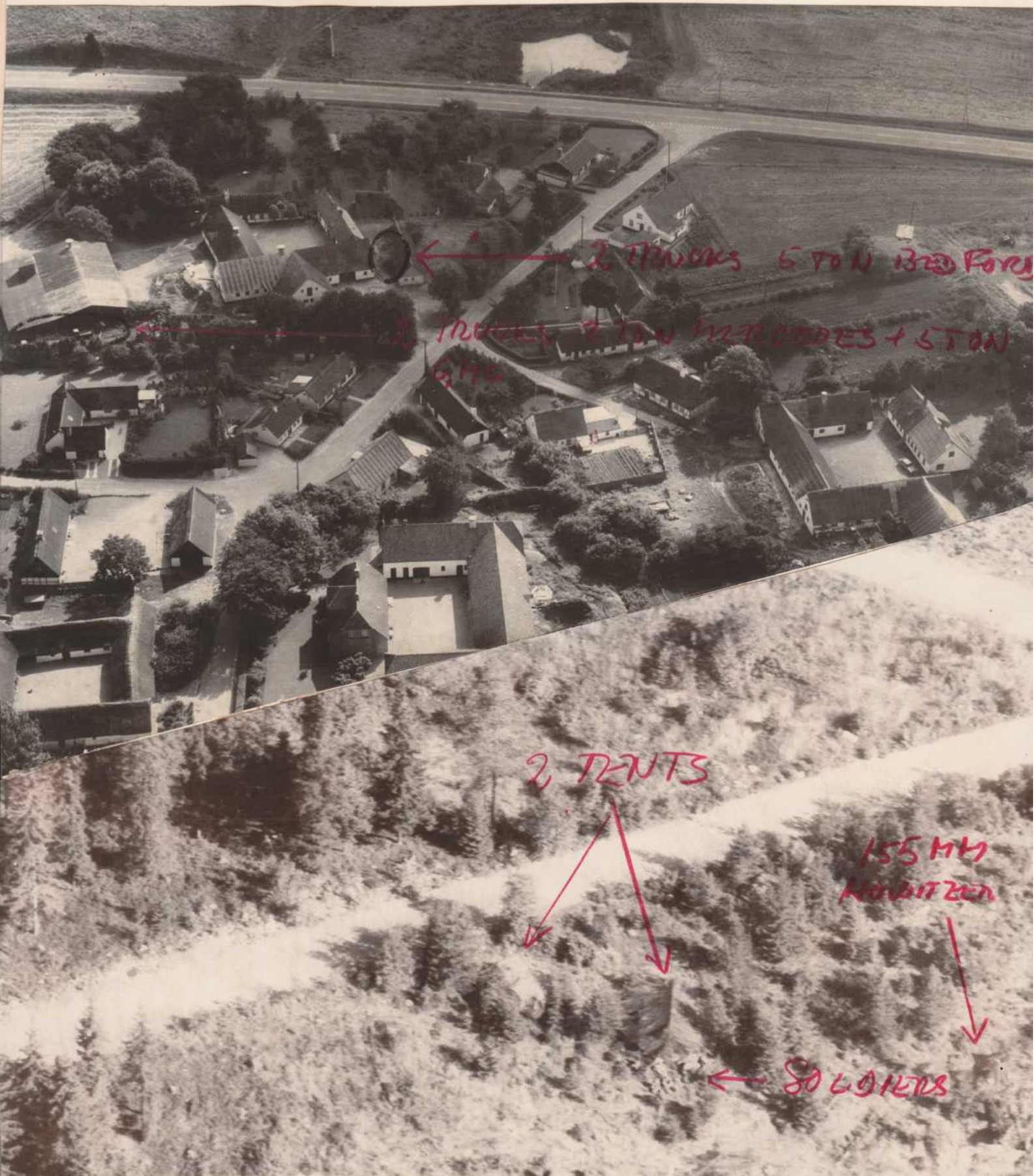
Nr.5 2.Nav sqd.

Hvad skulle vi gøre uden den tyske FLÅDES flyvevåben

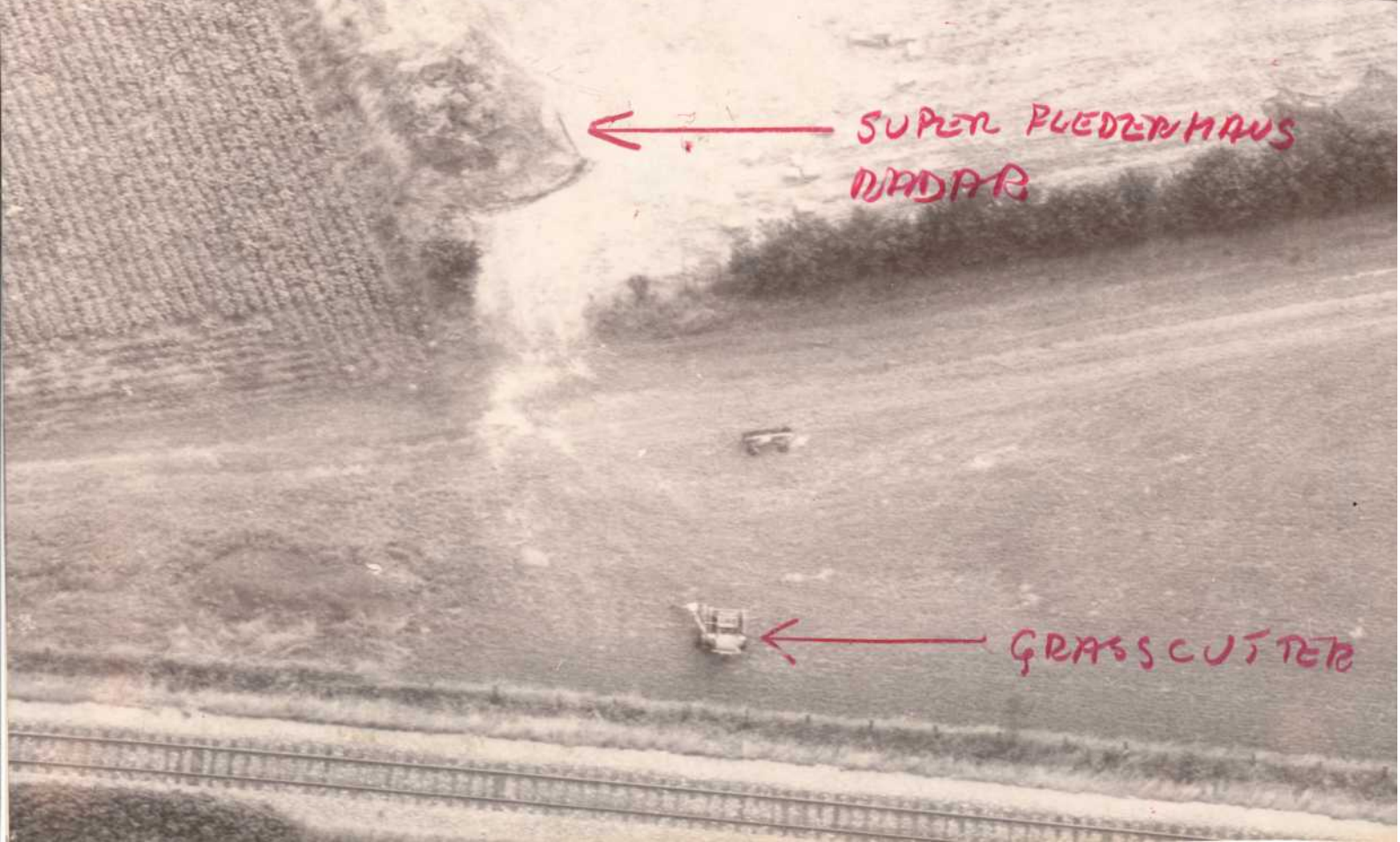
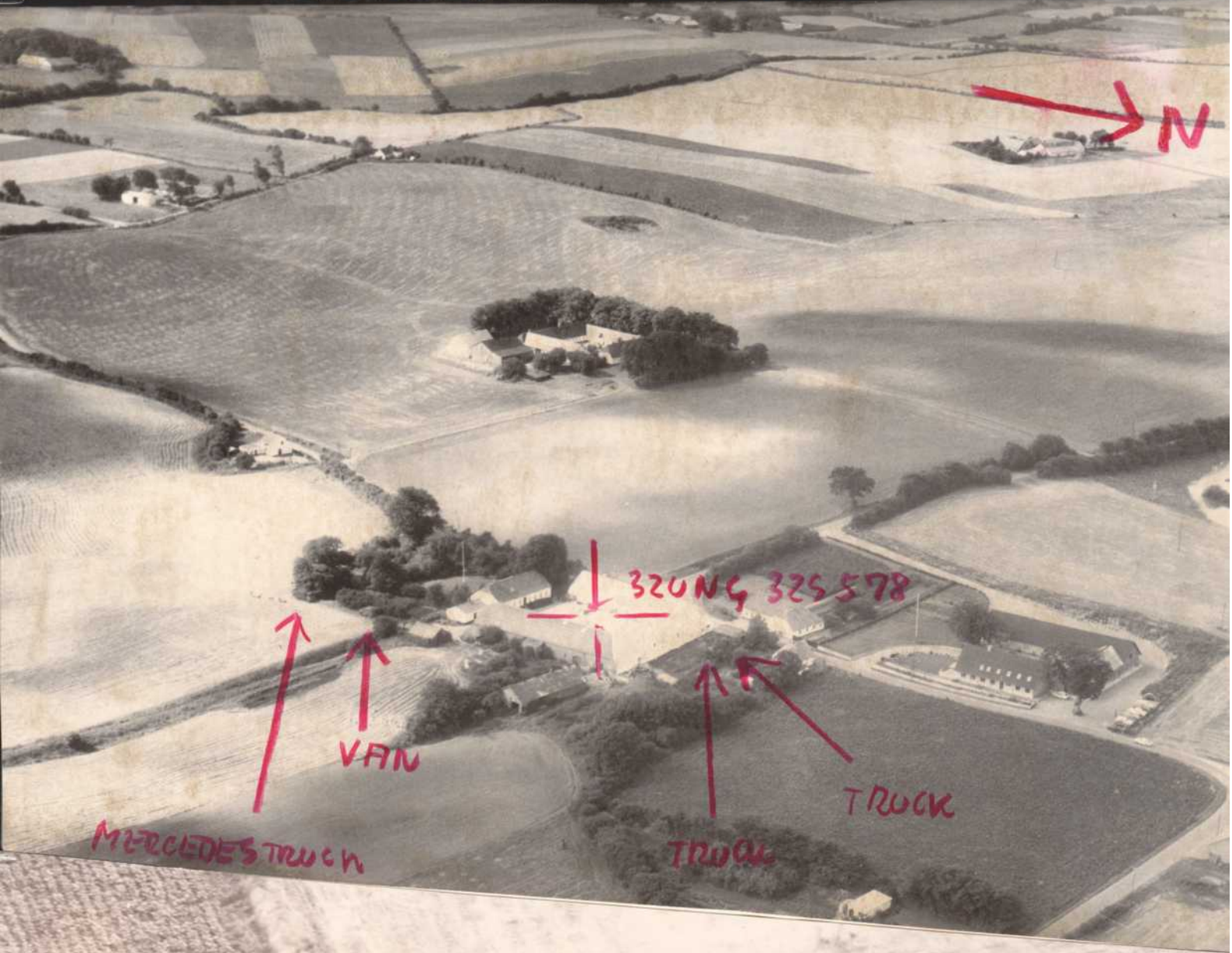




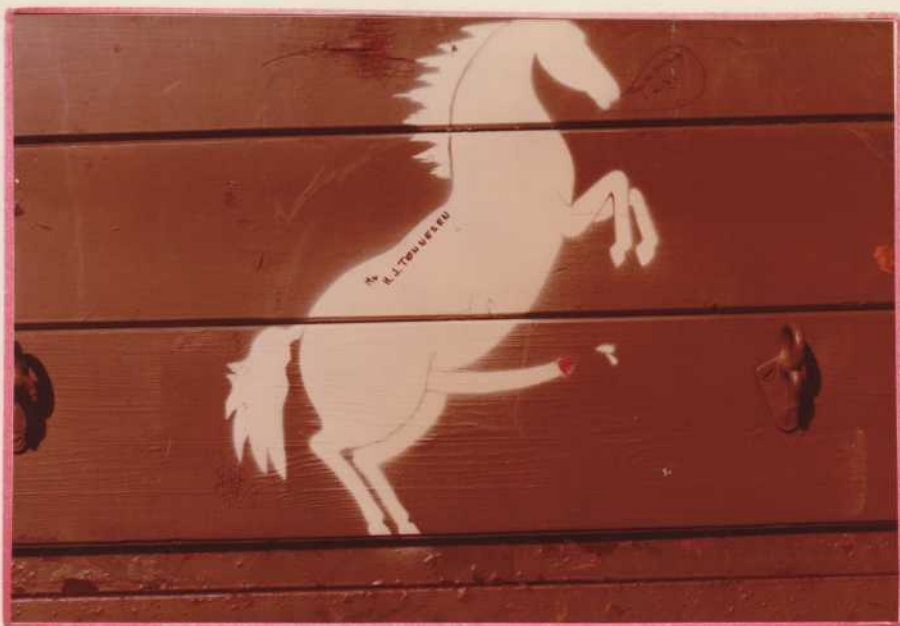
Et lille udsnit af de mange gustne targets, hvoraf en del var i forbindelse med line searches.











Traditionen tro udfoldede alle enheder stor aktivitet med at bemale hinandens fly. Her er det imidlertid gået ud over Hr. H.J.Tønnesens lastvogn.

Lej missede et par targets på en og samme mission, og PID'en havde sin egen måde at viderebringe sin hyldest på.



Lørdag den 27. overrakte den norske forsvarsminister præmier ved en "Award ceremony". Til stede var blandt andet Gen. Goodpaster SACEUR, Gen Sir Pearson CINCNORTH, Viceadm. Helms samt vor egen forsvarsminister Keld Olesen. Efter ceremonien var der et all rangs party, og festlighederne fortsatte bagefter i de diverse messer.

Forsvarsminister Keld Olesen på besøg i eskadrillens område.

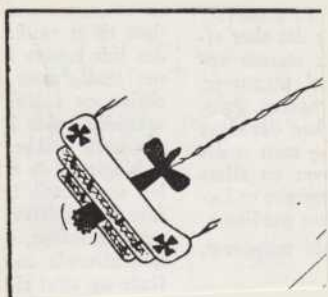




Søndag den 28. forlod det sejrige hold Sola med maner. Billed er taget af Ben i reserveflyet lige syd for Sola. De øvrige var først fremme i Karup efterfølgende tirsdag



# MOOD



## BESØGET KARUP

Den 25. april begavede landets forsvarsminister, socialdemokraten Keld Olesen, FSN Karup og her naturligvis Esk. 729 med sit besøg. Folk med hukommelse vil vide at samme K.O. besøgte eskadrillen under "BIG Click" i Norge for få uger siden, hvad der får lokale politiske iagttagere til at spå om snarlig valg. Såvidt red. kan se kan der kun være to grunde til ministerens besøg; punkt 1 fedteri for lokale marginalvælgere, eller punkt 2, for at vise den foregående regering at socialdemokrater "tør hvor andre tøver"



### Forsvarsminister fløj Starfighter

Forsvarsminister Knud Østergaard besøgte i går flyvestation Aalborg, han var iført flyverdragt med navneskiltet »Østergaard« i elevsædet på en jetjager og fløj landet igennem på en time. Her er ministeren klar til jetturen efter en grundig sikkerhedsinstruktion. Men hvorfor fløj han i en Starfighter – og ikke i en Draken? Turde han ikke?

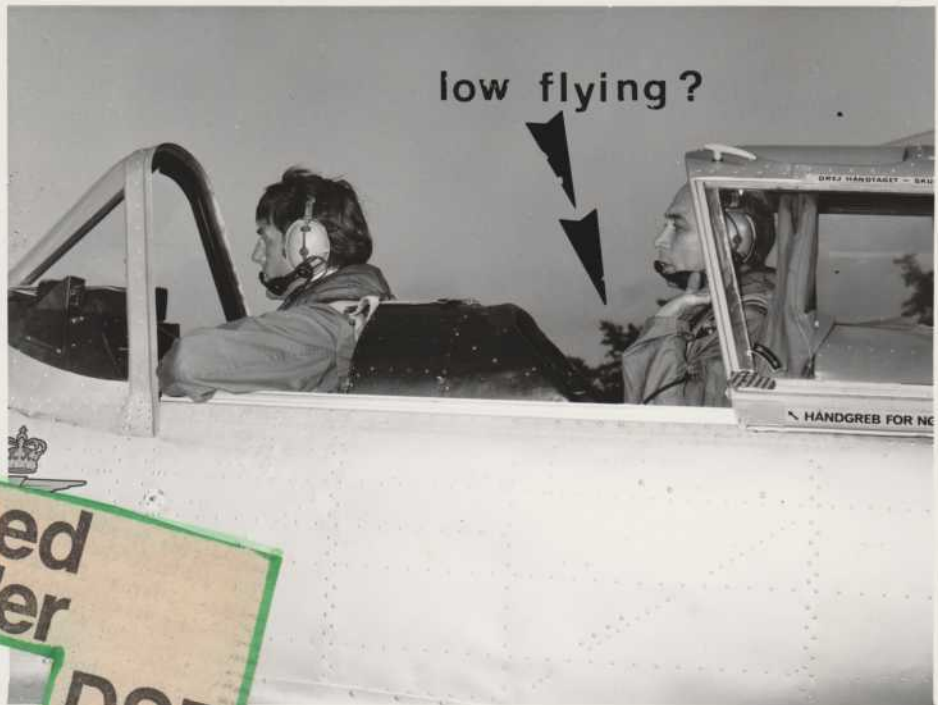
Den forhåndværende VKR-pilot.



Som det ses arbejder Danmarks stadig skiftende flyvende forsvarsministre sig sydpå i geografien, hvorfor FSN Skrydstrup da også er ved at klargøre en F-100, for det tilfælde vi skulle få nyvalg her i landet.

Minister Keld Olesen, regeringens lokale sparehelt, ankom til den midtjyske flyvestation i Chipmunk (han påstår at han har privat grønt-handlertcertifikat og sidder derfor nærmest propellen, som også vist på billedet)

K.O.  
på vej  
til  
Karup.



Ta' ham med  
for en 10'er  
DSB

MOD K.O. blev modtaget af oberst N.L.  
Flyvestationens fotograf var naturlig-  
vis på pletten, og vi har fået et par  
billeder fra oberstens scrapbog.

" bemærk "the pilot glimps in the eyes"  
hos begge notabiliteter!

Gentlemen,

"Spar sammen  
til en krig"





Som dagen skred frem, viste det sig, at hr. Keld Olesen, omend en forsvarspolitisk fedthas, var en ganske flink og hyggelig mand, Med stor interesse for det aerodynamiske.

K.O. fik da også sit ønske om et "typecheck" på Draken opfyldt. Til formålet anvendte vi



Flyvestationens stolthed AT-152, men med operationsofficeren som forsædepilot. men først det obligatoriske sædecheck.



Fon-officer Pei fedter for en "fuld vedvarende"!



"det er længe siden MIK har smilet så velvilligt til en bagsædelev!"

Billedet er iøvrigt politisk interessant, da operationsofficeren som bekendt er opstillet for de konservative i Sunds-kredsen.



00000



00000

00000

Og her den historiske flyverrapport, som blandt samlere ville kunne omsættes til svimlende beløb!!



0000000

**FLYVERRAPPORT**

Skriv tydeligt!

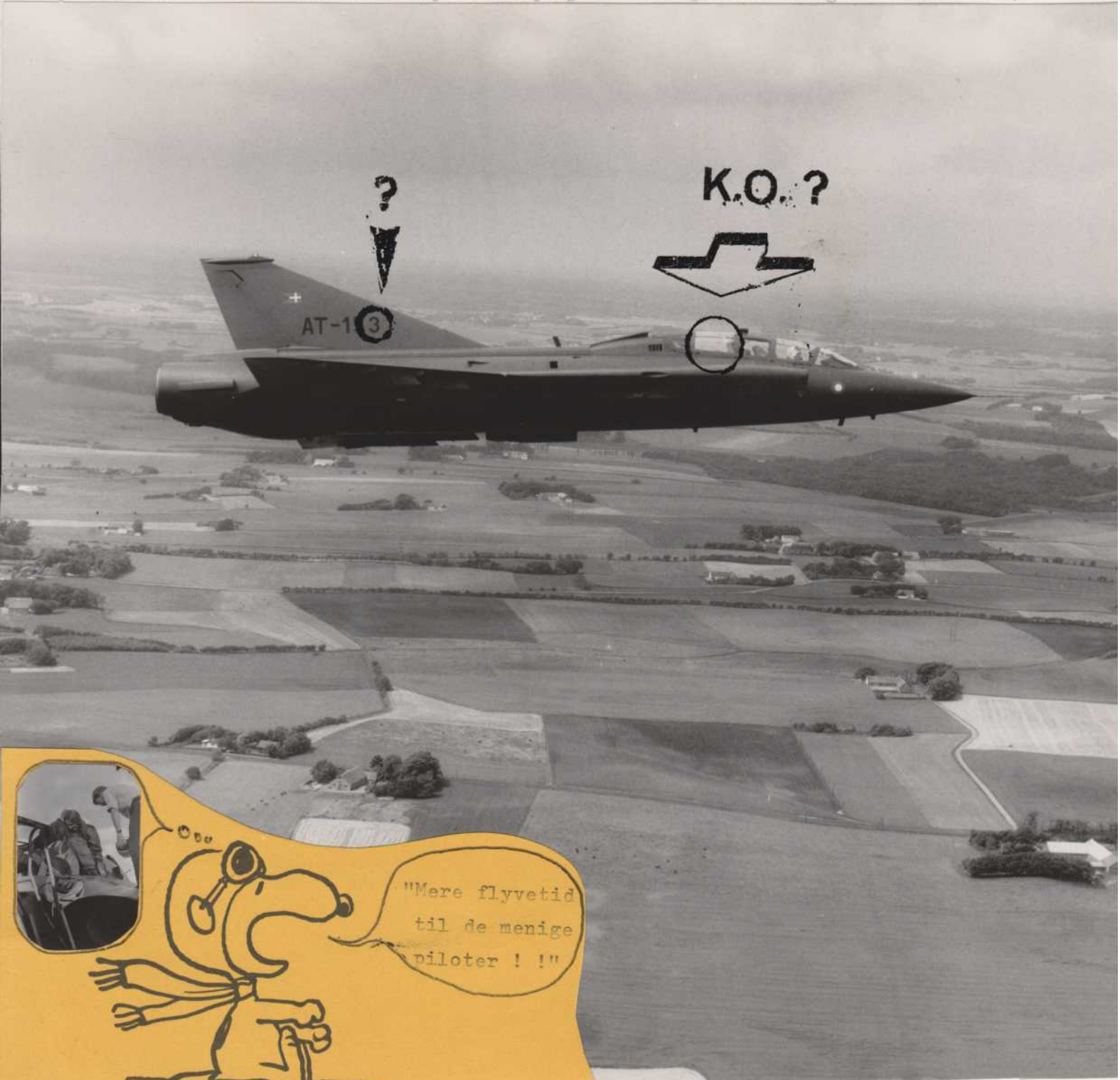
Skriv rigtigt!

Fejl er kostbare!

01	1	102	Trans- kode	2	N	Flyets regbet	3	AT-152	Flylog nummer	4	1	Landet kl. z	5	1415	DG	25	MD	09	AR	172	Flyets enhed	ESK 729			
02 03 04	Missionsrapport	FLYVERES P NR.							Funk- tion	Antal GCA	Disciplin		Disciplin	Disciplin	Disciplin	Disciplin	Flyvetid								
		8	09.03.50 - 08.17							7	8	9	10	11	12	13	040								
		14	08.07.32 - 15.01							15	16	17	18	19	20	21	040								
		22								23	24	25	26	27	28	29									
Flyvningen afbrudt? <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej / Hændelsesrapport? <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej / Teknisk rapport? <input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nej / Andet <input checked="" type="checkbox"/>																									
07	37	KATEGORI (kun et x)		1	Flyvesikkerheden ikke direkte berørt		2	Airmas	3	Flyvetil- dragelse	4	Større havan	38	FASE (kun et x)		5	Start (FO)	6	Flyv- ning	7	Lan- døg	8	Taxi ud og ind	9	Andet
08	Nærmere omstændigheder i telegramform (max. 125 tegn og mellemrum inkl. TR NR.)																								
09																									
10																									
11	ESK bemærkninger																			Hændelseskode- 42		sign.			
12	Udfyldes af FSN (max. 3 x)		43	1	Pilot- error	2	Faulty supervision	3	Errors by supporting personnel	4	Faulty servicing	5	Technical defect A/C	6	Tech. defect ground mater.	sign.									
			7	Natural hazards			8	Unknown cause			9	Undersøges af FSN			0							Undersøges af FLV havankommission			



Og så kom selvforsvarsministeren ud og flyve, men henset til den sensationslystne presse, samt den til enhver tid nævenyttige opposition, søgte vi at camouflere ministerens eventyr ved hjælp af hood plus ændring af tailnumber.



P.S. I et interview dagen derpå udtaler flyvestationens Fon-off. Pei: "Nok var Keld en sød fyr, men jeg foretrækker dog stadig at lave "sædechecket" på kvindelige journalister!".....



# " BATTLE OF BRITAIN DAY 1972 "

På ST. MAWGAN den 16 september .

1

I år var det 729's tur til at føre sig ved "Battle of Britain Day", og et hold med NK Ste i spidsen blev drevet sammen. Dagene forud for "afrejsen" blev anvendt til lidt fortræning i smart formationsflyvning. Her er et par "shots" fra generalprøven:





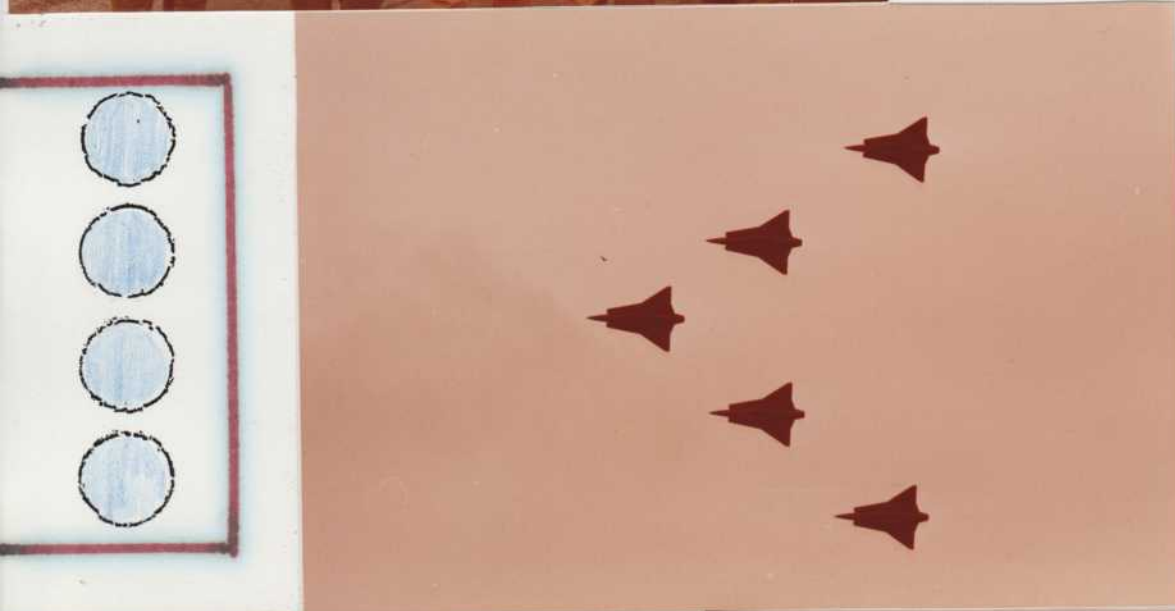


The team:

WAW VAD STE LUI DEN



Selve turen var efter deltagernes eget udsagn ganske vellykket, med god service og den store stillede obligatoriske afskedsfest som turens højdepunkt.



Og her er formationen, som den så ud på selve dagen. At det foregår i britisk luftrum ses klart af billedet.

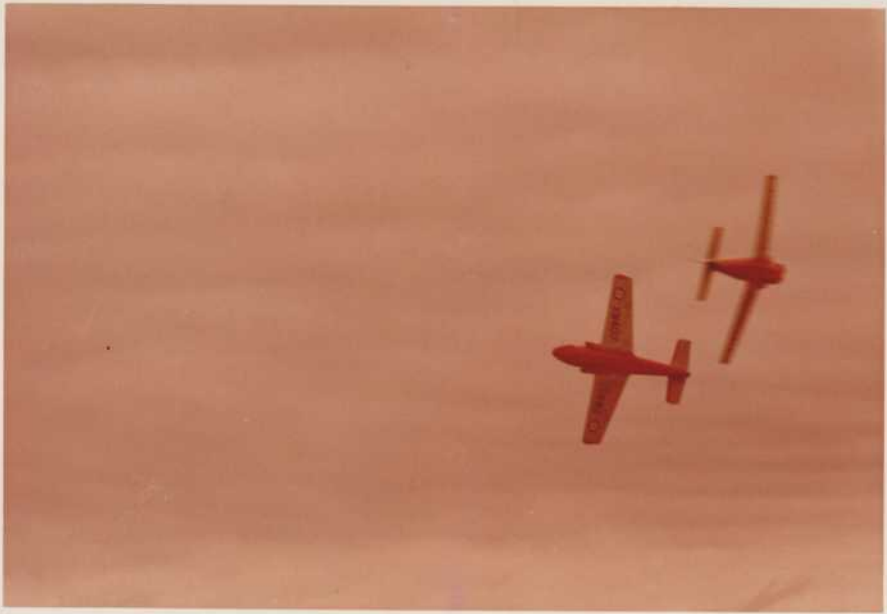


Taxi-out.



Teknikken som sædvanlig lutter beundring.

Indtryk fra den  
øvrige del af  
festen.....



# Express Yourself.





OG ROSERNE UDEBLIVER DA HELLER IKKE.

(og jeg stæ får good show hos obersten)



From: Air Commodore S M Davidson CBE CEng RAF

Royal Air Force  
St Athan  
Barry  
Glamorgan  
CF6 9WA

SA/39/10/Air

Llantwit Major 3131  
Ext 3300

Colonel N Lund  
Royal Danish Air Force  
KARUP  
c/o Danish Embassy  
67 Pont Street  
LONDON SW1

20 September 1972

Dear Colonel Lund,

BATTLE OF BRITAIN 'AT HOME' DAY 1972

1. Thank you for the contribution made by your Station to St Athan's 'At Home' Day on 16 September. The Draken aircraft was most impressive, and the formation was very tight and precise.

2. Please pass my thanks to Captain P E Skorstengaard and his pilots.

Yours sincerely,  
Sindair Davidson

Følgeskrivelse

Dato 27/9

Fra (afsender)

CHFSN

Fremsendes uden særlig skrivelse

Til

ops of -> ESK 729

Etter aftale

Ring venligst herom, lokal

Ønskes retur til afsender

Kvittering udbedes

I henhold til Deres skrivelse

Til godkendelse

Kan beholdes ESK 729

Tilbagesendes med tak for lån

Til underskrift

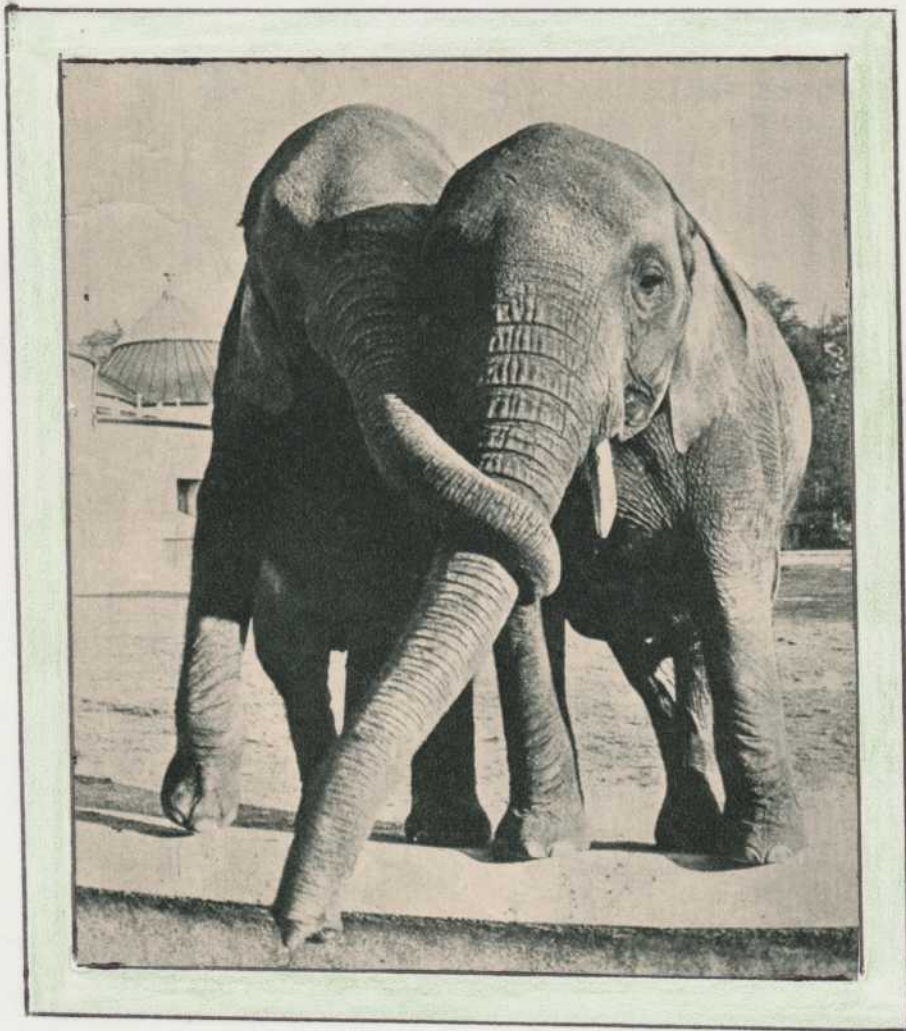
Bedes arkiveret

Afsenders underskrift

L. 22- 1961

oberstens feterede under-  
skrift.

# REUNION



Med års forsinkelse indbød eskadrillen gamle og nye høge til den traditionelle REUNION, der normalt hænger den midtjyske hede hvert andet år. Foreberedelserne var mange og lange, men resultater blev også et bevæget og vådt møde mellem gamle og nye, Ikke færre end 35"old hawks" & fruer efterkom eskadrillens engelsksprogede invitation.



(og sådan så invitationen ud)

### Hawkmen and Hawkwomen (Birds).

There has been a distinct, disapproved, disgusting disruption in the steady flow of eruptious parties previously conducted amongst Hawks. This has now reached a sudden, salsifying stop by the annonsment of this rictical, respectable REUNION. A lot af stories haven't been told and the breathtaking, old ones allready told have grown better and we are sure that you will appreciate this excellent, oppressing opportunity to hear or tell them agin. As you have heard, for added thrill and in order to lessen the stark, tantalous terror of hot day heavyweight take-offs, The Air Force has replaced the old, obituary bird with a new, under certain flight conditions controllable, noisy but potentially proud and powerfull aircraft, So don't miss this fine, flabbergasting opportunity to get a good look at this tergiversating speciment. In spite of enormous, economical shortage we promise you that we will be able to serve an absolutely bombastic, breathtaking dinner like in the good, old days. Due to unforeseen circumstances the date has been altered to the 30<sup>th</sup> of September, so the previous announcement will be considered as misleading only.

We do hope you will make your shocking appearance with your gracious gasbag of a magnilquent mistress at 1400A on the 30<sup>th</sup> of September in 729 SQD, Karup.

Some abortifacient airtransportation will be provided A C-47 will depart from Værløse at 1230A and make final landing at Karup between 1000 and 5000 feet down our fine, fuliginous runway at 1330A. (Be sure to book in time).

Furthermore we hope that fortuitous arrangements intiaded with futilious FKO will turn out our best, so we will be able to offer you areadian accommodations and over-night stay on the Air Base for only a small fare.

Tranquillizing transportion back to Værløse will take place at 1400A on the day to follow this splendid, superterrestrial and splashing party.

The magnificent PROGRAM.

Saturday the 30<sup>th</sup> of September.

- 1215A This is to be considered the very last hour you under any squiffy circumstances should be in the OPS-SQD in Værløse to catch the transportation to Karup, if you are on the booking list.
- 1400A Reputable, reprobate Romney-restaurant "Taverna" will be open and everybody will accumulate in this enormous, exclusive place to hear the oral oracle of the Old Hawk. Being completely shocked upon the fantastic, fabulous fly-past of the numerous Nordek-conglomerate kites and the start-up of the violent, virginal vintage of the antique Hawk, you have got time to rehabilitate yourselves, swallow down the heavenly, healthy waters, take part in our miscellaneous, mystical competitions, watch our fantastic, flickering films and join up on conspicuous, concealed erratic events.
- 1630A Now starts two hours of voluptuous, vulnerary rest before the real, roaring rite (of course the bar will be open for trespassers).
- 1830A Hilarious "Hawkecks" will be served in the Northern Mess.
- 1900A and we will all join up on our resplendent royal banquet. Later on coffee with "avec" will be served in the Castle-cellar.
- 2130A The unanimous, disreputable jazzband of 7 souls "San Jacinto" will disgorge joyful music and delightful, delicious dance will come into being.
- 0030A Gorgeous, graceful "Gammelost" will strengthen you and make you ready for the comprehensible, congenial effusion to Discotec-type tunes.
- 0200A The bar will close and the berserker fury to the convenient quarters will start.

Next morning.

To-day an uncomparable, famous Sunday lunch will take place in the Northern Mess and you are more than welcome to join up on this arrangement (extra cost D.kr 15.- a head.)

NOTE: The last day of enrollment: the 8<sup>th</sup> of September to Duty Ops, 729 SQD, Air Base Karup, 7470 Karup.



Name	abbrev.	number
YES	of course we want to take part in this gorgeous, unique arrangement at the ridiculously low price of D.kr 90.- a head.	
NO	of course we don't want to take part in that ridiculous arrangement at the gorgeously high price of D.kr 90.- a head.	

- \_\_\_\_\_ Transportation wanted for \_\_\_\_\_ persons.
- \_\_\_\_\_ Air Force accommodation wanted for \_\_\_\_\_ persons.
- \_\_\_\_\_ Hotel reservation wanted for \_\_\_\_\_ persons.
- \_\_\_\_\_ Sunday lunch wanted for \_\_\_\_\_ persons.

Winding-up costs to be paid: by check/by postal order/cash at arrival.



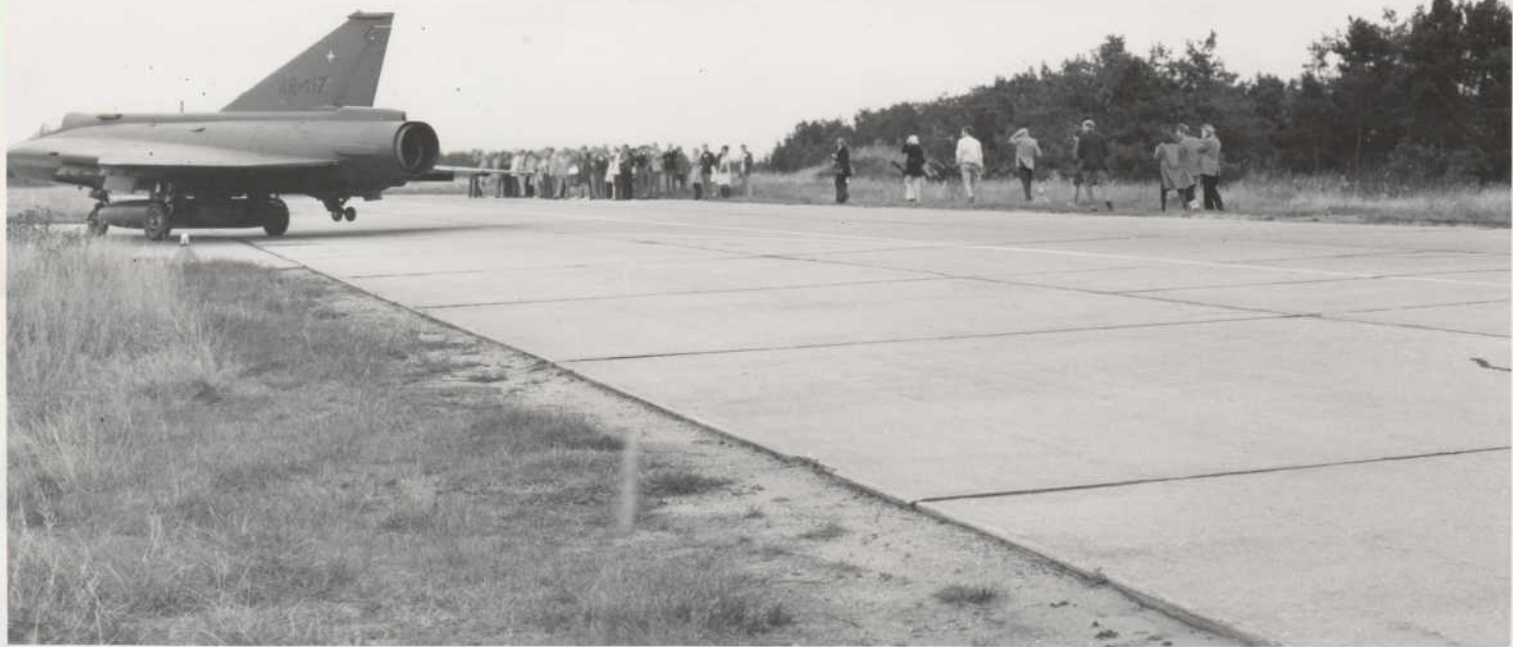


Klokken ca. 1400 var det store selskab fersamlet i den til lejligheden hyggelig ommøblerede Romneyhal. Gensynsglade og skulderklap fyldte straks den nyåbnede "Taverna", og tilfredse fadølsbøvs og frydefuld fingermadsos hvirvlede op mod vor chef, da han fyrede sin velformulerede velkomsttale af.





Man bevæger sig nu i næsten samlet trop ud til en position nær baneenden for at overvære , "the 729 5-ship formation show".



Og C.L. følger efter med ølvognen....





Spændt venten mens formationen får "jointet op" et eller andet sted ude i fædrelandet. Det tog noget tid inden formationen var nede på den passende brandstøfsvægt.





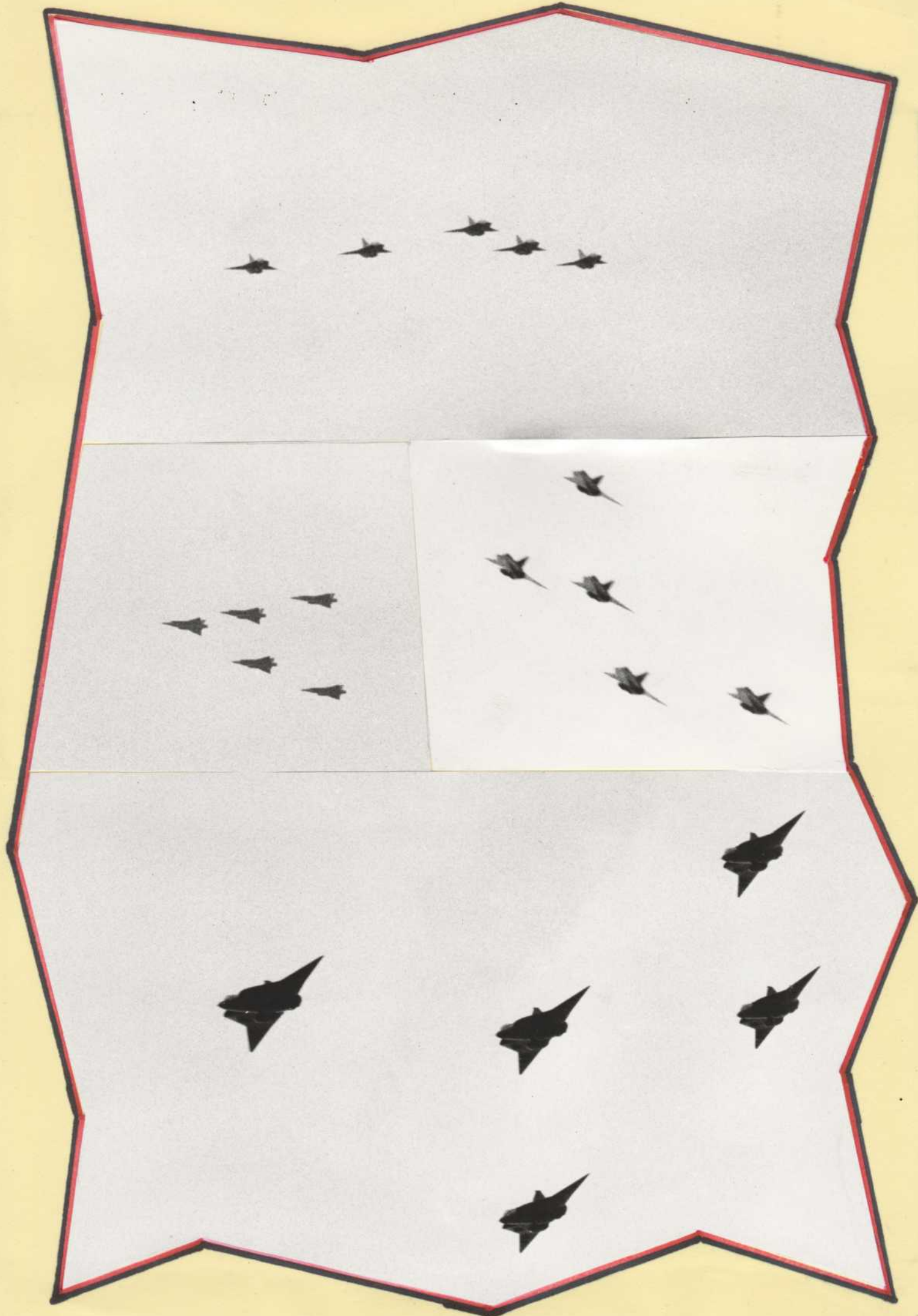


De fotogene fotografer plus Bem.



Og endelig kommer de. Kin har "tally" og alle er synlig bevæget.







og sidste overflyvning i "loose vig" med tænding af A/B  
overhead publikum. High speed run med climb efter A/B.



» TAXI IN «



Chefen for fuld udblæsning ved lodtrækningen i det amerikanske lotteri.



Og en af de heldige vindere, Nal fra Tresk.





Og eftermiddagen skred fremad under udfoldelse af megen mero og lystighed, blandt andet denne "ringridning" på long johms, hvor et hold fra gasterne stillede op mod eskadrillens mesterhold:











De gamle Hawks vandt . Chefen overrækker obskøne tegninger som  
præmie.

OOOOOOOOOOOOOOOOOOOO





BILLEDER FRA DEN STORE JUBELMIDDAG.....





















