

DON 14
 VON 16
 LEJ 20
 KIN 22
 MYL 24
 PAS 26
 TOL 30
 KAP 32
 BIS 34
 GES 36
 HAU 40

VAD 15
 FRO 17
 PEI 21
 BEM 23
 KID 25
 TER 27
 KUN 31
 GAR 33
 JIM 35
 BRO 37

TILGANG 1974

VON
 HAU
 TER
 TOL

AFGANG 1974

DEN
 DIL
 SOM
 DER
 LIN
 MAL
 DIK

ESK STARTEDE 1975 MED AT TRÆDE IND I DE VOKSNES RÆKKER,
idet vi i år fyldte 20 den 3/1, og dette medførte en
reception i messe mand, hvor chefen fortalte lidt
om eskadrillens historie. hvorefter vi blev lykønsket
CHF FSN og OPSO.

Hjertlig tillykke med fødselsdagen

og veloverstået

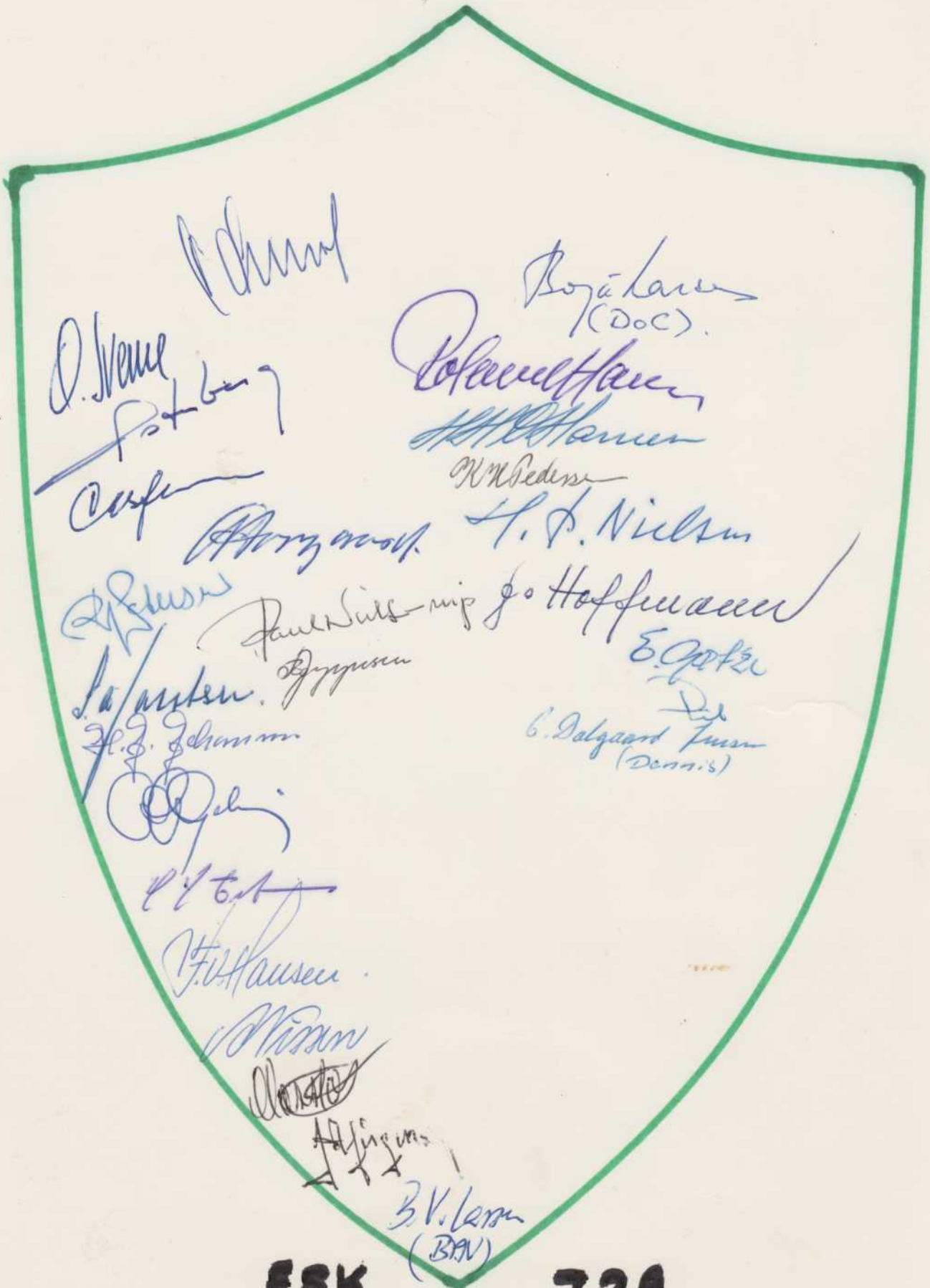
PUBERTETSVANSKELIGHEDER

SAMT ET VELKOMMEN I DE VOKSNES RÆKKER

GRAND OLD



GÆSTER VED RECEPTIONEN:





Disse billeder taget indenfor 12 miles grænser
medlente en del aktivitet i jyllandskøst de følgende
dage.

Dansk jager-fly skal afsløre om russere fiskede ulovligt

*Fiskeriministeren kræver i givet fald søværnet sat ind
mod den russiske fiskerigrænseovertrædelse*

Fiskeriminister Niels Anker Kofoed vil nu have indskærpet, at søværnet har pligt til at skride ind, når udenlandske fartøjer i danske farvande krænker fiskeribestemmelserne.

Baggrunden er en sag, som muligvis bygger på misforståelser.

Under et ophold i Paris er fiskeriministeren af Ritzaus Bureau blevet orienteret om, at to sovjetiske trawlere og to sovjetiske moderskibe 3½ sømil

fra kysten ved Bulbjerg på den jyske vestkyst omladede fisk. Det ville i givet fald have været i strid med saltvandsfiskeriloven.

Men det er slet ikke givet, at episoden virkelig har udspundet sig, som det er refereret

for fiskeriministeren. Men på det grundlag, der er ham bekendt, finder han „det afgørende, at der træffes foranstaltninger til undgåelse af gentagelser“.

Episodens rette forløb vil (Fortsættes side 2, spalte 1)

Dansk jager-fly afgør

(Fortsat fra forsiden)

først blive klarlagt på mandag, når dens kronvidne, piloten i et dansk fotorecognesceringsfly af Draken-typen kan afhøres.

Indtil da er de mere sparsomme kendsgerninger disse:

Torsdag ser piloten i et vesttysk militærfly de sovjetiske skibe, som han mener befinder sig 3 1/2 sømil fra kysten i færd med en aktivitet af en eller anden art. Søværnet anmoder flyvevåbnet om at gå på vingefne, og piloten i et Draken-jager melder senere, at skibene ligger på en position 3 1/2 sømil fra kysten.

Da skibene er uden for 3 sømilesgrænsen er sagen ikke længere militær. Søværnet hævder dansk suverænitet, men har ikke som daglig opgave fiskeriinspektion omkring Danmark (derimod ved Grønland og Færøerne).

Søværnets Operative Kommando beder Kattegats Marinestrik i Frederikshavn orientere politiet og fiskerikontrollen. Fiskerimyndighederne afstår imidlertid fra at tage affære. De ville i givet fald have haft tre muligheder. Enten kunne de været sejlet ud i et civilt fiskeinspektionsskib, eller de kunne have sendt et af statens redningsskibe, som

også har myndigheder som fiskeriinspektionsfartøjer, eller de kunne have anmodet søværnet om bistand. Søværnet fik ingen anmodning.

De åbne spørgsmål er endnu, om skibene, som fredag forlod positionen, foretog omladning af fisk eller ej. Det vil først blive opklaret, når fotografierne der blev taget fra Draken-jagerne, i dag er blevet tydet af flyvevåbnet og søværnets særlige fototydere.

Piloten, som fotograferede skibene på positionen, tør ikke sige, om de omladede fisk eller ej.

Hvis tydningen af billederne viser, at skibene har foretaget omladning af fisk, har de overtrådt saltvandsfiskeriloven. Dens paragraf 1 forbyder ikke blot fiskeri, men også omladning og forarbejdning inden for 12 sømilesgrænsen.

Fiskeriminister Niels Anker Kofoed mener ikke, der tidligere er konstateret tilsvarende fiskerigrænsekrænkelser.

— Derfor må vi træffe foranstaltninger til at undgå gentagelser, siger han.

— Vi må forsvare vore rettigheder. Den slags episoder bør føre til opbringelse, og de ansvarlige bør stilles for retten, siger ministeren.

Gro

Der skele dog ikke mere i denne sag, da man ikke ud fra billederne kunne bevise at der var tale om ulovlig omladning af fisk.



Den 22/2 havde vi lagt det officielle løj, og fejrede arbejdsdnektiene fødselsdag nå en mere uceremoniøst måde end til receptionen i messen nå selve dagen.



Etter spisingen fortsatte vi nå sedvanlig Høgemaner, i baren og nå dansegulvet.

← pilates



teknikere



Det fremgår jo med et
ensketig tydelig-hed
at disse lille de-
kore der sælges mest
pris på hvad.





det var ikke ved tid at Dan altid
har sin Kones opbakning i sine sygdomme:



Se selv, jeg har slet ikke været ude i
solen i år.

ROYAL FLUSH XVIII

27 MAI - 7. JUNI 1975.

VÆRTS BASE:



„Immelmann“



Aufklärungsgeschwader 51

Estz. var blevet bedt om at flyve
school-solution i Royal Flush 1975.

27. og 28. mai deployerede vi tre
Draken samt en C-130 fuld af gods
til Bremgarten.

ROYAL FLUSH XVIII
DIRECTING STAFF

14.00—18.00 Teams fly in / Arrivée des
équipes
14.00—14.30 FAF
14.30—15.00 USAF
15.00—15.30 RAF
15.30—16.00 BAF
16.00—16.30 RNLAf
16.30—17.00 RDAf



Første gang
 en dansk
 C-130 blev
 anvendt til
 deployment
 — 0 —

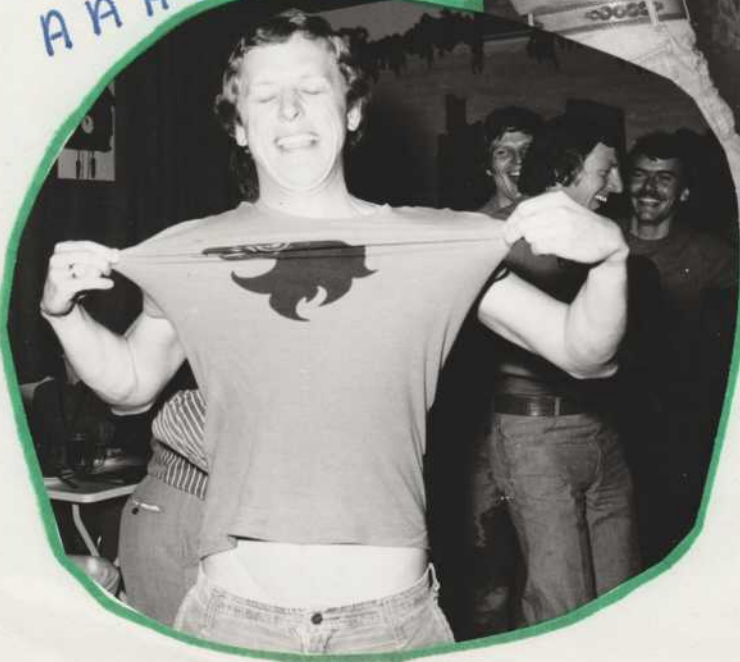


Messens
 program var
 helt fantastisk
 Lidt hjælp til
 at starte dan-
 sen kunne dog

Ware nødvendig



AAHH...!!



ENTERTAINMENT / DISTRACTIONS

Officers-Club

27. 05.	Happy Hour
28. 05.	Schwarzwälder Abend
29. 05.	Grillparty
30. 05.	Bayerischer Abend
01. 06.	Wein - Festival
02. 06.	Elsässer Abend
03. 06.	Wein-Party
04. 06.	Floor Show
05. 06.	Last Chance Party
06. 06.	Farewell Party

Vi gik
 ikke
 glip af
 en eneste
 aften!



2 af flyene
på linen.

← Fra
planlægning rummet
↓

Hele holdet var:
VON
WAD
KIN
MYL
KID
KUN.



Se trølt havde vi
aldrig. Vi fløj jo
"kun" school-solution
Men vi missede ingen
TARGETS.



- Bayrisches Starkbier
- a echte Brotzeit
- Stimmung und Gaudi
- Unterhaltungsprogramm
- für Preiß'n keine Haftung



En lille konkurrence mellem nationerne (nysepulver-snapsoel-knödell) repræsenterede VON os og blev en sikker vinder.

Premie: 1 fl. Immelmannsekt.

3 weekender van
den Weinfestival
på Vaseen.
Til frokost dog ØL



En
kunne ikke klare det.



04. 06. Floor Show

ca. 350 tilstede.



DØDSYGE
DAMER!



729's SCHOOL SOLUTION
TIL →



dig ktj4061/royal flush xviii, distaff (nu)
pleaskonvey best thanks and congratulations to all officers and
men in your commands who acted as distaff during royal fmush 18.
their professionalism, dedication and evident enthusiasm ensured
success of competition and their efforts were greatly appreciated
by all competitors.



SÅ RUMLER VI
SÅ -----

HVOR ER VORES
TRØJER ----- ?



SNAR T

ER DETTE SANDT OM 729

Ser dag och natt

I sensommeren 1975 gennemførtes prøveflyvninger med den kommende IRLS (infra-red line scan) - pod.

Udstyret er fra Texas Instruments,

Pod'en og flyet er fra SAAB,

Piloten er VAD fra 729

Navnet er RED BARON

-hvilket
navn

Danska flygvapnets Drakar får nu Red Baron, en ny dag- och natt-spaningskapsel. Prototypen är målad i danska röd-vita färgerna, därav namnet.



September 1975



Her fejrer vi at et medlem af 729's
Kaptajnsjunta har passeret de 3000
timers flyvning.

Øverst laver kaptajn Vermund VAD
en perfekt firepunktslanding

I midten modtages han på behørig
vis i eskadrillens ops-rum

Nederst et nærbillede af dagens mand!





Efteråret 1975

Da SAS fløj sin farewell formationstur over Danmark med Convair Metropolitan var 729 selvfølgelig med. GES var reccepilot og tog disse fine shots af SNOOPY 1, 2 og 3.

**På pletten,
når
det sker!**





29-8-75

**DENNE
HISTORIE
ER SÅ LED,
DET VIL
GØRE ONDT
AT LÆSE
DEN -
MEN DEN
KAN MÅSKE
REDDE
ANDRE**

Det blev endnu engang bevist at dragen er en særdeles solid flyver som godt kan ta'et "lille" overstress hist og pist. Den meget spændende historie er refereret på de følgende sider og taler for sig selv.

VOGT DEM

3AV

Rcs.: FLK OPS-15

FSN **KARUP** den **9/10** 1975

TIL

FLK

FTK

FMK

Ved AIR MISS kun til FTK (4 ekspl.)

PILOT FACTOR

Rapport over: **Større havari, Flyvetildragelse, AIR MISS.**

Ref.:

(her anføres nr. på evt. UR rapport, der skal referere til denne form, 1031)

Bilag 1: Tilstandsrapport

Bilag 4: Skitse.

- 2: **Hændelsesforløb.**
- 3: **Undersøgelsesresultater.**

1. Dato: **29/8 1975** 2. Hændelsessted **SKALLINGEN** 3. Mission: **TAKT. SKYDN.**
(hvis kendt)

4. Oplysninger om føreren.

Grad og navn: **LT Niels Erik Nielsen**

Født den **25/9 1944**

Enhed: **ESA729**

Omskolet Hvidt instr. kort
 Delvis operativ **GEMK ISB**
 Fuldt operativ Udv. gr. -

Flyvetid: (Udfyldes fuldt ud når oplysningerne skønnes af værdi for belysning af hændelsen, dog angives altid total flyvetid og total tid på typen pr. sidste logbogsopgørelse).

På denne type.....
 På samtlige typer.....
 Instrumentflyning.....
 Natflyvning.....

Sidste 2 mdr.	Sidste 6 mdr.	Total
		722:00
		1290:00

5. Tilskadekomne: (Oplysninger om evt. tilskadekomne angives på bilag) **N/A**

6. Oplysninger om luftfartøjet: (Udfyldes fuldt ud når oplysningerne skønnes af værdi for belysning af hændelsen).

Luftfartøjets type, nr. og enhed: **RF-35 AR-117 ESA729**

Flyvestel: Driftstid:

Siden M. E.	Siden S. E.	Total

Motortype og nr.:

1. Driftstid:
 2.
 3.
 4.

Siden M. F.	Siden H. E.	Total

7. Skade på luftfartøjet: total svær lettere Ingen

8. Hvor og hvorledes vil skaden blive udbedret: **Se bilag 1.**

9. Vejret på hændelsesstedet: (Udfyldes når vejret skønnes at have været årsag eller medvirkende årsag til hændelsen, eller dersom vejret skønnes at have haft indflydelse på pilotens dispositioner).

Vind **120/8**

Sigt **8 km**

Skydække **Die**

QNH **1017**

10. Hændelsesforløbet: (kortfattet resume af hændelsesforløbet. Evt. henvisning til bilag).

Start kl. **0926z**

Sted **Karup**

Landing kl. **0951z**

Sted **Karup**

Tidspunkt for hændelsen **0945z**

VMC/~~VMC~~

Se bilag 2.

11. Undersøgelsesresultater: (evt. henvisning til bilag).

Se bilag 3.

12. Årsag til hændelsen: (Klart sprog).

En kombination af fejlnavigation og manglende information af rodetoeren om den aktuelle fejl.


13. Eventuelle forebyggende foranstaltninger: (evt. henvisning til bilag).

Hændelsen skal gennemgås med alle piloter.

14. Bemærkninger:

Hændelsen bør mane til eftertanke hos alle piloter. En ellers vel-briefet og godt planlagt mission kan ende i en katastrofe, hvis den enkelte ikke er forudseende nok til at ane de muligheder, som ligger gemt bag f.eks. en tilsyneladende uskyldig fejlnavigation.

Bilag til: form. 1031

TILSTANDSRAPPORT					
Rapport over skader på materiel.					
1. Enhed	KAR-MK	Dato.	23/9-1975	2. Rapport nr.	KAR 75-58
3. Hændelse. Ref. form. "H" signal nr. OF-0230: Overstress af fly med 10 "G".					
4. Enhed, hvor hændelse indtraf. ESK729			5. Hændelsesdato. 29/8-1975		
6. Materielart.	Fly	7. Type.	RF-35	8. Serie nr.	AR-117
9. Driftstid (total). 672:05			10. Driftstid siden HE, IRAN.		
11. Undersøgelse udført af.					
Grad.		Navn.		Enhed.	
KN		E.Frost		KAR-MK	
12. Bilag.			13. UR-rapport.		
14. Beskrivelse. (Anvend evt. bagside).					
a. Flyet overstressed med mere end +4 G. G-måler var gået mod stop ved +10 G.					
b. 2 stk. sækkanke - V4 og H4 - revnet.					
c. 1 stk. øverste bagkrop- befæstigelsesbolt P/N 1268161-1 under minimummål.					
d. 1 stk. nagle i venstre planforkant sprængt, 15 mm lang revne ud fra naglehullet					
e. Motorens A/B mål ude af justering.					
15. Detailundersøgelser. (Anvend evt. bagside).					
a. Fly inspiceret i h.t. MATINS 1F-Draken-6SKIF afsnit #06.2. Desuden blev følgende foretaget grundet uvisheden om hvor mange G, der var trukket på flyet.					
b. Stoldämpermekanismen inspiceret. Mekanismen, som udløses ved 15 G, var intakt.					
c. Balkbolte magnafluxundersøgt.					
d. Motortappe og ophæng demonteret for inspektion.					
e. Fatigue-loadmeter inspiceret for overstress. vend					
16. Skadens udbedring. Defekte dele udskiftet. Nødreparation af planforkant foretaget. MATINS 1F-Draken-5566 udføres ved førstkommande PE.					
17. Reparationstid. 176 mandtimer					
18. Udførte forebyggende foranstaltninger eller forslag til sådanne. FMK er anmodet om at indføje et nyt pkt. i 1F-Draken-6SKIF om inspektion af stoldämpermekanisme ved påvirkninger over + 10 G.					
19. Øvrige bemærkninger.					
 H.J. Petersen leder af KAR-MK underskrift.					

Pkt. 15 fortsat

f. G-måler udkiftet.

1. Beskrivelse af måleren		2. Målerens type	
3. Målerens anvendelse		4. Målerens tilstand	
5. Målerens placering		6. Målerens ejer	
7. Målerens historie		8. Målerens vedligeholdelse	
9. Målerens tilstand		10. Målerens tilstand	
11. Målerens tilstand		12. Målerens tilstand	
13. Målerens tilstand		14. Målerens tilstand	
15. Målerens tilstand		16. Målerens tilstand	
17. Målerens tilstand		18. Målerens tilstand	
19. Målerens tilstand		20. Målerens tilstand	
21. Målerens tilstand		22. Målerens tilstand	
23. Målerens tilstand		24. Målerens tilstand	
25. Målerens tilstand		26. Målerens tilstand	
27. Målerens tilstand		28. Målerens tilstand	
29. Målerens tilstand		30. Målerens tilstand	
31. Målerens tilstand		32. Målerens tilstand	
33. Målerens tilstand		34. Målerens tilstand	
35. Målerens tilstand		36. Målerens tilstand	
37. Målerens tilstand		38. Målerens tilstand	
39. Målerens tilstand		40. Målerens tilstand	
41. Målerens tilstand		42. Målerens tilstand	
43. Målerens tilstand		44. Målerens tilstand	
45. Målerens tilstand		46. Målerens tilstand	
47. Målerens tilstand		48. Målerens tilstand	
49. Målerens tilstand		50. Målerens tilstand	
51. Målerens tilstand		52. Målerens tilstand	
53. Målerens tilstand		54. Målerens tilstand	
55. Målerens tilstand		56. Målerens tilstand	
57. Målerens tilstand		58. Målerens tilstand	
59. Målerens tilstand		60. Målerens tilstand	
61. Målerens tilstand		62. Målerens tilstand	
63. Målerens tilstand		64. Målerens tilstand	
65. Målerens tilstand		66. Målerens tilstand	
67. Målerens tilstand		68. Målerens tilstand	
69. Målerens tilstand		70. Målerens tilstand	
71. Målerens tilstand		72. Målerens tilstand	
73. Målerens tilstand		74. Målerens tilstand	
75. Målerens tilstand		76. Målerens tilstand	
77. Målerens tilstand		78. Målerens tilstand	
79. Målerens tilstand		80. Målerens tilstand	
81. Målerens tilstand		82. Målerens tilstand	
83. Målerens tilstand		84. Målerens tilstand	
85. Målerens tilstand		86. Målerens tilstand	
87. Målerens tilstand		88. Målerens tilstand	
89. Målerens tilstand		90. Målerens tilstand	
91. Målerens tilstand		92. Målerens tilstand	
93. Målerens tilstand		94. Målerens tilstand	
95. Målerens tilstand		96. Målerens tilstand	
97. Målerens tilstand		98. Målerens tilstand	
99. Målerens tilstand		100. Målerens tilstand	

9/10 - 75 0. 680.2-5-E 1231

NEAR MIS TAKTISK RODE OKSBØL

Bilag 2.

Pl.t. 10: Hændelsesforløb.

Missionen var taktisk rekognoscering i rode på Oksbøl. Indflyvning til målområdet var planlagt i 300' med M. 0.9 via Horns Rev Fyrskib. Roden skulle passere kysten nord for Blåvands Huk, lidt syd for Vejers plantage. På grund af nogen dis med en generel sigtbarhed på 8 km, så roden ikke fyrskibet. 30 sek. efter planlagt passagetidspunkt foretog roden et højredrej til en østkurs. Da kysten kom til syne, blev rodeføreren klar over, at man reelt befandt sig syd for Ho plantage - se skitse. Ved passage af kysten foretog rodetoeren et kraft drej mod nord, hvorfor formationsfø- ren tog det for givet, at toeren var klar over den aktuelle fejlnavigation og fulgte efter i et kraft venstredrej, for at komme inden om i drejet. Efter at have drejet ca. 80°, reverserede toeren imidlertid med ca. 5 G til højre, sam- tidig med, at han steg til 450-500'. Dette bevirkede, at de to fly kom på skærende kurser i samme højde - se skitse. For at undgå kollision måtte rodeføreren "bunte" flyet med ca. ÷ 2 G. Dette gav en temmelig stejl dykvinkel mod jor- den. For at undgå kollision med jorden trak rodeføreren herpå over + 10 G for at redde situationen. Efter hændel- sen steg rodeføreren til 5000' på en nordkurs, kaldte WHITE CLIFF og annullerede missionen. Samtidig hermed informere- des toeren om overbelastningen af rodeførerens fly.

Formationen blev samlet i 5000' lidt nord for Varde, hvor toeren konstaterede, at rodeførerens fly tabte brænd- stof. Iøvrigt så flyet uskadt ud.

Toeren fulgte rodeføreren til landing via STRAIGHT IN på Karup, efter at man havde afgivet PAN CALL. Der blev fo- retaget en NOSE LOW DRAG CHUTE landing. Efter frakørsel af banen stoppedes motoren.

Pkt. 11: Undersøgelsesresultater.

a. De tekniske undersøgelser fremgår af bilag 1.

b. Rodeførerens forklaring.

Som det fremgår af hændelsesforløbet, var rodeføreren klar over, at formationen "ramte" kysten syd for Blåvands Huk. Han oplevede iøvrigt hændelsen som beskrevet i bilag 2.

Da rodetoeren reverserede over Ho plantage anså rodeføreren kollisionen for uundgåelig, men forsøgte alligevel at komme under toeren ved at "bunte" flyet kraftigt ($\div 2$ G), samtidig med at han kaldte STAY HIGH til toeren. Dykvinklen mod jorden blev ret stejl, hvorfor rodeføreren trak pinden helt i maven med det resultat, at flyet blev overbelastet (mere end 10 G). Piloten mener, at flyene passerede hinanden indenfor 5 meters afstand. Der blev ikke observeret nogen PULL OUT højde.

Formationsføreren forklarer iøvrigt, at missionen var briefet om radiotavshed under hele anflyvningen. Toeren var endvidere instrueret om at sætte kurs mod sydkanten af Vejers plantage efter passage af kysten - og derpå JINKE ind over rodeføreren under dennes RECCE RUN mod målet.

c. Rodetoerens forklaring.

På vej ind mod kysten blev der udført WEAVING som briefet - uden problemer.

Inden passage af kysten så toeren ud til højre og konstaterede, at kysten rundede mod øst og antog derfor dette for at være Blåvands Huk. Samtidig konstaterede han, at han var i korrekt position i forhold til rodeføreren.

Ved passage af kysten så piloten et skovhjørne mod NØ, som han antog for Vejers plantage. Han drejede derfor krapt til venstre - som briefet - samtidig med, at han steg til 400'. Ved skovkanten udførte han - igen som briefet - et højredrej med ca. 5 G og steg til 500', idet han forventede at skulle krydse ind over rodeførerens fly, som da skulle befinde sig i 300' højde midt gennem målområdet.

Da han så ud til højre, opdagede han rodeførerens fly meget tæt på. Piloten øgede belastningen til 6 G, men hørte ikke rodeførerens opkald m.h.t. at holde højden. Det skal anføres, at toeren på dette tidspunkt stadig troede, at formationen var over det rigtige målområde.

Toeren hørte rodeføreren kalde WHITE CLIFF og melde om hændelsen. Først på dette tidspunkt blev toeren klar over, at man havde været syd for målområdet.

d. Undersøgelseskommissionens kommentarer.

(1) Begge piloter var vel briefet og klar over, hvordan den taktiske opgave skulle løses.

(2) Da anflyvningen imidlertid ikke forløber helt som forventet, begynder vanskelighederne.

- (3) Rodeføreren var klar over, at han ikke kunne forvente at "ramme" kysten på det rigtige sted, henset til at missionen "mistede" sit checkpunkt - Horns Rev fyrskib. Rodeføreren var således indstillet på en ændret taktik - afhængig af hvor man "ramte" kysten.
- (4) Toeren har ikke gjort sig dette usikkerhedsmoment helt klart. I hvert fald antager han fejlagtigt kysten ved Skallingens sydspids som Blåvands Huk, ligesom han troede, at Ho plantage var Vejers plantage.
- (5) Hændelsen udviklede sig yderligere ved passage af kysten, da rodeføreren fastholdt den briefede radiotavshed. Dette fordi han dels var sikker på den reelle position, dels fordi han ikke kunne forestille sig, at toeren var "LOST". Dette "sikre indtryk" bekræftedes af toerens drej mod det rigtige målområde.
- (6) Efter passage af kysten fraveg toeren den etablerede praksis m.h.t. udelukkende at flyve på sin leder - idet han fejlagtigt mente, at missionen afvikledes som briefet, hvorfor han indledte den planlagte taktik med et kraft sving til venstre.

e. Konklusion.

Denne hændelse er klassisk i sin opbygning. Den udvikler sig først langsomt og derpå efterhånden hurtigere og hurtigere. Den kunne være foregået under hvilket som helst taktisk RECCE RUN i rode, hvor lav højde, stor fart, WEA-VING, JINKING og radiotavshed - udover at være briefet - er naturlige discipliner ved denne type operationer.

At den taktiske situation på Oksbøl har bidraget til det psykiske pres på piloterne - og dermed har forstærket muligheden for en sådan hændelse - er givet. Med nogen bagklogskab må det konkluderes, at formationsføreren burde have brudt radiotavsheden i denne situation, således at toeren var blevet klar over den aktuelle position, ca. 8 km syd for det egentlige målområde.

Ved taktiske manøvrer som her anført, bør ansvarsfordelingen indenfor roden, være klart præciseret, ligesom alternative procedurer skal være gennemdrøftet i principperne før missionen flyves.



BILAG A

BAISANDE

KALSBERG

HEDERSK

MALOM

KL. ONSBY

PL. ONSBY

Vesterballe

Hjorteballe

Bredtose

AGRONTJEN

Sjundebratte

BALLE OUF

PLANLAST RUTE

FLØJET RUTE

H O H

B



Held i uheld

DET KUNNE VÆRE

ENDT SÅDAN:

ELLER:



FLYVEVÅBNETS 25-ÅRS DAG BLEV FEJRET PÅ

BEHØRIG VIS :

HYP ALLE MINE HESTE

OPSO BAV førte en 25-skibs formation repræsenterende alle FLV jeteskadriller Danmark rundt. Det var til glæde for somme, men også til Ekstra Bladets store irritation. Man skrev om brændstofspild og manglede helt forståelse for denne udmærkede formationstræning.



Om aftenen blev dagen festligholdt ved stort party i Messe Nord under tilstedeværelse af gamle Karup-honoratiores.

Det lykkedes i dagens anledning at få svendene til at trække i uniform (!) til festen

UGENS MUKKERI

FLYVE
BLAD ...



Vor huspoet hylder Flyvevåbnet
i anledning af dets 25-års
jubilæum den 1. oktober 1975.

DET LIGGER I LUFTEN

Flyvevåbenjubilæum
... femogtyve flyvske år!
Alt for ung til et musæum
med trods alt på brystet hår!
Benjamin blandt forsvarsarter
dog med klem såvelsom fynd.
Ukendt dengang, at Nick Carter
gik og skød Chicago tynd!

Flåden har det meget lett're,
flyder altid ovenpå,
men de er da en slags fætre
i og over bølgen blå.
Hæren er den gamle blandt os,
rummer manges stor kanon
... kraft som kaffen hist fra Santos,
brydninger og tradition!

Men når luften skal forsvars
effektivt og i en fart
imod krigsfolk og barbarers
dulgte trusler, er det klart,
at så sender man jo ikke
Peder Skram - den gamle knark -
ned til Gedser for at kigge
eller gi' det første spark!

Nej, så er det FLYVEVÅBNET,
der må vise, hvad det kan.
Det skal nok få ballet åbnet
og forsvare folk og land.
Vi ku' engang klare Goten
- ham hvis hjelm og hjerne brast -
vi kan stadig gi' på poten
med og uden højen mast!

De forsvarer Kongehuset
li'e fra Henrik til Prins Knud
... Læsø, Anholt havomsuset,
Silkeborg i sol og slud.
Men de værner også Jensen
og fru Olsen i Skelskør,
kommunister på Regensen
og den gamle redaktør!

Plus enhver på Ekstra-Bladet,
der med pen og blæk i hånd
dypper alt i fedtefadet
jævnfør Hørup's gamle ånd!
Jam'n dem værner de skam osse
- som en bedre Ikaros -
så de fredeligt kan slåsse
dels med Nato, dels med os!

Fem og tyve år for landet
- ja, for både Land og Folk -
helt fra dem bag klittagsandet
og til Rønne og Lakolk.
De kan være der på pletten,
dersom fjenden sku' bli'e rå!
Der er brøl og bid i jetten,
når de skruer Draken på!

Jamen ak, de vild' nok hel're
ha' at al ting ånded fred
... ingen bomber, ingen kældre,
tid til ro og rosenbed!
Men så længe folk ta'r fat i
aggressioner frémfor smør,
må de stadig vise, at vi
ikke t i e r blot ... men t ø r !!!

Tror i de vil bombe Kina?
Fot'grafere i Schwerin?
Sende gamle Catalina
som en trussel mod Berlin?
Nej, de bygger på fornuften,
men tro ikke deres magt
bare er et slag i luften
... end står Dragerne på vagt!

Fem og tyve år er mange,
tiden flyver som en vind.
Jespersen og Morten Lange
så dem hel're gå i spin!
Dog, alli'vel har de klaret
alle skær, så dette kvad
sort på hvidt kan bli'e bevaret
just på dette flyveblad!!!!

FRA EN "WEATHER DAY"

I

729

NOVEMBER 1975



"KASTER DU SÅ SNART DET HÅNDLÆDE ?"

HØJT OPERATIV PERSONEL I
TYPISK AFSLAPPET SITUATION



Uddrag fra den gribende og knugende gyser :

" En duty ops' hverdag i 729 "

Chapter III : MYL's genvordigheder



Torsdag llooz : Tænk - kun
5½ dage tilbage som D/O

Motto: Smil til verden, selv om den griner af dig.

Følgende onsdag looz :
I'm going apa !



det kedeligste af alt

14-11-75

Esk skulle afgive FRO til OCUén, og det måtte der jo simpelthen blive en fest ud af. Af med ham bliver vi jo nok ikke-det hænder jo at man støder på ham i messen. Men fest skulle der være-med kniv, gaffel og plaster. Behøver vi nævne de små klare?? Desværre holdt vor fotograf fridag, men vi vil da prøve at gengive handlingforløbet i korte træk. Selve spisningen blev holdt i borgkælderen og under denne (altså spisningen) blev der selvfølgelig holdt diverse taler og VON havde, for at sætte prikken over iét, lavet et kvad (se bagsiden). Rørt sagde FRO i sin takketale bl.a:

Talen er her gengivet som fortalt

(det har dog noget med flyvning at gøre)

For dem som har problemer med at få mening ud af dette, skal det tilføjes at der var gledet et par stykker ned på det tidspunkt

Som en lille specialitet har vi tilladt os følgende fremtidsvision, og da FRO altid er tæt i halsen har vi henlagt historien til onsdagen. -- Det er FRO til en elev:



Pointen fik vi ikke, men som det også her fremgår havde den noget med flyvning at gøre.

Dragen drejer over Karup by
og frøen kvækker i kåret
Det Frode er, der larmer i sky
han har alt røven i vejret

Dragen vender aved over Vebbestrup by
thi Frode flyr over den hjemlige lind
for at bruge sin brænder kan han sig ej dy
men tøver en kende med at liste den ind

Viben letter med hæse fløjt
af lydets intensitet
og Frodes flyver den har det drøjt
med at tæmme hans virilitet

Fra bakken letter en flok måger
og trediemand skræmmes til døde
for Frode er bedst når brænderen koger
og øjnene de er lidt røde

Hvem har ej fløjet TFér med Frode i
på dagen derpå efter festen
Han bruger al den luft a flyveren kan gi
og selv forpester han resten

Når Frode fortæller en gammel beretning
for flokken som står med ølsjatter
får ingen hørt historiens slutning
den drukner i Frodes egen latter

Sit gode hjerte det har han
hos Kirsten derhjemme ved sovsen
han tager gerne selv en danskvand
og giver snapsen til vovsen.



**TALLY
HO
Reality..**

Han slog til

I dag slog den afskyelige GCA-bus til igen. Fremgangsmåden er i sin gribende enkelthed den at den gemmer sig bag GCA'en, og med nøje gennemtænkt nøjagtighed gi's gas når et fly har tilbagelagt en halv banelængde. Så skulle den være hjemme!! Desværre gik det ikke. En variabel smuttede. En af de få gange om året "drillen" har et clean fly væltede de skumle planer. MYL havde netop så meget speed på at den kunne løftes over bussen- endda uden at sætte spor på taget.

Det var temmelig umuligt at få nogle sammenhængende sætninger fra pilotens side og det fremgår vist også af billedet



**Be a
Weight
Watcher**

SIGNALBLANKET

(Message Form)

For SIG-personel (Signals use)	Indg. kl. (FLT)	Måned/år (Month/Year)	SIG nr. (SSN)
	BEHANDLER AF RETTERGANGS CHEFEN		

Fortrinsret (Precedence) ACTION: F	Fortrinsret (Precedence) INFO:	Datotidsgruppe (DTG) 211430Z NOV 75	Signalinstruktioner (Message Instructions)
FRA (FM) FSN KAR			Prefix GR
TIL (TO) CHF FTK FIN			Klassifikation (Security Classification) U.K.L.
EFT (INFO) ESK 725 ESK 729			Udsteders nr. (Originators No) OF - 0320

			5
1	SIG FORM H 94/75		10
2	RF-35 AR-108		15
3	ESK 729 FSN KAR		20
4	220748-2121 LT M. SKYGEDELUND, HELSINGØR		25
5	FSN KAR		30
6	210316Z NOV 75		35
7	TRANSITELYVNING KA-VL-KA		40
8	NEAR MISS MELLEM LUFTVARTØJ PÅ TAKE OFF OG MIL KØRETØJ SOM UAUTHORISERET KRYDSEDE FSN KAR HOVEDBANE		45 50 55
9 a	ingen		60
b	N/A		65
10 a	l		70
b	N/A		75
11, 12, 13, 14	N/A		80 85 90

Side (Page) 1	Reference No. Klass. <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej Mrk. A AC B	Særlige instruktioner for SIG-personel (Special Instructions) M-ADD	Udfærdigers navn og grad (Drafter's Name and Rank) P. NIELSEN KN					
Mult. fra (Rec.)	KL (Time)	System	Opr.	Afs. til (Disp.)	KL (Time)	System	Opr.	Godkendt af (Releasing Officer) Paul NIELSEN FSO

SIGNALBLANKET

(Message Form)

For SIG-personal (Signals use)	Indg. kl. (FLT)	Måned/år (Month/Year)	SIG nr. (SSN)

Fortrinsret (Precedence) ACTION: D	Fortrinsret (Precedence) INFO: R	Datotidsgruppe (DTG) 040102DEC 75	Signalinstruktioner (Message Instructions)
FRA (FM) FSN KARUP			Prefix GR
TIL (TO) CHF FTK FMK			Klassifikation (Security Classification) UKL
EFT (INFO) ESK 725 729			Udsteders nr. (Originators No) OF-0329

	5
EMNE: HÆNDELSES RAPPORTERING.	10
REF: FSNKAR FORM H OF-0320	15
AF 21 NOV 1975	20
	25
DEN VED REF RAPPORTEREDEN	30
HÆNDELSE VIL IKKE BLIVE	35
FULGT OP AF FORM 1031.	40
HÆNDELSEN AFSLUTTES VED	45
RETTERGANGSCHEFENS FORAN-	50
STALNING	55
	60
	65
	70
	75
	80
	85
	90

Side (Page) /	Reference No. Klass. <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej Mrk. A AC B	Særlige instruktioner for SIG-personal (Special Instructions) KAR - M	Udfærdigers navn og grad (Drafters Name and Rank)
Mott. fra (Rec.)	KL (Time)	System	Opr.
			Godkendt af (Releasing Officer)

Uden at blande rettergangschefer ind havde Myl tænkt sig følgende:



**DET ER VÆRST
NAR HUNDENE
LETTER BEN**

13.12. 1975

En af eskadrillens venner og tidligere GLO, Kaptajn Ussing, fik den gode ide, at invitere alle 729 piloter med familie til juletræsfældning på Tyrsbæk ved Vejle fjord.



Vi samledes først hos KIN til gløgg og æbleskiver; derefter kørte vi med Kaj's bus til Tyrsbæk, hvor vi efter sightseeing fældede juletræer

Senere samledes vi i den gamle pavillon til indtagelse af en bedre julefrokost - avec.
Her underholder DØN fru Ussing





Her ser vi TOL, Clemme m. fr.,
fru NIL og Kaj et godt stykke
hence i frokosten

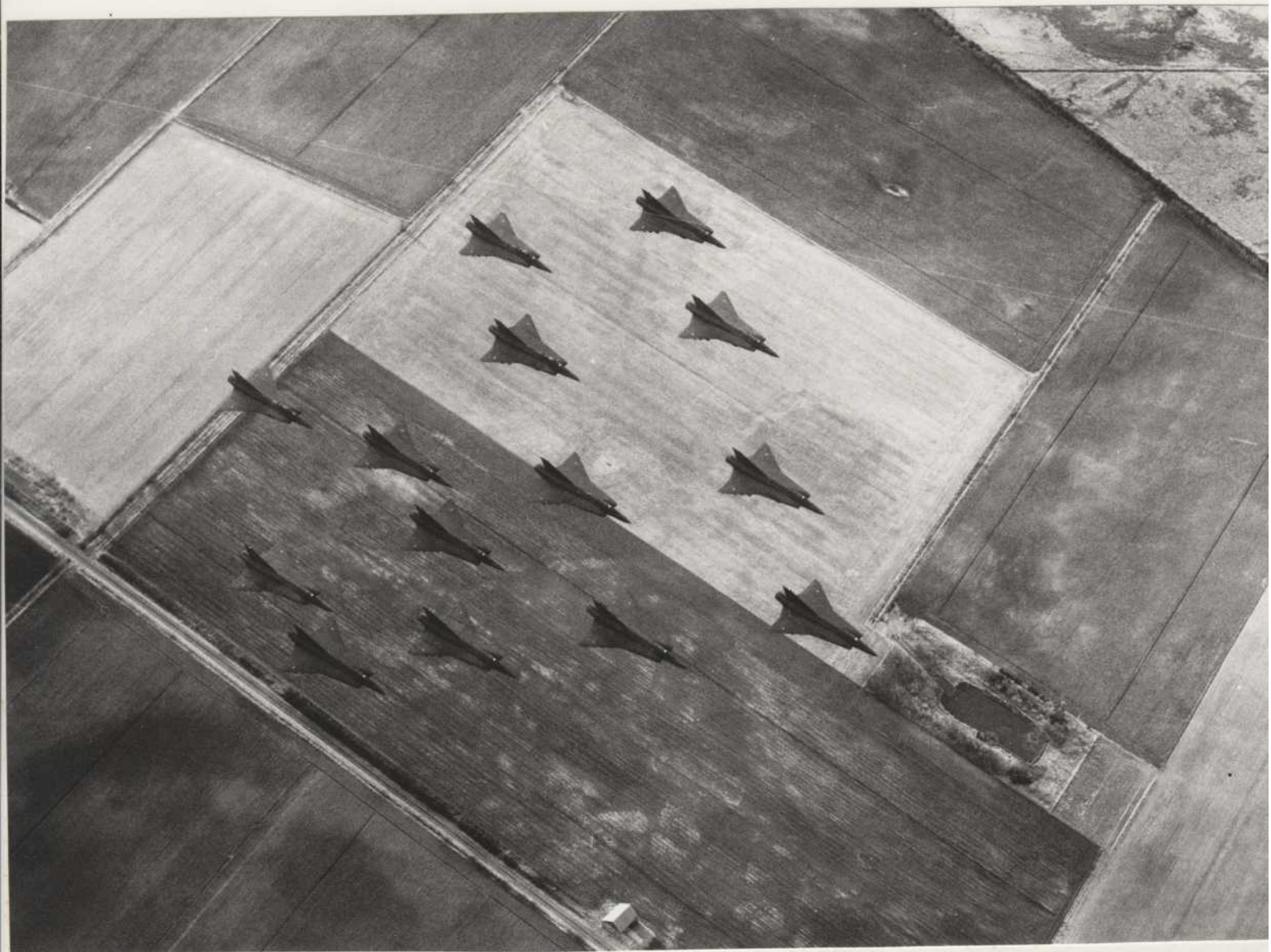
Begivenheden blev naturligvis dækket af recepiloten, KUN der fangede os på vej til bussen
med dagens udbytte af juletræer



JULEFORMATION

Den 22. december 1975 stablede Skrydstrup flyveklub en niskipper på benene til et flypast på Karup. Således foranlediget tog det ikke Karup mere end et par timer at sammensætte en 15-skibsformation, ført af Hawkeye 14 - DØN.

Der blev lavet angreb på Skrydstrup netop da alle F-100 - pelsene var på vej fra julebriefing til messens julefrokost. Bagefter lavede vi flypast i denne nydelige formation.





OK, vi skal lande. Ud med
fødderne. Arbejd...



7-8.

**GRUN
DGE
FE**



Skidt. Vi kom uden for lan-
dings-banens cement.

hart