



PROPEL

Medlemsblad for Flyvevåbnets Soldaterforening

NR. 5/2007 64. ÅRGANG

OKTOBER 2007



PROPEL

INFORMATION TIL MEDLEMMER AF FLYVEVÅBNETS SOLDATERFORENING

Første ikke-amerikanske pilot
som fløj F-16 for 30 år siden

Side 6 og 7





FSF kalenderen

Mød op, når din forening kalder
(*) betyder tilmelding nødvendig

Deadline næste PROPEL

4/5.....23.59.....bladet@propel.dk

Generalforsamling

9/4.....	18.00.....	LA Kalundborg*)
21/4.....	19.00.....	Skrydstrup*)
21/4.....	19.00.....	LA Skrydstrup*)
22/4.....	19.30.....	LA Vandel*)
23/4.....	19.00.....	LA Vestjysk*)
27/4.....	19.00.....	Værløse-Jonstrup*)

Redaktionen er stoffri

Den årelange dans med Corona har sandelig medført en masse bøvl. Alle landets foreninger har ikke kunnet gennemføre de sædvanlige arrangementer og Flyvevåbnets Soldaterforening har kun haft kontakt med medlemmerne via hjemmesiden og medlemsbladet. Som PROPELs redaktion har jeg gennemrodet gamle numre for at finde artikler, der kunne tåle genudsendelse ved eventuel stofmangel, men det ligger faktisk brugt op med de seneste numre af bladet. **Så nu er jeg stoffri.** Derfor udsender jeg denne efterlysning.



Skriv til din soldaterforenings medlemsblad

Til februarnummeret havde 2 medlemmer indsendt en beretning både om deres tid i Flyvevåbnet og årene derefter. Den slags er altid interessant at læse, og når vi mødes til jubilæer og lignende har alle jo masser og masser af gode historier i ærmet. Så kom ikke og fortæl, at DU ikke også kan bidrage med én. Vil du helst være anonym er det ikke noget problem. Jeg skal bare kende navn og adresse, men kan sagtens holde på en hemmelighed.

Skriv til mig - Skriv til mig - Skriv til mig

For det er ikke billige at lave og udsende et blad med 12 hvide sider.

Ha' det godt

Venlig hilsen Ernst



Skaf et nyt medlem

Scan QR-koden og kom direkte ind på formularen på vores hjemmeside, hvor du kan tilmelde et nyt medlem. Prøv det!

PROPEL

udgives af Flyvevåbnets Soldaterforening.

Medlemsbladet leveres til PostNord senest 6 dage før den første hverdag i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Aktuell deadline for stof til næste blad oplyses tydeligt på side 2.

Artikler optaget under navn kan ikke tages som udtryk for redaktionens eller FSF's mening. Indsender er ansvarlig for indhold og tilladelse til brug af fotos. Redaktionen forbeholder sig ret til **ikke** at medtage artikler, der indsendes uopfordret, samt til at redigere i indsendte artikler under behørig hensyntagen til, at betydningsfuldt indhold ikke udelades.

Hjemmesiden www.propel.dk

Aktuelle informationer, f.eks. aflysning af arrangementer, der hurtigst muligt ønskes indrykket på hjemmesiden, sendes til E-mail adressen: pr@propel.dk



PROPEL denne gang

Forsiden - Genbrug På grund af Corona-pandemien sker der så lidt i vores forening, at afdelingerne ikke har noget at skrive om. - **Derfor**

Deadlines 2021

PROPEL nr. 3	tirsdag den 4. maj
PROPEL nr. 4	fredag den 9. juli
PROPEL nr. 5	mandag den 6. september
PROPEL nr. 6	lørdag den 6. november



Find seneste nyt her:

PROPEL udkommer kun hver anden måned - (i lige måneder). Derfor er det en god ide at du holder dig orienteret om aktuelle nyheder og arrangementer på følgende hjemmesider:

Landsforeningen:	www.propel.dk
Værløse-Jonstrup:	www.fsfvaer.dk
Karup:	www.fsfkarup.dk
Aalborg:	https://www.facebook.com/Flyvevåbnets-Soldaterforening-Aalborg-Afdeling

Følg FSF på [facebook.com/flyversoldater](https://www.facebook.com/flyversoldater)

Her kan du f.eks. efterlyse soldaterkammerater, indlægge billeder o.s.v.



Til alle, der modtager PROPEL

Husk at meddele adresseændring

Har du fået ny adresse, så husk at meddele det til forretningsføreren. Hvis du flytter, videresender postvæsenet automatisk PROPEL til din nye adresse, men det sker kun i få måneder.

Derfor

Har vi din rigtige adresse? Er du i tvivl, så kontakt forretningsføreren.

Med venlig hilsen
Elly

Stof til PROPEL

Tekst

Send din tekstfil vedhæftet en E-mail til bladet@propel.dk

Billeder

Digitale fotos i JPG-format i højeste opløsning (originaler). Vedhæftet en eller flere e-mail til bladet@propel.dk
Obs! Ved mange fotos brug helst <https://wettransfer.com/>

Papirbilleder (returneres kun på forlangende) med post til:
Bladet PROPEL, c/o Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens





Kære medlemmer af Flyvevåbnets Soldaterforening

Så er foråret ved at tage over og med solens komme er også de hjemlige aktiviteter og gøremål så småt ved at tage fart igen – det er lang tid siden jeg har mødt så mange mennesker i skoven – både til fods og på cykel – som her i de seneste par dage. Køen ved vaskehallerne og på genbrugspladsen vidner også om at mentalt er begyndt at vende tilbage til det nye normal. Hvis så også bare udrulningen af vaccineplanen og foråret ved fælles hjælp kan tage livet af eller reducere Coronavirus til et tåleligt niveau, så er der jo for alvor lys for enden af tunnelen.

Mødeskubberi

Vores plan om at rykke afdelinger og lokalafdelingers generalforsamlinger foran os ser ud til at have fundet indpas, og løbende opdateringer på vores hjemmeside viser da også, at bestyrelserne derude har god føling med muligheder og status på de pålagte restriktioner.

I Hovedbestyrelsen har vi valgt den samme tilgang og planlægger på at afholde vores repræsentantskabsmøde når de sidste afdelinger melder klar – terminer og datoer i vedtægterne vil blive håndteret med en pragmatisk og fleksibel tilgang.

Mange medaljeuddelinger

Som en glædelig og tilbagevendende årlig rutine, har jeg i den forgangne måned også underskrevet og afsendt diplomer og medlemsmedaljer til alle formænd. Jeg er selvfølgelig vidende om, at den sædvanlige udlevering ved generalforsamlingerne ikke lige sker i morgen, men jeg ved også, at der hvor geografien tillader det, har nogle formænd valgt at tage turen rundt til jubilarene og aflevere diplomer og medaljer på adressen og selvfølgelig under overholdelse af alle Corona regler. Jeg er sikker på, at initiativet er blevet vel modtaget og den personlige kontakt er helt klart et ekstra plus i denne tid.

Fordelingen af årets diplomer og medaljer viser en nogenlunde jævn spredning i medlemskabet således (antal i parentes): 25 år (37), 40 år

(24), 50 år (39) og 60 år og derover (13). Tallene vidner om en loyal og vedholdende støtte til foreningen, men på den lange bane ville det da selvfølgelig være optimalt om der var flere i bunden af pyramiden.

Lokalafdelinger nedlagt

Siden seneste repræsentantskabsmøde er det da også en kendsgerning, at tre lokalafdelinger, Odense, Sydfyn og Bornholm, med få medlemmer af alders- og helbredsmæssige årsager har valgt at nedlægge deres forening - herfra skal lyde en stor tak til jer alle for en fantastisk indsats gennem mange år.

Medlemmerne i de nedlagt lokalafdelinger er jf. vedtægterne overført til den overliggende afdeling.

2 slags jubilæer

Lad mig lige benytte lejligheden til at pege på et område, der altid dukker op i forbindelse med uddeling af diplomer og medaljer for medlemskab af Flyvevåbnets Soldaterforening, nemlig sammenblanding af jubilæum og medlemskab. Invitation til jubilæumstævnerne udsendes på baggrund af antal år siden værnepligten (indkaldelseshold) mens diplomer og medaljer uddeles med baggrund i antal år siden indmeldelse i Flyvevåbnets Soldaterforening. Man kan derfor sagtens have 40-års jubilæum siden værnepligten, men kun have været medlem af foreningen i 25 år. Der kan selvfølgelig – rent teoretisk – ske fejl i registreringen i arkiverne, men det hører til sjældenhederne og her er en henvendelse til foreningens forretningsfører altid en god ide.

Der er desværre ofte en sammenhæng mellem færre aktiviteter og antallet af medlemmer, og her er Flyvevåbnets Soldaterforening, ligesom så mange andre foreninger, også fortsat hårdt ramt af de pålagte restriktioner og de manglende muligheder for at gennemføre bare et minimum af aktiviteter. Med fare for at gentage mig selv – og det skete så lige her – er det nu vi alle skal hjælpe hinanden til at holde fast det sidste stykke vej.

Prøv nu at ringe, skrive og kommunikere med hinanden for at bevare eller genopfriske bånd og relationer i foreningen og udnytte den begyndende genåbning til at tænke en smule kreativt eller ud af boksen som man siger. Forårssolen giver jo mange muligheder. Da tingene jo går stærkt for tiden, skal også denne gang lyde en opfordring til at I holder jer opdateret om lokale datoer, tidspunkter og mødesteder og nye forholdsregler på foreningens hjemmeside på adressen www.propel.dk

Jeg håber, at vi snart ses derude i virkeligheden.

Leif G





PLANLAGTE ordinære generalforsamlinger 2021

Er der ændringer?

Trods Corona har nogle bestyrelser været optimistiske nok til at fastsætte det mødetidspunkt, der ses herunder. Er din afdeling ikke nævnt, så kontroller på www.propel.dk hvornår du skal møde op.



FSF Skrydstrup

Leif Pedersen, Allégade 14, 3.th., 6100 Haderslev
Tlf. 21 78 29 80
E-Mail: leifpedersen@webnetmail.dk

Onsdag den 21. april kl. 19

Tilmelding senest 13. april

Med venlig hilsen
Leif Pedersen



Lokalafdeling Skrydstrup

Lars Høstrup, Engvang 6, Jerlev, 7100 Vejle
Telefon 21 77 61 61
E-mail: larshoest@yahoo.dk

Onsdag den 21. april kl. 19

Spisning kl. 18

Tilmelding senest 13. april

Med venlig hilsen
Lars



Lokalafdeling Vandel

Jens Chr. Nielsen, Vestergårdsvej 29, 6051 Almind
Tlf. 24 90 17 98
E-mail: jensogbirgit@profibermail.dk

Torsdag den 22. april kl. 19.30

i Vandel Idrætshal

Tilmelding 19. april på 24 90 17 98 / jensogbirgit@profibermail.dk.

Med venlig hilsen
Frank Laursen (LAU)



FSF Aalborg

Bent Jørgensen, Tøtmosen 45, 9800 Hjørring
Tlf. 22 56 92 57 (bedst efter kl. 18)
E-mail: bentjoergensen23@gmail.com

Formanden for Aalborg afdeling, Bent Jørgensen, har indsendt den beretning, han havde planer om at aflægge ved afdelingens generalforsamling, der desværre indtil videre ligger i respirator. Bents forberedelser skal ikke være helt forgæves, så I får den her:

Formandens beretning 2021

Jeg vil gerne begynde beretningen med at vi holder et minuts stilhed for to af vore afdøde medlemmer, nemlig Egon Rask, medlem siden 1946, og Svend Erik Sørensen, medlem siden 2007.

– Æret være deres minde.

At Corona-pandemien har gjort 2020 til et meget underligt år, kan vist ikke komme bag på nogen.

Vi nåede lige at få overstået sidste års generalforsamling, da landet lukkede ned, og vi nåede først at få gennemført vores konstituerende bestyrelsesmøde i juli.

Foreningens 80-års jubilæum, som skulle have været fejret i april, måtte vi aflyse, på samme måde, som HMD 80-års fødselsdag blev det. Især det sidste var trist – ikke kun for Dronningen – men også for Soldaterforeningen. Af Flyvevåbnets Soldaterforeningens fire faner, der skulle have været i København for at fejre dronningen, kom de tre



Lokalafdeling Vestjysk

Lis Yttung, Østerhedevej 19, 6690 Gørding
Telefon 25 12 12 39
E-mail: lis.yttung@bbsyd.dk

Fredag den 23. april kl. 19

på Østerhedevej 19, Gørding

Tilmelding senest 20. april på 25 12 12 39 eller lis.yttung@bbsyd.dk

Med venlig hilsen
Lis



Lokalafdeling Kalundborg

Ole B Jakobsen, Gl. Rørbyvej 29, 4400 Kalundborg
Tlf.: 59 50 45 84, Mobil 23 82 73 94
E-mail: oli-jakobsen@ka-net.dk

Fredag den 9. april kl. 18

på Gl. Rørbyvej 29, 4400 Kalundborg. (Hvis vi får lov til at mødes.)

Efter mødet er der Gule ærter til en fornuftig pris.

Tilmelding senest 6. april til Ole på tlf. 59 50 45 84 / 23 82 73 94

Med hilsen
Ole B Jakobsen



FSF Værløse-Jonstrup

Kaj Flemming Clausen
Ved Store Dyrehave 40 st.tv. 3400 Hillerød
Tlf. 26 13 27 91, E-mail: kaicl@webspeed.dk - www.fsfvaer.dk

Tirsdag den 27. april kl. 19

på Pedersholm, Frederikssund

Tilmelding 15. april på 26 13 27 91 / kaicl@webspeed.dk

Med venlig hilsen
Kaj

fra Aalborg, Thy-Mors og Vendsyssel!

– – – her holder vi lige en "klap-os-selv-på-ryggen-pause!"

De forskellige mindearrangementer året igennem blev også aflyst eller holdt på et så lavt niveau, at vi ikke kunne deltage.

Det lykkedes dog at deltage i receptionen ved Aalborg Kanonlaugs 25-års jubilæum, og vi deltog med fanen ved Soldatens dag / Flagdag 5. september i Aabybro og ved Soldatens sten ved Garnisonsmuseet. Vores årlige soldaterjubilæum og dermed uddeling af jubilæumstegn måtte også aflyses, i håbet om, at vi kan komme stærkt tilbage i 2021, hvor året jubilerer forventes indbudt.

1. oktober deltog jeg ved chefskifte og overrækkelse af fortjenstmedaljer ved ATW, og det lykkedes mig at lokke den nye CH ATW med i foreningen. Hjertelig velkommen!

Nytårsparolen ved ATW blev også påvirket af de forlængede Corona-restriktioner, eftersom ingen eksterne gæster blev inviteret.

Dette har også fået indflydelse på fornyelse af adgangskort til FSN, hvilket var blevet aftalt til FEB/MAR. Dette må forventes at få gyldighed til restriktionerne bliver ophævet.

Aalborg afdeling har fået en reklame på FSN elektroniske infotavle. Jeg har endnu ikke modtaget feedback på denne.

Vi har oprettet en Facebook-side for Aalborg afdeling. Denne har pt. 78 følgere. Det er håbet, at dette tiltag kan rekruttere flere medlemmer til foreningen.

Det er blevet foreslået at arrangere en månedlig medlemsaften. Dette vil vi forsøge at iværksætte når restriktionerne pga. Corona bliver ophævet.



FSF Aalborg

Bent Jørgensen, Tøtmosen 45, 9800 Hjørring
Tlf. 22 56 92 57 (bedst efter kl. 18)
E-mail: bentjoergensen23@gmail.com

I skrivende stund er vi stadig pålagt restriktioner om at mødes. Vores generalforsamlinger er aflyst indtil videre. Det var her, vi skulle have uddelt diplomer og medaljer til de medlemmer, der kan fejre jubilæum for medlemskab af soldaterforeningen. I stedet er diplomer og medaljer blevet udleveret personligt på hjemadressen, og de jubilarer, der var hjemme, blev fotograferet.

Medlemmer, som kan fejre jubilæum er:

50 år: Niels Erik Nielsen

40 år: Per Svendsen
Tom Roland Andersen
Anna-Lise Kam

25 år: Palle Kjærgaard
Steen Henneberg Jensen
Allan Kristiansen
Jens Libach Pedersen
Gerner Raj Andersen
Benny Schach Pedersen
Flemming Mærsk
Lars Christian Corfixen
Ole Hansen

Afdelingen ønsker hjertelig tillykke med jubilæerne.

Mvh
Bent Jørgensen



Niels Erik Nielsen



Per Svendsen



Steen Henneberg Jensen



Allan Kristiansen



Gerner Raj Andersen



Flemming Mærsk



Lars Christian Corfixen



Ole Hansen



Lokalfdeling Als-Sundeved

Gert Schmidt, Palmose 8, Dybbøl, 6400 Sønderborg.
Tlf.: 74 48 56 18



Mindehøjtidelighed

På grund af Coronarestriktionerne var kun få mødt op for at mindes de 14 engelske og australske flyvere som den 29. januar 1944 mistede livet i to Lancaster Bombe-fly som kolliderede ved Broballe.

De anbefalede 2-meters afstande mellem deltagerne blev omhyggeligt overholdt.

JOS har jubilæum

PROPEL har sat vores næstformand Svend Hjort stævne på FSN Karup. Under pilotnavnet JOS har han sat flere rekorder som ikke kan slås, simpelthen fordi han var den første, der gjorde det, - for eksempel:

- ✱ 15. 9. 1977: Første ikke-amerikanske pilot, som fløj F-16.
- ✱ 17. 5. 1984: Første europæiske pilot med 1000 timer på F-16.
- ✱ Første dansker solo over Atlanten i ensædet jagerfly.
- og andre rekorder, som holdt i mange, mange år.
- ✱ Længste soloflyvning i F-16: 9:50 timer (Turen over Atlanten. - Senere slået af pilot under kampmission i Afghanistan)
- ✱ Påvirkning af over +9 G i 18 sekunder (var oppe på +10,4 G, øvelsen er senere udført af andre danske piloter)



JOS har nu firmaet Svend Hjort Agencies, hvor han fungerer som rådgiver for Lockheed Martin flyfabrikkerne (www.agencies.dk - Red.)

Var det din drengedrøm at blive pilot? Bestemt ikke.

Nej, det var nærmest i trods, jeg søgte ind på Flyveskolen. Jeg var begyndt at læse til maskiningeniør, men fandt snart ud af, at det ikke var en ønskeuddannelse for mig. Så begyndte jeg på uddannelsen til revisor, og det var da udmærket med udsigt til et respekteret fag og en god løn. Men det anerkendte militæret ikke som et studium, og derfor gjaldt min dispensation for at komme på session ikke længere. Jeg blev udtaget til pansertropperne ved Gardehusarerne i Næstved, og den eneste måde at undgå at komme der på, var at søge på flyveskole. Det tilsidesatte nemlig al anden militær uddannelse først i tresserne.

Men da en af de psykologer, der interviewede mig ved optagelsesprøven, stillede det samme spørgsmål, svarede jeg, at jeg tit havde stået og kigget på flyene, der fløj fra Værløse.

- Det passer ikke, sagde han, - og hvis det står til mig, bliver De sgu aldrig pilot.

Men det gjorde jeg altså alligevel.

Det må man give JOS ret i. Der er vist ikke mange danske jagerpiloter, hvis scrapbog er så tyk som hans.

I sin næsten 40-årige karriere i Flyvevåbnet har hans meriter mange gange medført fyldig avisomtale. For eksempel denne (lidt forkortet):

Solo på F-16



Major Svend Hjort fløj som den første danske pilot solo i en F-16 den 3. november 1977. Flyvningen, der startede kl. 14.50 lokal tid på Edwards Air Force Base i Californien, var majorens anden flyvning i et omskolingsprogram på i alt 4 flyvninger. Majoren startede i det, der benævnes *Military Power*, og foretog herefter en stigning med Mach 0,9 til 45.000 fods højde.

Under flyvningen afprøvede major Hjort autopiloten ved forskellige hastigheder, accelererede og decelererede i området Mach 0,8 til 1,6 og udførte adskillige drej med forskellige G-belastninger i formation med en Phantomjager, som også brugtes til en *Tracking Task*.

Efter en ILS anflyvning, en *touch and go* og en *full stop landing* sluttede flyveturen kl. 15.55.

Uden problemer

"Det er altid en stor oplevelse for en pilot at flyve første solo, og den blev ikke mindre med F-16", sagde Svend Hjort efter turen.

"Starten kan sammenlignes med F-104 med efterbrænder, og det var let at holde konstant hastighed op til de 45.000 fod. Selv med min begrænsede erfaring var det nemt at udføre de forskellige manøvrer, og landingen mindede en del om en Phantom-landing, bare med meget bedre udsyn".

Du nævner kendskab til 3 flytyper i interviewet, F-104, Phantom og F-16. Hvor mange typer har du fløjet?

Jeg har 33 forskellige typer i min logbog. I 1974-75 blev jeg uddannet til testpilot på Empire Test Pilot School i England, og herefter måtte jeg flyve så at sige alle flytyper fra for eksempel Chipmunk til Hercules. Der havde kun været to danske testpiloter før mig, men den ene var holdt op og den anden stod foran pensionering.

I dag råder Flyvevåbnet over en lille håndfuld testpiloter, som kan blive specialiseret i enten helikopter, transport- eller jagerfly.

Nu spørger jeg nok dumt, men hvad flyver så bedst?

Du havde vel ikke forventet et andet svar end F-16. Det fly er simpelthen topklasse, det er bare det bedste fly, jeg nogensinde har siddet i.

Hvad er det så sværest at flyve?

Nu ved jeg godt, mange vil modsige mig, men for mig var Draken den sværeste. Det skyldes nu nok, at da jeg skulle over på den, var jeg over 50 år, og havde fløjet F-16 de foregående 12-13 år, så det var noget af en omvæltning pludselig selv at skulle styre det hele, når man var vant mig til, at *fly-by-wire* systemet klarede det meste af det manuelle arbejde.

Hvad er det så sjovest at flyve?

Igen F-16. Uden tvivl.

Skulle finde flyets grænser

Da Danmark i sin tid købte F-16, var det en del af aftalen, at en dansk pilot skulle deltage i testprogrammet, og derfor fik jeg så fire år i USA.



JOS og Colonel Rider, chefen for F-16 Joint Test Force på Edwards Air Force Base i USA 1977.

Min opgave bestod mest i at afprøve flyets aerodynamiske og strukturelle grænser.

For eksempel skulle jeg prøve, om det var muligt at affyre en Sidewinder-raket, når flyet var belastet med mere end +9 G. Det foregik ude i en ørken, men sådan en raket flyver jo temmelig langt, og derfor skulle den også affyres i den rigtige retning. Der var lige lidt at se til, - fart, højde, G-måler og så ud ad øjenkrogene Sidewinderen.

Jeg kunne se, at vingespidserne vred helt nedad, så da jeg trykkede på knappen, fløj raketten også nedad i forhold til flyet, men den rettede sig op, og så langt jeg kunne følge den, zigzaggede den først nogle gange op og ned inden den strøg direkte mod målet.

Men det lykkedes i første forsøg.

Hurtigere end et projektil

Der er jo en 20 mm maskinkanon i F-16. En dag skulle jeg tømme den helt i én byge, mens jeg fløj med Mach 2, - altså 2 gange lydens hastighed.

Det var der ingen, der havde prøvet før, så det var jo ret spændende, om kanonen eksploderede.

Jeg tog alligevel opgaven på mig, og fordi skudkadencen er helt oppe på 6000 skud i minuttet, tager det kun trekvart minut at tømme magasinet.

Men så snart det var overstået, var det med at få næsen opad i en fart, for med den hastighed indhenter man meget hurtigt sine egne projektiler. Og det er jo nok ikke så rart.

Telemetri

Under alle testflyvninger var man i øvrigt hele tiden under observation. Alt det, jeg foretog mig, skete efter tilladelse fra jorden, og testflyene var spækket med måleinstrumenter, der hver især sendte informationer til hver sin tekniker på jorden, og dem kunne der være 30-40 stykker af afhængig af flyvningens art.

En beskadiget motor

En anden gang skulle vi afprøve motorens reaktion på ekstrem overisning.

Jeg fløj i stor højde bagved et tankfly, der i stedet for brændstof var fyldt med vand, og så tømte de ellers tanken i hovedet på mig. Jeg kunne ikke se en disse, men flyet fløj upåvirket videre.

Da jeg gik nedad, smeltede isen, men så lød der et knald fra motoren.

I indsugningen på F-16 sidder der en lodret strut, og den is, der sad på den, faldt af i klumper, som røg ind i motoren og ødelagde nogle af turbinebladene. Skaden var nu ikke større, end jeg kunne lande, og et af de krøllede blade blev forkromet, og jeg fik det foræret til minde om turen.

Men der blev indbygget et varmelegeme i strutten for at undgå gentagelser.

Et isdækket fly - det lyder ikke rart?

F-16 har så megen motorkraft, at man kan redde sig ud af næsten enhver situation med motoren alene.

Langt nede

Har du aldrig været bange?

Jo da, men ikke ved den lejlighed.

Men fra da jeg var helt ung pilot, kan jeg huske en skydeøvelse i Vestjylland. Jeg tror, jeg skulle kaste en øvelsesbombe. Der er meget at koncentrere sig om i det øjeblik, og det var først, da jeg havde smidt bomben, jeg opdagede, hvor lavt jeg fløj.

Så kan man pludselig se, at en F-100 flyver hurtigt.

Men gudskelov klarede jeg skærene, selv om skydeofficeren bagefter sagde, at han ikke havde troet, han ville se mig komme op igen omme bag klitterne.

Ikke en kylling

En anden oplevelse, jeg aldrig glemmer, var en aften, vi skulle flyve natflyvning i formation. Jeg skulle flyve wingman, altså yderst. Vejret var rædselsfuldt, det regnede og det stormede helt afsindigt. Vi skulle starte 2 og 2 og da roden før os gik op, så vi, at wingman'en af uforklarlige årsager ganske langsomt rullede om på ryggen for derefter at flyve direkte i jorden. Så blev flyvningen suspenderet, men da jeg skulle flyve natten efter, var jeg virkelig i syv sind. Jeg ville nok helst have sagt, at jeg ikke ville flyve, men var jo heller ikke varm på tanken om at blive kaldt en kylling - det ville også have betydet farvel til jobbet som pilot. Til mit store held blev vejret endnu værre, så vi kom slet ikke i luften.

Har du aldrig selv haft et havari?

Nej. Jeg har aldrig forladt en flyver andet end til fods, efter at jeg havde stillet den pænt på plads.

Jeg har haft nogle punkteringer, nåh ja, og så var der en gang, jeg fik en svane ind i motoren på en F-100, men bortset fra, at det stank af tran, skete der heller ikke noget ved den lejlighed.

Forlod et fly i luften

Jo, for resten, - en enkelt gang forlod jeg et fly i luften. Mens jeg var på Empire Test Pilot School, skulle vi også prøve at springe ud med faldskærm.

Vi blev purret klokken 6 om morgenen, og om formiddagen fik vi lidt undervisning i at springe og lande, samt nogle gode råd, hvoraf det vigtigste var: Kig ikke op, når du lige er sprunget ud. Vi fik også at vide, at hvis man ikke turde hoppe ud, når vi kom derop, skulle man bare sige det, så slap man.

Om eftermiddagen blev vi så læsset på en flyver, som fløj ud over den engelske kanal. Snakken gik livligt og højlydt, vi skulle jo overdøve motorerne, men da døren blev åbnet, hørtes kun motorernes brummen. Vi skulle springe tre og tre og lande i vandet for at undgå brækkede lemmer. Tre speedbåde ventede dernede på at samle os op, og alt gik faktisk let og smertefrit.

Og hvad tror du så jeg gjorde?

Jeg kiggede op, - lige op i en slatten klud for enden af en masse snore.

Men inden jeg havde fået repeteret den smule, vi havde lært om den alt for lille reserveskærm, hang jeg stille og roligt og dinglede i hovedskærmen. Den skulle jo bare lige have tid til at folde sig ud. Ved debrifningen til aften fik vi da også at vide, at man aldrig havde hørt nogen sige, at de ikke turde springe ud.

For det var nemlig umuligt at høre for vindsuset og motorstøjen.

Faldskærmsspring, - nej, det er ikke mig.

Fine passagerer

Er der nogen ture, du specielt husker?

Jah, der er da et par stykker, jeg ikke lige glemmer.

En dag kom Prins Henrik til Skrydstrup, fordi han var lovet en tur i en F-16. Formiddagen gik med instruktion af forskellig art, og jeg må tilstå, at han imponerede mig med en sjælden evne til at forstå, hvad der blev sagt. Der var ikke noget, der skulle siges to gange, og da jeg om eftermiddagen fik Prinsen med op i en tosædet, og han også selv skulle prøve at styre flyet, mærkede jeg tydeligt, at han havde hørt efter i timen. Men sidst på dagen, da jeg satte ham af i Værløse, var han træt, - det var vi for resten begge to. Men jeg skulle jo lige en tur til Skrydstrup bagefter.

En anden gang havde jeg min datter med i bagsædet på en F-16.

Hun er flyveleder, nu er hun her på Karup, og reglen var den gang, at de med mellemrum skulle opleve, hvordan det er at være i den anden ende af radioen.

Dronningens eskorteofficer

De sidste 5 år, jeg var i Flyvevåbnet, var jeg chef på Flyvestation Værløse.

En af de opgaver, det job medførte, var at flyve med, når Dronning Margrethe og Prins Henrik skulle ud at flyve med et af Flyvevåbnets VIP-fly. Så var jeg forbindelsesofficer mellem regentparret og flybesætningen på turene.

Jeg skulle som regel også være til stede, når statsministeren og andre vigtige ministre skulle flyve og kom hjem igen.



Mens Anders Fogh Rasmussen var formand for EU, benyttede han os så flittigt, at vi overrakte ham et certifikat, fordi han faktisk havde flere flyvetimer på Challenger'en end de fleste af piloterne.

Har ikke flyvecertifikat

Flyver du stadigvæk?

Kun som passager. Jeg fløj faktisk alle årene i Flyvevåbnet, og dagen før jeg blev pensioneret havde jeg min sidste flyvetur i en T-17, og troede egentlig, jeg ville komme til at savne flyvningen. Men det føles ikke så slemt, fordi jeg beskæftiger mig med fly i mit firma. Det har måske også lidt at gøre med, at jeg har tilbragt 5.020 timer i luften som pilot i Flyvevåbnet - det svarer jo til næsten tre såkaldte mandeår.

Jeg har for resten heller ikke noget certifikat, for selv om jeg har været testpilot og har fløjet over 30 flytyper, giver det ikke tilladelse til at flyve civilfly. - Jeg kan nu heller ikke forestille mig, hvad jeg skulle flyve i.

- For der er jo ikke nogen civilt indregistrerede F-16 i Danmark.



Jens Engbergs propel

Tekst og foto: Ernst Kronvold Frederiksen

Den føljeton, vi har bragt i de seneste numre af PROPEL om Jens Engbergs tid som pilot i Hærens Flyvetropper i 1917, har hans sønnesøn, der også hedder Jens, skaffet os tilladelse til at bringe fra sin far, Ole Engberg.

Jeg så i 1960'erne en stor propel på Jens Engbergs kontor i Horsens, og syntes nu, det kunne være en god afslutning på historien at finde ud af, hvor den propel stammer fra.

Jens Engberg (den yngre) ved det ikke, "men det gør far, og han har den hængende" fortalte han i telefonen. Jeg fik derfor en aftale om et besøg hos Ole Engberg i forbindelse med forretningsudvalgets april møde i Jonstrup.

Der hænger den

Jeg kan ikke genkende den. Måske fordi det må være omkring 40 år siden, jeg så den sidst.

På væggen over kældertrappen i villaen i Søllerød hænger den gamle træpropel, Ole Engberg har arvet efter sin far, Jens Engberg, som i de seneste 4 numre af PROPEL har fortalt, hvordan man blev jagerpilot i hæren i 1917. Ole Engberg tager venligt imod og undskylder det, han selv kalder et syndigt rod. Men kan det være anderledes, når nu loftet skal efterisoleres, og derfor er blevet tomt for sager, der har hobet sig op gennem et 87-årigt spændende liv.

Sidst jeg så propellen, hang den på bygningsinspektør Jens Engbergs kontor på Vejlevej i Horsens, hvor jeg skulle søge om en byggetilladelse. Ved siden af den hang hans Militært Flyvercertifikat nr. 25.

Det gør det stadig.

Historien bag

Ja, jeg kan tydeligt huske datoen, det var den første februar, fortæller Ole Engberg. Det må nok have været i 1942, for dagen efter fyldte far 50 år.

Mor bad mig køre ned til snedker Christoffersen i Horsens for at hente hendes fødselsdagsgave til far. Gaven var altså propellen der, som snedkeren havde pudset op og lakeret, og med den på skulderen kæmpede jeg mig på cykel op ad Vejlevej i en forrygende snestorm.

Men hjem kom jeg da langt om længe. Propellen blev hængt op på fars kontor, og selv om jeg spurgte mange gange, ville mor aldrig fortælle, hvor hun havde fået den fra. Den hemmelighed tog hun med sig i graven.

Boede du i Horsens den gang?

Nej, jeg flyttede hjemmefra, da jeg var 16 år.

Jeg var den ældste af fem, og var nok ikke altid lige behagelig som storebror, så det var vist ret velset, at jeg tog min realeksamen på Holte Gymnasium.

Ole Engberg blev boende i København, hvor han åbenbart kom i kontakt med modstandsbevægelsen. Men det er ikke noget, han ligefrem praler med. Det skal nærmest trækkes ud af manden.

- Vil du ikke have en kop kaffe?
Nej tak, jeg skal videre til Værløse.

Derude har jeg ledt efter rotter en gang, fortæller Ole Engberg. I begyndelsen af krigen gik der rygter om, at tyskerne opdrættede rotter, som de inficerede med smitsomme sygdomme, for at de senere kunne slippes løs og lave ravage i København.

Så blev jeg sendt ud til Værløse for at finde ud af, om der var hold i rygterne. I lang tid gik jeg forvirret rundt og spurgte efter et entreprenørfirma, og tyskerne var såmænd ret hjælpsomme og sendte mig hid og did, men andre rotter end dem fandt jeg nu ingen steder.

Hvem sendte dig derud?

Den engelske efterretningstjeneste!

Altså modstandsbevægelsen?

Nej, ikke den gang, men senere kom jeg i BOPA og i Holger Danske, og jeg blev også ven med Jens Tolstrup (Nedkastningschef i Jylland, red.).

Men der blev efterhånden ubehageligt i København, og så flyttede jeg til Jylland, og der blev jeg nedkastningschef for området vest for Herning. En nedkastning var på 2 tons fordelt i 12 faldskærme, og dem modtog jeg 17 af, altså 34 tons i alt.

At det har været en spændende tid for Ole Engberg er der ingen tvivl om, men som allerede nævnt, er det ikke noget, den beskedne, ældre herre gør et stort nummer ud af.

Du kan dog finde et kort interview med ham om et af hans togter på:

<http://www.milhist.dk/besattelsen/welcome/welcome.htm>

Hvad lavede du så efter krigen?

Jeg blev maskiningeniør, og fik arbejde i USA, og da jeg kom hjem igen, fik jeg arbejde hos ATLAS, hvor jeg fik til opgave at starte en produktion af køleskabe på samlebånd, som var noget helt nyt i Danmark.

Jeg endte hos ATLAS som underdirektør, men da kemien ikke passede mellem mig og en ny chef, flyttede jeg til Regnecentralen, hvor jeg var i mange år.

Tilbage til propellen

Din søn Jens siger, at der er nogle mærkater eller skilte på propellen! Det er der vist også, men det må være på oversiden, for vi kan ikke se dem. Men vi kan da lige pille den ned, den hænger kun med en enkelt skrue, siger Ole Engberg ivrigt.

Skruen viser sig at være en bolt, der er oversavet, så gevindet er ødelagt, hvorfor møtrikken ikke kan komme af.

Men Ole Engberg finder endnu en tang, og holder ved den anden ende af bolten, som befinder sig ude i køkkenet. Og pludselig står jeg med balancerende på et trappetrin og en træpistole med en stor propel i hænderne.

Vi bliver enige om, at jeg skal forsøge at skaffe mere viden om dens oprindelse ud fra de data, der er hugget ind i træet, og efter at propellen atter hang på sin plads, tog jeg afsked med Ole Engberg.

US Air Force fik bygget mange DH-4 i USA på licens og anvendte dem i Frankrig under 1. verdenskrig, men fløj fortsat med dem i 60 forskellige varianter frem til 1932. Fotoet viser en amerikansk bygget DH-4 på the National Museum of the United States Air Force i Dayton, Ohio. (Foto U.S. Air Force)



Hvad koderne fortalte

På nærbilledet af propellen kan man se en hel del koder, som må have en betydning.

Blandt andet står der DE.H., hvilket jeg havde en formodning om måtte stå for de Havilland.

Ergo blev fotoet sendt til de Havilland fabrikkerne i England, men de meddelte beklagende, at de kun har jetfly. Men de henviste til de Havilland Museet, og efter et par dage fik jeg følgende E-mail fra en herre ved navn John Stride:

Kære Ernst

Jeg har ladet detaljerne om din propel cirkulere mellem adskillige personer på museet i håbet om, at nogen kunne komme med et endeligt svar. Det var der desværre ingen, der kunne, men vi er alle enige om følgende:

A.B. 7031 er fabrikantens kode og serienummer.

(Fabrikanten A.B. kan vi ikke identificere)

DE.H.4 betyder, at propellen er til en de Havilland D.H.4

200 B.H.P. Sid skulle stå for en 200 hk Armstrong Siddeley Puma motor (skønt tilgængelige data fortæller, at motoren i D.H.4 var 230 hk).

D2750 er sandsynligvis diameteren i mm. (Det passer. red.)

P2530 er sandsynligvis propelstigningen (i mm?)

Jeg håber informationerne er til nogen hjælp.

Kindest regards,
John Stride.

Mere mystik

Så langt, så godt.

Nu ved vi, hvor Jens Engbergs propel kunne have siddet.

Men svaret rejser et nyt spørgsmål.

For det er ingen tilgængelige steder dokumenteret, at den danske hær eller den danske marine nogensinde har fløjet med de Havilland D.H.4.

Men mange af de flytyper, man anvendte, var enten hjemmebyggede eller bygget i få eksemplarer på små fabrikker, der ikke eksisterede ret længe.

Så mit bedste gæt er, at Jens Engbergs propel har siddet eller skulle have siddet på en ukendt flytype, der overlevede de første krigsår.

Men det er altså en hemmelighed, som Ole Engberg ikke kunne lokke ud af sin mor.



442/35 Christoffersen

Af Ernst Kronvold Frederiksen

Allerøverst under mærkedage i PROPEL's juninummer stod der:

90 år, 442/35, Pehr Christoffersen, 1. juli.

Både alder og årgang lignede en spændende historie, så sidst i maj satte "Deres udsendte" kursen mod Hørsholm.

"Ved du, hvor jeg bor?" spurgte Pehr i telefonen. Jo, jeg havde fundet ruten på KRAK's hjemmeside. "Nåh ja, den bruger jeg også altid". Mere og mere tydede på en ikke helt almindelig 90-årig. Og det er han heller ikke. Sprudlende humør, fortællelyst, en god hukommelse og fornylig kåret som nummer 2 i gadeforeningens billardmesterskab. I bunden af den lange indkørsel står en skinnende ny Ford KA.

- Nej, den er syv år, får jeg at vide, da vi har sat os til det overdådige frokostbord, Pehr og hustruen Julie har fremtryllet.

Men bilen bliver passet som alt andet i det hyggelige hjem, også selv om den for nylig har været medvirkende årsag til en fartbøde.

Man glemmer næsten at nyde den lækre mad, når Pehr fortæller.

De vigtigste data om tiden i trøjen har han dog allerede skrevet på computeren inden jeg kom, så vi ikke skal bruge tid på det, og så vi ikke glemmer noget.



Jeg glæder mig til mit 70-års jubilæum til næste år

Soldat i 1935

Jo, siger Pehr, jeg vil da gerne i bladet, for det kunne være morsomt, hvis jeg kunne komme i kontakt med nogle af de andre fra den gang. Men der er jo nok ikke så mange tilbage. Jeg mødte kun en enkelt til vores 65-års jubilæum, Aksel Lannøe, han var observatør, og har arbejdet i SAS.

Vi var cirka 80, der blev indkaldt den 12. oktober 1935 til flyvepladsen på Kløvermarksvej på Amager. Herfra marcherede vi til Artillerivejens kaserne, hvor vi fik mundering, brune spidsbukser og jakke i kaki, sorte støvler og gamacher. Jeg tog et par nye, det var dumt, for jeg fik vabler. Heldigvis havde jeg et par lange støvler fra da jeg kørte motorløb, dem brugte jeg i stedet for dem, vi fik udleveret. Så tog vi toget fra Hovedbanen til Måløv, hvorfra vi gik til Værløse kaserne. Vi blev indkvarteret i de lange barakker, der ellers kun havde været brugt til sommerlejr, så der var kun en enkelt kakkelovn i hver barak. Vi boede på 10-mands stuer, og vandhanerne i fællesbadet var som regel frosne om vinteren. Joh, det var en barsk årstid at komme ind på, især når man havde boet hjemme hos mor altid.

Blev radiooperatør -

Efter rekrutttiden var vi ti, der blev taget til radiotjeneste. Det var spændende, vi lærte alt om morse og militær radiotjeneste, og måtte da også skrive under på at holde vores viden hemmelig. Vi kunne bruge uddannelsen til et civilt certifikat, det var der da også et par stykker, der gjorde senere. Ved prøven fik jeg 9 i morse og 8 i aftelegrafering på en skala der gik til 10, så det var meget fint. Der skulle en gevaldig masse strøm til at sætte senderne i gang.

Vi havde nogle små mobile til artilleriobservation, det var dem, vi skulle passe, alt foregik på morse, og jeg kan morse endnu. Vores lærer blev dræbt ved et flystyrt ved Sigersted. Vi blev sendt ud og samle alle stumperne op, det var sgu uhyggeligt, men jeg har da et lille stykke af propellen.

Der var omkring 30 flyvemaskiner på Værløse, 5-10 jagere, en halv snes rekognosceringsmaskiner og lige så mange skoleflyvere. Nå ja, og så en gyrokofter, som for resten styrtede ned i taget af en hangar.

- og korporal

Jeg lå på militærhospitalet, da jeg fik brev om, at jeg sammen med otte andre var taget til korporal. Det var en streg i regningen, for jeg var lovet arbejde, når jeg kom ud. Den normale værnepligt var ni måneder, men nu skulle jeg ligge inde i to år.

Jeg uddannede rekrutter på den første rekruttskole, som hørte under flyveskolen i Værløse. En af dem var noget ældre end resten, det var en skolelærer, der havde fået udsættelse fordi skulle læse. Han kunne ikke lide at kravle i mudder, men så måtte jeg jo lære ham, hvordan man gjorde med en fod i nakken. Det har jeg haft dårlig samvittighed over i mange år.

Jeg havde motorcykel, og havde altid nogen med ind til byen, der kunne give et tilskud til turen. Men benzinen var billig. Den tappede alle, både piloter, mekanikere og vi andre af flyvemaskinerne ude på marken fra slamhanen under motoren, det gik motorcyklen fint på. En af vennerne var Christian Smørum, han var vist med til at starte soldaterforeningen. En aften gik han og jeg i løftet stemning fra restaurant til restaurant og byttede rundt på deres menukort, jo ungdommen lavede også hærværk dan gang.

Cyklede over 30 kilometer for at flyve i 10 sekunder

Under krigen passede jeg min fars taxaforretning med 10 vogne, og jeg var også blevet medlem af soldaterforeningen. Til en fest i den, spurgte Smørum, som nu havde en købmandsforretning i Jonstrup, om jeg ville være med til at starte Flyvertroppernes Svæveflyveklub. Vi overtog et halvkvast Stamer svæveplan, som vi byggede op på et loft ude på Amager, og tog det så med til Roskilde eksercerplads. Der gav tyskerne os lov til at flyve med visse begrænsninger, og vores instruktør var en militærflyver Brix Gedsø, der senere blev luftkaptajn i SAS. Vi havde lige fået vores første barn, og tænk dig, jeg cyklede fra Frederiksberg til Roskilde med barnet i en anhænger for at få en flyvetur på bare 5-10 sekunder. En måned efter krigen flyttede vi dog til Lundtofte, og fra november 45 fløj vi i Værløse.



442/35

Pehrs flyvebog bekræfter hans beretning. Flyvningerne varede fra 10 til 30 sekunder og flyvehøjden var sjældent over 20-30 meter.

Foruden Stamer'en fløj vi SG38, og da jeg fik det store certifikat fløj jeg Grunau Baby, og med den kom jeg helt op i 3-400 meters højde. Jeg var den første i Danmark, der loopede med sådan en, det gav en bøde på 3 kroner, for den var ikke indregistreret til kunsthjvning. Men det var meget spændende, første gang man skulle op i Babyen. For den var jo ensædet.

Da jeg fyldte 80 gav min datter mig en svæveflyvetur på en time i en maskine til over en million, - og tro mig, jeg fik endda lov at styre den.

Motorflyvning

Jeg svævefløj sidste gang den 4. maj 1947, og tog så motorcertifikat i stedet. Jeg gik solo efter kun 7 timer, min erfaring som svæveflyver hjalp. Og så kendte jeg jo lærerne og kontrollanterne fra min soldatertid. Men det hjalp jo ikke, ikke officielt i hvert fald. Jeg fik certifikat til Auster, KZIII og Piper, men holdt op, da jeg var omkring 60 år, fordi jeg begyndte at føle mig lidt usikker. En gang lejede jeg en maskine hos Morian i Skovlunde. Den havde lige været til eftersyn. Da jeg så fløj rundt inde over København, tjekkede jeg magneterne, og så gik den kun på den ene. Så fik jeg svinget rundt, og kom tilbage i en fart. Da jeg åbnede motorhjelmen, hang den ene magnet også kun i én bolt. Da lavede jeg vrøvl.

Fra emblem til logo

AF Emat Kronvold Frederiksen

Historien bag emblemet

Det var bidende koldt udenfor. Den strengeste vinter i mands minde. Lillentyårsaften 1940. Ove Thessen sad så tæt på kaminen, som han kunne uden at bryde i brand. Længe havde han turnet med ideen til et emblem til Flyvetroppernes Soldater Forening, som han havde været medlem af siden starten tidligere på året. Men nu var den der - den helt rigtige ide. Alle de mange skitser havde trinvis ledt hen imod det forslag, han nu ville være bekendt at vise frem for de andre i bestyrelsen. Ove klippede kalkepapiret til, skruede fedtstiften i passeren og spidse de fedtblyanten. Tramp, tramp, tramp, tramp. Ove så efter, om mørklægningsgardinerne slap noget lys ud i mørket udenfor. Han kunne høre tyskernes støvler helt op i lejligheden på tredje sal. Lyden mindede ham om de brændende flyvemaskiner i Værlose den 9. april. De maskiner, han havde været med til at passe og pleje, og som blev ødelagt på et øjeblik af de forbandede tyskere. Det var på høje tid, at soldaterforeningen fik et reversemblem, så man kunne vise, at man havde gjort tjeneste ved Hærens Flyvetropper indtil den skæbnesvangre dag, da de forbandede tyskere skød Godtfredsen og Brodersen ned. De to unge løjtnanter skulle jo bare op og rekognosere. Deres maskinkanoner var ikke en gang ladet. Klokken blev langt over midnat, og seks stykker kalkepapir gik der til, før Ove var tilfreds.

Han manglede kun at tegne emblemet i naturlig størrelse, og var på vej i seng. Så kunne han høre støvletrampene igen, og lyden fik ham til at vende tilbage til stuebordet. "Det skal være færdigt i aften", sagde han til sig selv, så højt han kunne, uden at vække konen og den lille søn, der havde sovet længe. "Bestyrelsen skal se emblemet inden nytår".

Historien bag logoet

Gik det sådan til? Jeg ved det ikke. Jeg ved desværre ikke, hvem den geniale Ove Thessen var, der tegnede foreningens emblem i vinteren 1940. Foreningen har siden skiftet navn, og i dag kalder man det ikke et emblem men et logo. Men jeg er sikker på, at Ove, - eller Thessen, som man sagde den gang, - ville have været stolt over at vide, at hans tegning over 60 år senere stadigvæk er soldaterforeningens emblem. I fjor fik jeg til opgave at bringe logoet op til nutidens standard. Men min respekt for Thessens ide har gjort, at jeg ikke har lavet noget om, kun rentegnet hans fremragende design, som vi kalder det nutildags. Og så har jeg sat lidt farver på. Med de værktøjer og den belysning, ophavsmanden havde til rådighed, var det svært at være akkurat. Men Thessens tegning oses alligevel af pertentlighed. Det ses tydeligt, at han har brugt mange, mange timer på at nå frem til det endelige resultat. Jeg er sikker på, at der er målt, beregnet, skitseret og vurderet mange gange, inden Thessen syntes, at nu var emblemet tilfredsstillende.

Logo på brevpapir og kuverter mv.

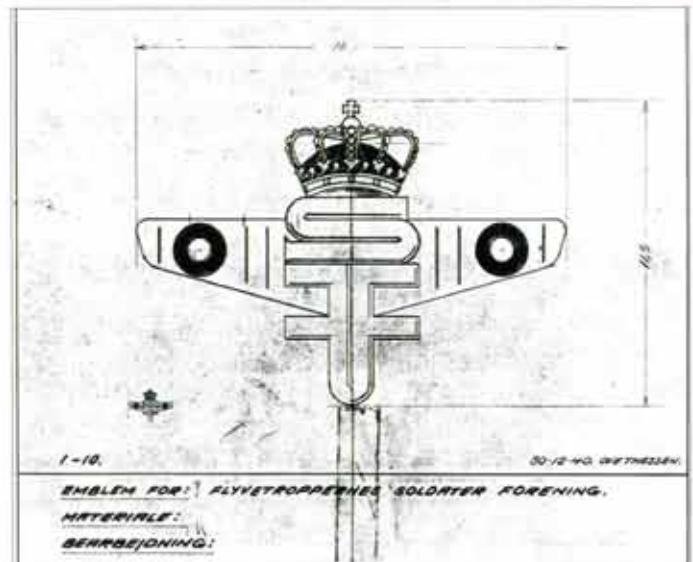
I dag er et brevpapir jo ikke et brevpapir, hvis der ikke er et logo på. De forskellige kredse og afdelinger i Flyvevåbnets Soldaterforening har hidtil stort set haft hver sin mening om, hvordan foreningens brevpapir skal se ud. Men hvis vi vil have et godt image, er vi nødt til at ensrette stilen, og derfor kan afdelinger og underafdelinger fra midten af februar rekvirere standardiseret brevpapir via hjemmesiden.

Papiret kan bestilles med logoet i farver, i sort, eller i "Sky blue", (det må da være FSF's farve), ligesom det kan bestilles "i løs vægt" til trykning af kuverter, visitkort etc.

Logo og brevpapir leveres kun elektronisk i PDF-format, som en-hver bogtrykker kan anvende direkte.

Ser brugeren meget økonomisk på det, kan filen også printes direkte ud på en farveprinter til 3-400 kroner.

Så det er ikke økonomien, der sætter grænser for, at foreningens afdelinger kan fremstå som en del af et fælleskab, som har styr på det grafiske design. Leveringstiden fra PR-udvalget vil normalt være cirka en uge.



Ove Thessens originaltegning fra 1940



Logoet i sort og i Sky blue som det ser ud på brevpapir, kuverter osv. der leveres fra PR-udvalget.

Det forsimplede logo, der hidtil har været anvendt til silketryk på diverse gaveartikler, kan fortsat anvendes til dette formål. Man kan alligevel ikke gengive de mange detaljer i logoet med silketryksteknik.



FSF's logo model 2004



Det slovakiske firma AeroMobil s.r.o. blev stiftet i Bratislava i 2010 for at designe, udvikle, producere og introducere AeroMobil, verdens første flyvende bil.

Der er arbejdet på ideen i 3 årtier, men først da designeren og flyentusiasten Stefan Klein blev involveret, tog den for alvor form. En prototype fløj første gang i 2013, i 2015 styrtede Klein ned med den, men fordi han brugte den indbyggede, udskydelige faldskærm, kom han ikke selv alvorligt til skade.

Forleden modtog PROPEL en pressemeddelelse, der omhandler flyvninger med det produktionsklare og indregistrerede land/luftfartøj, eller hvad sådan en opfindelse nu hedder.

Hurtigt i luften

Det varer mindre end 3 minutter at skifte fra bil- til flytilstand.

Den seneste AeroMobil-version har gennemgået over 10.000 timers testflyvning dels i luften og dels i simulator.

Vi skal nu nok ikke forvente at se mange af dem i luften, for stykprisen på gaden er omkring 10 millioner kroner. - - - Før de danske afgifter!

Se AeroMobil flyve på video

På disse 2 links kan du se, at den flyvende bil ikke er fantasi

<https://www.youtube.com/watch?v=SK9KaN97PPk>

<https://www.youtube.com/watch?v=zhAdHUGoc2c&t=23s>



OM-AMX den indregistrerede AeroMobil klar til start

Faktaboks

Dimensioner

Som bil: Længde 6100 mm, bredde 2200 mm

Som fly: Længde 6100 mm, vingspænd 8800 mm

Motor

Turboladet forbrændingsmotor, 224 kW (300 hk)

Transmission til kørsel, direkte træk på propel, 2800 omdrejninger/minut

Rækkevidde

Som bil: ~1000 km

Som fly: ~ 740 km

Ydelse

Som bil: Topfart 160 km/t, 0-100 km/t 10 sek.

Som fly: Topfart 260 km/t

Økonomifart 220 km/t

Stigehastighed 6 m/s

Startlængde 400 m

Landingslængde 300 m

Sikkerhed

Ballistisk redningsfaldskærm for hele fartøjet.



OM-AMX i luften over Slovakiet



Bliv medlem af Flyvevåbnets Soldaterforening eller skaf et nyt medlem!

Flyvevåbnets Soldaterforening (FSF)

er stiftet den 11. april 1940 og er foreningen for nuværende og forhenværende tjenstgørende i

**Flyvevåbnet, Flyverhjemmeværnet
og Tjenestekorpsens "blå enheder"**

FSF's 4 afdelinger dækker hele Danmark

FSF Aalborg afdeling dækker Region Nordjylland

FSF Karup afdeling dækker Region Midtjylland

FSF Skrydstrup afdeling dækker Region Syd

FSF Værløse-Jonstrup afdeling alt øst for Storebælt

12 lokalafdelinger varetager den direkte kontakt til medlemmerne - driver flyverstuer, arrangerer møder, skydning, udflugter, spændende foredrag og meget mere som medlemmerne ønsker.

Medlemsbladet PROPEL

udkommer i februar, april, juni, august, oktober og december.

www.propel.dk

er foreningens hjemmeside, som løbende ajourføres.

www.facebook.dk/flyversoldater

er FSFs side på Facebook, hvor medlemmerne chatter indbyrdes.

Årgangsjubilæer

Hvert år indkalder FSF og Flyvevåbnet til jubilæer på flyvestationerne, hvor gamle kammerater fra tjenestetiden mødes.

Vi vil gerne være mange

Jo flere vi er, jo større vægt har det, når vi som soldaterforening deltager i debatten om Forsvarets stilling i det danske samfund.

Ved indmeldelse på kuponen herunder

indbetales et indmeldelsesgebyr på 40 kr. samt et års medlemskontingent, som er på 295 kr., i alt 335 kr.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr: _____ By: _____

Fødselsdato og år: _____

Telefon: _____ Mobil: _____

E-mail: _____

Evt. soldaternr.: _____

Indkaldelsesdato: _____

**Vi glæder os til at byde dig velkommen som medlem af
Flyvevåbnets Soldaterforening - også din forening.**

Med venlig hilsen
Leif Giebel, Landsformand

Den udfyldte kupon indsendes til:
Forretningsfører Elly Due, Krumsovej 6, 4894 Øster Ulslev

Den første danske F-35 går her i luften på sin første testtur.

Kilde: Forsvaret.dk



Flyet, der har fået halenummeret L-001, er lige nu i gang med en lang række kvalitetstests ved fabrikken i Fort Worth, Texas, inden det overdrages fra producenten Lockheed Martin til Danmark den 7. april i år.

Flyvningen den 9. marts med L-001 var den første ud af i alt fire planlagte ture, som foretages af testpiloter fra henholdsvis Lockheed Martin og det amerikanske flyvevåben og som sikrer, at flyet virker som det skal. Flyet bestod alle dagens testmaal.

Tekst: Forsvarskommandoen. Foto: Lockheed Martin



Tillykke til FSF-fødselarer i maj og juni 2021

OBS! Meddel forretningsføreren hvis din mærkedag ikke må bringes i PROPEL

90 år
11. maj 800/1952 Jonny Thorvald Røschers Larsen, Herslev Kirkevej 46 A, Herslev, 7000 Fredericia

85 år
04. maj 286304/1956 Heine Kristensen, Marianevej 2, Vinde, 7800 Skive
17. maj 330823/1957 Erik Wolsgaard, Birkevej 19, 4030 Tune
17. maj 288828/1956 Bent Poul Jensen, Lundebergsgårdsvej 170, st. th., 2740 Skovlunde
18. maj 286290/1956 Frede Davidsen, Guldspurvevej 18, 3600 Frederikssund
23. maj 286513/1956 Hermann Fries Hansen, Engvang 6, Jerlev, 7100 Vejle
29. maj 290442/1956 Kay Evan Kobberø, E. Jørgensens Plads 9, 9280 Storvorde
17. juni 326322/1957 Ib Folke Nielsen, Thomas Olesen Løkkensvej 17, 9200 Aalborg SV

80 år
05. maj 489843/1961 Bent Hansen, Toftevej 54, st. th., 9400 Nørresundby
08. maj 446654/1960 Christian Blaabjerg, Rolstrupparken 132, 7900 Nykøbing M
02. juni 449427/1960 Poul Eli Hinge Andersen, Bisgaardsparken 18, 8300 Odder

75 år
03. maj 769615/1967 Erling Würtz Andersen, Skærbækvej 1, 8600 Silkeborg
07. maj 772063/1967 Ole Steen Hansen, Kongensgade 118, 02, mf., 7000 Fredericia
10. maj 812534/1967 Ib Karlskov, Sællerup Strandvej 2, Brejning, 7080 Børkop
26. maj 726850/1966 Jens Anton Pedersen, Kridtvej 1, Moseby, 9490 Pandrup
26. maj 727368/1966 Leif Brøchner Nielsen, Ålholmvej 50, Tjørring, 7400 Herning
01. juni AUG 1973 Steen-Birger Aagaard, Arresøgårds Sidealle 8, Ramløse, 3200 Helsingør
07. juni 813659/1968 Svend Aage Suhr, Bundgårdsvej 31, 9000 Aalborg
12. juni 728332/1966 Christian Korsbæk, Bakkevej 11, 9460 Brovst
16. juni 315589/1965 Dan Eiby, Vilhelm Topsøes Vej 11, 2. th., 2500 Valby
30. juni 726406/1966 Mogens Steensgaard Gade, Sølyst Alle 19, Røjen, 7451 Sunds

70 år
01. maj MAJ 1971 Anders Veie, N. J. Poulsens Vej 13, 1. th., 6700 Esbjerg
20. maj MAJ 1971 Hans-Kurt Bjerg Mikkelsen, Præstevejen 36, Fæst, 6900 Skjern
01. juni AUG 1969 Bent Ole Andersen, Harehøj 16, 8800 Viborg
15. juni NOV 1971 Preben Dahl Johansen, Lyngtoften 3, Hodsager, 7490 Avlum
25. juni MAJ 1971 Lars Frits Hansen, Mørkelmosevej 5, 2980 Kokkedal

65 år
18. maj MAJ 1974 Søren Korsbæk Ohlsson, Gammel Industrivej 2, 9490 Pandrup
01. juni NOV 1976 Jan Studsgaard Sej, Nymarksvej 58, 1. tv., 7000 Fredericia
10. juni AUG 1985 Lars Hermann Staunsgaard Høstrup, Engvang 6, Jerlev, 7100 Vejle
18. juni MAJ 1976 Ole Arp Nielsen, Bøgeparken 22, Sdr. Nærå, 5792 Årslev
18. juni NOV 1973 John Andresen, Græsvang 18, 2740 Skovlunde
26. juni MAJ 1975 Egon Hygom Poulsen, Skovmærkevej 11, 1. th., 8240 Risskov
29. juni AUG 1977 John Larsen, Hullebækvej 28, Hullebæk, 4800 Nykøbing F

60 år
13. maj MAJ 1983 Jørgen Gert Henriksen, Søvang Alle 27, 2. tv., 2770 Kastrup
16. maj FEB 1980 Søren Kromann, Blodmosevej 13, Naur, 7500 Holstebro
24. maj FEB 1983 Lars Ulrik Clemensen, Vestergade 57, 3200 Helsingør
16. juni MAJ 1982 Bo Vinge-Brandt, Siøvej 67, 8370 Hadsten

50 år
15. maj MAJ 1991 Claus Bomholt, Holbøvej 2 A, 8600 Silkeborg



Glæd dig selv eller en soldaterkammerat med en FSF-gaveartikel

Kan købes i din afdeling eller i Kiosken på www.propel.dk, hvor der er flere varer

Vejledende pris eksklusiv eventuel fragt



Nøglering med indkøbsvognpolet 15,- kr.



Slipsenål 65,- kr.



Pennesæt 75,- kr.



Glas øl, rød, hvid, cognac: 39,- kr. Dram: 15,- kr.



Kaffekrus 45,- kr.



Keramikkrus 200,- kr.



Blazermærke 40,- kr.



Slips 100,- kr.



Karaffelsæt i gaveæske 295,- kr.



T Shirt, tryk for og bag, S,M,L,XL,XXL 90,- kr.



Pilotskjorte, hvid el. blå, S,M,L,XL,XXL 150,- kr.



Poloshirt, S,M,L,XL,XXL 200,- kr.



Cap, fleksibel 45,- kr.



Mulepose, tryk for og bag 50,- kr.



Regnjakke, S,M,L,XL,XXL 150,- kr.

Flyvevåbnets Soldaterforenings protektor: Hendes Majestæt Dronning Margrethe

Ærespræsident: Chefen for Flyverstabens Generalmajor Anders Rex

Landsformand

Næstformand

Forretningsfører

Jubilæumsudvalget

Redaktionsudvalget - Ansv. redaktør

PR-udvalget (fung)

Skydeudvalget

Effektudvalget

Redaktion af PROPEL

Leif Giebel, Blommevej 14, 8800 Viborg. Tlf.: 41 22 99 37, E-mail: LF@propel.dk

Helge Hoff, Lisedalsvej 40, 9200 Aalborg SV. - Tlf.: 98 18 61 82, E-mail: LNF@propel.dk

Elly Due, Krummevej 6, 4894 Øster Ulslev. - Tlf.: 60 71 14 16, E-mail: fsf@propel.dk

Arne Slej, Allerød Have 6, 2. tv., 3450 Allerød, Telefon 48 14 04 02, E-mail: jubilar@propel.dk

Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens. - Tlf.: 40 833 466, E-mail: blad@propel.dk

Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens. - Tlf.: 40 833 466, E-mail: pr@propel.dk

Finn Schjoldager, Skelbækvej 35, 9800 Hjørring. Tlf.: 98 90 92 02, E-mail: skyd@propel.dk

Knud Bisgaard, Agertoften 3, 9460 Brovst. - Tlf.: 98 24 33 99, E-mail: eff@propel.dk

Ernst Kronvold Frederiksen, Højvangsalle 29, 8700 Horsens. - Tlf.: 40 833 466, E-mail: blad@propel.dk

www.propel.dk - [Facebook.com/flyversoldater](https://www.facebook.com/flyversoldater) - E-mail: fsf@propel.dk