

FLY VEVÅBEN NYTT

Med tilladelse fra det svenske FLYGvapenNYTT



Uppbrott

I fem år har jag haft förmånen och ansvaret att leda flygstabens arbete. Uppgiften har varit krävande men samtidigt stimulerande. Personalens yrkesskicklighet, lojalitet och arbetsglädje har varit en oskattbar tillgång, särskilt i tider som de i vilka försvaret nu befinner sig.

När det blåser motvind är man benägen att säga: Tag det som en utmaning. Tag nya tag. Det har vi i flygvapnet gjort. Vi ger aldrig upp. Vi tror på flygvapnet. Vi vet att det har en nyckelroll som fredsbevarande faktor med sin flexibilitet och förmåga att operera tredimensionellt – i luften, mot mål till sjöss och till lands.

Besvikelser? Några exempel. – *Utredningsraseriet* i svensk statsförvaltning som suger musten ur vår ledningsorganisation till ingen eller föga nytta! Vi är ju primärt till för att leda flygvapnet i fred, inte för att ständigt motivera behovet av ett flygvapen. Utredningsresultaten körs dessutom ofta över av statsmakterna.

● ● Påstående om flygvapnet som gökunge i försvarsboet! Vi vill inte tränga ut någon, vare sig armén eller marinen. Vi har hållit oss inom anvisade budgetramar. Vi pläderar för ett flygvapen av erforderlig styrka för att uppfylla våra viktigaste försvarsambitioner – att *skydda civilbefolkningen* mot onödigt lidande, att *skydda mobiliseringen* av vårt i fred hempermitterade försvar – att *försvara Sverige mot invasion* genom luften och på havet – ytterst att verka fredsbevarande.

Alltför sällan talas om det viktigaste skälet till att vi har ett försvar. Är det för att vinna militära segrar på slagfältet? Är det för att skydda vårt enligt min mening allra viktigaste skyddsobjekt – vår befolkning? Sedan begreppet hemortsförsvar avfärdades på 60-talet och alla försvarsfunktioner inneslöts i begreppet invasionsförsvar har civilbefolkningen tyvärr kommit bort ur diskussionen.



Hans Nerj

FLYVERSTABEN

MAR 1979



SUPERSTALL

Under ledelse af Kaptén A. Heinonen, har et detachement bestående af 4 flyveinstruktører, 3 teknikere og 3 tosædede fly fra det svenske flyvevåben i 14 dage besøgt Flyvestation Karup.

Formålet med besøget var at gøre danske Draken piloter bekendt med Draken flyets opførsel, når det staller samt at instruere piloterne i hvorledes udretning fra stallet foretages.

Ethvert fly staller, hvilket faktisk vil sige, at flyet holder op med at flyve, når hastigheden falder under den minimumshastighed som gælder ved den pågældende flyvægt og belastning. Når Draken flyet staller sker det på en måde, som er så ukontrolleret og så voldsom, at piloten ikke har nogen mulighed for at modvirke stallet, før det allerede er fuldt udviklet. Det første, der sker ved et "Superstall", er at næsen uden varsel løfter sig meget voldsomt, efterfulgt af pendulsvingninger, hvor næsen skiftevis er over og under horisonten. Disse svingninger kan være retvendte eller rygvendte (piloten hænger i selerne) og de er i reglen ledsaget af andre symptomer f.eks. varierende grad af rotation om den lodrette akse. Under visse omstændigheder kan et fuldt udviklet "Superstall" gå over i en stabil tilstand, hvor flyet indtager en fuldstændig normal flyvestilling, blot flyver det

ikke, men falder mere eller mindre lodret mod jorden med fartmåleren visende nul. Til gengæld er den lodrette hastighed faretruende.

Da udretning fra "Superstall" kan være vanskelig og under alle omstændigheder medfører et stort højdetab, er "Superstall" en forbudt manøvre såvel i det svenske som i det danske flyvevåben. Ikke desto mindre sker det alligevel i sjældne tilfælde, at en pilot f.eks. under luftkampmanøvrering overbelaster sit fly og derved uforvarende kommer i "Superstall". Såfremt piloten ikke på forhånd er bekendt med manøvren kan det være vanskeligt for ham at erkende, hvad han egentlig er kommet ud for og derfor også at foretage udretning på korrekt måde. Resultatet kan blive, at udretning ikke lykkes, at piloten må springe ud, flyet mistes, og der kan opstå uoverskuelige skader ved nedstyrtningen.

Et antal mistede fly var årsag til, at det svenske flyvevåben for nogle år siden indførte en "Superstall" uddannelse, således at alle Draken piloter får demonstreret 3 forskellige typer "Superstall" og derefter selv prøver at foretage udretning herfra.

Danske Draken piloter har hidtil ikke gennemgået denne uddannelse, dels fordi den danske og svenske version af Draken er noget forskellige, dels fordi man har frygtet, at respekten for "Superstall" som forbudt manøvre ville mindskes, hvis piloterne fik uddannelse heri. De svenske

erfaringer har dog gjort betænkelighederne til skamme. Antallet af utilsigtede "Superstalls" er ikke steget efter at uddannelsen er indført, derimod er antallet af mistede fly faldet kraftigt.

Det var på denne baggrund Flyvestation Karup foreslog, at også danske piloter gennemgik "Superstall" træningen.

I Upplands Flygflottilj, Fl6 i Uppsala har man gennem årene oparbejdet meget stor erfaring på området, og man råder over Draken fly, som til formålet er forsynet med en ekstra kraftig faldskærm, som kan udløses og rette flyet op, hvis udretning på normal måde ikke lykkes. Det var derfor naturligt at anmode det svenske flyvevåben om assistance.

Før programmet kunne gennemføres måtte visse praktiske vanskeligheder ryddes af vejen. De svenske Draken fly er anderledes udstyret end de danske. Svenske fly bruger VHF radio, danske UHF, svenske fly har ikke de samme navigationshjælpemidler, som de danske, bl.a. TACAN og IFF/SIF, pilotens udstyr er forskelligt og endelig er der jo sproget som udsat for radiostøj, støj fra samtaleanlæg, motorstøj m.v. også godt kan give visse vanskeligheder.

I praksis viste det sig, at alle disse vanskeligheder var uden betydning for programmets afvikling. Programmet blev endda gennemført på kortere tid end beregnet. Det skyldes ikke mindst den høje professionelle standard hos de svenske piloter og teknikere.

Flyvestation Karups piloter gennemgik samme program som svenske Draken piloter altså 3 forskellige typer "Superstall" hver. Desuden fik hver instruktør en ekstra tur, hvor vægten var lagt på overraskelsesmomentet, for at forberede instruktører på, at en elev i et tosædet fly pludselig foretager en uventet manøvre, som medfører, at flyet "Superstaller". En sådan hændelse fandt sted under omskoling i Stationsfligten på Flyvestation Karup i 1977, hvor en elev pludselig, på vej opad i et loop trak for hårdt i pinden. Flyet "Superstallede" og instruktøren havde store van-

skeligheder med at finde ud af, hvad der egentlig skete og måtte bruge 2 forsøg, før han fik kontrol over flyet og endda i temmelig lav højde. Ikke mindst denne hændelse var medvirkende til at få gang i uddannelsen.

På Flyvestation Karup føler vi, at vi med "Superstall" uddannelsen har fået dækket en mangel i vores kendskab til Draken flyet og dets muligheder og begrænsninger. Vi ved nu i modsætning til tidligere, hvad vi taler om, når vi diskuterer "Superstall".

Vi føler at målet med uddannelsen er nået, en højnelse af flyvesikkerheden og dermed også af den operative effektivitet.

"Superstall" træningen, som nu er gennemført har også givet værdifuldt udbytte i form af udveksling af erfaringer, såvel operative som tekniske med det svenske flyvevåben, som jo har fløjet Draken i mere end 20 år. Forhåbentlig er grunden med dette besøg lagt til en årlig fast træningsperiode, hvor nye danske Draken piloter og instruktører får deres "Superstall" uddannelse.

O. Fogh (FOL)

SLÆDEPATRULJEN SIRIUS

I løbet af vinteren 1977/78 tilbagelagde slædepatruljen SIRIUS 20.497 km med hundeslæde, og man er nu påbegyndt efterårspatruljeringsen i Nordøstgrønland. De enkelte slædehold vil således, inden de returnerer til Daneborg i slutningen af december, have tilbagelagt ca. 1100 km hver.

Slædepatruljen SIRIUS' tildelte opgave har været uændret siden etableringen i 1950, men tilsyns-områdets udstrækning mod nord er derimod blevet ændret tre gange, senest i 1970.

Slædepatruljen har til opgave:

- At overvåge kystlinien fra Scoresby Sund til Nares Strædet samt at uddybe personellets kendskab til kystens topografi og meteorologi,
- at uddanne slædepatruljens personel til at kunne løse

overvågnings- og opklaringsopgaver i det ovennævnte område, og

- at udøve politimyndighed inden for området på rigspolitiets vegne.

Alt personel er frivilligt og må for at kunne søge tjeneste ved SIRIUS have grad af mindst sergent. Netop i disse dage udtages de egnede ansøgere, som skal gøre tjeneste ved slædepatruljen indtil sommeren 1981. Disse vil herefter gennemgå en specialuddannelse af ca. 6 måneders varighed, der sigter på de opgaver, som skal løses under den hårde tjeneste i Grønland. Den i Danmark påbegyndte uddannelse fortsættes og udbygges for dem, der fortsat findes egnede, under det første års tjeneste ved patruljen, og først herefter vil personalet kunne tildeles selvstændigt ansvar for slædehold eller fartøj.

Grundprincippet for tjenesteomgangen er, at alt personel, inklusive chef og telegrafister, deltager i og tørner om alle opgaver fra rengøring og madlavning til patruljekørsel og sejlads.

Dette princip i forbindelse med den grundige udvælgelse og uddannelse er årsag til, at kun 6 mand er fragået tjenesten i utide siden patruljens start.

Slædepatruljen har hovedbase på Daneborg, men om sommeren bliver yderligere stationen på Ella Ø og depotet ved Mesters Vig flyveplads bemandede i nogle uger. Til støtte for slædeholdene findes der endvidere depoter og rejsehytter fordelt i hele tilsynsområdet.

Ud over de faste installationer ved Daneborg råder patruljen over nogle mindre kuttere og fartøjer samt et større antal hunde. Fartøjerne, nogle køretøjer og snescootere er fordelt til Daneborg og depoterne.

Slædepatruljen modtager én gang årligt forsyninger, der bliver leveret fra Flådestation Københavns Forsyningsafdeling, og godset sejles til Daneborg og Ella Ø med det samme skib, som forsyner Mesters Vig flyveplads. Herudover bliver der hvert andet år sendt



forsyninger til patruljens depot ved Danmarkshavn med det skib, der forsyner vejrstationen samme sted.

De til driften af SIRIUS fornødne udgifter er fordelt på lønninger, forsyninger, fragt, brugervedligeholdelse, helikopter- og C-130-transport.

Patruljen løser den pålagte opgave ved i vinterhalvåret at gennemkøre landet med hundeslæde og om sommeren besejle de isfrie fjorde. Hertil kommer den overvågning, der om sommeren udføres med helikopter i forbindelse med genforsyning af depoter og rejsehytter. I de perioder, hvor patruljeringen udføres med slæde, deltager alt personel, bortset fra ét slædehold, der har vagt på Daneborg. Udover drift af stationen opretholder disse radioforbindelse med slædeholdene, Flåderadio Grønnedal og Flåderadio Frederikshavn.

En vurdering af patruljens indsats i dens første 27 år må gøres på grundlag af den stillede opgave - behovet - og det udførte arbejde. Det må konstateres, at slædepatruljen SIRIUS i rimeligt omfang har været og stadig er i stand til at løse de stillede opgaver for en udgift, der, sammenholdt med vilkårene og opgavens størrelse, må betegnes som ringe.

VM I FLYFEMKAMP

Verdensmesterskabet i flyfemkamp, der i 78 fandt sted fra den 10 til den 26 oktober, havde deltagere fra i alt 7 nationer, deriblandt Danmark. Foruden de fire nordiske nationer deltog Spanien, Brasilien og Uruguay.



Danmark stillede med et hold bestående af:

Oblt. K. Abildskov, delegationschef
Maj. M. Dam, holdkaptajn
Lt. F. Dyring, træner
Prlt. C. S. Simmelsgaard
Prlt. I. E. Thage
Lt. K. Schultz
Lt. T. Stolze
Lt. F. R. Torp, reserve

Flyfemkampens bestanddele.

Flyfemkamp er en flerkamp, der falder i to afsnit, beregnet for deltagelse af piloter/navigatører i aktiv tjeneste i et flyvevåben. Første afsnit består af en flyvekonkurrence, der foregår i to-sædede jetfly. De fire flyfemkæmpere udgør to besætninger, der hver skal udføre en trekantflyvning på tid, hvor drejepunkterne er henholdsvis et rekognoseringsmål og et taktisk mål, der skal angribes. Andet afsnit af konkurrencen er sportslig femkamp bestående af:

- duelskydning med pistol
- 100 m fri svømning med forhindringer
- fægtning på kårde
- bolddiscipliner på en basketballbane
- undvige- og flugt øvelse, omfattende 4-600 m forhindringsbane og 10-12 km orienteringsløb.

Rejsen

Den 10 oktober afgik holdet til Spanien med en svensk C-130 fra Ljungbyhed. Ombord i flyet var de fire nordiske hold plus teknikere og jordudstyr til de svenske og finske fly, der skulle deltage i konkurrencen. For nogle år siden ændrede CISM sine bestemmelser for flyfemkamp således, at konkurrencen blev opdelt i de to førnævnte afsnit, for at give de enkelte deltagerlande mulighed for, i påkommende tilfælde, at afstå fra deltagelse i det første afsnit, hvilket var tilfældet for såvel Norge som Danmark i år p.g.a. fly-situationen.

Efter en enkelt mellemlanding i Frankrig landede vi sidst på dagen i MORON, som er en kombineret spansk/amerikansk flyvestation. Indkvarteringen var arrangeret på den spanske del af basen. Der er tradition for, indenfor flyfemkampen, at alle konkurrencer skal arrangeres så økonomisk billigt som muligt, hvorfor de forhåndenværende faciliteter altid bør benyttes i videst muligt omfang. Det spanske flyvevåben havde tilbudt sig som arrangør af flyvekonkurrencen for de europæiske hold, samt velvilligt tilbudt at finde udvej for en samlet transport over Atlanten.

Af nævnte årsager var der derfor fire dages ophold i MORON, som så dels blev anvendt til træning, dels til lidt sight-seeing, og så naturligvis til selve flyvekonkurrencen. På den tid af året er temperaturen i den del af Spanien (ca. 40 km nordøst for Sevilla) meget behagelig omkring de 20°, omend det var en periode med megen regn. Vore spanske værter havde gjort meget ud af programmet, så alle følte det som et helt CISM ophold i sig selv. Første dag var der en tur til "RALES ALCAZARES" i Sevilla (den oprindelige gamle bydel fra den tid da araberne herskede i den del af Spanien). Næste dag gik turen til JEREZ, den berømte sherry by, hvor besøget selvfølgelig gjaldt sherry firmaet "GONZALEZ BYASS" med de verdensberømte gyldne dråber, samt et militært center for opdræt af fuldblodsheste. Tredjedagen stod i flyvekonkurrencens tegn med forberedelser og briefing: m.m. og den sidste dag afvikledes

så selve konkurrencen, som individuelt blev vundet af en spansk besætning, medens holdmesterskabet blev vundet af Finland. Efter konkurrencen besøgte man en nærliggende ranch, der opdrætter tyrekalve til den spanske nationalforlystelse tyrefægtning, på hvilken der også blev givet en demonstration. Derefter var godsejeren og hans hustru værter ved et meget fint traktement, der blev indtaget til musik og dans. Kl. 0115 om natten lettede vi fra Sevillas lufthavn med kurs mod Rio.

Det spanske flyvevåben havde på heldig vis kunnet kombinere en flyvning til Argentina med rejsen til Brasilien, så den DC-8, der ofte benyttes af det spanske kongehus og regeringens medlemmer, bragte nu på behagelig vis samtlige europæiske flyvemkampdeltagere til Rio de Janeiro på 10 timer, og med fire timers tidsforskel landede vi i den civil/militære lufthavn kl. 0930 den 16 oktober.

Efter en meget festlig modtagelse blev alle kørt til OTHON PALACE HOTEL, et l.kl. hotel tilhørende en stor hotelkæde og beliggende på den berømte COBACABANA strandbred. Skønt dette ikke var helt i overensstemmelse med den sædvanlige fremgangsmåde for indkvartering af flyvemkæmpere, havde Brasilien ønsket at alle deltagerne skulle lære værtslandet at kende fra dets allerbedste side, hvilket også må konstateres blev tilfældet. Dog skal siges, at transporten til og fra de forskellige konkurrencesteder var temmelig lang, og hver tur formede sig som en meget hårrejsende oplevelse med kortegækørsel under politiskorte gennem Rios mere end tætte trafik, sommetider flere gange dagligt.

Alle konkurrencer indenfor CISM arrangeres således, at de deltagende nationer selv leverer eksperter til de forskellige dommerkomiteer. Derudover sammensættes en overjury bestående af CISM-delegerede blandt de tilstedeværende delegationschefer. Denne jury træder kun i funktion i forbindelse med sager, der involverer selve CISM's principper.



Cubacabana stranden

Den 17 oktober var afsat til akklimatisering, tilvænnning til tidsforskellen fra Europa, træning samt forberedende møde med nedsættelse af komiteer m.v.

Aftenerne var fri, og her havde alle deltagerne lejlighed til at nyde det lune vejr og betragte det meget særprægede liv, der rører sig på COBACABANA døgnet rundt. Fra solopgang ved halv seks tiden om morgenen er stranden fyldt med mennesker, der træner og motionerer på livet løs, enkeltvis eller i grupper under ledelse af en træner, i en temperatur på godt 20°. Her var rige muligheder for at samle appetit til hotellets overdådige morgenbord, der bugnede af alle landets dejlige frugter. Åbningsceremonien af verdensmesterskabet fandt sted den 18 oktober på den gamle flyveskole Afonsos, og det var et meget flot og velarrangeret "show". Bagefter besøgte vi Airspace museum, som på meget imponerende vis var indrettet i flyveskolens gamle hangarer. For en dansker var det en stor oplevelse at se, hvor meget der kan udrettes, og man kunne ikke lade være med at tænke på, hvilket museum Danmark i virkeligheden kunne få, hvis blot der kunne findes et egnet sted at huse det.

Ved den efterfølgende frokost med musik og diverse nationale sange blev alle rystet sammen og stemningen slået an til de forestående konkurrencer.

Rejsens egentlige formål

Den 19 oktober begyndte konkurrencerne med skydningen, der skal udføres som pistolskydning mod duelskive, 20 skud i alt. Formålet med denne disciplin for kampiloter er, at lære at kæmpe mand mod mand i tilfælde af ud-spring eller nødlanding, undgå tilfangetagelse, samt at kunne forsvare sig effektivt under flugt tilbage til egne linjer. Brasilianeren Mark opnåede 193 points som bedste skytte. De danske deltagere opnåede henholdsvis 179, 173, 165 og 128 points.

Kårdefægtning og boldøvelser der indgår i flerkampen, har til formål at opøve og afprøve evnen til tvekamp og selvstændig indsats omkring øvelserne behændighed/færdighed, hurtighed, koncentration/afslapning og koordination. Den dag fægtningen afvikles, er altid en meget lang dag, da alle kæmper mod alle, dog egen nation undtaget. Med de fire nordiske lande, Spanien, Uruguay og værtsnationen blev det til i alt 25 kampe for hver deltager. Bedste fægter blev svenskeren Petterson med 23 sejre. Danmark opnåede henholdsvis 16, 11, 8 og 4 sejre. Gymnastiksalen på Alfonso var rammen om fægtningen - en udmærket sal, men temperaturen på små 30° gjorde dagen meget anstrengende.

Den 21 oktober om formiddagen afvikledes boldkonkurrencen på Hærens gymnastikskole i Rio - et meget smukt og imponerende sted ud til vandet med egen strand i en lille lagune.

De fire boldøvelser, der indgår i disciplinen, består i dribling, flest mulige scoringer på 30 sekunder, 5 score på tid samt 20 straffekast, hvoraf de første 10 skal i kurven via bagbræddet, de andre 10 i direkte for at tælle.

Om eftermiddagen gik det løs med svømningen, der var arrangeret i et gammelt svømmestadion. 100 m fri svømning med to forhindringer der skal forceres under vands. Palm fra Finland svømmede på den fabelagtige tid 1'04.3 tæt fulgt af Silva fra Brasilien i

1'06. De danske tider lå fra 1'34 til 1'40.9 hvilket var blandt de seks nederste resultater.

Efter afviklingen af denne disciplin var der tre timers buskørsel ud til byen Resende, hvor Hærens Officersskole med 1200 elever er beliggende. Dette område, der er et af de eneste kortlagte i Brasilien, var udset til den sidste disciplin, orienteringen, der ofte er den vanskeligste at afvikle, når konkurrencen afholdes udenfor Skandinavien.



Ved bold-konkurrencen

Forhindringsbanen var fortrinligt opbygget af en sjælden træsort, der var afbarket og opstillet til gode kraftige forhindringer. Denne bane blev vundet af Silva fra værtslandet på 1'23''2. De danske tider lå fra 1'32''1 til 1'44''9.

Orienteringsbanen lå i et område med højdeforskelle på op til 150 m med en vegetation, det vekslende imellem sparsomt bevokset ørken og områder med uigennemtrængelig jungle. Det er meget vanskeligt at lave en orienteringsbane i Brasilien. I dette store land,



O-løbs området

der er på størrelse med USA minus Alaska, findes der kun tre områder, der er kortlagt i detaljer og i en målestok, der egner sig for dette formål. Det var lykkedes den brasilianske banelægger at få 4,8 km i luftlinie, med de, i denne konkurrence foreskrevne to poster undervejs, og med fire checkpunkter uden om målet, hvoraf man kun (valgfrit) behøver at opsøge eet af punkterne.

Dagen for orienteringen var meget varm, ca. 35°, og den hurtigste løbetid var på 24 min. 51 sek. opnået af en brasilianer. De øvrige tre brasilianere havde tider fra 26 til 31 min. Bedste deltager fra de øvrige nationer havde 38 min., mens længste løbetid var på 2 t. 20 min. De brasilianske deltagere må selvsagt have løbet i området mange gange, ikke mindst ved de nationale konkurrencer, når der kun er så få områder at vælge imellem. Desuden bevirkede det specielle terræn, at selv mindre fejl i orienteringen kunne koste dyrt. Således måtte en svensker helt opgive at finde frem til målet, så han måtte samles op af helikopteren, der var på beredskab til samme formål.

Den 23 oktober er det brasilianske flyvevåbens årsdag. Af samme grund var afslutningsceremonien berammet til denne dag og arrangeret på SANTA CRUZ flyvestation. En meget flot parade, overflyvning i formation og derefter præmieuddeling. Individuel verdensmester i flyvemkamp 1978 blev Lt. Petterson. Holdmesterskabet blev vundet af Sverige med Brasilien nr. 2, nr. 3 Norge, nr. 4 Finland, Spanien nr. 5, Danmark nr. 6. Ved den efterfølgende af-

slutningsmiddag havde vi alle lejlighed til at takke vore brasilianske værtsfolk for et strålende arrangement.

Den 24 oktober havde alle konkurrencedeltagere fri, medens delegationscheferne besøgte hovedstaden BRASILIA, hvor den brasilianske minister for flyvevåbnet tog imod og overrakte et meget smukt skjold. BRASILIA, der siden 1960 har været Brasiliens hovedstad, er som bekendt bygget op helt fra grunden med dette formål for øje. Byen var tænkt beboet af højst 1 million, men har i dag 600.000 indbyggere. Det var en stor oplevelse at få lejlighed til at se denne fantastiske by, der fremtræder som en kæmpemæssig skulptur fordi den er "skabt", og ikke bare vokset op som andre byer almindeligvis er.

Om aftenen var samtlige stævnedeltagere inviteret til DINNER SHOW på hotel NACIONAL, hvor vi havde lejlighed til at opleve lidt af stemningen fra de berømte karneval i Rio.

Den 25 oktober gik turen tilbage over Atlanten med den behagelige DC-8. Efter en enkelt overnatning på MORON blev alle nordiske deltagere fløjet tilbage til Skandinavien i en norsk C-130 Hercules.

Ethvert flyvemkampmesterskab er en stor oplevelse at få del i, og ret naturligt er det noget ganske særligt, især for skandinaver, når det foregår i så eksotisk et land som Brasilien.



Terræn fra forhindreingsbanen og orienteringsløb.

NIKE ASP

Hjemkommet fra Luftværnsgruppens skydninger med NIKE på Salto Di Quirra Firing Range, Sardinien (Annual Service Practice, ASP) har FLYNYT's udsendte medarbejder forsøgt at give et stemningsbillede i form af den gode soldat Jensens oplevelser som førstegangsskyder på Sardinien.

Se, indledningsvis har vor helt på ægte dansk vis sørget for at forsyne sig rigeligt med forplejning til den farlige og anstrengende rejse, og under den lange flyvetur til Cagliari (4½ time) opbygger han modstandskraft til de kommende genvordigheder. Og den første venter ham allerede umiddelbart efter landingen. Der er faktisk hverken ground hostess' eller andre velbehageligheder. På jorden venter ét stk. skrummel af en italiensk militærbus, og chaufføren ligner en af Fidel Castros nærmeste medarbejdere.

Jensen bliver pludselig ret stille, for han er jo, meget naturligt, i forvejen blevet underholdt af ASP-veteranerne om de sardinske bjergvejes kvalitet. Og Jensen får sit livs køretur. Halvanden time gennem forrevne bjerge ad en smal og kringlet vej. Det er sket, at moders gode mad har set dagens lys igen.

Men vor helt når frem, bliver indkvarteret under samme forhold som hans far havde, dengang han var soldat, og får efter en kort velkomstinstruktion at vide, at han nu kan akklimatisere sig fra fredag nat til søndag aften, på hvilken sidste man forventer ham i seng på et rimeligt tidspunkt, således at han kan være klar til kamp mandag morgen.

Jensen er, som de fleste Jenser, en ung sund dansk mand med sunde danske interesser, som han jo helt naturligt ønsker at pleje sådan en fredag aften. Følgeligt tager han bussen ind til den nærmeste lille by, Villaputzu, hvor han glad og forventningsfuld stiger af på torvet.

Nu er det således, at øl kan man få meget af i Villaputzu, hornmusik er også rent undtagelsesvis blevet hørt, men dermed hører det også op. Det varer faktisk ikke længe, førend Jensen er tjenlig til at komme hjem. Men han har selvfølgelig planer om at forskyde sit operationsområde til Cagliari (vistnok ca. 250.000 indbyggere) i weekenden. I Cagliari er øllet det samme, der er måske en anelse mere hornmusik, "but that's it". Det normale er, at jenserne vender tidligt hjem om søndagen.

Mandag morgen starter livets alvor. Eskadrillens personel bliver budt velkommen af chefen for det italienske "evaluation team". Dette team fortjener en nærmere omtale. Det er jo således, at de operationer, som eskadrillens personel skal foretage hernede, bliver bedømt (evalueret) af et hold italienske officerer og befalingsmænd. Holdet kommer fra Norditalien og har lang tids erfaring bag sig, hvad raketluftforsvarsoperationer angår. Det er faktisk nogle meget charmerende og sydlandsk temperamentsfulde mennesker. De er samtidigt særdeles professionelle og har hård hud i øregangene, forstået på den måde, at de er komplet uimodtagelige for "søforklaringer" af enhver art.

Følgende hændelser bliver evalueret: Samling af ét stk. NIKE HERCULES missil, klargøring af våbensystemet til engagement, taktisk afprøvning af eskadrillens evne til at engagere simulerede radarmål samt engagement med ét missil per eskadrille.

Signaturen skal ikke trætte den indtil nu tålmodige læser med tekniske og taktiske detaljer, men blot prøve på at beskrive skydningen, som den opleves af en førstegangstilskuer.

Missilet er krigsmæssigt armeret, der er ikke noget "snyd" her, og det kan måske give et indtryk af begivenhedernes voldsomhed, når man erfarer, at missilet er ca. 13 meter langt, vejer ca. 4,5 tons og har en sprængladning bestående af ca. 250 kg. trotyl.

Når missilet skal fyres af, foregår det under hele basens medvirken. Nedtællingen kan høres via højttalersystemet over hele området,

og det er en pudsig oplevelse at iagttage de tilskuere, der ikke før har oplevet en NIKE-skydning.

Først kommer nedtællingen lo-92-1-FIRE, og alle stirrer spændte ned mod afskydningsrampen. Her sker der ikke en pind. Raketten skal først have lov til at "tænke sig om" i små 3 sekunder, og i dette korte tidsrum kan man høre skuffede udbrud, såsom "fuser", "våde tændstikker" m.v. Men så kommer den. Og den kommer stærkt. Så stærkt, at den formår at accellerere de føromtalte 4,5 tons op på 1,7 gange lydets hastighed på 3 sekunder, og i løbet af de næste 30 sekunder når den op på 3,5 gange lydets hastighed.

Hvis der er tale om en nat-skydning i klart vejr, kan man følge missilet et godt stykke af vejen, og via højttalersystemet kan man følge nedtællingen til missilets sprængning. Ved en nat-skydning ses sprængningen som var der pludselig en ekstra måne ude over Middelhavet. Derefter begynder folk at slentre ned fra udsigtpunktet, men pludselig kan man høre en fjern rumlen. Det er den sidste hilsen fra missilet, det er lyden fra sprængningen, der omsider er nået tilbage.

Om natten et missil-away party, der fortaber sig i en nådig glemsels tåger.

Svend Bergstein

CHEFSKONFERENCE

I dagene 18 - 20 APR 1979 afholder forsvarschefen en konference på Gurrehus med deltagelse af værnscheferne, chefer for operative kommandoer, cheferne for materielkommandoerne, fagstabscheferne i Forsvarskommandoen og chefen for Forsvarsakademiet.

Formålet med konferencen er, at de højere chefer skal drøfte ledelsesproblemer i forsvaret, ikke mindst i lyset af en bevidst filosofi og etik.

MYNDIGHEDSVÅBEN FOR FORSVARSCHEFEN

Hendes Majestæt Dronningen har godkendt et særligt myndighedsvåben for forsvarschefen.

Våbnet benævnes "Forsvarschefsmærket" og anvendes efter forsvarschefens nærmere bestemmelse.

Mærket er tegnet af kunstneren Claus Achton Friis.

Beskrivelsen af myndighedsvåbnet er:

"I felt af guld tre over hverandre gående blå guldbevæbnede løver med røde tunger og guld-kroner omsat med ni røde småfigurer (søblade). Skjoldet, der er kronet, er lagt på to krydsede, sorte kommandostave med guld-endebeslag."



Mærket er komponeret over flg. idé:

Den danske kongekrone som udtryk for myndighedens egenskab af statsorgan.

Danmarks våben i et skjold.

To krydsede kommandostave som udtryk for højeste militære ledelse/føring. Stavene udførmede med to danske kommandostave i Roskilde Domkirke som forbillede, den ene tilhørende rigsadmiral Ove Gjedde (1594-1660) den anden generalløjtnant i artilleriet Andreas Harboe (1648-1706).

SOCIALRÅDGIVERENS ARBEJDE

Indledningsvis bør det påpeges, at det følgende ikke er en officiel redegørelse, men min personlige opfattelse af og syn på socialrådgiverordningen i Forsvaret. Jeg finder det derfor hensigtsmæssigt kort at gøre rede for min baggrund.

Jeg påbegyndte socialrådgiveruddannelsen i 1970. Efter uddannelsens afslutning blev jeg ansat som sagsbehandler i en kommunal socialforvaltning. Pr. 1.4.76 blev jeg ansat i min



nuværende stilling som socialrådgiver ved Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste. Mit distrikt omfatter stort set Sønderjylland med 6 tjenestesteder (Haderslev kaserne, Sønderborg kaserne, Tønder kaserne, Søgårdlejren, Civilforsvarets Tekniske Skole i Tinglev og Flyvestation Skrydstrup).

Forsvarets socialrådgiverordning blev grundlagt i halvtredserne. I dag omfatter ordningen 19 fuldtidsansatte samt nogle få timelønnede socialrådgivere, således at der til ethvert tjenestested er knyttet en socialrådgiver. Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste er personelforvaltende myndighed.

Socialrådgiverens arbejde i forsvaret kan stort set opdeles i 2 hovedområder 1) Private forhold og 2) Tjenstlige forhold.

ad 1. Private forhold:

omfatter blandt andet rådgivning og praktisk bistand vedrørende

- Økonomiske problemer, herunder hjælp i henhold til den sociale lovgivning (bistandsloven m.v.) samt budgetlægning, lån, legater, gæld, skat m.v.
- Personlige problemer, herunder problemer i forhold til ægtefælle/samlever, børn, kolleger m.fl. samt misbrug (alkohol, medicin, stoffer) m.v.

- Juridiske problemer, herunder separation, skilsmisse, bidrag, kontrakter, forsikringer m.v.
- Erhvervsmæssige problemer i forbindelse med arbejdsgiver, faglige organisationer, erhvervsvalg, uddannelsesmuligheder m.v.

ad 2. Tjenstlige forhold:

omfatter blandt andet følgende:

- Rådgivning af og samarbejde med chefer i forbindelse med spørgsmål af social karakter vedrørende personallet.
- Orienteringer af personel i forbindelse med indkaldelse, hjemsendelse samt talsmandsundervisning.

- Socialrapporter til Forsvarets personelforvaltende myndigheder i forbindelse med udsættelse/fritagelse for indkaldelse til aftjening af værnepligt, forflyttelse, velfærdsorlov, kontraktophævelse, bonusfrigivelse m.v.

Det bør understreges, at socialrådgiveren har tavshedspligt. Endvidere bør det nævnes, at ordningen er en servicefunktion for alt personel, uanset grad.

Hvorfor er der ansat socialrådgivere i forsvaret?

Det er der efter min opfattelse flere gode grunde til, men mere generelt kan man sige, at det er et led i personaleplejen, dvs. de samlede bestræbelser på at skabe optimale arbejdsvilkår for personalet. Det sker ud fra den betragtning, at personel der trives godt, yder den bedste arbejdsmæssige præstation. Ser man på det civile arbejdsmarked, finder man her tilsvarende ordninger på flere større virksomheder, der har ansat personalekonsulenter, velfærdsledere m.v.

En anden god grund til at man har etableret ordningen er, at forsvaret i en række henseender er en speciel institution på grund af de opgaver, det er sat til at løse. Begreber som værnepligt, lydighed, autoritær ledelsesform, forflyttelser m.fl. er karakteristiske for forsvaret og illustrerer blandt andet institutionens specielle karakter. Ser man på det civile samfund, vil man igen opdage, at der findes tilsvarende ordninger på civile institutioner af mere speciel karakter. Hospitaler, større uddannelsesinstitutioner, fængsler m.fl. har alle tilknyttet socialrådgivere. Endvidere kan jeg nævne, at man blandt andet i Tyskland (Luftwaffe) har en lignende ordning. Forsvarets socialrådgiverordning er således ikke enestående.

Endelig kan jeg tilføje, at noget tyder på, at behovet for ordningen er stigende, når man ser på antallet af henvendelser. I 1976 var der i alt 10.853 henvendelser og i 1977 steg tallet til

14.821 henvendelser, altså en stigning på 36,6%.

Hvem retter henvendelse til socialrådgiveren og hvorfor?

Som tidligere nævnt er ordningen et tilbud til alt personel uanset grad, men det er mit indtryk, at mange både i og uden for forsvaret er af den fejlagtige opfattelse, at ordningen kun omfatter værnepligtige og konstabler. På baggrund heraf er der særlig grund til at understrege, at alle ansatte i forsvaret uanset grad, kan benytte ordningen.

Værnepligten omfatter i dag kun ca. 40% af en årgang. Det medfører, at mange unge kalkulerer med at blive fritaget for aftjening af værnepligt, og af de der så alligevel bliver indkaldt, er mange dårlig forberedt på denne situation (betydelige forpligtelser blandt andet i familie- og bolig-mæssig henseende). Endvidere er overgangen fra det civile til det militære miljø ofte svær, både fysisk og psykisk. Hertil kommer, at den store arbejdsløshed i de senere år tillige gør hjemsendelsen problematisk, idet mange bliver hjemsendt til arbejdsløshed.

Konstabelgruppen er en flittig bruger af ordningen. Konstabellevnen starter ofte sin karriere i forsvaret i en meget ung alder (16 - 17 år). Det er problematisk for mange, fordi mange kommer direkte fra skolen, og derfor aldrig tidligere har prøvet at stå på egne ben med hensyn til arbejde, økonomi, fritid m.v.

Henvendelser fra befalingsmænd (sergent- og officersgruppen) omhandler typisk uheldige familie-mæssige, økonomiske og personlige konsekvenser af meget fravær fra hjemmet i forbindelse med øvelser, kurser m.v. Endvidere er de hyppige forflyttelser ofte årsag til lignende problemer.

Udover traditionelt socialrådgiverarbejde, der er baseret på den enkeltes personlige henvendelse, omfatter arbejdet som tidligere nævnt endvidere rådgivning af chefer i forbindelse med spørgsmål af social karakter vedrørende personalet. Dvs. en støttefunktion, der kan yde en chef faglig

bistand indenfor det sociale område, svarende til lægens støttefunktion indenfor det medicinske område. Der udarbejdes et betydeligt antal socialrapporter til forskellige personelforvaltende myndigheder (FKO, LK, FSN, REG m.fl.). Endvidere er der tale om orienteringer i forbindelse med indkaldelse, hjemsendelse og talsmandskurser.

Ser man endelig på henvendelsernes fordeling på problemtyper, selvom det naturligtvis altid vil være en kunstig opdeling, viser det sig, at ca. halvdelen drejer sig om økonomiske problemer, godt 1/4 om tjenstlige problemer (friheder, forflytninger, straffesager m.v.) og knap 1/4 om personlige problemer.

Hvad gør socialrådgiveren?

Besvarelsen af dette spørgsmål kunne ske gennem en lang teknisk redegørelse omkring socialrådgivningsmetodik. Det vil jeg dog undlade, idet jeg mener, det er irrelevant i denne sammenhæng. I stedet vil jeg kort berøre et par myter, der efter min opfattelse er fejlagtige, men meget almindelige.

"Socialrådgivere er barnepiger (m/k), der rundhåndet deler ud af offentlige midler". Mit udgangspunkt er, at personen der retter henvendelse, på kortere eller længere sigt skal hjælpes til at klare sig selv, altså en hjælp til selvhjælp. Endvidere er forsvarrets socialrådgivere i den for mig at se heldige situation, at de ikke har økonomiske midler, de selv kan disponere over. Det er ensbetydende med, at der ikke er en "pengekasse" mellem klienten og socialrådgiveren. Det medfører et bedre udgangspunkt for opnåelse af et nødvendigt tillidsforhold klient - rådgiver, hvilket er en af forudsætningerne for at opnå et godt resultat.

"Henvendelse til socialrådgiveren er ensbetydende med, at man i større eller mindre grad må anses for at være social taber". Som tidligere nævnt er socialrådgiverordningen en servicefunktion, der omfatter en lang række områder, f.eks. sociallovgivningen. Sociallovgivningen er så kompliceret og uoverskuelig, at det er næsten umuligt for menigmand at finde rundt

i den. På baggrund heraf er det ganske naturligt at opsøge en sagkyndig på området, f.eks. en socialrådgiver.

"Social forståelse er en egenskab som kun socialpædagoger og lignende grupper er i besiddelse af". Såfremt denne påstand er holdbar, må begrebet socialpædagog også omfatte flere af forsvarrets ledere, idet det er min opfattelse, at flere af disse er i besiddelse af denne egenskab. Den deraf følgende mulighed for et konstruktivt samarbejde tjenestested - socialrådgiver imellem omkring problemløsningen er efter min opfattelse en af de væsentligste forudsætninger for at opnå gode resultater. I forbindelse hermed bør det understreges, at en anden og lige så vigtig forudsætning for samarbejdet og de deraf følgende gode resultater, er socialrådgiverens fysiske placering i "firmaet" i modsætning til placering i f.eks. en socialforvaltning eller et amt. Det giver socialrådgiveren mulighed for at få et meget nødvendigt kendskab til institutionens specielle karakter.

Sluttelig vil jeg gerne understrege, at det er min opfattelse, at vi alle, uanset forskellig funktion og indfaldsvinkel, egentlig har samme overordnede målsætning: via blandt andet personaleplejen at skabe så effektivt et forsvar som muligt.

Forsvarets socialrådgiverordning i fremtiden.

Det er ifølge Storm P. svær at spå, især om fremtiden, så det vil jeg afholde mig fra. I stedet vil jeg pege på et bestemt forhold, som jeg håber, bliver afklaret i fremtiden, nemlig en designeringsordning for forsvarrets socialrådgivere. P.t. er det uafklaret, hvad der skal ske med socialrådgiverne i en beredskabs- og krigssituation. Da det er en anerkendt krigserfaring, at en veludviklet og velorganiseret personalepleje er af afgørende betydning for kampmoralen, og da jeg er af den opfattelse, at forsvarrets socialrådgiverordning er et vigtigt led i personaleplejen,

kan det næppe forbavse, at jeg er tilhænger af, at der i fremtiden etableres en designeringsordning. Populært sagt: når man alligevel har socialrådgivere i forsvaret, hvorfor så ikke bruge dem i den mest afgørende situation for forsvaret.

Lars Kaastrup Olesen.



NYT VÆRKSTED

Værkstedesbyggeriet for F-16 på Flyvestation Skrydstrup - der er opdelt i tre etaper - er nu ved at tage form, idet 1. etape blev påbegyndt i OKT 1978, og det påregnes, at indflytningen her kan finde sted i SEP 1979.

Anden etape blev påbegyndt i DEC 1978, og her kan indflytningen formentlig finde sted med udgangen af 1979.

På sidste etape begyndes der i MAR 1979 og endelig indflytning i hele området forventes tilendebragt i MAJ 1980."



NY FORMAND FOR FORSVARETS

PÆDAGOGISKE RÅD

Forhenværende undervisningsdirektør Sigurd Højby fratrådte efter eget ønske som formand for Forsvarets pædagogiske Råd med udgangen af november 1978.

Undervisningsdirektøren er kendt og agtet i vide kredse for sit mangeårige aktive, idealistiske virke i forsvaret.

I december 1964 nedsatte Forsvarsministeriet et udvalg til undersøgelse af befalingsmandsuddannelsen og de med arbejdsklimaet i forsvaret forbundne problemer.

I udvalgets kommissorium blev det fastslået, at det havde til opgave at gennemgå den ved forsvarets befalingsmandsskoler stedfindende undervisningsvirksomhed. På grundlag heraf og med udgangspunkt i befalingsmandsgruppernes arbejdsområder skulle udvalget overveje og fremsætte forslag om sådanne ændringer vedrørende undervisningens formål, indhold, omfang og form og vedrørende de til grund for elevernes optagelse på skolerne liggende udvælgelsesprincipper, som udvalget måtte finde hensigtsmæssige for tilgangen og uddannelsen af kvalificerede befalingsmænd. Herunder burde udvalget undersøge, om det ville være hensigtsmæssigt at foretage ændringer i anvendelsen af og arbejdsområderne for de forskellige befalingsmandsgrupper.

Endvidere var det udvalgets opgave at overveje foranstaltninger, som kunne virke fremmende for et tilfredsstillende arbejdsklima for det militære personel.

Udvalget, som nedsatte en række underudvalg, blev da også til daglig kaldt "Klimaudvalget" eller "Højby-Udvalget" efter dets formand, undervisningsdirektør Sigurd Højby, Direktoratet for Gymnasieskolerne.

Udvalgets første delbetænkning kom i 1966 og omhandlede militær pædagogik og ledelsesformer. I årene herefter udkom en række delbetænkninger, kaldet "de grønne betænkninger".

Da Forsvarets pædagogiske Råd blev oprettet den 1. januar 1967 direkte under Forsvarsministeriet, blev Sigurd Højby rådets formand.

Forsvarets pædagogiske Råd har som formål at virke som et rådgivende og inspirerende organ for den pædagogiske aktivitet inden for forsvaret.

Rådet har til opgave at følge udviklingen inden for de i denne henseende relevante pædagogiske og psykologiske områder samt at overveje mulighederne for og inspirere til en praktisk nyttiggørelse af denne udvikling og derved medvirke til at fremme såvel et tilfredsstillende arbejdsklima som anvendelse af hensigtsmæssige pædagogiske og psykologiske uddannelsesprincipper inden for forsvaret.

Det er desuden rådets opgave at søge at koordinere uddannelsesvirksomhed i forbindelse med samarbejdsordninger inden for forsvaret og søge at gennemføre egnede støtteforanstaltninger for sådanne ordninger, såsom hensigtsmæssig udformning af det nødvendige skriftlige materiale, tilrettelæggelse af konsulentbistand og afholdelse af orienteringsmøder m.v.

Efter forsvarsministerens opfordring har rektor J. Appel, Vestre Borgerdydskole, indvilliget i at overtage rådets formandspost pr. 1. december 1978.

FLV RESERVEOFFICERSUDDANNELSE

Der har i flyvevåbnet (FLV) været stærkt stigende behov for at få struktureret reserveofficersuddannelsen bl.a. for at tilgodese behovet for eskadrillechefer, næstkommanderende og delingsførere ved nærforsvarsenheder i mobiliseringsstyrken.

Inden for de sidste 10-12 år har der af og til været tilbudt reserveofficersuddannelse, hvor såvel egentlig klasseundervisning som brevskoleuddannelse har været anvendt.

Således har hærens brevskolekursus ("majorkursus") været anvendt, men tilrettet FLV forhold med særlige lektioner.

Grunduddannelsen har været gennemført en gang med støtte fra artilleriets- og infanteriets befalingsmandsskoler for at afhjælpe et akut behov for NIKE og HAWK TCO'er.

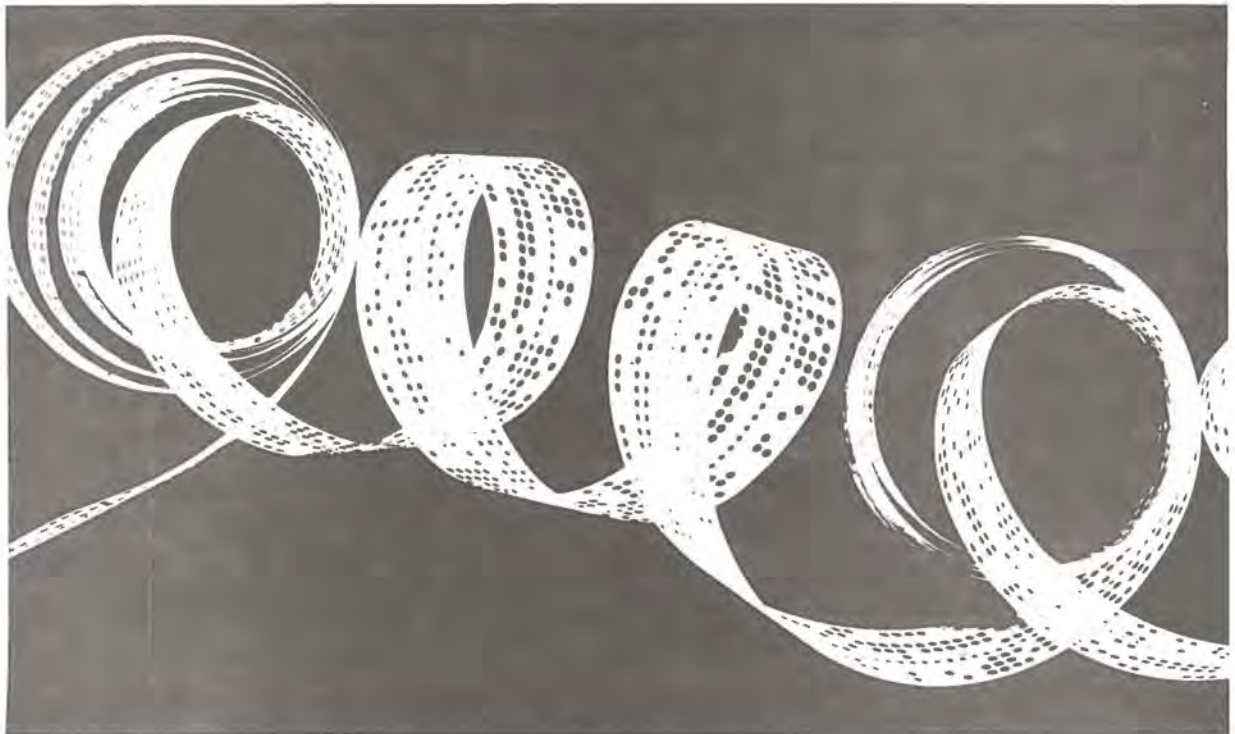
Det er således naturligt, at erfaringer gjort i hæren er anvendt ved udarbejdelsen af nedenævnte kursusrække:

- start: hvert år 1 AUG med ca. 15 elever,
- 2 mdr. militær grunduddannelse,
- 4 mdr. sergentuddannelse
- 2 mdr. praktikuddannelse som troplærer ved rekrutuddannelse,
- 4 mdr. reserveofficersuddannelse,
- 2 mdr. praktikuddannelse som delingsfører ved rekrutuddannelse,
- 4 mdr. praktik ved mobiliseringsenhed.

Videreuddannelse:

Korrespondancekursus I skal give grundlag for bestridelse af funktionen næstkommanderende nærforsvarseskadrille o.lign. 12 udd. breve med i alt 47 lektioner. 1 MAR - 31 OKT i alle ulige år. 2 dages eksamen primo NOV, hvor eleverne samles. 58 elever er indtrådt på dette kursus i 1979, heraf 5 af FHV.

Korrespondancekursus II skal give grundlag for bestridelse af funktionen chef nærforsvarseskadrille o.lign. 16 udd. breve med i alt 44 lektioner. 1 MAR - 31 OKT i alle lige år. 3 dages eksamen primo NOV, hvor eleverne samles. Kursus gennemføres 1. gang i 1980.



FORSVARETS DATATJENESTE

Medens året 1978 startede i en ret mørk stemning af "afventning" sluttede året i en betydelig mere positiv stemning af "forventning".

Medens der i årets første halvdel afgik usædvanlig mange af FDAT edb-uddannede personel, var der ingen afgang efter, at Forsvarskommandoen i JUL traf beslutning om, at FDAT gradvis skulle bringes op fra de nuværende ca. 40 til foreløbig 69 i løbet af en 5-årig periode.

Denne personeltilgang skulle i overensstemmelse med forsvarrets samarbejdsudvalgs ønske primært ske med civilt personel. En annoncekampagne i efteråret viste imidlertid, at de lønninger, forsvaret kan tilbyde personel med de ønskede forkundskaber ikke kan konkurrere med det private arbejdsmarked, hvorfor det ikke endnu er lykkedes at få så meget som én ny civil medarbejder med de ønskede kvalifikationer.

Forsvarskommandoen har derfor besluttet at søge tilgangen tilvejebragt gennem stillingsopslag rettende sig imod yngre stampersonel i de tre værn.

Uanset, at dette er en langsom metode at fremskaffe edb-medarbejdere på - idet det varer ca. 1 år, før en ny medarbejder er

"produktiv" som programmør - synes der at være god interesse for at søge de opslåede stillinger.

Året 1978 har også på andre områder været et skelsættende år:

I NOV udsendtes Forsvarskommandobestemmelse-serien om edb i forsvaret, hvoraf bestemmelserne Ø.380-2 og 3 omhandlende henholdsvis edb i den administrative sektor og bestemmelser for Forsvarets Datatjeneste nu udgør et længe ønsket fast holdepunkt i FDAT tilværelse, og giver efter snart 6 års eksistens som selvstændig institution under Forsvarskommandoen, nu FDAT mulighed for en målrettet opbygning af en organisation, og med denne efterhånden søge tilvejebragt overensstemmelse mellem mål og midler.

Den 25 JUL 1978 sattes forløberen for det af Datacentralen i kontrakt med Forsvarskommandoen udviklede lagerstyringssystem MILLAG i produktion på FADA i form af delsystemet "normering".

For FDAT betød dette, at Forsvarets Administrative Data-anlæg (FADA) forinden havde gennemgået en større udbygning med tilførsel af endnu en centralenhed af samme type og størrelse som den allerede eksisterende, udvidelse af pladelager-kapaciteten samt en række øvrige justeringer. Hertil kom for

forsvaret det første skridt imod distribueret databehandling, nemlig anskaffelse og ibrugtagning af i alt 8 stk. minidatamater, decentralt placeret ved forskellige kommandomyndigheder m.fl.

1979 vil på edb-området i forsvaret byde på mange spændende begivenheder:

FORPAS vil i foråret sætte det nyudviklede værnepligtssystem i produktion, delvis baseret på én i værnepligtssektionen placeret minidatamat.

Det egentlige MILLAG vil blive sat i produktion henholdsvis til sommer og i efteråret 1979.

Samtidig hermed vil det af FDAT udviklede kodificeringssystem MILKOD, med denne opgaves stærke relationer til MILLAG, blive sat i produktion.

Samspelet mellem disse to opgaver samt øvrige relaterede systemer vil blive styret af en til APR 1979 oprettet "database-administration", der under FDAT ansvar og ledelse etableres i samarbejde med Datacentralen.

Herudover vil en række eksisterende systemer fortsat blive vedligeholdt og evt. videreudviklet og de igangværende projekter fortsætte deres udvikling, hvorimod iværksættelse af nye projekter henset til de begrænsede ressourcer i 1979 må anses for lidet sandsynligt.

I slutningen af 1979 vil ske den foreløbig sidste udvidelse af det centrale anlæg FADA gennem udskiftning af formentlig én af de eksisterende datamater med en ny og kraftigere model.

Med udsigt til disse mange store begivenheder i 1979 går FDAT personel derfor med forventning ind i det nye år, vel vidende at mange ydre omstændigheder kan bewirke uforudsete vanskeligheder, som det udover faglig dygtighed vil kræve samarbejdsvilje, tålmodighed og i givet fald godt humør at overvinde.

For FDAT er det magtpåliggende, at man om et år ikke vil kunne sige:

"Forventningens glæde var den største".

FLV MESTERSKAB I BADMINTON 1979

Mesterskabet blev afviklet i Vingsted-Centret torsdag den 1 FEB 1979 med Flyvestation Vandel som arrangør.

Vinder, Senior Single.

OKS N.E.Kofod, Flyvestation
Karup

Vinder, Old-Boys.

KN L.H.Jørgensen, Flyvestation
Ålborg

Vinder, Senior Double.

OKS N.E.Kofod, Flyvestation
Karup
OKS T.T.Jensen, Flyvestation
Karup.

Vinder, Old-Boys Double.

KN L.H.Jørgensen, Flyvestation
Ålborg
SNSG H.Langved, Flyvestation
Ålborg.



FLYVEVÅBNETS REDNINGSTJENESTE

Oversigt over aktivitet i perioden 1 JAN-31 DEC 78 (uddrag af RCC rapport)

MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VERLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Eftersøgningemissioner	52	39	39	130	3	3	136
Redningemissioner	8	17	16	41	0	0	41
Patientevakueringer fra land	21	16	27	64	0	0	64
Patientevakueringer fra skibe	20	17	10	47	0	0	47
Livsvigtige transporter	1	0	1	2	0	0	2
Nedforebyggende assistancer	11	8	2	21	0	2	23
Airborne Alert	11	7	1	19	0	0	19
Assistancer iøvrigt	1	0	1	2	0	1	3
Antal missioner ialt	125	104	97	326	3	6	335

UDFØRELSESOVERSIGT							
Fritidsprægede aktiviteter	29	37	31	97	2	2	101
Fiskerflåden	28	20	8	56	1	3	60
Skibsfarten	13	11	10	34	0	0	34
Civil flyvning	0	2	3	5	0	1	6
Militær flyvning og skibsfart	18	10	8	36	0	0	36
Assistancer til politiet	4	1	1	6	0	0	6
Uidentificerede nødsignaler	11	6	9	26	0	0	26
Assistancer til sygehusvæsenet	20	17	27	64	0	0	64
Andre opgaver	2	0	0	2	0	0	2
Civilopgaver TCTAL	107	94	80	290	3	6	299
Militær opgaver TCTAL	18	10	8	36	0	0	36

RESULTATER	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VERLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Antal reddede	3	12	27	42	0	0	42
Antal evakuerede fra land	22	18	28	68	0	0	68
Antal evakuerede fra skibe	14	14	6	34	0	0	34
Antal onkomne opsømt	2	2	1	5	0	0	5
Antal opsømede ialt	41	46	62	149	0	0	149

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordsoen	24	31	2	57	1	4	62
Skagerrak	25	0	1	26	0	0	26
Kattegat	18	0	8	26	2	0	28
Østersøen	0	0	21	21	0	0	21
Indre farvande	20	44	32	96	0	1	97
Fra land	38	28	33	99	0	1	100
Andet	0	1	0	1	0	0	1

FLY VEVÅBEN NYT



F-16 ÅRHUNDREDETS VÅBENHANDEL

MINISTERMØDE I DET NORDATLANTISKE RÅDS FORSVARSPLANLÆGNINGS KOMITÉ

FORSVARET MED I UDVIKLINGER INDEN FOR FØDEVARESEKTOREN

FLYVESKOLENS SNEDRAMA

TEKSTBEHANDLING

FLYVERSTABEN

JUN 1979

F-16 ÅRHUNDREDETS VÅBENHANDEL

Fredag den 16. marts var der på Flyvestation Skrydstrup arrangeret et omfattende pressemøde. Anledningen var, at General Dynamics F-16 letvægtsjageren dagen før var ankommet til Flyvestation Skrydstrup. De fleste af deltagerne i pressemødet havde dagen forinden været på besøg hos nogle af de danske medproducenter på flyet, og samme dag var der arrangeret en tur til Belgien, hvor deltagerne fik lejlighed til at se det europæiske samleband for typen.

Flyvevåbnets repræsentanter ved pressemødet var, chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst J. Michaelsen, den danske testpilot på F-16, major S. Hjort, major P. Dønvang fra Forsvarskommandoen og major C. Hvidt fra Flyvertaktisk Kommando.

Letvægtsjageren, General Dynamics F-16, som i 1975 måtte lægge navn til begrebet "Århundredets Våbenhandel" skulle nu præsenteres for pressen.

Sjældent har indkøbet af et nyt jagerfly til det danske flyvevåben været årsag til så mange, og lange, debatter i såvel Folkettinget som dagspressen. Der har været fremsat de mest fantastiske påstande omkring flyet og produktionen af dette. Prisen, der i 1975 var 2,4 mia.kr. for 58 fly, steg i 1977 til 2,6 mia. Noget der vakte stor postyr i presse og TV, men som af en politiker blev betegnet som sammenlignelig med "pebbernødder". Motoren har været udsat for meget kritik. Denne gik på, at den havde tendenser til at "stalle" og i øvrigt ville være slidt op på uforholdsmæssigt kort tid.

Begrebet "Århundredets Våbenhandel" blev opfundet af pressen, da Norge, Belgien, Holland og Danmark gik sammen om at indkøbe i alt 348 fly af typen F-16. Lange forhandlinger var gået forud for beslutningen om at købe flyet, og mange forskellige fly

havde været inde i billedet. Heriblandt den svenske SAAB Viggen og den franske Mirage. Viggen vil imidlertid have kostet 2,8 mia. kr. og Mirage 3,2 mia. Hertil kom, at Viggen i driftsomkostninger ville belaste budgettet med 30% i forhold til F-16, medens Mirage "kun" var 14% dyrere i drift. Ind i alt dette kom også hensyn til investering i vedligeholdelses- og forsyningsfaciliteter, som de 4 lande kunne være fælles om, når der var tale om F-16. Endeligt var Viggen et "gammelt" fly, som man kunne forvente måtte udskiftes i løbet af 10-12 år, medens F-16 havde indbygget den kommende tids elektronik og anden "fremtid". Miragen havde nok mere fremtid i sig, men var for dyr i indkøb og drift.

Medproduktion

Som altid når Danmark foretager våbenindkøb i udlandet, lagde den danske regering vægt på at opnå kompensationsaftaler. I dette tilfælde skulle kompensatio-nerne opnås i form af medproduktion af komponenter til F-16 flyet. Aftalen lød på, at man skulle opnå en eksport af komponenter til flyet til en pris, der udgjorde 58% af købsprisen, nemlig 2,4 mia.kr. regnet i 1975-priser.

Indtil dato er der ikke opnået aftaler om medproduktion på mere end ca. 33%. Dette begrundes sig blandt andet i det forhold, at Danmark ikke har nogen tradition for fremstilling af flyvemaskiner. Den teknik og "know how" en flyveindustri stiller krav om, er ganske enkelt ikke til stede indenfor dansk industri. Her skal lige indskydes, at det er et krav for at opnå medproduktion, at de komponenter man vil levere, skal leveres til konkurrencedygtige priser.

Dansk industri må altså starte på næsten bar bund i fremstillingen af fly-komponenter. Kun indenfor elektronikindustrien, har man kunnet være med det samme. Alligevel har deltagelsen i fremstillingen af elektronikkomponenter til F-16 kunnet tilføre industrien ny viden. Fra Kristian Kirks Telefonfabrikker i Horsens

siger man, at man er blevet rykket 3 til 4 år frem i teknisk udvikling. Man gør samtidig opmærksom på, at ordren til General Dynamics betyder, at Horsens har en af landets laveste arbejdsløshedsprocenter.

Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst J. Michaelsen, gør opmærksom på, at nok har man ikke hidtil kunnet nå kompensationsaftaler på mere end godt 30%, men man har tillid til, at aftalen hen ad vejen vil blive opfyldt.

I aftalen indgår et afsnit om, at kan F-16 sælges til 3. lande, kan Danmark deltage med leverancer på 15% af salgssummen af disse fly. Iran havde, inden shah'en blev styrtet, bestilt omkring 160 fly. Denne aftale er efter omvæltningen annulleret. På den anden side er lande som Australien og andre inde i forhandlingen om levering af F-16. Den almindelige afmatning har dog gjort, at man går meget forsigtigt frem.

Hvad får Danmark for pengene

Flyet som F-16 skal erstatte, er det gamle og efterhånden meget nedslidte F-100 jagerbombefly. Dette fly blev leveret til Danmark som våbenhjælp i 1959. Flyet har altså gjort tjeneste i næsten 20 år. En sammenligning af F-16 og F-100, som våbensystem betragtet er næsten ikke mulig. F-100 er et decideret bombefly, og derfor kun beregnet til at gennemføre bombemissioner mod fjendtlige installationer og andre mål. Flyet har en defensiv bevægning, og kan forsvare sig mod angreb fra fjendtlige jagerfly, men er ikke nogen jagertype.

F-16 derimod kan opfylde både jager- og bomberrollen, og kan med sin avancerede elektronik levere sin våbenlast med en nøjagtighed man ikke kan forvente af F-100 flyet.

Det nye fly er udstyret med en radar der både kan se fremad i luftrummet, men som også kan se ned mod jorden. Den radar der i øjeblikket er installeret i F-16 kan disse ting. Men skal flyet

udstyres med en ny luft-til-luft missil, som kan radarstyres, er den nuværende radar ikke tilstrækkelig, alligevel er den radar, som er installeret i flyet, et fremskridt.

Ildkontrollsystemet, inklusive radarsigtet vises digitalt på en skærm foran piloten. Denne er anbragt således, at piloten kan gennemføre sit angreb uden at flytte hænderne fra pinden eller gashåndtaget. Pinden er en lille "stick" som modsat den konventionelle pind, er anbragt i cockpitets højre side. Dette betyder, at piloten kan flyve flyet med "små håndbevægelser". Flyet har ingen hydrauliske systemer, men styres ved hjælp af et nyt "fly-by-wire-system". Dette betyder, at elektriske impulser giver besked til små motorer, som så bevæger rorflader og andre systemer i flyet. Dette er plads og vægtbesparende i stort omfang.

I det hele taget er der lagt stor vægt på at tage ny teknik ind i fremstilling af flyet. Mange af de nye idéer er direkte overført fra rumfarten. Selv om også dette har været udsat for kritik. En amerikansk major fra testholdet på Flyvestation Skrydstrup kommenterede dette på denne måde: - Kan det bruges til at flyve folk til månen og hjem igen, kan det givet også bruges i et almindeligt fly.

Stor manøvredygtighed

Ønsker man luftoverlegenhed, må man besidde et fly med stor manøvredygtighed og en voldsom ildkraft. F-16 har begge dele.

Flyets motor, en Pratt & Whitney F100-PW-100 turbofan yder et tryk på 25.000 pounds, et tryk der er 10.000 pounds større end det F-100 flyets motor yder. Dette svarer til et "tryk-i-forhold til vægt" på 8:1, hvilket er bemærkelsesværdigt i forhold til kendte jetmotorer. Flyevåbnet oplyser, at flyet har et væsentligt mindre brændstofforbrug, og at besparelsen i forhold til de nu kendte motorer vil kunne aflæses direkte på driftsomkostningerne.



Sædet er anbragt i en vinkel på 30 grader bagud.

Med en så kraftig motor vil man være i stand til at overstresse flyet. Her kommer elektronikken igen ind i billedet. Flyet er konstrueret således, at man, når en belastning på 9 G er opnået, vil elektronikken selv sørge for, at dette belastningstal ikke overskrides. Flyet kan manøvreres ud til denne G-grænse uden at piloten mister bevidstheden og stadig har flyet under kontrol. Grunden til at piloten kan tåle denne kraftige påvirkning, ligger i sædets anbringelse i en vinkel på 30 grader bagud. Boblecockpitet giver ham samtidig et formidabelt udsyn hele vejen rundt.

F100 motoren blev efter de første testkørsler gennemprøvet i motorstand i mere end 1.300 timer, med accelerations- og belastningsprøver. Herefter blev den afprøvet i flyet F-15, en af det amerikanske flyvevåbens avancerede taktiske jagerfly.

Motoren mistænkeliggjort

I pressen har der flere gange været forlydender fremme om, at motorens holdbarhed var mere end diskutabel. Vægtigst har det været påstået, at motoren havde en udpræget tendens til at "stalle", hvilket vil sige, at ramtrykket foran indsugningen hober sig op, og motoren "slår tilbage", sådan at trykket fordeler sig ligeligt fremad og bagud. Herved ophæves motorens drikraft fuldstændig.

Hertil siger den danske testpilot på F-16, major S. Hjort (JOS), fra Flyvestation Skrydstrup:

For at fremkalde et motorstall, var det nødvendig under testflyvningerne at tvinge flyet ind i et spin. Dette kunne imidlertid kun lade sig gøre ved at sætte "flight control computeren" ud af funktion. Herved kunne man opnå, at luftstrømmen ind i motoren blev så skæv, at man kunne fremkalde det omtalte stall.

Major P. Dønvang fra Forsvarskommandoen tilføjer, at der har været problemer med motoren, men at disse er rettet. Man kan lege meget med statistik, siger han. Tallet for motorstall er nu beregnet til at ville forekomme 15 gange pr. 100.000 flyvetimer. Det betyder, at det vil ske med mellem 25 og 40 års mellemrum med den planlagte flyvetid man har for det danske flyvevåbens vedkommende.



F-16 i skelter.

Sårbar elektronik

Major S. Hjort fortæller, at flyet foreløbig er blevet afprøvet under meget forskellige klimatiske forhold. Man har fløjet med flyet i Panama, hvor klimaet er varmt og fugtigt, og herfra videre til Alaska, hvor man finder et meget koldt og hårdt klima. Endelig har flyet opereret fra basen El Cento i et ørkenklima og sidst 5 uger i Bodø i Norge. Herfra er flyet nu kommet til Danmark, hvor man har et af verdens hårdeste klimaer for et luftfartøj, nemlig et fugtigt klima med en saltholdig luft. Hensigten med

de 6 ugers test i Danmark er at finde svagheder i luftfartøjet overfor korrosion over hele flyet, og på denne måde sikre flyet inden den endelige levering sker til Danmark.

I elektronikken har man fundet og afhjulpet en enkelt alvorlig fejl. I de vejrlaboratorier, hvor man først afprøvede flyet viste det sig, at et batteri mere end halverede sin ydeevne ved temperaturer omkring minus 50 grader C. Dette er nu rettet. Ellers har man ikke konstateret nævneværdige mangler ved elektronikken, selv under de mest ekstreme forhold. Det være sig kunstigt fremkaldte eller de naturlige klimaer, man indtil nu har afprøvet flyet under.

Levering af flyet

Leveringen af F-16-flyet påbegyndes i januar 1980, og vil være afsluttet i 1983. Som det er tradition indenfor flyvevåbnet, vil man i begyndelsen kun lade piloter med et meget højt erfaringsniveau flyve det nye luftfartøj. Ifølge den afsluttede kontrakt med General Dynamics, skal 5 danske piloter omskoles på typen i Amerika, for herefter at fungere som instruktører for deres kolleger efter endt uddannelse i USA.

Oberst J. Michaelsen oplyser, at man er så heldig at have erfarne piloter nok, og vel at mærke piloter, som lever op til den standard, som NATO stiller krav om til operative piloter. Omskolingen forventes derfor ikke at blive årsag til problemer.

Sideløbende med at F-16 indfases, vil man udfase de udtjente F-100 fly, men det vil ske på en sådan måde, at det ikke vil komme til at påvirke beredskabet.

Når flyet er indfaset, og man har lært at bruge, og optimalt udnytte flyets avancerede elektronik, vil man gå over til, at lade piloter med et lavere erfaringsniveau påbegynde uddannelsen som jagerpiloter direkte efter opholdet på flyveskolen på Avnø og i USA.

Mere personel og flere bygninger

Oberst Michaelsen, chef for Flyvestation Skrydstrup, oplyser, at ankomsten af F-16 har betydet en stor aktivitet på det uddannelsesmæssige område. I 1977 startede man med sprogkurser i engelsk for at føre teknikernes sproglige kunnen op så man kunne følge undervisningen i flyets elektroniske dele i USA. I 1978 er så påbegyndt de egentlige kurser i elektronik og anden teknik i USA. Disse teknikere skal ligesom piloterne uddanne deres kolleger efter hjemkomsten fra USA.

Indfasningen af flyet vil stille krav om flere folk med uddannelse indenfor elektronik, medens man vil kunne nøjes med lidt færre flymekanikere som arbejder på flystel. Alt i alt betyder indfasning af F-16 en tilgang af personel til Flyvestation Skrydstrup på omkring 60 mand.

På det bygningsmæssige område, er man i den situation, at der må bygges nye hangarer og værksteder for omkring 50 mio.kr. Indenfor dette beløb skal der også foretages ombygning af eksisterende bygninger, da nogle af disse er hangarer fra dengang tyskerne opførte flyvepladsen ved Skrydstrup.

Bedste fly for pengene

Politikere fra partier som ikke umiddelbart kan kaldes forsvarsvenlige har gjort deres til at nedvurdere flyet rent teknisk. Da politikere pr. definition har forstand på alt, udtaler de sig selvfølgelig også om alt, uden måske altid at være i besiddelse af nogen indsigt som står i forhold til udtalelsens vægt eller måske betydning.

Major S. Hjort som på grund af sin erfaring og viden blev valgt som testpilot på F-16 projektet siger direkte adspurgt:

Det er min opfattelse, at vi har fået det absolut bedste fly for de penge, vi må betale for det.



Bohlecockpitet giver et formidabelt udsyn hele vejen rundt.

MINISTERMØDE I DET NORDATLANTISKE- RÅDS FORSVARPLANLÆGNINGS KOMITÉ

Det Nordatlantiske Råds Forsvarsplanlægningskomité har afholdt ministermøde i Bruxelles den 15 - 16 MAJ 1979.

De forsamlede ministre erkendte, at i de 30 år siden alliansens oprettelse har Atlantpagten - trods alvorlige udfordringer - fortsat set sig i stand til at opfylde dens grundlæggende målsætning. Ministrene bekræftede endnu engang, at alliancen i overensstemmelse med dens policy byggede på afskrækkelse og forsvar og betragter afspænding og rustningskontrol som nødvendige supplementer til beskyttelsen af dens sikkerhed med militære midler.

Man tog den seneste udvikling i forhandlingerne om gensidige og afbalancerede styrkereduktioner ad notam, og der ud-

tryktes tilfredshed med den principielle enighed, som er opnået mellem Sovjetunionen og USA i SALT-forhandlingerne.

Dog konstateredes med bekymring, at mange tendenser inden for den militære magtbalance fortsat er til Warszawa-pagtens fordel. Ministrene udtrykte således bekymring over den seneste udvikling på det atomare område, især over visse nye udviklinger inden for Sovjetunionens atomare kapacitet på krigsskuepladsen. Specielt indebærer SS-20 missilet en ny dimension i den nukleare trussel på hele området.

Man noterede sig, at forbedringen af Warszawa-pagtstyrkernes kapacitet inden for det konventionelle område fortsætter med u-svækket kraft, ligesom det konstateredes, at de massive sovjetiske forsvarsbestræbelser bakkes op af tildeling af ressourcer, omfattende forøgede udgifter på 4-5% pr. år, målt i faste udgifter, beløbende sig til 11-13% af bruttonationalproduktet.

På denne baggrund godkendte ministrene en ny ministeriel rettesnor som grundlæggende politisk direktiv for alle forsvarsplanlægningsaktiviteter i NATO. De ytrede glæde over de energiske skridt, som er taget med hensyn til en raffinering af de forskellige programmer til sikring af en effektiv gennemførelse af langtidsforsvarsprogrammet, som blev godkendt af stats- og regeringscheferne i Washington i MAJ 1978, og de genbekræftede, at dette program er et moderat, men beslutsomt svar på Warszawa-pagtens militære opbygning.

Det udtaltes, at NATOs forsvarsplanlægning fortsat primært må baseres på vurderinger af Warszawa-pagtens kapacitet frem for dens hensigter, og at NATO fortsat må lægge vægt på styrkelsen af alliansens konventionelle styrker, samtidig med, at en troværdig kapacitet inden for og i sammenkædningen af de elementer af krigsskuepladsens atomstyrker, som indgår i NATOs luft-, jord- og søaffyrede missiler, må bevares for at undgå en sænkning af atomtærsklen.

I lyset af de væsentlige moderniserings- og udvidelsesprogrammer, som er i gang inden for Sovjetunionens atomstyrker til anvendelse på en kommende kampplads, specielt disses langtrækende våben, genbekræftede ministrene, at det vil være nødvendigt at opretholde og fortsat modernisere NATOs styrker, som skal anvendes på kamppladsen. I denne forbindelse drøftedes også NATOs længererækkende atomstyrker, som skal baseres ved fronten til underbyggelse af det fremskudte forsvars og den afpassede reaktionsstrategi. De understregede behovet for parallelle overvejelser af spørgsmålene vedrørende modernisering af nævnte atomstyrker og rustningskontrol.

Ministrene var enige om, at der for NATO er et behov for en fremadskridende udvidelse af alliansens forsvarsplanlægning hen imod en bredere dækning og en længere tidsramme.

I lyset af deres drøftelse af den samlede situation var ministrene tillige enig om, at medlemsnationerne skulle øge deres bestræbelser på for hele planlægningsperioden at opfylde målsætningen i ressourcevejledningen af 1977, i hvilken, det var besluttet at sigte mod at stille ressourcer til rådighed, som vil tillade årlige forøgelse af forsvarsudgifterne på omkring 3%, målt i faste priser.

Ministrene opnåede enighed om fællesfinansiering af et nyt 5-års program for infrastrukturarbejder på et væsentligt forhøjet niveau. Samtidig godkendte de, at en ny kategori af infrastrukturarbejder, kategorien vedrørende støtte til forstærkninger, skal gøres fællesfinansieret som et vigtigt bidrag til gennemførelsen af planen for hurtig forstærkning af Europakommandoen i perioder med stigende spænding eller i en krisesituation.

Endvidere noterede ministrene sig Eurogruppens fortsatte arbejde og konstaterede med tilfredshed de forøgede rationaliseringsbestræbelser.

Ministrene drøftede det

presserende behov for støtte udefra til Portugal og Tyrkiet, og de anmodede om, at der til deres næste møde i DEC måtte blive udarbejdet en rapport om de opnåede fremskridt.

FORSVARET MED I UDVIKLINGEN INDEN FOR FØDEVARESEKTOREN

Forsvaret følger nøje med i udviklingen af nye fødevarer for at sikre den bedst mulige og sundeste bespisning af personalet.

Bespisningen af forsvarets personel foregår hovedsageligt ved forsvarets cafeterier og om bord i søværnets skibe.

Chefen for Forsvarskommandos Forvaltningsafdeling, kommandør P. Klein og Chefen for Forsvarets Cafeterier, Centralledelsen, oberstløjtnant P.V.G. Laursen, som er ansvarlig for bespisningen i Forsvaret, har derfor, assisteret af Formanden for Foreningen af Cafeteriabestyrer og Assistenten ved Forsvarets og Civilforsvarets Cafeterier, Cafeteriabestyrer C.C. Sørensen, benyttet lejligheden til at besøge fødevarerudstillingen FOODFAIR 1979 i Bellacentret for at orientere sig om de seneste landvindinger indenfor fødevarerbranchen (billedet).

Forsvaret afholder i JUN måned det sidste af en række seminarer i Skive og Herning for kokke og kogersker m.fl. i forsvaret.

Også bespisningen i søværnets skibe bliver i denne tid gjort til genstand for en nærmere undersøgelse i en af Forsvarskommandoen nedsat arbejdsgruppe med henblik på modernisering af det eksisterende bespisningsreglement.

Bespisningens tilrettelæggelse i Forsvaret sker i samarbejde med Statens Levnedsmiddelinstitut, som også medvirker i kurser og seminarer.



Fødevarerudstillingen FOODFAIR.

FLYVESKOLES SNEDRAMA

Som det er alle bekendt, blev hele landet, herunder især den sydøstlige del, begravet i sne mellem jul og nytår. Flyveskolen havde i det tidsrum 7 mand på vagt, og disse 7 havde nogle hårde dage, da der ikke fandtes en decideret sne-katastrofeplan. Umiddelbart efter nytår udarbejdede flyveskolen en sådan plan, da vi måtte imødesee, at en lignende situation meget vel kunne indtræffe, men i så tilfælde kunne vi risikere, at ikke 7 men derimod 70 mand eller flere ville



Stormen raser.

blive afskåret fra omverdenen.

Tirsdag den 13 februar blev der brug for planen! Tidligt på aftenen var snestormen over os, og omkring kl. 2100 var vejen til Sallerup ved at lukkes og kl. 2300 var den fuldkommen uigennemtrængelig.

Onsdag morgen var al trafik, også indenfor skolens område, særdeles vanskelig. Situationen lignede til forveksling den omkring årsskiftet, blot befandt der sig nu 62 flyverelever plus 9 mand af den faste stab på flyvestationen. 10 elever, der havde været udenfor stationen tirsdag aften, var blevet afskåret fra at vende tilbage. Nu skulle planen stå sin prøve! Eskadrillens kommandobefalingsmand og 4 kvindelige elever åbnede Cafeteriet og sørgede for morgenmad til alle. Mens det stod på kæmpede cafeteriabestyreren og skolens garage-mester sig frem til Avnø til fods de 4 km fra Sallerup. En helt fantastisk præstation af to uvurderlige medarbejdere, der forcerede de meterhøje snemasser for at nå frem til de indesneede. Onsdag og torsdag stod himmel og jord i eet. Vort største problem var forplejningen, da al mad til Avnø normalt leveres to gange dagligt fra Næstved. Gardehusarregimentet var imidlertid straks parat med en PMV, og onsdag ved 14-tiden nåede den ud til os medbringende forsyninger til de næste 2 døgn, en cafeteriamedhjælper fra Sallerup plus 2 elever, der var strandet i Næstved.

Nu følte vi alle, at vi kunne betragte situationen med sindsro og så i øvrigt samle kræfter til at få flyttet noget af sneen, når stormen lagde sig. Desuden var der en udmærket lejlighed for eleverne til at indhente eventuelle forsømte lektier.

Torsdagen frembyder ingen ændring i vejr-situationen. Vi venter nye forsyninger med PMVen, den når aldrig frem og ingen hører fra den.

Kl. 1900 dukker besætningen imidlertid op - de var blevet fundet af 3 elever, der havde forceret snemasserne en tur til Sallerup, men PMV står uhjælpeligt fast 3 km fra Avnø.

Gardehusarregimentet underrettes og er umiddelbart indstillet på at sende en Centurion hjælpevogn, men efter nærmere overvejelse udsættes denne operation til første dagslys.

Fredag morgen starter flyvestationen sin hydrofoil-båd eller om man vil hydrokopter. Denne, der er konstrueret som en flad propeldrevet båd, viste sig at være i stand til at glide hen over sneen.

Nu kunne PMV-besætningen vise os hvor de havde måttet efterlade alle vore forsyninger - i 15 graders frost!

Kl. 900 om morgenen mødtes hydrokopteren med hjælpekampvognen ved PMVen og i løbet af en halv time var forplejningen befriet og alle fartøjer på vej mod Avnø.

Stormen rasede stadig, men sneen var aftagende. En helikopter

fra Hærens Flyvetjeneste blev stationeret på GHR i Næstved.

I de følgende dage udførte den adskillige nødhjælpsflyvninger i området såsom sygetransporter, medicinleverancer, jordemoderassistance-transport og megen anden livsnødvendig assistance. Flyveskolen blev anmodet om at foretage vejrekognoscering så snart det var muligt at få en T-17 i luften.

Startbane 27/09 blev ryddet med sneslynge, og sent på dagen blev alle hovedvejsstrækninger afpatruljeret og meldingerne videregivet til snekommandocentralen. Rydning var på det tidspunkt iværksat på flyvestationen, men det var skønne spildte kræfter. I løbet af kort tid var alt igen føjet til og lukket. Også vejen ud til Sallerup var der blevet arbejdet på, men det primære udbytte heraf bestod i, at alle blev overbevist om vanskeligheden af at grave sig ud i "friheden" påny. Humøret var dog fortsat højt og der blev arbejdet længe og ihærdigt - så sover man så godt bagefter!



Men ak - lørdag kunne man begynde forfra igen - alt - simpelthen alt var lukket som før. Varmemesteren blev bragt frem med helikopteren - oliebeholdning konstateret til endnu 20 dage - den nu meget trøtte cafeteriamedhjælper flyves hjem og en anden hentes på Svinø. Forplejningen kommer nu ad luftvejen og skiftende arbejds hold sørger for opvask og ryddet køkken.

Optimismen stiger i takt med lysning i vejret, og efter en særdeles intens indsats mener nogle elever at kunne se en ryddet vej forude, så lørdag aften kan tilbringes i byen --

ved dagens slutning, efter endnu en snerekognoscering - denne gang over Møn, Lolland og Falster -, var stationens Viking sneslynge kun nået 800 m ad vejen mod Sallerup! - men hjælpen vinkede forude!

Gennem en af eleverne var stationen blevet bekendt med, at Flyvematerielkommandoen på Værløse var i besiddelse af 2 ny sneslynger som efter sigende skulle kunne klare alle former for snekatastrofer sådan da --

Det skulle vise sig at slå til - sådan da --

KN F.A.N. Møller, som var ansvarlig for slyngen og status som fartøjschef på samme tilbød at køre snarest muligt og KN Husum fra FSN Værløse tog med ham.

Lørdag aften ved 22-tiden startede dette universalkøretøj så fra FSN Værløse og efter nogen omdirigeringer via snekommandocentralen i Næstved nåede køretøjet frem til Sallerup kl. 1300 søndag middag. Fra dette tidspunkt og indtil kl. ca. 1600 gnavede, gravede og blæste sneslyngen sig ca. 1 km ud ad vejen mod Avnø - så løb den ind i snedriver på omkring 4 ms højde - driver med fast sammenpresset sne, grus og jord.

Det var for meget, selv for et sådant universaluhyre, og her hjalp kun god gammeldags håndkraft! I 3 timer skovlede flyveskolens 14 skovle, med skiftende besætninger ved skaftet indtil driven var forceret, og først ved nitiden om aftenen nåedes den rød/hvide bom på flyvestationen. Efter et styrkende måltid insisterede kaptajnerne på at vende tilbage til Værløse, og kl. 1 om natten kunne de svinge ud på Næstved - Vordingborg landevejen efter at have ryddet endnu et halvt skår på deres vej tilbage. KN Møller havde inden afgang fra Værløse forespurgt, om vi nu også havde sne nok - da det jo var en temmelig lang køretur at

begive sig ud på, når man kun er i stand til at marche omkring 30 km i timen.

KN syntes vist nok at vi havde sne nok!

Mandag morgen genoptog Flyveskolen igen undervisningen i fuld udstrækning. Kl. 10 blev flyvningen påbegyndt! da vejrfaktoren allerede havde været meget høj, og da tøbruddet også kan gø-

re skoleflyvning vanskelig, var det meget vigtigt, at vi ikke skulle vente på at blive gravet ud af de lokale myndigheder.

Den indsats de to kaptajner gjorde med sneslyngen fra lørdag kl. 22 til mandag morgen var helt enestående og et typisk eksempel på, hvad der kan lade sig gøre i flyvevåbnet, når der rigtig lægges ryg til.



Meterhøje snedriver.

TEKSTBEHANDLING

Af kaptajn R.A. Nielsen
Forsvarskommandoens Personelstab

Der tales i denne tid meget om tekstbehandling og alt det moderne udstyr som kan anvendes hertil. Mange har overfor mig givet udtryk for, at kendskabet til såvel udstyret som til dets kunnen og virkemåde, er mangelfuld.

Det er svært at give en kort beskrivelse af tekstbehandlingen, det er faktisk meget lettere at udføre end at beskrive det - især hvis man tager noget moderne elektronisk

udstyr til hjælp. Tekstbehandling kan defineres således:

Udarbejdelse, tilretning og udgivelse af information i skriftlig form.

UDARBEJDELSE, omfatter sagsbehandlerens udformning af et manuskript.

TILRETNING, omfatter renskrivning af manuskriptet, indfø-

relse af rettelser, omskrivning af teksten og endelig udskrivning af færdig tekst.

UDGIVELSE, omfatter trykning, registrering, arkivering og distribution.

Teksterne kan omfatte alt fra eensides breve til omfattende rapporter og der vil derfor være tale om, at forskellige tekster kræver forskellig grad af indsats.

Dette kommer specielt til udtryk

i den fase af tekstbehandlingen, som ligger imellem første-renskrivning og til teksten er klar til distribution. Her kan man tale om en redigeringsfase, som indebærer, at dele eller evt. hele teksten må ændres og omskrives. Redigeringsomfang, behov for særlige opstillingsmåder, formkrav, antal eksemplarer af den færdige tekst og tekstens anvendelse, er væsentlige faktorer i forbindelse med etablering af det mest hensigtsmæssige tekstbehandlingssystem.

Skrivefunktionen er ikke blevet væsentligt effektiviseret siden opfindelsen af skrivemaskinen før i 1960-erne da magnetbånds- og magnetkortskriveautomaterne kom på markedet. I de seneste år er det dog som om en revolution inden for skriveområdet er på vej. Flere faktorer er medvirkende hertil, en faktor er, at der nu er udviklet udstyr som gør det muligt at forbinde lokalt placerede skriveautomater og skærmterminaler til en styringsenhed.

Prisen for sådant udstyr er i de seneste år faldet kraftigt, hvorfor det er blevet en relevant mulighed at udskifte forældet kontorteknisk udstyr med disse nye tekstbehandlingsmaskiner. En anden faktor er, at de avancerede mini- og mikrodatamater er særdeles anvendelige til tekstbehandling.

Mange af de nævnte datamater har udover muligheden for tekstbehandling via en central styreenhed også mulighed for at teksten indskrives på disketter med plads til ca. 140 sider tekst, hvilket helt åbenbart giver mulighed for en radikal omlægning af dokumentations- og arkivtjenesten.

De elektroniske tekstbehandlingsmaskiner åbner desuden mulighed for oprettelse af et omfattende distributionsnet med alle de fordele dette vil indebære.

Det bedste ved disse avancerede

tekstbehandlingsmaskiner er næsten at en skrivemaskineassistent efter få timers instruktion og indlæring kan betjene maskinen lige så let og hurtigt som en almindelig skrivemaskine.

Nu er det nok på sin plads at sige at det vi taler om, set ud fra et tekstbehandlingsmæssigt synspunkt, ikke er andet end nogle avancerede skrivemaskiner, hvor man, i stedet for at skrive teksten direkte på papiret, får den at se på en skærm, således at man først lader maskinen udskrive papir når dette er nødvendigt eller når den første korrekturlæsning er overstået. Maskinen er desuden således indrettet, at man uden besvær kan indføje et glemt ord, man kan indføje et helt afsnit midt i teksten om det ønskes. Den indskrevne tekst kan oplagres, enten i en central lagerenhed eller på disketter.

En central styre- og lagerenhed kan være forud programmeret til styring af et antal skriveenheder/arbejdspladser og har selv en lagerkapacitet der kan variere fra nogle få tusinde og til et meget stort antal tegn.

Disketter anvendes når en tekst påregnes anvendt flere gange eller når rettelser af teksten forudses. Ved skrivning af en tekst, indskrives denne automatisk på en diskette. Næste gang teksten skal behandles, sørger disketten for at den først indskrevne tekst fremstår på skærmen og ved hjælp af et korrektionsmærke kan rettelserne udføres direkte, der kan rykkes tekst og laves mellemrum efter ønske og når operatøren er færdig med rettelserne udskrives der automatisk en ny tekstside, disketten kan arkiveres og anvendes lige så mange gange som man måtte ønske. Den skrevne tekst kan naturligvis også slettes således at disketten kan anvendes påny.

Det er en almindelig antagelse, at den administrative del af en virksomheds aktiviteter i løbet af en 10-årig periode, vil beslaglægge ca. 50% af investeringerne, denne udvikling kan også forventes i statsforvaltningen.

Foranlediget heraf har der, ved Finansministeriets Administrationsdepartement og I/S Datacentralen af 1969, været nedsat en projektgruppe med den opgave at skabe større klarhed med hensyn til hvilke initiativer, man bør tage på centralt hold for at sikre den mest hensigtsmæssige etablering af tekstbehandlingssystemer inden for statsadministrationen.

Projektgruppens arbejde er foreløbigt afsluttet med udsendelse af en rapport "TEKSTBEHANDLING I STATSFORVALTNINGEN (Behov og muligheder)". Rapporten er udsendt i foråret 1978 og omfatter projektets 1. fase, den vil senere blive fulgt op af en rapport vedr. projektets 2. fase, der kan dog ikke for nærværende siges noget om hvornår en ny rapport vil foreligge.

For at kunne følge den udvikling der er i gang på dette område, er der ved Forsvarskommandoen nedsat en studiegruppe med det formål, at klarlægge forsvarrets behov for og fremtidige anvendelse af elektronisk tekstbehandlingsudstyr (FKO skr. P. 631.3/PA-53 af 3 januar 1979).

For ikke at foregribe begivenhedernes gang skal det understreges, at der er tale om en studiegruppe. Det er således fremtiden det drejer sig om og der er ikke tale om, at Forsvarskommandoen påregner generel indførelse af ETB-udstyr for nærværende, men udelukkende om at studere de mange muligheder som tilsyneladende ligger i at benytte dette moderne og meget avancerede udstyr.

FLY VEVÅBEN NYT



**HAWK ANNUAL SERVICE PRACTICE
MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
AUTOMATIC REPORTING POST
C-130 PÅ GRØNLAND

FLYVEVÅBNETS HUNDESKOLE
FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT**

HAWK ANNUAL SERVICE PRACTICE

I perioden 7 til 24 MAJ har de fire HAWK-eskadriller ved Luftværnsgruppen (LVG) gennemført Annual Service Practice (ASP) på det franske forsøgsområde Centre d'Essais des Landes (CEL) i Sydvest Frankrig nær Bordeaux.

En HAWK ASP er en kompliceret øvelse, der kræver en intens planlægning, og ud over LVG omfatter den følgende enheder:

Flyvertaktisk Kommando, som er ansvarlig for ASP afvikling og forestår den overordnede planlægning og forhandling med udenlandske myndigheder.

Fløjvæmateriaalkommandoen, som har ansvar for bl.a. fremskaffelse/udvælgelse af raketter.

Østre Landsdelskommando, hvis transportkontor planlægger togtransport af dansk materiel til og fra Frankrig.

ESkadrilla 721, som sørger for ud- og hjemflyvninger af alt personel til og fra Frankrig i hele ASP perioden.

Flugabwehrraketenregiment 3 i Heide, Vesttyskland, som stiller et kontrolhold til rådighed for kontrol af ESK taktiske kunnen under en simulatorfase, der afholdes i Danmark forud for perioden i Frankrig, og som tæller med i ESK endelige resultat.

Den franske hærs luftforsvarsskole, som stiller kontrolhold under skydningerne i Frankrig.

Raketforsøgsområdet CEL, operationsfaciliteter, hvad angår måltroner, kontrol og montering af afskydning og "range safety" stilles til rådighed.

17. franske Artilleriregiment, som yder administrativ støtte, indkvartering, brændstof o.s.v. under opholdet.

Den danske ambassade i London, som forestår kontraktforhandlinger med de franske myndigheder.

I LVG havde man inden ASP trænet de fire HAWK ESK i det program, der skulle gennemføres i Frankrig. Samtidig med at dette fandt sted, skete den sidste planlægning af aktiviteterne, der skulle finde sted i Frankrig.

Det var besluttet, at ASP i år skulle gennemføres i halveskadrilla konfiguration, med Improved Platoon Command Post (IPCP) som kontrolvogn. Da det var første gang, at denne konfiguration

skulle afprøves under ASP i Europa, blev resultaterne imødeset med særlig spænding og interesse.

Programmet for en ESK var følgende, idet ESK 544 er valgt som eksempel, da denne ESK havde transporteret materiel til CEL:

19 APR: Taktiske programmer gennemført i Danmark og kontrolleret af kontrolhold fra Flugabwehrraketenregiment 3.

06 MAJ: Udrejse ved ESK 721 foranstaltning. Samme dag var der indkvartering på CEL og briefing om operative og administrative forhold.

07 MAJ: Klargøringsfasen starter; Denne omfattede opstart, kontrol og integrering af udstyret og blev kontrolleret af fransk kontrolhold.

08 MAJ: Operativ kontrol; det kontrolleredes om udstyret virkede integreret, også dette blev kontrolleret af fransk kontrolhold.

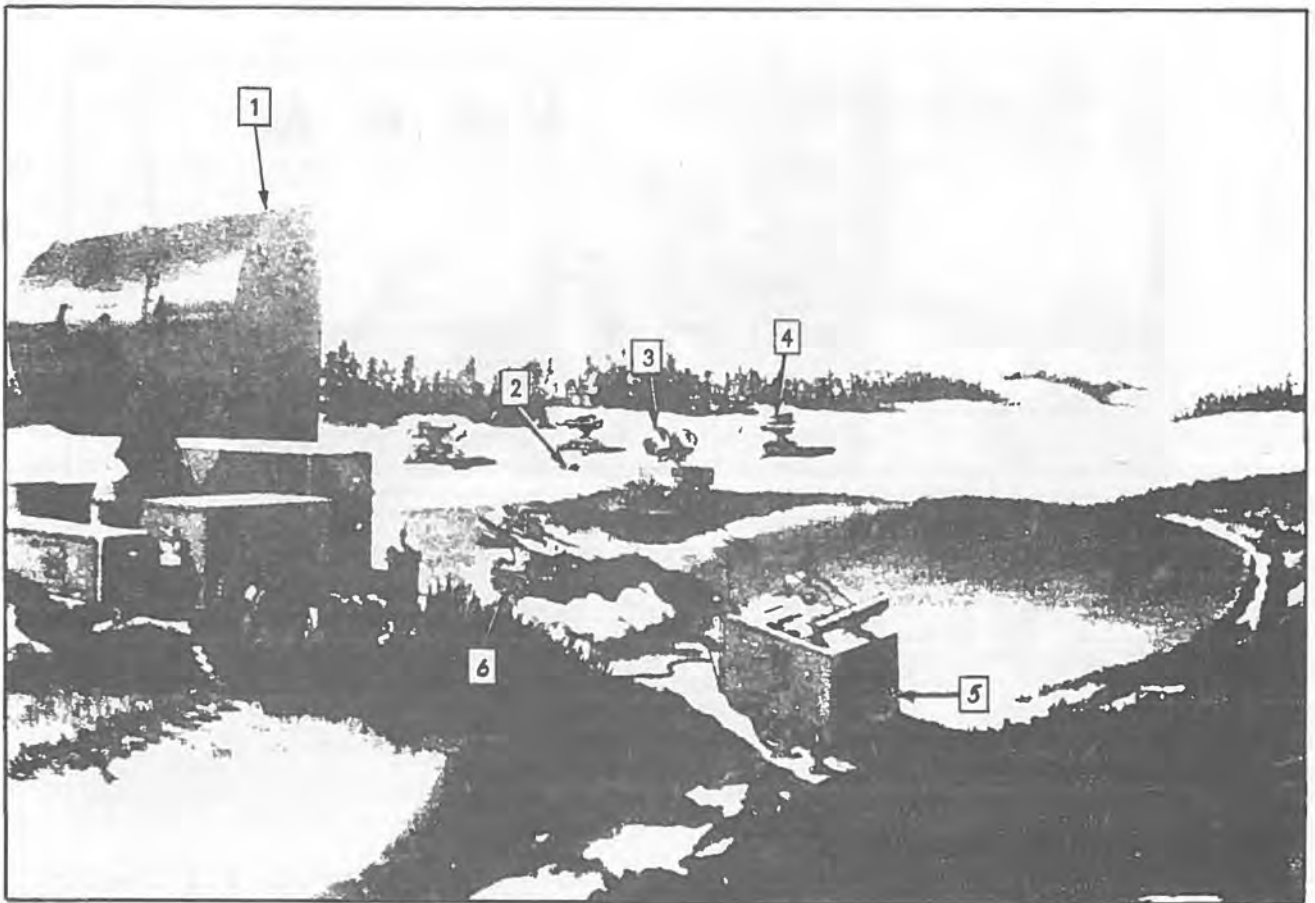
09 MAJ: Skydefasen; der affyredes én raket mod én måldrone, under hele denne fase var ESK under konstant overvågning og kontrol af franskmændene.

Medens ESK arbejdede på udstyret var der hele tiden et Permanent Party af operatører og teknikere til stede, der kunne overtage systemet i tilfælde af større tekniske problemer. Dette Permanent Party arbejdede døgnet rundt, og holdets evne og vilje til at løse problemerne var alt afgørende for at ASP kunne gennemføres indenfor de snævre tidsrammer.

Efter skydefasen var der kritik, og ESK fik sit samlede resultat, dermed var ASP 79 for ESK 544 slut og en ny ESK kunne begynde.

De tre resterende ESK; ESK 543, ESK 542 og ESK 541 gennemførte samme program som ESK 544 og alle ESK fik et pænt resultat.

Det at en ESK kan rejse til Frankrig og gennemføre en ASP med et godt resultat, afspejler det samarbejde der er i ESK især mellem operatører og teknikere. Er samarbejdet ikke indøvet hjemme i ESK vil dette hurtigt vise sig under ASP, hvor man er under konstant tidspress og kontrol.



1-ICWAR
2-ILSCB
3-IHIPIR

4-ILCHR and improved missiles
5-IPCP
6-Loader-transporter and improved missiles

Fredag den 25 MAJ kunne man læse toget igen og dermed var HAWK ASP 79 officielt slut. Bagefter begynder man at vurdere resultaterne, procedurerne og de rapporter, som deltagende enheder indsender. Og erfaringen viser, at hvert år dukker der nye ting op, der enten skal tages højde for allerede i ESK daglige arbejde eller også ved næste ASP.

For LVG er det af allerstørste betydning at ASP afholdes, idet denne er med til at samle ESK personel om samme mål: at demonstrere

effektiviteten af deres våbensystem for sig selv og alle andre. Dertil kan tilføjes, at et godt ASP-resultat bidrager til at skabe respekt og troværdighed omkring Flyvevåbnets Raketluftforsvar.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING



Den 21 JUN 1979 underskrev Chefen for Flyvevåbnet generalmajor N.Holst - Sørensen et "Memorandum af understanding" mellem Danmark og USA, som skaber grundlaget for udveksling af en pilot mellem USAF og FLV.

For USA underskrev Undersecretary of the Air Force, Mrs Antonia Chayes.

Den amerikanske pilot Capt.

Roger Laman ankom til Danmark den 14 AUG 1979 og meldte sig på FSN Ålborg den 17 AUG 1979. Den danske pilot PRLT M. Holgaard, FSN Ålborg vil give møde på LUKE AFB i OKT måned 1979.

Udvekslingen skal være i 3½ år, hvorefter det skal afgøres om et permanent udvekslingsprogram skal træde i kraft.

AUTOMATIC REPORTING POST

Flyvestation Bornholm med Eskadrille 503 bliver nu en "AUTOMATIC REPORTING POST" (ARP) med fuld integration til NADGE.

Siden JULI 1978 har stationen været i ombygningens tegn. Rum i operationsbunkeren er blevet ændret for at imødekomme de krav, man har stillet for implementer-

ing af det nye udstyr. Nyt ventilationssystem er indført, og en del ændringer i diverse lokaliters anvendelse har fundet sted.

I hele den lange periode, som endnu ikke er afsluttet, har stationen opereret under meget snævre omstændigheder; operationsrummet er på størrelse med et godt gammeldags land-fadebur, men med god vilje fra alt personel, er det gået, som det skulle.

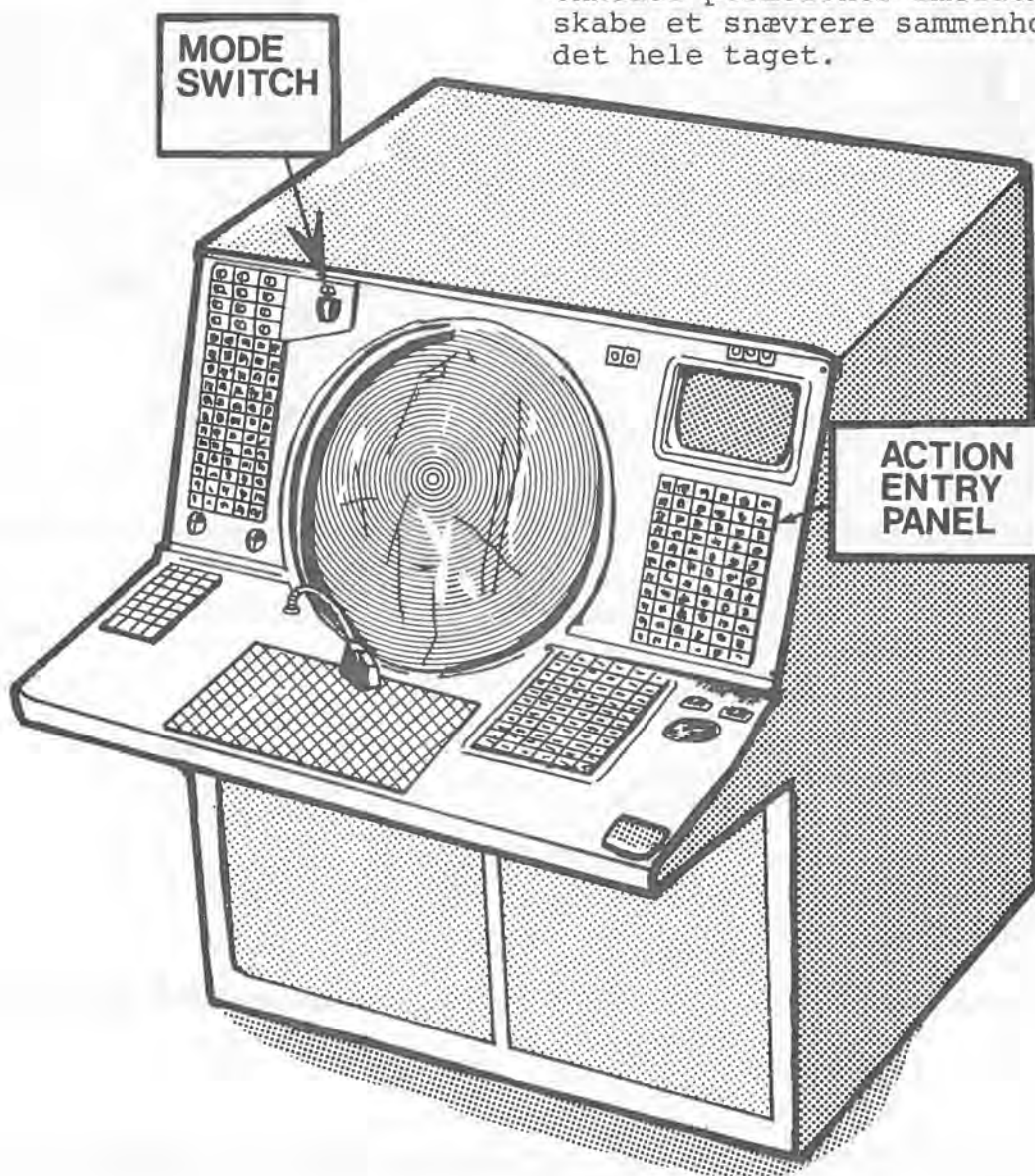
I forbindelse med implementeringen har alt personel, det være sig operativt som teknisk, gennemgået kurser af forskellig varighed, og de sidste tekniske kurser vil først være tilendebragt i foråret 1980.

Det er det amerikanske firma Hughes i Californien, der leverer udstyret, og det er teknikere fra samme firma, der forestår installation og afprøvning, og når denne er afsluttet, forventeligt i SEP 1979, overtager eskadrillen udstyret, som iøvrigt har betegnelsen "2. GENERATION EQUIPMENT".

Dets formåen kan ikke gennemgås her, men det kan da oplyses, at det, sammenlignet med det ældre

NADGE-udstyr, er blevet yderligere forenklet (Moderniseret), at PPIen på 22 tommer, at hver consol indeholder en microprocessor for O- og I-data. Som det endvidere ses af billede, er "MASKEN" blevet afløst af en "MODE SWITCH" og "ACTION ENTRY PANEL".

Det skal endelig oplyses, at eskadrillens personel selv har fundet frem til O-rummets indretning m.h.t. hvordan consollerne skulle opstilles, og at man er nået frem til den nok lidt utraditionelle opstilling med 2 rækker consoller, med personalet siddende ryg mod ryg. Denne opstilling, som er fjern fra den gammeldags "PYRAMIDE", forventer vi skal give en nemmere forbindelse de enkelte positioner imellem, samt skabe et snævrere sammenhold i det hele taget.



C-130 PÅ GRØNLAND

At Flyvevåbnets C-130 fly opererer i Grønland er intet særsyn, tværtimod, idet et C-130 fly er stationeret i Søndre Strømfjord, hvor det under operativ kontrol af Grønlands Kommando løser mange opgaver. Ikke mindst inspektion af de udvidede økonomiske zone, også kaldet fiskerri-inspektionsopgaver, kræver mange flyvetimer.

At se hele C-130 flåden samlet på ét sted er derimod et særsyn, og at det af alle steder skulle ske i Grønlands nordvestlige hjørne, må betragtes som et kuriosum.

Ved et sammentræf af omstændigheder havde det været nødvendigt at planlægge indsættelse af hele C-130 flåden i Grønland i slutningen af juli og begyndelsen af august 1979, med samtidig overnatning af flyene natten mellem 2 og 3 august på Thule. Sin vane tro forlod solen dog ikke horisonten på denne tid af året, så overnatningen skete i fuldt dagslys.

Vigtige inspektionsrejser, besøg af højtstående personer fra allierede samt Flyvevåbnets eget transportbehov, især til Station Nord, havde gjort dette nødvendigt. Planen var meget stram, og alt skulle virke på dato og klokkeslet. Det gjorde det. Inden for få døgn havde samtlige grønlandske flyvepladser - Narssarssuaq, Kulusuk, Søndre Strømfjord, Mesters Vig, Thule og Station Nord - hver mindst ét besøg af ét af Flyvevåbnets C-130 fly.

Som Forsvarschefen senere i en anerkendelse til Chefen for Flyvertaktisk Kommando bl. a. anførte:

"Repræsentanter på højt niveau fra vore allierede havde på nærmeste hold anledning til at konstatere, at flyoperationer blev ledet og udført med professionel dygtighed."





Forsvarets Hundeskole
på FSNVÆR

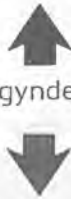
FLYVEVÅBNETS HUNDESKOLE

"Så lykkedes det endelig" - sagde chefen, MJ V.C. Høgfeldt, da Flyvevåbnets Hundeskole (FLHS) den 01 JUN 1979 tog de nye faciliteter på Flyvestation Karup (FSNKAR) i brug.

Forsvarets Hundeskole som den dengang hed blev oprettet på Flyvestation Værløse (FSNVÆR) i 1953, og havde til huse på en 175 år gammel bondegård midt på flyvefeltet.



DEC 78 før påbegyndelsen af arbejdet.



Efterhånden som de fly-operative aktiviteter er udvidet, ligesom det Nordsjællandske område efterhånden er så udbygget, at det kniber med træningsområder i umiddelbar nærhed af FSNVÆR, blev det sidst i 1960 erne bragt på bane at flytte hundeskolen. Disse overvejelser stod på indtil 1973, hvor en omlægning af bevogtningstjenesten bevirkede, at hunde skulle afløse værnepligtige. Nu skulle overvejelserne snart effektueres, for pladsen omkring "Fuglebækgård" var for trang. Det førte så i 1975 til en beslutning om, at forlægge skolen til Jylland; men hvor?, flere tjenestesteder var på tale. I 1977 blev den endelige beslutning taget, det blev FSNKAR. Flyvestationen er stor og hvor skulle skolen nu placeres. Efter flere områder/bygninger havde været på tale, blev det bestemt, at MUXOLL gård skulle være selve skolens hundeområde. Og den gamle "Fernrikmesse" eller som den sidst hed "Messe Syd" skulle huse administration, undervisning og indkvartering.



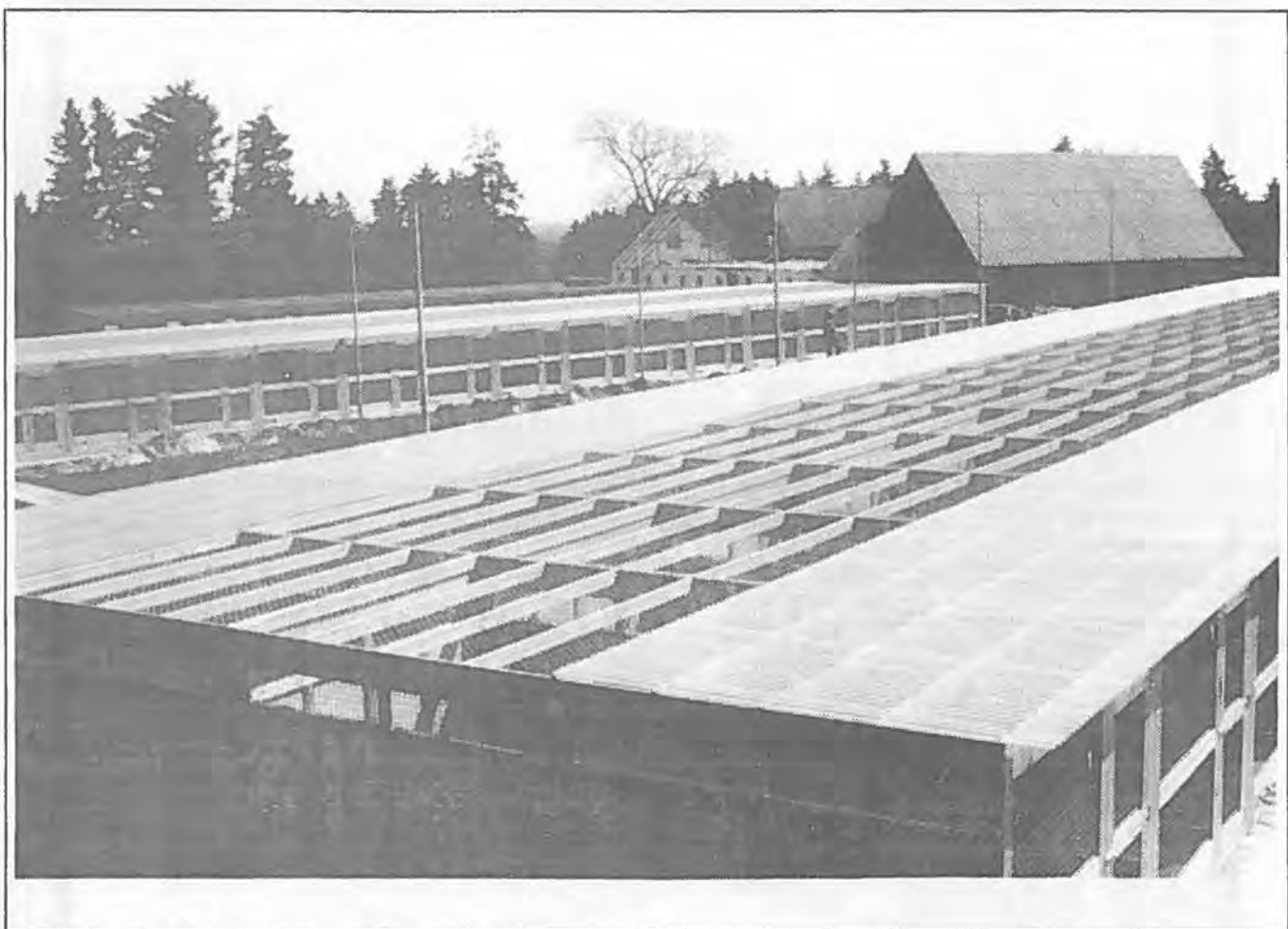
Fra starten på arbejdet,
hvor vejret var fint. DEC 1978.

Selve arbejdet for at restaurere og ombygge de nævnte områder blev påbegyndt sidst i 1978, som det ene billed herunder viser, i dejligt efterårsvejr - for kort efter, som det næste billed viser, at blive en langvarig snevinter, der trak ud til helt hen i APR måned 1979.

Fra 02 DEC 1978 tilgik, KN R.G. Kranker, skolen med henblik på at overtage jobbet som næstkommanderende pr. 01 APR 1979. KN fik bl.a. til opgave, at etablere et kontor i den kommende administrationsbygning for derfra at være skolens kontakt til de forskellige myndigheder der arbejdede med skolens opførelse - som en anden opgave skulle KN arrangere besigtigelsesrejser så det på skolen værende faste personel kunne blive motiveret for at rejse med til nye omgivelser på og omkring FSNKAR. Denne sidste opgave lykkedes med særdeles god hjælp på arbejdsformidlingen, pengeinstitutionerne og de lokale fællestillidsmænd på FSNKAR. Det kan nævnes at kun 5 af skolens ca. 30 ansatte ikke flyttede med til Karup.



Forårets kraftige snevinter.



Midt i MAJ 1979 gav bygnings-tjenesten grønt lys for at flytte ind i de første 20 hundekenneler med hunde fra skolen på FSNVÆR. Der blev på samme tidspunkt oprettet en vagt på MUXOLL gård, hvor vi også havde fået tilladelse til at bruge et af de nyrestaureerede rum i hovedbygningen.

Efterhånden nåede vi den 25 MAJ, hvor det første læs inventar ankom fra skolen i Værløse, det kunne nu sættes ind i administrationsbygningen, som maleren næsten var færdig med. Derefter kom der dagligt vogne fra FSNVÆR med henholdsvis hunde og materiel indtil den 31 MAJ kl 2130. Denne dag var alt skolens personel samlet til afskedsreception på hundeskolen på FSNVÆR. Dette skyldes ESK 722, der med en S - 61 nentede alle på FSNKAR. ESK 721 var af gode grunde forhindret. Præcis kl. 1400 steg CH for hundeskolen ombord på S-61 eren som sidste mand inden den tog af fra FSNVÆR. En epoke var dermed afsluttet.

Så er de første kenneler klar til indflytning.

Den 01 JUN om morgenen mødte alt personel tidligt (0600), for at klargøre til indvielse, rundvisning og reception. Boye på MUXOLL gård og NK i bygning 7 og så skete der en hel masse.

Præcis kl. 1000 ankom Chefen for Flyvevåbnet(CHFLV) GM. N. Holst-Sørensen, ledsaget af skolens chef MJ V.C. Høgfeldt samt chefen for FSNKAR OB K Skydsbjerg til MUXOLL - gård, hvor NK afleverede alt skolens personel med hunde til CHFLV.



Inspektion af GM N. Holst- Sørensen

Generalen inspicerede den opstillede parade og derefter var der rundvisning for de mange inviterede gæster fra bl.a. Forsvarets bygningstjeneste, Rigspolitiet, Civile hundeklubber, naboer, ligesom alle myndigheder på FSNKAR var repræsenteret.

Efter rundvisningen kørte alle sammen med skolens personel til administrationsbygningen hvor "Prinsens Livregiments Musikkorps spillede. Efter en kort rundvisning hvor CH fortalte om de forskellige faciliteters anvendelse, sagde CHFLV.

"Så oprandt den dag, hvor vi efter mange overvejelser har fået placeret FLHS i de nyindrettede lokalteter på FSNKAR. Behovet for at flytte skolen konstateredes allerede i 1972/73 i forbindelse med omlægning af FLV bevogtningstjeneste med heraf følgende øget brug af hunde til bevogtning og overvågning af FLV's mange installationer. Behovet for at flytte skolen væk fra Værløseområdet skal ses specielt i de stigende vanskeligheder med at gennemføre træningen i områderne inden for FSNVÆR. Byen er flyttet ud og stadig flere mennesker færdes i skovene omkring København - og så var der ikke mere plads til os. En anden årsag skal ses i skolens placering midt i et operativt område på FSNVÆR, hvilket selvsagt ikke er særligt hensigtsmæssigt.

Vi så os så omkring og kom til det resultat, at FSNKAR udgjorde den bedste placeringsmulighed både hvad angår ydre træningsområder og opholds- og undervisningsfaciliteter, sidstnævnte har vi jo fået bekræftet ved en gennemgang af de ny-indrettede lokaler.

Vi er jo alle klar over, at FLHS har haft nogle år med ret vanskelige arbejdsvilkår - dels har belastningen været stor dels har de rammer skolen skulle virke i været begrænsede. Derfor vil jeg gerne ved denne lejlighed udtrykke min påskønnelse over for skolens faste personale for de resultater man har nået gennem en god indsats. Også en tak til Forsvarets Bygningstjeneste for hurtigt og veludført arbejde i forbindelse med indretningen af FLHS faciliteter på FSNKAR.

Til slut skal jeg lykønske skolen med dens flytning til egnede omgivelser på FSNKAR i forvisning om, at denne foranstaltning vil bidrage til en bevarelse af det gode faglige niveau, der er tradition for, at FLHS bibringer sine elever og hunde, "sluttede CHFLV.

Også Rigspolitiet, som skolen gennem flere år har haft et godt samarbejde med var rigt repræsenteret, bl.a. ved politiassistent Åge Flugt, Århus, der ønskede FLHS velkommen til Jylland og udtrykte håbet om et fortsat samarbejde.

Chefen for skolen, MJ V.C. Høgfeldt sluttede talerækken med bl.a. at takke CHF fordi denne havde afset tid til dette besøg - der satte et vist præg på dagen - og fortsatte: "Det er en stor glæde, at se så mange har efterkommet skolens indbydelser, for dermed at gøre dagen festlig. Det skal nævnes, at skolen lægger meget stor vægt på kontakten til de civile omgivelser, vi modtager meget gerne besøg fra civile hundeforeninger/klubber, det er jo bl.a. gennem disse, forsvaret køber mange gode hunde.

Endelig blev der af MJ sagt værsgo og da der var 30^o varme i lokalerne var den kolde hvidvin samt øllerne kærkomne - men også de 500 håndmadder fik ben at gå på.

Efter den officielle indvielse var slut kl. 1200 - blev der ryddet og gjort klar til frokost for skolens eget personale, samt nærmeste faglige myndigheder. Det var afslapning - ovenpå de mange flyttestrabadser.

Det var 1. etape - om ca. 1 år skulle dyrehospitalet med dyrlægerum, røngtenafdeling og sygekenler være færdig. Det vil læserne til den tid høre nærmere om.



FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT

En ansøger, der ønsker at uddanne sig til og forrette tjeneste som pilot i flyvevåbnet, skal inden en uddannelse ved Flyveskolen kan påbegyndes, have bestået en optagelsesprøve afholdt ved Flyvevåbnets/Forsvarets foranstaltning. Optagelsesprøven, som finder sted ved Forsvarets Rekruttering i Jonstrup, har til formål at finde frem til de ansøgere, der såvel fysisk som psykisk vil kunne gennemføre en militær pilotuddannelse og dække de krav som den efterfølgende operative tjeneste stiller dem overfor.

De første eksempler på anvendelse af psykologisk konsulentbistand i forbindelse med udvælgelse af pilotaspiranter går her i Danmark tilbage til omkring 1918. Konsulentfunktionen blev indtil 1961 varetaget af Københavns Universitets Psykologiske Laboratorium. Siden har Militærpsykologisk Tjeneste (MPT) på linie med de øvrige udvælgelsesaktiviteter varetaget denne opgave.

Den psykologiske udvælgelsesprocedure har i årenes løb undergået en række forandringer, dels som en funktion af flyvningens hastige udvikling med deraf følgende ændringer af de krav som uddannelse og tjeneste stiller den enkelte overfor og dels som følge af de erfaringer man har kunnet drage med hensyn til den anvendte fremgangsmådes hensigtsmæssighed.

Til trods for, at der som nævnt har fundet ændringer sted, og at der fortsat vil finde ændringer sted, er det flyvepsykologiske udvælgelsesarbejde som helhed primært karakteriseret ved stabilitet og kontinuitet, idet de ændringer som foretages mere har karakter af justering på grundlag af en løbende kontrol og erfaringsudvikling.

Udvælgelse under en eller anden form er nødvendig, når antallet af ansøgere til en uddannelse eller stilling overstiger behovet. Hvis der i forbindelse med en ansættelse stilles særlige krav, gælder det om at udvælge de personer, der vil kunne opfylde disse. Netop pilotuddannelsen og pilotfunktionen stiller sådanne specielle krav, at det er nødvendigt at gøre en særlig indsats på udvælgelsesområdet.

Som grundlag for tilrettelæggelsen af en procedure er det af betydning at få klarlagt, hvilke opgaver og udfordringer, den givne uddannelse/tjeneste stiller den enkelte overfor, og hvilke forudsætninger, der i den anledning må anses for at være nødvendige/ønskelige, såfremt uddannelsen skal kunne gennemføres og arbejdet udføres med et tilfredsstillende resultat.

Udfra et kendskab til de specifikke uddannelses- og arbejds-mæssige krav kan en udvælgelsesprocedure udarbejdes med henblik på at vurdere ansøgeres forudsætninger på netop de områder, som er væsentlige i denne sammenhæng.

Den psykologiske model eller fremgangsmåde som anvendes ved pilotudvælgelse kan betegnes som en statistisk/klinisk metode. Metoden går i korthed ud på, ved anvendelse af en række standardiserede tests og andet informationsmateriale, at foretage en vurdering af den enkelte aspirants forudsætninger på områder af betydning i pilotfunktionen. På grundlag af de foreliggende resultater og oplysninger foretages derefter en dynamisk helheds-vurdering, som i en konklusion indeholder en prognose med hensyn til aspirantens muligheder for at gennemføre den søgte uddannelse og fungere i den efterfølgende tjeneste.

Formålet med den psykologiske konsulentfunktion i forbindelse med pilotudvælgelse kan generelt siges at være af præventiv karakter, at begrænse antal og omfang af fejltagelser. Formålet kan tilgodeses ved at imødekomme: Flyvesikkerhedsmæssige krav,

d.v.s. undgå, at der antages aspiranter, som kan blive til fare for sig selv og andre og forårsage materielle skader.

Personeløkonomiske krav,

d.v.s. undgå, at der antages aspiranter, som ikke vil kunne gennemføre uddannelsen i overensstemmelse

med fastsatte kvalitetskrav og tidsrammer.

Klima- og trivselsmæssige krav,

d.v.s. undgå at der antages aspiranter, som ikke på naturlig måde vil kunne gennemføre uddannelsen og glide ind i den daglige eskadrilletjeneste, og hvor motivationen for uddannelse til og arbejdet som pilot svigter, således at de føler sig fejlplacerede og utilfredse.

Formålet kan også siges at være, at medvirke til at der skabes den største grad af overensstemmelse mellem de faktiske arbejdsvilkår, som den søgte uddannelse og tjeneste indebærer, og de funktionsbetingelser som for den enkelte er af betydning for hans trivsel og udnyttelse af egne forudsætninger.

Prøverne kan opdeles i fire hovedgrupper:

- 1.) Skriftlige prøver omfattende: Intelligensprøver. Kundskabsprøver i engelsk, regning og matematik. Prøve i teknisk - mekanisk forståelse. Prøver i "almen orientering" og "kendskab til flyvning". Prøver i simultankapacitet og i instrumentaflæsning. De skriftlige prøver suppleres med diverse spørgeskemaer og personlige oplysninger.
- 2.) Psykomotoriske prøver omfattende tre færdighedsprøver - såkaldte "hånddelagsprøver".
- 3.) Psykologisk individualundersøgelse.
- 4.) Specialprøver, herunder nye prøver under udvikling.

Hver prøve undergår en nøje kontrol inden den tages i brug. Efter en prøves udarbejdelse gennemgår et større antal ansøgere prøven, og når et tilstrækkeligt antal ansøgere har gennemført uddannelsen, foretages en statistisk analyse dels af prøvens må-

lenøjagtighed (såkaldt reliabilitet) og dels af sammenhængen mellem prøveresultater og de uddannelsesresultater, som prøven har til hensigt at give et mål for (såkaldt prediktiv validitet).

Samtlige prøver der indgår i udvælgelsesproceduren er til stadsighed genstand for en systematisk opfølgningskontrol. Gennem sådanne undersøgelser fås et mål for udvælgelsens effektivitet, ligesom det er muligt at danne sig et billede af, hvor forbedringer kan foretages.

Den psykologiske udvælgelsesprocedure er som nævnt baseret på en statistisk/klinisk model, og som en følge heraf har de medvirkende psykologer en vigtig rolle som "udvælgelsesinstrument". Det er derfor af betydning, at de psykologer, som arbejder med pilotudvælgelse, selv er omhyggeligt udvalgt, introduceret og uddannet, og at de gennem en løbende feed-back holder deres erfaringsgrundlag a-jour.

Når en elev må afgang fra pilotuddannelsen, gennemføres et psykologisk reinterview med henblik på at klarlægge de psykologiske årsagsfaktorer. Denne kvalitative feed-back metode synes at yde et vigtigt bidrag til det erfaringsgrundlag, som det psykologiske udvælgelsearbejde bygger på.

Prøverne afholdes jævnt fordelt over året og afvikles for et prøvehold af 15 aspiranter inden for 5 dage. Aspiranterne underbringes og forplejes ved forsvarrets foranstaltning, og det tilstræbes at skabe en rolig og afslappet atmosfære omkring prøvernes afholdelse. Der lægges vægt på gennem orientering at reducere den usikkerhed og prøvenervøsitet, som naturligt gør sig gældende hos aspiranterne.

I løbet af prøveugen gennemgår aspiranterne såvel medicinske som psykologiske undersøgelser, og kan ved prøveugens afslutning meddeles det endelige udfald. Det samlede psykologiske undersøgelsesresultat indgår som en del af

det beslutningsgrundlag, hvorpå Chefen for Flyvevåbnet træffer afgørelse.

Foruden udvælgelse af pilotaspiranter til Flyvevåbnet gennemføres ved Forsvarets Rekruttering i Jønstrup optagelsesprøver for ansøgere til Hærens Flyvetjeneste og Søværnets Flyvetjeneste samt de indledende undersøgelser af civile ansøgere til Flyvevåbnets Officersskole.

I 1972 ønskede Chefen for Flyvevåbnet at en psykologisk udvælgelsesprocedure, på linie med den som var gældende for pilotaspiranter, blev indført for ansøgere til flyvelederuddannelse/tjeneste. På grundlag af en analyse af den generelle flyvelederfunktion og af de specifikke krav, som gør sig gældende i det militære flyvelederarbejde, udarbejdes en udvælgelsesprocedure, som har været i anvendelse siden.

Udvælgelsesproceduren for pilotaspiranter er delt op i fem trin:

1. Skriftlige prøver.
2. Medicinske undersøgelser.
3. Psykomotoriske prøver.
4. Psykologiske individualundersøgelser.
5. Kommissionsmøde.

Over en syv årig periode fra JAN 1970 til DEC 1977 var afgangspeocenterne:

ad 1.: 27.9
ad 2.: 21.9
ad 3.: 4.9
ad 4.+5.:24.2

Beståelsesprocent: 21.1

For 1978 var de tilsvarende procenter:

ad 1.: 31.3
ad 2.: 22.0
ad 3.: 12.6
ad 4.+5.:18.7

Beståelsesprocent: 15.4

Der ses af ovenstående en øget afgang ved de skriftlige prøver i 1978 i forhold til den foregående syv års periode. De anvendte prøver er standardiseret på ca. 2500 pilotaspiranter, og kriterierne for afgang er uforandrede. Den øgede afgang kan muligvis tolkes som en nedgang i

1978 i pilotaspiranternes forudsætninger, som de kommer til udtryk med de her anvendte prøver.

Den øgede afgang ved de psykomotoriske prøver skal tilskrives et større erfaringsgrundlag med hensyn til disse prøvers prædiktive muligheder.

Som tidligere nævnt foregår der i forbindelse med selve udvælgelsesarbejdet en fortsat kontrol med og udvikling af prøver. De områder inden for hvilke interessen i dag samler sig, og hvor udviklingsarbejde finder sted, er kort fortalt:

Intellektuel kapacitet. Teknisk forståelse. Simultan spændvidde. Visuel perception (inden for korte tidsintervaller). Rumopfattelse.

Der arbejdes fortsat med at øge de psykomotoriske prøvers muligheder for vurdering af de praktiske pilotfærdigheder.

Endvidere gennemføres en undersøgelse af den, i det svenske flyvevåben udarbejdede forsvarsmekanismeprøve (DMT Defence Mechanism Test) med henblik på en vurdering af prøvens anvendelighed under danske forhold.

Endelig er et projekt netop påbegyndt med henblik på måling af specifikke forudsætninger af betydning for uddannelsen til og arbejdet som flyveleder.

At finde frem til "rette mand på rette plads" er ikke en solopræstation, men det er et mål, som man kan nærme sig ved et nært og stadigt samarbejde mellem de instanser, som på hvert sit område er part i sagen og er med til at skabe rammerne for den udviklingsproces, som en person gennemløber fra han første gang skifter bekendtskab med flyvevåbnet og til han på et givet tidspunkt afslutter sit karriereløb som aktiv militærpilot.

Dette samarbejde, som må tillægges stor værdi, er i de senere år blevet væsentligt udbygget. Det er en udvikling, som med henblik på løsningen af de fremtidige opgaver, må hilses med tilfredshed.

Erfaringerne fra de seneste år viser, at afgangsprocenten under træningen i USA og den efterfølgende operative uddannelse i Danmark er minimal. Dette indebærer flere fordele, blandt andet at opfølgingsarbejdet kan påbegyndes allerede efter afslutningen af den indledende pilotuddannelse på Aunø.

I en lang årrække har beståelsesprocenten under pilotuddannelsen ligget omkring 50.

En positiv udvikling syntes at kunne skimtes, idet beståelsesprocenterne for de to sidste flyvehold (hold 1077 og 0478) som rejste til USA i SEP 1978 og FEB 1979, lå på henholdsvis 70 og 75.

De forbedrede beståelsesprocenter syntes primært at kunne tilskrives at eleverne i større udstrækning besidder de nødvendige pilotfærdigheder.

De større beståelsesprocenter kan også tilskrives forbedrede uddannelsesvilkår på Aunø.

Det vil chefen for Flyveskolen, oberstløjtnant K. A. Bildskov, bl.a. fortælle om i en følgende artikel i serien "Fra pilotansøger til eskadrillepilot".

J. Termøhlen

FLY VEVÅBEN NYT



**GLIMT FRA FSN UNDER TFW
ESK 542 PÅ ØVELSE
ESK 727-16
CHEFSKIFTE PÅ FSN SKP
NORDISK FLYKADETSTÆVNE
RATIONALISERINGSKURSUS FOR CHEFER
FLYVESIKKERHEDSPROGRAM FOR PRIVATFLYVERE
FLYVER- OG ORLOGSPRÆSTER
NYT FRA STABEN
FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT**

**FLYVERSTABEN
OKT 1979**

GLIMT FRA FSN KAR UNDER TFW

Den vestjyske befolkning kan ånde lettet op - Tactical Fighter Weaponry 1979 er forbi. De sidste udenlandske fly er forlængst taxi et ud til start og har lagt flyvestationen bag sig - fred hviler atter over land og by.

Det er egentlig lidt uretfærdigt, at man ikke kan flytte skyderrænet i Oksbøl andre steder hen på landkortet bare engang i mellem, så også fynboerne og sjællænderne kunne opleve krudtrøgen og brølet fra de utallige formationer af fly, der i ned til 100 meters højde har været på vej til målområdet for at aflevere deres last. Og så skulle man egentlig - realistisk set - flyve endnu lavere, i højde med trætoppene, men af miljømæssige årsager afstår man fra dette i fredstid.

Generollejtnant G.K. Kristensen, chef for forsvarsstaben inspicerer en F-15 EAGLE på FSNKAR.

Fra 13 til 31 august har aktiviteten været stor på flyvestationen. 81 Squadron fra Spangdahlem med 12 F-4 fly (Wild Weasels) sammen med 2 F-15 fra Bitburg var stationeret i Stationsflightens område. I en anden del af flyvestationen har - på skift - været stationeret 54 og 6 Squadron med 12 Jaguars fra RAF Coltishall. Dette har medført, at en personelstyrke på ca. 400 M/K incl. gæster fra Norge og Vesttyskland har været indkvarteret i tidsrummet.

Et sådan opbud af fremmed personel, fly og andet udstyr påkalder sig naturligvis stor opmærksomhed fra mange sider, og mange VIP's havde fundet vej til flyvestationen. Således kunne man på en enkelt dag notere ikke færre end 4 besøg af generaler fra 3 nationer, heriblandt generallejtant G.K. Kristensen, Chef for Forsvarsstaben. General Kristensen besøgte først Flyvertaktisk Kommando og var derefter på rundtur til både danske og



udenlandske enheder på flyvestationen. Efter en hurtig frokost lettede generalen atter i T-17 flyet med kurs mod Oksbøl.

Messer og Cafeteria har også haft ekstra tryk på kedlerne. Amerikanerne har spist dansk mad, mens englænderne havde valgt at medbringe eget feltkøkken. Om det nu skyldtes glæde over egen "home cooked food" eller frygten for den bastante danske kost vides ikke, men faktum er, at den traditionelle store skudelfuld af de evindelige kartofler med tilbehør - dækket godt til med sovs - bestemt ikke er udlændingenes livret.



Fritiden har for manges vedkommende været brugt til sight-seeing og indkøbsture i de nærliggende byer, og mange biludlejningsfirmaer har gjort store forretninger. I week-ends har flyvestationen arrangeret transport og udflugtsture til bl.a. Århus, Legoland og Løveparken i Givskud samt naturligvis til Herning og Viborg, ligesom der har været mulighed for at benytte "Shuttletrain" til Værløse i den udstrækning, pladsforholdene har tilladt det. Internt har messeaktiviteterne været store med arrangementer af forskellig art fra både dansk og udenlandsk side. Endvidere har "Flyver-Bio" været flittigt besøgt hver aften.

Englændere og amerikanere har været godt tilfredse med opholdet på flyvestationen. Hele arrangementet på jorden og i luften og samarbejdet med danske enheder har efter, hvad VINDPOSEN erfarer klappet særdeles godt. Det har været lærerigt for alle parter, og heldigvis har man været forskånet for uheld. Ca. 1000 sorties er blevet gennemført af såvel egne som udenlandske enheder i den 3 uger lange periode. En præstation der taler for sig selv.



Alle parter har været enige om, at skal der klages over noget, må det blive vejrguderne, der har vist sig fra den allerdårligste side, hvilket særlig i den første uge var til nogen gene for flyvningen. Englændere og amerikanere er dog enige om at klage over yderligere en ting - de alt for høje danske priser.



ESK 542 PÅ ØVELSE

Hawk Eskadrille 542 deltog i perioden 14. august til 6. september i tre øvelser i Jylland: Tactical Fighter Weaponry i Oksbøl, Same i Karup og Blind Fagot i farvandet mellem Juelsminde og Kalundborg. Herom beretter premierløjtnant Sten Fogtmann:

Når Hawk eskadrillerne deployeres, foregår det normalt på Sjælland, hvor vi hører hjemme. Men en gang om året pakker en af de fire eskadriller udstyret sammen og drager mod vest over Storebælt for også at vise flaget i hovedlandet. I år var det eskadrille 542's tur.

Eskadrille 542 er stationeret ved Aflandshage på Amager, hvor vi indgår som en del af luftforsvaret af Sjælland. Vi er en mobil enhed, der er i stand til at befordre os selv fra sted til sted, men at forcere Storebælt med 90 mand og 50 køretøjer, der både rummer raketeskadrille med generatorfuel og skarpladte missiler, er et kapitel for sig. Vi kan ikke bare køre til færgen og tage den første ledige afgang.

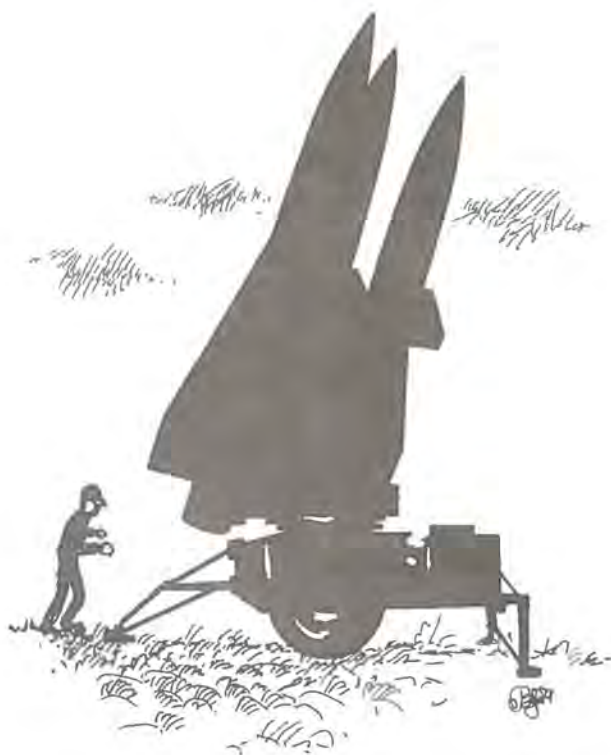
Et større billetbestillingsarbejde indgik som forberedelse til deployeringen. DSB bestemmer farten.

Vi blev overført med i alt syv færger. Det tog 14 timer, før alle nåede over på den anden side af bæltet. De første stod til søs klokken 10 formiddag, de sidste ved midnatstid.

Vel ankommet til Oksbøl kunne vi også konstatere, at den lokale presse bemærkede vor tilstedeværelse. Her er et citat fra Vestkysten:

"Når jager-bomberne fra det danske, tyske, norske, britiske eller amerikanske luftvåben brølende i trætophøjde jager henover det øde Oksbølterræn for at smide deres bombeattrapper eller affyre deres kanoner, gør de det i tryk bevidsthed om, at ingen fjendtlige raketter truer dem fra jorden.

Ikke desto mindre bliver de skarpt iagttaget og fulgt fra overfladen - lige til det punkt, hvor blot et tryk på en knap er nok til, at en højeksplosiv halvttons Hawk-raket drøner op mod dem.



Det er en anden af luftvåbnets enheder, eskadrille 542 fra Dragør på Amager, der også deltager i flyvevåbnets årlige taktiske skydninger i Oksbøl, der følger dem. Eskadrillens indsats ligger nemlig på et noget andet plan end de luftbårne kollegers. 542 deltager i øvelsen for under så realistiske forhold som muligt at træne sig i forsvaret mod lavtgående fly."

Det er korrekt. Vores deltagelse i TFW er en vigtig træning for os i luftforsvar mod specielt lavtgående fly. Denne træning kan herhjemme kun opnås i den periode, hvor piloterne træner taktisk indflyvning mod et målområde.

Vores tilstedeværelse tjener et dobbelt formål. Dels får vi en effektiv træning, dels er vi med til at give piloterne en fornemmelse af at flyve ind i et luftforsvaret område og ikke blot i et fredeligt skydeområde.

1. september brød Eskadrille 542 op fra Oksbøl og satte kursen mod Flyvestation Karup, hvor vi forstærkede Karup NLF i en luftforsvarsøvelse.

Vor næste opgave foregik delvis til søs i samarbejde med søværnet forstærket med en flotille tyske landgangsbåde. I denne øvelse skulle vi dels yde luftstøtte til landgangsoperationerne, dels selv lade

os overføre med landgangsbådene fra Jylland tilbage til Sjælland.

Vejrguderne var os heldigvis nådige. Vi nåede alle velbeholdne hjem den 6. september. Efter at have rengjort udstyret kunne vi holde velfortjent week-end hjemme hos familien, en luksus, som vi ikke havde kendt så meget til i de foregående tre uger.





ESK 727-16

PRLT K.L., Axelsen og teknisk leder KN N.C. Jepsen til stede. På trods af det lille antal er 727-16 sikkert en af de få enheder i FLV, der er 100% bemandedt, idet der ifølge F-16 indfasningsplanen ikke skal være mere end 3 mand på nuværende tidspunkt.

Eskadrillen har til huse i et nyrenoveret kontor i ESK 727-100 eskadrillebygning. I den kommende tid gælder det om at forberede modtagelsen og ibrugtagningen af de første fly. Der skal rekvireres fra bunden af så at sige, idet enheden starter uden at overtage udstyr el. andet fra andre enheder. Samtidig arbejdes der med omskolings- og træningsprogrammer for både det tekniske og flyvende personel.

Eskadrillechefen afgår til F-16 omskolings- og instruktøruddannelse i begyndelsen af september, og før vi ser os om, er det første fly på vej mod Skrydstrup.

Flittige læsere af CHF administrationsbefalinger vil have bemærket, at der i Generel nr. 14 af 4 OKT 1978 stod, at ESK 727-16 forventedes oprettet pr. 1 JUL 1979. Dette blev yderligere bestyrket af et par personelbefalinger i januar 1979, hvorefter ESK 727-16 oprettelse blev stadfæstet til 1 JUL 1979 ved CHF ADMBEF GENEREL nr. 7-1979 af 27 JUN 1979.

Eskadrillen blev formelt oprettet på FSNSKP ved en lille højtidelighed i FSN konferenceværelse, hvor Chefen for flyvestationen OB J. Michaelsen i nærværelse af sine afdelingschefer overdrog kommandoen til den nye eskadrilles chef, MJ C.Hvidt, der tidligere har gjort tjeneste som sektionschef i FTK. Hele eskadrillen deltog i oprettelsesceremonien, hvilket vil sige, at der udover chefen også var eskadrillens næstkommanderende,

CHEFSKIFTE PÅ FSN SKP



OB B.V. Larsen



OB J. Michaelsen

Den 1 SEP 1979 fratrådte OB J. Michaelsen, som chef og OB B.V. Larsen tiltrådte som chef for FSNSKP.

OB J. Michaelsen indtræder i perioden 1 SEP 79 - 8 FEB 80 på NATO Defence College i Rom. Pr. 9. FEB 80 tiltræder OB tjeneste ved HQ AIRBALTAP på FSNKAR. I perioden 20 FEB - 30 JUN 80 vil OB

midlertidigt varetage stillingen som STCH ved HQ AIRBALTAP. Pr. 1 JUL 80 tiltræder OB tjeneste som afdelingschef i AIRBALTAP operationsafdeling.

OB B.V. Larsen har senest forrettet tjeneste som chef for KVG. OB har tidligere forrettet tjeneste på FSNSKP som NK i den nu nedlagte ESK 724 (HUNTER-fly).

NORDISK FLYVEKADETSTÆVNE

I dagene 6-9 SEP 1979 afholdt Flyvevåbnets Officersskole Nordisk Flykadetstævne. Det er en årlig tilbagevendende begivenhed, hvis oprindelse fortæller sig tilbage i historien.

Deltagerne kommer fra Luftkrigsskolen i Trondheim, Flygvåbnets Krigsskole i Uppsala og det finske flyvevåbens officersskole i Kauhava. Hver skole repræsenteres af tre kadetter og en ledsageofficer med frue.

På tilsvarende måde har Flyvevåbnets Officersskole i år været repræsenteret ved de tre nordiske officersskolers kadetstævner: Sverige i februar, Norge i april og Finland i august måned.

Formålet med disse kadetstævner er, at kolleger fra de nordiske flyvevåbenofficersskoler skal lære hverandres flyvevåben og officersuddannelser nærmere at kende og samtidig fremme det nordiske samarbejde på tværs af forskelligheden i tilknytning til militære alliancer m.v.

Skolen har igennem de sidste 7-8 måneder forberedt sig på stævnet, der omfattede besøg ved såvel militære enheder som civile firmaer samt skolens årsfest, der blev afholdt om lørdagen.

Da det måske kan interessere læsere uden for officersskolen at erfare, at man på Flyvevåbnets Officersskole også interesserer sig for den mere udadrettede virksomhed end blot den daglige - måske noget mere rutineprægede - uddannelse, skal der her kort refereres om besøget.

Gæsterne ankom i løbet af torsdag formiddag på forskellige tidspunkter og steder, så et stort afhentningsprogram var forberedt. Efter at skolechefen, oberst K.W. Hansen, havde budt velkommen, begyndte afviklingen af programmet, der startede med et besøg ved DISA i Herlev.

Efter en orientering om DISA aktiviteter, heriblandt medvirken i F-16 programmet, var der frokost og derpå rundvisning på fabrikken og et besøg i våbenkælderen, et raritetskabinet, der giver et interessant islæt i besøget. Programmet sluttede med en film om F-16 og en snak over en kop kaffe.

Sidst på eftermiddagen var der briefing på skolen om flyvevåbnets og uddannelsen på Flyvevåbnets Officersskole.

Efter disse seriøse indslag blev aktiviteterne henlagt til skolens have, hvor kadetterne havde arrangeret havefest med grillstegte pølser, hamburgers og øl ad libitum. Vejret var som bestilt - man har jo lov at være heldig - og i den skumrende sensommeraften genlød den gamle have af den nordiske forbrødrings udfoldelser i de afholdte arkaiske lege.

Fredagen startede med fælles dansk morgenbord, hvorefter deltagerne tog på besøg på Flyvestation Værløse. Først et besøg ved ESK 722, hvor chefen briefede om eskadrillens opgaver og aktiviteter, dernæst et besøg på AMF-plattformen, hvor de fleste af flyvevåbnets fly var opstillet med piloter og besætninger som sagkyndige fremvisere.

Dette arrangement var et islæt, der vakte stor interesse hos de nordiske kadetter, der hovedsageligt var af pilotlinien. At arrangementet overhovedet kunne finde sted, skyldes stor imødekommenhed fra Flyvertaktisk Kommando og de berørte eskadriller.

Efter at have set S-61, F-104 og F-35 "tage af" satte selskabet sig op i bussen og kørte til Tuborg, hvor det er blevet en god tradition at aflægge et besøg og dermed give vore nordiske gæster lejlighed til at se, hvordan dette berømte danske naturprodukt fremstilles og under en efterfølgende frokost også lejlighed til at smage på produktet.

Besøget var som sædvanligt meget vellykket og spiren var lagt

til en fornøjelig aften med middag og efterfølgende besøg i Tivolis smukke gamle have.

Lørdag var dagen for årsfesten - besøgets højdepunkt.

Formiddagen blev benyttet til sightseeing og indkøb i København og eftermiddagen til forberedelser til aftenens festivitets.

Klokken 1700 samledes de forventningsfulde gæstekadetter for at blive introduceret til deres indforskrevne borddamer og senere hilse på Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen og frue.

Festmiddagen, der blev indtaget i Jonstruplejren, havde deltagelse af 164 gæster. Udover de nordiske gæster deltog skolens kadetter, stab og lærere samt indbudte honoratiores omfattende Forsvarschefen og frue, Chefen for Flyvevåbnet og frue, cheferne for Hærens og Søværnets Officersskoler med fruer, direktør P. Knop og frue fra DISA, kontorchef Th. Sørensen og frue fra Tuborg og repræsentanter fra de to officersorganisationer med fruer.

Den gode feststemning blev forstærket af smukke damer i iderige rober, flunkende uniformer og et festligt dækket bord, samt den gode festmad med tilhørende vine.



Generalmajor N. Holst-Sørensen holdt festtalen og sagde:

„Årsfest - kadetstævne - traditionel begivenhed der giver anledning til at samles til fest med repræsentanter for de nordiske flyvevåben - og med vore damer ikke at forglemme.

Til en fest hører en festtale, der som grund bør have festens årsag, et jubilæum, en fødselsdag, noget konkret at fejre.

Har vi i aften en sådan konkret grund for vor fest, en grund udover ønsket om at være sammen på festlig vis? I sig selv udgør et sådant ønske måske grund nok. Det mener jeg nok, vi har. Måske endog flere gode grunde.

Er det ikke en god grund at fejre, at kadetter fra 4 forskellige landes flyvevåben kan mødes på fredelig vis og udveksle erfaringer af faglig og almen karakter. I en verden der i stigende grad udvikler kløfter og konfrontationer i stedet for at bygge broer, er det da ikke grund til at feste. Jeg mener, at det er det.

Jeg skal ikke vove mig ud i romantisering omkring det nordiske samarbejde, som også har sine mangler, men udtrykke en tro på og et håb om at kadetstævnerne, hvor fremtidens ledere mødes, kan bidrage til at de nordiske lande som begreb og som noget konkret fortsat vil bestå.

Årsfesten giver mig så i øvrigt anledning til at udtrykke nogle meninger over for kadetterne under uddannelse til en karriere i flyvevåbnene.

Fremtidens flyvevåben stiller store krav til personellet, og et moderne flyvevåbens egentlige styrke beror trods avanceret teknik på personellet. Det må være faglig dygtigt, pligtstro over for forsvaret af deres land og villige til at ofre sig for dette.

Som kadetter begynder De at udvikle de talenter og holdninger, der er nødvendige for tjeneste i flyvevåbnene. Lære processen slutter ikke dermed. Udnyt enhver mulighed for at lære. Søg grundig, dybtgående kendskab til emnerne og udvikl på det grundlag nye ideer og nye måder.

Ærlighed og retskaffenhed spiller en stor rolle.

Selvrespekt bygger på små og store beslutninger om at gøre det rigtige trods personlige ofre. At mislykkes er ikke noget at tilstræbe. Men nederlag kan ikke undgås, lær af dem og arbejd Dem ud af og arbejd Dem gennem hårde tider.

At tjene forsvaret er et kald, og det er nødvendigt at fastholde idealer og loyalitet over for pligter og opgaver. Hvis De gør dette, vil De styrkes og finde tilfredsstillelse og stolthed ved at lede andre og arbejde for forsvaret af vore lande og vort samfundssystem.

De kommende år vurderes af mange at ville blive en afgørende prøve for vor vestlige civilisation. Som kadetter bør De føle en særlig forpligtelse heri. At frivilligt arbejde for overordnede mål, er vel også en fest værd.

Efter således at have nævnt et par motiver for at være samlede til fest, må det være tiden at takke FLOS for invitationen til deltagelse i festen o.s.v. og hylde den egentlige grund til vor tilstedeværelse - de nordiske landes flyvevåben - ved at råbe et trefoldigt hurra."

Efter middagen blev festen henlagt til officersskolens lokaler, hvor kaffen og cognacen blev indtaget, og hvor orkesteret spillede op til dans. Det blev en vellykket fest, hvor alle morede sig, og hvor les Lanciers velkendte toner adskillige gange lokkede deltagerne ud i den festlige gamle dans.

Kl. 03.30 tog musikken hjem, men festen fortsatte i officersklubbens lokaler til den lyse morgen - ja enkelte ihærdige evnede endog at fortsætte "helt igennem" til de skulle med toget tilbage kl. 13.30 om søndagen.

Efter oprydning kunne officersskolens stab og kadetter søndag eftermiddag tage hjem til en tiltrængt hvile og med nogle dejlige og begivenhedsrige dage som et varigt minde om Nordisk Flykadetstævne 1979.

RATIONALISERINGSKURSUS FOR CHEFER



Kastellet . 2100 København Ø

I dagene 19 - 21 NOV 1979 afholder Forsvarets Forvaltnings-skole (FOFS) det første rationaliseringskursus på ISS Management Development Center i Holte. Kursus henvender sig til chefs- og lederpersonel, der har ansvaret for at iværksætte strukturelle og administrative ændringer og rationaliseringer inden for en myndigheds eget område eller med andre ord for hverdagsrationaliseringen.

Kursus formål, indhold m.v. fremgår af FKO Personelbefaling, Flyvevåbnet nr. 140/1979.

Kursusprogrammet er i store træk struktureret med

- a. en introduktion af rationaliseringsbegrebet og dets principper ved lederen af FST Rationaliseringselement major J. Johansen,

- b. en forelæggelse af det statslige forvaltningsgrundlag m.m. for rationalisering ved kontorchef J. U. Moos, Administrationsdepartementet,
- c. en præsentation af visse metoder og teknikker, herunder proces- og metodeanalyser med henblik på ændring af systemer samt funktionstænkning og værdianalyse ved chefkonsulent Per Kjersgaard, IKO A/S,
- d. en orientering om erfaringer med hverdagsrationalisering i svensk forsvar, herunder bl.a. baggrund, retningslinier og typiske opgaver for hverdagsrationaliseringen, forandringsarbejde og psykologiske faktorer ved organisationsdirektør H. Gillow, Försvarets Rationaliseringsinstitut, Stockholm.
I tilknytning hertil vil chefen for Svea Ingeniöreregimentet överste Anders Jonsson fortælle om hverdagsrationalisering i praksis ved regimentet.
- e. en yderligere erfaringsudvekslings og idégivning,
- først fra landets civile arbejdsplads, DSB, idet kontorchef Thomas Jessen fra Generaldirektoratet og en driftsområdechef vil redegøre for DSB strukturrationalisering og virkningerne på lokalt niveau,
 - og dette indlæg følges op med et aktuelt eksempel fra forsvaret med diskussion af faktorer og problemer m.v. i forbindelse med omsætning af overordnet direktiv til lokal rationaliseringsforanstaltning. Som case er valgt "Etablering af Fællessekretariat", og panelet består
- af KK B. Hjort Jensen og KN R.A. Nielsen, FST PA, OL J.D. Thomsen, ELK og OL C.B. Brockmeyer og MAJ P.E. Gandrup, SJLR,
- og derefter behandles emnet "Hverdagsrationalisering hos os" i 3 dele, nemlig ved henholdsvis GM J. Skjødt, chef for Flyvematerielkommandoen, OB B. Rasmussen, chef for Luftværnsgruppen og ved kursusdeltagere, som forelægger og drøfter egne erfaringer samt planer/ønsker om iværksættelse af lokale rationaliseringer.
- f. en orientering om rationaliserings- og delegeringsbestræbelserne i forsvaret samt om status i arbejdet hermed vil blive givet af GL G.K. Kristensen, KD S.E. Thiede og MAJ J. Johansen.
-

FLYVESIKKERHEDSPROGRAM FOR PRIVATFLYVERE

Også inden for flyvningen gælder det, "det er bedre at forebygge end at helbrede". Ud fra denne erkendelse har Flyvestation Skrydstrup været aktivt medvirkende i et forebyggende flyvesikkerhedsprogram for de sønderjydske privatflyvere ved at indbyde dem til en dag på flyvestationen, hvor der ud over et fastlagt program var mulighed for at diskutere flyvesikkerhedsspørgsmål med personale fra flyvestationen. At mødet har været populært kan fornemmes fra det store fremmøde af såvel fly som personer. Flyvekontrolltjenesten (SKPATC) havde tilrettelagt programmet og til FLYNYT givet følgende tilbagemelding om dagens forløb.

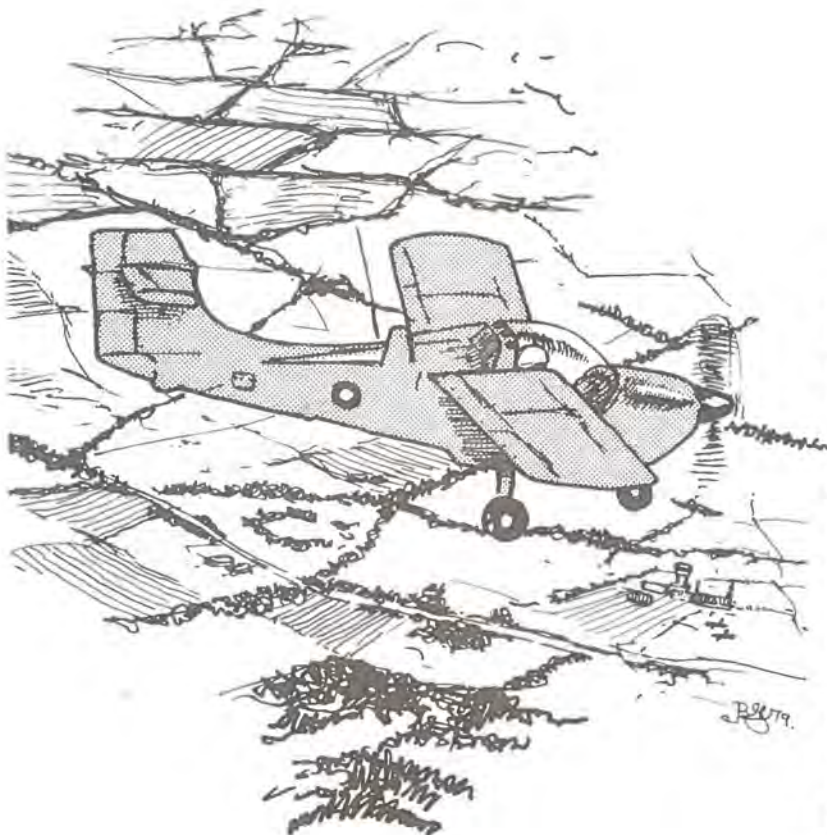
Lørdag den 23 JUN 1979 afvikledes på FSNSKP et specielt "Accident Prevention Program" for privatflyvere med tilknytning til flyveklubber i Syd- og Sønderjylland samt to "uden-sogns" fra Nakskov og Brabrand, som havde læst om arrangementet i FLYV.

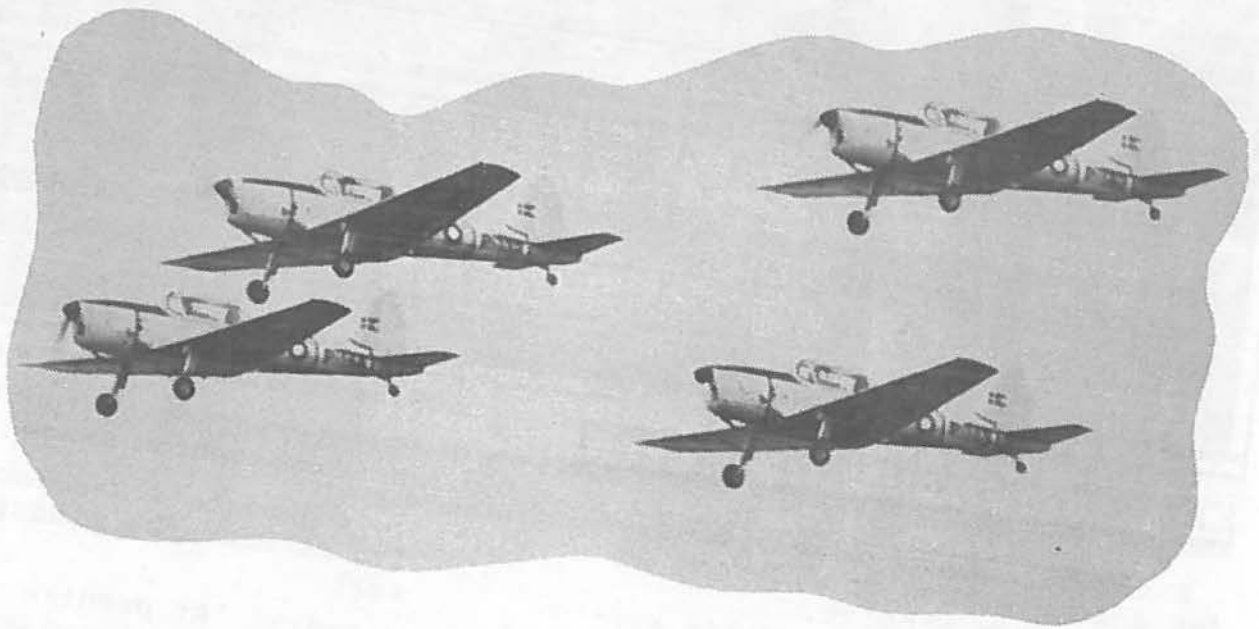
SKPATC havde tilrettelagt programmet, der havde fire hovedpunkter:

- Meteorologibriefing om vejrmæssige færemomenter forår og sommer, herunder flyvning i tordenvejr og ved høje temperaturer i sommervarmen.
- Briefing om flyvning i lav højde med militære fly med gennemgang af forskellige formationstyper og om, hvad man kan gøre "for at se og blive set".
- Briefing om militær og civil flyvning på og i nærheden af flyvestationer samt instruktion i GCA-anflyvning.
- Sidst - men ikke mindst - praktisk flyvning under GCA kontrol.

Deltagerne havde endvidere mulighed for besøg ved ATC og Vejrtjeneste, ligesom FSN svæveflyveklub stod bi med husrum og salg af lækedrikke.

I arrangementet deltog 70 personer med 26 sportsfly, heriblandt den velkendte og savnede CHIPMUNK. 73 GCA-anflyvninger blev det til, og der var konstant fire fly i luften eller på banen for pilotomskiftning. Arrangementet forløb fint, og man følte, at "dagen var givet godt ud" med dette bidrag til "Accident Prevention" og lidt good-will er jo heller ikke at foragte i disse tider.







FLYVER- OG ORLOGSPRÆSTER

I dagene 15-17 AUG 1979 blev det årlige kursus for flyver- og orlogspræster afholdt.

I de sidste 7 år har disse kurser på skift været afholdt ved søværnet og flyvevåbnet. Kursusdeltagerne fra flyvevåbnet er de til flyvestationerne designerede flyverpræster. Kurserne søges altid henlagt til et af de to værns operative tjenestesteder, for at præsterne derved kan få mulighed for i praksis at stifte nærmere bekendtskab med søværnets og flyvevåbnets materiel og personel.

I disse kurser indgår altid såvel militærfaglige som kirkefaglige emner, i teori og praktik.

Deltagerne vil normalt altid blive indkvarteret på det tjenestested, der besøges.

Kursus i 1979 blev afholdt på den skønt beliggende flyvestation Skagen, der på alle måder bidrog til, at kursus blev gennemført på en rolig, hyggelig, festlig, kulinarisk, lærerig og effektiv måde.

Kursusprogrammet omfattede

- orientering om og rundvisning på Flyvestation Skagen
- gudstjeneste i Raabjerg Kirke (en af Danmarks mindste kirker)
- foredrag "At prædike - kunsten at tale ukunstlet" ved forstander for præstehøjskolen, professor B. Noack
- lederudviklingen i forsvaret, ved oberstløjtnant Aa. Skade-Nielsen, FKI
- værnsvise orienteringer og drøftelser.

Til trods for den knappe tid blev der, ved Flyvestation Skagens medvirken, lejlighed til en rundtur i omegnen, omfattende bl.a. Gl. Skagen og Grenen. Endvidere besøgte Skagen Museum.

Når et kursus er vellykket skyldes det dels de ydre rammer, men ikke mindst deltagerens egen indstilling. Flyver- og orlogspræsterne er et fantastisk interesseret, inspirerende og medlevende folkefærd, som forsvaret kan være både glade for og stolte af.

Kursus i 1980 foregår et sted i søværnet i AUG måned.

NYT FRA STABEN

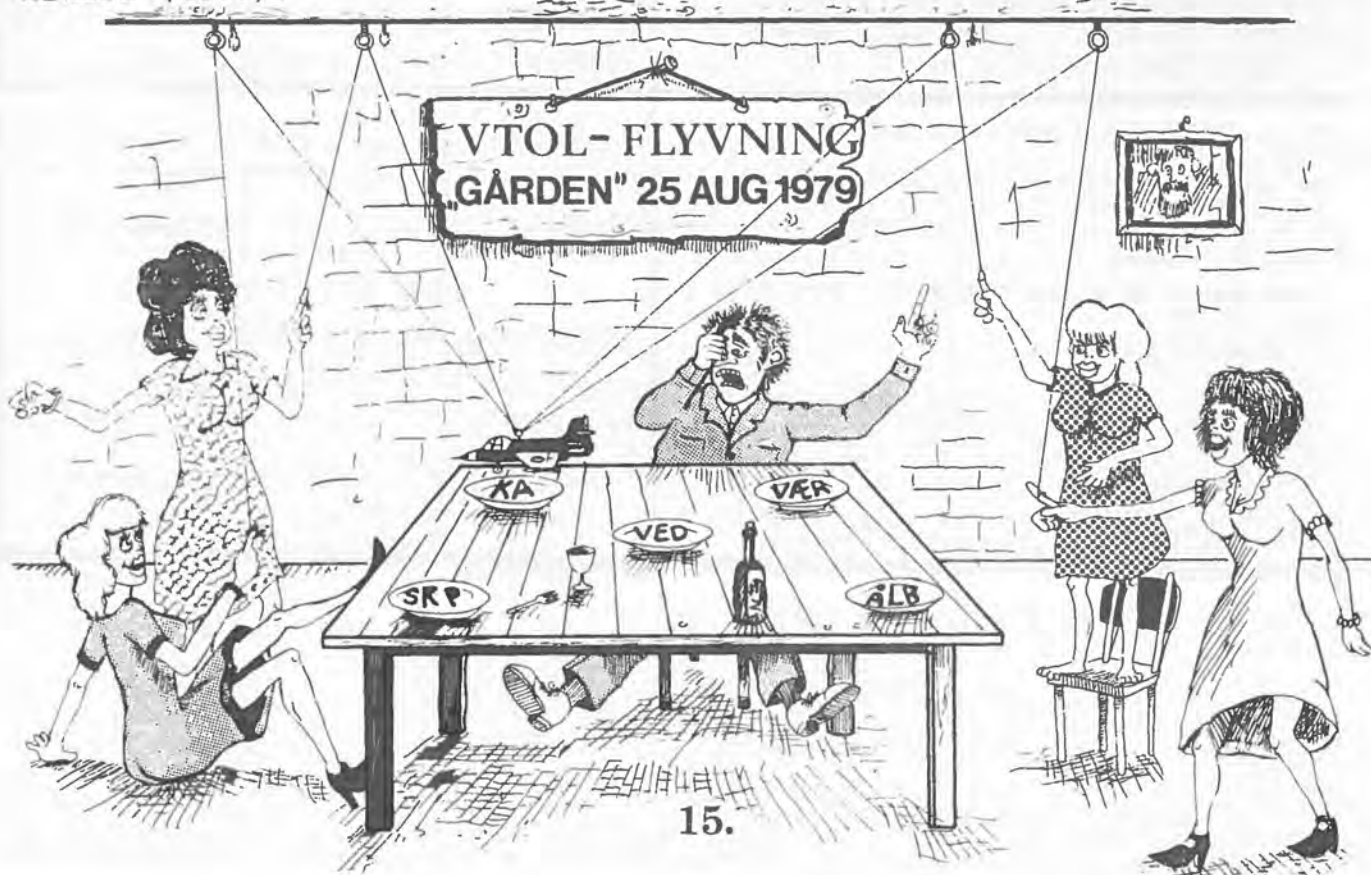
Ved Flyverstabens høstfest, der blev afholdt på "Personaleforeningen ESK 722"'s gård ved Arresø, var der verdenspremiere på en "operativ" selskabsleg.

Under meget kyndig ledelse af Flyverstabens erfarne AVIATORS blev alle festens deltagende damer indført i flyvningens og samarbejdets kunst, ved at styre en VTOL-HARRIER "landet rundt på venstre volte".

Inddelt i 4-mands hold, manøvrerede damerne ved hjælp af snoretræk flyet rundt fra flyvestation til flyvestation, og tid blev noteret pr. stopur. Flyvelederne, der også inkluderede Chefen for Flyvevåbnet, kørte holdene med kontante og let forståelige ordrer: "Slæk mormor", - "Hiv Grethe", - "Steady Birthe" osv.

Det vindende hold blev tildelt medaljer og delte en flaske Champagne. Ved tildeling af medaljerne, blev der uddelt "russisk lykønskning" med kys på begge kinder (osv.).

Vinderholdet benyttede 2 minutter og 48 sekunder før rundflyvningen, - uden en eneste gang at lande flyet udenfor platformen.



FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT

Uddannelsen på Flyveskolen, Flyvestation Avnø

Flyvestation Avnø

Allerede i 1930/31 påbegyndtes der flyveundervisning på Avnø. Søværnets Flyvevæsen henlagde sin flyveuddannelse hertil og oprettede i den anledning en Luftmarinestation. Under 2. verdenskrig havde tyskerne også elementær flyveuddannelse her. Efter krigen blev man enige om en fælles elementær flyveuddannelse for Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper. Denne situation eksisterede til Flyvevåbnets oprettelse i 1950, hvor Flyvestation Avnø blev oprettet med den nuværende Flyveskole (FLSK).

Flyveskolens virke

Tre gange om året oprettes en klasse: I april, august, og december. Det maksimale elevantal er 30, men heraf må kun de 24 tilhøre pilotlinien. Det første tal er grundet på klasseværelsernes størrelse og det andet tal er afhængigt af skolens flyveinstruktør-kapacitet, der beløber sig til 10 inklusiv chef og næstkommanderende.

Klasserne sammensættes af elever, der tilhører følgende kategorier:

Piloter til Flyvevåbnet

Piloter til Hærens Flyvetjeneste (HFT)

Piloter til Søværnets Flyvevæsen (SVF)

flyveledere

navigatører

ansøgere til Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) A-linie til Flyver-, kontrol og varslings- samt raketlinierne.

Uddannelsen er inddelt i faser:



fase I	militær grunduddannelse varighed 8 uger
fase II	sergentuddannelse varighed 9 uger
fase III	elementærflyvekursus varighed 19 uger
fase IV	reserveofficerskursus 1. del varighed 8 uger
<u>fase V og VI flyveuddannelse i USA som vil blive beskrevet i artikel 3.</u>	
fase VII	reserveofficerskursus 2. del varighed 9 uger.

Flyveelever til Flyvevåbnet skal

gennemgå hele dette i denne artikel beskrevne kursus. Flyveelever til FLSK A-linien gennemgår til og med fase III.

- Flyveelever til HFT

gennemgår fase II og III hvorefter de fortsætter på et overgangskursus, som FLSK også afholder. Når de forlader FLSK har de fået 100 flyvetimer.

Flyveelever til SVF gennemgår fase III for derefter at fortsætte på helikopterkursus i USA.

Flyveledere gennemgår fase I, II og III (fase I undlades, hvis de i forvejen har militær grunduddannelse). De skal ikke kvalificere sig i flyvning, men gennemgår et særskilt flyvekursus med dobbeltstyring, hvor der er lagt vægt på instrumentflyvning i tæt befløjne kontrollerede luftrum. De skal bestå eksamen i alle øvrige fag, hvorefter de fortsætter uddannelsen på flyvelederskolen i Luxembourg.

Navigatorer

Uddannes som flyveelever, men skal ikke flyve solo. Derefter videreuddannes de på en særskilt skole i USA.

FLOS A-aspiranter gennemgår fase I, II og III (evt. minus fase I). De skal bestå elle prøver og eksaminer minus flyvning. De får et særskilt flyvekursus med dobbeltstyring, der omfatter alle flyvediscipliner inklusiv formationsflyvning. Efter afslutning på fase III fortsætter de i praktiktjeneste som sergenter med uddannelse af rekrutter for senere at begynde på FLOS. Denne kategori kan omfatte kvinder.

Fase I - militær grunduddannelse

Flyvereleven møder på sin første dag i Flyvevåbnet på Flyvestation Værløse. Her iklædes han, og allerede samme dag han på den militære grunduddannelse i stationseskadrillen på Flyvestation Avnø. Hans grunduddannelse (rekrutskole) er meget lig den uddannelse andet personel i FLV gennemgår. Han har tjenestekundskab, eksercits,

fysisk uddannelse og træning, skydeuddannelse, skyttetjeneste, ABC-tjeneste og sanitetstjeneste. Herudover får flyverelever 25 timer i psykologi, hvorunder han blandt andet lærer at få forståelse for en gruppes sociale samarbejdsrelationer. Der lægges stor vægt på at udvikle elevens evne og vilje til samarbejde, samt at opnå elevens forståelse for skabelse af disciplin og dennes opretholdelse. Flyveskolen (FLSK) lægger stor vægt på, at hver enkelt elev opnår en veludviklet grad af selvdisciplin. FLSK forsøger at tilrettelægge og gennemføre en hensigtsmæssig pædagogik samt at skabe optimale vilkår for tilpasning og trivsel. I skyttetjeneste siger målsætningen, at eleven skal kunne fungere som enkeltkæmper såvel i dagslys som i mørke. I slutningen af fase 1 forekommer der en 2 døgns overlevelsesøvelse. Eleven skal underbringe sig i bivak, demonstrere brugen af sin udrustning og leve af feltrationer. (I januar 1979 foregik denne øvelse i minus 11°C). Overlevelsesøvelsen er et led i en øvelsesrække faserne igennem, som slutter af med en større overlevelsesøvelse af 1 lille uges varighed på fase VII - herom senere.

Eleverne indkvarteres stadig på seks - og tomandsstuer. Ny undervisningsbygning og elevbygning er under opførelse i 1979/80. Undervisningen foregår på ugens fem hverdage fra 0800-1545. Der stilles store krav til eleverne, og fritiden er begrænset. De første 9 måneder aflønnes eleverne som værnepligtige. (Efter gennemførelse af fase II og III opnås grad af sergent.) Der tegnes en otteårig kontrakt med seks måneders prøvetid. Under hele prøvetiden kan enhver elev opsige kontraktforholdet med 14 dages varsel og forlade uddannelsen uden at behøve at angive årsagen hertil.

Fase II - sergentuddannelsen.

Klassen er nu større - elevtallet er vokset, og der er kommet elever til, der tidligere har gennemgået rekrutuddannelsen heriblandt oversergenter, sergenter, overkonstabler og konstabler. Dette personel deltager nu i uddannelsen på lige fod med de øvrige elever og indkvarteres sammen med dem. Fase II er et sergentkursus - eleverne får en roset på ærmet - de er nu blevet sergentelever og skal i løbet af 9 uger gennemgå en uddannelse, som (hjælpe) instruktører samt en begrænset lederuddannelse. Et af formålene med sergentkurset er at meddele viden, opøve færdigheder og skabe holdninger hos eleverne, så de kan varetage de instruktørmæssige og ledelsesmæssige opgaver der er forudsat varetaget af sergenter i FLV (jvf. CHF uddannelsesdirektiv for pilotuddannelsen). Efter at eleverne i de første to uger i ca. 25 timer har beskæftiget sig med pædagogik og lært at forberede og gennemføre en undervisningslektion, optræder de nu ofte selv som instruktører.

Fagkredsene er de samme som på fase I; dog beskæftiger eleverne sig nu også med faget engelsk. Fasen slutter af med en mere omfattende overlevelsesevølse med deltagelse af hjemmeværn. Eleverne bevæger sig (rykker frem) om natten og hviler sig i skove og på hølofter om dagen, forsynes fra luften (nedkastning fra T-17) og bevæger sig gennem områder, hvor de bliver "beskudt". Måske tilfangetages de af hjemmeværnet.

Eleverne aflægger prøver i alle fagkredsene (der gives standpunktskarakterer) og der skal opnåes mindst 6.0 (13 skala) i gennemsnit.

Fase III - Elementærflyvekursus.

Sammensætningen her er:

Teoriundervisning
praktiske fag
flyveundervisning

Teoriundervisning.

Flyveteori giver eleven kendskab til alle bestanddelene i den

praktiske flyvning lige fra det grundlæggende AIR WORK (ligeudflyvning, stigning, glidning og drej) til det mere avancerede (nødlændinger og kunstflyvning). Til støtte for undervisningen anvendes en af FLSK udarbejdet flyveteoribog, der selvsagt udelukkende omhandler håndteringen af T-17.

Flytypehåndbog (T-17).

Som pilot på en flytype hører et indgående kendskab til flyet såvel teknisk som manøvre-mæssigt.

Dette kendskab erhverver eleven sig dels gennem undervisning og dels gennem studie af håndbogen for typen. Inden soloflyvning skal eleven bevise sit kendskab gennem en prøve.

Eleven skal endvidere bestå eksamen i fagene:

Navigation
Meteorologi
Lufttrafikregler
Aerodynamik
Engelsk, skriftligt og mundtligt.

Praktiske fag.

Brugen af nødudstyr. Alt nødudstyr (redningsvest, gummibåd, faldskærm m.v.) gennemgås teoretisk, hvorefter eleven indøver brugen af det i svømmehal.

Cockpitdrill.

Eleven sidder i flyet og lærer sig alle kontakter, instrumenters og håndgrebs placering at kende.

Radiotelefoni.

Eleven opøves i at kommunikere på engelsk over radioen.

Flyvesikkerhed.

Gennem undervisning, afspilning af båndoptagelser, films og drøftelser får eleven kendskab til flyvesikkerhedsvirkningen, flyvesikkerhedsorganisationerne, havari- og flyvetildragelsesundersøgelser ligesom han bringes den grundlæggende holdning til flyvesikkerheden og dennes mange faktorer.



Flyvemedicin.

Flyvelægen giver de grundlæggende faktorer for flymedicinen og bidrager gennem undervisningen til en positiv holdning til flyvelægens arbejde.

Fysisk uddannelse og træning fortsætter.

Gruppedynamik og psykologi

fortsætter med timerne placeret på tidspunkter, hvor presset er særlig stort såsom omkring solocheck og finalcheck.

Flyveundervisningen.

Hele kurset er på 25 flyvetimer, og eleven skal under normale omstændigheder flyve solo indenfor de første 12 timer. Fra begyndelsen af kursus inddeles eleverne i grupper på 8 og til hver gruppe hører tre flyveinstruktører: en såkaldt "klase". Hver af disse "klaser" består af instruktører af følgende kategorier: ældste og mest erfarne, yngre mindre erfarne og mindst erfarne. Ældste instruktør fungerer som klaseleder og checkpilot. Klasernes sammensætning varierer fra flyverklasse til flyverklasse. Hver elev får tildelt en primær instruktør fra sin klase, men skal i øvrigt flyve med alle tre instruktører. Klasesystemet hjælper med til at give eleverne en mere effektiv uddannelse; det aflaster de yng-

re instruktører; det medvirker til uddannelse af nye instruktører og bevirker en standardisering, der sikrer, at alt gøres ensartet overfor alle elever. Sidst men ikke mindst hjælper klasesystemet hver enkelt elev til at anskue egne præstationer og bedømmelsen af dem så realistisk og alsidigt som vel muligt.

I de første missioner er flyvetiden kun 45 minutter for at gøre indlæringen positiv og ikke trættende. Der arbejdes med grundlæggende styring og stalløvelser, som skal være på plads ca. ved mission nr. 7 Mission 8 og 9 består udelukkende af landingsrunder og missionerne 10, 11 og 12 er forberedelse til solocheck. Det ses, at såvel instruktør som elev hele tiden kan følge, om udviklingen svarer til kravene. Der tildeles kun ekstra missioner, såfremt vejret eller tekniske vanskeligheder har forhindret en missions gennemførelse. Hele tiden sikrer instruktøren sig, at eleven ved briefings og debriefings ved, hvad mission i alle enkeltheder går ud på samt er bekendt med resultatet, som skrives ned på en speciel formular med karakter for præstationen. Eleven kvitterer for, at han har læst og forstået dens indhold. Henimod solo-

stadiet bliver eleverne gjort opmærksom på, at FLSK solocheck ønsker at konstatere, at alle har tilegnet sig følgende:

flyvefærdigheden:

eleven kan flyve de grundlæggende manøvre med en ønskelig nøjagtighed og koordination.

Navigation:

Eleven kan orientere sig hele tiden og anflynge et angivet område og navigere til og fra dette.



FINAL CHECK består af et ca. 10 min. 650 fod navigationsben, efterfulgt af simuleret instrumentflyvning. Derefter kunstflyvning og nødlandinger samt hjemflyvning.

Bedømmelse og elimination.

Som beskrevet i artikel nr. 1 "pilotrekruttering" er der sket en stor udvikling indenfor udvælgelsesproceduren. Dels er de målemæssige metoder, hvorved man finder frem til de egnede emner, blevet bedre, dels er samarbejdet mellem FLSK og rekrutteringen blevet mere effektivt. Resultatet er blevet, at dumpeprocenten i de sidste tre flyveklasser er væsentligt formindsket (ca. 25% mod før helt op til 55%). Det er især målingen af aspiranternes evne til at lære

styringsfærdigheden, der er blevet bedre. Derimod er målingerne knap så pålidelige angående simultankapaciteten anvendt i forbindelse med flyvningen.

FLSK lægger stor vægt på, at eleverne selv medvirker til at bedømme egne præstationer. Der som det viser sig, at eleverne ikke slår til, skal en elev opleve hele proceduren henimod elimination således, at han for det første er klar over, at der bliver gjort alt, hvad der kan gøres for ham, samt for det andet opnår den fulde forståelse af, at han ikke kan leve op til skolens krav. Størsteparten af de elever, der ikke kan opfylde skolens krav, bliver elimineret inden soloflyvningen. Af disse elimineres lidt under halvdelen på grund af utilstrækkeligt håndlag for at lære selve styringen af flyet, hvorfor en soloflyvning ville være sikkerhedsmæssigt uforsvarlig. De resterende besidder styringsevner under middel, og dette i forbindelse med manglende overblik og simultankapacitet bevirker, at fortsat uddannelse ikke er tilrådelig.

overblik og praktisk planlægning:

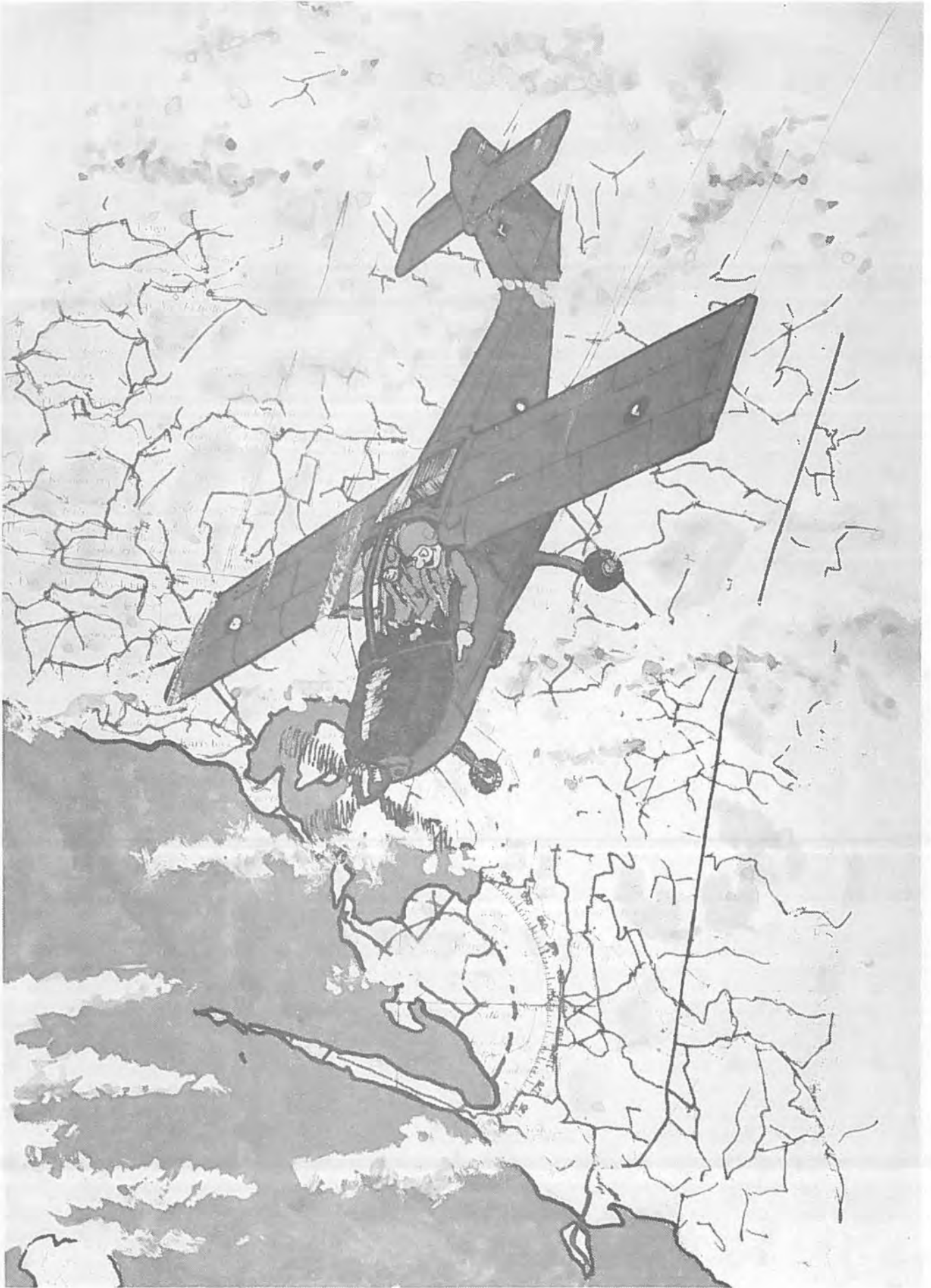
eleven kan tilrettelægge checket fløjet som briefet af checkpiloten med anvendelse af foreskrevne procedurer, undgåelse af skydeområder samt fornuftig ud og hjemflyvning.

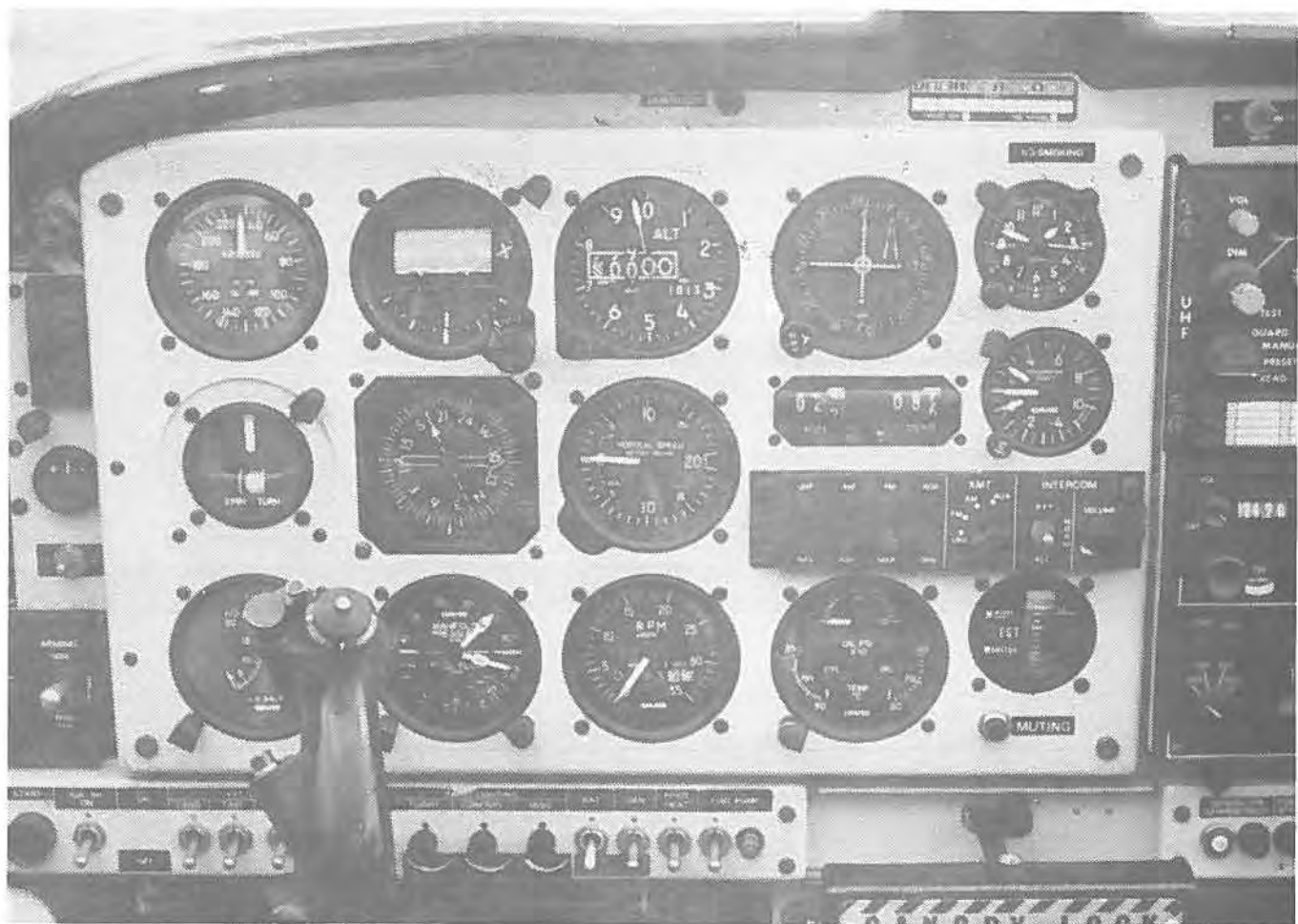
Eleven kan modtage og følge en briefing og udvise godt luftmandskab:

Checkpiloten briefet om de øvelser, han ønsker at se, deres antal og rækkefølge.

Selve checket udføres i to dele. Del 1 omfatter AIR WORK i et bestemt tildelt område, og del 2 består af anflynning, landingsrunder og landinger. Herunder checkes eleven i nødprocedurer.

Som checkpiloter virker skolechef, næstkommanderende samt de tre klasseledere. Dog således at ingen checkpilot flyver med en elev fra egen klasse.





Hvis eleven udfører checket tilfredsstillende og erklærer sig klar til at flyve solo, udfører han en landingsrunde solo.

De næste 12 timer består af:
4 solo landingsrundemissioner
1 solo navigation
4 missioner med nødlandinger og kunstflyvning
4 instrumentflyvningsmissioner
navigationsmissioner dobbeltstyring

og sidst FINAL CHECK dersom eleven anses for egnet hertil.

Flyveprogrammet op til solo, som tidligere beskrevet, giver i høj grad såvel eleven som instruktøren mulighed for at bedømme, om eleven lever op til kravene eller om han er bagud. Hvis en elev henimod solocheck ikke skønnes at kunne nå det indenfor det fastsatte program, tilbyder instruktøren eleven, at de anmoder klasselederen om assistance. Dersom han heller ikke skønner, at eleven kan klare det, vil denne ikke blive indstillet til solocheck, men derimod til PROFICIENCY CHECK, som flyves med enten skolechefen eller NK. Efter den flyvning mødes alle de fire implicerede: eleven, instruktøren, klasselederen og chefen/NK, og der tages beslutning om eventuel ekstra flyvninger eller indstilling til elimination. Ca. hver femte elev, der gennemgår denne procedure, får mere flyvetid, men kun få af disse evner alligevel at indhente det forsømte.

Efter solo kan samme procedure komme i anvendelse, når som helst instruktøren skønner, at eleven ikke lever op til kravene, men det normale er, at dette først sker op imod final check.

Eliminationskommissionen.

Når en elev af FLSK er blevet indstillet til behandling af kommissionen, sendes der bedked til Flyverstabem, og et møde berammes. Kommissionen sammensættes herefter af en repræsentant for Chefen for Flyvevåbnet og en lignende for rekrutteringen. Fra FLSK deltager: chefen (formand for

kommissionen), NK, chefen for stationseskadrillen, skoleofficeren (sekretær) og elevens instruktør. Alle elevens præstationer behandles og et udarbejdet eliminationsgrundlag drøftes. Eleven har indflydelse på grundlagets ordlyd, ligesom hans kommentarer til samtlige faser udgør en del af et mødereferat. Ud fra kommissionens indstilling, som også fremgår af referatet, træffer Chefen for Flyvevåbnet den endelige afgørelse. Med anvendelsen af den i forrige afsnit forklarede fremgangsmåde i forbindelse med bedømmelse og elimination er det imidlertid kun meget få elever, der overfor kommissionen giver udtryk for, at de ønsker at få en chance til.

Som nævnt i artikel 1 "pilotrekruttering" er den afsluttende del af eliminationsproceduren et reinterview, der foretages af flyvepsykologen. Foruden det bidrag denne metode yder til det psykologiske udvælgelsesarbejde, giver eleverne mange værdifulde oplysninger, som FLSK anvender i den justering af undervisningen, der foregår til stadighed.

Udviklingsprogram for flyveinstruktørerne.

I forbindelse med overgangen til T-17 stod det klart for alle instruktørerne, at det nu ville blive muligt at sætte specielt ind på at forbedre metoderne for flyveinstruktionen "mand til mand". Det er en klar forbedring, at man nu sidder side om side med eleven. Denne fordel måtte udnyttes yderligere.

I denne proces fik FLSK hjælp af flyvepsykologerne. Under afholdelse af et par seminarer blev opgaven klarlagt, og i næste fase deltog to psykologer i den daglige skoleflyvning. De lyttede ind på briefing af eleverne - derpå fløj de med i bagsædet og overværede på den måde hele instruktionen i luften, og endelig deltog de i debriefingen. Ved hjælp af et spørgeskema blev instruktøren derefter interviewet om sin planlægning og sine mål med den

netop fløjne mission. Eleven blev ligeledes hørt om sine oplevelser og resultater, og sidst, men ikke mindst, blev instruktøren debrifet af psykologen om det faktiske resultat, som det fremstod efter samtalen med eleven

Gennem yderligere seminarvirksomheder har dette program resulteret i helt ensartede principper for briefing og debriefing samt instruktion i luften, ligesom den enkelte instruktør har modtaget nogle uvurderlige råd og anvisninger, som medvirker til at gøre instruktionen mere effektiv for eleven.

Programmet er imidlertid ikke afsluttet hermed. Det kører videre, således at alle nye instruktører får denne assistance af en flyvepsykolog, ligesom skolens ældre, erfarne instruktører hjælper de mindre erfarne instruktører enten ved, at iagttage hans instruktion fra bagsædet eller ved, at den yngre sidder i bagsædet.

Forældredage.

I den sidste del af fase III arrangeres en forældredag. En fredag inviteres elevernes forældre til FLSK. De ankommer kl. 10.00 og dagen begynder med en gennemgang af hele uddannelsen i ord og billeder. Derpå overværer forældrerne deres sønner på et "soloflyvepas", og ved at tilbringe en hel dag på skolen opnår forældrerne et indblik i deres sønners forhold og uddannelse.

Uddannelses- og bedømmelsesmøder.

Når alle elever har gennemgået elementærflyvekurset, afholdes første bedømmelsesmøde. Alle målinger og præstationer gøres op elev for elev. Ved dette møde bliver FLSK for første gang gjort bekendt med den vurdering der er blevet foretaget, inden eleven kom til FLSK. Dette møde danner et værdifuldt grundlag for rekrutteringsfolkene og flyvepsykologerne. Bedømmelsesmøde nr. 2 afholdes, når eleven vender hjem fra USA - her er Flyvertaktisk Kommando repræsenteret. Denne bedømmelse danner desuden grundlag for fordelingen af piloterne til jetflytyperne.

Fase IV og VII - reserveofficerskursus.

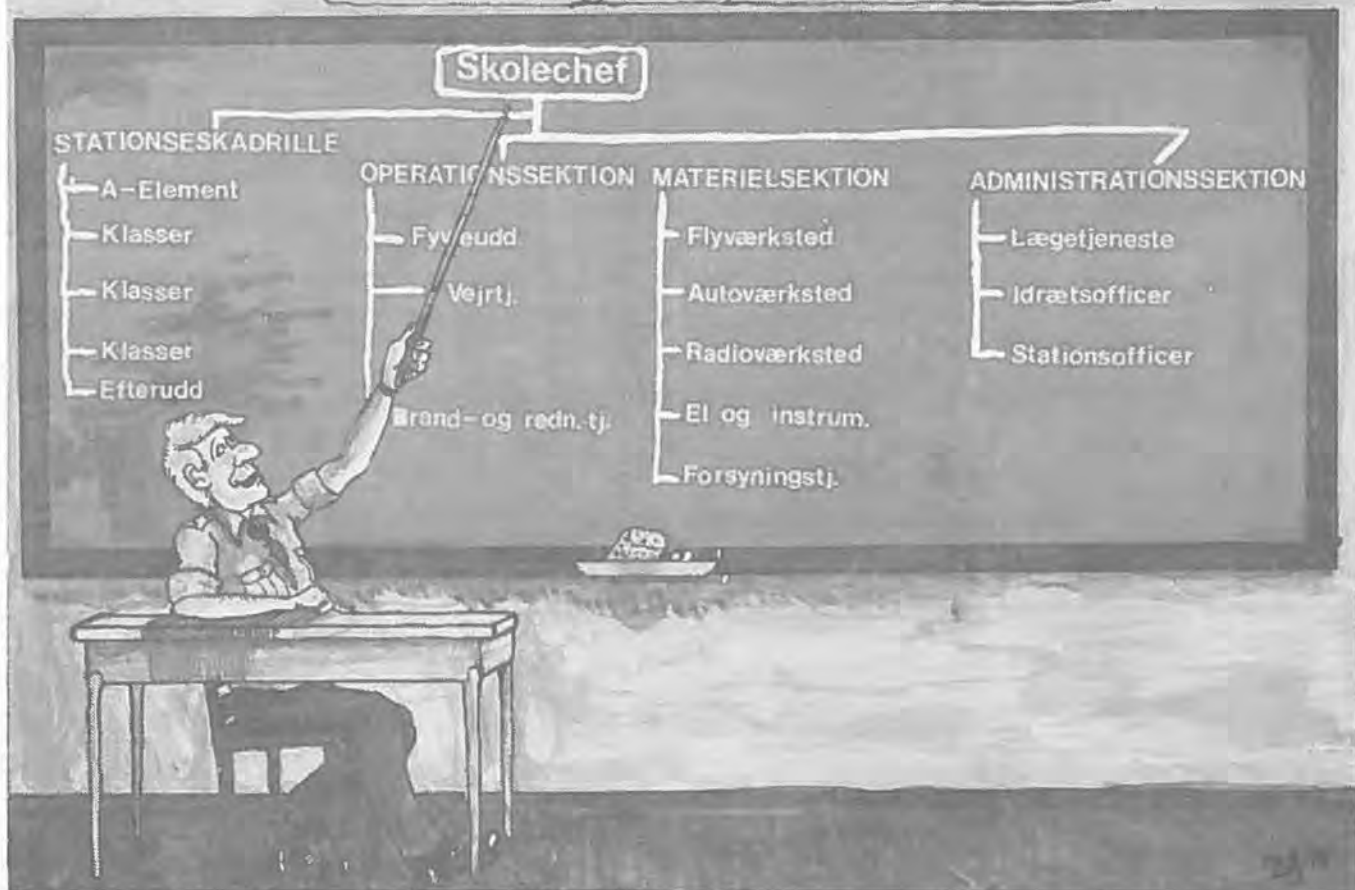
Disse to faser gennemføres henholdsvis før og efter uddannelsen i USA. Den samlede varighed er 15 uger, og der afholdes 598 timer.

Denne del skal opfylde målet: at give forståelse af pligter, ansvar og rettigheder for en officer i FLV.

at meddele eleverne sådanne personlige færdigheder samt en sådan faglig viden og holdning, at de kan anvendes som officerer i FLV med vægt lagt på tjenesten i operative enheder.



FLYVESKOLENS ORGANISATION



Fagene er stort set iflg. sagens natur rent militære fag. Landkrigslære og søkrigslære følges op af besøg på nogle af disse værns enheder. Luftkrigslæren supplerer godt den praktiske del, som eleverne har fået ved Tactical Air Command (se art. 3) ligesom også dette fag indeholder besøg overalt i den operative del af FLV.

Specielt skal dog nævnes NÆRFORSVAR. Her gennemgås og drøftes principperne for forsvar af en FSN eller et større FLV-etablisement. Undervisningen gennemføres bl.a. ved et krigsspil. En spændt situation opstår mellem "orange" og "blå" lande - situationen fører til krig med en invasion i blå lande til følge. Eleverne får nu lejlighed til som chefer for store og små enheder på FSN niveau at træffe afgørelser, som har betydning for muliggørelsen af den fortsatte kamp mod "orange" enheder. Det er et krigsspil, som kræver fantasi og hurtige, rigtige afgørelser.

COMBAT SURVIVAL

Ufrivillig isolering i fjendtlig område. Hvordan kan piloten på bedste måde til fods nå tilbage til egne allierede enheder - og hvis han fanges, hvorledes skal han da forholde sig?

Denne fagkreds er en af de vigtigste og hårdeste på reserveofficerskursus. Efter 100 timers teori og praktik slippes piloterne løs på et sted på Sjælland, som nu er blevet "fjendeland". Jagten på piloterne foretages af Hjemmeværnsenheder samt enheder fra FLV. Hele øvelsen varer 1 uge.

Udnævnelsen til sekondløjtnant kommer således ca. 2 år og 4 måneder efter at eleven mødte på FLSK. Dog er en stor del af denne tid tilbragt med uddannelsen i USA og det vil forbindelsesofficeren Major T.Uldal berette om i artikel 3.

OBLT K. Abildskov

FLY VEVÅBEN NYT



F-16 LÆGEMØDE

UDDANNELSE AF RESERVEOFFICERER

TACEVAL PÅ FSNÅLB

ORIENTERINGSKURSUS FOR OFFICERER

FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT

FLYVERSTABEN

DEC 1979



Forreste række f.v.: Ltcol dr. T.D. Gensler, USA.
 OLG T. Stæhr Johansen, FSN Værløse, Major P.E. Alsøer, FKOLG.
 Bageste række f.v.: OLG F. Amter, FSN Skrydstrup, OLG H.T. Andersen,
 Flyvemedicinsk Institut, Oslo, Major dr. M. Ingels, Belgien,
 STLG K. Jessen, FKOLG, LtCol dr. G. Maat, Holland.

★

"Indførelsen af en ny generation high performance aircraft i NATO vil medføre stigende fysiologiske og psykologiske krav til disse fighter piloter".

Denne påstand har allerede i et par år været temaet for en række flyvemedicinske møder blandt NATO-landene, ligesom den i USA har været baggrund for drøftelser om særlige krav til de kommende fighter-pilots.

De europæiske F-16-læger har naturligvis nøje fulgt og ofte deltaget i de officielle drøftelser om dette emne, man da der blev mulighed for under mere uformelle forhold at tale om eksisterende og kommende problemer vedrørende denne form for flyvning, blev en invitation til et møde i København med USAFs "operationelle" flight surgeon, LTCOL. Dr. Thomas Gensler fra Hill AFB i Utah, akcepteret med glæde af de øvrige europæiske lande.

★

Det var lykkedes at få dr. Gensler til Vedbæk i to dage, hvor han første dag informerede om og drøftede problemer vedrørende hydrazin, udvælgelse og træning af piloter, accelerative påvirkninger og varme-stress af disse samt deres psykologiske belastning under flyvning med repræsentanter for det danske flyvevåben. Og efter at han om aftenen i Dansk Militærmedicinsk Selskab havde redegjort for flyvemedicin som bedriftsundheds-tjeneste i det amerikanske flyvevåben, deltog han på anden dagen i en rundbordssamtale med flyvemedicinere fra Belgien, Holland, Norge og Danmark over bl.a. de nævnte emner.

Udbyttet af denne dags samtale blev vurderet så højt, at det fra de øvrige europæiske lande blev foreslået, at denne form for flyvemedicinske møder foreløbigt skulle følges op årligt. Næste møde blev derfor tentativt aftalt at skulle finde sted maj 1980, arrangeret af Belgien.

UDDANNELSE AF RESERVEOFFICERER

INDLEDNING

Det danske forsvar er opbygget efter det såkaldte adaptivitetsprincip, hvilket stort set vil sige, at man for at spare penge og derved give befolkningen større forbrugsgoder accepterer et lavt fredsberedskab og tilrettelægger forsvaret således, at man under udnyttelse af den tid man regner med at få (varsel fra efterretningstjenesten og lignende) vil kunne nå at udvikle sit samlede forsvarspotential.

Vore fredstidsstyrker af alle tre værn er små, og selv om flyvevåbnet er det af værnene, som ligger nærmest sin krigsstyrke i fredstid, har dette værn en mobiliseringsstyrke på ca. 10.000 mand, hvortil kommer en personelreservestyrke på ca. 12.000 mand. Som følge deraf er der behov for reserveofficerer til at lede disse enheder. Uddannelsen af disse reserveofficerer foregår på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole på Flyvestation Værløse.

DEN NYE UDDANNELSES FORMÅL OG VARIGHED.

Formålet med grunduddannelsen af reserveofficerer er med andre ord at uddanne ledere til de indkaldte styrker i flyvevåbnet, når dette værn - efter mobilisering - er bragt op på fuld krigsstyrke. Hovedparten af disse officerer uddannes til nærforsvar og nærluftforsvar af flyvestationer og andre flyvevåbenanlæg og - enheder. Andre reserveofficerer tilvejebringes ved mobilisering af officerer f.eks. piloter, der tidligere i en årrække har været ansat i flyvevåbnet, men som på et tidspunkt er overgået til civil erhverv, og som har stillet sig til rådighed for flyvevåbnet i tilfælde af mobilisering.

Da uddannelsen er kort (et år efterfulgt af 6 mdr. pligtig tjeneste) og krævende er det nødvendigt, at der foretages en udvælgelse blandt egnede værnepligtige.

UDVÆLGELSEN.

Denne starter ved sessionen, i det kun de værnepligtige, der er erklæret ubetinget egnede til af-tjening af værnepligten, får tilbuddet om uddannelse til reserveofficer. Følgende krav skal desuden være opfyldt:

- være fyldt 18 år, men normalt ikke 25 år.
- have dansk indfødsret,
- have gode skole kundskaber, d.v.s. realeksamen eller tilsvarende med minimumskarakterer i dansk, regning og engelsk på 6 i hvert fag, eller højere eksamen,
- være i god fysisk form.

Selve udvælgelsen foretages af Forsvarets Rekruttering, der foranlediger ansøgerne indkaldt til optagelsesprøver, der finder sted på Flyvestation Værløse og varer godt et døgn.

Disse optagelsesprøver fandt sted i april 1979 og resulterede i at omhandlede uddannelse startede den 1 august 1979 med 20 elever.

UDDANNELSENS INDHOLD.

Selve uddannelsen indledes med den militære grunduddannelse, der varer to måneder. Dernæst følger en sergentuddannelse på fire måneder, hvor eleverne lærer at føre mindre styrker under kamp samt uddannes til at virke som instruktør. Efter udnævnelse til sergent i flyvevåbnet skal han forrette to måneders praktiktjeneste som tropslærer og -instruktør ved en af de enheder i flyvevåbnet, hvor grunduddannelse af værnepligtige menige finder sted.

Såfremt denne tjeneste gennemføres tilfredsstillende indtræder sergenten på reserveofficersklassen, der varer 4 måneder.

★ ★ ★

Denne del af uddannelsen skal give eleverne viden, færdigheder og holdninger, der gør dem egnede til at virke som delingsfører o.l. det vil sige med lederansvar overfor en styrke på ca. 30 mand.

Såfremt denne uddannelse gennemføres vil den værnepligtige på årsdagen for sin indtræden på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole forlade denne skole som nyudnævnt sekondløjtnant af reserven.

De resterende 6 måneders værnepligtstjeneste vil hovedsageligt blive tilbragt som delingsfører ved flyvevåbnets rekrutuddannende enheder, hvor han i praksis vil blive trænet i at lede en styrke, der stort set svarer til den, han evt. skal lede under kampforhold. Endvidere vil han blive anvendt som instruktør i den vedligeholdende militære uddannelse af flyvevåbnets personel. Sidst men ikke mindst vil han få lejlighed til at stifte nærmere bekendtskab med sin mobiliseringsfunktion på det sted, han skal møde, hvilket bl.a. indebærer studie af planer, rekognosceringsvirksomhed samt deltagelse i øvelser m.v.

HJEMSENDELSE OG TIDEN DEREFTER.

Efter 18 måneders værnepligtstjeneste ialt, hjemkommanderes den unge reserveofficer og kan igen hellige sig sit civile gøremål. De sekondløjtnanter, der tegner rådighedskontrakt for et antal år med flyvevåbnet, udnævnes ved hjemsendelsen til løjtnant af reserven i flyvevåbnet og modtager et fast månedligt rådighedsbeløb, der f.t. er på ca. 500,- kr. Til gengæld herfor skal den pågældende stille sig til rådighed ca. et par uger om året. I den tid de er indkaldt til nævnte rådighedstjeneste, oppebærer de den for graden normale løn.

Udover grunduddannelsen og de erfaringer der opnås under genindkaldelsesperioder - særlig i forbindelse med mønstringsøvelser vil flyvevåbnets reserveofficerer have mulighed for at dygtiggøre sig ved at gennemføre Officerskursus 1 og 2, der afvikles ved Forsvarets Brevskoles foranstaltning.

Begge kursus afsluttes med eksamen, hvortil eleverne indkaldes ca. to dage.

Efter gennemgang af disse krævende uddannelser kan reserveofficererne avancere til h.h.v. kaptajn og major af reserven i flyvevåbnet med lederansvar overfor en styrke på 100-150 mand.

AFSLUTNING

Der er et stort behov for reserveofficerer til flyvevåbnets mobiliseringsstyrker, og med den nye grunduddannelse for reserveofficerer i flyvevåbnet, der nu er startet, er der skabt grundlag for med tiden at bøde på dette behov. Men samtidig er der med denne uddannelse skabt et godt tilbud til den del af den værnepligtige ungdom, der ikke er bange for at spytte i næverne og tage fat, og som ikke har noget imod at gøre en ekstra indsats for landets forsvar.



TACEVAL PÅ FSNÅLB

Alert-fasen - den fase hvor enhedernes evne til at reagere på beredskabsforhøjelser til og med simuleret krigstilstand - blev indledt med TAC EVAL holdets ankomst til FSN Ålborg tidlig mandag morgen. TAC EVAL holdet består af specialister på alle områder der skal bedømmes. Herunder indhentes bistand bl.a. fra det engelske, tyske, amerikanske og norske flyvevåben. TAC EVAL er en uvarslet inspektion d.v.s. de pågældende enheder kender ikke datoen og kan hermed ikke have truffet forholdsregler i forvejen.

Alle enheder på FSN Ålborg blev "besat" samtidigt af TAC EVAL holdets medlemmer få minutter før øvelsens start, og i de følgende timer blev enhedernes bevægelser og reaktioner nøje fulgt, hvorvidt de anvendte procedurer var de rigtige, og om reaktionstiderne var inden for de tilladte grænser.

Resultatet blev at begge de flyvende eskadriller (723 og 726) var i stand til at stille det krævende antal kampklare fly på under halvdelen af den tilladte tid hvilket gav højeste karakter i denne fase.

Battle-fasen - den fase hvor enhedernes evne til at udføre deres operative opgave evalueres, herunder alle støttefunktioner samt enhedernes evne til at beskytte sig mod virkninger af fjendtlige angreb - fandt sted under medvirken af en lang række allierede fly, der simulerede mål for ESK 723 og 726 F-104 jægere og NLF kanoner, spillede med i krigsspillet med en iver ud over det sædvanlige. Også de opnåede resultater viste tydelige forbedringer på næsten alle feltet hvilket afspejledes i de givne karakterer.

Generalmajor Baxter, Air Deputy HQ Afnorth, udtalte bl.a. i sin lykønskning til stationschefen oberst R.S.Hansen, at de opnåede resultater viser, at effektiviteten kan forbedres ved god ledelse, forvaltning og træning, uden at det behøver at medføre en stigning i omkostningerne.



ORIENTERINGSKURSUS FOR OFFICERER



FLV orienteringskursus for officerer tjenstgørende i stabe m.v.

Ovennævnte kursus har nu været afholdt i mere end 15 år.

Kursus har en varighed på 5 dage og formålet er at give officerer m.fl. tjenstgørende i stabe et udvidet kendskab til operative funktioner, organisation, materiel og lokaliteter inden for Flyvertaktisk Kommandos ansvarsområde. Kursus gennemføres ved besøg på en række af flyvevåbnets tjenestesteder på Sjælland og i Jylland. Der afholdes normalt 2 kurser om året og deltagerne er officerer og civile primært tjenstgørende i FMN, FKO, HJK, FE, FTK og FMK med størst prioritet til personel uden for FLV. Kursus 1979-2 er netop afviklet og en af kursusdeltagerne (KK A. Gjedde, FST) har følgende kommentarer:

"Ved en officiel engelsk middag, hvor talerne var officerer fra hvert af de tre værn, omtalte både hærens og søværnets repræsentant spøgende flyvevåbnet som forsvarets Askepot. Da det blev flyvevåbnets tur til at tale, indledte generalen med disse ord: "Jeg ved ikke ret meget om Askepot - bortset fra, at hun havde to grimme søstre".

At kunne udtrykke sig således kræver naturligvis et indgående kendskab til alle tre værn. Det var derfor med interesse, jeg så frem til ugen 8-12 OKT 1979, hvor jeg fik lejlighed til at deltage i et orienteringskursus ved FLV. Kursus omfattede 18 officerer og civile fra FMN og alle 3 værn.

Det blev afviklet i overensstemmelse med programmet med besøg ved Kontrol- og Varslingsgruppen, Luftværnsgruppen, diverse operative FSN samt FTK. Alle steder med briefing, spørgsmål og omvisning. I briefingerne medvirkede bl.a. flyvestationschefer og afdelingschefer, der

★★★

★ ★ ★

således personligt ofrede adskillige værdifulde timer på en omhyggelig orientering. Dette var bl.a. tilfældet på FSN Aalborg og FSN Skrydstrup.

Skønt tiden var begrænset og briefingerne derfor måtte være af en generel natur, så var de af en høj kvalitet. Jeg må naturligvis anse berøringsfladerne med SVN for at være af særlig interesse og kan her nævne:

- at der ved briefingerne på FSN Skrydstrup var valgt at gennemgå en "strike" til støtte for SVN i overensstemmelse med gældende SOP,
- at det var lykkedes at skabe en vis kontinuitet imellem briefingerne vedr. Air Defence (LVG og ESK 544), Close Support (FSN Skrydstrup) og Command and Control (FTK),
- at der ved briefing om SAR-tjenesten (ESK 722) blev givet en fremstilling, som ikke alene dækkede FLV, men også loyalt skildrede SVN aktiviteter,
- at en for tilfældet improviseret briefing ved Recce ESK i Karup kræver et sidestykke vedr. SVN indhentningsaktiviteter.

Et sådant kursus må nødvendigvis repræsentere en ekstra byrde for det pågældende værn i disse ressourcefattige tider, og jeg har derfor hæftet mig ved følgende praktiske forhold, som jeg anser for væsentlige for gennemførelsen af kursus:

- at der i stor udstrækning blev anvendt standardbriefinger, som løbende bliver justeret og opdateret til formålet,
- at belastninger med tilrettelæggelsen var pålagt en enhed i uddannelsesstrukturen, FLV Specialskole,
- at den ledsagende kursusofficer, en PL B, blev stillet til rådighed af FLV Specialskole,

- at udgifterne kunne begrænse ved at anvende indkvarteringskapacitet på FSN og transportkapacitet fra ESK 721.

Generelt anser jeg kursus for velegnet til at udfylde evt. huller i kendskabet til FLV og til at opdatere den viden, man måtte have i forvejen. Der var da også enighed blandt deltagerne om, at kursus var særdeles velorganiseret og blev gennemført, således at formålet blev opfyldt: At give deltagerne et udvidet kendskab til FLV operative funktioner, organisation, materiel, og lokalteter. Hertil kommer, at det har en stor "public relations" - værdi for FLV.

Det blev af flere af deltagerne udtrykt ønske om at erhverve et tilsvarende kendskab til SVN og HRN. Jeg kan i de andre værns egen interesse anbefale, at mulighederne herfor undersøges. Såfremt det findes hensigtsmæssigt og muligt at etablere lignende kurser ved de to andre værnstabs foranstaltning, skal jeg fremhæve nødvendigheden af:

- at kurserne ikke sammenblandes, men fortsat koncentrerer om eet værn i hver uge,
- at kurserne afvikles med 2-4 ugers mellemrum, så indtrykkene kan fordøjes, og eget skrivebord kan ryddes i mellemtiden.

Og endelig kan jeg da rejse spørgsmålet, om ikke der er et lignende behov for en introduktionsuge ved FST med en gennemgang af status og præcisering af FST policy for større problemområder af løbende interesse, hvor jeg skal indskrænke mig, til eksempelvis at nævne forstærkningsproblematikken og ACBA, CCIS.

★ ★ ★

FLYVEUDDANNELSEN I U.S.A.

(UNDERGRADUATE PILOT TRAINING-UPT)

Lige siden begyndelsen af 50-erne har flyvevåbnet ladet sine flyveelever modtage deres grundlæggende jageruddannelse i U.S.A. eller Canada og siden da har den overvejende del af danske elever ialt ca. 600, gennemgået den amerikanske flyveskole ved USAF.

Uddannelsens indhold har selvfølgelig gennem årene gennemgået en række ændringer, af hvilke den mest markante vel nok er nedskæringen af antallet af flyvetimer. Dette forhold har dog ikke haft nogen indvirkning på standarden af den uddannede pilot, idet indførelse af bedre indlæringsteknik og materiel, herunder flytyper, har opvejet denne flyvetidsnedskæring.

Uddannelsen, som den foregår i dag, styres af Air Training Command (ATC), og er benævnt "Undergraduate Pilot Training" (UPT.). Den udføres på 6 flyvestationer, alle beliggende i den sydlige del af U.S.A., dette for at drage nytte af det stabile vejr der hersker i dette område.

De danske elever modtager deres træning på 2 af disse baser, nemlig Williams AFB., Arizona og Vance AFB., Oklahoma, dog er det planlagt at også Reese AFB., Texas i nær fremtid skal begynde træningen af danske elever.

UPT. består af 2 hovedfaser benævnt T-37 fasen og T-38 fasen, refererende til de flytyper der anvendes. Hver hovedfase er igen inddelt i en teori- og en flyvefase.

T - 37 TEORIFASE

I denne første fase af uddannelsen undervises eleven i den tekniske opbygning af T-37 flyet samt diverse forskrifter for dets betjening, herunder forskellige nødprocedurer m.v., meteorologi, lufttrafikregler og flyvemedicin, herunder brugen af faldskærm, katapultsæde og andet nødudstyr.

Mange af disse fag er gengangere fra elevens tid på Avnø, men også mange nye ting er kommet til f.eks. er det elevens første møde med de tekniske detailler i en jetmotor og et katapultsæde, så der er god brug for de engelskkundskaber han har modtaget på FLSK. Denne fase afsluttes efter ca. 3 uger med eksamen i 7 fag, der alle skal bestås med et tilfredsstillende resultat.

T - 37 FLYVEFASEN

Hovedindholdet af denne fase er selvsagt den egentlige flyveuddannelse, men inden selve flyvningen med T-37 iværksættes modtager eleven en række instruktioner i "flightsimulatoren", således at han kan møde så godt forberedt som muligt, inden han bliver sat op i selve flyet, ligesom der sideløbende foregår en fortsat undervisning i fag der har nær tilknytning til flyvningerne, så som flyveteori og diverse procedurer for udførelse af de enkelte flyvediscipliner - navigation, formation og instrumentflyvning.

★ ★ ★

CESSNA T - 37

T - 37 FLYVEFASEN



Dette tomotorede, tosædede (side by side) træningsfly anvendes af ATC i et antal af 700 i.f.m. pilottræningen. Flyet har følgende specifikationer:

Wing span 34 ft.
 Length 29 ft.
 Top speed 360 MPH
 Range 800 Miles
 Service Ceiling 25.000 ft.

Antal timer

	Dual	solo
Introduktion	3	
grundlæggende manøvre	35	9
Formation	12	2
Navigation	9	
Instrument	2	

Ialt ca. 72 timer fordelt på 55 flyvninger. Herudover modtager eleven ca. 60 timers instruktion i flightsimulatorens, hovedsageligt anvendt som navigations- og instrumenttræning, men også i høj grad som proceduretræning, herunder øvelse i nødprocedurer.

★ ★ ★

T - 38 FASEN

Når eleven med tilfredsstillende resultat har bestået den teoretisk og flyvemæssige del af T-37 fasen, overføres han til et kort teorikursus, der hovedsageligt består i at lære det nye fly's tekniske og behandlingsmæssige forskrifter. Der er således kun 4 eksamensfag i denne fase nemlig:

T-38 system Operationer
 Aerodynamik
 Flight Planning
 Instrumentflyvningsprocedurer.

★ ★ ★

T - 38 TALON



★ ★ ★

USA's første supersoniske træningsfly. Det tomotorede og to-sædede fly er bygget af Northrop og har følgende specifikationer:

Wing span	25 ft.
Length	46 ft.
Top speed	M 1,23
Range	1150 Mi.
Service Ceiling	55.000 ft.
ATC anvender over 700 af dette fly i.f.m. pilottræningen.	

★ ★ ★

Så kun få dage efter elevens optagelse på T-38 fasen, påbegynder han sin flyvetræning, først i simulatoren, og kort efter også de første ture på T-38.

I T-38 fasen er den totale flyvetid på ca. 100 timer, fordelt på følgende discipliner:

Antal timer

	Dual	solo
Introduktion	3	
Grundlæggende manøvre	22	13
Formation	30	14
Navigation/instrument	14	3

Herudover får eleven ca. 65 timer timer i T-38 simulatoren, hvor han i lighed med T-37 fasen, får lejlighed til at "gennemflyve" de forskellige faser indenfor de enkelte discipliner, inden disse skal præsteres i det rigtige fly. Han får endvidere lejlighed til at stifte bekendtskab med de forskellige nødsituationer der kan opstå under en flyvning, samt øve sig i de rette procedurer der skal udføres under sådanne situationer.

★ ★ ★

FLIGHTSIMULATOR

Som det fremgår af ovenstående modtager hver elev ca. 125 timer i flightsimulatoren, hvilket er væsentligt flere, idet man i begyndelsen af 1978 erstattede 40 flyvetimer med ca. 60 simulatortimer.

Årsagen til, at ATC har været i stand til at foretage denne økonomisk fordelagtige ændring af træningsprogrammet, er indførelsen af nye T-37 og T-38 simulatorer på alle UPT-baser.

Disse simulatorer er ved hjælp af deres bevægelige cockpit, computere, terrainborde, TV-kameraer, m.m. istand til næsten 100% at simulere enhver form for flyvning, herunder også visuel anflyvning og landing. Ved hjælp af kontrolbordet kan man vælge under hvilke meteorologiske forhold "flyvningen" skal foregå for eks. vindretning og -styrke, sigtbarhed, skybase og -højde kan bestemmes, endvidere kan man vælge om missionen skal foregå om dagen eller om natten.

Instruktøren, der befinder sig i simulatoren sammen med eleven, man ved hjælp af et særligt udstyr "fryse" enhver situation, hvilket giver ham tid til i ro og mag, at forklare eleven særlige forhold eller evt. fejl som eleven har eller er ved at begå. Instruktøren er også i stand til at "genspille" enhver del af en "flyvning", således at eleven som tilskuer kan få forevist hvorledes han har bevæget styrekontroller, gashåndtag m.v., samt iøvrigt sammenholde dette med instrumenternes visning og det billede af "omgivelserne" der vises i frontruden.

I undervisnings- og indlæringsøjemed må disse simulatorer betegnes som særdeles gode.

★ ★ ★

FLYVEINSTRUKTØREN

De amerikanske flyveinstruktører er for det meste tidligere eskadrillepiloter, men også "nyudklækkede" piloter anvendes idag som instruktører i UPT-programmet.

For begge kategorier gælder dog, at de først skal bestå instruktørskolen på Randolph AFB. i Texas, hvor de foruden div. teoretiske fag såsom instruktions teknik, psykologi m.v. også modtager ca. 60 flyvetimer, der alle tilbringes i T-37's højre eller T-38's bagsæde.

Kursus varer ca. 12 uger og der uddannes hvert år ca. 600 nye instruktører, fordelt med ca. 300 på hver flytype.

Efter uddannelsen bliver instruktøren tilkommanderet en af UPT-baserne, hvor han gør tjeneste i 3 år.

Hver instruktør får normalt tildelt 3 elever, hvoraf kun 1 må være udlænding, man ønsker således ikke at flere danskere har samme instruktør, da det meget nemt kan medføre for meget "dansk småsnak" under briefingerne.

Til hjælp i flyveundervisningen har instruktøren en af ATC udarbejdet "syllabus", der meget nøjagtigt angiver i hvilken rækkefølge de enkelte flyvninger skal flyves, og hvad eleven skal kunne efter hver flyvning, samt hvad der skal forberedes inden næste flyvning. Dette tilsikrer, at man hurtigt kan påpege en elevs evner til at kapere "stoffet" eller en instruktørs manglende evner til at lære fra sig.

For yderligere at tilsikre at elevernes fremskridt i indlæringen forløber planmæssigt, er der i hver T-37 og T-38 uddannelsesenhed etableret en "checkflight" bestående af et antal checkpiloter, sædvanligvis erfarne instruktører, som udfører alle "eksamensflyvninger" med eleverne. Der er således indlagt 3 "checkrides" i hver flyvefase, som eleven skal bestå, for at kunne fortsætte uddannelsen. Checkpiloterne har desuden til opgave, at overvåge at instruktørerne anvender ensartede procedurer i forbindelse med elevinstruktionen.

★ ★ ★

Efter 49 uger og efter at have modtager 170 timers flyvetræning 500 timers teoriundervisning samt 125 timers simulatortræning, og iøvrigt bestået alle eksaminer med tilfredsstillende resultat, bliver eleven erklæret for at være flyver, og han får ved en "graduationscermoni" overrakt de eftertragtede pilotvinger, såvel den danske guldvinge som den amerikanske sølvvinge.

FIGHTER LEAD-IN

For den nybagte danske pilot er uddannelsen i U.S.A. dog ikke overstået. FLV har således i de seneste år ladet alle deres piloter gennemgå et "Fighter Lead-in" kursus på Holloman AFB i New Mexico. Dette kursus, der "køres" af Tactical Air Command, har til opgave at lære piloten at anvende sit fly som et "redskab", våben om man vil.

Piloten modtager på dette kursus en teoretisk uddannelse der omfatter fag som: Lufttaktik, våbenaflevering, balistik m.v., ialt ca. 85 timer.

På det flyvemæssige område får piloten ca. 27 flyvetimer, alle på en særlig T-38 udgave der er modificeret til at kunne medføre våben. De enkelte flyvninger er fordelt på følgende discipliner:

Område orientering	2 timer
Formation	5 timer
Grundlæggende jagermanøvre	10 timer
Jordmålsangreb	10 timer

Dette kursus varer ialt ca. 9 uger, hvorefter piloten er klar til at returnere til Danmark, efter at have tilbragt et årstid i det fremmede.

Det er en krævende, men også udbytterig uddannelse den danske flyveelev modtager i U.S.A., hvor han på lige fod med sine amerikanske kollegaer søger at opnå de bedste karakterer og standpunkter, og det er opløftende at se, at den udvælgelse der er sket ved rekrutteringen og på Avnø har resulteret i, at mange danske elever har været i stand til at hævde sig blandt de bedste, hvilket de mange præmier og udmærkelser, som danske elever har fået overrakt gennem årene, vidner om.

Efter hjemkomsten til Danmark, og efter at have gennemgået den sidste del af reserveofficerskursus, bliver piloten udnævnt til sekondløjtnant, og herefter går turen til en af de jyske flyvestationer, hvor han vil få den afluttende træning til eskadrillepilot.

Denne sidste træning vil blive behandlet i artikel 4.

T. Uldal



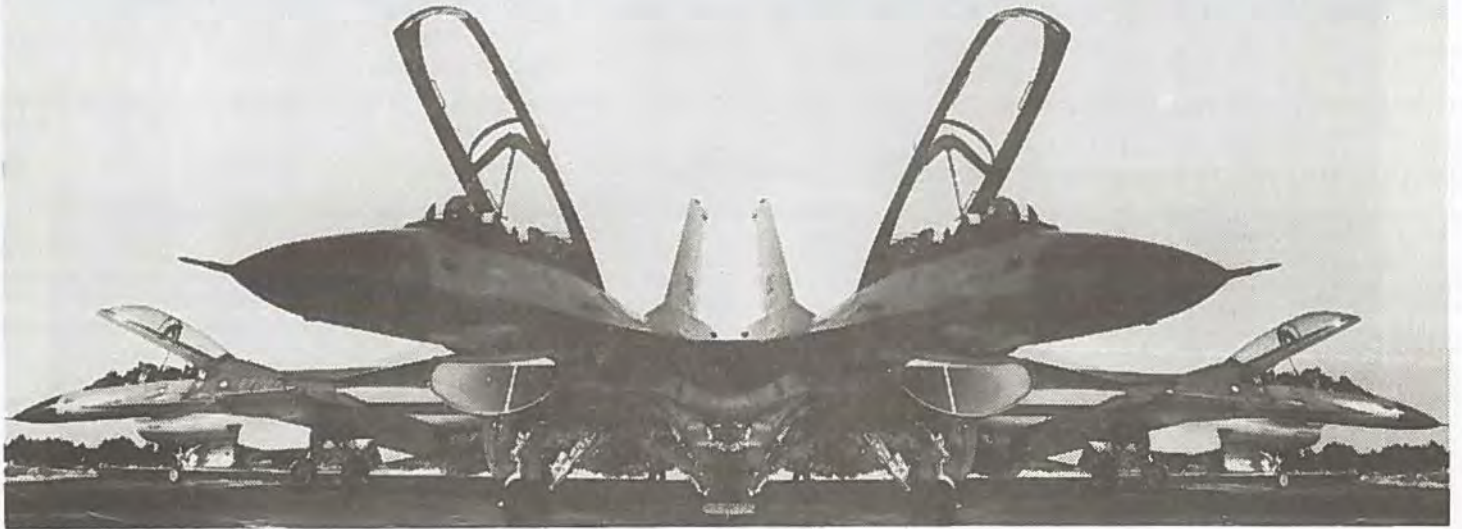
Flybevåbennytt ønsker ★ sine læsere

GLÆDELIG JUL og et

★ ★ ★ ★ ★
★ GODT NYTÅR



FLY VEVÅBEN NYT



*Delivery of the First
F-16 Multinational Fighter
to the
Royal Danish Air Force*

F - 16 MODTAGELSE

DRAKEN MOTORPROBLEMER

KENDT FLYVEMEDICINER PENSIONERES

NLF - ESKADRILLERNE

FLYVERPRÆST PÅ ASP

MOTORHAVERI PÅ FÆRØERNE

GULFSTREAM III

"MORMOR" PENSIONERET

FLSP PÅ TÆRSKLEN TIL 80'erne

FLV REDNINGSTJENESTE I 1979

FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT



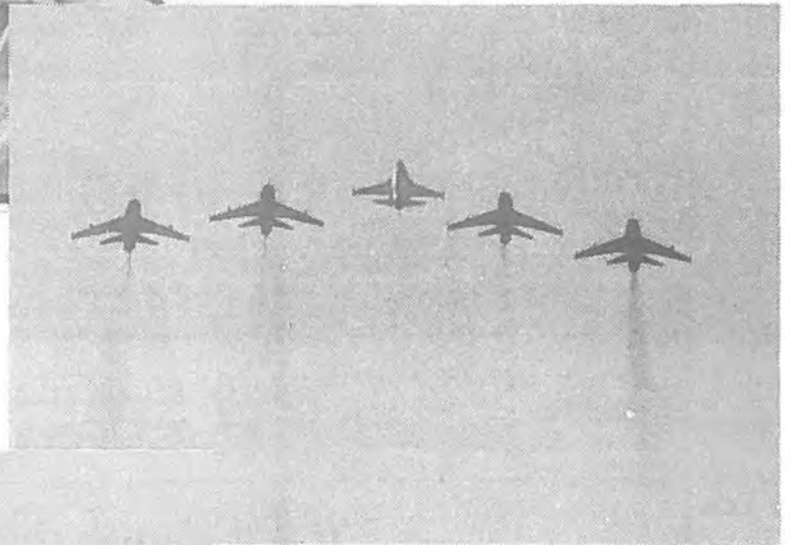
FLYVERSTABEN

FEB 1980



Kan man "håndtere" en F-16 bliver man eskadrillechef - siger major Chr. Hvidt inden afrejsen til Belgien for afhentning af det første danske fly.

- behørigt modtaget ved den Dansk-Vesttyske grænse fredag den 18 jan 1980.



Forsvarschefen og major Chr. Hvidt over Flyvestation Skrydstrup med ET-204.

- dejligt med foden på den sønderjydske muld igen - og hyggeligt at se jer - venner.





Vi på flyvestationen er fuldt ud klar over det ansvar, som det danske samfund nu har pålagt os, og vil gøre vort yderste for at omsætte dette grundlag til praksis på en effektiv og sikker måde - sagde

Chefen for Flyvestation Skrydstrup. Og Chefen for Flyvevåbnet siger tak til Forsvarsministeren for hjælpen ved anskaffelsen af de nye fly.



- efter mig - herr general, selv om det er fra den forkerte side.

- det er for sent at fortryde nu - chef.





"Those magnificent men and their flying machines" siger Slesvigske Fodregiments Musikkorps - med dirigent Knud Graugaard på podiet.



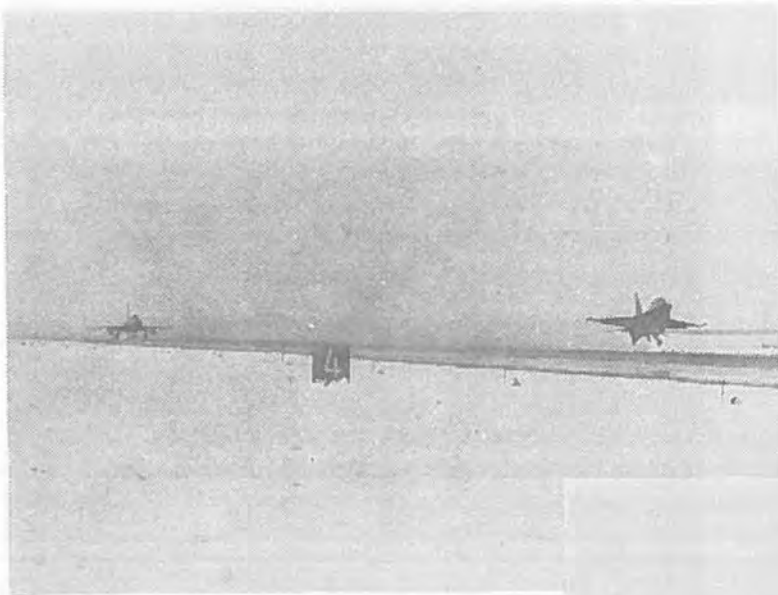
Disse prægtige mænd...



- deres kasketter...

og deres maskine.





- jamen MAX - alle så da vi startede samtidig.

Ja - VIT, men det er jo mandag.

Med udvendige tanke og uden lufttankning - nonstop Flyvestation Skrydstrup - Søndre Strømfjord i Grønland.



Vi er tilbage på Flyvestation Skrydstrup - herr general.

Javel VIT, men det var ikke pænt at behandle mig sådan.

Er jeg stadig p r æ g t i g.

Foto: Pressefotograf Jørgen Kølle m. fl.

DRAKEN MOTORPROBLEMER

Som det utvivlsomt er en del af dette blads læsere bekendt, var træningsflyvning med DRAKEN-flyene indstillet i det meste af oktober måned.

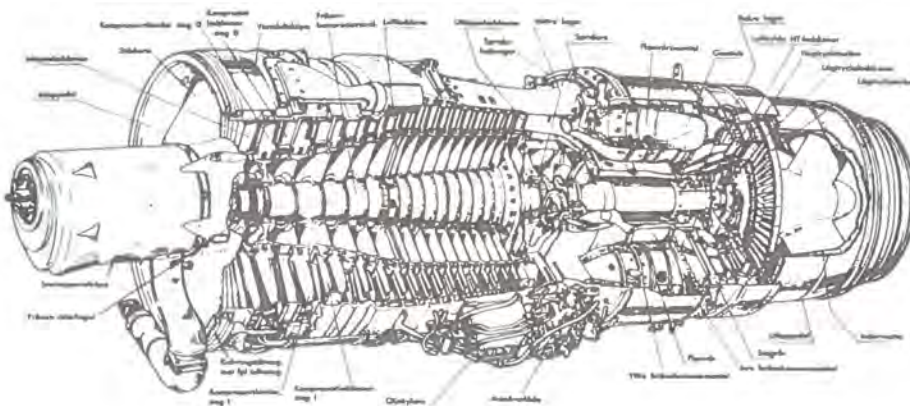
Formålet med denne artikel er i store træk at redegøre for baggrunden, samt for de bestræbelser, der udfoldes for at løse problemerne. Det er tilstræbt, at artiklen skal kunne læses og forstås uden forudgående kendskab til turbojetmotorer.

Draken flyets motor er - under typebetegnelsen Avon Mk. 50 - udviklet af Rolls-Royce i England. Produktionen er imidlertid foregået på licens i Sverige, hos Svenska Flygmotor AB, som indgår i Volvo koncernen. Den licensproducerede motor typebetegnes RM6C. Fig. 1 viser en gennemskåret RM6C motor.

De samme fire funktioner finder sted i turbojetmotoren. Man kunne så spørge, hvori den principielle forskel da består! Svaret er, at mens stempelmotorens fire takter forløber på samme sted (i cylinderen), men til forskellig tid, så forløber de tilsvarende processer i jetmotoren kontinuerligt, men på hvert sit sted:

- INDSUGNINGEN sker gennem luftindtaget, som på fly normalt er opbygget som en del af flystrukturen (flystellet).
- KOMPRESIONEN foregår i langt de fleste nutidige jetmotorer i en såkaldt aksialkompressor, d.v.s. en lang aksel, hvorpå der er monteret et antal hjul (kompressorskiver), hver med

FIG.1



Inden vi går over til at se på de aktuelle problemer, vil det nok være på sin plads kort at opridse en turbojetmotors generelle virkemåde og opbygning. Lad os til sammenligning betragte en eencylindret, firetakts stempel motor, om hvilken de fleste formentlig ved, at dens arbejds- cyklus opdeles i

- indsugning
- kompression
- forbrænding/ekspansion
- udstødning.

et antal kompressorblade på yderranden. Hvert blad har tværsnit som et lille vingeprofil, og når kompressoren roterer, driver bladene de tilstrømmende luftpartikler bagud og presser dem sammen, hvorved trykket forøges.

den komprimerede luft ledes nu ind i et antal brændkamre, hvor den blandes med brændstof, som ledes til via dyser, næsten som i et trykforstøvningsoliefyrt. Det er altså her FORBRÆNDING og EKSPANSION finder sted.

- i motorens UDSTØDSEDEL falder gassens tryk gradvist til det omgivende lufttryk, samtidigt med at luftpartiklernes bagudrettede hastighed øges betydeligt.

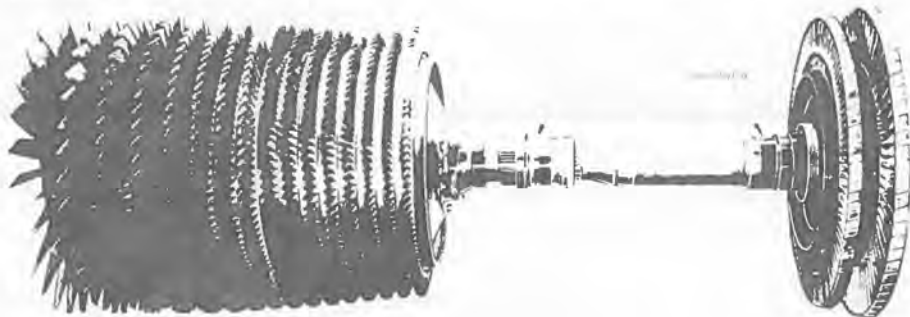
Det er luftens hastighedstilvækst gennem motoren, som er årsag til den trykkraft, der via motorophængene overføres til flystellet. Trykkraften vokser proportionalt med såvel den luftmængde, som pr. tidsenhed passerer motoren, som med den hastighedstilvækst, luften bibringes.

Inden vi kan lade forbrændingsprodukterne løbe ud gennem udstødsdelen, er der imidlertid et lille stykke arbejde, der først må udføres, nemlig tilførsel af den fornødne rotationsenergi til kompressoren. At arbejdet hermed ikke er så lille endda vil forstås, når man hører, at RM6C kompressoren ved fulde motoromdrejninger på jorden har et effektforbrug på ca. 26000 kW eller, hvad der nok stadig siger de fleste mere, omkring 35000 hestekræfter.

Denne effekt tages ud af de udstrømmende gasser ved hjælp af en på kompressorakslens bagud forlængede del monteret TURBINE. På RM6C motoren er der tale om en tottrins turbine, bestående af to skiveformede turbinehjul, hver med et antal turbineblade på yderranden. Når forbrændingsprodukterne strømmer forbi turbinebladene, påvirkes hvert af dem med en skrått bagud rettet kraft. Summen af disse kræfters tangentielle komponenter overføres via turbine-skiverne og den fælles turbine/kompressoraksel til kompressoren.

RM6C motorens roterende dele er afbildet på fig.2.

FIG.2



Det er med fuldt overlæg, at skitseringen af turbinens opbygning og funktion blev gemt til sidst, for det er i dette område, de aktuelle RM6C problemer har deres sæde. At turbinen er en særdeles højst belastet del af motoren fremgår nok allerede af ovennævnte oplysning vedrørende kompressorens effektforbrug. Når hertil kommer store temperaturpåvirkninger (7-800° C) samt betydelige centrifugalkræfter, samtidig med at vægten naturligvis skal være mindst mulig, vil man forstå, at godset i dette område er belastet til sit yderste. Forreste turbinehjul, også kaldet højtryks (HT) hjulet er vist på fig.3, set bagfra. Bageste turbinehjul, som tilsvarende benævnes lavtryks- (LT) hjulet, ses på fig.4 (forfra).

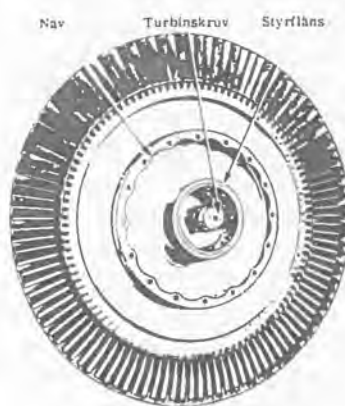


FIG.3



FIG.4

HT hjulet er fastgjort til turbineakslen via en monteringsflange på dennes bagende. LT hjulet, derimod, har ingen direkte forbindelse til turbineakslen, men er ved hjælp af en turbinebolt (hvis gevindende ses på fig. 3) og en møtrik fastgjort til HT hjulet. Turbineboltens hovedfunktion er at optage den bagudrettede kraft, hvormed udstødsgas-

★★★

serne påvirker LT hjulet, hvori-
mod den ikke er dimensioneret
til at overføre vridningsmoment.
Dette sker ved hjælp af et antal
tappe på LT skiven, som griber
ind i tilsvarende huller i en an-
lægsflange på HT skiven, se fig.
3 og 4.

Det var i denne flangesamling
de nuværende svagheder først blev
konstateret, bl.a. gennem et ha-
vari med et svensk Draken fly,
hvor haveriårsagen blev indkredset
til at være et turbinebrud, for-
årsaget af omfattende revnedan-
nelser i HT skivens anlægsflange.
Et inspektionsprogram blev udar-
bejdet af Flyvematerielkommandoen
i samarbejde med svenske myndighe-
der samt repræsentanter for Rolls-
Royce. Efter at ganske få motorer
var blevet inspiceret, blev ef-
tersynene på ny stoppet, idet
der i forbindelse med et tilsva-
rende inspektionsprogram i Sverige
var konstateret materialesvækkelse,
og i enkelte tilfælde brud, i
LT skiverne.

Sidstnævnte svækkelse er ikke
forårsaget af udmattelse, altså
som følge af de påvirkninger, ma-
terialet udsættes for under drift,
men formodes at hidrøre fra støbe-
processen, hvor råemnerne til ski-
verne er fremstillet. For at kun-
ne eliminere sådanne uheldige ski-
ver er inspektionsforskriften nu
udvidet til også at omfatte en
mikroskopisk undersøgelse af tur-
bineskivernes krystalstruktur.

Eftersynsaktiviteten er i skri-
vende stund (DEC 1979) så godt som
afsluttet, og træningsflyvning er
genoptaget i for årstiden normalt
omfang.

★★★

KENDT FLYVEMEDICINER PENSIONERES

Skudåret 1980 medfører, at
jeg efter mere end 27 års virk-
somhed som otologisk konsulent
for flyvevåbnet, den 29. februar
1980 forlader min stilling p.gr.a.
kalenderens ubehagelige, men nøj-
agtige udsigelse om min alder.

★★★

★★★



Det har for mig været meget
lykkelige og meget lærerige år,
hvor jeg i en vis forstand har
haft lejlighed til at følge meta-
morfofen fra haletudse til frø,
hvormed forstås, at jeg har haft
chancen for at være med i udvæl-
gelsen af de unge pilotaspiranter
og senere følge dem i den militære
eller civiltkommercielle fly-
vevirksomhed.

Det har været meget glæde-
ligt at se, at kun et meget lille
fåtal senere er faldet fra.

Det har været lykkeligt for
mig at være med til at etablere
det tekniske personels støjbe-
skyttelse, hvis resultater er
overordentlig tilfredsstillende.

Gennem de 27 år er jeg kom-
met på nærmere hold af en hel del
personer indenfor flyvevåbnets
forskellige kategorier, og disse
venskaber har for mig betydet en
umådelig støtte i mit arbejde for
flyvevåbnet, samtidig med, at det
har været en rig kilde til glæde.

Til alle flyvevåbnets perso-
ner sender jeg min hjerteligste
tak for de mange lykkelige år og
desuden mine bedste ønsker for
dem alle i de kommende år.

Med venlig hilsen

F. Kiørboe
overlæge dr. med.
Flyvemedicinsk øreklínik

★★★

NLF-ESKADRILLERNE

Den 1 JAN 1980 kunne flyvevåbnet byde fire nye eskadriller velkommen. Det drejer sig om de nærluftforsvarsenheder, som har været opstillet på flyvestationerne siden begyndelsen af 70-erne.

På Ålborg er det eskadrille 670, på Karup 671, på Skrydstrup 672 og på Værløse 575. Herudover er der etableret mobiliseringseskadriller på flyvestationerne Tirstrup og Vandel med numrene 673 og 674.

Det - der med en "fin" betegnelse er sket - er, at flyvevåbnet har overtaget opstillingsansvaret af nærluftforsvarerne på flyvestationerne.



40 mm kanon L/60



Søgeradar M/64



Ildledelsesanlæg M/63



40 mm kanon L/70

Det personel, som til daglig færdes på de fire "store" flyvestationer finder nok ikke, at der er indtruffen væsentlige ændringer, idet de jo er blevet bekendt med nærluftforsvareskadrillernes (NLF ESK) personel og materiel igennem daglig omgang i mange år.

For flyvevåbnets øvrige personel vil en præsentation af en NLF ESK derimod nok være på sin plads.

NLF ESK er i fredstid bemannet med ca. 100 personer og forøges ved mobilisering betydeligt i antal.

Det i fredstid anvendte materiel er en søgeradar, et antal ildlederadarer og radarstyrede 40 mm kanoner type L/70. Ved mobilisering tilgår et antal håndrettede kanoner af typen 40 mm L/60.



FLYVERPRÆST PÅ ASP



Flyverpræst N. Nielsen
1975

Undertegnede flyverpræst Niels Nielsen, tilknyttet flyvestation Gunderød, eskadrille 531, deltog fra den 23. til den 30. september d.å. i operation ASP 1979 (Annual Service Practise) på Salto di Quirra Missile Range, som er beliggende på sydøstkysten af Sardinien.

Et af flyvevåbnets Herculesfly bragte os bekvemt til Sardinien's hovedstad Cagliari, hvorfra vi med bus kørte ad Sardinien's smukke bjerglandskab til basen.

Opholdet - fra søndag til torsdag - blev en for mig usædvanlig spændende demonstration af, hvordan man først forbereder en NIKE-afskydning og derefter - som en effektiv afslutning - ser den blive sendt i luften, hvilke skete onsdag aften. I tilgift fik vi lejlighed til at overvære afskydningen af ikke mindre end to Hawk-raketter samt en drone på allernærmeste hold.

Jeg havde under opholdet der gode muligheder for at tale med såvel menige som befalingsmænd og officerer. I "vognene" var der omtrent altid et hold, som ventede på at skulle i aktion, og som var villige til og glade for en snak med præsten. Om aftenen var der ligeså gode muligheder for kontakter i messer og kvarter. Ved mine besøg disse steder fik vi lejlighed til at holde adskillige "studiekredse" med aktuelle emner til debat. Det er mit indtryk, at man med stor frimodighed udtalte sig om både dette og hint, og at disse som oftest korte samtaler fik sat noget i gang, som man fortsatte med at drøfte på stuerne bagefter.

De sidste to dage tilbragte vi - efter en skøn tur langs kysten i Cagliari. Jeg havde ikke ventet der, at få megen mulighed for kontakt med mandskabet, men det skulle gå anderledes end ventet. På de små barer på Via Roma - byens hovedgade - kunne jeg møde folkene i små grupper - få både et glas vermouth og en god snak om, hvad man havde set og oplevet. Jeg havde også lejlighed til med nogle at bese et par af byens kirker og få talt lidt med dem om, hvordan den katolske kirke fungerer på disse kanter.

Alt ialt vil jeg mene, at min deltagelse i ASP 1979 har været overordentlig meningsfyldt. Dels har det - naturligvis af mindre betydning - givet mig enestående oplevelser, som det kun er få "civilister" beskåret - og dels - og væsentligst - har det givet mig mulighed for at få nærmere kontakt med størstedelen af mandskabet på "min" flyvestation, hvilket utvivlsomt vil komme os til gode i fremtiden.

Endnu engang er den erfaring blevet bekræftet, at dette at være relativt langt borte fra de hjemlige strande kan skabe en åbenhed og en fortrolighed, der som oftest er ukendt herhjemme.

Iøvrigt var det en stor oplevelse for mig at betragte den gode og kammeratlige tone, der var mellem menige og officerer, og vel at mærke uden at nogen glemte, hvem det var, der bestemte. Arbejde og fritid foregik i en på allersmukkeste måde afslappet og god tone.

Der er for mig ingen tvivl om, at jeg selv er kommet flyvestationen nærmere i disse otte dage, væsentligst vel fordi jeg i denne relativt lange periode har kunnet følge folkene i såvel arbejde og fritid. Det er mit absolute indtryk, at alle bare syntes at det var i orden at have flyverpræsten med - et syn, som måske nok indimellem kan være vanskeligt at registrere ved de mere spredte besøg på flyvestationen herhjemme.

Såfremt det er praktisk muligt, kan jeg varmt anbefale at også andre flyverpræster får lejlighed til at deltage i kommende afskydninger. De venligste hilsener

Niels Nielsen

FLYTILDRAGELSE MED EN ALOUETTE III M-438 PÅ FÆRØERNE

Tirsdag den 13 NOV 1979 om eftermiddagen indløb der ved Søværnets Flyvetjeneste (SVF) over fjernskriveren et uklassificeret signal fra helikoptergruppe INGOLF (HGL INGO) adresseret bl.a. til SVF. Signalformular "H" stod der i punkt 1. Dette var noget, der kunne få nysgerrigheden frem hos næstkommanderende (NK), DUTY OPS (DO) og flyvesikkerhedsofficeren (FSO), som alle var forsamlet ved DO's skrivebord da signalet kom. SVF FSO kontaktede strakts FSNVÆR FSO, som endnu ikke havde set signalet, og man blev enige om, at SVF skulle tage sig af det praktiske, d.v.s. finde ud af, hvordan man fik M-438 i luften igen.

I signalformular "H" stod der, at M-438 havde lavet sling flyvning på Fuglø, og at man under SHUT-DOWN procedure havde konstateret, at turbinen stoppede meget hurtigt, og man derefter ikke var i stand til at dreje turbinen rundt ved håndkraft, hvilket kunne udlægges som et turbinehavari.

Tildragelsen var sket i Hattervig på Fuglø, og for uindviiede skal det fortælles, at denne ø er den NE-ligste på Færøerne på størrelse med Orø i Holbæk Fjord, bare med lidt mere besværlige kommunikationsmidler. Udover helikopteren, er den eneste mulighed for at komme derud at tage med båd, hvilket til tider kan være meget besværligt grundet den kraftige sø, som kan være i området.

Det, der fra SVF side skulle arrangeres, var transport af en driftsklar motor til Fuglø. Denne motor skulle komme fra Værløse, da der ikke var en reservemotor om bord i skibet. FSNVÆR operationsafdeling blev kontaktet, og man undersøgte muligheden for at få motoren fragtet op til Fuglø ved hjælp af S-61 FLIGHTEN. Af forskellige årsager kunne dette ikke lade sig gøre, og man undersøgte en anden udvej.

Inspektionsskibet HVIDBJØRNEN (HVBJ) var på det tidspunkt på vej hjem fra grønlandske farvande efter et tre måneders togt, og befandt sig inden for en rimelig afstand fra Færøerne. Det, man havde tænkt sig, var, at HVBJ sejlede til Thorshavn, og derfra sendte sin helo til Vagar Flyveplads for afhentning af driftsklar motor, som SVF ville sørge for kom derop, og derpå fløj den til Fulgø for påmontering på M-438. Desværre skulle HVBJ på værft i Danmark, datoen var sat, så den løsning måtte også opgives.

Efterhånden nærmede klokken sig 1600, hvor aktiviteten de fleste steder i forsvaret daler drastisk og det, man skulle arrangere, var transport af en ALOUETTE plus motor til Færøerne. Kun ét fly i FLV regi kan klare dette, og det er C-130. ESK 721 blev kontaktet, og det viste sig, at de havde et fly, som skulle til Vagar alligevel, så nu var transporten i orden.

Det tekniske personale ved SVF gik nu i gang med at studere diverse MATINS m.m. for at undersøge, hvordan man klargør en ALOUETTE til transport i en C-130. Det viste sig, at en ALOUETTE på pontoner ikke kunne ombordtages i en HERCULES, så man var tvunget til at montere hjulunderstel. At montere hjulunderstel ville være en smal sag, med desværre fandtes der ikke et sådant herhjemme, da man for år tilbage var blevet enige om, kun at flyve ALOUETTEN med pontoner. Som følge deraf, var alle hjulunderstel solgt. Af en eller anden grund fandt man ved FMK, sandsynligvis på en meget støvet hylde, i et fjernt liggende hjørne, et sæt hjulunderstel til ALOUETTEN, men der var ikke bremse på hovedhjulene, og der var ikke garanti for driftstid på stellet, så man måtte ikke flyve med det. Noget tydede på, at man nu var ved at have løst transportproblemet, så klokken 1730A blev beslutning om at afmontere pontoner og påmontere hjulunderstel for transport i Hercules truffet.

Onsdag morgen kl 0800 påbegyndte man afmontering af pontoner, rotorblade, rotormast, halerotorblade og halerotorbøjle på M-019. Da dette var tilendebragt, påmonterede man hjulunderstellet, pumpede dækkene op, og jackede M-019 ned meget langsomt, for at se om hjulunderstellet kunne bære og virke efter hensigten. Alt klappede og kl. 1600A var M-019 med den driftsklare motor installeret i kabinen på et specielt stativ klar til transport til C-130, som holdt klar foran FSN-VÆR nye hangar nord for banen. Klokken 1830A var M-019 plus reservedele, d.v.s. afmonterede dele incl. pontoner lastet i C-130.

Torsdag morgen den 15 NOV kl. 0700A lettede Hercules med kurs mod Aberdeen, hvor den skulle opsamle teknisk personel, som skulle efterse radarinstallationerne på Mørkedal. Klokken 1155Z landede C-130 på Vagar efter en begivenhedsløs tur. Allerede klokken 1230Z var M-019 plus reservedele anbragt i lufthavnsvæsenets garage på Vagar, og man kunne påbegynde omskiftningen fra hjul til pontoner plus påsætning af rotormast, rotorblade m.m. Omskiftningen af understellet var en nødvendighed, da man ikke måtte flyve med hjulunderstellet p.g.a. det tidligere nævnte med hensyn til bremses og driftstid. Klokken 1600Z var M-019 samlet og klar til funktionsafprøvning, hvilket var overstået, inden man stoppede arbejdet den dag.

Fredag den 16. stod man tidligt op, og tog af allerede kl. 0800 med kurs mod Fuglø, om bord havde man den driftsklare turninemotor, én af de fire teknikere plus kranen til montering på toppen af helikopteren, så man kunne løfte tunge ting op og ned fra motorplatformen. Man landede på Fuglø en halv time senere, og her var alt næsten klart for montering af den nye motor.



Vi springer nu lidt i det, og vil se på, hvad HGL INGO har lavet i tiden, fra flyvetildragelsen indtraf, til M-019 ankommer med reservedele.

HGL INGO havde om tirsdagen afsluttet sling for en lokal bonde på Fuglø. Det, man slingede, var hegnspæle og hegnstråd og den pågældende dag havde man slinget seks kolli og var dermed færdig. Man havde slinget for den pågældende før, men p.g.a. vejret om tirsdagen havde man været nødt til at stoppe arbejdet. Om tirsdagen var vejret til gengæld fint, og man havde besluttet sig til at afslutte opgaven. Da arbejdet var færdigt, besluttede man sig til at lande på Fuglø ved Hattevig, for at afvente inspektionsskibets ankomst til området, da man ikke havde brændstof nok til at lede efter skibet, hvis position man ikke kendte nøjagtigt.

Aftalen var, at mens INGO lavede fiskeriinspektion, skulle M-438 sling, og man ville så mødes ved Fuglø sent på dagen. Under SHUT-DOWN viste det sig, at turbinen standsede meget hurtigt, og man kunne bagefter ikke dreje den rundt med hånden. Man kontaktede skibet, som det viste sig, lå lige ved siden af, og sammen fik man sendt en form "H" af sted. Chefen for INGO kom med motorbåden ind og besigtigede M-438, og sammen besluttede man at sikre helikopteren, så den ville stå så godt som muligt i tilfælde af

★ ★ ★

dårligt vejr. Allerede samme eftermiddag og aften fik man lavet nogle kraftige spir til at slå i jorden/klipperne, således at man kunne surre helikopteren. Hovedrotorbladene tog man af og lagde på nogle til formålet, i hast fremstillede bukke under kroppen på M-438, hvor man surrede dem til pontonen i højre side.

Det blev besluttet, at luftfartøjschefen skulle blive på INGO og teknikerne - to mand - skulle indlogere sig på Fuglø. Denne ordning viste sig bagefter ikke at være den bedste. Det ville være gået nemmere, hvis fartøjschefen også havde været på Fuglø, nu var det som om, han ikke rigtigt vidste, hvad der foregik, da det meste af kommunikationen med SVF gik direkte fra/til Fuglø. Som en tilføjelse skal det nævnes, at de to teknikere måtte betale 1100,00 kr. for en lille hytte på Fuglø, som de beboede i ca. tre døgn, denne pris var eksklusive føde. På Fuglø bor der normalt 15 - 20 mennesker.

Da M-019 ankom fredag morgen til Fuglø, havde man allerede demonteret den havarerede motor, som man havde fået ned på jorden ved hjælp af et stykke bræt, man havde brugt som slidske, så alt var klart til montering af ny motor ved ankomst af M-019.



Tilbage er at sige, at man straks efter M-019's ankomst gik i gang med montering af ny motor. Gammel motor blev båret over i M-019 for transport til C-130 på Vagar, hvor den sammen med diverse grej blev lastet og fløjet til Værløse.

★ ★ ★

M-438 var klar til GROUND-RUN klokken 1600Z, hvilket blev overstået uden hovedrotorblade påsat. Da GROUND-RUN var færdigt og alt normalt, blev hovedrotorblade monteret, og M-438 var klar til testflyvning. Inden ombord-flyvningen gjorde man et fem minutters hover for konstatering af eventuelle utætheder. Det skal her siges, at INGO lå i Klaksvig ca. 15 - 20 min. flyvning fra Fuglø. Det nemmeste ville være, hvis INGO lå lige neden for Fuglø, men man havde tidligere på tattet været ude i så dårligt vejr, at den ene hjælpemotor havde sugget saltvand ind gennem luftindtaget p.g.a. meget stor krængning, hvorfor denne hjælpemotor ikke virkede. Senere, mens M-438 stod på Fuglø, havde man haft en driftsforstyrrelse på den anden hjælpemotor, hvorfor man nu lå i Klaksvig for reparation af denne. Bestemmelserne foreskriver, at man kører med to hjælpemotorer under start og landing af helo, og da skibet har tre, skulle denne altså laves. For besætningen på M-438 var problemet, at man ikke havde brændstof nok til turen til Klaksvig plus testflyvning plus minimum. Man løste problemet ved at skylle jerrycans om bord i inspektionsskibet i helobrændstof fra skibets tanke og så transportere 50 - 60 liter ud til Fuglø, hvor det blev hældt på M-438.

Sent på eftermiddagen kl. 1700Z landede M-019 på Vagar, og opgaven var som sådan løst. Tilbage er at sige, at tre af teknikerne fra Værløse om lørdagen fløj hjem med Mærsk Air, og at M-019 om søndagen, stående på agterdækket blev sejlet så langt mod øst, at den kunne nå Norge og flyve hjem via Stavanger.

Denne lille historie er skrevet for at fortælle lidt om de problemer, man kan løbe ind i, når man er udstationeret som helikoptergruppe på et af søværnets skibe, og hvilke til tider urtraditionelle metoder man må tage i brug en gang imellem for at få et GROUNDED fly i luften igen.

★ ★ ★



GULFSTREAM III



I forbindelse med udvidelsen af fiskerigrænserne omkring Færøerne og Grønland til 200 sømil, opstod et øget behov for overvågning og inspektion af fiskeriområderne uden for disse grænser. Flyvevåbnet (ESK 721) var ikke i stand til at yde den nødvendige dækning af områderne med de eksisterende fly på en kost/effektiv måde. FKO nedsatte derfor en arbejdsgruppe, som fik til opgave at udarbejde operative krav til et fremtidigt transportfly til Forsvaret, som samtidigt skulle kunne udføre den nødvendige fiskeriinspektion.

Den 29. juni 1979 blev kontrakten mellem Flyvematerielkommandoen (FMK) og det amerikanske selskab Gulfstream American underskrevet på Chefen for FMK kontor. Ifølge denne kontrakt skal Gulfstream American levere Det danske Flyvevåben 3 stk. Gulfstream III ultimo 1981 primo 1982.

Gulfstream III er en videreudvikling og en avanceret udgave af det velkendte og gennemprøvede Gulfstream II fly.

G-III opfylder alle de foreskrevne generelle militære krav, og vil således være i stand til at løse fiskeriinspektionsop-

gaverne, såvel som det er i stand til at løse de krævende taktiske transportopgaver. Det er således lykkedes at finde en fællesnævner for de to opgavekomplekser.

I det følgende er nævnt nogle karakteristika for G-III performance:

Max. payload	ca. 5000 lbs.
Max. cruise speed	Mach 0.85
IFR range	ca. 3600 NM
Max payload IFR range	ca. 3100 NM
Low level rækkevidde under fiskeriinspektion	ca. 1450 NM + brændstof til en 400 NM alternativ +30 min. holding.

Single engine performance max. T/O weight

Climb S/L	1300 ft/min.
Service ceiling	25,500 ft.

Flyene er udstyret med en drop door i bagbords side således, at drop kan udføres i forbindelse med eventuelle eftersøgnings- og redningsopgaver. Endvidere er

★ ★ ★

flyene udstyret med en såkaldt equipment handling door i styrbords side for at muliggøre lastning og losning af SAR-udstyr, fiskeriinspektionsmoduler og droploads m.v..

Der er ingen tvivl om, at flyene - som jo er købt for civile midler - alene vil blive anvendt til fiskeriinspektion, men FLV og specielt ESK 721 kan nu begynde at se enden på C-47 æraen.

Hvornår C-47 flåden skal udskiftes med samme type fly som de, der nu er købt til fiskeriinspektionsopgaven, er endnu ikke afgjort, men ESK 721 har med de første tre fly fået lov til at tage forskud på glæderne.

★ ★ ★

STRUP SLOT, hvor vinteren 1955/56 var så kold, at man havde slået tæpper for vinduer og døre for at holde varmen.

I sommeren 1956 flyttede "mormor" så til HENRIKSHOLM og derfra i 1971 til den nuværende FSB i FKO.

Som et kuriosum kan nævnes, at "mormors" årsløn i 1950 var mindre end hendes sidste månedsløn.

"Mormor" udtaler til FLYNYT, at hendes 29 år i FLV har været hende til stor glæde. Hun har haft en dejlig plads i konstant udvikling og venlige mennesker omkring sig.

★ ★ ★

"MORMOR" PENSIONERET



En stor del af FLV personel har nu måttet konstatere, at "Gutte", alias "Mormor" alias fru Krandrup, nu er pensioneret.

"Mormor" blev ansat den 1 DEC 1950 som kontorist i den daværende Flyverkommando (FLK), der på det tidspunkt havde hovedkvarter på FSNVÆR. Mormor flyttede med, da man fandt den endelige placering i VEDBÆK. Mormor beretter bl.a. om tiden på VILLA "TERTIA" på Olgasvej, og SMID-

★ ★ ★

FLSP PÅ TÆRSKLEN TIL 80'erne

Ved den nuværende specialskoles fødsel i april 1977 stod det bestemt ikke skrevet i stjernerne, at den inden sin 3-års fødselsdag skulle opnå en produktionsforøgelse på over 175%. En grundig vurdering af flyvevåbnets forventede uddannelsesbehov lå til grund for dimensioneringen af en skole, der skulle kunne tage en maximal belastning på op til 150 elever og 150 kursister ad gangen.

Skolens struktur er resultatet af et studium af organisationsformer og iøvrigt implementeret i et tæt samarbejde med de enkelte medarbejdere.

Specialskolens struktur skulle sikre en dynamisk og flexibel skole, der relativt let - og hurtigt skulle kunne indstille sig på ændrede opgaver og ændrede belastninger. Det er næppe for meget sagt, at denne indbyggede dynamik og fleksibilitet betydeligt hurtigere end forventet skulle blive sat på en hård prøve.

Det danske samfund begyndte i slutningen af 70'erne at indstille sig på, at fuld beskæftigelse ikke længere var mulig.

★ ★ ★

★ ★ ★ 15

Som det civile samfund, erkendte også det militære, at situationen havde ændret sig, og på planlægningssiden betød det, at man måtte forudse en langsommere gennemstrømning af korttidsansat personel.

Specialskolens dimensionering er givetvis også et produkt af denne opfattelse.

Flere faktorer forrykkede dog totalt planlægningsgrundlaget:

1. Arbejdsmarkedet aftog fortsat med nogenlunde samme takt personel fra flyvevåbnet, der havde gennemgået civilt kompetencegivende uddannelser.
2. Den offentlige sektor blev stadigt svagere stillet i konkurrencen med det civile arbejdsmarked, specielt på grund af lønudviklingen - og dermed lønforskellen de to områder imellem.
3. En afgang af personel på grund af de omtalte forhold, der ikke følges af en umiddelbar eller rimelig hurtig kvalificeret erstatning, medfører en øget arbejdsbelastning af det tilbageblevne personel. Det betyder igen, at endnu flere forlader flyvevåbnet og så er vi godt igang i den onde cirkel.

Og her er vi så tilbage ved Specialskolen. Den flexible struktur skal nu stå sin prøve, og tallene nedenfor beskriver vel ganske udmærket situationen.

Elevmanddage ved FLSP

1978	1979	1980 (tent.)
32100	57600	88800

Det samlede antal elever, der påbegynder/påbegynder grunduddannelser ved FLSP er i de tilsvarende perioder:

1978	1979	1980
170	303	436

Samtidig med at skolen skal gennemføre disse grunduddannelser, er den også uddannelsessted for ca. 100 specialkurser og specialuddannelser.

Skolen er i takt med den øgede belastning blevet tilført øgede ressourcer, såvel på uddannelsesmaterielsiden som på lærer/instruktørsiden. Til gengæld har skolen ikke fået de lokalefaciliteter, der var påtænkt ved skolens oprettelse og som er blevet endnu mere uundværlige ved den kraftigt øgede belastning. En situation der på længere sigt er aldeles uholdbar. Specialskolen kan dog konstatere, at dette forhold er erkendt af foresatte myndigheder, idet skolens udbygning er medtaget i Forsvarskommandoens oplæg til ny forsvarsordning.

For at kunne gennemføre det ønskede antal grunduddannelser har det været nødvendigt at gennemføre flymekanikeruddannelsen decentraliseret. D.v.s. at såvel Specialskolen som Flyvestationerne Værløse, Ålborg, Karup og Skrydstrup gennemfører denne uddannelse, dog således at Specialskolen står som ansvarlig uddannelsesmyndighed. Det har ligeledes i 1979 været nødvendigt at "fryse" enkelte kurser midlertidigt, for at kunne gennemføre det meget store antal grunduddannelser.

På baggrund af denne redegørelse kunne man få den opfattelse, at skolen ved hjælp af sin indbyggede fleksibilitet og de til belastningsforøgelsen afstemte tilførte ressourcer, er i stand til at kompensere for den personelafgang flyvevåbnet i disse år er udsat for.

Er det alene et spørgsmål om at udfylde vakante bemandingspladser, er det naturligvis muligt for skolen - under forudsætning af, at det ønskede antal elever kan rekrutteres - i løbet af en periode at leve op til den opgave.



OBLT T. Bonde
CH/FLSP

Men for det første er det nu engang ikke nok at udfylde bemandingspladser med nyuddannet og dermed urutineret personel. D.v.s. problemet bliver i det lange løb mere et spørgsmål om evnen til at fastholde allerede uddannet erfarent personel, end det bliver et spørgsmål om evnen til at rekruttere nyt personel.

For det andet er det som sagt et spørgsmål, om man kan rekruttere det ønskede antal aspiranter.

Flyvevåbnet har principielt ikke igennem 70'erne været konfronteret med rekrutteringsproblemer. Vi har i det store og hele kunnet selekttere ganske kraftigt blandt aspiranterne og sætte relativt høje krav.

Vort behov for aspiranter er alene i det sidste års tid steget enormt, og selv til uddannelser, hvor vi før havde et stort

overskud af ansøgere, ser vi nu med spænding på, om de enkelte hold på skolen bliver fyldt helt op. Man kan så spørge: "Hvordan kan vi på samme tid have problemer med rekruttering af unge mennesker til stillinger i forsvaret og samtidig være vidne til en katastrofal stor ungdomsarbejdsløshed?". Det er bl.a. blevet sagt, at vi ikke benytter vore muligheder i public relations godt nok. Det kan man så have forskellig opfattelse af, men det er nok en messe værd at undersøge og vurdere, om det kan gøres bedre. Det er bestemt ikke umuligt, at det bliver nødvendigt at intensivere og modernisere vor PR-virksomhed. Flyvevåbnets mulighed for at udføre pålagte opgaver står og falder jo helt enkelt med vor evne til at rekruttere, uddanne og fastholde kvalificeret personel.

FLYVEVÅBNETS REDNINGSTJENESTE I 1979



Oversigt over aktivitet i perioden

AKTIVITETSOVERSIGT	
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance blev ydet	349
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke var/ikke blev skønnet påkrævet	16
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet på grund af vejrforhold	7
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet af andre årsager	8
Antal tildragelser ialt	380

MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VERLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Eftersejningsmissioner	37	34	46	117	2	9	128
Redningsmissioner	16	25	19	60	0	4	64
Patientevakueringer fra land	31	27	37	95	0	4	99
Patientevakueringer fra skibe	19	21	7	47	0	2	49
Livsvigtige transporter	0	0	0	0	0	4	4
Nødforebyggende assistancer	14	10	10	34	1	4	39
Airborne Alert	3	9	3	15	0	0	15
Assistancer iøvrigt	0	2	2	4	0	8	12
Antal missioner ialt	120	128	124	372	3	35	410

UDFØRELSESOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VERLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Fritidsprægede aktiviteter	28	38	39	105	0	4	109
Fiskerflåden	30	31	6	67	2	3	72
Skibsfarten	14	8	13	35	0	4	39
Civil flyvning	2	5	6	13	0	1	14
Militær flyvning og skibsfart	4	5	4	13	0	0	13
Assistancer til politiet	1	3	7	11	0	6	17
Uidentificerede nødsignaler	8	7	8	23	0	2	25
Assistancer til sygehusvæsenet	31	26	37	94	0	9	103
Andre opgaver	2	5	4	11	1	6	18
Civilopgaver TCTAL	116	123	120	359	3	33	395
Militæropgaver TCTAL	4	5	4	13	0	2	15

RESULTATER	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VERLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Antal reddede	28	24	25	77	0	23	100
Antal evakuerede fra land	37	101	137	275	0	20	295
Antal evakuerede fra skibe	13	18	9	40	0	1	41
Antal omkomne opsamlet	1	0	2	3	0	0	3
Antal opsamlede ialt	79	143	173	395	0	44	439

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordsøen	27	37	0	64	2	4	70
Skagerrak	21	0	1	22	0	1	23
Kattegat	13	1	5	19	0	2	21
Østersøen	0	6	18	24	0	2	26
Indre farvande	22	42	47	111	0	4	115
Fra land	37	42	53	132	1	22	155
Andet	0	0	0	0	0	0	0

OPERATIONSOVERSIGT							
Indenfor dansk ansvarsområde	106	118	111	335	3	31	369
Udenfor dansk ansvarsområde	14	10	13	37	0	4	41
Dagmissioner	88	100	97	285	3	31	319
Natmissioner	32	28	27	87	0	4	91
Flyvetid - civile opgaver	206:05	215:00	188:05	609:10	14:05	36:00	659:15
Flyvetid - militære opgaver	5:00	1:55	6:30	13:25	0:00	0:40	14:05
Flyvetid TCTAL	211:05	216:55	194:35	622:35	14:05	36:40	673:20
Gennemsnitlig flyvetid pr. mission	1:46	1:42	1:34	1:40	4:42	1:03	1:39
Største antal missioner indenf. et døgn	3	3	9	12	2	12	15

FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT

Videreuddannelse på kampfly.

Stationsfligten (SNF).

Når flyveeleven efter hjemkomsten fra USA har gennemført 2. del af reserveofficerskursus på FSN Avnø, skal han fortsætte sin pilotuddannelse på et af flyvevåbnets kampfly. På FSN Ålborg (F-104), FSN Karup (Draken) og FSN Skrydstrup (F-100) gennemføres omskolingen og den delvis operative træning i SNF. Denne ordning blev indført i 1974 i forbindelse med Træningseskadrillens (TRESK) nedlæggelse.

SNF er organisatorisk underlagt operationsafdelingen på FSN og normeret med tre faste instruktører, som suppleres med hjælpeinstruktører fra eskadrillerne efter behov. SNF udfører undervisningen i egne lokaler og styrer selvstændigt flyveoperationerne. SNF er i flyvefasen organiseret på samme måde som den flyvende eskadrilles O-delning. Instruktørerne virker i tjenesten flyvesikkerhed, navigation, våben og taktik, luftmandskab, instrument, efterretning og tilrettelægger undervisningen. Som assistenter i de forskellige specialjobs har instruktørerne 1 - 2 elever. SNF har ikke tildelt fly, men får det nødvendige antal stillet til rådighed af eskadrillerne. Udover pilotuddannelsen varetager SNF flyvning med T-17, koordinerer simulatortræningen, uddanner flyveinstruktører og yder i visse tilfælde crossservicing af fly.

Uddannelsens forløb er næsten ens på de tre flyvestationer. Omfanget af lektionsoversigter - instrukser og håndbøger er i udformning og indhold standardiseret og udveksles mellem Stationsflights. Flyveprogrammerne for omskolingen og den operative træning er i indhold og omfang tilpasset flytypen.

Fase I	militær grunduddannelse varighed 8 uger
Fase II	sergentuddannelse varighed 9 uger
Fase III	elementærflyvekursus varighed 19 uger
Fase IV	reserveofficerskursus 1. del varighed 8 uger
Fase V+VI	flyveuddannelse i USA
Fase VII	reserveofficerskursus 2. del varighed 9 uger
Fase VIII	<u>omskoling varighed ca. 16 uger</u>
Fase IX	<u>delvis operativ træning varighed ca. 24 uger.</u>

Uddannelsesmål for SNF.

Omskolingen.

- Efter omskolingen skal eleven
- have kendskab til flyets opbygning og systemer.
 - kunne anvende flyet med sikkerhed ved almindelig flyvning indenfor flyets "Performance envelope".
 - være fortrolig med flyvning i dansk luftrum.

Delvis operativ træning.

Efter gennemgang af kurset skal eleven kunne klassificeres som delvis operativ på kampflyet, samt være fortrolig med flyvning i tilstødende Natolandes luftrum.

Videreuddannelsens mål opnås gennem teoriundervisning (ca. 200 lektioner) og ved flyvetræning (ca. 120 flyvetimer).



UDDANNELSEN I ÅLBORG STATIONS-
FLIGHT (ÅLSNF) .

ÅLSNF blev oprettet den 1 april 1974 og var klar til at begynde omskolingen den 1 august. Ved udgangen af 1979 er der færdiguddannet 51 piloter til delvis operativ status på F-104. Uddannelseskapaleteten er 8-10 elever om året, hvis den nødvendige kontinuitet i flyvefaserne skal opretholdes. Uddannelsen på F-104 har en varighed på ca. 1 år.

F-104, Starfighter.

Findes i en tosædet træner-version og en ensædet kampversion, og dens primære rolle er luftforsvar. Den medfører luft til luft missiler og har desuden en maskinkanon. Flyet har en tophastighed på Mach 2.0 og er både teknisk og flyvemæssigt et meget stabilt fly. Instrumenteringen er enkel og eleverne bliver generelt hurtigt fortrolig med flyet.

Som helhed kan F-104 betegnes som velegnet til pilotuddannelse, og TF-104 træningsversionen kombineret med træning i F-104 flysimulatoren giver eleven gode indlæringsbetingelser.

Tilgang af piloter.

Flyveelever ankommer normalt til flyvestationen en gang om året, og desuden udfører SNF jævnligt typekurser for andre piloter, der tilkommanderes flyvestationen.

Instruktører ved ÅLSNF .

Instruktører ved ÅLSNF oprettholder mindst delvis operativ status ved siden af instruktørgerningen. Erfaringsniveauet er højt og den gennemsnitlige flyvetid på F-104 er på ca. 1300 timer. Den faste instruktørstab uddanner hjælpeinstruktører fra ESK. Uddannelsen omfatter dels en teori-fase og dels en flyvefase. Vægten på undervisningen er lagt på standardisering og bedømmelse af elevpræstationer.

Alle instruktører ved ÅLSNF er i øjeblikket fuldt operative og træder ind på lige fod med eskadrillens piloter, når der afholdes øvelser på FSN. Instruktører ved SNF deltager i FSN afvisningsberedskab.

Instruktør/elevraten er 1 til 1. Hjælpeinstruktører er normalt til tjeneste i SNF for en periode af 2 år.



DEMAND CALM, CLEARHEADED EFFICIENCY SO THAT YOU

Omskoling på F-104.

Teorifasen starter med et orienteringsbesøg i FSN forskellige afdelinger, værksteder m.v. Flyveeleven får endvidere udleveret og tilpasset flyveudrustning,

undervisningsmateriel m.v. Eleven har på dette tidspunkt ikke fløjet i tre måneder, og vi benytter lejligheden til at give ham en ekstra motivation ved en flyvetur i den første uge.

Den tekniske undervisning gennemføres i teknisk træningssektion, der stiller instruktører til rådighed. Undervisningen omfatter 70 lektioner og dækker de fleste systemer i F-104 flyet. De 70 lektioner afvikles den 2. og 3. uge efter ankomsten til SNF.

Flyveteorien afvikles i ÅLBSNF og omfatter ca. 100 timers undervisning. Instruktører i SNF underviser i navigation, instrumentteori, herunder danske og tilstødende Natolandes regler, flyve- og nødudstyr, Flight Manual F-104 samt luftmandskab. FSN flyvesikkerhedsofficer gennemgår FSN organisation og rapportering af hændelser og afholder kursus i aerodynamik. I samtlige fag afholdes delmålsprøver og afsluttende prøver. Elevernes forudsætninger er gode og teorifasen skaber normalt ingen problemer.



Flyvefasen indledes med undervisning i flysimulatoren. Den indledende træning i simulatoren giver eleven et godt kendskab til checks og procedurer og sparer tid i flyet. Flyveprogrammet omfatter 45 missioner og giver eleven 50 timers flyvetid, der afvikles på tre måneder. Flyvepro-

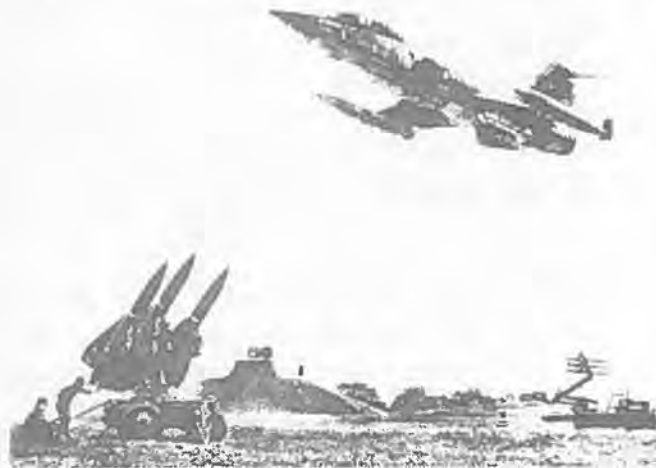
grammet har i både indhold og omfang været genstand for adskillige revisioner, men vi mener nu, at det tilgodeser en gennemsnits-elev med en total flyvetid fra USA på ca. 200 timer. Omskolingen starter med instrumentflyvning. Missionerne afvikles i to-sædet fly med eleven i bagsædet. Under dårlige vejrforhold lader vi eleven flyve fra det forreste sæde for at lære ham overgangen fra instrumentflyvning til kontaktflyvning, idet denne fase er ukendt fra tidligere træning i USA, hvor vejret normalt er "alt for godt".

VFR kontaktflyvning begynder på mission nr. 10 og træningen omfatter alle former for manøvrer. Efter yderligere 13 missioner kombineret med simulatortræning er eleven klar til sit solo check på F-104, og består han det, bliver han for første gang autoriseret til solo flyvning. På de tre første soloflyvninger overvåger en instruktør eleven fra et andet fly og kan på den måde støtte eleven, hvis der skulle opstå problemer under flyvningen.

Navigation flyvningen omfatter dels træning i laveste højde (300') og dels High Level navigation til udenlandske destinationer og alternativer. Træningen lægger især vægt på hurtig planlægning og sikker udførelse. Navigations-træningen har ikke samme prioritet på F-104, som i de øvrige stationsflights på grund af F-104's rolle.

Formationsflyvning omfatter træning i tætformation og kampformation. Det er især start, anflyvning og landing i tæt formation, der fokuseres på i omskolingen. Den videregående træning i kampformation og den taktiske forståelse i formationen udbygges senere i den delvis operative træningsfase. Programmet indeholder 5 missioner med formationsflyvning, hvoraf de fire missioner flyves i to-sædet fly.

Natflyvningen omfatter 2 missioner, og er kun en afprøvning af elevens evne til at operere under mørkeforhold, - og især landingsfasen er vanskelig på F-104. Når eleven har bestået sit instrument check, som ligger sidst i programmet er han omskølet på F-104, og klar til at lære at anvende flyet og dets våbensystemer under operative forhold.



Operativ træning.

Kurset starter med teori, og omfatter 80 lektioner fordelt på våbenteori og taktik samt efterretningsundervisning. Teorikurset følges op med simulatortræning.

Flyveprogrammet omfatter 53 missioner inklusiv vedligeholdende træning i instrumentflyvning og giver eleven ca. 60 flyvetimer. Missionernes indhold omfatter luftforsvarsprocedurer i såvel lav som stor højde under forskellige kontrolformer, og med målfly af varierende hastighed. Endvidere indøves afvisningsprocedurer og hjælp til nødstedt fly, rekognoscering med flyets radar samt luftmålsskydning. Ligesom i omskolingsfasen er der udarbejdet en detaljeret beskrivelse for den enkelte mission. Alle angreb filmes og kommenteres ved debriefingen. På næsten samtlige missioner indøves kampformation og gensidig støtte. Samtlige flyvemissioner i den operative træningsfase superviseres af instruktører, idet disse enten er med eleven i formation eller befinder sig i målflyet.

Eleven uddannes både som Wingman og som formationsfører. Når eleven som det sidste i programmet har skudt mod luftmål fra det ensædede kampfly kan han, hvis han iøvrigt findes egnet, erklæres som delvis operativ på F-104.

ACM (luftkamp).

Selvom eleven har gennemført et kursus i ACM under træningen i USA har vi fundet det nødvendigt, at indføre et særligt program for luftkamp efter OT programmet. Kurset omfatter dels teori og dels en flyvefase på 13 missioner. Flyvefasen starter med avanceret handling i tosædet fly og en gennemgang af Basic ACM manøvrer. Senere indøves luftkamp i formation i både den defensive og offensive rolle.



SIMULATORTRÆNING

Simulatortræning er et meget vigtigt led i undervisningen både under omskolingen og i den operative træning. Det samlede simulatorprogram i omskolingen er på 12 missioner, men ofte får elev-

erne betydelig flere missioner. I den operative træning er der et fast program på 10 missioner, der er indpasset i flyveprogrammet. F-104 simulatoren kan simulere alle former for nødprocedurer, og giver mulighed for at indøve instrumentprocedurer og navigations-træning til udlandet. Betjeningen af F-104 radar i den operative fase kan ligeledes indøves i simulatoren tillige med de forskellige missionsprofiler og operative procedurer. Der lægges vægt på, at eleven kan udføre selvstændige præstationer. Alle instruktører i SNF er uddannet som simulatorinstruktører, og denne tjeneste giver dem et særdeles godt indtryk af elevernes kapacitet. På samtlige simulatormissioner afgives der en bedømmelse, og er turen utilfredsstillende, skal missionen flyves om.

Bedømmelse af elever.

For samtlige missioner i omskolings- og den operative træning udfyldes der en bedømmelse af elevens præstationer. Gennem jævnlige instruktørmøder sikres kontrol med bedømmelserne, og der kan straks sættes ind med hjælp, hvis en elev ikke opfylder de minimumskrav, der stilles. Selve bedømmelsen er ikke blot en karakter, men især en information, der tilgodeser en løbende kontrol af elevens udvikling.

Elimination af elever.

Som omtalt i tidligere artikler gøres der et stort arbejde med at udvalge og finde egnede elever. Alligevel konstaterer vi, at 12-15% af de elever vi modtager til videreuddannelse i ÅLBSNF ikke kan gennemføre uddannelsen tilfredsstillende. Årsagen til det forholdsvis store mandefald skyldes uden tvivl, at uddannelsen i USA ikke i tilstrækkelig grad tager højde for at eleverne skal fortsætte på kampfly. De stiller f.eks. ikke samme krav til selvstændige præstationer, overblik og kapacitet, som vi finder er nødvendigt, hvis man sikkert skal operere et kampfly

i et operativt miljø under til tider meget dårlige vejrforhold. Uddannelsen af piloter i USA har et omfang og indhold, som sikkert tilgodeser langt de fleste af de kvalifikationer, der er nødvendige som pilot, men decideret målrettet mod en jagerpilotuddannelse synes den ikke at være. Langt de fleste af USA egne elver på UPT designeres da også uagefter til transportfly, og kun de aller bedste fortsætter uddannelsen på kampfly.

Hvis en elev i ÅLBSNF får problemer med flyvningen, prøver vi naturligvis på gennem undervisning, simulatortræning og et alternativt flyveprogram at få ham tilbage til det normale flyveprogram. Desværre må vi nok indrømme, at forsøgene i alt for få tilfælde falder heldigt ud, og eleven må indstilles for flyvevåbnets statuskommission.

Når en elev i SNF findes uegnet som kamppilot, er det naturligvis ikke udelukket, at hans kvalifikationer som pilot er tilfredsstillende på andre og langsommere flytyper, og erfaringen har da også vist, at statuskommissionen finder, at elevens kvalifikationer med held kan udnyttes i andre flyvejobs i flyvevåbnet.



AND PREPARED FOR IMMEDIATE ACTION AND WILL BE MENTALLY ALERT

★ ★ ★

Overgangen til eskadrillepilot.

Såsnart eleverne begynder flyvefasen, prøver vi på at lette overgangen fra elev i SNF til operativ pilot i eskadrillen. I den grad det er muligt, finder vi en arbejdsrytme, der ligner de operative eskadrillers. Vi appellerer til elevernes selvstændighed gennem uddelegering af specialtjenester og ansvar. Eleverne fungerer som assistenter for instruktørerne i deres specialjobs, afholder morgenbriefings og undervisning, og er med til at planlægge og tilrettelægge operationerne fra SNF. Denne medindflydelse og det ansvar eleverne herved får under supervision, har givet gode resultater. Samtidig skaber det et godt samarbejde og en naturlig overgang til eskadrillepilot. Endelig skal det nævnes, at den daglige flyvning fra eskadrillerne samt deltagelse i flyveøvelser giver eleverne et godt indblik i eskadrilletjenesten.

Afsluttende bemærkninger.

Når den operative fase er færdig i SNF kan eleven erklæres som delvis operativ på kampflyet og klar til gavntjeneste i eskadrillen. Han har haft en samlet uddannelsesetid på ca. 3 år og 2 mdr. og har opnået en total flyvetid på ca. 360 flyvetimer, heraf ca. 140 på F-104. På FSNÅLB indtræder den nye eskadrillepilot i flyvestationens afvisningsberedskab kort tid efter ankomsten til eskadrillen på lige fod med de øvrige eskadrillepiloter.

KN L.H. Jørgensen
ÅLB Stationsflight.



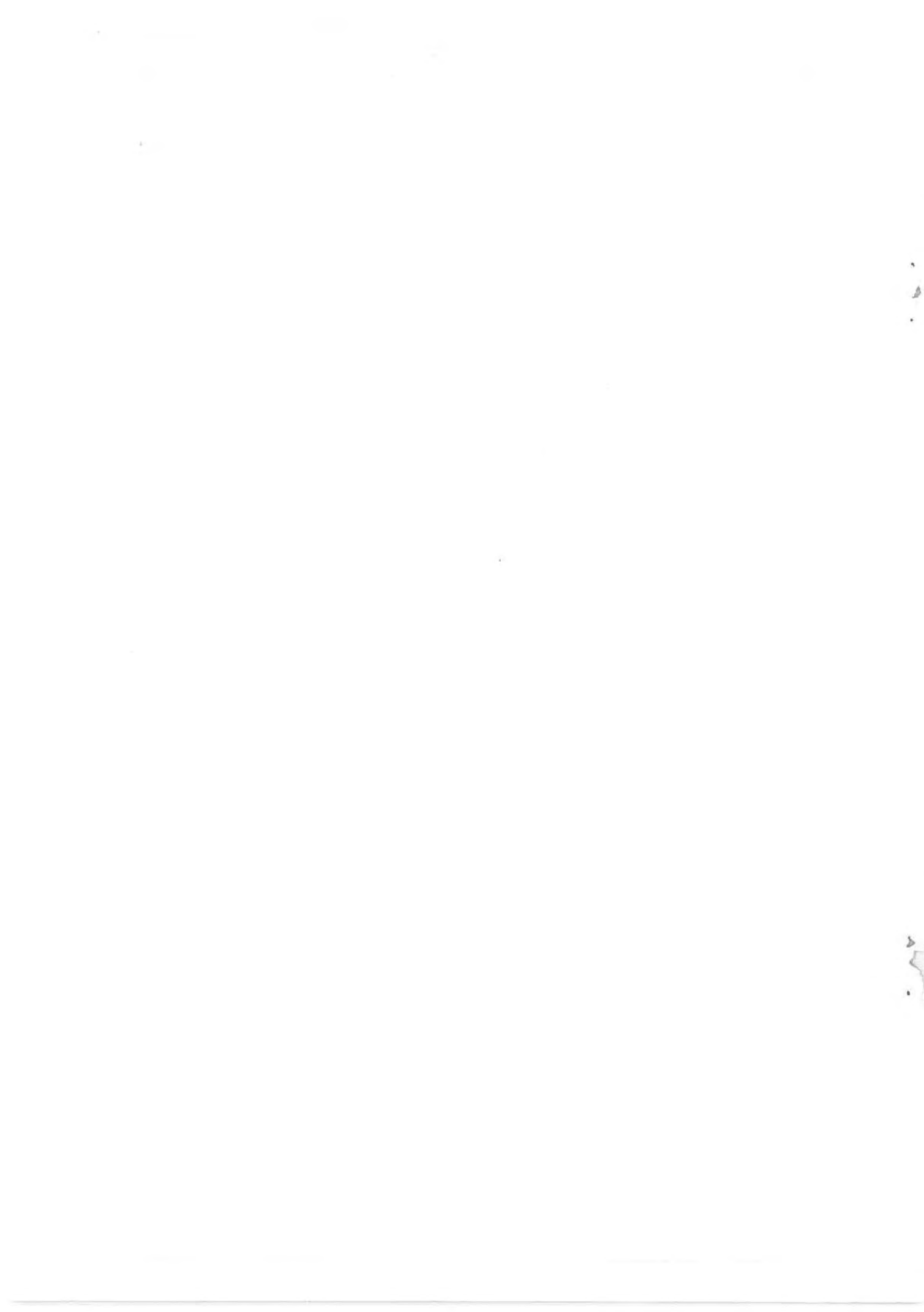
FLY VEVÅBEN NYT



H KH PRINSEN PÅ ASP
CHFLV 10-ÅRS JUBILÆUM
CH FST FLYVER DRAKEN
MEDALJEN FOR UDMÆRKET LUFTTJENESTE
FREMLYSNING
FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT



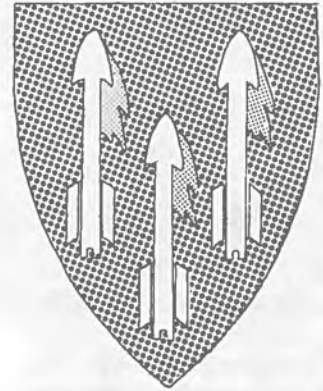
FLYVERSTABEN
JUNI 1980



H K H PRINSEN PÅ ASP

HANS KONGELIGE HØJHED PRINS HENRIK PÅ BESØG VED HAWK ASP

PÅ CENTRE D'ESSAIS DES LANDES I FRANKRIG.



MODTAGELSE PÅ CENTRE D'ESSAIS DES LANDES.

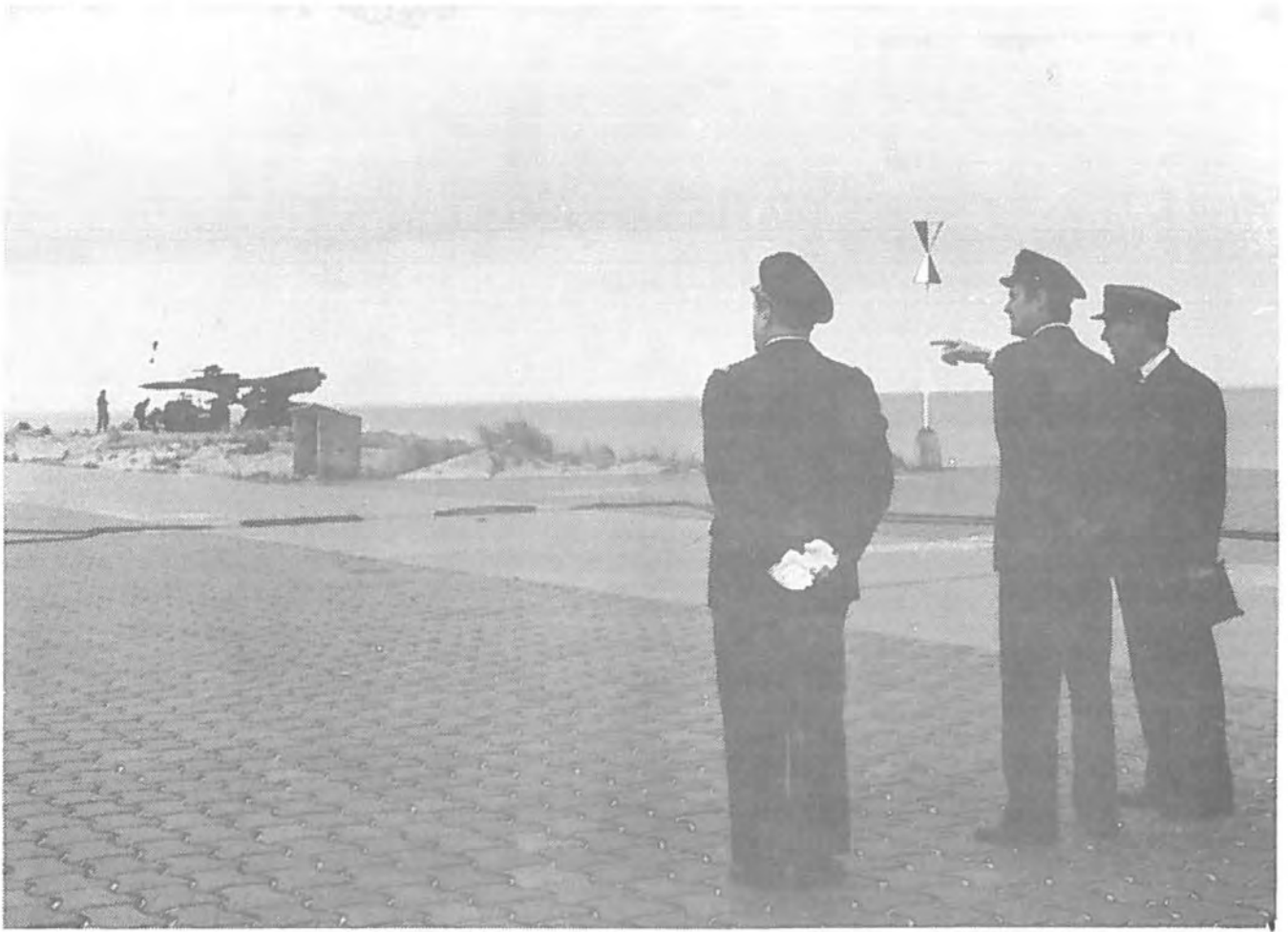






BESØG I STILLINGEN.





OVERVÆRELSE AF LOADING.



"FIRE".

CHFLV 10-ÅRS JUBILÆUM



"GM N. Holst-Sørensen kunne den 1 MAJ 1980 fejre sin 10 års dag i stillingen som Chef for Flyvevåbnet. Dagen blev markeret med en lille højtidelighed i Flyverstaben, som overraskede Generalen med en fødselsdagkage".



CH/FST. FLYVER DRAKEN



CH/FST, GL G.K. Kristensen, stiger ud af en TF 35 efter sin første flyvetur i et af FLV kampfly, som førtes af CH/ESK 729 MJ W. Langebek, t.h. på billedet. Under missionen, som også omfattede en RF 35, udførtes skibsrekognoscering,

et simuleret angreb på et hangarområde på FSN ÅLB og til slut fik generalen lov til at mærke G-påvirkningen under lidt øvelse i luftkamp mellem de to fly. Det skal bemærkes, at CH FST var meget begejstret for turen.



MEDALJEN FOR UDMÆRKET LUFTTJENESTE

Ved medaljeoverrækkelsen den 11 MAR 1980 udtalte Chefen for Flyvevåbnet:

Medaljen for udmærket lufttjeneste kan efter bestemmelserne tildeles piloter eller besætningsmedlemmer, som har ydet særlig fortjenstfuld og udmærket tjeneste i luften ved

- enten at have forrettet en sådan lang og særdeles udmærket lufttjeneste, som har kunnet tjene som inspirerende eksempel for andre,
- eller ved en enkelt lejlighed under overordentlig kritiske forhold at have vist fremragende tjeneste i luften - særlig hvor menneskeliv eller materiel er reddet ved koldblodighed og udmærket luftmandskab.



Flyvevåbnet har efterhånden et antal piloter med lang tids flyvetjeneste bag sig. For at komme i betragtning ved tildelingen af medaljen kræves det imidlertid herudover at en pilots indsats og tjeneste i det hele taget er af en sådan art, at han i flyvevåbnet generelt betragtes som trædende frem foran flertallet af piloter med lang tids tjeneste bag sig.

Disse kriterier opfyldes i dag af

KN V. Dahl, luftfartøjschef ved Eskadrille 722.



* * *

Han har siden afslutningen af flyveuddannelsen i Canada i 1956 forrettet uafbrudt flyvetjeneste og herunder opnået ca. 6.000 flyvetimer, heraf mere end 5.000 på helikopter.

Kaptajn Dahl tiltrådte tjeneste ved Eskadrille 722 i JAN 1959. I de over 20 år, kaptajn Dahl har gjort tjeneste som helikopterpilot, har han altid stået som et godt eksempel for de øvrige piloter og besætningsmedlemmer ved Eskadrille 722. Hans rolige fremtræden og aldrig svigtende energi har afgjort bidraget til den standard, der eksisterer i eskadrillen. Kaptajn Dahl har deltaget i over 50 redningsmissioner, hvorunder mere end 200 personer er blevet reddet eller har modtaget en anden form for hjælp, og han deltog bl.a. som luftfartøjschef under redningsaktion Skagerak 7 SEP 1966. For denne indsats blev kaptajnen den 1 JAN 1967 tildelt sølvbæger med inskription.

Kaptajn Dahl har endvidere forrettet FN-tjeneste i Congo fra JUL 1961 - JAN 1962 og modtog i forbindelse hermed FN-Congomedalje.

Kaptajn Dahl fortsætter i dag med ufortøvet energi sin indsats for effektiviteten i flyvevåbnets redningseskadrille. Det er tydeligt for alle, han omgås, såvel i som uden for tjenesten, at for kaptajn Dahl går hans arbejde som helikopterpilot forud for alt andet. Med sin store erfaring og professionelle kunnen står kaptajn Dahl i dag som det bedste eksempel for Eskadrille 722 og dens indsats.

Det er mig en glæde således motiveret at overrække medaljen for udmærket lufttjeneste til KN Dahl.

Herefter gav CHFLV udtryk for at forudsætningen for at KN Dahl havde kunnet gøre sig fortjent til medaljen var at eskadrillen som helhed stod bag ham. CHFLV benyttede lejligheden til at udtale sin anerkendelse af ESK indsats.

* * *

FREMLYSNING



Kasket M-51, let model fundet 1
APR 1980 ved Femvejen i Jægers-
borg. Henvendelse (02)892255 lo-
kal 3841.



FRA PILOTANSØGER TIL ESKADRILLEPILOT

PILOTUDDANNELSEN SOM DEN BLEV OPLEVET AF
KURT MOSE og EGON CHRISTENSEN.



De første fire artikler har beskrevet, hvordan pilotuddannelsen er tilrettelagt. Her følger en beskrivelse af elevens oplevelser under uddannelsen.

Men først - hvem skriver, hvor-
når og hvorfra? - vi er to
sekondløjtnanter, som for tiden
gennemgår omskolingsprogrammet
på Flyvestation Skrydstrup til
delvis operativ på F-100.

Det hele startede med optagelsesprøve i 5 dage. Det lød lidt afskrækkende og var da heller ikke legende let. Intel-
ligens-, kundskabs-, engelsk-,
simultankapacitet- og teknisk/
mekaniske prøver oveni hinanden
dagen lang, tog pusten fra alle,
og ved aftensmaden var vi da og-
så færre end ved morgenmaden.
Denne tendens holdt sig resten
af ugen. Dernæst på Rigshospitalet,
hvor vi blev set efter
i alle ender og kanter. Man var
især interesseret i sanseorganer-
ne øjne, ører etc. Lægerne
kunne forudse, om man f.eks.
ville blive lang eller nærsynet
om 20 år. Imponerende. Det
værste ved lægeprøverne var, at
man ingen indflydelse havde på
resultatet. Det var enten eller.

Ved styreprøverne troede man, at slaget var tabt, fordi computeren tikkede som besat. Det viste sig bagefter, at den blot skrev resultatet ud, hvad enten det var godt eller dårligt. Dette, og forøvrigt alle andre resultater fra de 5 dages prøver, var det svært at få noget konkret at vide om. Det var bestået eller ikke bestået. Så var der samtaler med psykologerne. Man var ikke klar over, om det man sagde kunne hjælpe én eller bruges imod én. Sidste dag var dommedag. Her skulle afgørelsen falde. Vi kom for kommissionen én efter én. Spændingen var på sit højeste. Man kunne straks se om vedkommende der kom ud, havde bestået eller ej, og man kunne heller ikke selv skjule sin glæde, da man kom ud, og havde bestået. Bag efter gik vi i Tutten og fik en øl, men den smagte nu ikke lige godt for alle.

Nu skulle man bare vente til det blev éns tur at komme på Flyveskolen på Avnø. Da dagen endelig kom, mødte vi alle på en tidlig morgen. Det var en blandet flok. Nogle kendte hinanden fra optagelsesprøverne, andre havde ikke set hinanden før. Det eneste vi havde tilfælles var, at vi skulle det samme igennem på Avnø.

Rekrutfasen var for mange af os det første møde med det militære miljø, og for mange var det også en barsk oplevelse. Ikke alle havde den samme for-tid. Nogle kom direkte fra gymnasiet, andre havde taget en civil uddannelse forinden, andre igen havde nogen militærtjeneste bag sig. For vort vedkommende havde vi arbejdet med andre ting før, og var derfor også nogle af de ældste på holdet.

Vi blev indkvarteret på 8-mands-stuer i nogle gamle barakker. Dette bevirkede, at vi fik et godt kammeratskab på stuerne, og stuerne imellem. Vi var sammen hele døgnet, og vi havde samme problemer at slås med.

Det var ikke altid man kunne se meningen med undervisningen. Vi skulle jo lære at flyve, ikke være "knoldsparkere". Men motivationen blev holdt vedlige, hver gang der kom fly fra de jyske stationer ind over Avnø. Undervisningen stoppede totalt, og det eneste, der var tilbage i klasseværelset, var læreren. Han havde set det så tit. Men vi andre stod med åben mund og så betaget på disse prægtige mænd i deres flyvende maskiner og håbede, det blev os en dag.

En anden form for motivation vi fik, var når eleverne vendte hjem fra USA og gik på fase VII. De viste billeder og fortalte historier, og vi så op til dem, som var de helte.

Da vi var en stor klasse, blev vi delt op i to hold. Det ene fløj, mens det andet gik igennem fase IV. For at tage det sjove først vil vi begynde med flyvefasen. Alene det at komme over i "O", var en forskel. Der blev ikke taget slet så strengt på disciplinen og nu var vi jo i de omgivelser, vi havde set på med længsel. Men ak, vi skulle pines lidt længere. Teori, teori, teori. Men det var nu ikke så slemt, for nu kunne vi bedre se formålet med øvelsen.

Motorlære, aerodynamik osv. i 14 dage og så første tur Syd-sjælland rundt i venstre volte. Og så ovenikøbet i forsædet, - fantastisk. Det var naturligvis instruktøren, der styrede, men alligevel, vi fløj. Senere, når man selv fik pinden, gik det ikke så legende let. Alt imens teoritimerne fortsatte, skred flyvningen fremad. Op til solo, solo-check og så solo. Her faldt mange fra, og man følte sig blandt de heldige ved at hænge på endnu, men sove helt roligt kunne man ikke. De eliminerede kammerater savnede man et stykke tid, men arbejde og lektier lagde beslag på det meste af tiden, så der blev ikke tid til at tænke meget over det.

Ens egen solo-flyvning står som noget helt specielt. For første gang alene i lufthavet. Hæver sig op, fri og helt sin egen herre. Det kan ikke rigtigt beskrives, det skal opleves. To gange rundt i landingsrunden, så lande, modtage en buket af markens blomster og til sidst det værste - vandgangen. Det er kutyeme, at første solo efterfølges af en tur i vandet - på Avnø er det en tur i branddammen.



Ingen tid til afslapning. Programmet fortsætter og kravene bliver skrapere og skrapere, og efterhånden nærmer man sig final-check. Spændingen stiger igen, men det er som om det ikke er helt så slemt som op til solo-checket, og efter vel overstået final-check slappes der af om aftenen i Tutten. Med afslutning af flyvefasen begynder en nedtur af de helt store: Første del af reserveofficerskurset. Nedtur fordi man sidder 8 timer på skolebænken hver dag de næste 2 måneder, lige bortset fra FUT'en, som bliver en kærkommen afveksling. Megen teori, organisation osv., osv. Disse 2 måneder bliver også overstået, og man får den smalle stribe på ærmet - som giver os officersstatus i USA.

Mens undervisningen står på, har man svært ved at sætte den i relation til det at flyve, men nu senere forstår man nødvendigheden af den. Man er nødt til at vide en hel del mere end blot det at kunne flyve.

Efter i alt 10 måneder på Avnø går turen til USA. Allerede en måned før starter forberedelserne med udfyldelse af en masse papirer, udlevering af billetter og briefing om rejsen.

Dagen oprandt, og man tog afsked med familie og venner i Kastrup, og afsted det gik til det store udland. Vi ankom på de forskellige baser 4 - 5 dage før kurset startede. Tiden blev brugt til at finde sig til rette, vænne sig til tidsforskellen. Der er 8 - 9 timers forskel på dansk og amerikansk tid, og det tager en 14 dages tid at få omstillet sig.

De første 3 uger går med teori og det kan i begyndelsen godt være lidt svært at forstå sproget også fordi der er en del specielle flyfaglige udtryk. Men stort set klarer man sig lige så godt som sine amerikanske kammerater.

Når man begynder på flyvningen, får man hurtigt en 12 timers arbejdsdag. 8 timer på "flight-linen" og derefter 3 - 4 timers teori, og hjemmearbejde ved siden af. Men jo mere man læser i begyndelsen og er med hele tiden, jo lettere er det.

Flyvningen er dejlig. Man har ikke længere propel i næsen, men blus i halen; kort sagt en jet-jager. Det går også hurtigere end i en T-17. I begyndelsen flyver instruktøren en del for at vise de forskellige øvelser, men efterhånden flyver man hele turen selv. Al uddannelsesflyvning i USA er kontrolleret fra jorden. Man bliver fulgt på radaren hele tiden og er man ved at flyve for langt væk, får man det omgående at vide. Selve uddannelsesforløbet er nøje tilrettelagt, som det blev beskrevet af MJ Uldal i FLY-NYT DEC 1979. Det kan i begyndelsen godt virke lidt uoverskueligt, men efterhånden som man lærer det, bliver det til at have med at gøre, og man arbejder sig igennem programmet

og når, efter 3 - 4 måneder, hen til afslutningen på T-37 fasen.



Man er inden afslutningen på T-37 allerede begyndt på teorien på T-38, og man har længe set hen til den dag, man skulle flyve T-38. Lang spids næse, små vinger, supersonisk, efterbrændere, G-dragt - kort sagt, en rigtig jetjager. Denne følelse havde vi også, da vi startede på T-37 og det samme skete, da vi senere kom på F-100. Der er hele tiden

nye udfordringer foran én. Som sagt, T-38 var lige sagen. Den var dejlig at flyve, fløj hurtigere, højere og reagerede hurtigere end T-37. Der var flere instrument-, formations-, og navigationsture. Disse langture, eller som de rigtigt hedder - cross countryture - bestod i, at vi fløj afsted om fredagen, landede et sted for at tanke op, fortsatte til vores bestemmelsessted, var der i week-enden og returnerede om søndagen. Disse ture var en god lejlighed til at se sig om. Det var således, at instruktøren og eleven i enighed selv kunne bestemme, hvor der skulle flyves til. F.eks. kunne man flyve til Patrick Air Force Base i Florida. Denne base ligger kun 80 miles fra Disneyworld, hvor en hel dag og aften selvfølgelig ville blive tilbragt.

Udover disse lejligheder til at komme omkring arrangeres der månedlige ture for udenlandske elever. Der er på hver base en Foreign Training Officer, der udelukkende varetager udlændiges interesser. Denne månedlige tur kunne være en heldagstur til den lokale avis, en 5-dages tur til Washington, en 4 dages tur til Colorados bjerge, eller en 3-dages tur til Texas.





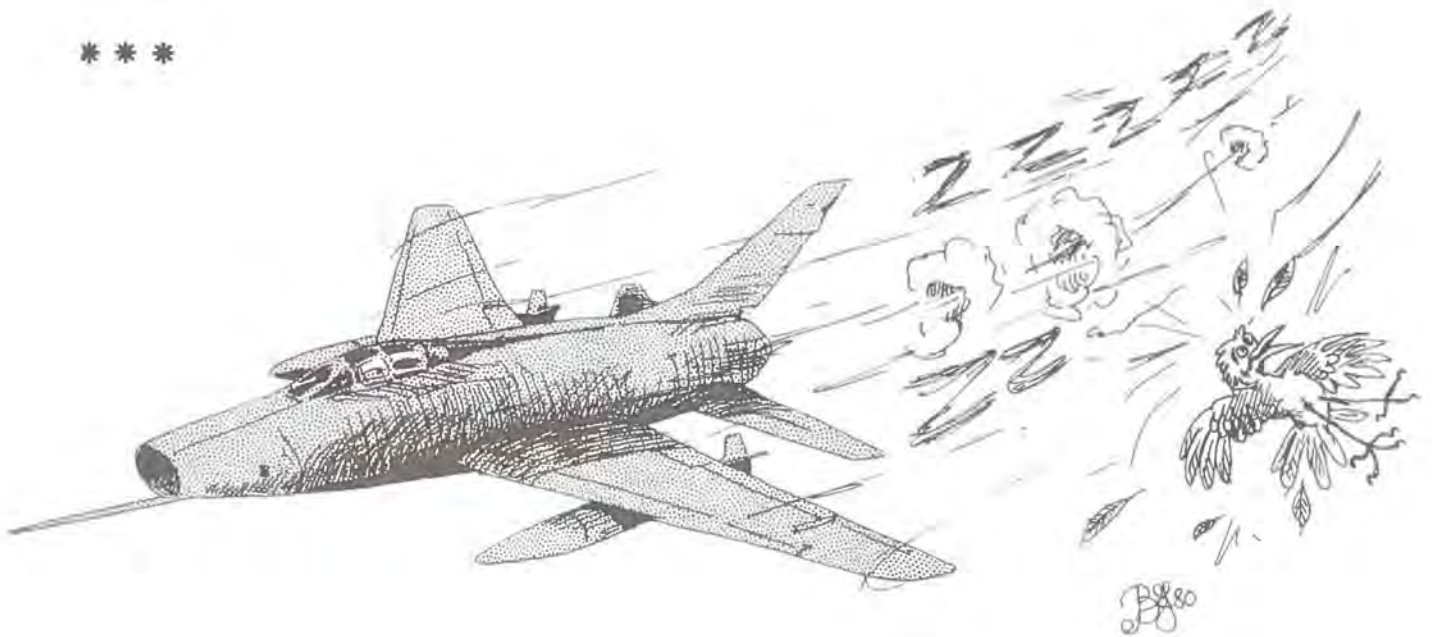
Det var virkelig skønt at se noget andet end bare basen og den lokale by. Deltagelse i disse ture er dog betinget af, at man ikke er bagud i programmet og undervisningsmæssigt kan tåle at være væk i nævnte antal dage.

Således går 49 uger med 12 timers arbejdsdage, og endelig er det slut. Der bliver holdt graduations-fest, hvor man får udleveret den eftertragtede vinge. Man føler sig virkelig ovenpå denne dag. Endelig er man blevet pilot og har fået vingen. Det har været en hård omgang, men belønningen er tilsvarende. Der bliver uddelt forskellige award's (præmier) for teori, flyvning og militær anstand. Det sker ofte, at én eller flere danskere løber af med nogle af disse.

Efter endt UPT er der tid til ferie af forskellig varighed. Det afhænger af, hvornår Fighter lead-in-kurset på Holloman basen begynder, og varierer fra 1 - 3 uger. Tiden bliver ofte brugt til at se så meget af USA som muligt. Men strækningerne er store, så der skal køres en del.

Kurset på Holloman er alle tiders. Man fortsætter på T-38, men flyvningen er mere taktisk betonet. Taktisk formation, luftkamp, lavflyvning og jordmålskydning. Man lærer en masse nye ting, man skal ikke koncentrere sig så meget om selve flyveren og flyvningen. Det har man i rygraden. Næsten alle instruktører har været kamppiloter i Vietnam, så de ved, hvad de taler om. Kurset afsluttes med en fest, hvor man får udleveret et diplom på, at man nu er "fighter pilot", og er så klar til at drage hjem.





Det var dejligt at komme hjem igen, men ind imellem savner man nu alligevel "the states".

Fase VII på Avnø begyndte med sammenkomst i Officersmessen.

Det virkede som et antiklimaks at sidde på skolebænken i 8 timer om dagen og lære om alt andet end flyvning.

Ved afslutningen af fase VII blev vi udnævnt til sekondløjtnanter af reserven, og var nu klar til at komme til de operative flyvestationer. Fordelingen til stationerne går efter - eget ønske, flyvestationernes behov - evt. kvalifikationer, men hvor man end kommer hen, bliver man hurtig glad for stedet. Det har vist sig i hvert enkelt tilfælde. Man tager nu afsked med hinanden på Avnø, og kører hver til sit.

For vort vedkommende mødte vi på Flyvestation Skrydstrup. Vi ønskede begge at komme til en fighter-bomber og valget faldt på F-100. Som tidligere fortalt, varer omskolingen og delvis-operativ-programmet ca. 1 år. Man starter med teori i ca. 2 måneder for derefter at begynde flyvningen. Først skal man omskoles til typen og det går forholdsvis hurtigt. Nu kan man efterhånden det at flyve og man lærer hurtigt den nye types små finesser. Efter ca. 20 ture går man solo, og får igen vand over hovedet. men det føles stadig dejligt.

Derefter flyver man formation, og for vort vedkommende en hel del navigation, hvor vi starter ud i rimelig stor højde for til sidst at ende op i lavere højde (300'). Efter endt omskoling er man i besiddelse af et instrumentkort, og man kan nu flyve i dårligt vejr, med skyerne i ca. 150 m højde. Det at flyve i dårligt vejr er en betingelse for overhovedet at kunne flyve herhjemme. I USA var vejret næsten altid fint-fint, og der var ingen problemer med at se frem foran sig, men herhjemme er det sjældent, at vi ser den slags vejr mere end 2 dage ad gangen, især i vinterperioden.

Hvis vi kigger lidt ud i fremtiden, regner vi med at være færdige her i Stationsfligten om et par måneder. Så går turen til en af de operative eskadriller, og vi har efter 3 - 4 års uddannelse nået målet - eskadrillepilot.

Men der er stadig nye ting, der skal læres, så helt færdig bliver man aldrig, men det er blot endnu en charme ved at være pilot.





Lay-out & trykning-FLSP



FLY VEVÅBEN NYT



FLYVEVÅBNET

1950 - 1980



FLYVERSTABEN
OKT 1980



I dag den 1. oktober 1980 er det Flyvevåbnets 30-års dag. Denne lejlighed vil jeg benytte til at lykønske alt personel - militært som civilt - dels med vor fælles fødselsdag dels med de resultater, som ved fælles indsats er opnået igennem tre årtier. Jeg ved, at indsatsen ofte er udøvet under vanskelige vilkår. Jeg ved også, at vi i årenes løb har oplevet smertelige tab og skuffelser sammen med glæder og stolthed over vort værns effektivitet og professionelle stude - og glæder har da lykkeligvis været i overtal. I de kommende år vil arbejdsopgaverne ikke blive mindre, og jeg udtrykker min tillid til, at medarbejdere på alle niveauer vil løse de stillede opgaver med ildhu og entusiasme i tiden fremover. Kun derved kan vi skabe den arbejdsglæde som er en betingelse for et effektivt flyvevåben, der også i fremtiden vil være en nødvendighed for forsvaret af Danmark.

Holst-Brunn

1950 - 1954

- 01-10-50 Flyvevåbnet oprettes. Samtidigt oprettes Flyverkommandoen samt Østre- og Vestre Flyverbasiskommando.
- 01-01-51 Hærens og Søværnets fælles flyveskole ændrer navn til Flyvevåbnets flyveskole.
- 08-02-51 Eskadrille 721, eskadrille 722, eskadrille 723, eskadrille 724 og eskadrille 725 oprettes.
- 19-01-51 Leveringen af 20 stk. Gloster Meteor F Mk. VIII begynder.
- 51 I løbet af sommeren etableres landets første kontrol- og varslings-tjeneste bestående af 3 flyradarstationer og 2 operationscentraler (Øst i Værløse, Vest i Karup).
- 27-08-51 Leveres de første af 6 stk. Republic F-84E Thunderjet på våbenhjælpsprogrammet.
- 13-06-52 Begynder den største flyleverance på våbenhjælpsprogrammet, leveringen af ialt 238 stk. Republic F-84G "Thunderjet" jagerbombefly.
- 01-11-52 Eskadrille 727 oprettes på flyvestation Karup.
- 28-11-52 Begynder leveringen af 20 stk. Armstrong-Whitworth Meteor NF Mk. XI natjagere indkøbt i England.
- 16-04-53 Begynder leveringen af 26 stk. Lockheed T-33A "Silver Star" træningsjetfly leveret på våbenhjælpsprogrammet.
- 22-05-53 Eskadrille 728 oprettes på flyvestation Karup.
- 01-08-53 Eskadrille 728 flyttes til flyvestation Skrydstrup.
- 01-09-53 Eskadrille 729 oprettes på flyvestation Karup.
- 01-10-53 Leveres den første af 2 stk. Douglas C-47C "Dakota" transportfly købt af SAS.
- 01-01-54 Eskadrille 729 flyttes til flyvestation Skrydstrup. Eskadrille 730 oprettes på flyvestation Karup.
- 03-09-54 RCC (Rescue Coordination Centre) oprettes i bunker 1137 på flyvestation Karup.
- 06-09-54 Eskadrille 730 flyttes til flyvestation Skrydstrup.



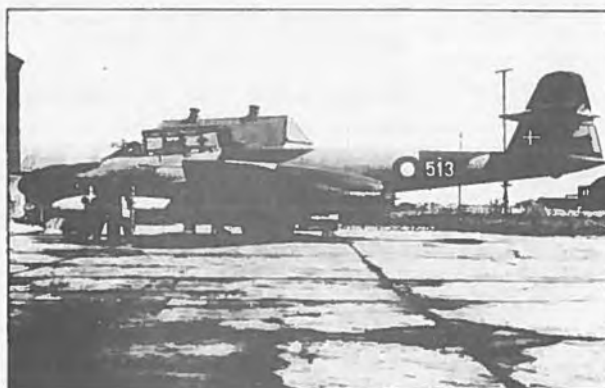
Gloster Meteor F. MK.8 1951-58



Republic F-84E Thunderjet 1951-54



Republic F-84G Thunderjet 1952-61



Armstrong Whitworth Meteor NF. MK.11. 1952-58



Lockheed T-33A 1953-77



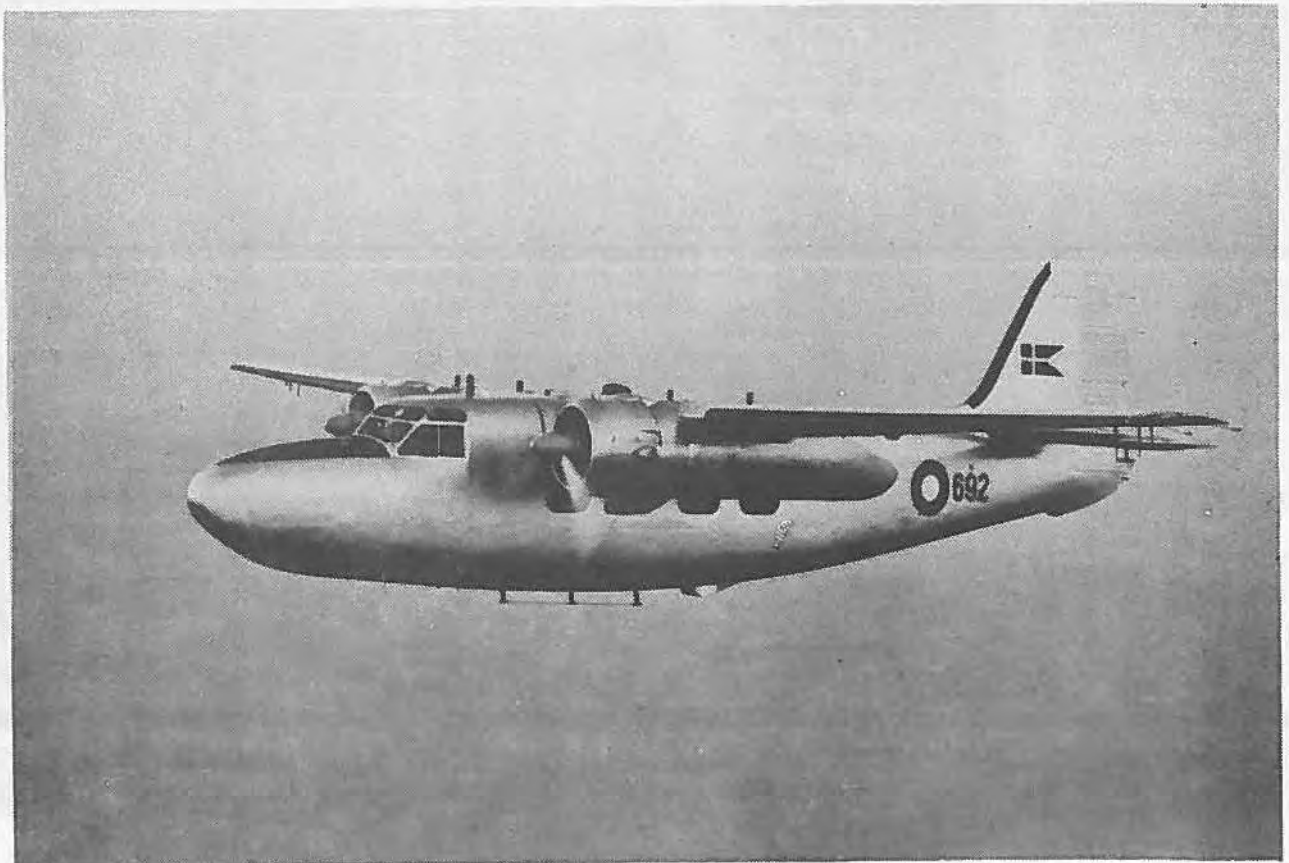
Douglas C-47 (Dakota) 1953-

1955 - 1959

- 03-01-55 FR/PR Flight (Fighter recce/photo recce flight) oprettes på flyvestation Karup. Tildeles F-84G fly forsynet med T-33 tiptanke med indbygget kamera.
- 12-02-55 Forsvarsministeriet bestemmer at Flyvevåbnets taktiske hovedkvarter skal oprettes på flyvestation Karup.
- 15-03-55 Flyvevåbnets taktiske hovedkvarter skifter navn til "Flyvertaktisk Kommando".
- 01-04-55 Østre- og Vestre Flyverbasiskommando nedlægges.
- 01-05-55 Træningskommandoen oprettes på flyvestation Værløse.
- 30-01-56 Begynder leveringen af 30 stk. Hawker Hunter F. Mk. 51 dagjagere indkøbt i England.
- 06-56 Flyvevåbnets sektor Operations Centraler øst og vest ændrer navn til SOC Sjælland og SOC Jylland.
- 11-06-56 Begynder leveringen af 6 stk. Douglas C-47 Dakota som modtages på våbenhjælpsprogrammet.
- 23-07-56 Eskadrille 722 etableres som ren eftersøgnings- og redningseskadrille.
- 06-08-56 Oprettelse af træningsfligten på flyvestation Ålborg.
- 08-10-56 Begynder leveringen af 6 stk. Hunting-Percival Pembroke C Mk. 52/2. Flyene var oprindeligt indkøbt til transportformål, men da eskadrille 721 har fået yderligere C-47 fly tildeles de eskadrille 722 som eftersøgningsfly.
- 21-12-56 Ankommer de første 4 af ialt 7 stk. Sikorsky S 55 C helikoptere med skib til København.
- 08-04-57 Begynder leveringen af 8 stk. Consolidated PBV-6A "Catalina" leveret på våbenhjælpsprogrammet.
- 24-04-57 Begynder leveringen af 23 stk. Republic RF-84F "Thunderflash" fotorekognosceringsfly.
- 10-06-58 Eskadrille 724 flyttes til flyvestation Karup. Eskadrille 726 flyttes til flyvestation Ålborg.
- 27-06-58 Et amerikansk hangarskib til Ålborg med de første 39 af ialt 60 North American F-86D "Sabre" altvejrjagere.
- 16-03-59 Eskadrille 724 flyttes til flyvestation Skrydstrup. Eskadrille 730 flyttes til flyvestation Karup.
- 22-05-59 Begynder leveringen af 24 stk. North American F-100 "Super Sabre" jagerbombertræningsfly (2-sædede).
- 30-05-59 Begynder leveringen af 48 stk. North American F-100D "Super Sabre".
- 27-08-59 Begynder leveringen af 5 stk. Douglas C-54 "Skymaster" transportfly på våbenhjælpsprogrammet.



Hawker Hunter F. MK. 51. 1956-74



Hunting-Percival Pembroke C. MK.52/2 1956-60



Sikorsky S-55 C. 1957-66



Consolidated PBY-6A Catalina 1957-70



Republic RF-84F Thunderflash 1957-71



North American F-86D Sabre 1958-64



North American F-100F 1959-



1960 - 1964

- 01-03-60 Nedlægges FR/PR-flighten og dens materiel og personel overføres til eskadrille 729, der nedlægges som jagerbombereskadrille og oprettes som fotorekognosceringseskadrille.
- 60 Eskadrille 725 konverterer til F-100, medens eskadrille 728 konverterer til F-86D.
- 61 Opbygningen af NADGE (Nato Air Defence Ground Environment) begynder. Flyvertaktisk Kommando begynder at udføre TAC EVAL af underlagte eskadriller jf. NATO TAC EVAL MANUAL.
- 01-05-61 Catalina-flighten overflyttes fra eskadrille 721 til eskadrille 722.
- 01-06-61 Flyvematerieltjenesten skifter navn til "Flyvematerielkommandoen".
- 20-09-61 Eskadrille 730 flyttes til flyvestation Skrydstrup. Eskadrillen konverterer til F-100 D/F inden flytningen.
- 02-07-62 10. Luftværnsafdeling nedlægges. Personel og materiel overgår til flyvevåbnet, hvor de indgår i de nyoprettede enheder, Luftværnsgruppen, raketoperationscentralen (Eskadrille 530) og de fire raketeskadriller (531 - 534).
- 24-11-64 Ankommer et amerikansk hangarskib med 25 stk. Lockheed F-104G og 4 stk. TF-104G "Starfighter" fly.
- 12-64 Modtager eskadrille 726 de første F-104 fly.



NIKE HERCULES



Lockheed F-104G Starfighter 1964-

1965 - 1969

- 08-01-65 Modtager eskadrille 723 de første F-104 fly.
- 12-04-65 Begynder leveringen af 8 stk. Sikorsky S-61A-1 "Sea King" to-motorede jetrodningshelikoptere indkøbt i USA.
- 65 Efterhånden som materiellet tilgår oprettes 4 nye raketeskadriller (541 - 544) under luftværnsgruppen. Raketeskadrillerne udrustes med de mobile HAWK raketter specielt beregnet til anvendelse mod fly i lav højde.
- 31-03-66 Eskadrille 728 nedlægges.
- 15-04-66 Træningsfligten flyttes til flyvestation Skrydstrup, hvor fligten får eskadrillestatus. Eskadrillen tildeles aldrig noget nummer, men betegnes TRESK.
- 06-11-68 Foranlediget af NATO's ændrede strategi - fra massiv gengældelse til "fleksible response" iværksættes på grundlag af et "SHAPE Study" et "hardning program" på alle operative flyvestationer.



Sikorsky S-61A Sea King 1965-



HAWK-missiler på launcher

1970 - 1974

- 01-01-70 Lov nr. 334 træder i kraft. Forsvarskommandoen, CH/FOS oprettes. Flyverkommandoen og Træningskommandoen nedlægges.
- 02-09-70 Begynder leveringen af 20 stk. SAAB F-35 Draken.
- 25-05-71 Begynder leveringen af 20 stk. SAAB RF-35 fotorekognosceringsfly.
- 01-11-71 Første del af det danske NADGE program sættes i drift. SOC (Sector Operations Centre) Karup og ROC (Raketoperationscentral - raketeskadrille 530) nedlægges og et nyt SOC/CRC (Control and Reporting Centre) Vedbæk oprettes. Flyradarstation Skovhuse har fået en ny tredimensionel radar af typen MPR med direkte dataoverførsel til Vedbæk, flyradarstation Skagen er fuldt udbygget som NADGE CRC.
- 15-12-71 Flyradarstation Skrydstrup operationel som NADGE CRC.
- 72 Samtlige danske NADGE installationer færdige.
- 01-06-73 Lov nr. 308 - "Lov om forsvarets ordning m.v." vedtages i folketinget. Loven betyder en yderligere reduktion i antallet af kampeskadriller, nedlæggelse af bevogtningsseskadrillerne samt omfattende personelafskedigelser.
- 01-04-74 Eskadrille 724 nedlægges.
- 31-12-74 TRESK nedlægges.



SAAB F-35 Draken 1970/71-



NADGE-systemet er præget af elektronisk udstyr

1975 - 1979

1975-1979

- 25-04-75 Den første af 3 stk. Lockheed C-130H "Hercules" transportfly indkøbt i USA leveres til eskadrille 721.
- 04-09-75 Begynder leveringen af 32 stk. SAAB T-17 "Supporter" indkøbt i Sverige til hæren og flyvevåbnet som elementærtræner (flyveskolen), forbindelsesfly m.m.
- 17-05-77 Udfasning af T-33 tilendebragt.
- 03-78 Samtlige HAWK eskadriller afslutter det iværksatte "improvement" program som betyder at de nu er IHAWK enheder med stærkt forbedrede muligheder overfor angribende fly.
- 09-79 Flyradarstation Bornholm ombygget til ARP (Automatic Reporting Post) i NADGE systemet.



Lockheed C-130H Hercules 1975-



SAAB Scania T-17 Supporter 1975-

1980 -

01-01-80 Overføres NLF-enhederne til FLV og følgende eskadriller oprettes:
Eskadrille 670 på FSNALB.
Eskadrille 671 på FSNKAR.
Eskadrille 672 på FSNSKP.
Eskadrille 575 på FSNVÆR.

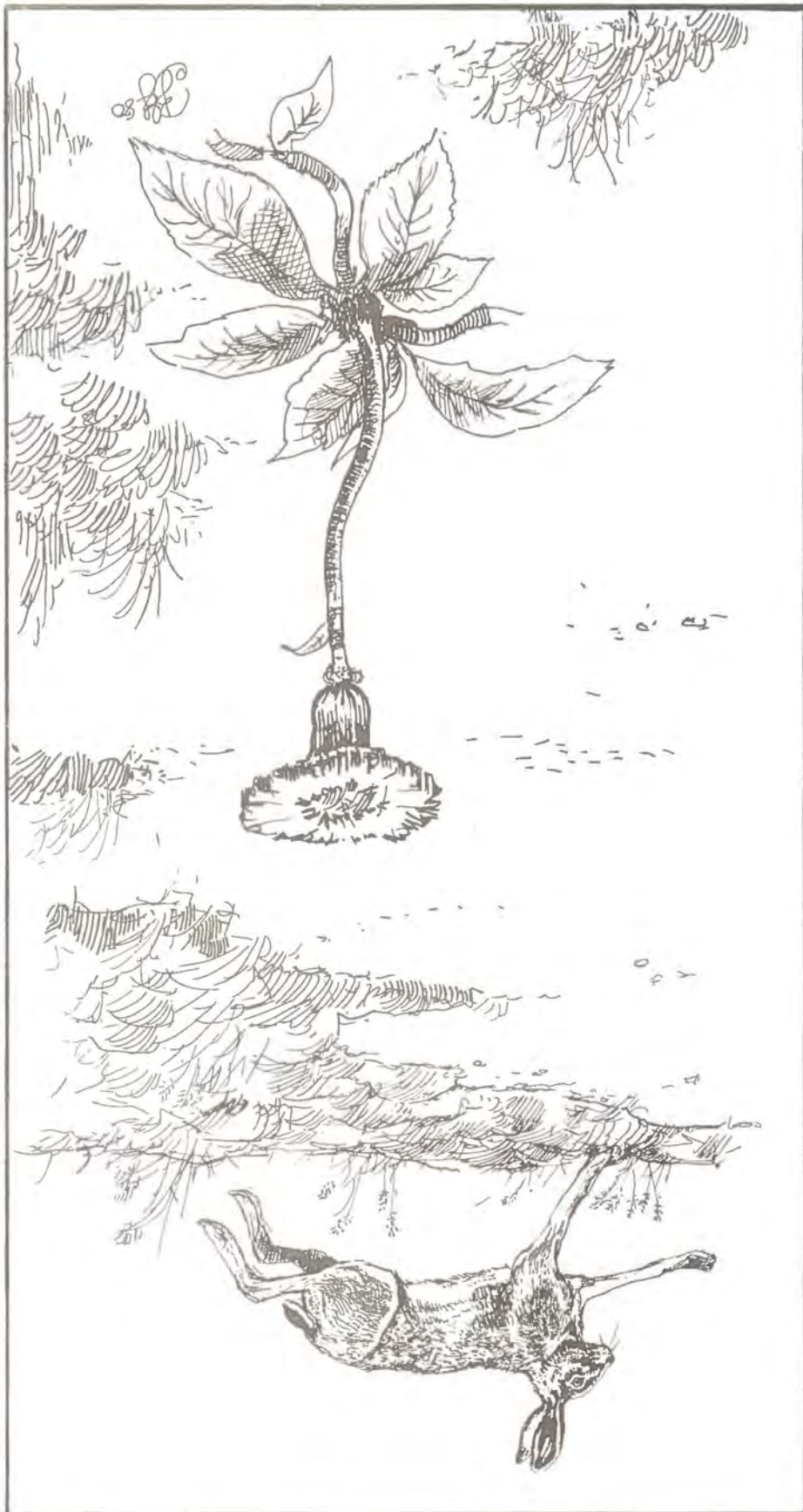
18-01-80 Begynder leveringen af F-16.



40 mm Kanon L/70



General Dynamics F-16 1980-



FLY VEVÅBEN NYT



XIV CISM-MESTERSKAB I ORIENTERING

HAWK ESK PÅ ØVELSE

DM I FELTSPORT

SØSIKKERHEDSPOKALEN-80

LEDELSE OG UDDANNELSE

HVAD ER DET VI GEMMER I ARKIVET ?

FLYVEVÅBNETS IDRÆTSLIEDERPRIS

FLYVERSTABEN

DEC 1980

XIV CISM-MESTERSKAB I ORIENTERING

SUCCES FOR FSNKAR SOM VÆRT FOR
17 NATIONER I CISM ORIENTERINGS-VM.

Det er vigtigt for en soldat at kunne finde vej og orientere sig i terrænet. Derfor er orienteringssporten en åbenlys sport for soldaten. I de kommende dage vil I deltage i det 14. VM i militært orienteringsløb i Danmark. Vi har ingen hjerge og ingen store bakker at byde på, men vi tror nu nok, at vi kan byde på en spændende og udfordrende konkurrence.



FC TALER UNDER ÅBNINGSCEREMONIEN
PÅ FSN STADION.

Det var forsvarschefen, general K. Jørgensens ord i talen, da han mandag aften den 15. september på Flyvestation Karups stadion åbnede "XIV CISM Orienteering Championship 1980". Det var en solbeskinnet aften af de sjældne i september. Flagene fra de 15 deltagende nationer, samt to observatørlande vajede i aftenvinden, mens generalen stod foran de ca. 150 opmarcherede deltagere og officials.

Og hans forudsigelser viste sig at holde stik - i mere end en henseende.

Vejrmæssigt - bortset fra en enkelt outsiderdag - viste naturen sig fra sin bedste side, orienteringsløbene var vel tilrettelagt og bød på mange udfordringer, og som et resultat af et

ihærdigt arbejde fra personalet på FSNKAR, klappede hele arrangementet perfekt. Det drejede sig både om selve løbene, spisningen, indkvarteringen, udflugterne, festerne etc.

Der var en del officerer, sergenter, konstabler og værnepligtige, der fik sved på panden i de 6 dage, konkurrencen varede!

UNG FINNE VANDT GULD.

På den løbsmæssige side af sagen var tendensen ligeså tydelig som ved de foregående års VM-konkurrencer. De nordiske bjergrige lande, Finland, Norge og Sverige og desuden Schweiz, viste sig som de meget stærke og næsten uovervindelige orienteringsløbere. De havde konditionen, kræfterne og orienteringssansen i tip top form, hvilket bl.a. også kan



tilskrives, at der netop i de lande satses meget indenfor militæret på netop den sportsgren. I den individuelle konkurrence løb cadet H. Peltola fra Finland af med guldet. Menig Mas Horisberger fra Schweiz fik sølv, mens menig B. Niklasson fra Sverige fik bronze. De danske deltagere klarede sig relativt godt. Det blev til en 17. plads til KS Per Sloth, en 22. plads til SG J.P. Jensen, en 26. plads til MG G. Bode. RGL K. Johnsen blev nr. 31, OKS G. Klaris blev nr. 40, MG J. Skaarup nr. 49, og OKS J. Andersen blev nr. 53. Der var i alt 102 deltagere i løbet.



MG JØRGEN SKÅRUP FRA FSNKAG I "ARBEJDE".

Holdmæssigt blev Schweiz guldvinder, Finland kom på andenpladsen og Sverige på tredjepladsen, mens Danmark fik en fin femteplads. Norge lå på fjerdepladsen

Det sidste løb om fredagen, stafetorienteringsløbet, blev overraskende vundet af Norge, der ydede en meget stærk indsats i slutningen af løbet. Schweiz fik sølv, Sverige bronze, mens det ene af Danmarks to stafethold fik en syvendeplads.



CISM OFFICIELLE REP. OBLT B. GARBERG, NORGE, OVERRÆKKER BRONCEMEDALJE TIL MENIG BENGT NIKLASSON: SVERIGE. Tv. M. HORISGERGER, DER FIK SØLV. GULD TIL H. PELTOLA, FINLAND DET FINSKE HOLD REJSTE HJEM INDEN PRÆMIEOVERRÆKKELSEN.





PRINS HENRIK GRATULERER DET VINDEnde NORSKE HOLD I STAFETLØBET.

KOM I MÅL FRA DEN FORKERTE RETNING.

Orienteringssporten er en relativt ny sport indenfor militæret for nogle lande, og det sås da også tydeligt på bl.a. landene Iraks, Portugals, Tunis' og Tyrkiets deltagere. Det kneb med orienteringssansen. Bøgeskov, grantrær og myriader af små vandløb er ikke hverdagskost for en tuneser eller iraker. I flere tilfælde varede det timer, inden løberne kom i mål - og så skete det endda fra den forkerte retning. Men alle tog både sejrene og nederlagene med et smil.

Og mens soldaterne løb og løb tog delegationscheferne fra de deltagende lande samt observatørerne fra Jordan og Venezuela og danske officials på udflugter til start- og målstederne i skovene omkring Rold, Silkeborgsøerne og Himmelbjerget, hvor konkurrencen afvikledes. Der var mange af "de høje herrer" med masser af guld i kasketten, og det var i øvrigt et farvestrålende udbud af forskellige uniformer. Der blev ligeledes arrangeret et besøg på B&O i Struer og på GRUNDFOSS. Samtlige deltagere og officials - i

alt ca. 200 - var inviteret på udflugt til Århus om torsdagen. Chefen for Flyvevåbnet, general N. Holst-Sørensen, var også ude for at se på et af løbene og fulgte ivrigt med i konkurrencens forløb.

POSITIVE ØNSKER FOR CISM.

I det hele taget var afviklingen af verdensmesterskabet præget af positive tanker og ønsker om et fortsat samarbejde omkring sporten indenfor militæret. Talkerne af OB K. Skydsbjerg, OB V. Jensen, Chefen for Forsvarets Gymnastikskole, OBLT B. Garberg, Norge, CISM's officielle repræsentant, hærchefen, general H.M.H. Boysen samt CISM's protektor, prins Henrik, anslog positive toner om kommende års militære sportsdyster.

Det 14. VM i militær-oriente-
ringsløb sluttede fredag efter-
middag og aften med deltagelse
af prins Henrik. Præmierne blev
uddelt, selv om et par af orien-
teringsløberne havde haft lidt
rigelig travlt med at komme hjem.
CISM-flaget blev hejst ned på bed-
ste ceremonielle vis af soldater
fra ESK 671 og til tonerne fra
Prinsens Livregiment, og hele
arrangementet sluttede med opvis-
ning af et dygtigt gymnastikhold
fra Viborg. Herefter var der stor
festmiddag i Messe Nord, der i
øvrigt fungerede som informations-
og samlingscenter under konkurren-
cen.

Små sjove episoder kan ikke
undgå at opstå, når så mange for-
skellige mennesker mødes. Her er
et par af de autentiske: Delega-
tionen fra IRAK ankom til Danmark
en uge før konkurrencen og indlo-
gerede sig på Sheraton i København,
og de startede (derfor?) den første
konkurrencedag med at bestille en
presning af deres fine uniformer.
Det kostede dem den ublu sum af
400 kr. for fem uniformer.

Det var ikke ligegyldigt, hvad
man kom i den ellers så lækre mad,
der blev serveret under konkurren-
cen f.eks. måtte irakerne ikke
spise svinekød, og der var derfor
næsten altid 2 retter mad at væl-
ge imellem. En med svinekød og
en med oksekød. At en af delega-
tionerne ikke kunne vide, at dansk
millionbøf laves af oksekød og af
frygt for, at det var svinekød
henlagde spisningen til Karup Kro,
må vel være dem lovlig undskyldt.

Venezuela tilmeldte sin obser-
vator i sidste øjeblik, og det
skabte problemer. Alle de andre
nationers flag var bestilt og
hentet. Men et flag fra Venezue-
la! Hvor i alverden får man fat
i et sådant uden videre. Det var
næsten umuligt at skaffe. I sid-
ste time lykkedes det med hjælp
fra et firma i Århus, og der
blev sendt ekspresbud dertil.
Alle de små ting, der ved et så-
dant arrangement ser pæne ud,
men kan virke som små detaljer,
kan altså i virkeligheden skabe
store problemer for arrangørerne.

Men kendetegnet for hele ar-
rangementet var netop, at hver
enkelt lille detalje var plejet
og passet. Nok var det løberne,
der figurerede på sejrstavlerne
og som blev omtalt i aviserne,
og nok var det de udenlandske
officerer, der var spændende at
se på, men uden den store arbejds-
indsats, som en stor del af per-
sonalet på FSNKAR udførte til per-
fekthed, var stævnet aldrig ble-
vet en succes.

Det blev det til gengæld i
rigt omfang.

PS: CISM står for Conseil
International du Sport Militaire.
Danmark var blandt de 5 stifter-
nationer i 1948. Organisationen
omfatter nu 78 medlemsnationer.

Kilde: VINDPOSEN.



HAWK ESK PÅ ØVELSE

ESK 543 I OKSBØL OG UNDER OVERFØRSEL MED LANDGANGSFARTØJER
FRA JYLLAND TIL SJÆLLAND.

Det er regnvejr, sådan et rigtigt modbydeligt regnvejr, så det næsten ikke er til at holde ud, alt driver, selv den danske ørken, hedestykkerne omkring Oksbøl, kan ikke tage mere, øvelsesuniformerne "klasker" omkring kroppen og lægger sit klamme favntag

omkring en, havde man da bare tørre støvler kunne man næsten være tilfreds, men sådan er livet i en HAWK eskadrille ikke, her er der ikke råd til luksus, her er det kun opgaven der tæller, den opgave det er at holde udstyret operativt.



Vi er ikke alene i øvelsesområdet, selv FTK kæmper imod vejrguderne ude i første klitrække nord for Danmarks vestligste punkt, vinden hyler i alle masteduner og der måles vindstyrke op til 70 knob, man finder et øjeblik ro i en af deres vogne, hvor der træffes aftale om noget radioudstyr vi kan hjælpe FTK med og er enddog i stand til at fremskaffe materiellet på mindre end 20 timer.

Inden man forlader vognen lyder det "Hold godt på døren når du går!", vinden presser så hårdt på dørfladen, at der må endnu et par hjælpende hænder til at holde på den, et sidste nik og tak for kaffen, døren er igen lukket, og man er tilbage i uvejret. Tilbage på HAWK siden i lige så forkommen tilstand som man kørte derfra for at erfare at PULS radaren har snuppet et af de store sløringsnet og splittet det i tusind småstykker, én kommer med en bemærkning om, at der ved den lokale forsyningstjeneste må være noget sejlgarn vi kan reparere nettet med - vi er adskillige der ser forundret på hinanden og tænker hvert sit, det net bliver aldrig mere til brug for sløring, ikke engang til et hundehus, hvor vore to hunde kryber i læ for vejrliget. Radaren er stoppet og et nyt sløringsnet fremskaffes, opsættes omkring PULSEN, pløkkes godt i jorden og alle er igen tilfredse.

Klokken nærmer sig 1600 og dagens strabadser er ved at være overstået, nu er det med at komme tilbage til lejren, få et bad som om man ikke havde fået vand nok på kroppen i dagens løb, komme ned i messen eller på kvarteret for at debattere dagens begivenheder.

Dagene går, ikke lige ens, nogle da heldigvis også med godt vejr, høj himmel og sol og på disse dage går arbejdet lige som lidt bedre og snart er man så langt fremskreden i tid, så kun nogle enkelte dage i det sønderjyske står tilbage, en deployering inden eskadrillen igen skal vende hjem til Sjælland. Ved ankomst til flyvestationen er alle enige om,

at her er det det rene paradisi i forhold til skydelejren vi kom fra. Ej er det juleaften, men alligevel er der en forventningsglæde hos personellet, vi står foran det sidste døgn inden vi er hjemme, men strabadserne er ikke forbi endnu, igen regn, den pisser ubarmhjertelig ned over os medens vi gør klar til afmarch nordpå ad motorvejen til et nærmere udpeget sted, hvorfra vi det næstsidste stykke skal transporteres over vandet til Sjælland, feltrationerne er udleveret så nu er det bare med at komme afsted.

Målet er nået, der trækkes godt ind til siden, i en skov der allerede er begyndt at få efterårsfarve og vi skal foreløbig vente i et antal ikke så få timer, den medbragte transistor kværner, presse med efterfølgende vejrmelding - stiv til hård kuling, med vind fra sydvest - vi er klar over hvad det betyder, man skæver til feltrationerne, nej de fleste har ikke lyst, det kunne jo være at det var spild af tid at begynde på at få maden ned, da enkelte af landgangsfartøjerne nu kan skimtes og ved dette syn gisnes der på en hård tur over Kattegat.

Klokken er 1950 og de første køretøjer kaldes frem til stranden, hvorfra ombordkørslen skal foregå, eskadrillen har fået ordre til at bakke ombord og vores kørselsfolk skal være os behjælpelige, os der til daglig ikke er så stive til at bakke med en stor vogn med anhænger. De første både er inddækket og stranden er sluppet, vi er på vej ud i søen.

Allerede her under de indledende manøvre får vi et indtryk af, hvad der venter os, og er man ikke ligefrem tilvendt til søen, føles det nærmest som om at man befinder sig i en robåd på Pebblingesøen i vindstyrke 12 eller mere.

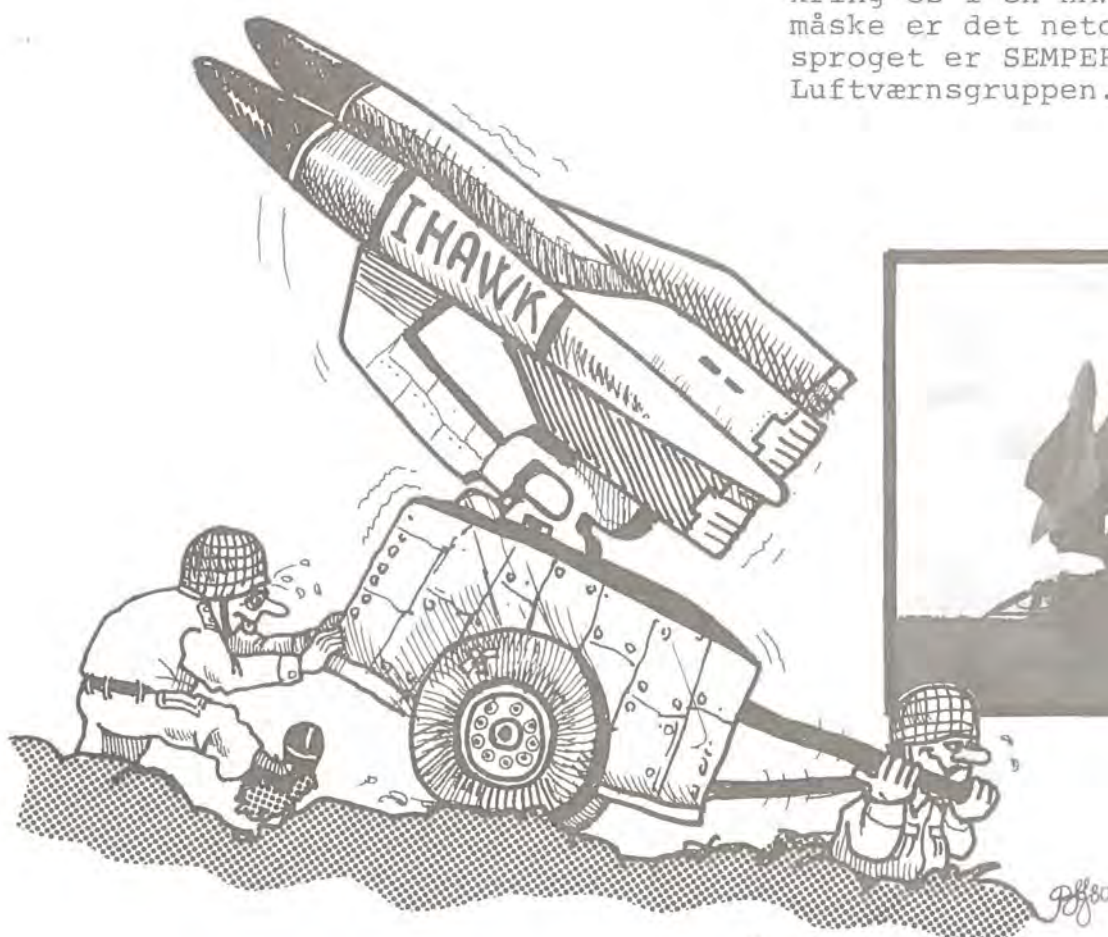
Alle mand gennes under dæk, det tyske bådpersonel ønsker ikke, at vi opholder os i det fri, på ladedækket. Nede i messen kommer der kaffe på bordet og den varme drik indtages under muntre bemærkninger, men der går ikke lang tid før vi får melding der bekræfter, at det bliver en hård tur med vindstyrke imod 8, enkelte af os ønsker at opholde sig i køretøjerne, dog mod at love, at vi ikke går rundt på dækket og med den løsning er alle tilfredse.

For de af os der har valgt at opholde os i messen, under dæk, bliver oplevelsen hurtig så stærk, at man en efter en har et ønske om at se, hvordan det går en etage højere oppe, og der er ingen tvivl om, at det er den friske luft der trækker, men man må pænt blive ved udgangen til dækket og her kommer endnu en forhindring, det er også lige ved siden af kabysen.

Kokken smiler venligt, medens han svinger med sine pletter og pander, man skæver til det, han er ved at rode sammen, søen viser tænder og med lugten af mad, samtidig med at skibet nu er igang med at rulle omkring sin længdeakse, er nok til at det bliver nødvendigt at finde adskillige spande frem og dem af os der indtog feltrationerne må nu se den komme ud samme vej, den kom ind.

Natten kryber af sted, enkelte får noget man i militærprog kan kalde en nattesøvn og omkring kl. 0400 er vi fremme ved en Sjællandsk kyststrækning, hvor landgang kan etableres. Vinden er på det tidspunkt selvfølgelig ved at løje af og tilbage står sidste etape af turen, en strækning på ca. 125 km., hvor hver enkelt chauffør, i sit stille sind, småbandende, træt og nærmest apatisk nu må slide sig igennem den ene kilometer efter den anden ovenpå nattens strabadser.

Endelig ses det hvide tårn ved eskadrillen, turen er endt, nu mangler vi bare at få udstyret bragt på plads - der er altid noget vi skal, der er aldrig ro omkring os i en HAWK eskadrille, måske er det netop derfor valg sproget er SEMPER PARATUS ved Luftværnsgruppen.





DM I FELTSPORT

DANSK MILITÆR IDRÆTSFORBUND

DANMARKS- OG FORBUNDSMESTERSKABER

I FELTSPORT.

Dansk militært Idrætsforbunds (DMI) mesterskab i feltsport fandt i år sted på Bornholm i weekenden den 30 - 31 august.

Op til stævnet hørtes der af og til beklagelser over den lange og tidsrøvende rejse til Bornholm - men da deltagerlisten kom, viste det sig, at det tilmeldte antal deltagere var større end sidste års antal fremmødte deltagere.

Feltsport er en flerkamp, der omfatter afstandsbedømmelse, kortlæsning, pistolskydning, håndgranatkast og orienteringsløb.

For at skabe en ligelig konkurrence er det delt op i en række klasser efter alder. Dameklassen er således opdelt i en senior-række og en old girls-række, i hvilken man kan starte fra det nye år, man fylder 35. Herreklassen, der har betydelig flere deltagere opdeles i: Herre-senior, yngre old-boys (fra det år man fylder 35), ældre old boys (fra det år man fylder 43) og veteraner (fra det år man fylder 50).

Mesterskabet er dels individuelt dels et holdmesterskab, hvor de tre bedste i hver række tæller. D.v.s. der er et holdmesterskab for hver række - med undtagelse af ældre old boys- og veteran-rækken, der danner hold sammen.

I stævnet kan både civile og militære deltage, idet der sideløbende med DMI forbundsmesterskab afvikles et mesterskab, hvor alle deltager, og hvor i øvrigt Dansk Idræts-Forbunds danmarksmesterskabsmedaljer (guld, sølv og bronze) uddeles i herre-senior-rækken både i den individuelle konkurrence og i holdkonkurrencen.

Desværre levede Bornholm ikke op til sit navn SOLSKINSØEN, idet tåge og regnvejrr kæmpede om overmagten hele weekenden og kun orienteringsløbet søndag formiddag foregik under en bleg sol.

Det dårlige vejr medførte, at kortlæsningen måtte udgå, hvilket måske ville have forrykket resultaterne lidt.

Det dårlige vejr var også skyld i, at beregnerne - der hjemme på kasernen skulle omregne resultaterne til points - havde særlige vanskeligheder, idet det i flere tilfælde ikke var muligt for deltagerne at "skrive" deres resultater på papiret, men der måtte nærmest "ridses" eller "graveres" i papiret.

De rutinerede beregnere klarede imidlertid også dette problem og efterhånden kom lørdagens resultater op på resultattavlen, og deltagerne havde derefter mulighed for at begynde at regne ud, dels hvorledes de individuelt lå i forhold til konkurrenterne, dels hvorledes deres hold var placeret før morgendagens orienteringsløb.

Lørdagen sluttede med en festlig fællesspisning, hvor cafeteriet præsterede at servere en meget veltillavet oksesteg efterfulgt af den obligatoriske is med frugter.

Søndagen bød fra morgenstunden på bedre vejr, og løberne kunne begynde at glæde sig til turen i RØ PLANTAGE. Plantagen var en blanding af bøgeskov, granskov og lyngområder med en del af de bornholmske klipper ind imellem. Plantagen var meget frodig, og på grund af det fugtige vejr lidt tung at løbe i.

Tilbage på kasernen var det igen resultattavlen, der trak. Her kunne man umiddelbart se de individuelle resultater, hvorimod man indtil videre selv måtte regne holdresultaterne ud, og der er nok ikke mange andre tidspunkter, hvor der regnes så energisk som her. Resultaterne kunne i mange tilfælde læses ud af de skiftende ansigtsudtryk.

I denne for soldater af alle aldre og grader velegnede konkurrence gjorde flyvevåbnet sig pænt gældende, både når antal deltagere og placeringer tages i betragtning.



Søsikkerheds-pokalen 1980 blev fredag den 7 NOV 1980 på Copenhagen Boat Show overrakt til to militære institutioner: Søværnets operative Kommando, S.O.K., i Århus, og Flyvevåbnets rednings-koordinationscenter, R.C.C., i Karup.

Disse to af forsvarrets mange institutioner samordner og udfører næsten alle redningsaktioner til søs. Søsikkerheds-pokalen blev overrakt til lederen af S.O.K.-bunkeren i Århus, orlogskaptajn P. Schriver, og lederen af R.C.C.-Karup, major Jørgen Ring, dagen før åbningen af Copenhagen Boat Show i Bella Center i København.

Søsikkerheds-pokalen er i år sponsoret af Vesttysklands største bådeværft, Dehler Yachtbau - som har egen afdeling i Kolding-, med en check på 5000 kr. Beløbet deles mellem S.O.K. og R.C.C., Rescue Coordination Center. Beløbet skal i de to centraler gå til fælles formål til gavn og glæde for alle medarbejdere. Pokalen er for fem år siden indstiftet af sejlsportsjournalisten Horst H. Schoop, Kolding.

Når det tyske bådeværft har ønsket at give en belønning til de to danske redningsinstitutioner, er det med baggrund i de mange redningsaktioner, der gennemføres for at sikre tyske turister i Danmark.

Bådebygger og -konstruktør Willi Dehler - selv en erfaren sejlsportsmand - ønsker på denne måde at takke S.O.K. og R.C.C.'s redningsmandskab på alle vesttyske fritidssejleres vegne for mange års redningsindsats. Ikke bare de aktioner, der har været til støtte for tyske fritidssejlere i danske og tyske farvande, men også for hjælp til turister, der ofte mangler kendskab til de farer, der også er ved de danske strande.

"Jeg har i mange år fulgt avisomtalen af tyske turisters og fritidssejleres letsind. Jeg har set, hvordan de letsindigt - men oftest uvidende - har bragt sig selv og redningspersonels liv i fare. Mange udviser en dumdristighed, der kaster en skygge over det omdømme, mange tusinde fornuftige fritidssejlere har. De fleste giver jo ikke anledning til redningsaktioner", siger Willi Dehler.

Når han giver de 5.000 kr. til S.O.K. og R.C.C., er det fordi "det store arbejde, der udføres af disse to effektive instanser i det danske forsvar - altid med stor medmenneskelig forståelse og indlevelsessevne - efter min opfattelse aldrig rigtigt er blevet påskønnet, hverken af den danske eller den tyske offentlighed".

Dehler videre: "Specielt synes jeg, det er på tide, at der fra tysk side på tyskeres vegne siges tak på en måde til de brave mænd og kvinder, der arbejder i disse to redningscentre".



SØSIKKERHEDSPOKALEN '80 I FORM AF TO MAHOGNYPLADER MED SKIBSUR OG BAROMETER BLIVER HER OVERRAKT TIL OK P. SCHRIVER (TV.) OG MJ J. RING AF BÅDEBYGGER OG - KONSTRUKTØR WILLI DEHLER (NR. 2TH.), DEHLER YACHTBAU, OG DENNES GENERALAGENT I DANMARK, ROLF BRAAE, KOLDING.



LEDELSE OG UDDANNELSE

"LEDELSE OG UDDANNELSE" SKAL REVIDERES.

FKO har bestemt, at den af den daværende Hærkommando i 1969 udgivne publikation "Ledelse og Uddannelse, Militær Pædagogik", af hvilken der kun er et meget lille restoplag, skal revideres inden en ny udgave sendes i trykken.

Det er pålagt Forsvarets Center for Lederskab (FCL) at forestå revisionen, som gerne ses tilendebragt inden udgangen af 1981, og FCL er bemyndiget til i sagen at rette direkte henvendelse til myndigheder og enkeltpersoner, som det findes nyttigt at kontakte.

I den anledning har FCL bedt FLY-NYT om at henlede læseres og brugeres opmærksomhed på det netop igangsatte arbejde og om at bekendtgøre for alle interesserede, at ethvert bidrag til at gøre den kommende udgave af "Ledelse og Uddannelse, Militær Pædagogik" aktuell, anvendelig og inspirerende modtages med største glæde.

Det er FCLs håb, at mange brugere og læsere af 1. udgaven har arbejdet med det i bogen indeholdte stof, gjort sig deres egne tanker om dets relevans og anvendelse, og måske til egen gavn eller i forbindelse med brug af bogen i undervisning har gjort notater, som ved

den igangsatte revision kan være til hjælp for den etablerede arbejdsgruppe.

I relation til de siden 1969 udgivne normative publikationer, f.eks. Pædagogiske Principper for Forsvaret og Forsvarets Ledelsesprincipper, såvel som til andre publikationer, f.eks. omhandlende praktisk instruktørvirksomhed, er det arbejdsgruppens hensigt at søge at fastholde den kommende udgave af "Ledelse og Uddannelse, Militær Pædagogik" som en rent deskriptiv publikation, udelukkende eller hovedsagelig omfattende det baggrundsmateriale, herunder den filosofi, etik og teori, på hvilket de normative bestemmelser og de praktiske vejledninger bygger.

Vil De have indflydelse, er chancen der nu!

Grib pennen eller sæt Dem til skrivemaskinen og gør FCL delagtig i Deres erfaringer og i Deres syn på, hvad en ny udgave af "Ledelse og Uddannelse, Militær Pædagogik" bør indeholde.

Send Deres bidrag direkte til

Forsvarets Center for Lederskab
Arbejdsgruppe Ledelse og Uddannelse
Christianshavns Voldgade 8
1424 København K.



Gurrehus

HVAD ER DET VI GEMMER I ARKIVET ?

HVAD ER DET VI GEMMER I ARKIVET.

Uddrag fra bladet "Chef Nyt", der i omskrevet form henvender sig til chefer, ledere og andet personel i FLV.



Har Du nogensinde tænkt på, hvad det koster FLV, at chefer, ledere og visse andre har deres "private" arkiv, hvor alle skrivelser, befalinger m.v. bliver sat ind i ringbind eller anden form for opbevaringsmiddel efter sindrige systemer, for derefter at blive opbevaret i årevis til ingen verdens nytte.

Det kan betale sig at kaste lys over problemet.

Udgangspunktet er, at chefer og ledere på de forskellige trin, må planlægge og hele tiden overvåge virksomheden, godkende aktioner og træffe beslutninger. Disse opgaver kræver opbevaring af data. Men ingen chefer og ledere har brug for unødvendige data - største parten af de oplysninger, som samles i arkiver og kartoteker, hører til denne gruppe.

En systematisk og kritisk gennemgang skulle klargøre, at af alle de oplysninger, der er samlet på det dyrbare gulv- og hyldeareal, er kun en relativ lille del virkelig nyttige. Hvorfor så ikke fastsætte metoder til at fjerne alt det overflødige?

Husk samtidig, at det er meget lettere at overskue 100 stykker papir end 500-1000 aktsykker.

Ofte samles oplysninger i ringbind, som ham, der samler dem, overhovedet ikke har nogen anvendelsesmuligheder for. Han skal ikke foretage sig noget i anledning af skrivelsen, men han sætter dem rutinemæssigt ind i ringbindet. Den eneste løsning med den form for skrivelser, er at smide dem i papirkurven.

Problemet opstår også, når afdelinger og enheder kopierer dokumenter, som de tror andre personer eller enheder har interesse i at vide noget om. Da vi alle er specialister, enten inden for det ene eller andet område, og måske mange gange føler, at netop ens arbejdsområde er det vigtigste af alle, og derfor er overbevist om, at alle bør informeres om ens "vigtige" arbejde, sendes meget ofte kopier til modtagere, der overhovedet ikke har interesse eller tid til at sætte sig ind i sagen.

Hvad gør modtageren? Han ryster sikkert på hovedet, og skynder sig at arkivere meddelelsen i sit fine system, selvom det eneste rigtige for ham havde været at smide meddelelsen eller dokumentet direkte i papirkurven, evt. returnere det til afsenderen med en sarkastisk bemærkning. HVORFOR GEMMER VI UNØDVENDIGE PAPIRER?

Der findes mange grunde. Lad os nævne:

- Arkivskabene, hvoraf mange kan spares, er med til at skabe chefer, ledere og andet personels image, derfor sætter de alle de papirer, de kommer i nærheden af, i hængemapper og ringbind.
- Standardmotiveringen for dette er, at det er bedre at gemme papirer end at komme til at mangle dem.
- Der findes normalt ingen principper for, hvad der skal gemmes. Konsekvensen er, at man gemmer alt papir med et nogenlunde officielt udseende.
- Sidst - men ikke mindst - må der tænkes på de rent sikkerhedsmæssige aspekter. Jo mindre højt klassificerede sager der findes, jo mindre er chancen for kompromitteringer.



Her skal anføres et par principper, som ved rigtig anvendelse kan nedbringe arkivernes indhold ganske betydeligt:

- Alt papir, hvorefter der skal foretages en handling, kan smides væk, når denne handling er foretaget og sagen afsluttet.
- Alt papir, der ikke vedrører ens tjenesteområde, og som man ikke har tid til at læse - eller ikke gider at læse, kan umiddelbart smides væk.
- Er man i tvivl om et dokument eller skrivelse kan smides væk, så gør det, idet en kopi altid kan fås ved henvendelse til udstederen, der skal arkivere en kopi af al "udgående post".

Alt efter enhedens størrelse og administrationens omfang bør der opstilles regler for arkivering, som takler problemet objektivt og systematisk. Følgende kan hjælpe:



- Giv en tilstrækkelig højt placeret person i enheden ansvaret for arkiveringsregler på basis af enhedens behov, og med hensyntagen til om der er et centralt arkiv, der kan trækkes på.
- Fastsæt begrænsninger for oplysningernes rotation i systemet, og fastsæt det net efter hvilket de bør dirigeres. Eller med andre ord, hvem der skal have oplysninger.
- Angiv regler for hvornår oplysninger skal makuleres.
- Modtages større dokumenter rapporter m.v., så lad specialisten, (helst een der kan udtrykke sig kort og konsist), gennemlæse den, og lad ham derefter give "HIGH LIGHTS" til det personel, der har brug for dette. Er der personel, som har brug for mere detaljeret kendskab til sagen, så lad specialisten give en briefing. Vælges rundsendelse af sagen, sluger dette en masse mandtimer. Mange har i det daglige måske slet ikke den fornødne tid til gennemlæsning.

Sluttelig skal anføres, at man ved kun at gemme oplysninger, der helt klart er brug for sparer plads og tid, samtidig med at man får et bedre overblik over det, der virkelig er nødvendigt.

MJ N. DAUGAARD/FTK-AA



FLYVEVÅBNETS IDRÆTSLEDERPRIS



FLYVEVÅBNETS IDRÆTSLEDERPRIS kan af Chefen for Flyvevåbnet én gang årligt tildeles en idrætsleder eller -instruktør, som gennem længere tid har ydet en ganske særlig praktisk indsats for den frivillige idrætsudøvelse på et eller flere af flyvevåbnets tjenestesteder.

Den er for året 1980 tildelt:

Løjtnant F. Hansen
Flyvestation Ålborg.





