

Val Eggers (EGE) døde i 2015. Fra dødsboet har FLYHIS modtaget en del effekter, herunder to beretninger om livet i ESK 730 i begyndelsen af 1960-erne. Beretningerne har Eggers skrevet på opfordring i forbindelse med 730-jubilæer i hhv. 1978 og 2013. De fortæller om en hverdag med dramatik, festligheder - og indbyrdes ESK rivalisering.



Val Eggers

November 2013

A Close Call

I tiden 1961 – 1963 var jeg chef for ESK 730, som netop i 1961 havde udskiftet Goggoen (F-84) med F-100, men endnu ikke var operativ på den nye type jagerbombefly.

Det var gode år for 730. Vi arbejdede hårdt på at blive top operationelle og vandt samtlige konkurrencer (bl.a. våbenkonkurrencen Aim High) efterladende bl.a. 725 og 727 i støvet bag os. Samtidig holdt vi et højt flyvesikkerhedsniveau; vi mistede ingen fly eller piloter. Men ulykkeligvis mistede en af vores meget kompetente klarmeldere livet ved en meningsløs ulykke, som hverken han eller eskadrillen havde nogen skyld i.

Vi havde imidlertid nogle close calls. En af disse hændelser skete i forbindelse med våbenøvelser på Rømø Range.

MAN (også kaldet Mambo) og jeg var på rangen for at udføre standardoperationen, dvs. bombing, rocketry og skydning. Alt gik som sædvanligt; også fårene vandrede som de plejede væk fra målene, når de hørte, at vi skiftede omdrejninger og pattern!

På hjemvejen cruisede vi i ca. 2000' med 92% RPM, og lige øst for Skærbæk meldte MAN, der fløj som to'er, at han havde Overheat Warning på (i F-100 var der et Fire Warning Light, som dækkede motoren ned til turbinen og et Overheat Warning Light, der dækkede efterbrænder området).

Vi trak op i 3-4000' for at omsætte fart til højde – just in case. Samtidigt droppede jeg ned ved siden af MAN for at checke, om der var synlige tegn på problemer i efterbrænder området, mens vi reducerede RPM. Derpå gav jeg MAN besked om at droppe vingtankene (275 gls.) for at kunne reducere RPM yderligere.

Der skete så noget interessant. Vingtankene rullede ud til og over vingtipperne, lå så et øjeblik oven på vingerne inden de blæste bagud og ned, (Senere på dagen kørte jeg ud til området, hvor tankene faldt, og konstaterede, at de ikke havde gjort skade.)

Vi fortsatte mod SKP og forberedte os på landing mod øst. MAN var naturligt nok lidt bekymret, men han holdt ud, satte gear og flaps ud, mens vi fløj stejlere ned end sædvanligt. På finalen kunne jeg se, at fuselagen omkring efterbrænderen begyndte at skifte farve, dvs. blev blålig, men på det tidspunkt var der ikke mere at gøre, så jeg holdt tand for tunge, og MAN landede elegant.

Ved inspektion af flyet viste det sig, at en såkaldt "Pigtail" (en af en kreds af brændstofrør, der fødte efterbrænderen, og hvori brændstoffet stod under højt tryk uanset om efterbrænderen var i brug eller ej) var revnet og brændstof sprøjtede derfor ud i efterbrænder området, hvor det blev antændt og skabte overophedning.

Summa summarum: Takket være en cool pilot sparede vi Flyvevåbnet for tab af 1 stk. F-100.

CV

Valdemar Kay Henrik Eggers (EGE)
(1929-2015)

Militær uddannelse og tjenesteforløb, startede i Søværnet og blev overflyttet til Flyvevåbnet i 1950.

- 1948 Forskole til Elementærkursus
- 1949 Elementærkursus
- 1949- Officerskursus
- 1950 Jydske flyverafdeling
- 1951 Eskadrille 724
- 1951 Flyvevåbnets Officersskole
- 1952 Eskadrille 723
- 1952 Flyvevåbnets jagerkursus
- 1953 Flyvevåbnets jagerkursus (kommandør)
- 1953 Vestre Flyvebasiskommando
- 1954 Flyverstaben
- 1955 Foto flighten (kommandør)
- 1957 Foto flighten (chef)

- 1958 Forsvarsstaben
- 1961 Flyvestation Karup
- 1961 Eskadrille 730 (chef)
- 1963 Flyvevåbnets Officersskole
Flyvevåbnets Specialskole
- 1966 Flyvestation Ålborg
- 1966 Flyvestation Ålborg Operationsafdeling (leder)
- 1969 Forsvarsakademiet
- 1971 US Air Force Academy (ms. Command & Staff)
- 1973 Flyvestation Skrydstrup (chef)
- 1975 Forsvarsstaben Personelforvaltning (chef)
- 1977 Afgået fra Flyvevåbnet
- 1977-1997 Direktør for Statens Luftfartsvæsen
- 1997-2002 Formand div. EU-kommissioner vedr. eur. flytrafiksystemer

Karriereforløb FLV

1950	Flyverløjtnant-2
1952	Flyverløjtnant-1
1954	Kaptajnløjtnant
1957	Kaptajn
1962	Major
1966	Oberstløjtnant
1973	Oberst

Dekorationer

Hans Majestæt Kongens ærestegn for officerer af Flyvevåbnet (Guldvingen)
Kommandør af Dannebrog





Oktober 1978

Erindringer fra tiden som chef for eskadrille 730 1961 - 1963.

Når man bliver opfordret til at videregive nogle af sine erindringer fra en tid, der føles som meget lykkelig og væsentlig for én, opstår der omgående et meget stort problem, nemlig at begrænse og sortere det væld af minder, der dukker op.

Jeg sidder med mit stamblad, mine logbøger, nogle få fotografier og de elektriske spændinger i hjernen, der kaldes hukommelsen, og prøver i det følgende at referere nogle af de indtryk, der er forblevet hos mig om 730.

Hovedbegivenhederne i min tid i 730 var: flytning fra Karup til Skrydstrup, oparbejdelse til en effektiv F-100 jagerbombereskadrille alene, dvs. med kun T-33 og Hunters som naboer, på Skrydstrup, oparbejdelsen af Rømø Rangen til et effektivt skydeområde, og deltagelse i 1963 i Aim High skyde- og navigationskonkurrence.

Den 20. september 1961, en onsdag, fløj vi i en 12-skibs, så vidt jeg husker, fra Karup til Skrydstrup, rykkede ind i det område, som 730 bor i stadigvæk, og etablerede os både materielt og åndeligt omgående som Skrydstrups eneste og langt bedste Heavy Bombardment Squadron med venlige tilbud til alle T-Bird og Hunter drivers om, at vi kunne trække dem efter os - om nødvendigt -, og at de kunne låne solbriller hos os, hvis efterbrænderen blændede for meget !

Hverdagen, som bestod af arbejdstid fra 0800-1700, lørdag 0800-1200, var i begyndelsen præget af alle de små og store problemer som skal løses, når man etablerer en kampeskadrille på en flyvestation, der ikke har haft flytypen før. Vi begyndte - med storartet hjælp fra stationen og bygningstjenesten - helt forfra, lige fra indretning af trimpad til squawk box i chefens kontor. Fra familieproblemer til svigtende dampers. Fra lavvande i bødekassen til varme i skydeofficerens

standplads på Rømø. Fra eskadrillens værnepligtige til ældste officer var alle præget af lyst og glæde over at være med til at bygge op.

Af min logbog fremgår det, at jeg fløj et gennemsnit af 36 timer pr. måned det første halve år; og teknisk leder, Krabbe, vil mere end nogen anden huske presset for flyvetid; NK, Kjeldsen, og Flight Commanders via Duty Ops sikrede til gengæld, at flyvetiden blev brugt fornuftigt.

Enkeltbilleder fra den tid inkluderer et usædvanligt godt kammeratskab. Erindringer om sene nætter i både sergent- og officersmessen lyser op blandet med billeder af fortvivlede hustruer i de små hjem, der måtte servere spejlæg og bacon - samt øl - når de opstemte tyre var færdige på Bumsen, men ikke færdige med natten.

Dagligdagen indeholdt også ofte ophold på USSAFE's baser i England, særligt Lakenheath og Wethersfield. Amerikanerne, der virkede som støtte for os, især med hensyn til simulatortræning, var enestående gæstfri både mod teknikere og piloter, som jeg er sikker på alle gemmer gode minder om kammeratskabet i og uden for tjenesten med allierede flyvere og teknikere.

I 1963 mistede de fra Lakenheath 2 piloter under LAS. Jeg var med til begravelsen, og satte på hjemturen i Vestenstorm rekord på distancen Lakenheath-Skrydstrup i 650' over land, 300' over vand, 44 min., dvs. 485 kts G/S fra take-off til touch down i GT-982.

Vi havde selv near-misses; jeg husker især gennembrændte pigtails, der ved én lejlighed endte med klare flammer ud ad fuselagen, den sidste mile før touch down; jeg sad i første parket som nr. 1 i roden og fulgte gennembrændingen med den største opmærksomhed.

Vi mistede selv hverken fly eller piloter i 1961-1963, men oplevede alligevel tragedien, da en tekniker monterede et nyt næsehjul og satte 2.000 lbs lufttryk på slangen, hvorpå hjulfælgene separerede, og slog P. E. V. Pedersen ihjel. Jeg glemmer aldrig hans kones første ord, da jeg fortalte hende om ulykken, " Vi skulle ha' nået så meget."

Efterhånden lykkedes det os via den daglige indsats at komme op på det niveau, som også dengang kendetegnede en professionel eskadrille, og dermed nærmede Aim High sig.

Undervejs gjorde vi os på endnu en måde bemærket, nemlig ved i en $\frac{1}{2}$ års periode at flyve i kampuniform og ofte med en øjeklap; et eksperiment, der var iværksat på vores initiativ med FTK's velsignelse. Kampuniformen bl.a. som en bedre beskyttelse under ABC forhold, og klappen til beskyttelse mod blanding fra nukleare våben. Det lyder dramatisk, men man skal huske, at vi levede i den kolde krigs periode og oplevede Cuba-krisen. Iøvrigt gik det fint med at strafe med klap for det ene øje!

Så kom i august 1963 skydekonkurrencen Aim High, hvor vi blev om ikke nr. 1 af alle deltagende hold, så dog den bedste F-100 eskadrille i Nordeuropa incl. Island, men exclusive UK! For mit eget vedkommende bidrog jeg ikke særligt positivt, men RIK, der også blev kaldt Mads Brandt, var bedste individuelle pilot, og champagnen, som O-officeren, JAF, gav ved afslutningsfesten var fremragende.

Et særligt islæt i konkurrencen var Aim for the Hay, opfundet af 730; en konkurrence i go-cart-løb, hvor hindringerne var høballeer -- deraf navnet! Jeg husker ikke hvem der vandt, men det var kolossalt populært.

Den 1. oktober 1963 var det forbi for mit vedkommende; om formiddagen fløj jeg med RØJ i bagsædet i GT-972 til Værløse for at melde mig som skoleofficer på FLOS/FLSP. En god tid ventede mig, men det gjorde unægtelig indtryk på mig, da jeg 1 time efter jeg stod ud af en F-100F, ved frokosttid blev budt en pille mod mavesyre af den daværende skolechef, som selv indtog en sådan hver dag!

En kaleidopskopisk film er flimret forbi mig, mens jeg har skrevet dette; min taknemmelighed over at have fået lov til i en times tid at genopleve en meget lykkelig periode, retter jeg til alle de gode kammerater jeg fik blandt personellet i eskadrille 730.

V. K. H. Eggers, EGE.