



Sikorsky & Eskadrille 722

ALEX SCHOU JENSEN

Bog anmeldelse

Sikorsky & Eskadrille 722, skrevet af Alex Schou Jensen, fører på fremragende vis, læseren igennem et veldokumenteret og en yderst spændende historie, om tilblivelsen af Eskadrille 722, og den store betydning, Sikorsky S-55C og senere S61A, fik for den. Denne bog tager os med på en begivenhedsfuld rejse gennem en spændende historie, der levende beskriver de udfordringer Eskadrille 722 på godt og ondt har haft gennem årene, og som i den grad danner grundstenen for det vi er i dag. En unik Eskadrille der med sin professionalisme og store personlige engagement, fortjener denne historie.

Jeg anbefaler på det varmeste denne bog, der fuldt ud fortjener sin berettigelse.

Lars-Henrik Thorngreen "SUN" Chef Eskadrille 722

NIHIL INTENTANTUM ESKA DRILLE 722 NIHIL INTENTANTUM ESKA DRILLE 722 NIHIL INTENTANTUM ESKA DRILLE 722 NIHIL INTENTANTUM ESKA DRILLE 722

Sikorsky & Eskadrille 722

Af Alex Schou Jensen

Bogens handling

Den egentlige historie tager sin begyndelse i 1909, hvor Igor Sikorsky – i den spæde start af hans karriere i Rusland – bliver besat af idéen om vertikal flyvning. I første omgang må han dog nødtvungen skrinlægge denne drøm, men genoptager den igen 30 år senere. Revolutionen sætter en stopper for Sikorsky's karriere indenfor russisk flyudvikling, og efter et kort besøg i England og Frankrig rejser han i 1919 videre til Amerika.

I begyndelsen af 1923 startede Sikorsky firmaet "Sikorsky Aero Engineering Corporation", der får til huse på en gård tæt ved Roosevelt Field nær Long Island. Her står han så – 34 år gammel og vidt berømt i sit hjemland – uden penge i et fremmed land, hvor han bliver nødt til at starte forfra. Sammen med hovedsageligt russiske immigranter begynder han udviklingen af S-29-A, en 2-motors metalbeklædt flyvemaskine, bygget overvejende af skrot fra den nærliggende losseplads.

Vi følger Igor Sikorsky's kamp i de mange år, inden han til sidst formår at få den første helikopter i luften. Militærets interesse og hans opbygning af det imperium vi kender i dag.

Historien fortsætter i Danmark, hvor de første Sikorsky helikoptere dukker op i 1956 og senere bliver skiftet ud med de modeller, vi kender i dag: S-61A. Vi følger helikopternes betydning for Danmark, og går tæt på Eskadrille 722.

En af de fornemmeste opgaver, Eskadrille 722 har, er at redde mennesker i nød, men for ingen af dem bliver det nogensinde rutine at redde et andet menneskes liv i et frådende hav med 15 meter høje bølger. Hver eneste redningsmission er fyldt med faremomenter, og en sjælden gang er opgaven så risikofyldt, at kun alle seks besætningsmedlemmers enestående mod og ukuelige vilje giver operationen en lykkelig udgang.

Info

Eskadrille 722 har en stor del af æren for denne bogs udformning. Uden deres hjælp, ville færdiggørelsen af nærværende bog vanskeligt være blevet fuldført.

Vejledende udsalgspris : 348,-

ISBN : 978-87-89792-55-2

Sideantal : 264

Rabatgruppe : B

Lager : DBK

www.veterania.dk
bogsalg@veterania.dk
Telefon : 2990 8890



FRA KAOS TIL SUCCESS

HÅRDE TIDER
Revolutionen satte en stopper for Sikorsky's karriere indenfor russisk flyudvikling, og efter et kort besøg i England og Frankrig rejste han i 1919 videre til Amerika.
I undervisning af russiske immigranter gav han penge til mad og belysning, alligevel han fremtidsen nye succeser indenfor luftfartens trafik.
I begyndelsen af 1923 startede Sikorsky firmaet "Sikorsky Aero Engineering Corporation", der fik til huse på en gård tæt ved Roosevelt Field nær Long Island. Her stod han så – 34 år gammel og vidt berømt i sit hjemland – uden penge i et fremmed land, hvor han blev nødt til at starte forfra.
Sammen med hovedsageligt russiske immigranter begynder han udviklingen af S-29-A (Aet blev tilføjet til æren for hans nye hjemland, Amerika) en 2-motors metalbeklædt flyvemaskine, bygget overvejende af skrot fra den nærliggende losseplads. Flyet skulle senere vise sig at blive foretrukket til forestående fly.
En af de første effekter, han investerede i, var stødimperte fra en skrotbil. De kostede 50 cent, og en professionel ingeniørarbejde forvandlede stødimperte til et værksteds, de kunne bruge til at skære i metal, som de skulle bruge på flyet.

Igor Sikorsky, unge manden til New York Times billedet.

revrede til de eksisterende seks helikoptere har bestemt U-279 på en sådan måde at den efterhånden er skradret for ramper.
U-280 blev planmæssigt udfaset i tuge 14. 2008, og står nu på Flyvestatens Kæmp opmagasinet i en skæbne i kammeret af reservedele er så småt begyndt.

DE SIDSTE FEM
U-277 er planlagt til udfasing i marts 2010, men kan evt. forlænges med tre måneder frem til juni 2010. Det er

Forsvarets Materielregiement som giver dispositionen, hvis det bliver nødvendigt.
Den 31. januar 2009 skulle U-278 have været udfaset, men efter store efterretter i Norge flyver den nu frem til juli 2010.
Tilbage er så U-279 og U-481 som udfases i løbe februar 2012 og juli 2013.
Eskadrille 722 forventes at have fem operative helikoptere indtil juli 2010, hvor det er planlagt at EH-101 skal overtage alle SAR-vagter.

Skudsiden af U-277 som den er beskrevet i et skæbne på Flyvestatens Kæmp. Billedet er taget den 1. maj 2009.

