

esk 729 blå bog

A-FLIGHT:

14 DØN
16 BAY
20 KIN
22 PEI
24 BEM
26 TOL
30 PAM
32 BIS
34 GES
36 BRO

B-FLIGHT:

15 VON
17 HAU
21 MYL
23 LEJ
25 KID
27 KUN
31 TER
33 KAP
35 GAR
37 GØN
41 VAD

ANKOMST TIL ESK i 1976:

GØN FRA FLOS 2. JAN
BAY FRA 725 5. JAN

AFGANG FRA ESK i 1976:

JIM TIL 722 17. AUG

1. jan. 1977

30. MAR 1977:

AT-161 PRØVEFLYVES OG LEVERES FRA SAAB
SOM DEN SIDSTE DRAGEN.



VAD

KRY

K.G. LILJEQUIST

6/5 - 1977

REUNION 77

Hel ankommet en af de sidste -

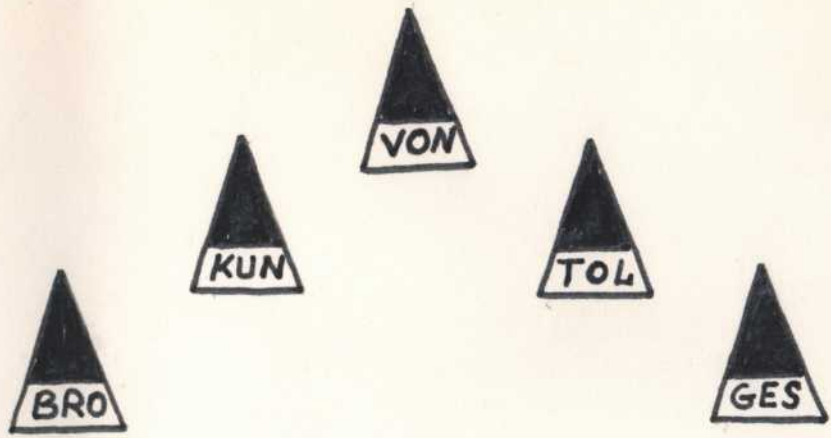


AR-115 har fået en veninde!



Börnerne mødte mig BRAND-gøbt







- og chefen holdt en tale,
der sluttede med orde-
ne - skål!



Madem
smeltede
på tungen



Kin
fik den
med sten
i !!



mml har
igen fået en af de
tomme flasker

LAU's crash

13. MAJ - 77

Da dette havari var det ottende med F-100 inden for en periode på 16 måneder og det tredje inden for en periode på tre uger, besluttede Chefen for Flyvevåbnet den 1. JUNI 1977, at flyvning med F-100 flyene indtil videre skulle indstilles. En arbejdsgruppe under Flyvematerielkommandoen fik til opgave at klarlægge F-100 flyenes tekniske standard og fremkomme med forslag til foranstaltninger at træffe, inden flyvning igen kunne genoptages. Ved dette arbejde modtog Flyvevåbnet ekspertbistand fra US AIR FORCE og resultatet var et omfattende eftersynsprogram og udskiftning af et stort antal kritiske dele og komponenter inden frigivelse til flyvning.

BWADR!
På LAU'sk: "shit"
(derfra hans navn)



Gudstjeneste afholdes første mandag i hver måned kl. 1900 i Kirkesalen v/flyverpræst V. Væрге. Privat 07 - 14 30 73.



L2 729 RDAF 162/HE035 131352ZMAY77
FAC TNG 5334N0730E N.OF LEER GØN

Den 19 maj 1977 har ESK 729 fløjet —

20.000 timer

— Uden havariet heraf er de 19.919 fløjet med Drakem

||



FSN E + E 24 maj 1977

Følgende var indbudt til øvelsen -
VON - BEM - KUN - BRO - GAR - LAN
Øvelsen fulgte det sædvanlige
underholdningsprogram. Lyttens m.
indlagte vandreture, flyvetur
i hærens helikoptere. Lyttens var
PAS som også holdt balladen
VON brugte en del tid på at
undersøge underboerne på en Renault
og kun fik underbad. Alle fik
dog en dejlig naturoplevelse samt
at se en knæstade i flugten, en
jagel som er blevet almindelig i
ESK.

Draken-fly styrtet ned

Et af forsvarets Draken jagerfly styrtede tirsdag formiddag i vandet ud for Lohals på Langeland. Piloten, løjtnant af reserven M. Skyggelund, reddede sig uskadt ud med katapultsæde og faldskærm, oplyser flyvertaktisk kommando i Karup.

M. Skyggelund var alene på en afprøvningsflyvning med Drakenjageren fra eskadrille 729 i Karup. Kort før klokken ni hørte han et knald fra motoren og observerede faldende olietryk. Da han forsøgte at dreje flyet for at nødlande i Beldringe på Fyn, kom jageren i rotation om sin egen akse. Piloten sprang derfor ud i omkring 1000 fods højde.

Da flyet styrtede i vandet ud for Lohals — lige i nærheden af holmen Smørstakken — slog flere mennesker alarm om styrtet. Både fra Lohals og andre steder meldtes om observationer af piloten i faldskærmen.

Første melding: — Et sportsfly

En fiskekutter samlede piloten op og sejlede ham til Lohals. Her blev han taget op af en redningshelikopter. Redningshelikopteren lokaliserede senere flyet, der lå på forholdsvis lavt vand.

Da forsvaret ikke selv modtog nødmelding fra flyet, voldte det vanskeligheder at fastslå, hvad det var, der var styrtet. De allerførste meldinger gik på, at der var tale om et sportsfly.

Endnu en halv time efter styrtet var flyvevåbnet i gang med at kalde samtlige fly over radioen for at få fastslået, hvilket fly der var tale om, oplyser

major K. Brøns-Hansen, Forsvarskommando.

Med tirsdagens flystyrt mistede det danske flyvevåben sit femte fly af typen Draken, der er produceret i Sverige.

Flyene er indkøbt i 1968 og leveret i 1970 og er bestemt til jagerbombnings- og fotorekognosceringsformål.

Det første styrt indtraf i juli 1971, og allerede ugen efter styrtede endnu et Draken-fly.

I september 1974 mistede flyvevåbnet endnu en Drakenjager, og i november kom endnu et fly i vanskeligheder, hvorefter piloten lod sig skyde ud med katapultsædet. Ingen menneskelig gik tabt ved de fire styrt.

Efter styrtet i november 1974 nedlagde chefen for flyvevåbnet forbud mod øvelsesflyvninger med Drakenflyene. Det skete af sikkerhedsgrunde, så det kunne fastslås, at det ikke var samme årsag til de forskellige styrt.

Draken-styrtet er det tredje flystyrt, flyvevåbnet oplever i år. Inden for kort tid styrtede to Super Sabre-fly ned i forbindelse med øvelsesflyvninger fra flyvestation Skrydstrup.

Det ene fly styrtede ned i Vesterhavet. Piloten blev aldrig fundet og anses for omkommet. Det andet faldt ned ved Hamburg, hvor piloten reddede livet ved at springe ud i katapult.

Året før styrtede fem Super Sabre-fly ned, men hver gang af forskellig årsag. Dog strammedes kriterierne for serviceeftersyn.

Siden begyndelsen af 60-erne er omkring 30 af flyvevåbnets 72 Super Sabre gået tabt. Flyene skal i 1980'erne erstattes af det nye amerikanske F-16 kampfly. (RB)



Løjtnant Mogens Skyggelund modtages her, efter tilbagekomsten pr. helikopter til Flyvestation Karup, af sin eskadrillechef, Major P. Denvang.

24 maj 1977

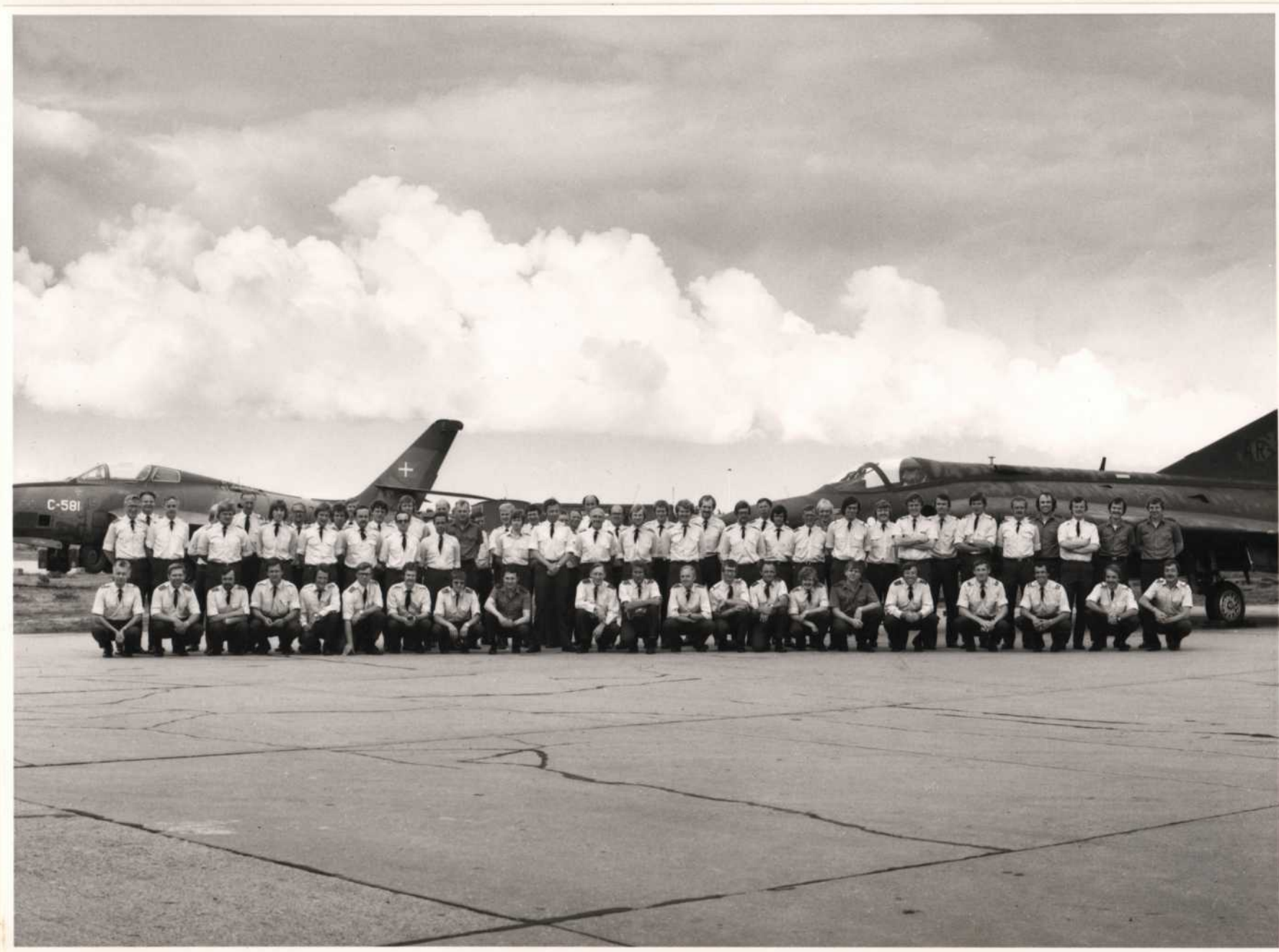
Så skete det! Just efter at esk. havde passeret 2000 timer uden uheld af denne art måtte MYL springe fra lot ved Langeland. Udskydningen var lidt vanskelig da flyet var ude af kontrol, men MYL kom fra det uden en skramme og som det ses, har han allerede fået genetableret sin sædvanlige frisør ved hjemkomsten til Karup. "Vanskelighederne" skyldtes formentlig en flækket kompressor-skive

c. nil
d. Langelands marinedistrikt har fra politiet i Svendborg faaet melding om, at et ukendt fly er set styrtet i vandet n.v. for Lohals ved en holm, der hedder Smørstakken. Det oplyses yderligere, at piloten er set springe fra luftfartøjet. Meldingen indgaaet til Svendborg politi 0740z.

31. MAJ 1977.

Status over Eskadrille 729 i anledning af

CHEFSKIFTE



CHEFSKIFTE I ESK 729

1. JUN '77

I DAG FORLADER DØN OS FOR I FKO AT MEDVIRKE TIL IND-
FASNINGEN AF F-16. ET TILBAGEBLIK PÅ DEN FORGANGNE
4-ÅRS PERIODE VISER,

- AT ESKADRILLENS PRIMÆRE OPGAVE NU IGEN ER PRIMÆR,
- AT ESK. HAR TILKÆMPET SIG LUFTHERREDØMMET OVER
'FREDENS HAV',
- AT CHEFEN UTALLIGE GANGE HAR HAFT BYLDEN STUKKET FREM
OG IND I MELLEM SLUPPET GOOT FRA DET.

TAK FOR TIDEN, DØN OG.....

... OG ...



... OG HUSK SÅ: HAN SKAL HAVE 14 DAGE TIL AT TILPASSE SIG ESKADRILLEN - LIGE SOM ALLE DE ANDRE NYE!

... OG ...

... OG HVAD FIK MAN UD AF DET?
-KORS OG BÅND OG NAKKEDRAG !!

... OG ...

KOM NU NÆRMERE!

KOM NU NÆRMERE!



... OG ...

VELKOMMEN
BAK.

GU' VE' HVAD DET ER,
JEG HAR RODET MIG
IND I ?



PÅ TRODS AF EN FORTID VED STARFJÆRTERNE M.M. ØNSKES DU
VELKOMMEN TIL ESK 729, MED HÅBET OM AT DU HURTIGT VIL INDSE

- AT RECCE ER 'THE WAY OF FLYING',
- AT ESK 729 SKAL BEVARE LUFTHERREDØMMET - OGSÅ I DANSK FIR,
- AT CHEFEN NØDVENDIGVIS MÅ STIKKE BYLDEN FREM FOR AT
SVENDENE KAN TRIVES VEL.

Pludselig taage kostede Karup fire jetjagere paa en halv time

Alle fire piloter uskadte - To maskiner nødlandede og blev alvorligt beskadigede, to forladt og styrtet ned, mens deres førere reddede sig med faldskærm

Hovedårsagen til det hidtil alvorligste uheld, der har ramt Flyvestation Karup, da i løbet af godt en halv time to maskiner i lørdags styrtede ned og knustes og to andre beskadiges ved nødlanding, synes at være en taage, der pludselig rullede ind over Midtjylland. Havarikommissionens vigtigste opgave har derfor været at finde frem til, om der har været nogensomhelst muligheder for radar-kontrollen, hvis opgave det netop er at bringe maskinerne ned i usigtbart vejr, for at bringe maskinerne hurtigere ned, saa tabet af de fire maskiner kunne være undgået.

Det er dog næppe givet, da der nødvendigvis maa være en vis sikkerhedsafstand mellem de landende maskiner, og taagen kom saa pludselig, at den overraskede et saa stort antal maskiner, at de ikke alle kunne komme ned, inden deres brændstof var sluppet op. Heldigvis slap alle fire piloter uskadt, og de har alle samstemmende kunne forklare, at de var nødsaget til enten at forlade maskinen eller nødlande paa grund af brændstoffmangel.

12 maskiner skulle ned

De fire uheld, hvoraf vi i lørdags kun naaede at omtale to ganske kort, skete kort før middag. Meteorologernes vejrudsigt om klart vejr var blevet bekræftet af vejrrekonosceringsfly fra Karup, og man tog derfor ikke i betænkning at lade en række maskiner starte paa sædvanlige rutineflyvninger. Da taagen, jord-dampe, som pludselig løfter sig, rullede frem, var man straks klar over, der ville blive trængsel i Karup, og otte maskiner blev omgaaende dirigeret til Aalborg, hvor de kom velbeholdne ned.

Tolv maskiner havde saa lidt brændstof tilbage, at man maatte søge at faa dem ned i Karup ved hjælp af radarsystemet, ved hjælp af hvilket man kan „tale“ dem ned ved direktiver fra sta-

Først fundet et par timer senere

Den næste maskine var en tordenjet, ført af en amerikansk major, W. J. Fletcher, der for tiden gør tjeneste i Karup. Tankene var ved at være tomme, og han havde ingen mulighed for at søge nødlanding. I stedet søgte han efter et forholdsvis øde område, hvor han kunne lade sig skyde ud med katapultsædet. Maskinen styrtede ned i udkanten af Høgild Mose nord for Karup, og den blev først et par timer efter fundet af militæret. Landmand Egon Nielsen, Høgild, stod en kilometer derfra og hørte braget, men han kunne ikke i disen se vraget og troede, uheldet var sket længe borte. Han underrettede flyvestationen. Markens ejer opdage først vraget tre timer efter, da han saa en række biler ved marken. Flyet blev ødelagt, men var ikke saa sønderdelte, som mange nedstyrtede fly bliver det.

Piloten landede med faldskærm i området ved Kongenshus. Han søgte ind i en gaard og telefonerede hjem til Karup, men kunne ikke fortælle, hvor han var, da man ikke forstod engelsk paa gaarden.

Stak ild paa ved nedstyrtningen

denjet paa flyvestationen, hjulpet af radarsystemet, men han kom udenfor landingsbanen, og landingen var saa haard, at understellet brød sammen.

Den sidste af de forulykkede maskiner var ogsaa en tordenjet, som dens fører, flyverlejtant Victor Høj, maatte forlade i ca. 800 meters højde over flyvestationens område. Han landede med faldskærm i nærheden af flyvestationens indhegning, medens maskinen styrtede ned i en lille plantning et par kilometer nordvest for Kragssø i Gedhus Plantage og knustes. En lille bevoksning i nærheden kom i brand ved nedstyrtningen, men ilden døde selv hen.

Kan gentagelser hindres?

Det siger sig selv, at de fire uheld paa saa kort tid satte nerverne paa højkant i Karup. Men de fire piloter har hver for sig handlet baade koldblodigt og resolut og har derved reddet deres liv, hvorimod de materielle skader har været store.

Taagen laa ogsaa lørdag eftermiddag saa tæt over flyvestationen, at havarikommissionen fra Vedbæk maatte lande i Tirstrup og pr. bil fortsætte til Karup. — Selvom årsagen til uheldene — brændstoffmangel, da taagen hindrede tilstrækkelig hurtig landing er klarlagt, skal nu søges fastslaaet, om der kunne være gjort mere for at afværge uheldene, og om der kan gøres noget for at hindre gentagelser.

Piloter, radarfolk og meteorologer til afhøring

Endnu i formiddag arbejder havarikommissionen under ledelse af oberstlejtant A. S. Bendtsen, Værlose, med en række undersø-



Ved nedstyrtningen brækkede maskinen midt over, og vragstumper kastedes over et større område. Kursen har været nord-syd, idet jageren er kommet fra området over Kongenshus med retning mod Høgild. Den ramte jorden paa en mindre bakke, hvorefter den kurede ca. 50 meter. Det fremgik tydeligt, at maskinen var løbet tør for brændstof, idet der bogstavelig talt ikke fandtes spor af benzin

meteorologerne og af folkene paa GCA-stationen, der ved radar havde til opgave at „tage maskinerne ned“. Det menes godtgjort, at den pludselige taage, som meteorologerne ikke havde kunnet forudsige, opstod ved voldsomme fordampninger i plantagerne syd for flyvepladsen, og denne taageudvikling har været en uberegnelig faktor paa meteorologernes vejrkort.

Ved landinger under saa ugunstige vejrforhold er det ved hjælp af GCA-stationen teoretisk muligt at tage en formation paa fire maskiner ned for hver to minutter, men i praksis kan det beløbe sig til 5 minutter, da en fejkurs paa en landende maskine betyder, at maskinen maa stige igen og søge ny landing. Endvidere maa man under forhold saa ugunstige som i lørdags ofte nedsætte antallet af landende maskiner paa en gang til to, hvorved den samlede landings-tid fordobles. En del omflyvninger i lørdags forsinkede landingerne saa meget, at det kneb med brændstof for de ventende maskiner, og havarikommissionen koncentrerer nu hovedsagelig undersøgelserne om, hvor ansvaret for omflyvningerne maa placeres, og det vil sige, om GCA-stationens korrektioner til piloterne i alle tilfælde har været tilstrækkelig præcise, og om piloterne i hurtig-

Det forlyder fra pålidelig kilde (Herning Folkeblad), at den nye chefer allerede den 25 JAN 1958 kl 1138 har haft bylden fremme!

tionen. Flere af maskinerne kom imidlertid ind i forkert landingsposition og maatte dirigeres tilbage. Otte maskiner kom uskadt ned, mens en godt nok kom ned, men kørte uden for landingsbanen og blev beskadiget.

Ramte de elektriske ledninger

Den første maskine, som forulykkede, var en thunderflash, en af de nye meget hurtige fotorekognosceringsmaskiner, ført af flyverløjtnant af reserven J. A. Jensen. Hans brændstof slap op, men han naaede at faa sig udset nogle forholdsvis flade marker ved Nittrup nord for landsbyen Balling i Salling. Han gennemførte en heldig mavelanding og kunne uskadt stige ud af sin maskine, der havde faaet bugen revet op.

Beboerne paa et par gaarde i nærheden havde hørt motorlarmer og braget, og samtidig gik lyset ud, fordi maskinen ved landingen havde ramt de elektriske ledninger. Piloten kunne selv pr. telefon underrette Karup og derpaa i bil tage hjem til flyvestationen.

Næsten umiddelbart efter lykkedes det flyverløjtnant Vagn Langebech at nødlande sin tor-

genser og ændringer af alle de piloter, der var i luften, da de ugunstige vejrforhold udviklede sig, af

enkeft tilfælde har fulgt den angivne kurs tilstrækkelig nøjagtigt.



Her ses flyverløjtnant J. A. Jensens jet efter nødlandingen paa marken i Balling ved Skive

Bare træk i håndtaget: Katapult- sædet er en ren videnskab

I de fleste tilfælde redder katapultsædet en pilot fra et styrtende fly. Det er sjældent at piloterne ikke når ud, som det var tilfældet ved Tange i onsdags.

Hvordan sker det så?

– Man trækker simpelthen i et håndtag og så bliver man skudt ud. I F-100 er det en krudtladning, der sender en ud af flyet og det er noget voldsomt, og man er faktisk groggy nogle sekunder. Men i Draken sker det med en raket, som giver en mere glidende start på sædet, fortæller kaptajn Vermund Vad.

Og katapultsædet, dets funktion og indretning bliver nøje gennemgået for piloterne. De ved hvordan det fungerer og de lærer reaktionerne at kende.

Piloterne prøver mindst en gang i uddannelsen et katapultsæde i en speciel rampe, så de ved, hvordan det føles at forlade flyet med det raketdrevne katapultsæde.

Sædet er en videnskab for sig selv. Det består af rammen med raketten i ryggen. Piloten spændes fast med et sindrigt system af seler, der

bl. a. holder hans ben ind til sædet ellers ville de ved den store fart flage fra side til side og risikere kvæstelser.

På vej op fra flyet sker der intet, men så snart sædet begynder at tumle nedad, stabiliseres det ved hjælp af faldskærme. Så snart det falder jævnt forlader piloten sædet og daler ned i sin egen faldskærm.

Fra 3 km højde tager det f.eks. kun 4 minutter at komme ned, og når piloten rammer jorden er han for det meste i sikkerhed. Han har haft adskillige udsping med faldskærm. Rammer piloten vandet, oppustes automatisk en gummibåd, som følger pilot og skærm. I båden er der lys, nødsender, madrationer m. m.

Selv om piloten kender det hele på fingerspidserne, erkender de dog alle, at der altid er en risiko. Den udelukker ingen. Piloten ved, hvad der venter ham hver gang han går i luften. Men han tror usvigeligt på sig selv, sin maskine og sikkerheden.



I Draken-flyene bliver katapultsædet skudt ud med en raket, forklarer kaptajn Vermund Vad og viser et af de sæder, der har reddet mange pilotliv.

Det at flyve ligger i ryg-raden

Den gamle regel om at komme op på den hest, der har smidt en af straks efter faldet, gælder ikke rigtig mere. I hvertfald ikke for de piloter i det danske flyvevåben, som i den seneste tid har været vidne til, at flere af deres kolleger har haft havarier med deres maskiner.

Folkebladet har talt med to piloter fra Flyvestation Karup, der i deres daglige arbejde har fly og fly-sikkerhed på nærmeste hold.

- Vi bruger ikke disse metoder mere. Det er sådan, at siger en mand, at han ikke rigtig har lyst. Ja, så får han naturligvis lov til at blive på jorden, fortæller kaptajn Vermund Vad, 38 år og pilot gennem 17 år.

Har en pilot haft et uheld eller et styrt, bestemmer han i praksis selv, hvornår han igen føler sig klar til at gå i luften. - Det er vigtigt at vi har en organisation af den art, at vi selv bestemmer, hvornår vi vil i luften, siger Vermund Vad.

Hvad der sker, når uheldet er ude i luften, kan kaptajn Vad snakke med om. I 1964 havde han et havari med en F-100 jager vest for Rømø og måtte forlade flyet i katapult-

sæde i 3 kilometers højde.

- Der opstod ild i maskinen og en kollega, der fløj ved siden af fortalte mig, at nu var det på tide at jeg sprang. Mine egne instrumenter fortalte mig faktisk, at der intet var i vejen. Ja, så sprang jeg med det samme, fortæller Vad.

- Jeg hang omkring 4 minutter i luften og tænkte faktisk mest på, hvad det næste jeg skulle gøre nu var. Når det og det skete, så skal du gøre det og det. Det er de ting, vi lærer at kunne på reflekserne.

Kan alt pr. refleks

- Det at flyve ligger rent faktisk i ryggraden, fortæller løjtnant Kurt Kiil, 25 år og 7 års erfaring i luften. - Vi lærer gennem uddannelsen alle de ting, som vi skal kunne pr. refleks og pr. instrument. Ved siden af skal vi jo udføre andre opgaver som f.eks. at fotografere, der er vor opgave i eskadrille 79, siger Kurt Kiil.

I den seneste tid har det været F-100 jagerflyene, som har haft de alvorligste uheld. Men for kort tid siden gik en

af Karups Draken fly i vandet ved Langeland. Og netop i dette tilfælde mener begge piloterne, at reflekserne og indlæringen gør sig gældende.

Pilotens liv vigtigst

- Der skete det, at piloten kunne have valgt at forsøge at få flyet ned på land på Fyn. Men han valgte straks at vende ud mod havet og sætte flyet ned der, siger Kurt Kiil.

- Et fly er et fly - mens derimod tredje-mand på jorden og pilotens liv skal sikres. Derfor sætter man altid flyet ned - hvis det er muligt - på steder, hvor der er mindst risiko for at det kan skade folk på jorden, siger Kiil.

Men de er begge enige om, at det er den enkelte situation, der afgør, hvordan og hvor man skal have flyet ned. Der kan opstå situationer, hvor piloten overhovedet ikke har indflydelse på, hvor flyet ender i et styrt.

Tilliden er i orden

De seneste uheld med F-100 flyene og Draken-flyet fra Karup skyldes tekniske uheld. Men piloternes tillid til flymekanikere og teknikere har ikke røkket sig en millimeter.

Der er omfattende sikkerhedsforanstaltninger før, under og efter enhver af de omkring 250 flyvninger, hver dansk jet-pilot har på årsbasis.

- Flyene kontrolleres i ender og kanter før hver flyvning og med helt fastsatte mellemrum undersøges de enkelte komponenter i flyene. Og opdager vi noget usædvanligt under en flyvning af mindre betydning, bliver det straks undersøgt, så snart vi sætter hjulene på jorden, siger Vermund Vad.

FRA
VIBORG
STIFTS
FOLKEBLAD

4. JUNI '77

Karups piloter er ikke blevet bange for at flyve i hverken Draken eller F 100 Super Sabre



Løjtnant Kurt Kiil (til venstre) og kaptajn Vermund Vad drøfter deres erfaring fra nedstyrtningsulykker. Begge har prøvet at »stå af«.

Og når der for eksempel dekretes flyvestop, som det er tilfældet med F-100 jagerne netop nu, virker det kun beroligende for piloterne. - Så ved vi, at teknikerne arbejder med at finde evt. fejl, som måske kan gå igen i andre maskiner. Ellers ville vi sidde i maskinerne med en usikker fornemmelse af, at et eller andet måske er galt, siger Vad.

Følelser

Når uheldet er ude, berører

det naturligvis piloterne rent følelsesmæssigt. Især hvis det er kolleger de kender og har et personligt forhold til. Men det rækker ikke ved deres tillid til sig selv eller deres maskiner. De ved, at materiellet er i orden og at de selv har uddannelse og erfaring til at styre de mange hestekræfter, der slippes løs, når et jettfly forlader jorden. Og selve flyveteknikken sidder i deres ryggrad gennem adskillige hundrede flyvetimer og hvad der skal gøres i en nødsituation har de alle prøvet. Ikke i luf-

ten, men i en såkaldt simulator, der er et fly på jorden, hvor piloterne træner i den slags ting.

Og de erfaringer en pilot gør ved et uheld bliver med det samme rapporteret til kolleger og teknikere, så evt. mindre fejl kan rettes.

Vandøsen nødvendig

I et tilfælde for en del år siden havde en havareret pilot svært ved at finde den vand-

øse, der er i den gummibåd, som følger med pilot og katapultsæde. Straks blev indretningen ændret, så øsen nu er nem at komme til, som alt andet redningsudstyr.

- Det kan måske lyde af lidt. Men hvis man sidder i en gummibåd flydt med vand i december måned er det en livsbetingelse hurtigt at kunne få vandet ud af båden, siger kaptajn Vermund Vad. Han sad selv i en gummibåd, da han i december 1964 forulykkede med sin F-100 ved Rømø.

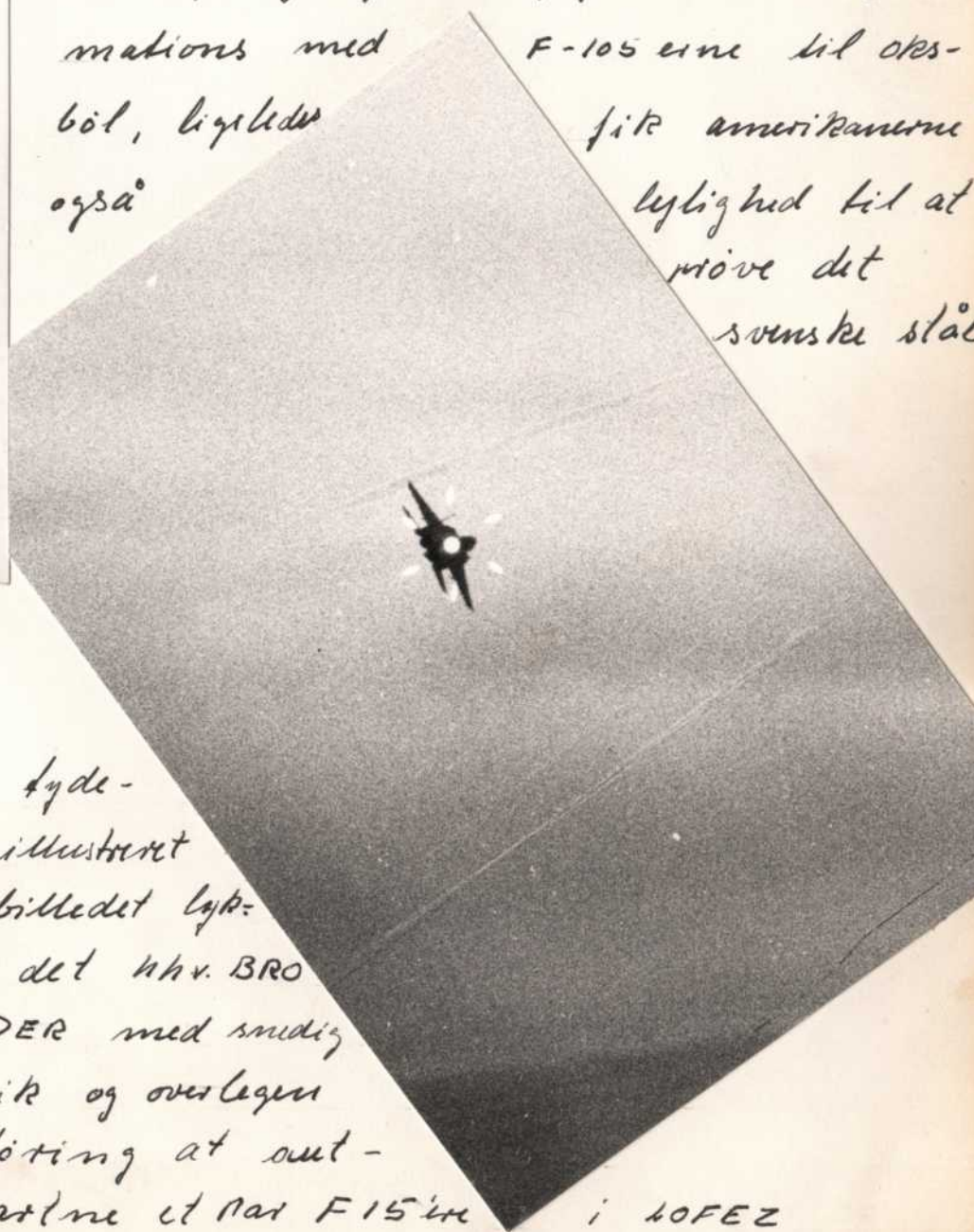
26 AUG 1040Z

OXHEAD WHITE



Årets taktiske skyninger udmærkede sig ved at Karup fik besøg af det amerikanske byjemneværn som fløj F-105. De fløj direkte fra Amerikas østkyst til Karup - en tur på 8½ time. I løbet af overturen blev der lyklighed til adskillige gange at flyve i mixed formation med F-105erne til overbøl, ligeledes fik amerikanerne også

lyklighed til at prøve det svenske stål



Som tydeligt illustreret på billedet lykligheds det hhv. BRO og DER med snedig taktik og overlegen flyføring at outsmarte et par F15'ere

i 10FEZ

CAPT. Hanton + VON