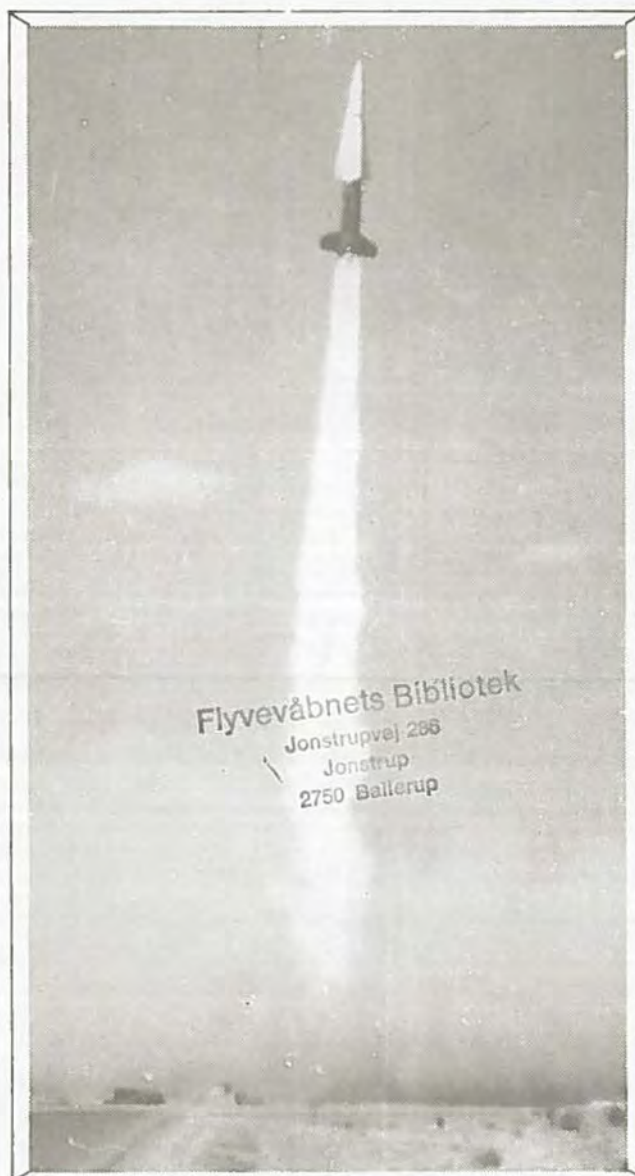
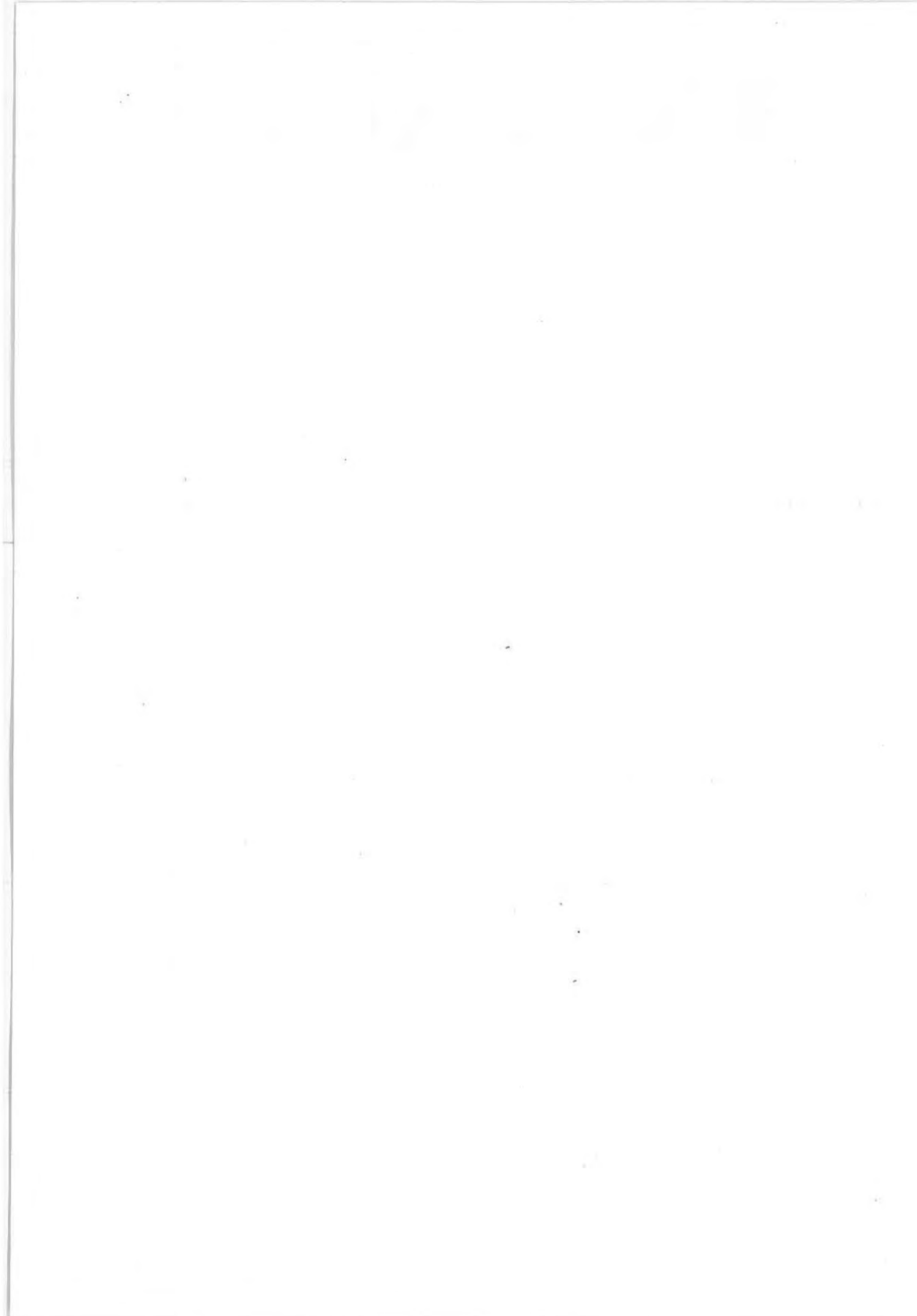


FLY VEVÅBEN NYT

NIKE ASP 1980
FLYVEVÅBNETS HUNDESKOLE
INDVIDELSE PÅ FLYVESKOLEN
RATIONALISERINGSFORSLAG



FLYVERSTABEN
FEB 1981



NIKE ASP 1980

Igen i 1980 gennemførte Luftværnsgruppen sin årlige skydning (ASP) med NIKE med stor succes. Denne gang var raketeskadrillernes personel vel nok mere spændte og forventningsfulde end ved tidligere lejligheder, idet ASP 1980 for første gang i 13 år, igen skulle afvikles på Mc Gregor Range i New Mexico, USA. Som bekendt har Danmark besluttet ikke at deltage i den modernisering af NIKE eskadrillerne, som alle andre europæiske NATO lande i øjeblikket er i gang med, og af den årsag kunne ASP ikke gennemføres på Sardinien som tidligere. Efter den heldige gennemførelse, må det imidlertid slås fast, at det var en oplevelse for alle, både for de der aldrig havde været i USA før, men måske mest for de, der genså El Paso efter 13 år.

Det var ikke uden forhindringer, at ASP blev gennemført. Da Luftværnsgruppens forkommando, som bl.a. skulle samle de fire missiler, der skulle skydes, ankom til El Paso den 20 NOV, befandt disse missiler sig endnu ude på Atlanterhavet. Først sent onsdag den 26 NOV ankom det første lastvognstog af seks, med missildelene. Torsdag den 27 NOV var fredag p.g.a. Thanksgiving, og de to første eskadriller skulle ankomme lørdag den 29 NOV. Der blev derfor

travlhed med at samle missiler, en operation der normalt tager 12 timer pr. missil, således at Eskadrille 531 og 532 kunne påbegynde ASP planmæssigt mandag morgen den 1 DEC.

Transporten til og fra USA var nok den eneste del af ASP, som alle gerne havde undværet; det er ikke ligefrem nogen fornøjelsestur at tilbringe op til 26 timer fordelt over 3 dage i en C-130. De to første eskadriller afgik planmæssigt fra FSNVØR den 27 NOV, men måtte efter en halv times flyvning vende om, da der var vrøvl med flyets radar. Efter reparation af radaren afgik man så igen sidst på formiddagen, og efter en mellemlanding på Island, landede man så på Goose Bay i Labrador, Canada, hvor temperaturen i øvrigt på denne tid af året er 15 - 20° C under frysepunktet. Fredag fortsatte man så til Charlston Air Force Base i South Carolina, og lørdag eftermiddag lokal tid (der er en tidsforskel på 8 timer mellem Danmark og El Paso) ankom eskadrillerne så godt rejsetrætte til El Paso. Man blev straks indkvarteret på Mc Gregor Range ca. 50 km nord for El Paso.

Ankomst til El Paso





Udcheckning af missil

Indkvarteringsforholdene på en amerikansk skydesite er absolut ikke af dansk standard. Fra MG og op til OSG blev man indkvarteret på 50 mandsstuer og SNSG og OFF blev indkvarteret på små enkeltværelser med fælles bad og toilet. Disse spartanske forhold blev dog taget med godt humør, og ret beset var de vel heller ikke værre end det, man var vant til fra Sardinien. Søndag havde eskadrillerne fri, for at kunne vænne sig til tidsforskellen, og størsteparten benyttede denne dag til en udflugt til Carlsberg Caverns i New Mexico ca. 5 timers bustur fra basen.



Mandag morgen kl. 0700 går eskadrillerne så i gang med klargøringen af materiellet. Denne fase, der er afsat 7 effektive arbejdstimer til, afsluttedes tirsdag aften, uden at der er begået væsentlige fejl og uden overtid. Nu begynder spændingen hos personalet så småt at stige ved tanken om, at onsdag formiddag skal af-fyringen af missilerne finde sted. I løbet af natten opstod der problemer.



Tid til coffeebrake

Al strømforsyning afbrydes til begge sites, og for den enes vedkommende, genetableres der først stabil strømforsyning sent onsdag formiddag. Den megen ventetid, inden man kan foretage den sidste udcheckning af materiellet inden påbegyndelse af skydefaserne, giver naturligvis ekstra nerver hos personellet. Endelig kl. 1500 skyder den første eskadrille, og skuddet er succesfull. Den anden eskadrille, som har haft en del flere problemer med udstyret, skyder først kl. 1830, efter at det er blevet mørkt. Også dette skud er succesfull, og for tilskuerne vel nok det flotteste, idet en natskydning med NIKE er et imponerende syn. Især her i New Mexico, hvor der er skyfrit, og hvor man af sikkerhedshensyn kun skyder på ca. 30 km's afstand og i ca. 14 km's højde, så missilet kan følges af tilskuerne lige til burst.



Der udveksles gaver med kontrollantholdet

Torsdag får man så kritikken af hele indsatsen, og alt efter temperament er man lettet eller skuffet over resultatet, begge eskadriller har dog fået langt over minimumskravet. Resultatet glider da også foreløbig lidt i baggrunden ved tanken om, at nu skal man til El Paso og indkvarteres på hotel, inden hjemturen starter mandag morgen.

Vejret i El Paso er mildt i øjeblikket, op til 20⁰ C om dagen, og søvn får man ikke meget af de næste 3 dage. Nu skal alt det opleves, som de der har prøvet turen før, har fortalt så meget om. En tur over Rio Grande til nabo-byen Juarez i Mexico, er en af de mange aktiviteter alle foretager. Hvis man er western fan og ofte på film har set skurkene krydse Rio Grande, så er floden en skuffelse. Der er faktisk kun tale om en mindre strøm i en cementeret rende. Det mexicanske folkeliv lever til gengæld op til forventningerne, både ved dag og ved nat. Der pruttet livligt med priserne, men selvom man har presset prisen til det halve af udgangspunktet, griner forretningsindehaveren alligevel så mærkeligt, når man forlader butikken. Næsten alting er billigere både i El Paso og Juarez, så der bliver købt adskillige julegaver til familien, så flyvemaskinen skal nok få læs på hjem, og hjem skal vi jo. Nogle har nok sagt desværre. Men mandag morgen den 8 DEC starter hjemturen, som ligner udturen til forveksling, det vil sige lang og trættende. At toldvæsenet torsdag morgen kl. 0130 i øvrigt brugte to timer til at toldefterse alt personel, skal kun lige nævnes for fuldstændighedens skyld.

De to sidste eskadriller ankom lørdag den 6 DEC og havde et ophold der lignede det ovenfor beskrevne. Resultatet for alle fire eskadriller må betragtes som noget af det bedste i mange år, så trods snarlig udfasning er NIKE eskadrillerne stadig på mærkerne.

* * *



FLYVEVÅBNETS HUNDESKOLE



Det nye hundefirmeri set fra syd

Hermed sidste nyt fra Flyvevåbnets Hundeskole, (FLHS) der nu er fuldt etableret på Flyvestation Karup.

Endelig kom sidste skud på stammen, det nye "HUNDEINFIRMERI", der blev indvidet den 01 MAJ 1980. Det var Forsvarets Bygningstjeneste, der overdrogede den nye bygning til Flyvestation Karup, der straks, lod den gå videre til FLHS. Ved indvidelsen var såvel nævnte myndigheder, som håndværkere og skolens faste personel til stede. Efter de officielle taler, en håndøl og lidt snaks, var der rundvisning i bygningen, hvor der var lejlighed til at se røntgen- og fremkalderum, operations- og behandlingsrum, desinfektionsrum, medicinsk-baderum samt de 6 sygekenler, alt i alt en virkelig gevinst for forsvaret og dermed FLHS. Alene ved røntgenfotografering og operationer, der kan foretages på

stedet, vil der kunne spares betragtelige beløb. Det kan nævnes, at røntgenfotografering tidligere foregik i Herning, når et tilstrækkeligt antal hunde var samlet sammen.

Den 03 JUN 1980 ønskede Chefen for Flyvevåbnet (CHF) at besøge FLHS, for at se hvor langt 2. etape af udbygningen var fremme. Bortset fra enkelte inventargenstande kunne skolens chef, MJ V.C. Højfeldt, fremvise nogle virkelig fine faciliteter.



CHFLV skridter fronten af under besøget - i baggrunden ses det nye hundefirmeri.

Besøget startede med en arbejdsparade, hvor alt skolens personel blev afleveret til CHF. Som ovenstående billede viser, skridtede CHF fronten af. Derefter gik turen til det nye infirmeri, hvor dyrlæge K. Larsen forklarede CHF om indretning og tekniske installationer.



Fra rundvisningen i det nye hundefirmeri hvor dyrlæge K. Larsen, forklarer om detaljer på et røngtenfoto for CHFLV.

Efter parade og rundvisning udtrykte CHF sin glæde over, at se hvor effektivt og arbejdsvenligt alt på skolen var indrettet. Sluttelig ønskede CHF tillykke med 2. etages færdiggørelse.

I 1980 har FLHS været besøgt af over 4000 personer fra forskellige myndigheder, skoler, foreninger, organisationer og pressen. Disse besøg har PR-mæssigt været af meget stor betydning for skolens indkøb af hunde, som for 65% vedkommende kommer fra civile mennesker. Den resterende del kommer fra politiet, landbohøjskolen og private dyreklinikker. Skolens årlige behov for indkøb er ca. 120 hunde.

FLHS har også været ude i de omliggende byer og lavet hundeprevisninger ved forskellige sportsarrangementer og byfester, hvor der har været ca. 7000 tilskuere, også denne virksomhed har været stærkt medvirkende til at skaffe de hunde, der er behov for.

* * *

INDVIDELSE PÅ FLYVESKOLEN

Mandag den 1 DEC 1980 var en mærkedag i Flyveskolen, Flyvestation AVNØ's historie, idet en indvielse af nye undervisnings- og elevbygninger fandt sted.

En sådan begivenhed havde sidst fundet sted i 1936, når der ses bort fra LUFTWAFFES "indvielser" i årene 1940 - 1945.

Hovedbygning indviet 1936



En indbudt kreds, repræsenterende et bredt udsnit af såvel civilbefolkningen, som ansatte i forsvaret, eller ved hjemmevernens tre grene samt Civilforsvaret, tog opstilling ved de nye bygninger, hvor en rød/hvid snor spærrede vejen ind til området, og her blev kredsen budt velkommen af Stationschefen, oberstløjtnant D.E. Thestrup (TES). TES gav ordet til Chefen for Østre Byggeadministration under Forsvarets Bygningstjeneste, arkitekt Poul Rasmussen, og denne omtalte byggeriets fødsel i 1975, hvor projekteringen var færdig, og den videre gang til bevilling i 1977 på 8.5 mill.kr., licitationen i 1979 og byggeriets påbegyndelse i september 1979.



Den nye elevindkvarteringsbygning

Arkitekten sluttede sin orientering med at bringe en tak til håndværkerne og alle øvrige implicerede, som havde muliggjort projektets afslutning.

Herefter fik Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen ordet, og generalen omtalte den nye fremtid i nye bygninger, der fører eleverne fra de gamle skolebarakker til en ny tilværelse under fine bygningsforhold.

Umiddelbart efter generalens tale, fløj en formation T-17 fly fra skolens træningshold over bygningerne, og generalen klippede snoren over, så adgang til de nye lokaliteter kunne finde sted.



Så blev snoren klippet over af Chefen for flyvevåbnet.

Efter at de nye bygninger var beset, blev der afsløret en propel fra en FIAT 300 fra trediverne, i elevernes opholdsstue. Den historiske propel er udlånt til skolen af overlæge Kiørboe, tidligere Flyvemedicinsk Institut.



Chefen for flyveskolen, flyvestation Avnø, afslører overlæge Kiørboes propel

Dagen sluttede med et beskedent kontaktarrangement i den nye undervisningsbygningens auditorie, hvor en række taler blev fremført og gaver (udsmykning) blev overrakt til skolen.

Der var åbent hus for alle sidst på dagen.

* * *

PROGRAMMERET LÆRESTOF - TV-PRODUKTIONER OVERHEADS TEGNEBORD

KONSULENTBISTAND

nu har vi igen

tid til fremstilling af pædagogiske hjælpemidler til instruktører!
- ring og få tilsendt en brochure.

Flyvevåbnets
Pædagogiske
Verkstød

FLSP
(02) 9720 00
lok. 3639

RATIONALISERINGSFORSLAG

Flyverstaben har i løbet af 1980 haft 51 rationaliseringsforslag til behandling. Der har været alt fra små enkle ideer til store komplicerede projekter, men fælles for dem alle er, at de er med til at gøre hverdagen i flyvevåbnet både mere hensigtsmæssig og mere økonomisk. Begge dele er der brug for!

To af forslagene er blevet præmieret med et beløb, som var ud over værnschefens kompetance at tildele. Disse præmier er tildelt af Forsvarschefen efter forslag fra Flyvematerielkommandoen og efter indstilling fra Chefen for Flyvevåbnet.

Disse to forslag har medført en særlig høj grad af besparelse og forøget effektivitet gennem hhv. en ændret procedure for instrumentkalibrering på en motorprøvestand på Flyvestation Ålborg og et forbedret skudtællersystem (træfindikator) på skydeområdet i Tranum, så bl.a. F-16 med sin maskinkanon med høj skudkadance kan få meddelt en utvetydig træfning.

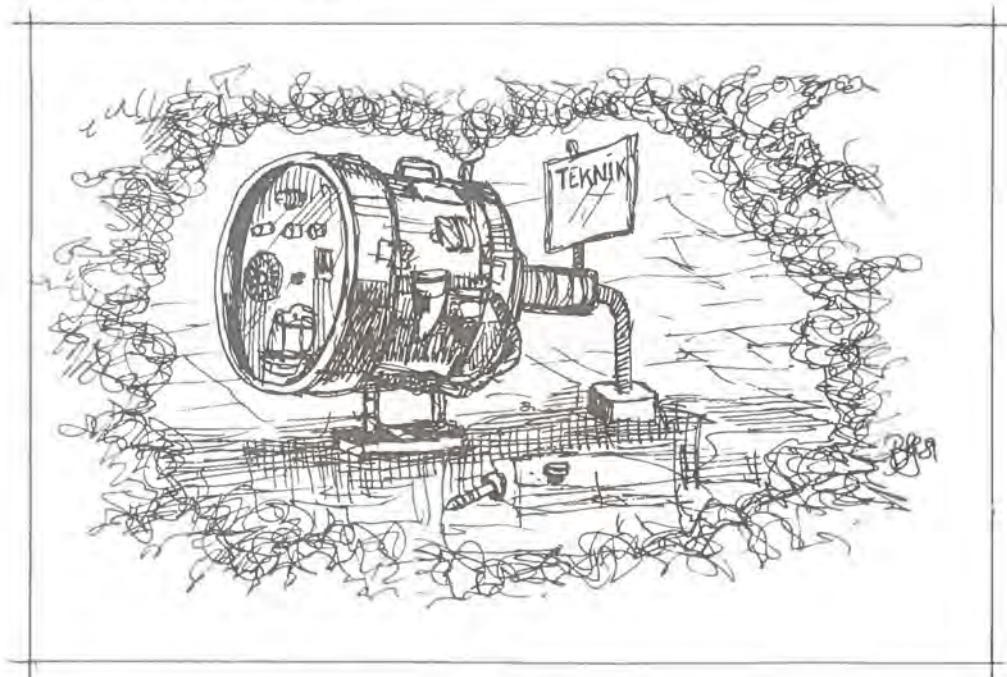
Ved det første af forslagene krævedes tidligere 2 mand i ca. 30 min. for at kalibrere én trykkanal på prøvestanden, medens 1 mand med den foreslåede procedure - og udtænkte system - kan kalibrere alle 17 kanaler inden

for 20 min. Herudover kan kalibreringen nu foretages af prøvestandens eget personel mod tidligere nødvendig medvirken af instrumentspecialister. Ikke mindst besparelse i brændstof gennem forkortet motorprøvetid er værd at interessere sig for, når forbruget med tændt efterbrænder er over 300 liter pr. minut.

Æren for dette forslag har seniorsergent af 1. grad O.P. Pedersen, FSNÅLB.

Det andet af forslagene var ikke mindst særlig interessant derved, at det er udarbejdet af en værnepligtig menig i flyvevåbnet.

Menig E. Nyholt gjorde tjeneste ved Flyvestation Ålborg indtil sin hjemsendelse 30 APR 1980. Han har netop inden sin hjemsendelse nået at udtænke og færdiggøre en løsning på et problem, som nødvendigvis måtte løses. Gennem anvendelse af forhåndenværende elektroniske komponenter for godt 900 kr. sat sammen i et meget professionelt udtænkt kredsløb har MG Nyholt sparet flyvevåbnet for indkøb af et udenlandsk system til en pris på ca. kr. 80.000.



At flyvevåbnet har en meget dygtig stab af teknikere på alle områder, var Chefen for Flyvevåbnet udmærket vidende om - og stolt af. Men at også de værnepligtige menige udviser en så udtalt interesse for en rationel udvikling inden for værnet, som MG Nyholt har gjort det, er i høj grad bemærkelsesværdigt.



* * *



Lay-out & trykning-FLSP



Fly Nytt



FLYNERSTABEN

MÅS 1991



I en TV-udsendelse "Og så til noget helt andet" den 6. marts 1981 med genudsendelse den 16. marts fremkom Danmarks Radio med nogle informationer om flyvevåbnets pilotuddannelse, som var delvis fejlagtige og i den form de blev fremlagt, efterlod seerne med det indtryk, at flyvevåbnet, for at bringe TV-journalistens egne ord, "hvert år i de sidste 5 år har sendt 20 millioner kroner op i den blå luft" til ingen verdens nytte.

Det gennemgående tema i den TV-udsendelsesrække, som Danmarks Radios underholdningsafdeling producerer under titlen, "Og så til noget helt andet", er det, at seerne præsenteres for en række usandsynlige påstande om vidt forskellige hændelser og tilstande i dagens Danmark. Seerne opfordres dernæst til for sig selv at bedømme, om den forelagte påstand er sand eller ej, hvorefter TV-kommentatoren afslører de faktiske forhold. Nogle af påstandene er det rene digt, medens andre angives at indeholde kendsgerninger, som kan stå for en nærmere prøve. Indslaget om flyvevåbnets pilotuddannelse, som er refereret nedenfor, hører til den sidste kategori.

Efter en meget kort men saglig gennemgang af rekrutteringen og den grundlæggende uddannelse af flyvereleverne forklarer TV-journalisten, med henvisning til en af rigsrevisionen i januar 1981 udsendt beretning, at flyvevåbnet gennem de sidste 5 år (75 - 79) har elimineret hver fjerde elev, som kommer hjem fra USA med sølvvingerne, selv om hans uddannelse indtil da har kostet 2,8 mill.kr..

Når TV-journalisten citerede en autoritativ kilde, burde han have gjort sig den umage at citere rigtigt. Det fremgår med al ønskelig tydelighed af rigsrevisionens beretning, at en flyverelev på tidspunktet for sin hjemvenden fra USA står flyvevåbnet i 1,4 mill.kr. hvilket

tilfældigvis er nøjagtig halvdelen af, hvad det efter rigsrevisionens beregning koster at uddanne en fuldt udlært pilot, men en "fejldisponering", som journalisten kaldte det, på 50 mill. lyder selvfølgelig mere dramatisk, end én på 25 mill., bortset fra, at ordet "fejldisponering" er helt misvisende i denne forbindelse. Der er ved denne, som ved de fleste andre længerevarende uddannelser i samfundet, tale om et temmelig stort frafald under uddannelsen. Det er beklageligt, men alternativet, at anvende personel, som ikke er fuldt kvalificeret, er uacceptabelt og kan, specielt i den branche vi her beskæftiger os med, hurtigt blive meget dyrere. At TV-journalisten, ligesom rigsrevisionen, ser bort fra, at et antal af de flyverelever, som ikke fik lov til at flyve jagerfly, i dag anvendes som fuldgyl-dige piloter på andre flytyper, skal være ham tilgivet; men det hører vel med til at fuldstændiggøre billedet.

Journalisten kom herefter ind på, at flyvevåbnet gennem de sidste 5 år efter "fejlslagne prognoser" har uddannet 35 flere piloter, end der er brug for i flyvevåbnet, svarende til en merudgift på i alt 100 mill.kr., eller 20 mill.kr. om året, der, som journalisten meget malende udtrykte det, var "sendt op i den blå luft". Det var her spørgsmålet: "er det rigtigt" blev stillet. Da man triumferende havde konstateret, at det var det, forklarede man kort, at grunden til merproduktionen var en stagnerende afgang af flyvevåbnets piloter til de civile flyveselskaber forårsaget af den økonomiske krise m.v.. Hertil føjedes nogle sarkastiske bemærkninger om, at de to andre værn sikkert ville have været lykkelige, hvis de havde fået stillet de mange spildte penge til rådighed for materielindkøb.

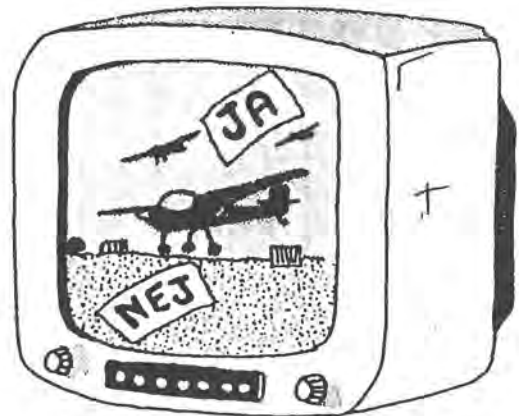
* * *

Danmarks Radio har også her sine oplysninger fra den førnævnte beretning fra rigsrevisionen, men er gået fejl af rigsrevisionens konklusion, og det til trods for at Chefen for Flyveskolen, som TV havde et møde med under produktionen af indslaget, havde forklaret sagens rette sammenhæng.

Det er rigtigt, at flyvevåbnet om et par år sandsynligvis vil stå med et overskud af piloter. Om dette overskud bliver på nøjagtigt 35 piloter, kan ikke siges med bestemthed, da det drejer sig om personel, der er under uddannelse for øjeblikket. Man må nemlig hele tiden tage i betragtning, at der går ca. 4 år, fra rekrutteringen finder sted, til piloten står kampklar i eskadrillen. Hvis antallet imidlertid bliver på 35, er beløbet 100 mill. kr. korrekt, idet det her drejer sig om fuldt uddannede piloter. Hvad derimod ikke er rigtigt, er at flyvevåbnet, som det blev antydnet i TV-indslaget, skulle have forregnet sig med hensyn til at opfylde sit eget behov for piloter. Flyvevåbnet har ikke forregnet sig.

Flyvevåbnet er udmærket klar over sit behov, såfremt det ikke ændres på grund af et nyt forsvarsforlig og lignende, men det er jo en anden historie. Hvad flyvevåbnet derimod ikke ved, er, hvor stort de civile flyveselskabers behov for at af-tage piloter fra flyvevåbnet bliver, og da forøvrigt heller ikke om disse piloter i givet fald vil forlade flyvevåbnet. Det har hidtil ikke været muligt for flyvevåbnet at få pålidelige prognoser for selskabernes behov.

Det er netop dette forhold, rigsrevisionen finder uhensigtsmæssigt, og det er på denne baggrund, rigsrevisionen i den samme beretning finder det meget vigtigt, at den civile luftfarts behov for piloter søges løst på en sådan måde, at jagerpilotuddannelsen fremtidigt alene skal tilgodese flyvevåbnets behov for piloter. Mulighederne for at finde en sådan løsning undersøges i øjeblikket af et på forsvarsministeriets foranledning nedsat udvalg under undervisningsministeriet. Flyvevåbnet er naturligvis repræsenteret i dette udvalg, som forventes at udsende sin betænkning i nær fremtid.

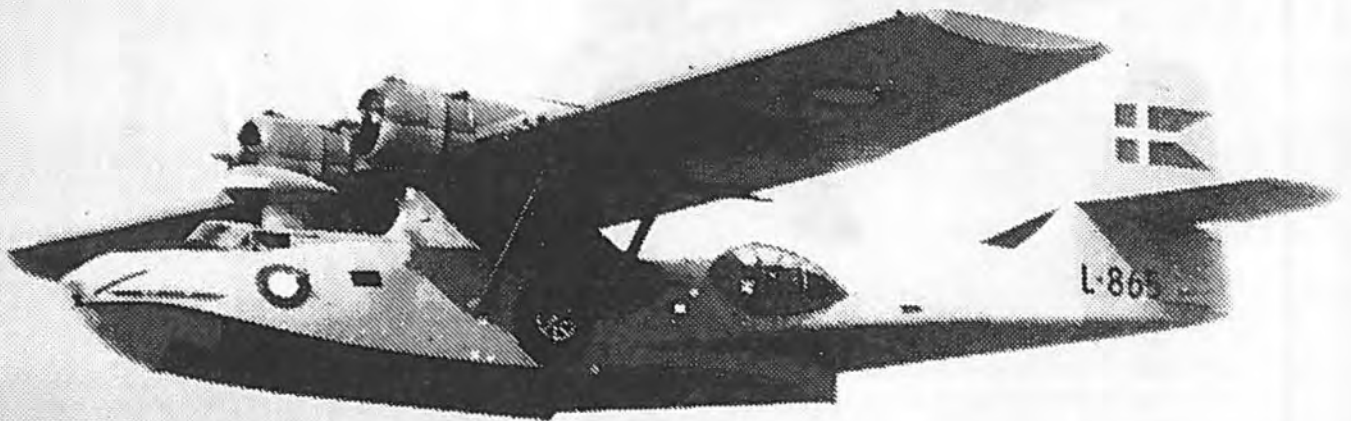


* * *

ESK 722 30 ÅR

Eskadrille 722, Flyvevåbnets eftersøgnings- og redningseskadrille, blev den 8 FEB 1981 30 år gammel.

Eskadrillen, som blev "oprettet" den 8 JAN, men først formeret den 8 FEB 1951, er vel den eskadrille i det danske flyvevåben, der har haft flest forskellige fly gennem tiden. Her kan nævnes fly som: Havard, Spitfire, Firefly, Oxford, KZ VII, KZ X, Bell 47, Pembroke, Catalina, S - 55, Alouette III (fra 1 FEB 1962 overgået til Søværnets Flyvetjeneste, d.v.s. Alouette fligter udgør en integreret del af ESK 722 (vedligeholdes af ESK teknikere)), samt den i dag brugte S-61.



* * *

Da eskadrillen i 1957 fik S-55 helikoptere, blev der taget et stort skridt i retning af den effektive redningstjeneste, vi har i dag.

S-55 havde en ret begrænset rækkevidde, derfor blev missionerne delt op i en eftersøgnings- og en redningsfase. Eftersøgningen blev da udført af først Pembroke og senere af Catalina. D.v.s. lokaliseringen af eftersøgningsobjektet blev foretaget af et fastvinget fly. Redningsfasen blev så udført af S-55 helikopteren, der, hvis redningsaktionen foregik til "Havs", var rykket ud til et forud oprettet depot på kysten.



* * *



Sommeren 1965 modtog eskadrillen de 8 Sikorsky S-61 helikoptere, som den har i dag. (Dog på nær én, som er en erstatning efter et havari).

Efter at S-61 blev operativ omkring årsskiftet 65/66 kunne den alene klare opgaven som både eftersøgnings- og redningsfly.

Indførelsen af S-61 åbnede også mulighed for at løse opgaver, som hidtil havde været uløselige, idet S-61 kan løfte meget mere og flyve meget længere end S-55 kunne. Ligeså kan S-61 operere om natten og i dårligt vejr.

De helikoptere, eskadrillen har i dag, er nok de samme, som man fik i 1965, men er dog blevet modificeret flere gange, således at de i dag har mere motorkraft, bedre navigationsudstyr samt radar.

Eskadrille 722 har 24 timer i døgnet 365 dage om året 3 fly med besætninger på vagt. Vagten er geografisk delt således, at der er et fly på FSN Ålborg, et på FSN Skrydstrup samt et på FSN Værløse.

En besætning består af 5 mand: to piloter, der flyver og navigerer, - to teknikere, hvoraf den yngste er redningsmand. En radiooperatør, der desuden er "back up" redningsmand. Endvidere er besætningen så vidt muligt suppleret med en læge fra den flyvestation, hvor man har vagt. -

* * *

Eskadrillens 30 års dag blev fejret ved, at man den 6 FEB 1981 holdt en lille uofficiel reception for FSN Værløses personel. Uofficiel på den måde, at man ikke inviterede til reception, men blot "spredte ordet", at man holdt åbent mellem kl. ti og tolv.

Mellem tre- og firehundrede kom og ønskede til lykke med de 30 år og fik sig en lille forfriskning.

Internt fejrede eskadrillen det ved, at man lørdag den 7 FEB 1981 holdt en fest for eskadrillens personel i officersmessen på FSN Værløse.



CH/ESK 722 Mj A.H. Ovesen



CH/FSNVÆR, OB E.P. Schneider
CHFLV, GM N. Hølst-Sørensen
pensioneret GM P. Ziegler.

* * *

FLV SEMINAR FOR ABC-OFFICERER 1981

I ugen 9 - 13 februar dannede kursusinstitutionen Lynæsfort ramme om FLV seminar for ABC-officerer m.fl. ved FLV enheder. Lignende arrangementer har tidligere været afholdt, men ikke af samme omfang, idet der denne gang var afsat en hel uge til gennemgang af en omfattende række af emner.

Seminaret blev ledet af CII/FSB-1, med god faglig bistand af FLV forbindelsesofficer ved ABC-skolen.

Chefen for Flyvevåbnet indledte seminaret, og læde i sin indledning vægt på de særlige forhold, som er gældende for ABC-tjenestefeltet, specielt den høje grad af specialisering. Generalen omtalte endvidere nogle af de emner, som var til behandling på seminaret, herunder især bestræbelserne for at sikre Nærluftforsvaret en smidig indpasning i FLV ABC-organisation.

Mandag aften holdt Chefen for ABC-skolen en orientering om den trussel, der i krigstilfælde vil være mod dansk område. Denne orientering virkede som et godt grundlag for ugens videre arbejde med de ABC-forsvarsmæssige emner, og gav deltagerne en klar fornemmelse af ABC-forsvarets stigende betydning i det samlede forsvar.

I alt 15 emner inden for områderne organisation, procedurer, uddannelse, personel og materiel blev gennemdrøftet på seminaret. Arbejdsgangen fulgte det sædvanlige mønster med behandling i mindre grupper og forelæggelse af resultatet i plenum. Ugens hovedemne var udarbejdelse af et forslag til organisation af ABC-tjenesten i FLV. Behandlingen af dette emne - der havde følere til næsten alle øvrige emner - varede det meste af ugen. Resultatet, som udgør et detaljeret forslag til ABC-tjenestens organisation, vil nu blive færdigbehandlet i FKO, ligesom forslaget vil blive sendt til udtalelse ved FLV enheder.

Indtrykket af seminaret var dette, at deltagerne udviste stor interesse for og engagement i de udvalgte emner. Som det blev påpeget af CII/FLV i indledningen, er dette tjenestefelt stærkt specialiseret, og måske kan ABC-officererne i det daglige føle sig noget isoleret i faglig henseende. På et seminar af denne type er der lejlighed til at træffe såvel kolleger fra andre tjenestesteder som eksperterne fra ABC-skolen. Der er således god mulighed for at gennemdrøfte problemer af fælles interesse, samt til at blive orienteret om udviklingen inden for ABC-forsvaret.

Det er CHF opfattelse, at seminaret fik et yderst tilfredsstillende forløb, og det er hensigten regelmæssigt at afholde lignende seminarer.



PUSLINGE-LANDET VÅGNEDE



PUSLINGE-LANDET VÅGNEDE

Glimt fra 40 år

Formanden for Folketinget, K.B. Andersen, giver i dette værk nogle personlige indtryk fra årene op til og under NATO-medlemskabet.

Bogen kan absolut anbefales til alle, der er beskæftiget inden for forsvaret, idet den udgør et vægtigt bidrag til den aktuelle debat om dansk sikkerhedspolitik.

Prisen er kun 30 kroner, og rekvisition kan ske ved henvendelse til:

ATLANTSAMMENSLUTNINGEN,
Nikolaj Plads 26,
1067 København K.



FLV REDNINGSTJENESTE I 1980

Flyvevåbnets Redningstjeneste havde i 1980 i alt 425 udrykninger i forbindelse med 438 tildragelser. Dette antal er Flyveredningstjenestens hidtil højeste og udgør i forhold til gennemsnittet en stigning på henholdsvis 32.3 og 27.3%.

Der kan noteres en væsentlig stigning - 77,6% - indenfor kategorien "Redningsmissioner" 87, ligesom antallet af udrykninger i forbindelse med "fritidsprægede aktiviteter" 170 steg med 70%.

Disse stigninger kan tildels tilskrives en i februar 1980 indgået aftale mellem Falck's Redningskorps og Flyvertaktisk Kommando med det formål at effektivisere redningsindsatsen, specielt i forbindelse med isulykker, drukneulykker og badeulykker, hvor tidsfaktoren er af afgørende betydning for redningsaktionens heldige udfald. Aftalen indebærer øget indsats med redningshelikopteren, således at Flyvevåbnets Redningscentral alarmeres direkte af den pågældende Falckstation og afsender redningshelikopter i tilslutning til Falck's udrykning. Herved dels elimineres risikoen for at kostbar tid går tabt, hvis forholdene på ulykkesstedet er af en sådan art, at redning ikke kan gennemføres fra land, dels kan helikopterens læge og omfattende genoplivningsudstyr i en given

situation hurtigt være fremme og og bringes i anvendelse på selve ulykkesstedet. Flyveredningstjenesten har i medfør af denne ordning haft 116 alarmeringer fra Falckstationer over hele landet, hvoraf helikopteren kom i anvendelse i de 74 af tilfældene.

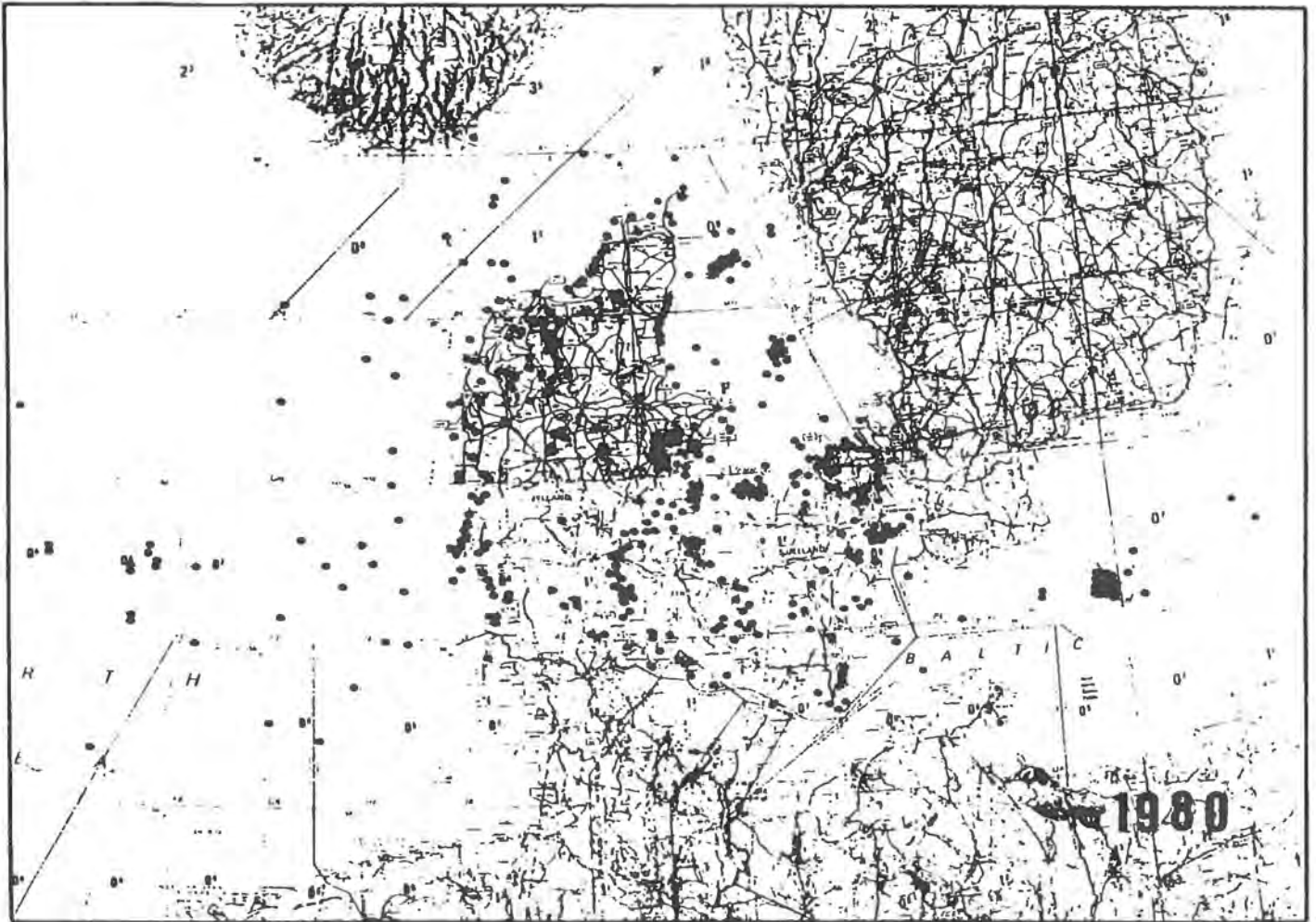
Antallet af operationer i de indre danske farvande steg med 85.1%, 174.

Største procentvise stigning er sket for missioner i forbindelse med "uidentificerede nødsignaler", der omfatter observation af røde raketter, aktivering af nødradiosendere og nødopkald på Walkie-Talkie frekvenser, der hovedsageligt benyttedes af sejlsport. Der er udført i alt 48 eftersøgningsoperationer i forbindelse hermed - en stigning på 140%.

Udover de i oversigten anførte, har Flyvevåbnets Redningscentral registreret 535 tildragelser af forskellig art, hvor flyvemæssig assistance ikke blev iværksat - i alt 973 tildragelser.

Redningshelikopterne har udført i alt 276 operationer i forbindelse med tildragelser til søs og ved kysterne.

Der er anvendt i alt 595:25 flyvetimer. Heraf er 575:15 timer medgået til løsning af civile opgaver, som udgør 94,4% af samtlige udførte operationer.



Kort udvisende Flyvevåbnets Redningstjenestes missioner i 1980.

FLYVERTAKTISK KOMMANDO
 Kommandoafdelingen
 RCC KARUP
 Kølvrå
 7470 Karup J.

Tlf.: 07 10 15 00
 lokal 2350 - 2351



FLYVEVABNETS REDNINGSTJENESTE

Oversigt over aktivitet i perioden 1 JANUAR - 31 DECEMBER 1980.

AKTIVITETSOVERSIGT	
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance blev ydet	392
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke var/ikke blev skønnet påkrævet	33
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet på grund af vejrforhold	6
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet af andre årsager	7
Antal tildragelser ialt	438

MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VERLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Eftersøgningssessioner	50	67	51	168	3	6	177
Redningssessioner	34	26	27	87	0	0	87
Patientevakueringer fra land	24	17	33	74	1	0	75
Patientevakueringer fra skibe	16	16	10	42	0	2	44
Livsvigtige transporter	0	0	0	0	0	1	1
Nødforebyggende assistancer	13	1	3	17	0	0	17
Airborne Alert	6	9	8	23	0	0	23
Assistancer iverigt	1	0	0	1	0	0	1
Antal missioner ialt	144	136	132	412	4	9	425

UDFØRELSESOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VERLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Fritidsprægede aktiviteter	54	64	50	168	2	0	170
Fiskerfålden	19	11	8	38	0	2	40
Skibefarten	17	9	13	39	1	0	40
Civil flyvning	2	7	8	17	0	2	19
Militær flyvning og skibefart	10	8	5	23	0	1	24
Assistancer til politiet	2	2	0	4	0	0	4
Uoautificerede nedsignaler	14	18	13	45	0	3	48
Assistancer til sygehusvesenet	24	17	33	74	1	1	76
Andre opgaver	2	0	2	4	0	0	4
Civilopgaver TOTAL	134	128	127	389	4	8	401
Militær opgaver TOTAL	10	8	5	23	0	1	24

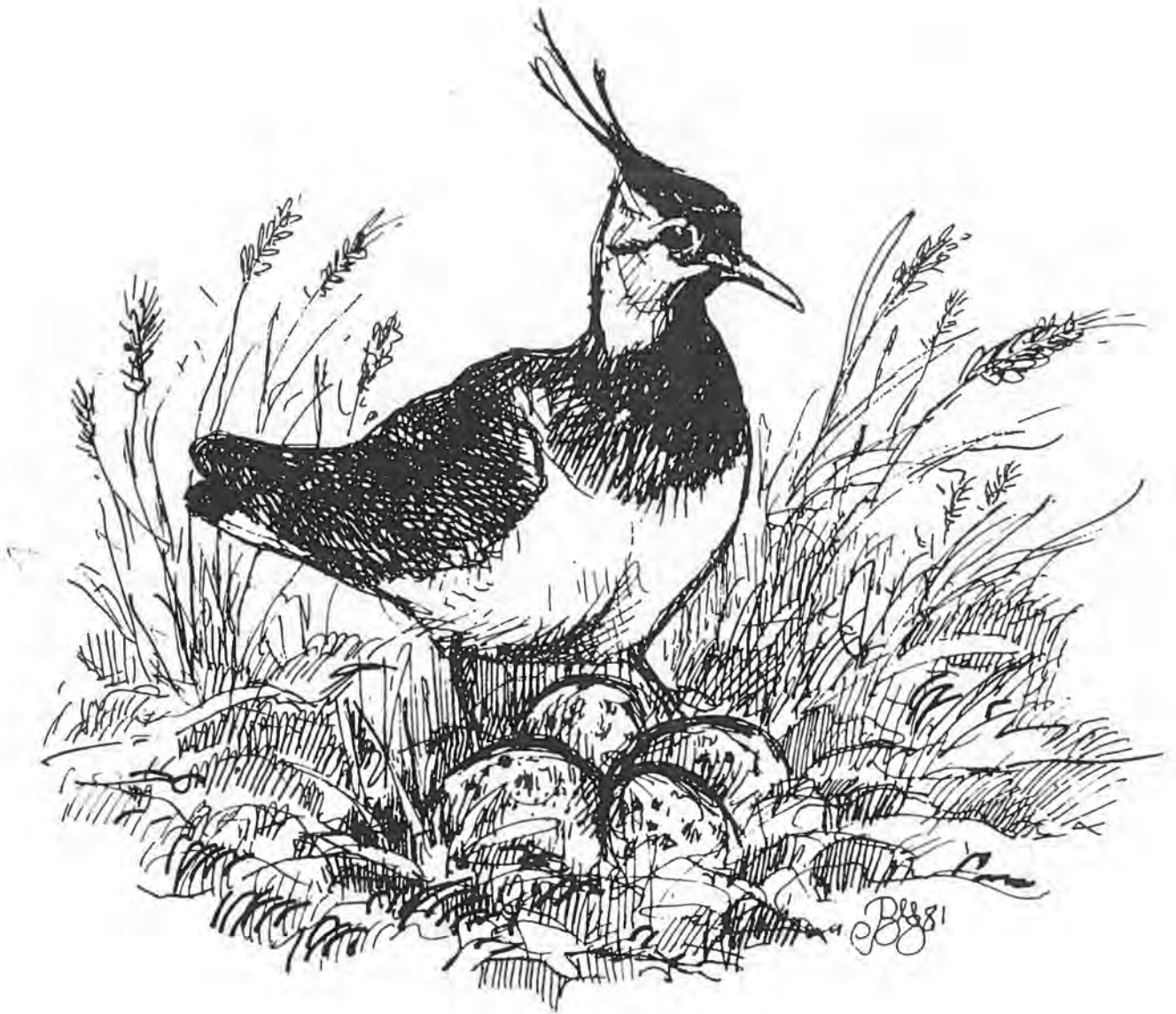
* * *

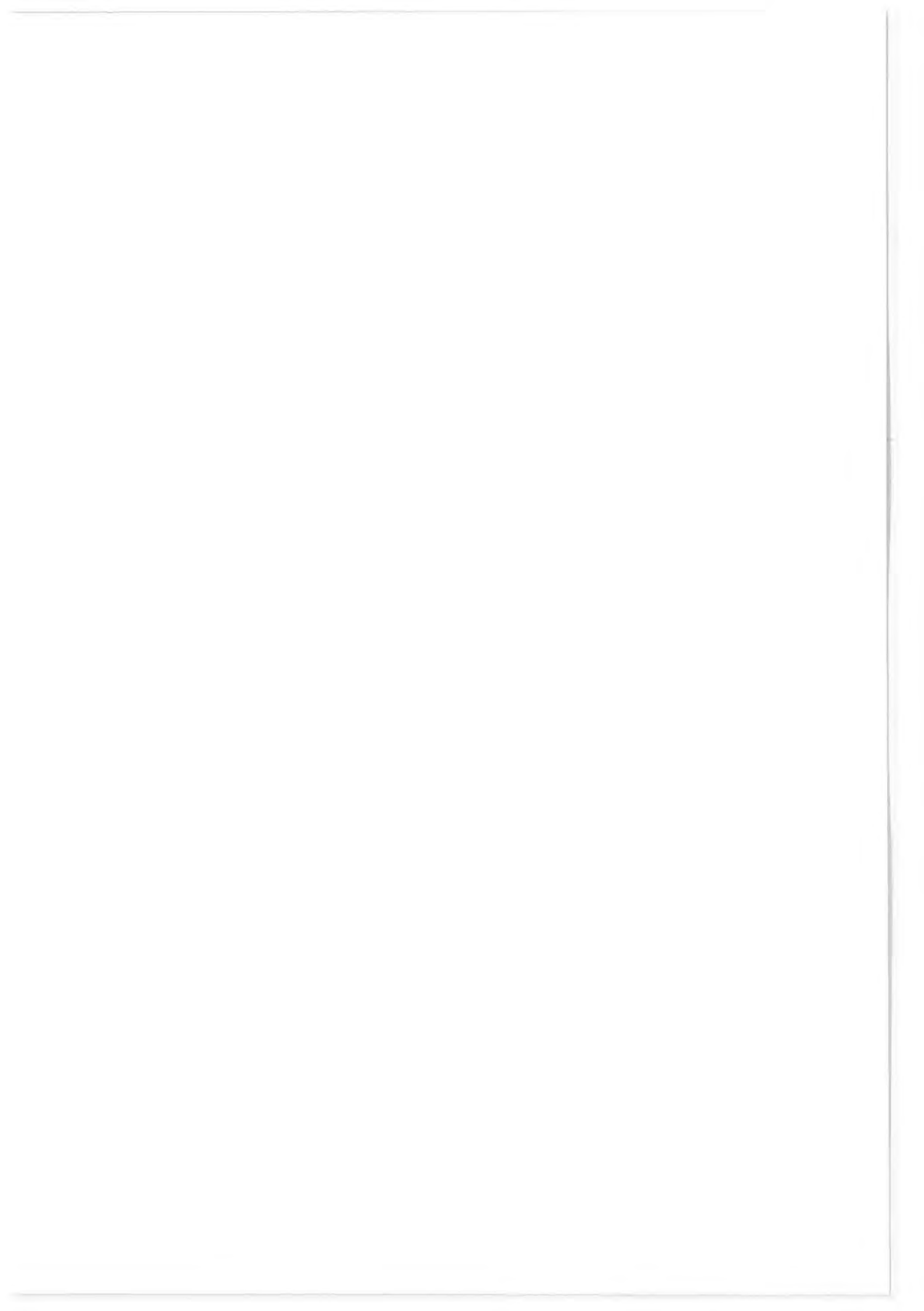
RESULTATER	SAR S-E1 ELBORG	SAR S-E1 SØRBYSTIGUP	SAR S-E1 VÆRLØSE	SAR S-E1 TOTAL	LEMC ROLLE	ANVRE FLY (DEAL)	TOTAL
Antal reddede	12	10	12	34	0	0	34
Antal evakuerede fra land	25	19	31	75	1	1	77
Antal evakuerede fra skibe	13	14	12	39	0	1	40
Antal udsøgte opbehold	2	2	2	6	0	0	6
Antal opbeholdt i alt	52	45	57	154	1	2	157

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordseen	24	34	0	58	1	3	62
Ukategoriseret	21	0	1	22	0	1	23
Kattegat	27	1	11	39	0	0	39
Østersøen	0	5	16	21	0	0	21
Indre farvande	39	69	60	168	2	4	174
Fra land	33	27	44	104	1	1	106
Andet	0	0	0	0	0	0	0

OPERATIONSOVERSIGT							
Indenfor dansk ansvarsområde	129	126	119	374	4	6	384
Udenfor dansk ansvarsområde	15	10	13	38	0	3	41
Operationer	113	107	110	330	4	9	343
Maloperationer	31	29	22	82	0	0	82
Flyvetid - civile opgaver	195:20	193:10	159:50	548:20	9:50	17:05	575:15
Flyvetid - militære opgaver	9:00	3:40	7:05	19:45	0:00	0:25	20:10
Flyvetid TOTAL	204:20	196:50	166:55	568:05	9:50	17:30	595:25
Gennemsnitlig flyvetid pr. mission	1:25	1:27	1:16	1:23	2:28	1:56	1:24
Største antal missioner indenfor et døgn	6	5	4	6	2	2	9

* * *





Page 5

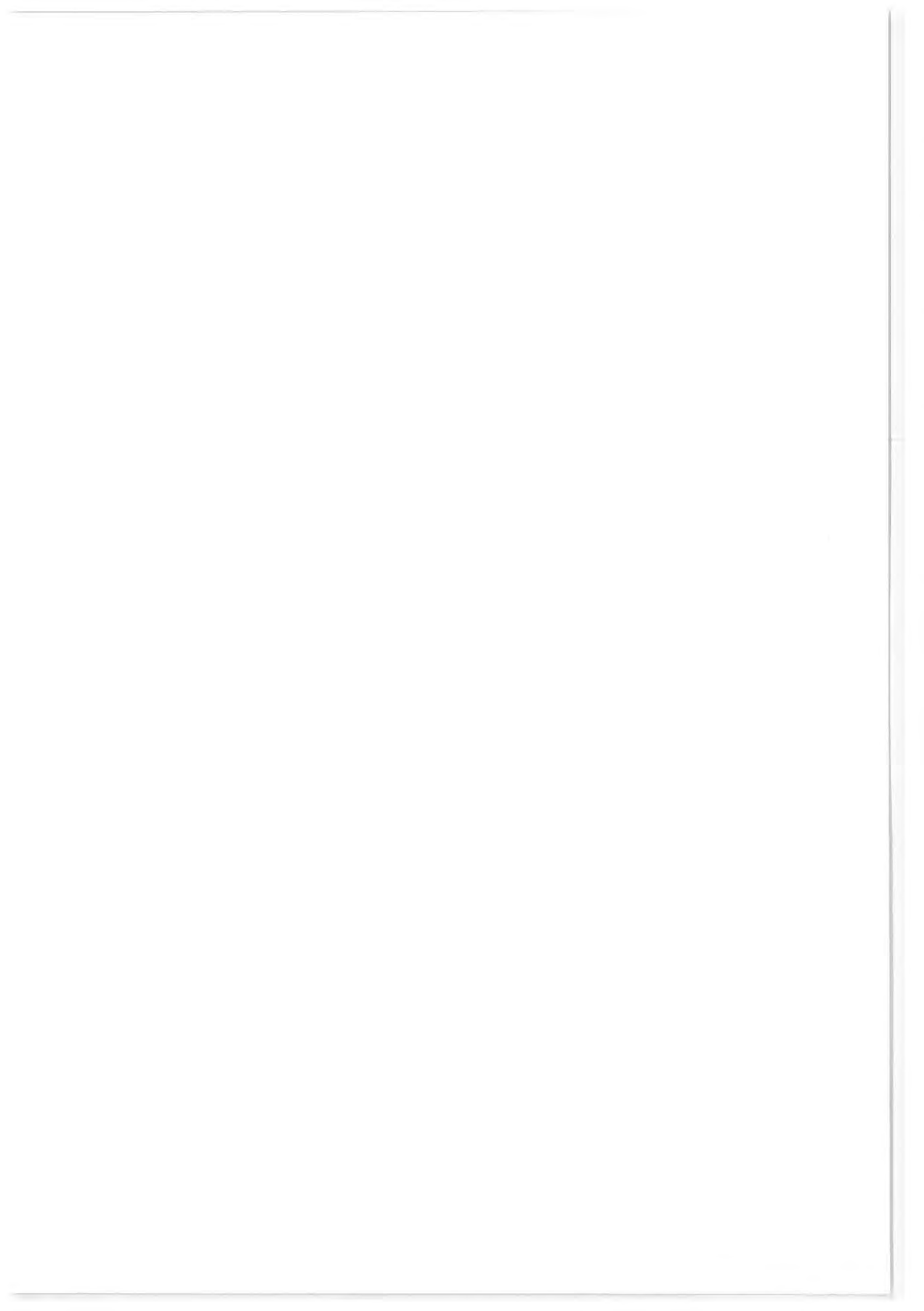
Fly Nyt



FLYVERSTABEN

SEP 1981







FLYNYT er nu udkommet i en årrække med enkelte afbrydelser. Det er min opfattelse, at FLYNYT skal dække flyvevåbnets behov for intern almen information, og samtidigt ved sin omtale af emner af betydning for den flymilitære del af forsvaret tjene som et informationsredskab udadtil.

Det er næppe nyt for nogen, at vi har svære tider forude. Netop under sådanne tjenstlige vilkår finder jeg et særligt behov for, at så mange som muligt af FLV ansatte gøres bekendt med den række af aktiviteter og anden foretagsomhed, der trods alle vanskeligheder finder sted rundt om i flyvevåbnet.

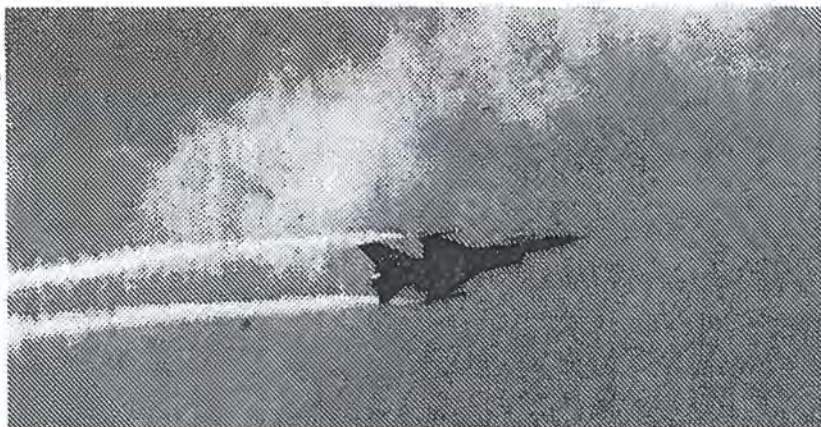
Udgivelsen af FLYNYT påhviler Flyverstabens, som imidlertid er afhængig af interessante, aktuelle og lødige indlæg fra flyvevåbnets tjenestesteder.

Ved en gennemgang af de foregående års materiale kan det konstateres, at ihvorvel der kommer en del udmærkede bidrag, kniber det med en løbende og almen dækkende tilgang af stof med tilhørende godt billedmateriale. Medens særlige og markante begivenheder dækkes rimelig godt, kommer der næsten ikke stof, der vedrører flyvevåbnets hverdag.

På den 1 JUN måned afholdte Chefskonference var der et bredt ønske om fastholdelsen af et blad som FLYNYT. Det er derfor mit ønske, at chefer, ledere og personel på alle niveauer vil gøre en aktiv indsats for ved artikler og billeder at bidrage til, at FLYNYT når rundt til alle tjenestesteder - store som små.

DANSK DELTAGELSE I PARIS AIR SHOW

Ved Paris Air Show eller 34^e salon international de l'aeromautique et de l'espace som er det officielle navn på flyveudstillingen i Paris var Danmark i år repræsenteret med et ensædet F-16 fly (E-193). Flyet var udlejet til den amerikanske producent, General Dynamics, specielt med henblik på demonstrationsflyvninger og præsentation under Paris Air Show i perioden 4 til 14 JUN 1981. Flyet blev overgivet i General Dynamics varetægt umiddelbart efter at Danmark havde akcepteret flyet fra SABCA i Belgien, den ene af de to europæiske produktionslinier, det havde da fløjet ca. 3 timer. Ved returneringen, der fandt sted på Flyvestation Skrydstrup den 16 JUN, havde flyet logget i alt 11 timer.

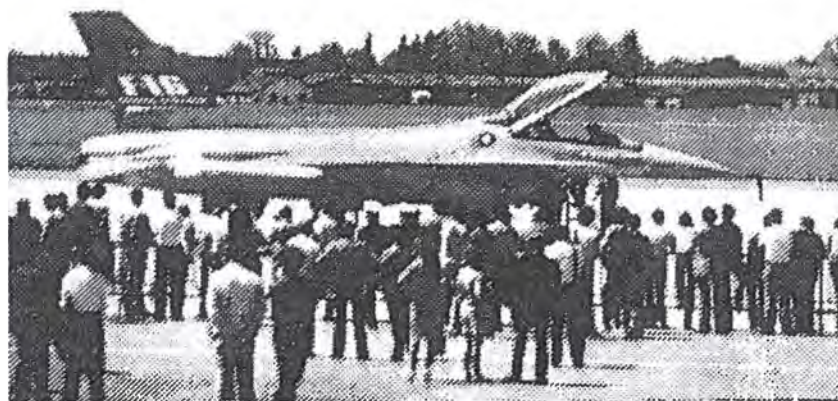


E-193 I LUFTEN

Flyet blev ført af General Dynamics testpiloterne Neil Anderson og Jim Mckinney. Sidstnævnte returnerede flyet til Flyvestation Skrydstrup.

E-193 ON DISPLAY

Det eneste som adskilte flyet fra de øvrige danske F-16 var bemalingen, "F-16 General Dynamics" samt se påmonterede røggeneratorer. I løbet af i alt 20 udløjningsdage blev der gennemført 23 missioner.



"We met all our operational commitments" udtaler Jim McKinney, "We made all our takeoff times and were able to fly the excellent, spirited airshows that have become a trademark of the F-16 over the years without any problems."

Udover Danmark flyves F-16 af USA, Holland, Belgien, Norge og Israel. Ægypten vil få sine første F-16 i 1982. Der er i alt produceret over 440 F-16 fly, som har fløjet mere end 70.000 timer pr. 1 JUL 1981.

* * *

DRAMATIK I LUFTEN OVER KARUP

Fredag den 6. marts begyndte sneen sidst på eftermiddagen at vælte ned over Jylland, og flyvestationens brand- og redningstjeneste havde nok at gøre med at holde start- og rullebaner fri for sne, så aftenens SAS-fly kunne ankomme og afgå planmæssigt.

I tårnet var seniorsergenterne P.H. Jensen og J. Samsøe-Schmidt på vagt som flyveledere. Sigtbarheden var omkring 1200 meter, så det var ikke langt, de kunne se ud over flyvefeltet, der lå næsten skjult i snefoget.

GCA'en (Ground Control Approach radar) var slukket kl. 1800, og seniorsergent P.M. Kristensen, der den dag havde vagt som GCA-tekniker, var kørt til sit hjem i Frederiks. GCA'en skulle først startes igen mandag morgen.

Et godt stykke ude over Nordsøen var et civilt Piper Aztec to-motoret propelfly fra firmaet SUN-Air på vej i 11.000 fods højde fra Stavanger til Billund med piloten Niels Sundbjerg og en passager ombord. Flyets kendingsbogstaver var OY-POG.

Kl. 18,40 fik Karup tårn en forespørgsel fra ACC (Air Traffic Control Center i Kastrup) om mulighed for at starte GCA'en op, da en nødsituation var under udvikling over Nordsøen.

Kl. 18,44 anmodede overflyvelederen i ACC Karup tårn om at starte GCA'en, da OY-POG havde mistet motorkraft på højre motor og ikke kunne holde højde.

Kl. 18,45 blev P.M. Kristensen alarmeret i sit hjem i Frederiks, og han kørte straks de omkring 10 km til flyvestationen gennem sne og fygning.

Kl. 19,05 havde P.M. Kristensen GCA'en opstartet, og Samsøe-Schmidt, der nu fungerede som GCA-operatør havde OY-POG på sit radar-scoop 32 miles NW for flyvestationen (omkring Thyborøn-Lemvig) i 3700 fods højde og havde radiokontakt med piloten.

OY-POG havde i mellemtiden mistet megen højde på grund af den nu stoppede motor og først i 7000 fods højde fået kantstillet propellen og stabiliseret flyet. Men i denne højde begyndte flyet at overise, og først i omkring 4000 fods højde kunne OY-POG humpe afsted på en motor og ude af stand til at orientere sig p.g.a. snestormen, men nu begyndte vanskelighederne for alvor for piloten. Flyet fik en fejl i det hydrauliske system, der bevirkede, at landingshjulene ikke kunne udsættes normalt. Lidt senere forsvandt næsten alt lys i flyet, og piloten var ude af stand til at aflæse sine instrumenter. Imidlertid kunne passageren ved hjælp af flyets lommelygte oplyse instrumentpanelet en smule. Uden lys og med nok at gøre med at holde flyet i luften i stormen anmodede piloten nu Karup tårn om at etablere forbindelse med firmaets tekniker i Billund for teknisk assistance i den kritiske situation, da han ikke så sig i stand til at betjene nødsystemet for landingshjulene. En mavelanding kunne komme på tale.

P.H. Jensen i tårnet fik resolut og lynhurtigt telefonkontakt til SUN-Air's chefmekaniker i Billund, der over telefonen forklarede, hvordan understellet på flyet kunne pumpes ned manuelt. P.H. Jensen videregav direktiverne til piloten via sin radio, og ud kom landingshjulene.

Pilotens besværligheder var imidlertid ikke til ende endnu. Ca. 8 miles fra flyvestationen på landingsfinalen svigtede den sidste smule strømforsyning og dermed flyets gyro. Midt i snestormen med et fly, der faktisk ikke kunne flyve mere, uden lys og med de vitale instrumenter ude af funktion og uden egentlig at vide, hvad der var op og ned, var piloten prisgivet og fuldstændig overladt til de rolige direktiver om højde, kurs og hastighed fra Samsøe-Schmidt i GCA'en, hvor han fulgte flyet på radarskærmen.

* * *

Kl. 19,30 dukkede flyvestationens landingslys og kilometerlange frelsende landingsbaner ud af snefoget, og OY-POG landene sikkert. Et mareridt for pilot og passager var overstået, og vi behøver vel næppe tilføje, at begge to havde meget travlt med at komme op i tårnet, hvor der udspandt sig en mere end almindelig "tak for hjælpen", alt imens pulsen kom ned på nogenlunde normalt leje over en kop kaffe og en cigaret.

En 12 liniærs melding i P.H. Jensens vagtrapport til Chefen for Operationsafdelingen var alt. En rapport, der lakonisk oplyste om tidspunkter, tekniske detaljer og udtryk om hændelser. Her står ikke en stavelse om de anstrengelser og de beroligende og opmuntrende ord til en presset pilot fra to flyveledere, der sammen med en GCA-tekniker bare gjorde deres pligt - og lidt til.

Når alt dette er sagt, skal piloten have en stor cadeau for yderst professionel flyvning, og sidst men ikke mindst, så ville alt dette måske alligevel ikke have endt lykkeligt, såfremt Brand- og Redningstjenesten ikke havde ydet en kæmpeindsats med snerydning afbrudt af klargøring og udkørsel til en evt. katastrofesituation.

Chefen for Flyvevåbnet og Chefen for Flyvestation Karup har fundet, at indsatsen var af en sådan karat, at den fortjente en særlig påskønnelse gennem en af de sjældent tildelte "Anerkendelse for fremragende tjeneste".

Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen benyttede et kort ophold på Flyvestation Karup den 24. april til at overrække anerkendelsen til seniorsergenterne.



I en FLVBST, der bl.a. omhandler retningslinier for tildeling af denne anerkendelse, hedder det:

"Anerkendelse for fremragende tjeneste kan tildeles alt personel i flyvevåbnet, dog fortrinsvis ikke-flyvende personel. Anerkendelsen tildeles personel, der ved en enkelt eller flere lejligheder under kritiske forhold har vist fremragende tjeneste".

Kilde.: VINDPOSTEN

* * *

DELL' ACCADEMIA AERONAUTICA ITALIANA PÅ BESØG



Generalmajor F. Pisano og oberst O. Grue

Det italienske flyvevåbnes officersakademi aflagde i dagene 15-19 JUN 1981 besøg i Danmark som en del af akademiets "Summer Training Trip 1981". Formålet med besøget var dels at få et vist indtryk af dansk kultur og levevis dels at få et indblik i dele af det danske flyvevåbens virke.

I besøget deltog 96 kadetter, 22 officerer og skolens chef, generalmajor F. Pisano. For besøgets tilrettelæggelse og afvikling stod Flyvevåbnets Officersskole. Flyvevåben-delen omfattede besøg på Flyvestation Skrydstrup, ved Kontrol- og Varslingsgruppen, ved Eskadrille 721 og Søværnets Flyvetjeneste samt officersskolen.

Der blev fra akademiets side ved afrejsen udtrykt stor tilfredshed med besøgsprogrammet og der rettedes en tak til alle enheder og enkeltpersoner, der havde bidraget til besøgets vellykkede gennemførelse.

Efter besøget i Danmark skulle akademiet videre til besøg i Sverige, England og Jugoslavien.

* * *

FLOS 30 ÅR

Lørdag den 1 AUG 1981 passerede Flyvevåbnets Officersskole en af de små historiske milepæle - nemlig 30-årsdagen for skolens oprettelse. 30 år er historisk set en kort periode, men den er dog lang nok til, at skolen har været en del af flyvevåbnet næsten lige så længe som flyvevåbnet har eksisteret som selvstændigt værn.

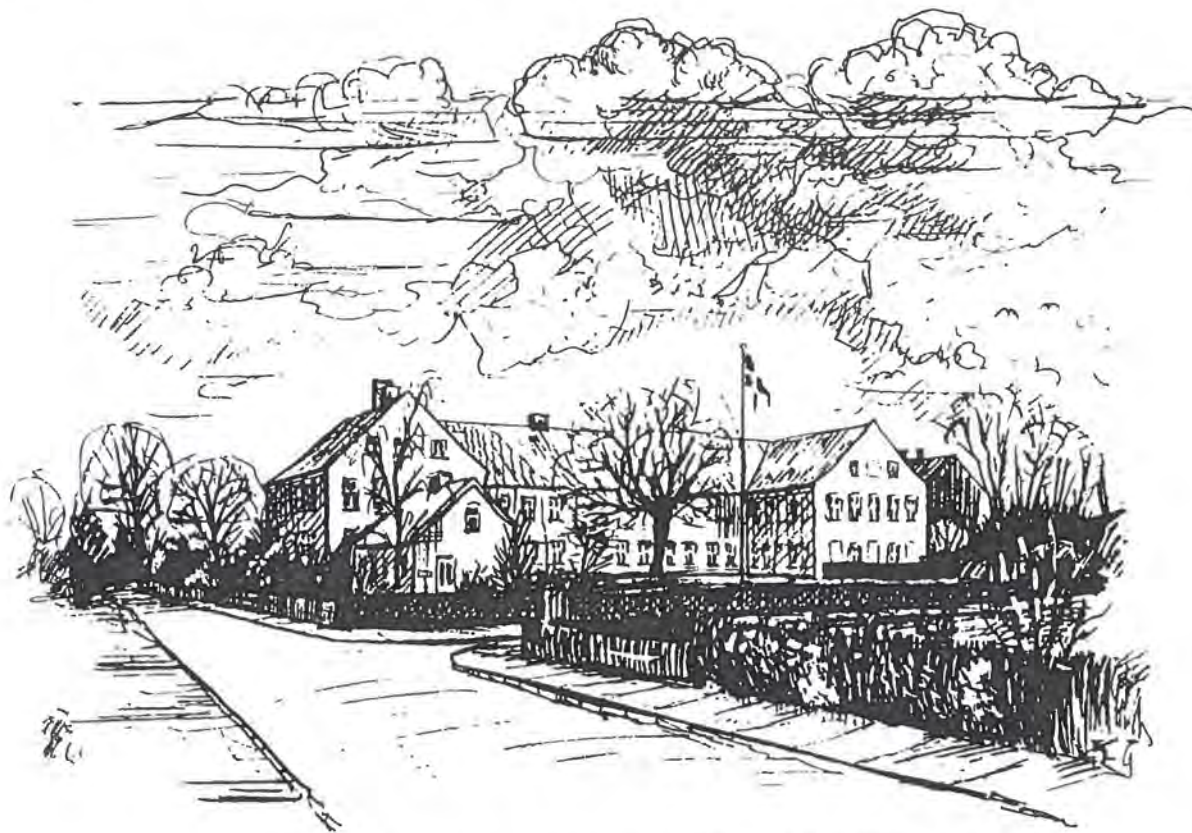
Den 1 AUG 1951 oprettedes Flyvevåbnets Officersskole og Flyvevåbnets Fenrikskole som selvstændige skoler, men med fælles chef. Fenrikskolen fik til huse i træbaracker på Flyvestation Værløse, Nord. Her oprettedes den første fenriksklasse den 1 SEP 1951.

Officersskolen rykkede ind i lejede lokaler på Rungsted Strandvej 62. Den første officersklasse - klasse 1951/52 - startede uddannelsen her den 15 NOV 1951.

Forud for de første officersklasser gennemgik eleverne "Flyvevåbnets Officersskoles Forberedelseskursus". Kursus havde en varighed på ca 40 arbejdsuger med undervisning 4 dage ugentlig fra kl. 1500 - 1745. Fagene var matematik, fysik, historie, engelsk og dansk.

Da eleverne sideløbende med kursus, som det hed "i videst muligt omfang skal varetage deres pligter og uddannelse ved eskadrille og station", gennemførtes kursus på forskellige flyvestationer eller på gymnasier i nærheden af flyvestationerne.

Da Jonstrup Statsseminarium i 1955 flyttede fra Jonstrup til Lundtofte overtog flyvevåbnet bygningerne i Jonstrup. Der var hermed skabt mulighed for at samle officersskolen og fenrikskolen i - om ikke moderne - så dog mere tidsvarende lokaler.



Skolens hovedbygning er opført 1781 som klædefabrik. 1809-1955 havde jonstrup Statsseminarium til huse her.

* * *

Den sidste officersklasse, der gennemførte uddannelsen i Rungsted var klasse 1953/54. Umiddelbart efter eksamensafslutningen flyttede skolen den 30 OKT 1954 med stab, kontorer og arkiv midlertidigt ind i villa "Steensbo" i Jonstrup.

Den første officersklasse, der startede i skolens nuværende bygninger var klasse 1955/56. Klassen oprettedes 2 MAJ 1955. Jonstrup Seminarium havde samtidig elever på skolen indtil afsluttet eksamen i JUN 1955.

Fenrikskolen flyttede fra Flyvestation Værløse den 21 APR 1956 med klasse 1955-II, der startede på Værløse den 15 AUG 1955 og sluttede i Jonstrup den 1 JUN 1956. Skolerne var herefter samlet under samme tag.

Ved den nye lov om forsvarrets organisation, der blev vedtaget MAR 1960, opretholdtes skolerne som selvstændige skoler, men med fælles chef.

Fenrikskolen ændrede dog navn til Flyvevåbnets Specialofficersskole. Første klasse med den nye benævnelse var klasse 1961/62.

Fra og med klasse 1962/65 optages ikke-piloter på Flyvevåbnets Officersskole.

I JAN 1970 sker der igen ændringer, idet de to skoler sammenlægges og benævnes Flyvevåbnets Officersskole. Uddannelsen opdeles herefter i en A- og B-linie, som vi kender den i dag.

Som et naturligt led i udviklingen har også kvinderne holdt deres indtog på skolen. Den første kvindelige kadet afsluttede B-officersuddannelsen i 1977. Den næste afsluttede uddannelsen i 1980.

Den første kvindelige A-officer var færdig 1 JUN 1981. Hun var tilføjede elev nr. 1000, der har gennemført uddannelsen på flyvevåbnets egne officersskoler.

I løbet af de 30 år har i alt 1004 officerer gennemført uddannelsen på skolen. Dette tal omfatter dog ikke alle de officerer, der er tilgået flyvevåbnet i perioden. I de første år efter 1951 blev der fortsat uddannet officerer til flyvevåbnet på Hærens Officersskole og Hærens Fenrikskole.

Meget har ændret sig i løbet af skolens første 30 år. Også fremtiden vil bringe ændringer. Det, der nok mest mærkbart vil indvirke på skolens aktiviteter i de nærmeste år, er indførelsen af en ny uddannelsesstruktur.

Uddannelsen på A- og B-linien vil ophøre. Sidste B-klasse forventes oprettet i efteråret 1981, hvorefter B-uddannelsen vil være afsluttet ultimo 1983. Sidste A-klasse påregnes oprettet i 1982, således at A-uddannelsen ophører medio 1986.

Fra 1983 påregnes den nye officersuddannelse indledt med OFFICERSGRUNDUDDANNELSE og VIDEREGÅENDE OFFICERSUDDANNELSE.

* * *

RATIONALISERINGSFORSLAG

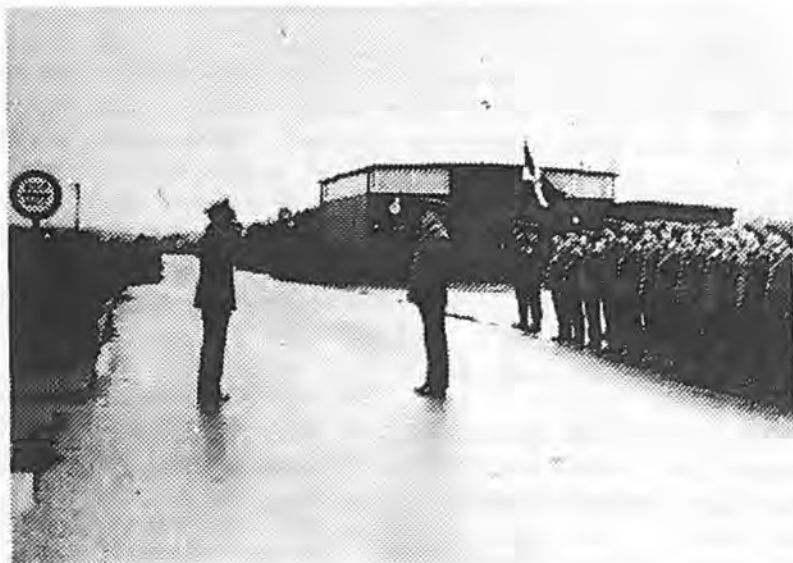
10 JUL 1981

Ved mødet i FLV samarbejdsudvalg den 27 MAJ 1981 blev der forelagt 21 indkomne rationaliseringsforslag, heraf er de 13 sendt til behandling og vurdering ved FLV faglige myndigheder. De resterende 8 rationaliseringsforslag er blevet færdigbehandlet, heraf 2 hos FC, og præmieret med ialt kr. 14.600,00.

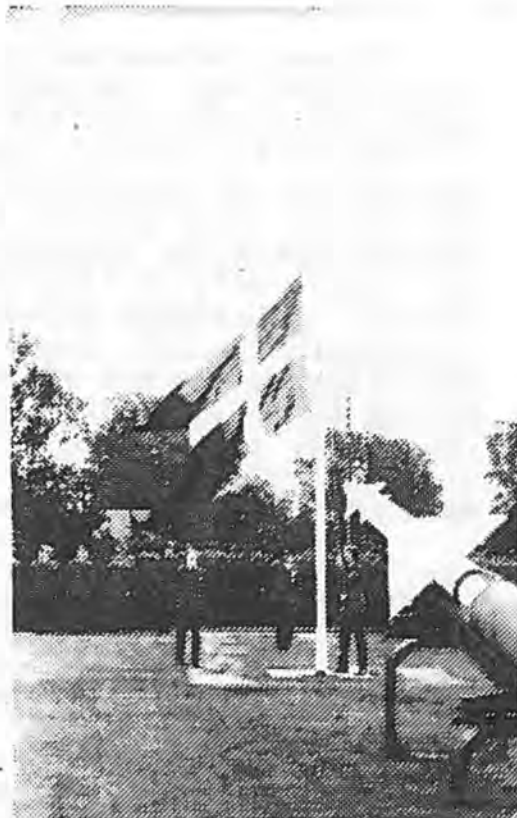


* * *

LUKNING AF ESK 531 OG ESK 532



ESK 531



ESK 532

Så skete det også for Luftværnsgruppen. 2 gode og velanskrevne enheder måtte ophører med at bestå. Materiellet kunne ikke mere stå mål med de krav, der i dag stilles.

Tirsdag den 30. juni skete det. Om formiddagen - i silende regn gjorde eskadrille 531 sig klar til at lukke af. Receptionsgæsterne mødte op i regntøj og paraply. Teltet til gæsterne søgte efter bedste evne, at holde regnen ude. Kl. 1125 var ESK med fanen på højre fløj og vagthundene på venstre klar, med tørvejr og et enkelt solstrejf modtog så Chefen for Flyvevåbnet den samlede styrke.

Chefen for Flyvevåbnet talte til eskadrillen, fremdrog dens historie og gode indsats og erklærede til sidst eskadrille 531 for nedlagt.

Efter en reception hvor der var lejlighed til at sige farvel og tak for godt samarbejde til de lokale myndigheder, gik turen til Kongelunden, hvor eskadrille 532 her gjorde sig klar til den sidste parade.

Foran flagstang og NIKE-raketten stod eskadrille 532 og eskadrille 542 opstillet med fanen på højre fløj. Et særligt detachement fra Kystartilleriforeningen - iført uniformer fra 1939-40 stod opstillet med en modelkanon gjort klar til salut.

I overværelse af mange af omegnens beboere modtog Chefen for Flyvevåbnet kl. 1330 de opstillede enheder, og under musik fra Sjællandske Livregiment blev frontet skridtet af.

Ved overflyvning af 4 F-16 sagde de flyvende enheder farvel til 532.

Nu talte Chefen for Flyvevåbnet, og også her blev dygtigheden og den gode indsats fremhævet. Chefen for Flyvevåbnet erklærede eskadrille 532 for nedlagt, og medens flaget langsomt gled ned, spillede orkesteret retræten, og Kongelundens sirene lod sig høre for sidste gang.

Da flaget var gledet helt ned, blev den endelige afslutning markeret med et salutskud.

- En epoke i Luftværnsgruppens historie var slut.



MILJØSTYRELSENS BARSEBACKBEREDSKABSPLAN

Miljøstyrelsen har siden 1975 haft en beredskabsplan for de foranstaltninger, der fra dansk side kan blive aktuelle i tilfælde af en ulykke på kernekraftværket ved Barsebäck, hvor der kunne være risiko for et radioaktivt udslip. Forsvaret har fra starten været inddraget i udarbejdelsen af beredskabsplanen og forsvarets opgaver omfatter i første omgang udsendelse af oplysninger til skibs- og luftfarten via Søværnets operative Kommando (SOK) og Flyvertaktisk Kommando (FTK). Med det formål dels at fastslå, om der overhovedet finder et udslip sted og dernæst at bestemme dettes position og dets bevægelse og intensitet har Miljøstyrelsen haft behov for assistance fra forsvaret, således at der med skibe og fly kan måles eventuel radioaktivitet i Øresundsområdet mellem Barsebäck og den sjællandske kyst. I 1975 gav Forsvarsministeriet efter indstilling fra Forsvarskommandoen (FKO) en principiel tilslutning til, at en sådan form for rekognoscering kunne planlægges udført primært med helikopterne fra redningseskadrillen.

Redningseskadrillen har siden i et tæt samarbejde med Miljøstyrelsen, Sjællandske Ingeniørregiment/Hærens Ingeniør- og ABC-skole samt også med SOK og FTK udarbejdet de nærmere procedurer for at gennemføre denne flysporing. I forbindelse med en fuldstændig revision af hele beredskabsplanen er flysporingssdelen blevet afsluttet, hvorefter den i MAR måned blev tilsendt FKO til godkendelse. Efter en grundig gennemgang af planens operative indhold og af de personelsikkerhedsmæssige spørgsmål har FKO kunnet give sin endelige tilslutning til planen her i MAJ måned. Udover at kunne godkende det faglige indhold har FKO også med tilfredshed kunnet konstatere, at redningseskadrillens personel fra starten har været inddraget i arbejdet og dermed har haft lejlighed til at få et virkeligt indblik i problemerne, og herunder ikke mindst en reel forståelse af den høje grad af personsikkerhed, der er fastlagt i planen.

Det har været meget vigtigt for Miljøstyrelsen at få planen godkendt af forsvaret, fordi det anses for vigtigst af alt, i tilfælde af et kernekraft-uheld, at der hurtigt opnås en reel viden om uheldets omfang, så befolkningen kan holdes underrettet og så panikreaktioner kan undgås. Med deltagelse i beredskabet har forsvaret samtidigt kunne notere sig endnu en tilføjelse til den efterhånden lange række af civile samfundsopgaver.

* * *



NY KURSUSLINIE FOR FCL

Forsvarets Center for Lederskab (FCL) har udviklet en ny og delvis obligatorisk kursuslinie, der efter Forsvarskommandoens (FKO) godkendelse OKT 1980 er iværksat fra JAN 1981.

Forsvarets øverste chefer samt lokale uddannelsesansvarlige er i efteråret 1980 orienteret om den nye linie på forskellige konferencer og orienteringsperioder afholdt på FCL kursusejendomme. Kursuslinien er endvidere beskrevet i FKO kursushåndbøger. FCL har dertil nu udsendt en brochure, der kortfattet orienterer om FCL aktivitetsplan for 1981. Tilsvarende brochurer for kommende år vil blive udsendt i efteråret forud for vedkommende kalenderår.

Som det fremgår af både FKO kursushåndbøger og brochuren skal det nye kursussystem bl.a. bidrage til at tilsikre.

- opbygning af ledelsesmæssig viden og færdigheder i takt med krav til den funktion, som til enhver tid skal bestrides i karriereforløbet til og med cheffunktion (MAJ/OK og OL/KK niveau)
- samordning med - og i mulig udstrækning integrering i - eksisterende grund- og videreuddannelse.

Den nye kursuslinie er ikke noget brud med den tidligere ABC kursuslinie, men er en naturlig konsekvens af den lederuddannelsesmæssige udvikling, der har fundet sted i forsvaret siden 1960'erne.

Denne udvikling stiller store krav til hele forsvarets uddannelsessektor om at "trække på samme hammel" inden for lederuddannelsen og i en retning, som er ønsket af Forsvarschefen.

Afgørende forudsætninger for effekten af indsatsen på lederuddannelsesområdet er derfor dels opbakning fra forsvarets topledere dels et godt samspil i hele uddannelsessektoren.

Forsvarschefen har i denne forbindelse siden 1979 afholdt halvårlige ledelseskonferencer på FCL for forsvarets kommandochefer, hvor man drøfter principielle spørgsmål vedrørende ledelse og lederudvikling. Konferencernes hovedemner er ledelsesfilosofi og -etik, og målet herfor er, at de højere chefer også på denne baggrund kan virke som inspiratorer, koordinatore og igangsættere overfor deres underlagte chefer/ledere og derved yderligere bidrage til at give disse de bedst mulige funktionsvilkår.

Hvad angår et nødvendigt effektivt samspil i uddannelsessektoren til gavn for brugerne og dermed forsvaret, har FCL indledt en koordinerende møderække med officersskolerne, sergentskolerne, Forsvarets Forvaltningsskole, Forsvarsakademiet, Hærens Undervisningsteknologiske Faggruppe m.fl.. Målet herfor er, at de enkelte uddannelsesinstitutioners/skoler indsats set med brugernes øjne danner en naturlig helhed, der fremmer godt lederskab på alle niveauer i forsvaret.

Det er et realistisk krav, at den nye kursuslinie er rationel bl.a. derved, at den i muligt omfang samordnes med og integreres i eksisterende grund- og videreuddannelse.

Målet er henset hertil bl.a.

- at type 1 (FCL 11/kadetkursus) og type 2 (Mødeledelse) - bortset fra træneruddannelserne - integreres i grunduddannelsen (officersskoler, sergentskoler og for civile ledere Forsvarets Forvaltningsskole),
- at type 3 (FCL 31/Gruppeledelse) tilstræbes gennemført forud for videregående uddannelser som f.eks. FAK/STK I, NK kursus, evt. OS kursus, m.fl.

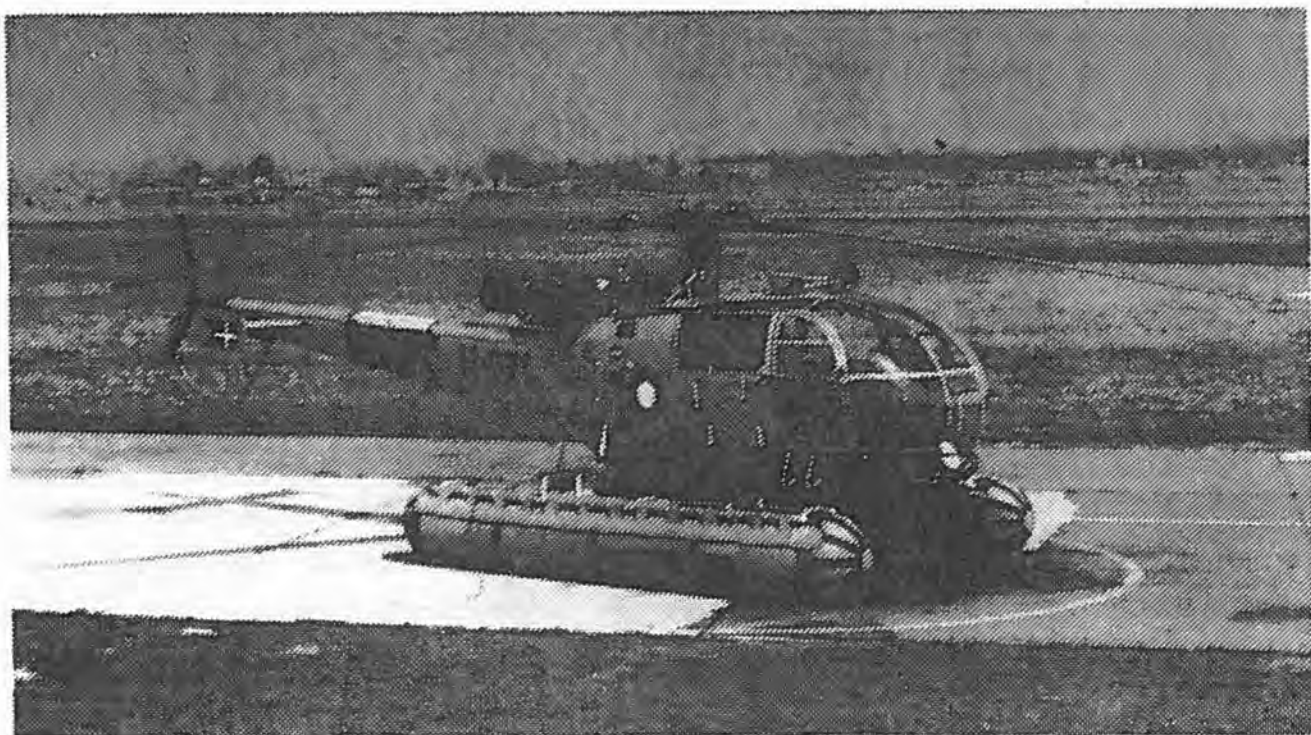
- at type 4 (FCL 41/Konferenceledelse) så vidt muligt integreres i forskellige videreuddannelser, f.eks. FAK STK I, PÆDK, HMFS, FOFS m.fl.,
- at type 5 (FCL 51/Ledelsestaktik) gennemføres i forbindelse med 1. chefperiode (MAJ/OK-niveau),
- at type 6 (FCL 61/Ledelsesstrategi) gennemføres i forbindelse med udnævnelse til funktioner i lønramme 35 (OL/KK niveau).

FCL er meget vel klar over, at man i en årrække må leve med en overgangsordning, hvor systematisk kursusdeltagelse efter den nye kursuslinie må søges tilpasset det mulige.

Det er FCL håb, at alle vil bidrage til, at hele uddannelsessektorens bestræbelser på "at rette mand, på rette uddannelse, på rette tidspunkt" kan effektueres så hensigtsmæssigt som muligt. - Det højner forsvarrets effektivitet. Det er til gavn for den enkelte.

For en ordens skyld skal bemærkes, at yderligere oplysninger og brochurer vedrørende den nye kursuslinie kan fås ved telefonisk henvendelse til Gurrehus, tlf. (02) 23 91 39.

EFTERLYSNING AF FILM AF ALOUTTE III



Dansk Flyvehistorisk Forening har skriftligt anmodet Forsvarskommandoens Presse- og Informationstjeneste om assistance i forbindelse med efterlysning af smalfilmoptagelser af flyvning med ALOUETTE helikopterne. Selv ganske korte sekvenser af Alouetten i luften eller på jorden har interesse.

Foreningen skriver bl.a.:

Dansk Flyvehistorisk Forening vil - i samarbejde med Dansk Flyvemuseum - lave en film om ALOUETTE III, dens opgaver og virke i det danske forsvar. Da foreningen/museet ikke har mulighed for at lave optagelser på Grønland og Færøerne, efterlyses personer der er i besiddelse af film af helikopterflyvninger pågældende steder (alt har interesse). Venligst skriv eller ring til: H.F. Bjævertoft, Måløv Hovedgade 100, 2760 Måløv, telf. 02 97 96 91.



PILOT CIRKLEN

PILOT CIRKLEN - den ny G-tolerance - træner.

Af Stabslæge Knud Jessen.

Indførelse af den ny high performance fighter generation har verden over givet flyvemedicinerne anledning til at fundere over, om disse fly's øgede operative evner stiller så store fysiske krav til piloterne, at en ny 'super-class' bør oprettes.

Efter et par års diskussion præget af store divergenser i opfattelse synes der dog nu at være foreløbig enighed om, at sædvanlige udvælgelsesmetoder og -kriterier for pilotaspiranter giver en rimelig sikkerhed for, at de fysisk vil kunne tåle operativ flyvning med de ny jagere.

Men der har samtidigt været fokuseret på de væsentligste ændringer fra tidligere, som f. eks. flyvning med F-16 medfører. Blandt disse områder er især F-16's evne til at operere under vedvarende høj acceleration (sustained high G).

G-påvirkning:

Den accelerationspåvirkning, der har særlig interesse for jagerflyvning, er den, der i legemets længdeakse søger at flytte blodmassen ned mod fødderne. Denne accelerationsform kaldes +Gz.

+Gz påvirker bl.a. kredsløbet således, at blodtrykket nedsættes i hjernen og øjet medførende reduceret blodforsyning og dermed svigtende ilt-tilbud til cellerne. Og netop hjernefunktionen og synet er meget følsomt overfor selv kortvarig og beskedent reduktion i ilt-tilbuddet. Symptomerne herpå er normalt glide fra indskrænkning af synsfeltet (loss of peripheral vision -> tunnel vision), tab af farvesans (grey-out), tab af

* * *

synsevne (black-out) til bevidsthedstab (loss of consciousness).

Dette forhold er kendt af alle erfarne kamppiloter, som i konventionelle jagere har lært sig at operere med disse symptomer. Men de kendte, høje G-påvirkninger har almindeligvis ikke overskredet +7Gz i et begrænset antal sekunder.

F-16 kan accelerere til +9Gz - og forblive i et accelerationsmilieu mellem 7-9 G i principielt ubegrænset tid (i praksis: 90-120 sekunder). Det er bl.a. herved, F-16's operative muligheder overstiger de konventionelle jageres. Piloterne skulle derfor gerne kunne holde til denne sustained high G. Og deres muskler og led (især i nakken) skulle gerne kunne tåle accelerationens store egenacceleration (G-udviklingens hastighed = the rate of onset of G).

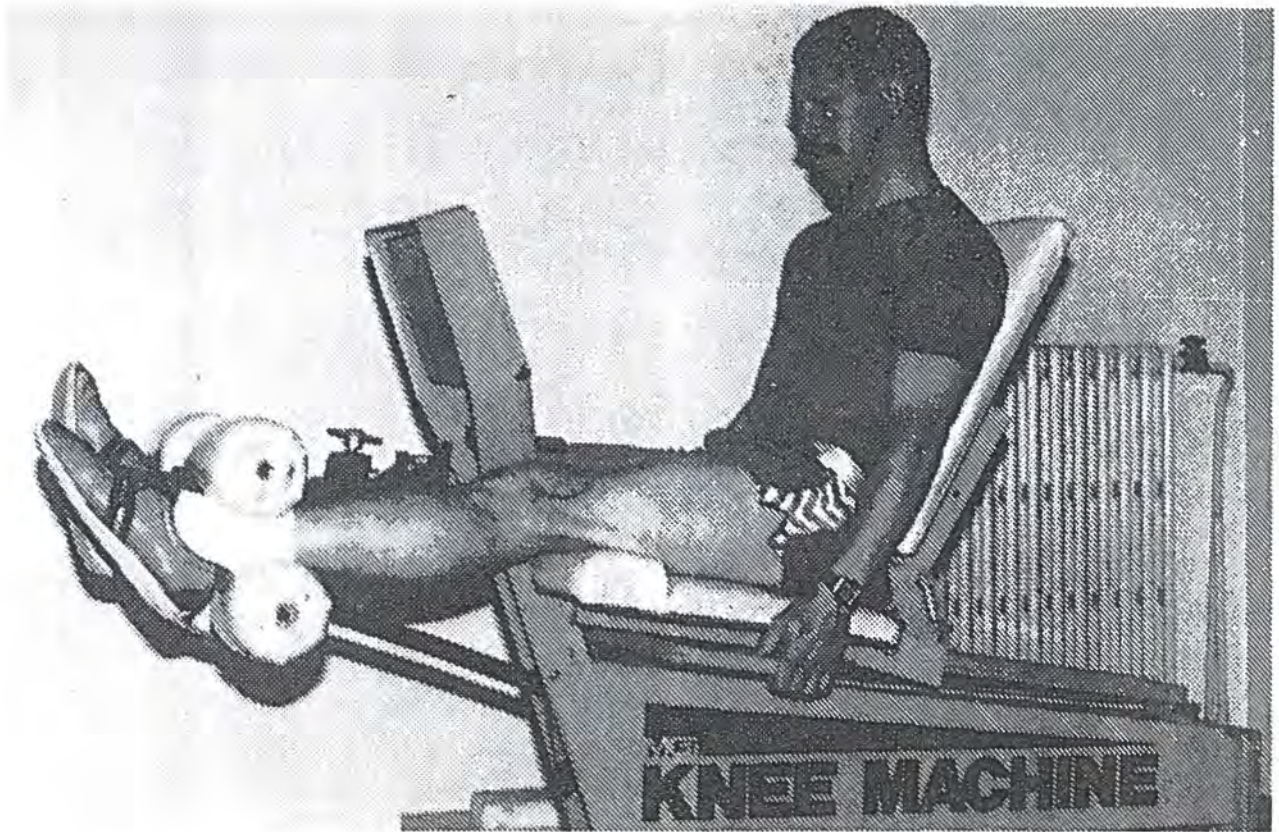
G-tolerance:

Tekniske produkter som anti-G-dragter, bagudvinkling af sæde etc. øger tolerancen for +Gz.

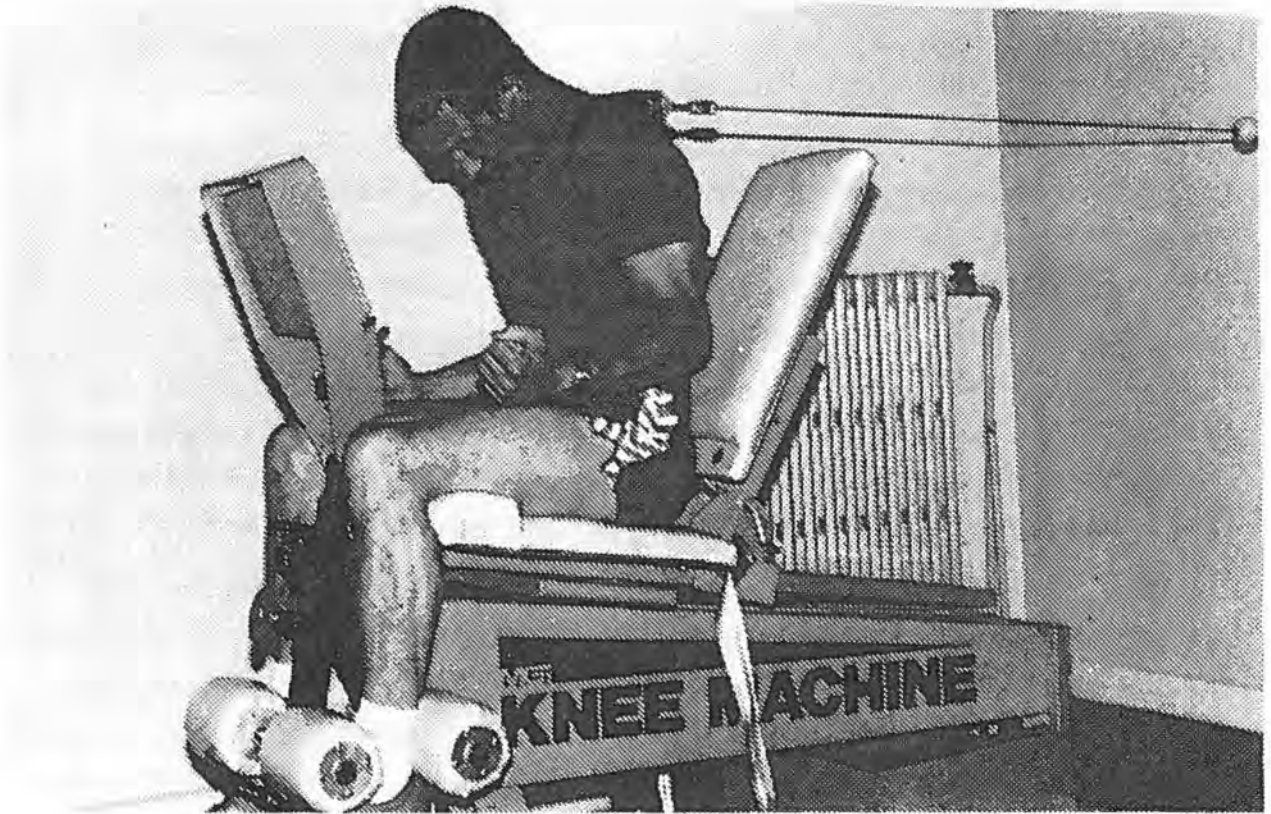
Derudover kan piloten ved en muskelspænding kombineret med langsom og forceret udånding mellem delvis lukkede stemmebånd (M-1 manøvre) nedsætte pooling af blod i benene og øge blodtrykket i hjerne og øjne. Denne M-1's korrekte udførelse er af betydning for de 'sidste' G, piloten ønsker at trække i en air combat.

Blandt flere internationale meddelelser fastslår sovjetiske erfaringer, at den eneste måde, en pilot kan forbedre sin M-1 på, er at hæve sit fysiske udgangsgrundlag ved en træningsmetode, der forbedrer kredsløbs- og åndedrætssystemet og samtidigt styrker musklerne ved at udvikle kapaciteten til vedvarende, konstant spænding af muskelgrupperne.

* * *



Figur 1. Knæmaskine med 'F-16 sæde'. Træner såvel knæbøjere som -strækkere. Hjertet i det isokinetiske program - Mini Gym - er indbygget i maskinen.



Figur 2. M-1 træning i knæmaskinen. Mini Gym er her anbragt på væggen og aktiveres ved et kabeltræk fra pilotens skulder-gjerd.

* * *

Endvidere viser nyere amerikanske forsøg på USAF School of Aerospace Medicine i Texas, at piloter, der har muskelstyrke-trænet (weight-lifted) har opnået større tolerance mod sustained high +Gz end piloter, der udelukkende løbe-trænede eller slet ikke trænede.

M-1 manøvrens effektivitet er altså et spørgsmål om, hvor kraftig en spænding uden samtidig forkortning, de indsatte muskler kan præstere (ISOMETRISK STYRKE), ligesom det i høj grad er et spørgsmål om musklernes isometriske UDHOLDENHED.

Træningsprogram:

Med denne viden som udgangspunkt anmodede Chefen for Flyvevåbnet derfor Forsvarets Gymnastikskole om at udarbejde et træningsprogram, hvis hovedformål er at optræne piloternes 'M-1 muskulatur' til størst mulig isometrisk styrke og udholdenhed, samt at træne nakke- og halsmuskulatur op til at kunne tåle de store påvirkningen, den udsættes for (hovedets + hjælmens vægt contra G-milieuet). Programmet skal endvidere tilgodese en alsidig træning af pilotens øvrige muskulatur samt sikre, at han har en rimelig god aerob kapacitet ('kondi').

Gymnastikskolen udviklede herefter i delvist samarbejde med August Krogh Instituttet ved Københavns Universitet et program, der bygger på det isokinetiske princip (konstant muskelspænding under forkortning med konstant hastighed) og et apparatur, der træner piloten under forhold, der mest muligt ligner hans arbejdsstillinger i cockpit.

Fordelene ved programmet er bl.a., at

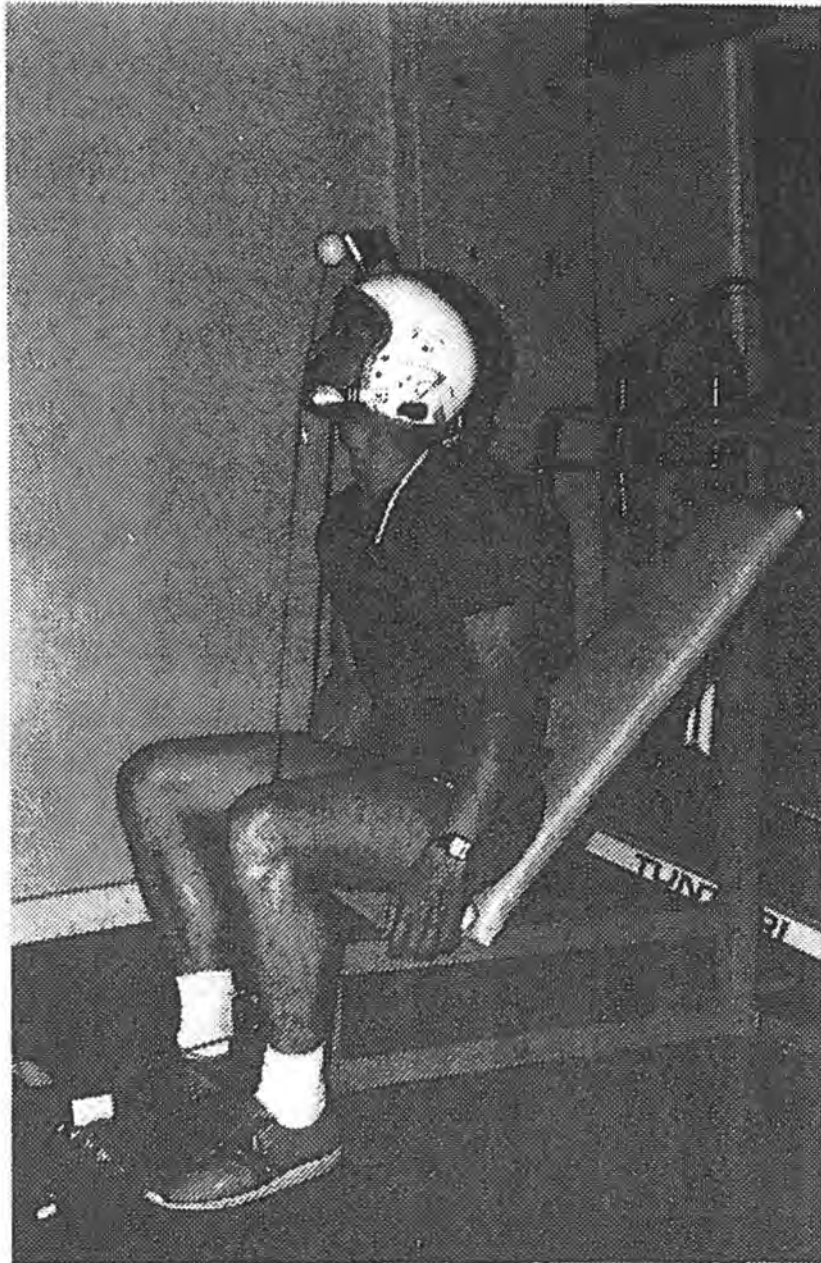
- isokinetisk træning giver stor tilvækst i såvel isometrisk styrke som udholdenhed,
- der er god overensstemmelse mellem den træningssituation, materiellet giver mulighed for, og situationen i pilotsædet,

* * *

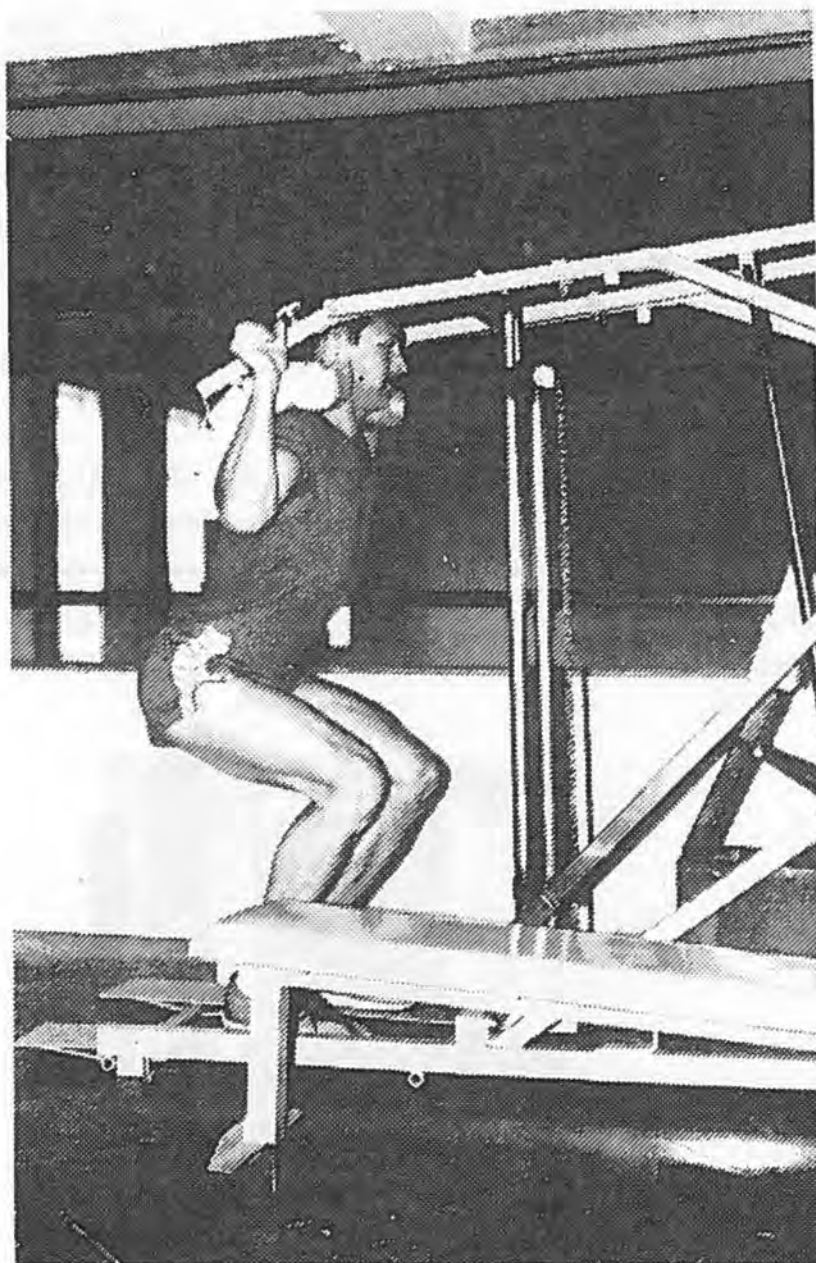
- risiko for skader i forbindelse med træningen er minimal, og muskelømhed og træthed forekommer kun i meget ringe grad. Dette betyder, at piloter kan flyve allerede kort tid efter, at træningen er afsluttet.
- træningstiden vil være reduceret i forhold til andre træningsprincipper, da opvarmningstiden kan være meget kort, og da der ikke bruges tid til af- og påmontering af vægtskiver,
- isokinetisk træning giver ikke voldsomt øget muskelmasse,
- træningsudstyret er meget alsidigt, isokinetisk træning er en hurtig og nem træningsform og forekommer motiverende. I relation til træning af piloter betragtes dette som væsentligt.
- isokinetisk træning er særdeles velegnet til træning af hals- og nakkemusculatur, da det specielt her er meget vigtigt, at overbelastning umuliggøres,
- materiellet er velegnet til selvtræning.

Pilot - cirklen:

Der er nu af flyvevåbnet anskaffet tre sæt apparatur, hvoraf det ene midlertidigt beror ved gymnastikskolen. De to andre er opstillet på flyveskolen og på flyvestation Skrydstrup. Pilot-cirklen bygger på otte forskellige øvelses-programmer, så alle relevante muskelgrupper trænes. Disse otte stationer suppleres med aerob træning enten på en kondi-bane eller på opstillede ergometer-cykel eller løbebånd. Endelig indgår et system af nødvendige udspændingsøvelser i programmet.



Figur 3. Nakke-træning. Mini Gym er anbragt på gulvet foran piloten.

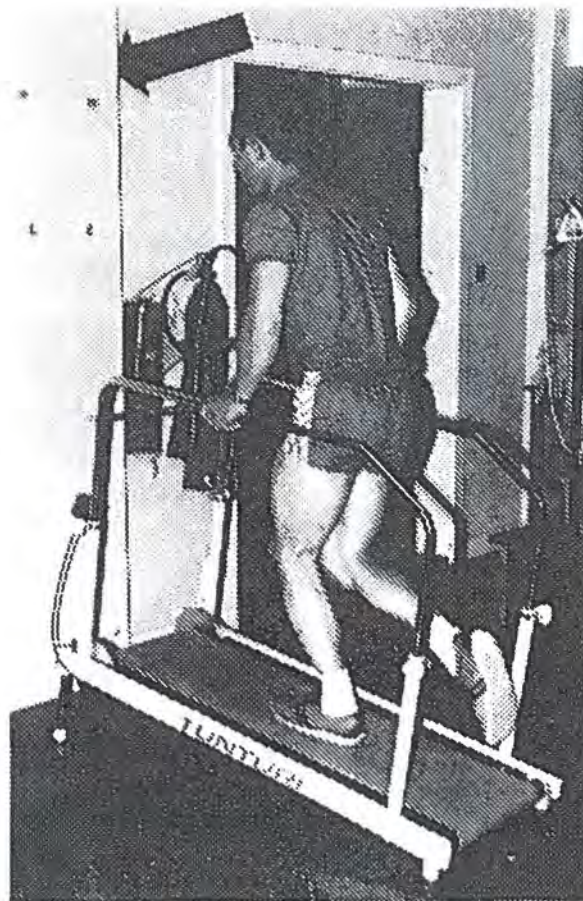


Figur 4. Træning af hoftestrækkere. Bemærk, at apparatets opbygning sikrer korrekt løftestilling, hvilket reducerer skader under træning betydeligt.

* * *

Det er en flyvemedicinsk opfattelse, at anvendelse af dette avancerede træningstilbud vil supplere den udvikling af G-tolerance, som flyvetimer med ACM i sig selv giver. Men med de øgede fysiske krav, en operativ anvendelse af F-16 medfører, og med det begrænsede antal flyvetimer, der i dag kan stilles i udsigt, er det endvidere vor opfattelse, at pilot-cirklen er nødvendig, hvis vore F-16 piloter skal kunne udnytte flyet på optimal måde.

Det er vort håb, at økonomien i de næste år vil tillade indkøb af flere sæt, så alle piloter kan forbedre deres muskelstatus og således selv medvirke til at reducere / forhindre den kendte erhvervsbetingede klage: ryggener af enhver art og udviklet ved enhver form for flyvning.



Figur 5. Løbebåndet til aerob træning. Et værdifuldt supplement til de piloter, der ikke bryder sig om naturens kondi-baner.

* * *

ØVELSE AMBER EXPRESS I SEP 1981

Ca. 22.000 mand fra 8 lande vil deltage i NATO-øvelsen AMBER EXPRESS i Danmark i tiden 5 SEP - 3 OKT 1981.

Øvelsen vil fortrinsvis foregå på den sjællandske øgruppe, hvor hovedparten af aktiviteterne vil finde sted i perioden 20 - 25 SEP.

Ligesom under tilsvarende øvelser i 1969, 1973 og 1977, er det meningen bl.a. at indøve principper og procedurer for tilgang og indsættelse af Europakommandoens bevægelige styrke ("Allied Command Europe Mobile Force" (AMF)) i Danmark.

Formålet med øvelsen for AMF er at demonstrere NATO's evne til hurtigt at kunne forstærke et truet område med en styrke fra flere NATO-lande, der kan virke effektivt afskrækkende.

AMF opstilles og indsættes for at forhindre, at et angreb mod NATO udløses, og styrken skal - hvis dette mislykkes - kunne kæmpe effektivt sammen med danske og evt. andre NATO styrker i området.

Øvelsen vil nemlig også omfatte engelske styrker, der skal kunne forstærke det danske forsvar. De engelske styrker omfatter "United Kingdom Mobile Force" (UKMF) og kommandoenheder fra Royal Marines.

AMF og de engelske styrker vil blive fløjet, sejlet og kørt til Danmark, hvor de vil gå i stilling side om side med danske enheder.

AMF landsstyrker består af enheder fra Belgien, Vesttyskland, Italien, Luxembourg, England og U.S.A. og er under kommando af den engelske generalmajor M.F. Reynolds.

UKMF deltager med både hær- og flystyrker under kommando af brigadegeneral E.H.A. Becket.

Fra dansk side deltager enheder fra hæren, hjemmeværnet og flyvevåbnet.

AMBER EXPRESS er i Danmark tilrettelagt af chefen for Enhedskommandoen, generaløjtnant O.K. Lind.

Den direkte ledelse af henholdsvis land- og luftoperationer har chefen for Østre Landsdelskommando, generalmajor N.-Aa. Rye Andersen og chefen for Enhedskommandoens flystyrker, generalmajor P. Thorsen.

I en periode er øvelsen koordineret med en sideløbende maritim øvelse.

AMBER EXPRESS er en af de feltøvelser, som i år afholdes som et led i NATO's AUTUMN FORCE øvelsesprogram, der bl.a. har til formål at afprøve og forbedre evnen til hurtigt at forlægge styrker til og indsætte dem i truede områder.



DRONNINGEN PÅ BESØG I LVG

Tirsdag den 12. maj 1981 kl. 1000 med sol og klar himmel, med det store flag til tops og med hundene som æresvagt havde Luftværnsgruppen gjort sig klar til at modtage landets Dronning.

Kl. 1000 rullede så en beskeden kortege på 2 biler - Dronningens samt et par ledsagende betjente - ind gennem Flyvestation Skalstrups vagt til et uformelt besøg ved Luftværnsgruppen og dens eskadriller.

Kort efter modtagelsen, hvor der blev hilst på afdelingscheferne, og hvor blomster blev overrakt af chefen for eskadrille 230, blev stabskontorer fremvist. Først en kort orientering i O-rummet, herefter et kik ind til en af M-afdelingens sektioner. Signalkontoret blev også fremvist, og rundgangen sluttede med en visit i personelsektionen, hvor den nye mekanik blev vist frem; for rigtigt at vise hvad det kunne, fremtryllede man data på Prins Henrik og chefen for Luftværnsgruppen.

Efter sådan en rundgang var der behov for en enkelt kop kaffe, der blev serveret i hall'en. Her fik Dronningen lejlighed til at hilse på sektionscheferne samt repræsentanter for personelgrupperne.



Turen gik nu - under værdig beskyttelse af MP'er på motorcykel - til eskadrille 534. Vagten var i dagens anledning sat under våben og aflagde honnør, da Dronningen kom, og i sikker beskyttelse af de store NIKE-raketter fik Dronningen en orientering om eskadrillen og dens raketters duelighed.



Videre gik det til eskadrille 544, der også ville vise sig frem, så vagten var også her kaldt ud til honnør. Under rundgang i området blev de rappe HAWK-raketter vist frem. Besøget sluttede her, med en tur op ad jordtrappen på næsten feltmæssig måde, for at se operatøren i arbejde i en af vognene.

Så var man atter på vej. Gennem Svogerslev - hvor de lokale beboere gjorde store øjne - kørtes tilbage til Flyvestation Skalstrup hvor alle eskadrillechefer, afdelingschefer med flere var kaldt sammen.

Luftværnsgruppen gav en enkelt frokost med det bedste af det bedste fra Cafeteriet.

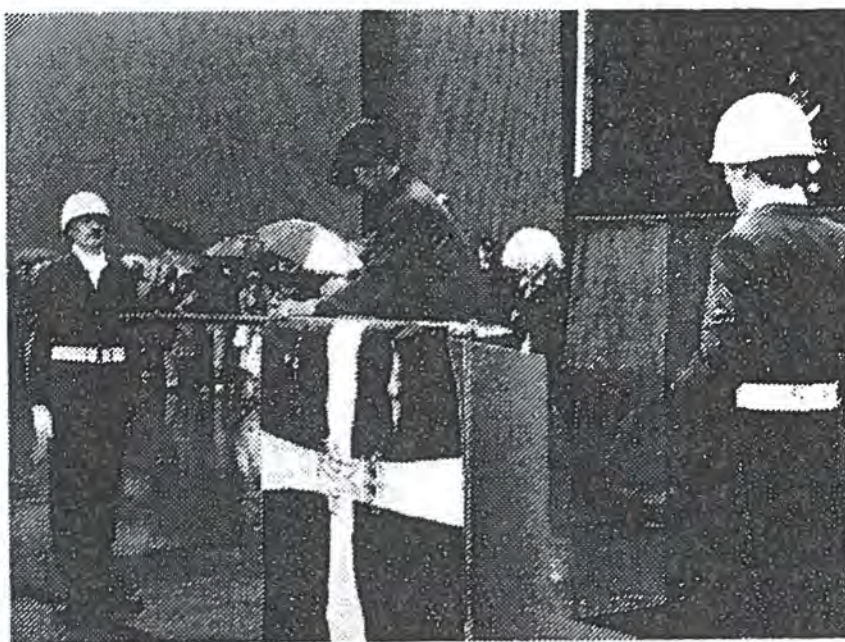
Herefter blev der endnu en gang lejlighed til en kop kaffe i selskab med samarbejdsudvalgets medlemmer, og kl. 1330 kunne gruppen med chefen i spidsen sige farvel til Dronningen og tak for en dejlig dag.

- og Luftværnsgruppen kunne notere sig for endnu et vellykket arrangement.

FANEINDVIELSE PÅ FSN VÆR

Flyvestation Værløses fane, der den 2 SEP 1960 blev indviet og overdraget flyvestationen af Hans Majestæt Kong Frederik den Niende, er blevet afløst af en ny fane.

Mandag den 27 MAJ 1981 afholdtes på FSN VÆR en parade, hvor Hendes Majestæt Dronningen indviede den nye fane. Dronningen slog det første søm i inden Chefen for Flyvevåbnet og Chefen for Flyvertaktisk Kommando slog de to næste søm i. Herefter overrakte Dronningen fanen til Chefen for Flyvestation Værløse, oberst E.P. Schneider.



CS-KONGRES



Foto. Knud Nielsen

Flyvevåbnets mobile udstilling om eskadrille 722 - redningseskadrillen - gjorde holdt i Skjern under CS's kongres i begyndelsen af juni. Den store sættevogn holdt parkeret ved EUC under hele kongressen, så alle deltagere havde lejlighed til at stifte bekendtskab med denne væsentlige del af flyvevåbnets daglige arbejde. Og naturligvis benyttede CS-Flyvevåbnets kongresgruppe sig af lejligheden til at blive forevigtet foran den rullende udstilling. Resultatet ses her.



FLYGTNING-81

I forbindelse med indsamlingen til fordel for verdens flygtninge, FLYGTNING 81, havde Billund, Egtved og Give kommuner, "lånt" Flyvestation Vandel til et flyvestævne.

6000 mennesker kom for at se på det 6 timers flyveprogram, det var lykkedes Chefen for Hærens Flyvetjeneste, major E. Gotfredsen at stille på benene med få måneders varsel.

Fra Holland kom helikopter-teamet "the GRASSHOPPERS". De gjorde sig virkelig godt bemærket med et varieret flyveprogram.



BILLEDE NR.2.

Et glimt fra Hærens Flyvetjenestes stand. Yderst th. er det tjenestens første fly, Piper Cub L-18C Super Cub, den eneste der stadig har et militært halenummer. Th. en Hughes H-500 let observations- og forbindelseshelikopter.



BILLEDE NR. 3.

De 9 første fly i Hærens Flyvetjenestes formation er her ved at line up syd for Egtved inden turen ind foran og over publikum på flyvestation Vandel.

Et andet af højdepunkterne var Hærens Flyvetjenestes formationsflyvning med 6 Hughes H-500 helikoptere og 6 T-17 fly.

Søværnets Flyvetjeneste viste både den gamle Alouette II-helikopter, og nyerhvervelsen LYNX Mk. 80.

Den civile flyvning blev repræsenteret af fly fra FALCK og MÆRSK AIR's nye DASH-7 samt en udstilling af veteranfly fra KZ&VETERANFLYVEKLUBBEN i Stauning i Vestjylland.

En overflyvning af 20 civile fly i en uafbrudt strøm, præsenterede stort set, hvad der er at se af mindre fly i Danmark.

En så kompakt fremstilling af så mange fly i luften efter hverandre kunne kun lade sig gøre, fordi Billund Lufthavn stillede sig til rådighed som start- og landingsplads for de mange fly.

Alle disse fly blev livligt og muntert præsenteret for publikum af kaptajn Rasmussen, RAS Midtjylland. At han kun havde 6000 at tale til, kan måske skyldes typografkonflikten.



FLYVERBAL OG ÅBEN HUS PÅ FSNÅLB

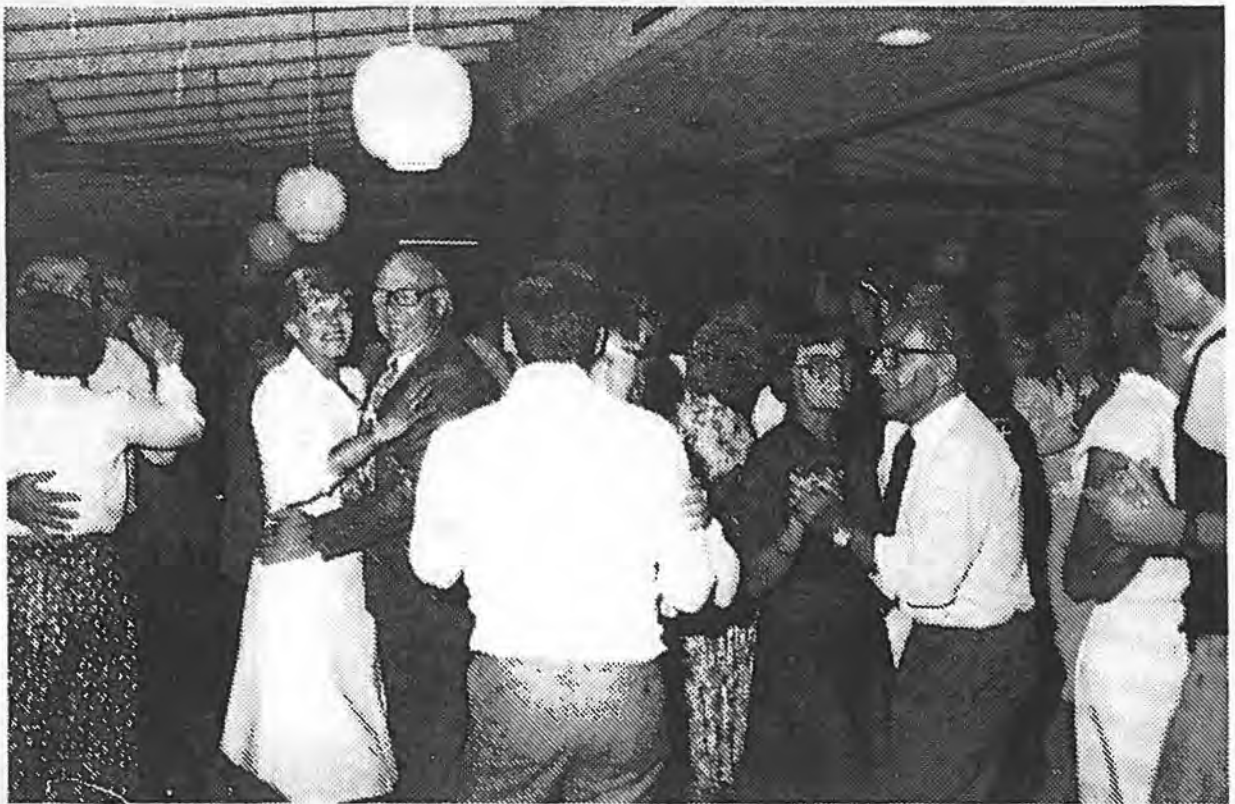
I anledning af, at det i år er 30 år siden, Flyvestation ALBORG blev oprettet som flyvestation, har der fredag den 12 juni været afholdt et flyverbal og søndag den 14 juni et ÅBEN HUS arrangement. Selve fødselsdagen, som er den 8 januar, blev traditionen tro markeret med en kombineret nytårs- og fødselsdagsparole for flyvestationens personel.

FLYVERBAL.

Officersforeningen, sergentmessen og konstabelmessen arrangerede fredag den 12 juni flyverbal for flyvestationens personel med ledsager i et stort telt, som var opstillet i tilslutning til Officersforeningens lokaler. Hver deltager skulle betale 25 kr. idet dog fremmed personel, som var ankommet til flyvestationen for at medvirke i ÅBENT HUS arrangementet om søndagen, blev indbudt til at deltage. Der blev budt på kold kartoffelsalat og tyndstegsfilet samt musik i tre forskellige afdelinger, så deltagerne kunne få sig en svingom til netop den musik, som hun eller han syntes bedst om. Aftenen blev meget vellykket. Ca 900 ialt deltog i arrangementet, der tog sin begyndelse kl. 1930 og officielt sluttede kl. 0230. Det var ikke mindst glædeligt at konstatere et godt fremmøde af flyvestationens værnepligtige personel.



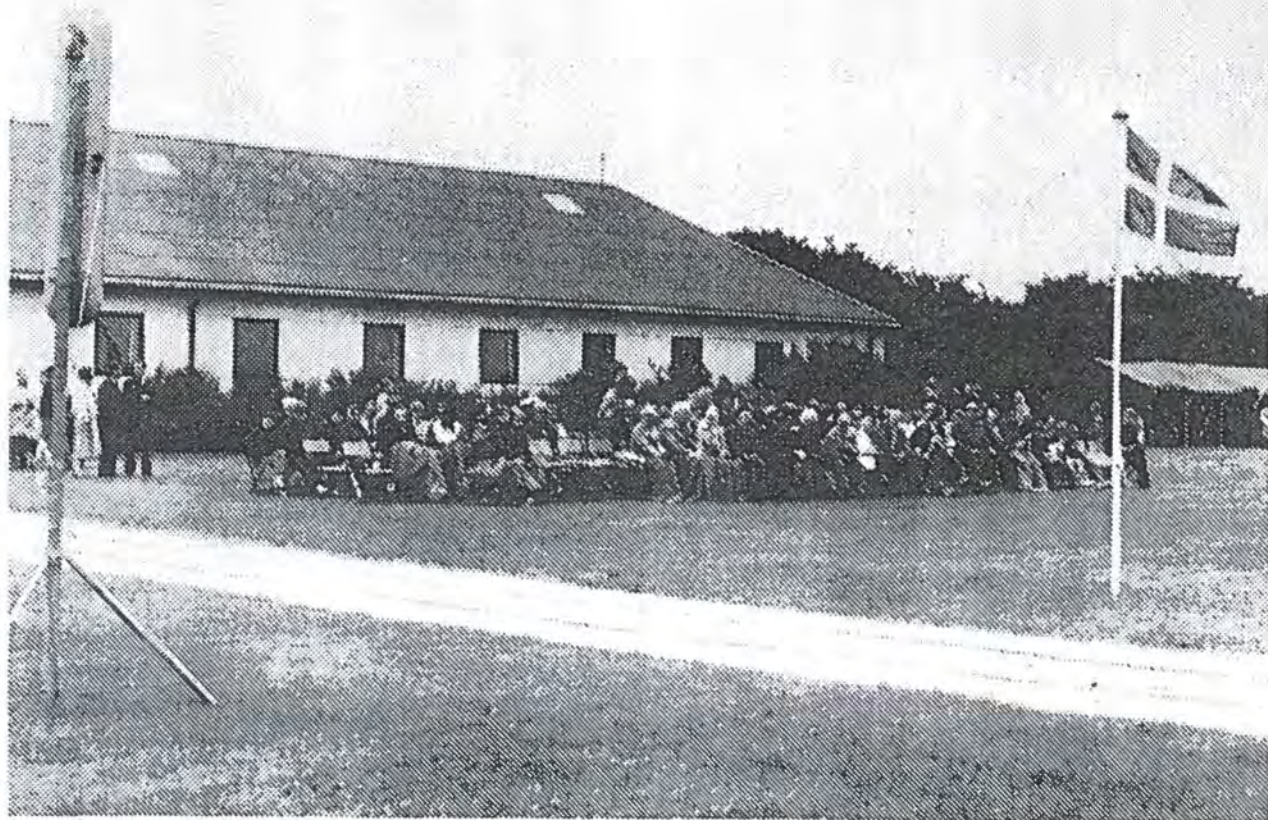
Stemningen opbygges under flyverballet i teltet.



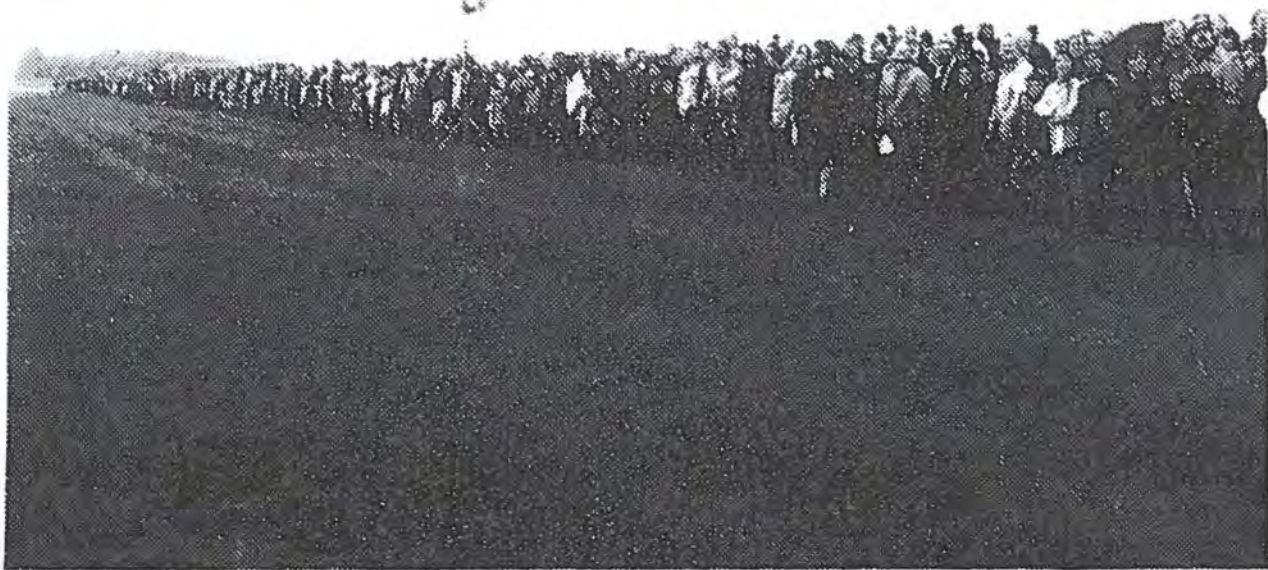
Dansegulvet benyttedes flittigt.

ABENT HUS.

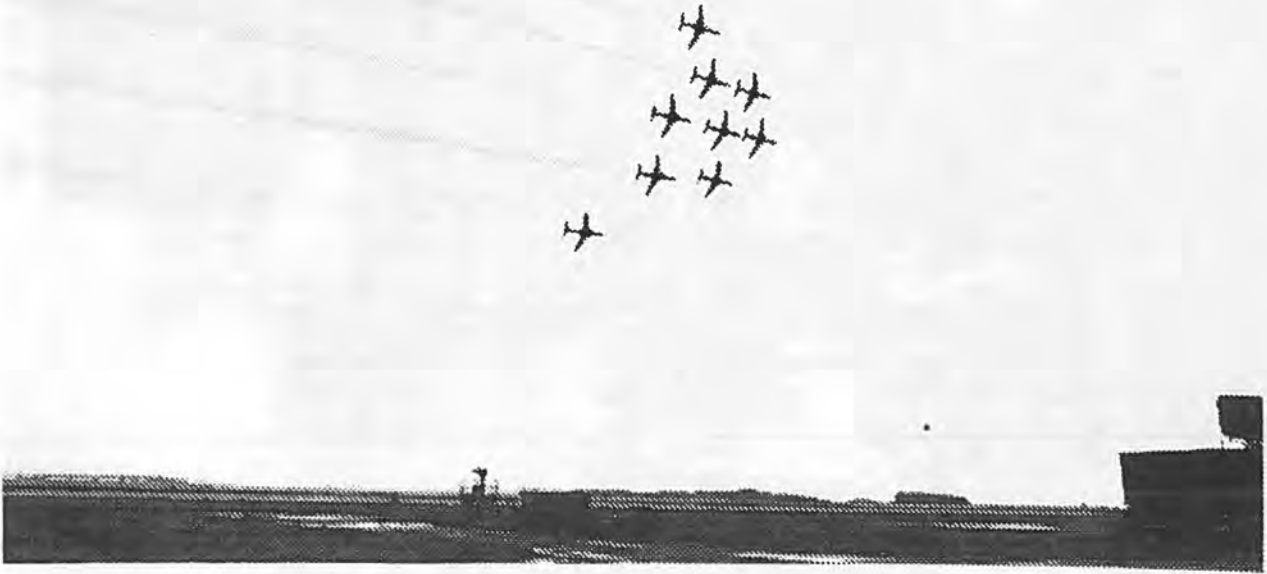
Til trods for vanskeligheder med at publicere for alt folket, at flyvestationen åbnede sine porte for offentligheden søndag den 14 juni, blev arrangementet publikumsmæssigt en stor succes. Åbningstidspunktet var berammet til kl. 1000, men allerede kl. 0915 var tilstrømningen så intens, at hovedvej A 17 var blokeret, og portene måtte derfor åbnes - en stadig strøm af biler, cyklister og fodgængere indpasserede her- efter. Skønsmæssigt anslås det af det civile politi, at ialt ca. 20.000 biler indpasserede, og at arrangementet besøgte af mindst 50.000 mennesker i alle aldersklasser - nogle mener endog, at der var mellem 60 og 80.000 besøgende.



Indbudte gæster, iført regntøj og beskyttet med tæpper, overværer flyveopvisningen.



Et udsnit af de mange tilskuere.



RED ARROWS ankommer i deres røde HAWK fly på "fransk" visit.

Vejret var desværre ikke allerbedst til et sådant arrangement, idet det regnede stærkt indtil omkring middagstid, og et lavt skydække om eftermiddagen medførte, at flyveopvisningen ikke kunne gennemføres i fuldt omfang og med den præcision, som normalt kendetegner et sådant arrangement. En del af det planlagte program - flyvning med H-500 helikopter, svæveflyvning og faldskærmsudspring - måtte helt udgå. Det engelske opvisningshold RED ARROWS ankom på grund af vejret stærkt forsinket og måtte nøjes med at udføre et begrænset arrival-show, foretage optankning og haste tilbage til England, hvor de også skulle give opvisning samme dag. Flyveopvisningen reddedes dog af vore egne fly, et hollandsk F-5 fly og sidst men ikke mindst det italienske opvisningshold FRECCE TRICOLORI, som vejret til trods viste dygtig og dristig flyvning i deres G-91 fly.

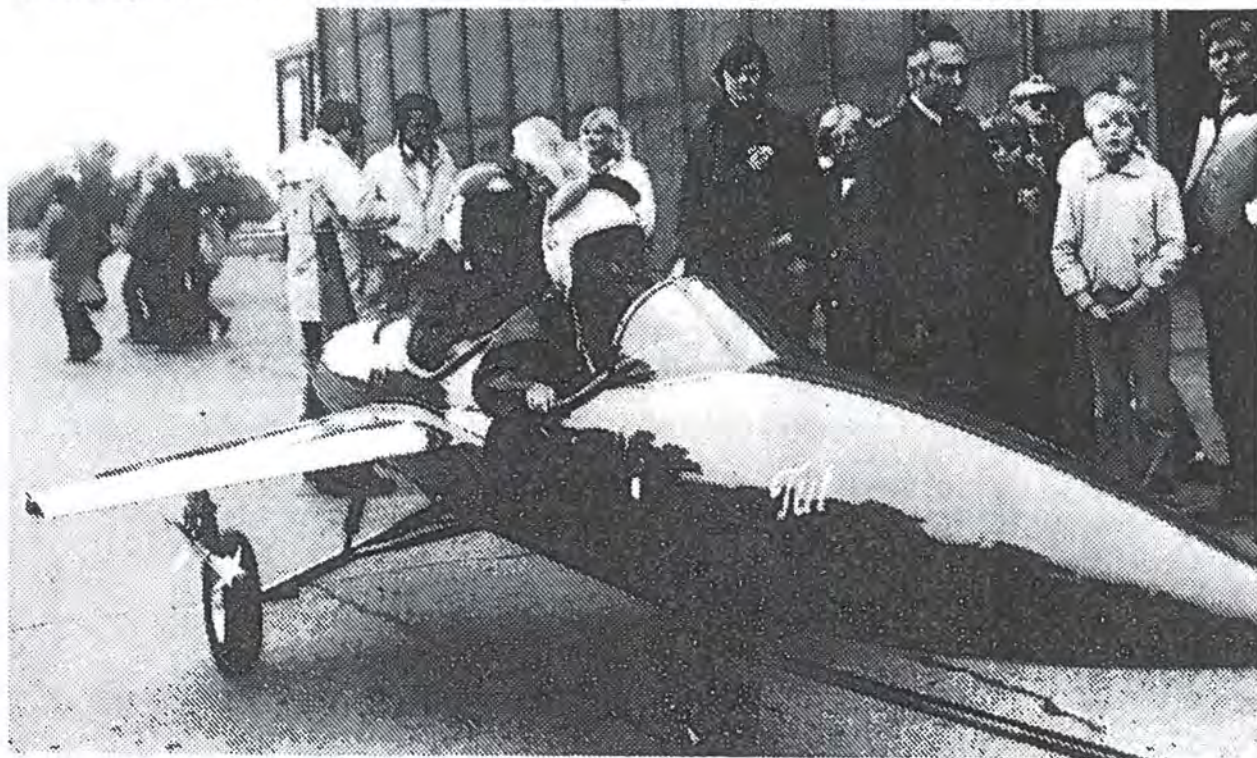


7 af de 8 G-91 fly, der anvendes af det italienske flyveopvisningshold FRECCE TRICOLORI.

* * *



Modelflyverne fra Dronninglund Modelflyveklub gør klar til start.



Der var - navnlig blandt børnene - stor interesse for en "flyvetur" i flyvestationens minni F-104 "TUT". Overskudet fra en i tilslutning hertil arrangeret fotografering er skænket til Flyvehistorisk Museum.

De besøgende, hvoraf mange var unge mennesker, viste stor interesse for de etablerede udstillinger og det udstillede materiel, samt for en opvisning med radiostyrede modelfly, som blev givet af Dronninglund Modelflyveklub.

* * *

MEDALJE FOR UDMÆRKET LUFTTJENESTE



SAR beredskabet på FSNSKP blev natten til den 5 DEC 80 alarmet til en patient-evakuering fra kutteren "Michael Bjerrum" i Nord-søen. Skipperen havde kvæstet det ene ben, således at omgående overførsel til hospital var nødvendig.

Under anflyvning for opsamling fra kutterens redningsflåde (på slæb efter kutter) kændrede denne og patienten, som var alene i flåden, blev slynget i vandet, men forblev slæbende efter flåden viklet ind i dennes liner.

J.H. Jørgensen, der som helikopterens redningsmand, var på vej ned i hoisten for at opsamle patienten, fik fat i linen og trak sig via denne hen til patienten. Under arbejdet med at skære patienten fri og få lagt redningsselen på, blev han flere gange trukket under vandet af patienten, der var panikslagen. Det lykkedes kun at få selet om patientens ene arm og skulder, inden ophejsningen påbegyndtes på signal fra J.H., da han anså tidsfaktoren som yderst kritisk.

Han måtte under ophejsningen delvis bære patienten, grundet den kun delvise påsatte sele.

Det må formodes, at patientens liv alene blev reddet, fordi J.H. Jørgensen udviste en sådan ro og omtanke, der i forbindelse med en vilje til handling uden tanke for sig selv, og med en udholdenhed, der langt overstiger, hvad der må anses for menneskeligt muligt!

TINBOX

På grund af forskellige vanskelige forhold vil det for en del af FLYNYT's læsere kendte blad TINBOX for tiden ikke kunne udkomme i sin hidtidige form.

FLYNYT har derfor besluttet at give mulighed for at TINBOX-redaktionens arbejde stadig kan publiceres til en bred skare af læsere. FLYNYT håber med næste nummer at være i stand til at introducere et TINBOX-TILLÆG.

Det er FLYNYT's håb, at redaktørerne af TINBOX-TILLÆGGET - Palle Sick og Steen Hartov - fortsat vil kunne besøge flyvevåbnets tjenesteste der og indsamle stof med kamera og notesblok.



Fly Nytt

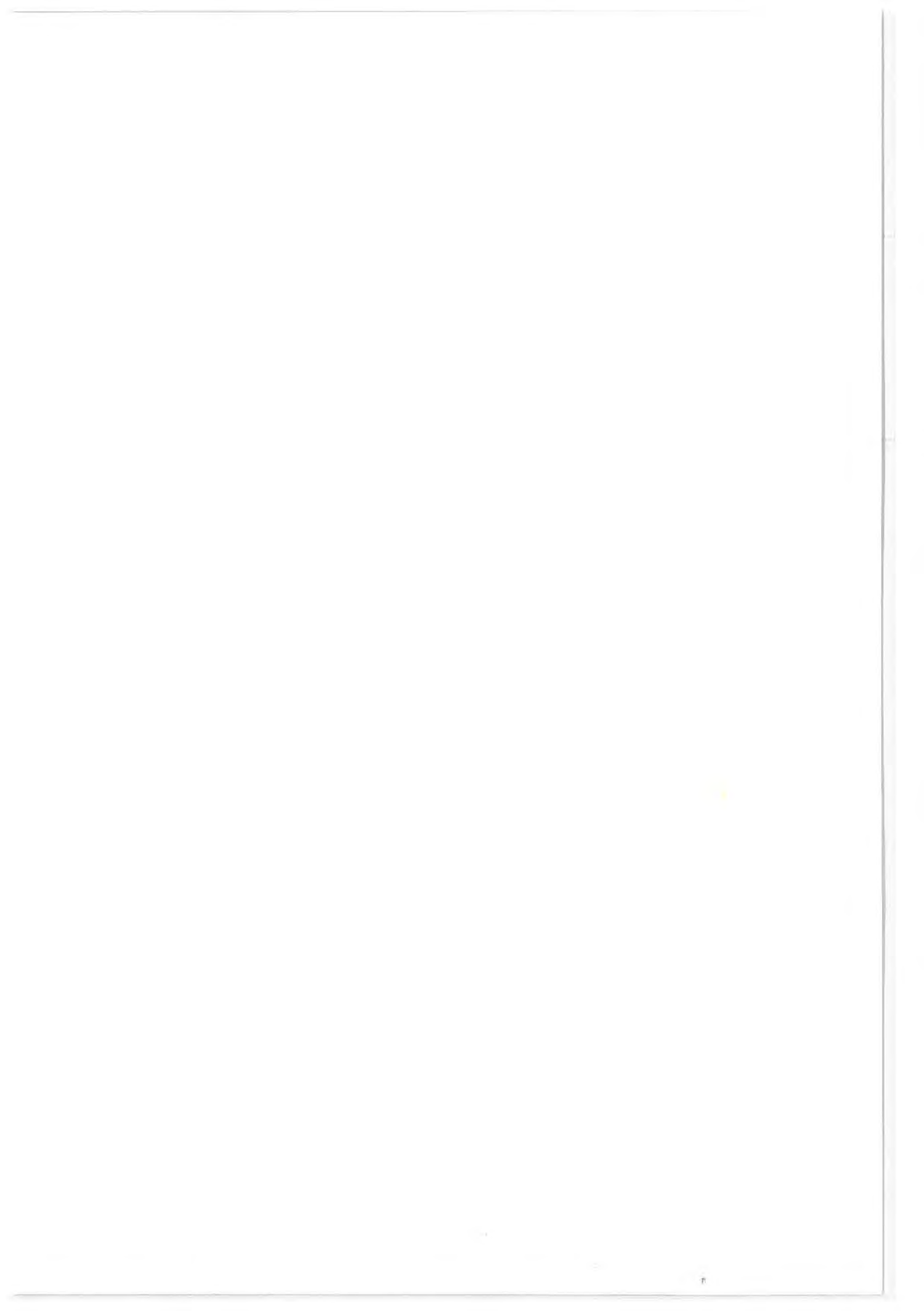


FLYVERSTABEN

OKT 1981



FLYVEVÄBNETS BIBLIOTEK



En ny NATO fælles pilotuddannelse i USA.

12 NATO lande opretter flyveskole.

Den 23. oktober i år går 12 NATO landes flag - deriblandt Danmarks - til tops på Sheppard Air Force Base i det nordlige Texas som tegn på, at det hidtil største samarbejde på uddannelsesområdet inden for NATO har taget sin begyndelse. 12 NATO lande er blevet enige om at oprette en fælles flyveskole til uddannelse af jagerpiloter. Det er Belgien, Canada, Danmark, England, Grækenland, Holland, Italien, Norge, Portugal, Tyrkiet, USA og Vesttyskland. De eneste NATO lande, som ikke deltager, er altså Frankrig, Island og Luxembourg. På indvielsesdagen har skolen dog allerede fungeret i 3 uger, idet den 1. oktober 1981 er den egentlige begyndelsesdato. Den nye uddannelse har fået navnet EURO-NATO Joint Jet Pilot Training, forkortet til ENJJPT. Det er - må man indrømme - en temmelig besværlig forkortelse, og det er da også blevet foreslået at gøre den mere mundret ved at sige "endjept". Om denne udtale vil slå igennem, er det endnu for tidligt at udtale sig om.

Udvikling af ENJJPT.

Ordet EURO i navnet på den nye uddannelse afslører, at der er tale om et europæisk initiativ. Dette initiativ blev taget allerede i begyndelsen af 70'erne, kort tid efter, at en række europæiske NATO lande havde dannet den såkaldte Euro-gruppe, hvis formål skulle være i højere grad end hidtil at gøre de europæiske NATO lande jævnbyrdige med USA i NATO samarbejdet. Det var planen at styrke den europæiske deltagelse i dette samarbejde på en lang række felter, heriblandt på det uddannelsesmæssige område. Til dette sidste formål blev organet "EURO-NATO Training Group" dannet, og denne blev igen inddelt i undergrupper: "Army-, Navy-, Air Force- og Financial Sub Group". Under Air Force Sub Group blev i 1973 nedsat en ad hoc arbejdsgruppe til undersøgelse af mulighederne for oprettelse af en NATO fælles flyveskole, som skulle uddanne jagerpiloter til landenes luftvåbener. Hermed var begyndelsen gjort til den skole, som nu ser dagens lys; men forinden skulle der gå otte år med mange detaljerede undersøgelser og ofte svære forhandlinger, før uddannelsen var en realitet.



T-37 flyet er flyveuddannelsens lille arbejdshest. Dem er der mange af på Sheppard.

Uddannelsens omfang og placering.

Fire lande: Norge, Danmark, Belgien og Vesttyskland satsede fra første færd på ENJJPT skolen som deres eneste sted for pilotuddannelse, medens de andre lande foreløbigt følte sig bundet af deres nationale træningsprogrammer og materielinvesteringer i en sådan grad, at de kun delvis (et enkelt land, Italien, slet ikke) så sig i stand til at deltage på nærværende tidspunkt. Denne kendsgerning var naturligvis et skår i glæden, men måske meget heldig alligevel, idet det viste sig svært at finde et land, der kunne være vært for en skole i den størrelsesorden, der her var tale om. Man planlagde nemlig - på grundlag af de enkelte landes foreløbige tilmeldinger - en skole, som skulle kunne uddanne 320 piloter og 125 instruktører om året. Programmet indebar for flyvereleverne ca. 235 flyvetimer (heraf ca. 45 timer til et jagertilvænningskursus) plus ca. 75 simulatortimer, og for instruktøreleverne ca. 60 flyvetimer plus ca. 25 simulatortimer. Afviklingen af et sådant program ville kræve en flypark på 196 fly og betyde en afflyvning af ca. 100.000 flyvetimer om året.



*Et blik ud over "flight line".
Her er tilsyneladende cement
og himmel nok.*

Kun USA var i stand til at tilbyde en flyveplads, som kunne huse en så stor skole uden større forudgående anlægsarbejder, og det sidste var vigtigt, eftersom forhandlingerne havde vist, at kun et program med få eller ingen startudgifter havde udsigt til at blive vedtaget. Det amerikanske flyvevåben udpegede Sheppard Air Force Base ved byen Wichita Falls i det nordlige Texas som den bedst egnede flyveplads til formålet. Det var en stor base, både med hensyn til areal og aktiviteter. Det store areal skrev sig fra basens fortid som hjemsted for en B-52 wing og gav mulighed for udvidelse i tilfælde af, at et oprindeligt fremsat ønske om at integrere et jagertilvænningskursus i programmet blev fastholdt. Det høje aktivitetsniveau, som stammede fra tilstedeværelsen af flere større uddannelsesaktiviteter med et hertil hørende stort personelantal, sikrede, at de nødvendige faciliteter til betjening af ENJJPT personalet var til stede i tilstrækkeligt omfang. Hertil kom, at basens beliggenhed i de sydvestlige stater sikrede det gode flyvevejr, der var nødvendigt for at afvikle et så stort flyveprogram, som der her var tale om.



*T-38 fly på række og geled.
Flyets linier afslører tydeligt dets overlydsegenskaber.*

Landet, byen og basen.

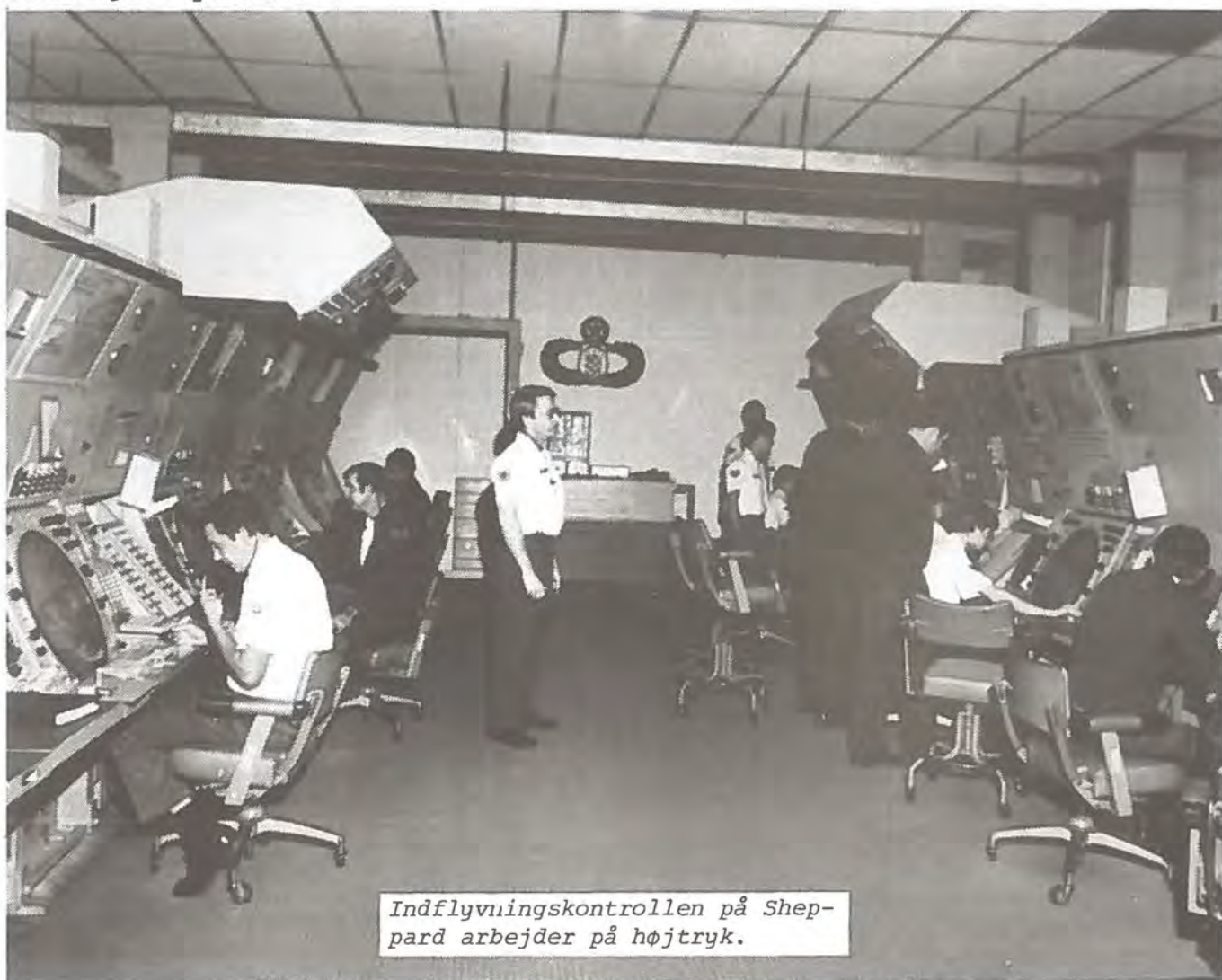
Texas er velkendt af en stor del af flyvevåbnets personel, idet mange har været på kortere - eller længerevarende kurser her, det være sig operative eller tekniske kurser. Det er USA's største delstat med vidtspændende forskelle i natur og befolkning fra egn til egn.

Wichita Falls er ikke nogen stor by efter amerikanske forhold, - kun på ca. 110.000 indbyggere. Det er heller ikke nogen gammel by. Som så mange andre amerikanske byer, kan man datere grundlæggelsen til det tidspunkt, hvor jernbanen nåede frem. Det var for Wichita Falls vedkommende i 1882. Navnet på byen er sammensat af to ord. Wichita er betegnelsen på den indianerstamme, der levede på stedet, og Falls henryder til nogle små længst forsvundne vandfald på Wichitafloden, der løber gennem byen. Byen var i begyndelsen et center for landbrug og handel, men kort efter århundredskiftet blev der fundet olie i området, og byen blev hovedkvarter for en omfattende olieindustri. 30'ernes depression betød nogen tilbagegang i indbyggerantal, men det blev der rettet op på i begyndelsen af 40'erne med anlæggelsen af Sheppard flyvebasen, der har fået navn efter en lokalvalgt senator.

I 1960 passerede byen 100.000 indbyggere, men i årene umiddelbart herefter faldt indbyggerantallet igen som følge af, at olieindustrien flyttede sine raffinaderier og kontorer til andre steder med større olieforekomster.

I dag er olieraffinaderierne erstattet af andre industrivirksomheder, og der er god vækst såvel i økonomien som i befolkningstallet.

Forholdet mellem byens borgere og personalet på basen er ualmindelig godt. Det har det ikke altid været. For nogle år siden blev basen nærmest anset for at være et fremmedelement i byen. En pensioneret oberst besluttede at gøre noget ved dette forhold. Han formidlede kontakt mellem en lang række foreninger eller virksomheder i byen og enheder på basen. Der blev etableret et såkaldt "adopteringsprogram", hvor den enkelte civile forening eller virksomhed tog sig særligt af en bestemt militær enhed ("adopterede" den) for at få personalet til at føle sig bedre til rette i området. En forening, som består af de hundrede mest betydende forretningsmænd i byen (en slags loge), og som kalder sig the "Mavericks", har besluttet at "adoptere" det danske kontingent på basen.



Indflyvningskontrollen på Sheppard arbejder på højtryk.

Sheppard Air Force Base har en bemanning på ca. 12.000 mand. Basen er "vært" for flere "lejere", hvoraf den største er en af de fire tekniske uddannelsescentre, der findes i det amerikanske flyvevåbens træningskommando. Centret er uddannelsessted for hundreder af flyteknikere og har en generalmajor som chef. Endvidere er der et regionalt flyvevåbenhospital og i tilknytning hertil en militær sygeplejeskole. Den flyvende side af basen optages af to flyveuddannelser. Den ene er

den tysk-amerikanske pilotuddannelse, som har haft til huse her i 13 år, den anden er et omskolingskursus for helikopterpiloter, som ønsker at blive jetpiloter. Der har også været en tredje pilotuddannelse på stedet, nemlig uddannelsen af iranske flyveelever, som af gode grunde ikke eksisterer mere.

Det er meningen, at den tyske pilotuddannelse og uddannelsen af et antal hollandske flyverelever, som har været tilsluttet det tyske program, skal inkorporeres i ENJJPT programmet, medens helikopter til jet omskolingskurset skal flytte til en anden base. De tyske fly (35 stk. T-37 og 41 stk. T-38) og hertil hørende jordudstyr indgår i ENJJPT programmet på lige fod med tilsvarende amerikansk materiel. Vedligeholdelse af fly og øvrigt materiel er overladt til et civil firma, som det amerikanske flyvevåben har tegnet kontrakt med. Denne ordning bibeholdes i det nye program.

Valget af Sheppard basen som hjemsted for den nye flyveuddannelse virker velovervejede. Her er tilsyneladende alt, hvad der skal til for at undersøge et foretagende, som ENJJPT. De tekniske faciliteter er til stede i tilstrækkelig mængde, og det samme gælder med hensyn til de faciliteter, som stilles til rådighed for personalet og de pårørende, såvel i som uden for tjenestetiden.



Gymnastiksalene (5 stk.) er velforsynede med sportsrekvisitter, - her til vægtløftningsøvelser.

Midlertidig og endelig løsning.

Allerede i 1978 blev det klart, at man måtte foretage visse modifikationer af programmet for at få uddannelsen igang inden for en rimelig tid. Det viste sig nemlig, at de fleste deltagerlande ikke var parate til at investere de relativt store beløb, igangsættelsen krævede. Det, der skræmte, var især udgiften til en skyde- og bombebane og til ombygningen af et antal T-38 fly, så de kunne anvendes til indlæring af luftkampmanøvrer samt luft- og jordmålsangreb.

Der var heller ikke blandt deltagerlandene udelt begejstring over det amerikanske inspirerede simulatorprogram, idet man fra nogle landes side gjorde gældende, at flyveprogrammet var skåret for meget ned til fordel for simulatorprogrammet.

For at komme ud af det dødvande, som disse betænkeligheder havde skabt, blev det besluttet straks at gå igang med en midlertidig løsning, som blev benævnt "Short-Term Solution", og benytte den indvundne tid til at arbejde videre henimod den endelige løsning, "Long-Term Solution". Short-Term Solution er planlagt til at vare 10 år, begynde den 1. oktober 1981. I begyndelsen af 90'erne skal der under alle omstændigheder være en ny løsning klar, idet den planlagte levetid for såvel T-37 som T-38 flyene løber ud på den tid.

Den midlertidige løsning har ikke en egentlig jagertilvæning på programmet, men indeholder dog visse elementer fra det nuværende amerikanske jagertilvæningskursus på Holloman Air Force Base, som vore flyverelever hidtil har gået igennem. Der er heller ikke nogen egentlig simulator til rådighed, i det mindste ikke i begyndelsen; men til gengæld er flyveprogrammet kommet op på 260 timer, hvilket må siges at være et gedigent program, især sat i relation til det gamle amerikanske UPT^{x)} program på 210 flyvetimer, som det så ud, før simulatoren blev indført. 260 timers flyveprogrammet er et velafprøvet program, idet det er det program, tyskerne og amerikanerne i fællesskab er nået frem til i løbet af de 13 år, den specielle tyske UPT uddannelse har stået på i USA. Hvis deltagerlandene ønsker det og kan afse den nødvendige start-

x) UPT = Undergraduate Pilot Training (den officielle betegnelse for den grundlæggende flyveuddannelse i USA).

kapital, kan dette flyveprogram naturligvis modificeres med indførelse af en simulator, men en sådan udvikling bliver mere tvivlsom, jo længere tid der går, før man beslutter sig, fordi der bliver stadig mindre tid til at afskrive materiellet inden for den planlagte 10-års periode.



*Får Sheppard også en simulator?
Billedet viser en simulator fra
en anden træningsbase i USA.*

Finansiering af programmet.

Det til programmets start nødvendige antal fly, faciliteter og andet udstyr tilvejebringes af USA og Vesttyskland i forening. Der er således, som tidligere nævnt, ikke påregnet egentlige startudgifter for de øvrige deltagerlande ved programmets igangsætning. Programmet finansieres af deltagerlandene i fællesskab. Det grundlæggende princip ved fordeling af omkostningerne er, at det enkelte deltagerland bærer den andel af udgifterne, der svarer til dets andel i det årlige antal fløjne timer. Når man kender antallet af de instruktører og elever, som landene har tilmeldt for et givet år, er det således muligt at opstille et budget for vedkommende år. Af praktiske grunde har man valgt det amerikanske finansår ("Fiscal Year", forkortet til FY) som regnskabsår for programmet. Man har også valgt at anvende det fra køb af amerikanske kurser kendte tilmeldings-, betalings- og kontrolsystem, der indledes med udstedelse af et "Letter of Offer and Acceptance" (LOA). Endelig er det en stor hjælp, at det amerikanske flyvevåbens træningskommando har stillet sit avancerede computorstyrede databehandlingsanlæg til rådighed for programmet.

Det kan være vanskeligt at svare på det naturlige spørgsmål, om den nye uddannelse bliver dyrere eller billigere, end den gamle? For det første er det to ret forskellige uddannelser, det drejer sig om. For det andet indgår den hidtil ukendte faktor, at vi selv, i lighed med de andre deltagerlande, stiller flyveinstruktører til rådighed for programmet. Det koster naturligvis penge at udstationere disse piloter, men deres løn godtgøres af programmet med den til deres grad svarende amerikanske pilotløn, hvori indgår et pensionstillæg på ca. 26%. Hertil kommer det uddannelsesmæssige know-how, som vore instruktører erhverver under deres tjeneste på skolen. Vi har brug for dette know-how i flyvevåbnet og må erkende, at det vanskeligt lader sig opnå på anden måde, men hvad det er værd i kroner og øre er svært at sige. Et foreløbigt skøn går dog ud på, at vi får en færdiguddannet pilot, hvis uddannelse har været billigere, og som er bedre forberedt til jobbet, end tilfældet er i dag. Holder denne antagelse stik, har flyvevåbnet faktisk vundet på både karrusellerne og gyngerne.

*Sådan ser en simulator ud indeni.
Der er 8 sådanne enheder i en
standardsimulator.*



ENJJPT organisation.

Man kunne måske forvente, at organisationen af et multinationalt program, som ENJJPT, ville være meget indviklet og bureaukratisk. Det er imidlertid ikke tilfældet. Den overordnede ledelse er lagt i hænderne på en styringsgruppe, "Steering Committee", som er sammensat af én repræsentant fra hvert deltagerland, og hvis formand vælges for to år ad gangen. Som dansk repræsentant er udpeget Stabschefen ved Chefen for Flyvevåbnet, oberst B.E. Amled, som i øvrigt blev valgt til formand på styringsgruppens første møde i februar i år.

Selve skolen på Sheppard er organiseret, som en normal wing i det amerikanske træningssystem, med en wing commander i spidsen, som af praktiske grunde altid vil være amerikaner. Alle andre stabsstillinger

går på omgang mellem deltagerlandene, og fordelingen er, ligesom for instruktørerne i almindelighed, sat i forhold til det antal elever, som vedkommende deltagerland gennemsnitligt har til uddannelse. Man kalder denne metode en "fair share" fordeling. Den får en særlig betydning, hvis et deltagerland ikke kan opfylde sin andel (fair share) eller bidrager med mere end sin andel for at dække et eventuelt underskud. I det første tilfælde må vedkommende land betale andre for at dække underskuddet, i det andet tilfælde modtager landet betaling (gennem refusion) for at dække et underskud. Denne fremgangsmåde har haft stor betydning for bemanningen af instruktørpladserne, idet flyvevåbnene i de fleste deltagerlande lider af pilotmangel, medens man i enkelte andre, deriblandt det danske, har opfyldt normeringen. I programmets første leveår er der således et underskud på 73 instruktører ud af 279, hovedsageligt hidrørende fra Vesttyskland og Holland. Dette underskud er for størsteparten dækket af USA, men også lande som Belgien, Canada, Grækenland og Portugal har bidraget til at dække underskuddet. For Danmarks vedkommende går forholdet mellem antallet af elever og instruktører lige op, idet der er 10 af hver slags, og fair share forholdet mellem elever og instruktører er netop 1:1. Ved første øjekast ser der nok ud til at være overvægt af instruktører i denne fordeling; men man må tænke på, at mange af instruktørerne kun kan bruges en del af tiden til at undervise flyvereleverne i flyvning, fordi de helt eller delvist er bundet af andre opgaver, så som stabstjeneste (69) instruktører på instruktørkursus (25), teoriundervisning (18), kontrol af flyveundervisningen (11), tilsyn med eleverne (8) m.m.. Instruktørerne skal i modsætning til eleverne også have ferie (30 kalenderdage pr. år), og deres personlige flyvemæssige træningsstandard må ikke forsømmes.



Hver base sit supermarked, "Base Exchange", eller i daglig tale blot "BX". Dette er Sheppards BX.

Programmets første år.

Al begyndelse er som bekendt svær, og det kommer sikkert til at gælde også for ENJJPT. Det første år af programmet (altså FY 82, fra 1. oktober 1981 - 30. september 1982) bliver ganske spændende, for i løbet af dette år bygges programmet op fra en enkelt flyverklasse på 36 elever, med start den 1. oktober 1981, til 8 klasser mod slutningen af året. Der starter altså en ny klasse med ca. 1½ måneds mellemrum. Flyveruddannelsen varer 55 uger fordelt på 3 faser, begyndende med en ren teorifase på 3 uger, efterfulgt af først T-37 og senere T-38 fasen på hver 26 uger. Det første år indtræder 288 flyverelever på skolen, hvoraf 241 forventes at bestå uddannelsen. Det giver en anslået frafaldsprocent på ca. 16, hvilket svarer til det gennemsnitlige frafald på UPT de sidste 10 år. Om dette tal holder, og om fordelingen på de forskellige landes elever, kan ingen sige på nuværende tidspunkt. På instruktørkursus, der varer ca. 5 måneder, indtræder i årets løb 116 instruktører ligeligt fordelt på T-37 og T-38, hvorefter de indtræder som instruktører i programmet med henblik på at forrette tjeneste i en 3 års periode. Der starter altså 2 klasser (T-37 og T-38), med ca. 10 elever i hver, hveranden måned året igennem. Kapaciteten på 382 flyverelever og 125 instruktørelever bliver ikke fuldt udnyttet det første år, idet der er plads til 94 flyverelever og 9 instruktørelever yderligere. Det er dog en god begyndelse, og fra 1987 forventes kapaciteten fuldt udnyttet. Til den tid vil det fulde antal fly, der er afsat til programmet (196), være til stede.



BX'en er velassorteret, - og så er varerne uden "moms".

ENJJPT betydning for flyveruddannelsen.

Det er sikkert kommet som en overraskelse for mange, at flyvevåbnet nu går over til en ny pilotuddannelse. Vil det sige, at den grunduddannelse, flyvevåbnet hidtil har givet sine piloter, ikke er god nok? - Jo, det er den, men det betyder selvfølgelig ikke, at flyvevåbnet skal afholde sig fra at undersøge, om der eventuelt kan findes bedre og billigere måder at uddanne piloterne på. Det har man tværtimod pligt til, ikke mindst i betragtning af, at det drejer sig om den mest kostbare enkeltmandsuddannelse i forsvaret, ja måske i hele samfundet. Der har da også været foretaget adskillige undersøgelser af den art. Man har først og fremmest haft øje for, om flyvevåbnet selv kunne afholde uddannelsen i sin helhed, men den hertil nødvendige anskaffelse og vedligeholdelse af træningsfly m.m. ville bringe udgiften til uddannelsen op på et uacceptabelt højt niveau. Også muligheden for at gennemføre uddannelsen sammen med nordmændene eller sammen med Holland/Belgien har været undersøgt med omtrent samme resultat. Hertil kommer, at uddannelsen på vore himmelstrøg ville tage omtrent tre gange så lang tid, som i det sydlige USA, på grund af vejrfaktoren. En sådan forlængelse af uddannelsestiden er uacceptabel, fordi den medfører en tilsvarende afkortning af pilotens gavntjeneste, d.v.s. den tjeneste, piloten forretter fra det tidspunkt, hvor han er fuldt uddannet (kampklar), til hans 10 års kontrakt med flyvevåbnet udløber.

Flyvevåbnet har lige siden Danmarks indtræden i NATO fået sine piloter uddannet enten ved det amerikanske eller ved det canadiske flyvevåben. I de første år blev uddannelsen givet som et led i våbenhjælpen. Siden har flyvevåbnet købt den på de normale betingelser for køb af uddannelse i udlandet. Fælles for uddannelsen i USA og Canada har været, at det drejede sig om en generel pilotuddannelse - altså en uddannelse, der leverede piloter til flere forskellige flytyper i de to landes luftvåbner, så vidt forskellige som bomber-, jager- og transportfly. Dette forhold har givet en vis fleksibilitet i disse landes udvælgelse af egnede pilotemner på flyveskolerne, idet man har kunnet tage hensyn til elevernes særlige anlæg for den ene eller den anden tjeneste. Sådan er det ikke for de danske elevers vedkommende, idet det hele tiden har været flyvevåbnets policy kun at uddanne jagerpiloter, som så, når de har aftjent deres "værnepligt" i kampseskadrillerne, eventuelt kan overføres til tjeneste i transport- og redningseskadrillerne eller som instruktører på Flyveskolen. Denne fremgangsmåde har vist sig at give den mest rationelle udnyttelse af det flyvende personel og er samtidig tilfredsstillende for den enkelte pilot, idet han i mange tilfælde får lejlighed til at flyve et antal år længere, end den generelt fysisk mere krævende tjeneste i kampseskadrillerne giver mulighed for. Men udvalgerne, først af aspiranter til flyveskolen, dernæst af flyverelever, som skønnes egnede til videre uddannelse, har været stillet over for den opgave ikke alene at skulle udvælge et pilotemne i almindelighed, men et emne som med rimelig sikkerhed vil blive en både fysisk og psykisk velegnet jagerpilot. Konsekvensen heraf har været, at man i det danske flyvevåben har investeret mere tid og flere kræfter på den del af rekrutteringen af piloter, end man har gjort i de fleste andre lande, men pengene er kommet igen med rente, idet frafaldet af danske elever på flyveskolerne i USA og Canada har været betydeligt mindre end frafaldet af disse landes egne elever. Besparselsen har været så meget større, fordi det er et almindeligt princip for køb af uddannelse i udlandet, at betalingen skal falde forud. Det har med en kendt gøglers ord været, "fuld tilfredshed eller pengene er spildt". Med tilslutningen til ENJJPT er dette betalingsprincip brudt, idet vi for den "rene" flyveundervisning kun skal betale i forhold til antal fløjne timer.

Der er dog en række "faste" udgifter, som skal betales under alle omstændigheder, og der står Danmark formodentligt stærkere, end de fleste andre nationer, idet man ud fra tidligere erfaring må formode, at den danske frafaldsprocent (og dermed tabet på de faste udgifter) vil ligge væsentligt lavere, end de ca. 16%, der forlods er regnet med i programmet. Der er altså fortsat brug for en grundig udvælgelse af flyvereleverne, før den egentlige pilotuddannelse påbegyndes.



*Et blik ind i grøntsagsafdelingen.
Bedre findes ikke inde i byen.*

Den danske deltagelse i ENJJPT.

10 danske flyverelever påbegynder ENJJPT uddannelsen det første år, og 10 danske piloter gennemgår i samme periode det til skolen hør-ende instruktørkursus på ca. 5 måneder, hvorefter de glider ind på deres forud aftalte poster i organisationen. 5 af disse instruktører er allerede i USA. Ældste danske officer på stedet bliver oberstløjtnant (midl.) W. Langebek, som er udpeget til at overtage posten som eskadrillechef for T-37 eskadrillen. At det ikke er nogen helt almindelig

eskadrille, ses af, at den er normeret med en oberstløjtnant som næstkommanderende (amerikaner), 11 majorer som section-/flight commanders og 94 "menige" instruktører af graderne løjtnant - major.

Ældste danske officer skal foruden at varetage de pligter og beføjelser (herunder disciplinære), der er forbundet med denne stilling, beklæde den vigtige post i organisationen, der hedder "Senior National Representative" (SNR), for det danske personel ved ENJJPT.

Det indebærer bl.a., at han sammen med SNR fra de andre deltagerlandes kontingenter skal rådgive skolens chef med hensyn til specielle nationale forhold, som skolen bør tage hensyn til.

Alle instruktører har deres familie med til USA og har planlagt at slå sig ned i lejet bolig i Wichita Falls. Flyvereleverne vil i lighed med tidligere praksis blive indkvarteret på basen. De er i gang med en grunduddannelse og kan ikke tage eventuel familie med på statens regning. Til gengæld får de lejlighed til at være sammen med flyverkammerater fra mange NATO-lande ikke alene i tjenestetiden, men også i fritiden. Det betyder erfaringsmæssigt meget i den specielle indlæringsituation, der er tale om på en flyveskole som denne, hvor miljøet er udpræget internationalt.



Og så i biografen! Der er tre af denne slags på basen.

Dansk indflydelse på ENJJPT.

Det er ikke for meget sagt, at flyvevåbnet venter sig en hel del af denne nye uddannelse, såvel i den nærmeste, som i en fjernere fremtid. Med de begrænsede ressourcer, flyvevåbnet har til rådighed, er mulighederne for at gøre sig gældende i NATO samarbejdet naturligvis også begrænsede. Uddannelsesområdet er nok det område, hvor mulighederne for at bidrage til en positiv udvikling er størst, og hvor resultaterne samtidigt kommer flyvevåbnet selv til gode. ENJJPT udgør en sådan mulighed, og den må udnyttes. Set på denne baggrund er den væsentligste forskel på den gamle og den nye uddannelse derfor, at flyvevåbnet med indsættelsen af egne instruktører får en indflydelse på uddannelsen, som man ikke tidligere har haft. Denne indflydelse kan forhåbentlig bidrage til at højne uddannelsen af NATO jagerpiloter i almindelighed og af danske jagerpiloter i særdeleshed.





Fly Nyt



FLYVERSTABEN

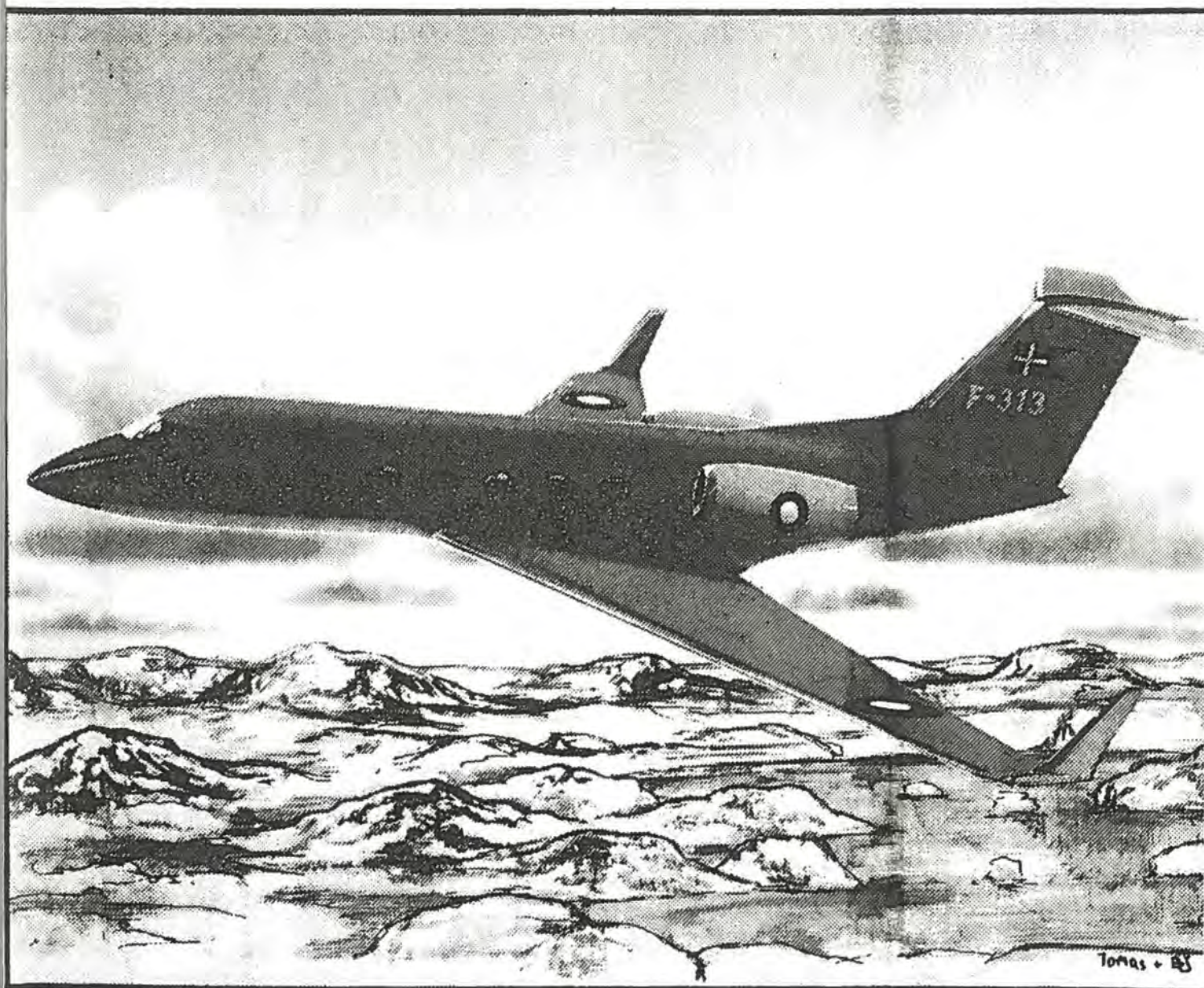
DEC 1981

Flyvevåbnets Bibliotek

Jonstrupvej 286

Jonstrup

2740 Ballerup





H. M. DRONNINGENS ADJUDANTSTAB
FRINE JØRDENS GAARD
CHRISTIANSBORG SLOT, 1218 KØBENHAVN K
TELEFON (01) 12 90 60
Chefen

NR: 281

DATO: 30 NOV 1981

Til Forsvarschefen, general K. Jørgensen

Hendes Majestæt Dronningen har pålagt mig over for hr. generalen at udtrykke Hendes Majestæts glæde over og anerkendelse af den uegennyttige og modige indsats, som besætningen på en af eskadrille 722's redningshelikoptere udførte i Nordsøen den 24 NOV 1981 under stormen for at redde besætningen på en nødstedt norsk coaster.

S.-Aa. Iversen
oberst



1. Forsvaret har i de sidste 5-7 år manglet 200-500 millioner kr. om året for at kunne drive det i loven foreskrevne forsvar med tilhørende materielsystemer med tilknyttet aktivitet, samt sikre nødvendig udskiftning af forældede systemer og opbygning af nødvendige reserve- og krigsbeholdninger.

Mange kan med fuld ret spørge: Hvordan har man så alligevel kunnet holde Flyvevåbnet gående?

Bl.a. ved at gøre følgende:

- a. Udhule lagerbeholdninger af reservedele og råvarer. I de sidste 2 år er antallet af prioritetsrekvisitioner vel nærmest 3-doblet.
- b. Undlade at opbygge krigsbeholdninger og i stedet udhule eksisterende beholdninger.
- c. Undlade anskaffelse af erstatnings- eller supplementsudstyr, (køretøjer, ABC-udstyr, værkstedsudstyr).
- d. Reducere byggeaktivitet og vedligeholdelse af bygninger og anlæg.
- e. Friholdelse af stillinger.
- f. Lade FLV kampiloter flyve færre flyvetimer pr. år end acceptabelt.

Nu kan denne art af indskrænkninger ikke gøre det længere!

- a. Beholdningerne skal fyldes op. Ellers mister forsvaret sin kampevne og udholdenhed.
- b. Kampiloters årlige flyvetid skal forhøjes. Ellers forsvinder en væsentlig del af FLV kampeffekt.

* * *

2. Forsvaret har altså i nogle år haft styrkemål, der var (og er) større end de årlige budgetter kunne (kan) understøtte.

Styrkemål, f.eks.: - antal kampfly og eskadriller
- antal hærbrigader
- antal skibe

med dertil knyttet aktivitet, f.eks.

- flyvetid/pilot/år
- sejltimer/skib/år
- øvelser.

Dette gab imellem styrkemål og aktivitetsniveau på den ene side og de bevilgede penge på den anden side er blevet større gennem de seneste år p.g.a.

- større bidrag til NATO-infrastrukturarbejder inden for den totale forsvarsbevilling (fra ca. 70 mill./år til ca. 185 mill./år).
- ikke fuld regulering for pris-, valuta- og udviklingsstigninger (teknologi).
- gamle systemer, der skulle have været udskiftet, men ikke er blevet det, bliver dyrere i vedligeholdelse.
- "de mange bække små"
 - miljøforanstaltninger
 - arbejdssikkerhed
 - brandsikring
 - energibesparende foranstaltninger
 - samarbejdsordninger
 - udvidet kursusvirksomhed
 - længere ferie
 - ændrede arbejdstidsregler
 - en mere udpræget holdning i retning af "det må vi da have råd til".

Det drejer sig om ordninger, mange føler som forbedringer i dagligdagen, som er svære at prissætte, men som på langt sigt koster penge, såfremt der ikke kommer nogen modydelse igennem højere effektivitet, større arbejdsindsats fra enkeltmand som fra enhed eller tilsvarende. Det må jo erindres, at "alle bække små" skal betales af forsvarsbudgettet, uden at dette er blevet forøget. Groft sagt kan man sige, at for hver "100.000" kr., der anvendes til "små bække", skal forsvalets operative aktivitet reduceres tilsvarende, eller også skal bemanningen reduceres med en person.

* * *

- mindre flyvetid end planlagt på alle flytyper i resten af 1981. Derved spares især brændstof,
- mindre øvelsesaktivitet end planlagt i resten af 1981
- udskydelse af erstatnings- og suppleringsanskaffelser
- udskydelse af visse betalinger til 1982
- en vis valutakurs- og prisregulering.

Planen skulle muliggøre normal drift af materielsystemerne på et lidt lavere niveau end hidtil (mindre flyvetid). Planen indebar ikke umiddelbare personelæssige konsekvenser, da flyvetidsreduktionen er af beskedent omfang og fordelt på alle flytyper.

FKO accepterede stort set planen.

Sagen har givet anledning til en række interne vurderinger i FMK-centralledelse.

Procedurer vedrørende budgetlægning og budgetafvikling vil blive ændret.

5. 1982.

De styrkemålsændringer m.v., der er gennemført i 1981 skulle give en udgiftsreduktion på knap 200 mill. kr. i 1982.

En af reduktionerne vedrører direkte FMK-området, idet vi er pålagt at udspare 21 civile bemandingsposter inden udgangen af 1982.

Da budgetforslagene for 1983 fra de mange forskellige områder i forsvaret blev lagt sammen, viste det sig, at der manglede ca. 250 mill. kr. og det under forudsætning af, at de nævnte knap 200 mill. kr. indspares fuldt ud inden udgangen af 1981.

For at dække mankoen har FKO pålagt hvert værn at finde besparelsesmuligheder i 1982 svarende til ca. 92 mill. kr.

Chefen for Flyvevåbnet, Flyvertaktisk Kommando og Flyvematerielkommandoen har samarbejdet om at finde sparemuligheder i 1982 og har udarbejdet forslag, der er overgivet FKO.

Spareforslagene skulle

- søge operativ effekt af primære våbensystemer bevaret
- søge afskedigelser af ansat personel undgået
- muliggøre en senere tilbagevenden til "normalt niveau".

De udarbejdede forslag tilgodeser stort set disse hovedlinier. FLV skal således gennemføre følgende af de fremsatte forslag:

3. Hvad er så sket for at formindske gabet imellem styrkemål (aktivitet) og midler?

Forsvarets ledelse har gennem de senere år gennemført en hård prioritering af opgavernes løsning.

For året 1981 udarbejdede Forsvarschefen "PLAN 1981", der indebar en række reduktioner i styrkemål og aktivitet for at sikre penge til bemanningen og driften af tilbageværende systemer.

Planen blev godkendt af folketingets forsvarsudvalg og Forsvarsministeriet.

For Flyvevåbnet medfører PLAN 1981 bl.a.

- C-47 antal reduceret til 3 stk. og udgår helt i 1982
- 2 NIKE-raketeskadriller er nedlagt
- mange øvelsesaktiviteter er formindsket.

For forsvaret som helhed betyder reduktionerne i styrkemål, aktivitet og bemanning i 1981, at udgifterne skulle kunne reduceres med næsten 200 mill. kr. i 1982.

4. 1981.

Oveni de foran nævnte problemer med at få pengene til at slå til, blev forsvarsbudgettet for 1980 med kort varsel formindsket med 100 mill. kr.

Forsvaret søgte "at leve 1980 igennem" uden drastiske indgreb. Det lykkedes ikke.

I slutningen (NOV/DEC) af 1980 fik bl.a. Flyvematerielkommandoen (FMK) ordre til at udskyde betaling af 35-40 mill. kr. til 1981, uden at FMK pengetildeling for 1981 blev egentlig forhøjet.

Derudover vidste vi, at 1981 ville blive et meget svært år økonomisk set, bl.a. fordi afgangenen af personel (stampersonel) stagnerede, og fordi forsvaret som helhed havde rekrutteret meget personel i løbet af 1980.

Vi vidste det også, fordi FMK i 1977, 1978, 1979 og 1980 havde fået tildelt betydeligt færre penge, end vi havde indstillet om. En række af vore materieldriftskonti var nu barberet helt ned.

Vi vidste, at på et eller andet tidspunkt i 1981 eller 1982 ville pengene ikke længere slå til. Beholdningerne ville på visse områder nå bunden, og vi ville ikke længere være i stand til at holde den daglige drift på materielssystemerne i gang og dermed heller ikke være i stand til at opretholde det operative beredskab.

Sandhedens time kom den dag i MAR 1981, hvor FMK kunne se

- at materieldriftsbudgettet for 1981 var forbrugt.

Vi havde ikke betalt pengene, men vi havde så mange reservedele, råvarer og reparationer i ordre, at budgetpengene for 1981 var disponeret.

Vi kunne ikke tillade os at bestille mere til levering og dermed betaling i 1981. Ej heller på "direkte køb", "depotkøb", "rammeaftaler m.v.

Derfor indførte vi et indkøbsstop i MAR 1981, for at få et "puste rum", der kunne give os et overblik over situationen. Vi må dog erindre at der var bestilt reservedele, råvarer og reparationer til en værdi af ca. 110 mill. kr. til levering i 1981.

FMK har i samarbejde med Chefen for Flyvevåbnet og Flyvertaktisk Kommando udarbejdet en plan, der skulle kunne føre FMK materieldriftsbudget igennem resten af 1981.

Planen indeholdt

* * *

- Besparelser på FMK driftsbudget (driftsudgifter afledt af mindre brændstof- forbrug samt færre anskaffelser)	ca. 30 mill. kr.
- Reduktion af brændstofforbrug (2.000 m ³)	ca. 6 - -
- Reduktion på personelområdet (dobbelregning i forslag til finanslov, mindre indtag af elever, manglende opfyldelse af norm, reduktion af VPLMG)	ca. 28 - -
- Reduktion af mønstringer og særlige trænings- aktiviteter	ca. 4 - -
- Reduktion af kurser, ind- og udland	ca. 16 - -
- Reduktion af vagtordninger	ca. 1 - -
- Reduktion af administrativ karakter	ca. 3 - -
- Reduktion af kommandantskabsområdet	ca. 4 - -

6. Afslutningsvis skal jeg fremhæve nødvendigheden af, at der af alle og på alle områder udvises omkostningsbevidsthed. Dette har ingen sinde tidligere været mere udtalt end i den foreliggende situation, og betydningen af, at hver enkelt engagerer sig heri, kan ikke understreges kraftigt nok. Dette gælder de større dispositioner, men også de mange små dagligdags dispositioner, som foretages af hver eneste ansat, og som derfor sammenlagt medfører et betydeligt pengeforbrug, eksempelvis rejsevirkksomhed, kørsel, brug af telefon, opvarmning, papir, kontorartikler, isenkram, værkstedsforbrugsmateriel, reservedele. Der er altså her tale om en høj grad af selvdisciplin hos hver enkelt i FLV, som jeg gerne hermed vil indskærpe og understrege på det kraftigste, at jo større forbrug vi har på de eksempelvis anførte områder og jo større spild, desto mindre operativ aktivitet med deraf følgende lavere effekt får vi.

* * *

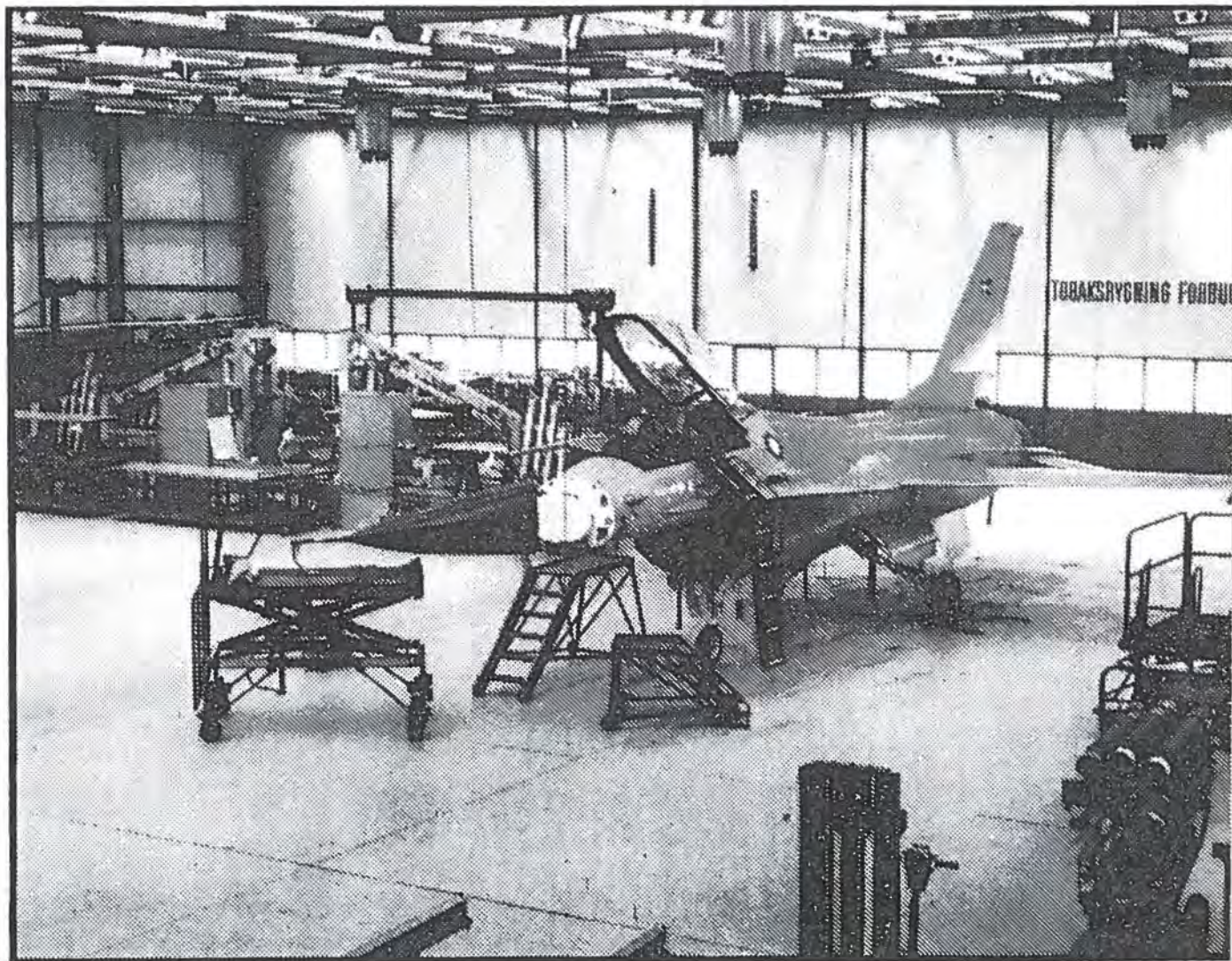
F-16 PÅ HOVEDVÆRKSTED ÅLBORG

Mandag den 31 AUGUST 1981 ankom F-16A nr. E-174 til Hovedværksted Ålborg for at gennemgå de modifikationer, som skal bringe de først leverede F-16 fly fra henholdsvis block 01 og block 05 til block 10 status.

Projektet, der udføres samtidigt i øvrige F-16 brugerlande, benævnes "PACER LOFT".

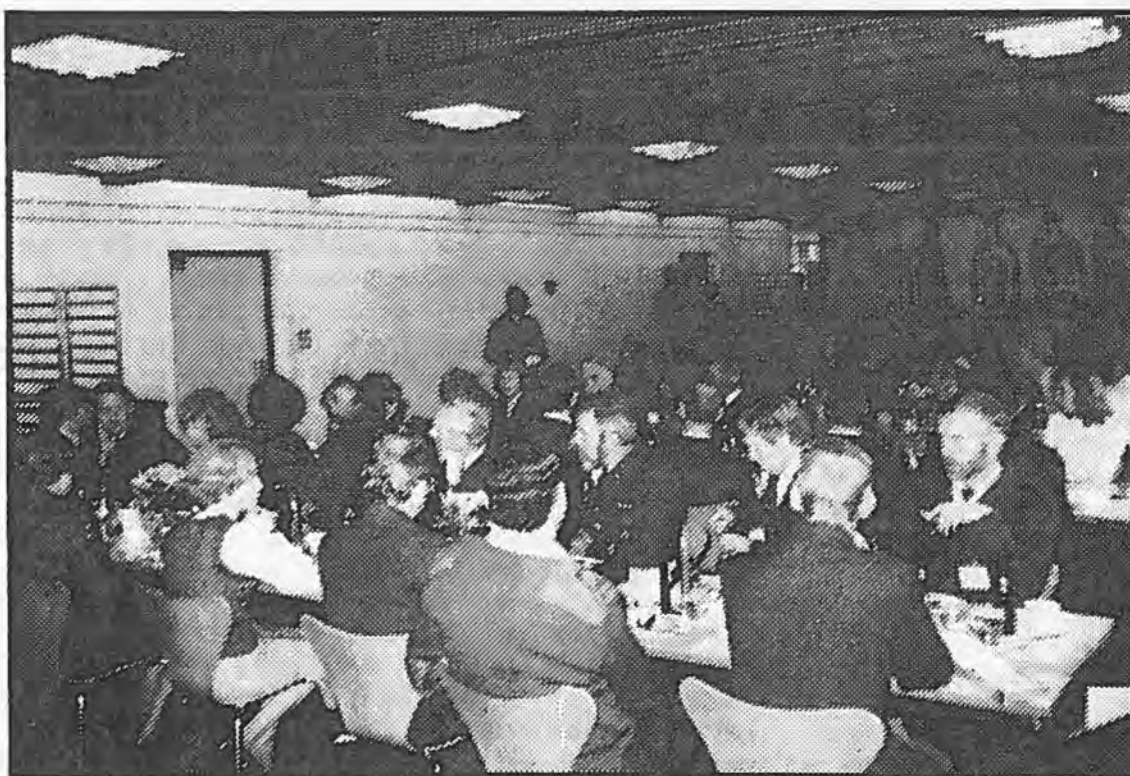
General Dynamics leverer samtlige kits til projektet. På grund af forskelle i flyenes modifikationsstatus er alle kits halenummerbestemte og rækkefølgen af fly, der indgår i projektet er fastlagt af kitleveringen, som pågår løbende i de ca. 1½ år, projektet varer.

Projekt "PACER LOFT" omfatter også et turnaround program for komponenter, som skal forsendes til modifikation hos udenlandske leverandører. Denne del af projektet er fastlagt med stramt programmerede afleveringsterminer, som stiller store krav til Forsyningsdepot Ålborg, der varetager alle forsendelses- og modtagelsesforretninger i forbindelse med projektet.



* * *

FLV 31-års DAG



Torsdag den 1 OKT 1981 kunne flyvevåbnet fejre sin 31-års dag som selvstændigt værn.

Chefen for Flyvevåbnet benyttede anledningen til at samle alt personel i Forsvarskommandoen, der enten af flyvevåbnet eller på anden vis er tilknyttet flyvevåbnet til en uformel frokost.

Stabschefen ved Chefen for Flyvevåbnet, oberst B.E. Amled, holdt en kort tale og afsluttede med at udbringe et leve for flyvevåbnet.

Der deltog i alt 108 personer.



SKYDEOMRÅDE RØMØ

Gennem nu 27 år har flyvevåbnet anvendt RØMØ's nordende til skydeområde. Dette område har været af stor betydning for flyvevåbnets piloter, der her har kunnet erhverve den nødvendige våbentræning, således at flyvevåbnet har kunnet leve op til de krav, der er stillet.

Det skal bemærkes, at skydeområde RØMØ A/G befinder sig på lejet område, lejet af ca. 30 lodsejere, samt et stort areal af statens skovvæsen.

Dette låneforhold blev startet af Oberstløjtnant K.V. Wylich-Muxoll. Der foregik en korrespondance mellem Forsvarsministeriet, Vestre Flyvebasiskommando og Vestre Flyvestationsdistrikt samtidig med, at der førtes forhandlinger med lodsejere og sognerådsformanden. Alt dette medførte, at der blev oprettet en overenskomst, der kun koster " at Chefen for Flyvestation Skrydstrup én gang om året skal give en harejagt med hvad dertil hører for lodsejerne og andre chefer fra Skrydstrup".

Oprettelsen af et permanent område kostede 14.000 kr. ved etableringen. Overenskomsten undertegnedes i sommeren 1954, og den 18 AUG 1954 kunne skydningerne starte.

Siden 1954 og til i dag har flyvevåbnet anvendt skydeområdet intensivt, og det er umuligt at opregne, hvor mange skud og bomber, der er faldet over RØMØ. Det kan nævnes, at ved sidste soignering af området blev der hjemtaget 14.275 øvelsesbomber.

I disse dage skal der igen ske noget nyt på skydeområde RØMØ. For træningen med Laser sigte på Draken fly skal til at være noget dagligdags på øen. Dette nye system vil medføre, at der igen skal forhandles med implicerede lodsejere om det nye våbensystems anvendelse. Laseranvendelse vil kræve ændrede sikkerhedsbestemmelser måske ændringer af selve skydeområdets indretning samt opsætning af nye skilte. Disse ændringer skal ske under forsøgsperioden med prototypeflyet.

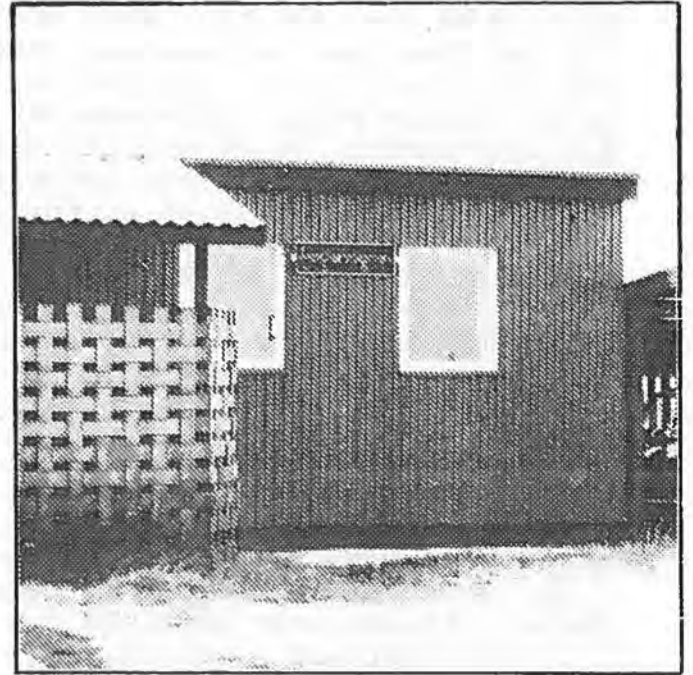
Flyvevåbnets aktiviteter på RØMØ har aldrig været en belastning for det gode naboskab, vi har til lodsejere og øvrige beboere selv om skydeøvelserne over RØMØ selvfølgelig ikke har kunnet gennemføres uden gener for lokalbefolkningen. Til gengæld har flyvevåbnets tilstedeværelse betydet, at dette område er bevaret som et reservat, hvor fårene græsser upåvirket af flystøj og våbeneffekt og hvor turisterne fra udsigtsplatformen med stor interesse følger skydeøvelserne.

For at skydeområdet kan virke, er der fast udstationeret 1 seriorsergent og 3 kasernearbejdere. De sørger for afspærring, samt fremstiller, reparerer og opsætter mål. De foretager optælling af træffere, samt holder hele området med installationer intakt, så hele våbenafleveringen kan ske gnidningsløst.

★ ★ ★



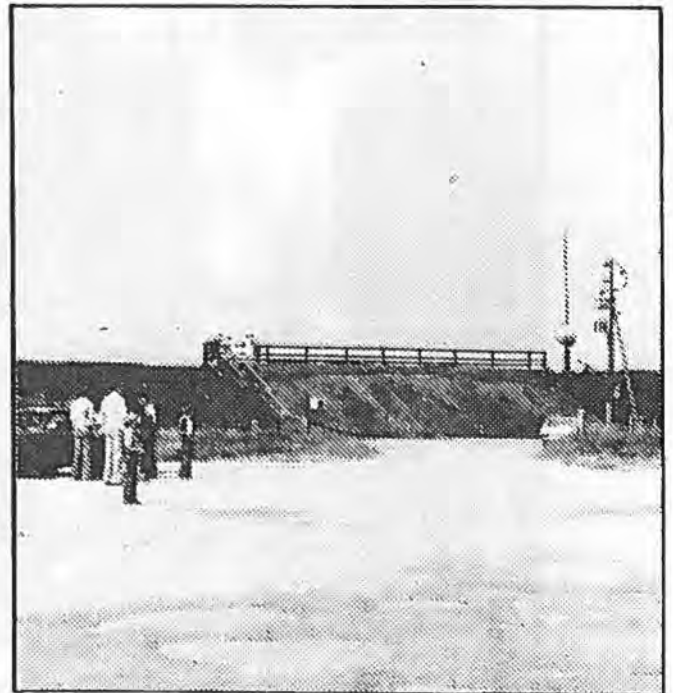
Gl. redningsstation nu anvendt som værksted.



"Gøglervogn" anvendes som opholdsrum.



Skydetårn.



Udsigtsplatform.

★ ★ ★

50 og 30 års JUBILÆUM PÅ PÅ FLYVESKOLEN

FSN AVNØ

Hvis man tilhørte det faste personel på Flyveskolen, var det med bange anelser man så op mod himlen søndag morgen den 14 JUN 1981. Vejret var gråt og med en silende regn, som gennemblødte alt og alle. Det var nemlig den dag, som personellet havde valgt til at fejre noget så sjældent som et 50 og 30 års jubilæum for sted og enhed. Tankerne gik tilbage til de to sidste store arrangementer på Flyveskolen, nemlig Flyvevåbnets 25 års fødselsdag, og et kontaktarrangement for det faste personel på skolen med deres familier. Disse to arrangementer var simpelthen druknet i regn.

Da personellet i løbet af formiddagen denne våde søndag begyndte at ankomme til skolen, var der derfor ikke noget at sige til, at der sås nogle triste miner. Der var blevet lagt et stort stykke arbejde i arrangementet og programmet var et overflødhedshorn af indslag, som skulle løbe af stablen med minutuøs nøjagtighed. På et samarbejdsudvalgsmøde den 10 MAR 1981 blev der fremsat forslag til afholdelse af kontaktarrangement, og en arbejdsgruppe havde lagt et stort stykke arbejde for at få alting til at klappe. Mange møder var blevet afholdt, og op til flere grå hår var vokset frem hos de forskellige medlemmer efterhånden som tiden gik, og puslespillet endnu ikke var begyndt at gå op.

Men ca. en uge før dagen var brikkerne endelig på plads, og det eneste der nu manglede var "bare" at det blev godt vejr. Og så

Før vi nu går videre er det nok på sin plads at forklare, hvorledes en skole i flyvevåbnet både kan fejre 50 års og 30 års jubilæum.

I 1931 flyttede Søværnets Flyvevæsen til Avnø, og al skoleflyvning for gik herfra.



I 1946 blev en fælles flyveskole for hæren og søværnet oprettet. Denne flyveskole bestod af elementærkursus på Avnø og overgangskursus på Karup. Da flyveuddannelsen i 1951 blev påbegyndt i USA, nedlagdes overgangskursus. I fortsættelse af, at Flyvevåbnet blev oprettet som selvstændigt værn 1 OKT 1950, ændrede elementærkursus navn fra 1 JAN 1951 til Flyveskolen.



Samtlige danske militærflyvere, der er uddannet efter krigen, har fået deres elementære flyveuddannelse på Avnø. Uddannelsen foregik i de første år op til 1956 på de danskbyggede fly KZ II og KZ VII. Derefter på De Havilland CHIPMUNK frem til 1976 og for nærværende på SAAB SUPPORTER, T-17.

Når "gamle" piloter læser dette, er der sikkert mange, som vil lade tankerne gå tilbage i tiden og mindes deres første tid i Flyvevåbnet ved skolen på den lille, grønne flyvestation, som ligger så fredfyldt i Syd-sjælland. Denne flyveskole, som nu kunne fejres både 50 og 30 års jubilæum.

Efterhånden som eftermiddagen gik, klarede vejret dog heldigvis lidt op og det bedredes i løbet af eftermiddagen. Arrangementet startede med at skolens chef, oberstløjtnant D.E. Thestrup bød velkommen til en frokost for særlig indbudte gæster, heriblandt Chefen for Flyvevåbnet, Generalmajor Niels Holst-Sørensen, chefen for Kvindeligt Flyvekorps, cheferne for de omkringliggende garnisoner, borgmesteren i Vordingborg samt et antal venner og forbindelser til Flyveskolen. Der blev afleveret et væld af gaver og mange gode ønsker for fremtiden.

Efter frokosten startede det egentlige program, som indledtes med musik fra Kvindeligt Flyvekorps Tambourkorps. De enkelte indslag fulgtes så slag i slag, dog måtte en lille del af flyprogrammet samt faldskærmspring udgå på grund af vejret. Men det resterende program blev en imponerende opvisning på kunnen og formåen af piloter, fly og helikoptere i luften. Følgende fly deltog: LYNX, S-61 SEA KING, ALOUETTE, F-104 STARFIGHTER, F-35 DRAGEN, F-16 FIGHTING FALCON, SAAB T-17 samt som rosinen i pølseenden, en af skolens tidligere CHIPMUNK, som fik mange "gamle" piloter til at få en klump i halsen. Endvidere var der udstillinger af flyve- og nødudstyr, udstillinger fra Flyverhjemmet, flyvning med radiostyrede modelfly, udstillinger af motor og teknik samt en stand for "Pindsvin"-bevægelsen. Non-stop blev der kørt film og lysbilleder. Interessen for de enkelte indslag og udstillinger var stor, og skolens personel blev udsat for mange spørgsmål fra publikum. Især vakte F-16 opvisningen stor opmærksomhed, da flyet jo er Flyvevåbnets nyeste fly. Lige så stor interesse vakte LYNX-opvisningen.

Et af de sidste programindslag var en formationsflyvning udført af en CHIPMUNK og en T-17. Man kunne næsten kalde det en far-og-søn formation. Efter formationen udførtes et kunstflyvningsprogram med CHIPMUNK'en efter at en af skolens instruktører havde udført et kunstflyvningsprogram med en T-17. Det sidste programindslag var en demonstration af skolens brand- og redningsmateriel, som afsluttede programmet med et gigantisk skumbjerg, som næsten alle børn blandt publikum benyttede lejligheden til at tage skumbad i.

Det var et tilfreds publikum, der ved 1630-tiden forlod Flyvestation Avnø efter et veloverstået program, som, trods det dårlige vejr, bød på opvisninger og underholdning af klasse.

MILITÆRT NORDISK MESTERSKAB I FLYFEMKAMP 1981

Det var i år Finlands tur til at være vært for de militære nordiske mesterskaber (MNM) i flyfemkamp. Opgaven blev pålagt det finske flyvevåbens officersskole i Kauhava, der ligger ved en lille by ca. 100 km øst for Vasa. Disciplinerne blev dels afviklet på flyvestationen, dels i det meget smukke terræn omkring Kauhava.

Flyfemkamp er sammensat af en individuel konkurrence og en holdkonkurrence. Den individuelle konkurrence omfatter

- pistolskydning
- fægtning
- basket
- 100 m forhindringssvømning
- forhindringsbaneløb
- orienteringsløb.

Efter gennemførelsen af de seks discipliner bortvælges den dårligste.

Den individuelle konkurrence:

Resultatet af den individuelle konkurrence blev:

Nr. 1.	KN B. Kersmark	Sverige	4720 points
- 2.	SG V. Palm	Finland	4579 -
- 3.	LT T. Gustavsen	Norge	4441 -

Bedste danske placering:

Nr. 13 N.B. Jørgensen med 3847 points

Der deltog i alt 29 fly-femkæmper.



Finsk flyfemkæmper på vej ud fra "KRYBETRÅDEN" under forhindringsbaneløbet.

★ ★ ★

Holdkonkurrencen:

Hver nation deltog med 2 hold á 3 mand.

Nr. 1	Sverige I	13 441 points
- 2	Finland I	13 001 -
- 3	Norge I	12 993 -
- 4	Norge II	12 584 -
- 5	Finland II	10 859 -
- 6	Danmark I	9 385 -
- 7	Sverige II	8 787 -
- 8	Danmark II	6 972 -

De danske deltagere var:

LT	F.R. Torp	ESK 721
SKLT	N.B. Jørgensen	ESK 730
-	R.C. Schjønning	SNF FSNSKP
-	P.B. Pedersen	SNF FSNSKP
-	O.A. Nielsen	FLOS
-	C.W. Pedersen	FLSK

med Torp som den rutinerede, de øvrige urutinerede. På grund af tjeneste var vi ikke i stand til at stille med det stærkeste hold, men den danske indsats kan betegnes generelt som tilfredsstillende, da alle levede op til kravet om forbedringer af personlige rekorder. Desuden skrev N.B. Jørgensen dansk flyfemkamphistorie, idet han som den første dansker vandt en disciplin i en international konkurrence. Det skete, da han løb forhindringsbanen igennem på hurtigste tid.

At de danske deltageres fysiske træningstilstand er meget tilfredsstillende, viste holdet ved at løbe banen igennem på en samlet hurtigste tid.

I det danske flyvevåben er der 22 piloter, der året rundt seriøst træner i flyfemkampens discipliner. Det var glædeligt at se, at det store træningsarbejde, der bliver lagt for dagen, bærer frugt. Vor bedste flyfemkæmper, KN C.S. Simmelsgård, ESK 730, der desværre ikke kunne være med ved MNM, scorede 4550 points ved de militære verdensmesterskaber i juni i Norge. Det var personlig rekord, og samtidig det bedste danske resultat nogensinde.

★ ★ ★

DM I FALDSKÆRMSSPORTENS KLASSISKE DISCIPLINER

Så godt som hver week-end i sommersæsonen har man kunnet se muntert farvede faldskærme folde sig ud på himlen over Flyvestation Avnø. Det er medlemmer fra Farum Faldskærmsklub af 1966, som har fået lov til at benytte faciliteterne på flyvestationen til klubbens springervirksomhed. Det har været en årlig tilbagevendende begivenhed, som har udviklet sig til et godt bekendtskab klubben og flyvestationen imellem.

I foråret 1981 henvendte klubben sig til Flyvestation Avnø og bad om tilladelse til at afholde et danmarksmesterskab i faldskærmsportens klassiske discipliner, som består af 4 forskellige springdiscipliner. Mesterskabet ville strække sig fra den 4 - 12 JUL 1981. Dette kunne stationen give sit ja til under forudsætning af, at mesterskabernes aktiviteter blev nøje koordineret med Flyveskolens aktiviteter, således at der på hverdage blev udført militær flyvning med T-17 indtil kl. 1400, og derefter fik faldskærmspringerne frit slag.

Et grundigt gennemarbejdet program var af klubben blevet udarbejdet, så mesterskaberne kunne afvikles problemfrit. Da vejret endvidere viste sig fra sin bedste side og yderligere understregede den smukke natur på Avnø, blev arrangementet en succes, som interesseret blev fulgt af stationens personel og i week-ends af adskillige tilskuere.

Danmarksmesterskaberne blev en overvældende succes for overkonstabel Bjørn Steffensen, tjenstgørende ved vejrtjenesten, Flyvestation Værløse, idet han vandt i stil-, præcision- og den sammenlagte konkurrence.

Tilbage er kun at notere, at den gode kontakt faldskærmsklubben og stationen imellem blev yderligere udbygget, og de muntert farvede faldskærme vil også fremover om sommeren kunne ses over Flyvestation Avnø.





FLYVEVÅBNETS SERGENT- OG RESERVEOFFICERSSKOLE 1951-1981

Før flyvevåbnets oprettelse som selvstændigt værn uddannedes korporaler og sergenter ved hærens og søværnets befalingsmandsskoler til henholdsvis Hærens Flyvetropper og Søværnets Flyvevæsen.

Efter flyvevåbnets selvstændighed 1 OKT 1950 tilstræbtes det snarest at etablere værnets egen skole til uddannelse af de lavere, men vigtige befalingsmandsgrader.

Den 17 DEC 1951 oprettedes - trods store bygnings- og personelproblever - Flyvevåbnets Sergent- og Korporalskole på Flyvestation Værløse, og den 16 JAN 1952 mødte de første elever, dog således at den ene del af skolen, specialist-delen midlertidigt placeredes i bygningerne i den vestlige del af flyvestationen, medens den anden del, infanteri-delen, indledningsvis startede i Jægersprislejren og senere flyttedes til Dyrehavegårdslejren i udkanten af Kolding.

Sommeren 1954 blev skolebygningerne i N-kanten af Flyvestation Værløse færdige, og skolen kunne - AUG 1954 - samles i egne bygninger.

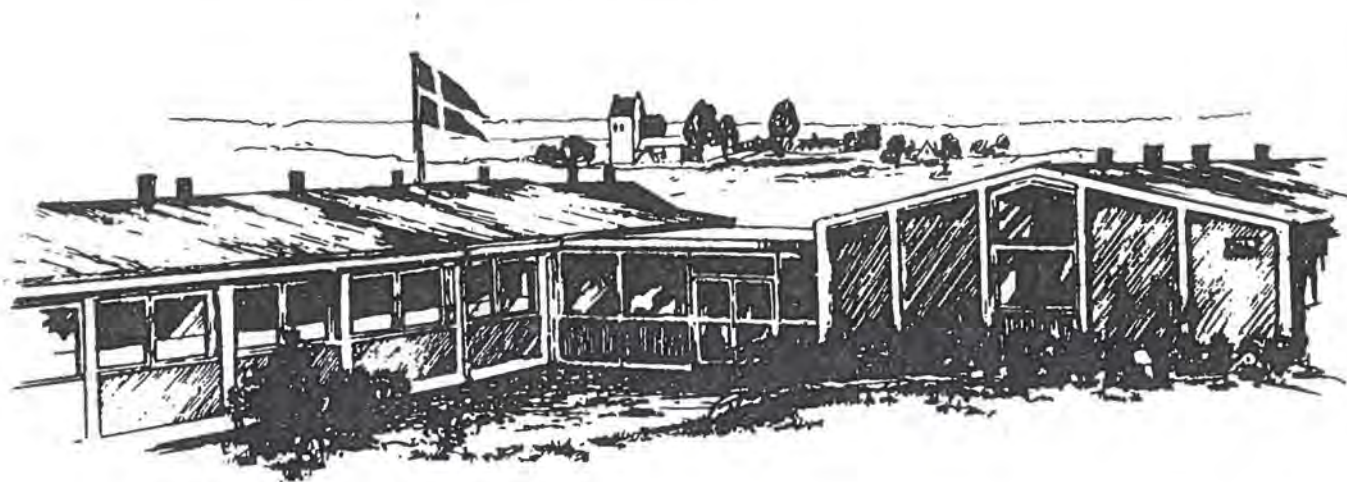
Den to-delte uddannelse til specialister (Radar- og Plotter-tj., Brand- og Redningstj., Kørsels- og Reparationstj. samt Polititjeneste) og infanterister fortsattes, og skolen organiseredes med chef (OBLT), uddannelsesofficer, administrationskontor og to eskadriller med hver tre delinger og med hver ca. 100 elever. 1961 ophørte uddannelse af korporaler, og skolens navn forkortedes til Flyvevåbnets Sergentskole.

Reserveofficersskolen blev oprettet 1 JUN 1953, for at flyvevåbnet selv kunne uddanne sine reserveofficerer, i stedet for - som hidtil - at lade dem uddanne på hærens løjtnantsskoler, henholdsvis Fodfolkets Sergent- og Løjtnantsskole og Artilleriets Befalingsmandsskoler.

31 MAR 1970 nedlagdes den selvstændige reserveofficersskole, og reserveofficererne uddannedes i de næste ca. 2 år igen ved hærens skoler, men i 1972 udvidedes Flyvevåbnets Sergentskole til også at omfatte uddannelsen af reserveofficersaspiranter til sekondløjtnanter af reserven, og skolen fik da sit nuværende navn

FLYVEVÅBNETS SERGENT- OG RESERVEOFFICERSSKOLE

(FLSR)



★ ★ ★

Men det var mere af navn end af gavn, at reserveofficerer var indføjet, for egentlig løjtnantsuddannelse påbegyndtes først i 1979.

Som følge af en forøgelse af antal stampersonel og dermed en nedskæring af antallet af værnepligtige og værnepligtige befalingsmænd indskrænktes skolen til omkring medio 1970'erne kun at bestå af 3 klasser.

På grund af påbegyndelse af egentlig reserveofficersuddannelse i 1979 og nærluftforsvarets overførelse til flyvevåbnet i 1980 udvidedes skolen igen og omfatter nu 6 klasser:

4 klasser med sergentelever (værnepligtige)

1 klasse med sergentelever (konstabler og overkonstabler)

1 klasse med sergent- og senere reserveofficers elever.

Ved den runde fødselsdag kan skolen se tilbage på i 30 år at have løst den vigtige opgave: at have uddannet godt 11.000 sergenter og løjtnanter, som efter uddannelsen har været og er med til at uddanne flyvevåbnets rekrutter til at fungere i værnets enheder. Ved hjemsendelse efter 1½ - 2 års tjeneste placeres de som gruppe- og delingsførere i flyvevåbnets store mobiliseringsstyrke.

Omkring fødselsdagen vil skolen samtidig se frem til fortsat at være den skole, hvor de ypperste blandt værnets værnepligtige og stampersonel søger hen for at modtage en grundig, streng og målrettet uddannelse med henblik på at forrette tjeneste som befalingsmand til gavn for flyvevåbnet og Danmark.

Brynel

★ ★ ★

BLEV DER SAGT "SPARE" ELLER VAR DET KUN FOR SJOV

Det ord alle i forsvaret har hørt mest i de seneste mange måneder er

BESPARELSER

og det gælder både 1981 og 1982 (foreløbig).

Hvad er det vi sparer på? Det er noget alle mærker

PERSONEL - UDDANNELSE - AKTIVITETER

områder, der er så væsentlige for et troværdigt forsvar.

Sparer vi da ikke på de administrative områder? Jo - vi mærker det alle på forskellig vis, men vi har ikke fundet alle områder endnu. Efterfølgende burde være fremsat som et rationaliseringsforslag, men så er der ikke så mange, der ser forslaget. Derfor foretrækkes offentliggørelse i dette skrift.

Vi er sikkert mange, der blev noget overrasket ved modtagelse af

"Referat af 40. møde i FKO Samarbejdsudvalg"

men for de der kun beskæftigede sig med indholdet, skal følgende data fremhæves:

antal ex.: ca. 2.000 stk.
højde : ca. 7 mm (også kaldet tykkelse)
antal blade: 56 stk.

Regner man nu lidt på disse tre oplysninger kan følgende udledes:

- lægges de 2.000 eksemplarer oven på hinanden bliver højden 14 meter svarende til et fireetagers hus fra jord til tagspids, men måske mere illustrativt vist på billedet af flyvekontrolltårnet på FSNVÆR (den hvide søjle),
- man kan også lægge de 2.000 ex. sider i forlængelse af hinanden, hvilket giver ca. 32 km.
- uden hefteklammer vejer de 2.000 ex. ca. 570 kg
- papirpriserne andrager ca. kr. 16.000,-.

Hvad transport og distribution angår, er det svært at regne på, men ét er sikkert, det er dyrt, ligesom de personelressourcer, der er medgået.

Hvis man nu forestillede sig, at alle 2.000 ex. hver især blev læst af en person, hvilket vil tage 20-30 min. pr. næse, så svarer dette til, at der er medgået ca. $\frac{1}{2}$ mandår hertil. Udgiften hertil skal naturligvis tillægges.

Nu skal der ikke megen fantasi til at forestille sig, hvilket forbrug SU-ordningen medfører, antallet af SU er legio.

Spørgsmålet er så, hvem der er ansvarlig for de mange mødereferater - det skal nok deles mellem ledelsen og personelorganisationerne. SU-ordningen har jeg i princippet intet imod - men papirflowet, kunne måske minimeres eksempelvis, som følger:

- samme person kan være medlem af flere udvalg og suppleant i andre, og han får ét ex. af FKO SU-referat pr. SU, han er medlem af. Et burde kunne gøre det. Nogle ville indvende, at det administrative besvær ville blive større, men så da et andet forslag,

★ ★ ★

- antallet kunne indskrænkes til SU-medlemmerne plus ét ex. pr. myndighed. I de enkelte myndigheders normalt udsendte befalinger m.v. kunne man anføre, at SU-møde har været afholdt med efternævnte dagsorden, samt at særlig interesse-rede ved henvendelse til kan få nærmere oplysning om indholdet af det eller de punkter, man har speciel interesse i. Dette ville minimere udgifterne til ca. 1/10 af ovenfor anførte; hvad dette totalt for forsvaret betyder i sparede kr. overlades til den enkelte.

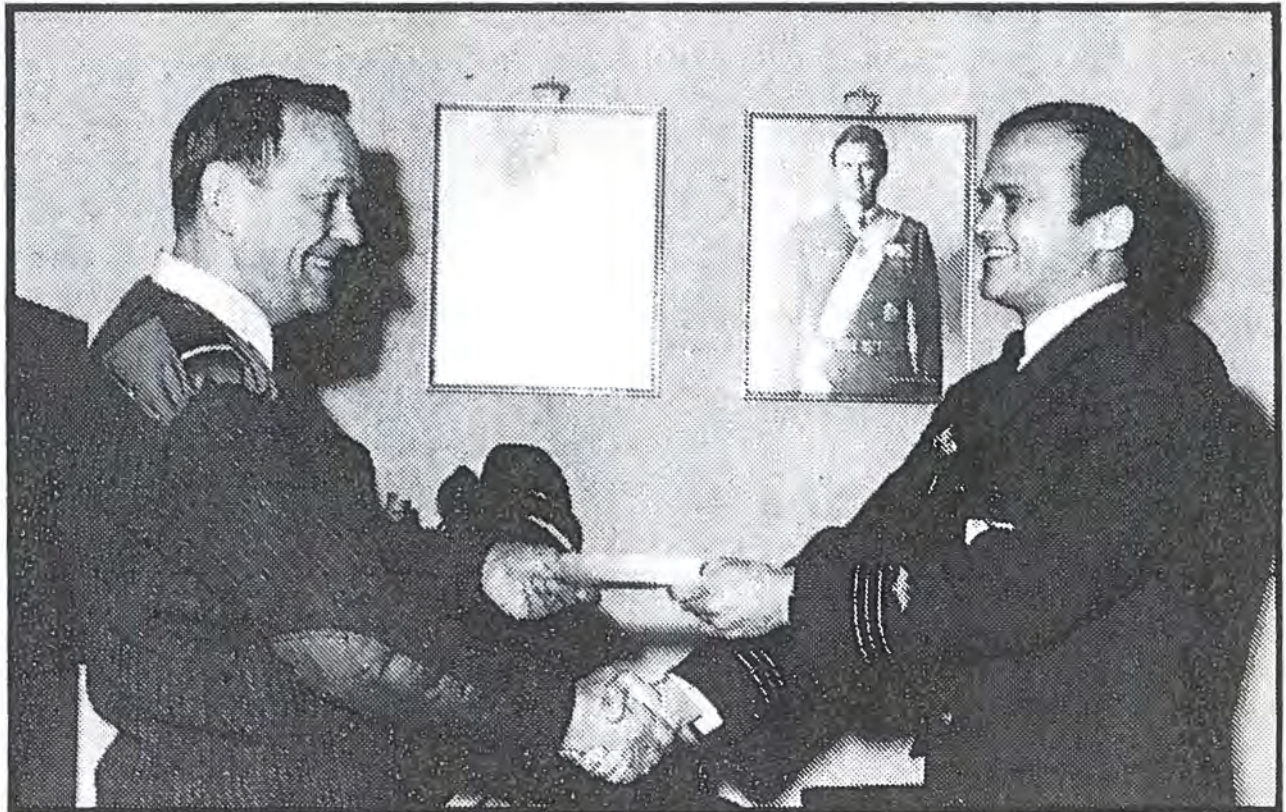
Blev der sagt "SPARE" eller var det kun for sjovt?



ANERKENDELSE FOR SÆRLIG RÅDSNARHED OG FREMRAGENDE LUFTMANDSKAB

Chefen for Flyvertaktisk Kommando har den 29 OKT 1981 tildelt KN-B A.S. Sørensen, Eskadrille 727, Flyvestation Skrydstrup, anerkendelse for særlig rådsnarhed og fremragende luftmandskab.

KN har udvist særlig rådsnarhed og fremragende luftmandskab ved resolut at afbryde starten med F-16A nr. E-184 efter kollission med en fugl. Professionelt udførte KN A.S. Sørensen en sikker landing på den resterende del af startbanen, uden at der blev påført F-16 flyet yderligere skade. En meget kritisk situation med motorhavari i lav højde blev bragt under kontrol på en mission, der indebar en flyvetid på under 15 sekunder - "Well-done".



GM P. Thorsen og KN A.S. Sørensen



THE ARMY COMMENDATION MEDAL

KN G.O. Heinrich (ESK 722) har i perioden 1 MAJ 1978 til 30 APR 1981 virket som instruktør ved Contact/Night Qualification Branch, Low Division, United States Army Aviation Center, Fort Rucker, Alabama, USA. Efter afslutningen af denne tjeneste blev kaptajnen tildelt "THE ARMY COMMENDATION MEDAL".



Fra venstre: MJ A.H. Ovesen, CH/ESK 722. OB B.E. Amled, STCH/CHF, MJ E. Gotfredsen, CH/HFT, KN G.O. Heinrich og GM N. Holst-Sørensen.

Department of the Army har i tilslutning til medaljeoverrækkelser hos Chefen for Flyvevåbnet udtalt:

"As a flight instructor, captain Heinrich displayed extraordinary insight into effective teaching methods which has resulted in all assigned students exceeding the school standards. Captain Heinrich has applied himself to the task at hand with tenacious voracity and has made a significant contribution to the United States Army Aviation Center. His exemplary performance reflects great credit on him and the Royal Danish Air Force."

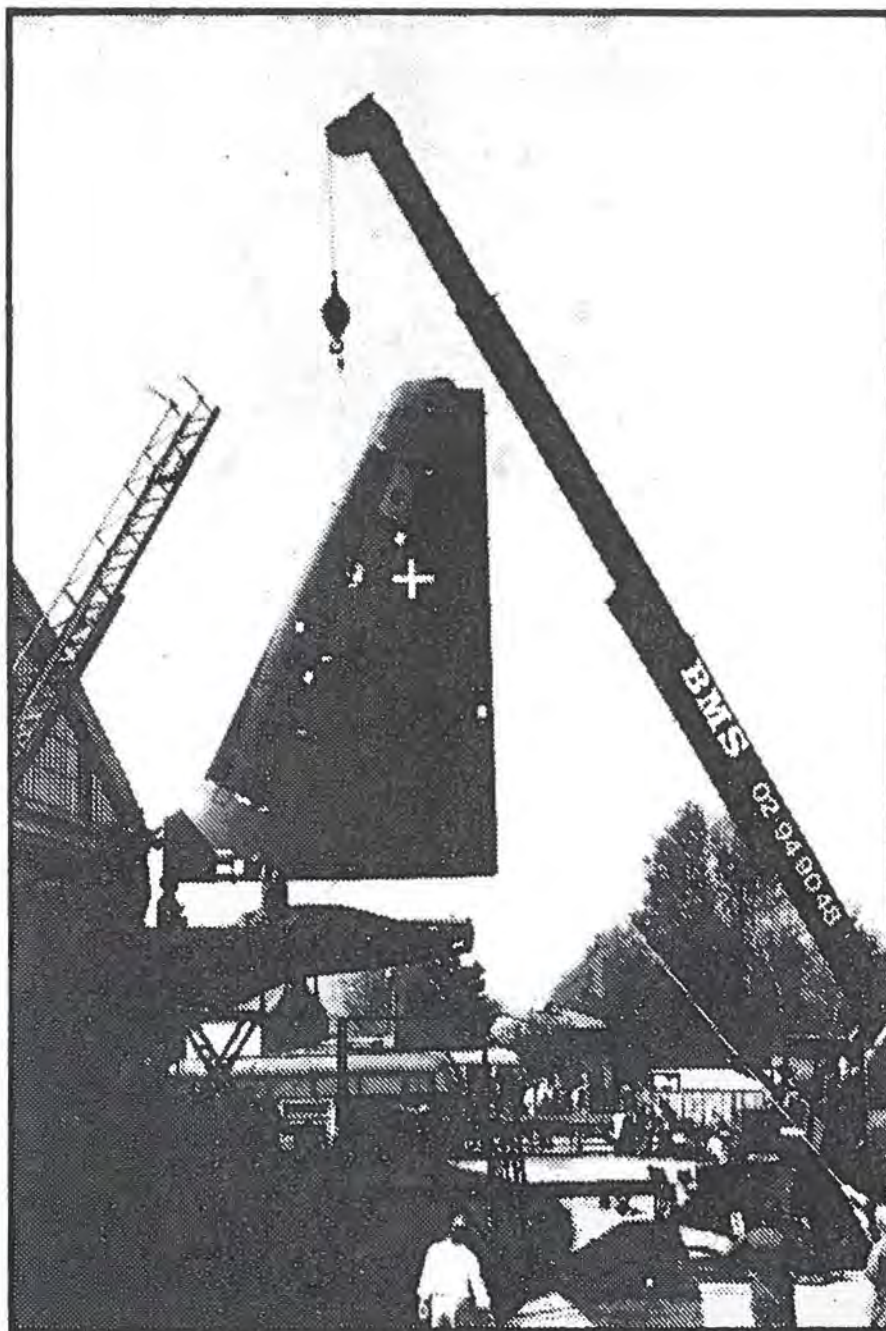


C-130 IRAN GENNEMFØRT SOM PLANLAGT

I uge 32, 1981 blev C-130 fly nr. B-678 afleveret til prøveflyvning efter vel overstået IRAN eftersyn ved hovedværksted Værløse (HVKVÆR). Dette er nøjagtig den uge, som blev planlagt, da man for lidt over et år siden gik i gang med detailplanlægningen af eftersynet. Grovplanlægningen startede allerede i efteråret 1978.

Det er glædeligt, at denne plan har kunnet holde så præcist, når det tages i betragtning:

- at det er første gang, der udføres et IRAN eftersyn på C-130 i Danmark,
- at C-130 er Flyvevåbnets største flytype,
- at Flyvertaktisk Kommando (FTK) kun gav HVKVÆR femten uger til eftersynet, og sommerferieperioden faldt oven i købet i disse femten uger.





Der ligger imidlertid et kolossalt planlægningsarbejde i HVKVÆR og Flyvematerielkommandoens Celtralledelse (FMK-CL) bag.

Da FMK ikke kunne "få lov" af FTK til at udføre et langvarigt C-130 prototype-IRAN, som man traditionelt gør for Flyvevåbnets kampfly, har FMK i udstrakt grad kontaktet udenlandske enheder, som udfører IRAN-lignende arbejder. For eksempel har Warner Robins Air Logistics Center (WR-ALC) og firma Hayes International i USA været besøgt, og derved er indhentet mange oplysninger af både planlægningsmæssig og teknisk karakter vedrørende eftersynets gennemførelse på amerikanske C-130 fly.

Også Marshall of Cambridge i England har været besøgt. Her får RAF udført hovedeftersyn på sine Hercules fly, men også det svenske og det norske flyvevåben får ders IRAN eftersyn udført hos Marshall of Cambridge. Vi er altså pionerer i Skandinavien med hensyn til gennemførelse af IRAN på C-130!

"On the Job Training" har desuden været særdeles nyttigt hos WR-ALC for seks HVKVÆR personel i en tre ugers periode i december 1980. Den praktiske side af IRAN eftersyn i USA er derved blevet prøvet på allernærmeste hold.

Flyvestationens støtte.

Det må endvidere nævnes, at personel fra Flyvestation Værløse (FSNVÆR) på en række områder har støttet HVKVÆR med C-130 ekspertise under IRAN'et. Og det kan i høj grad tilskrives FSNVÆR Flyværksted (FVK-F), at B-678 var i så relativt god stand, som den viste sig at være. Det var tydeligt, at FVK-F ved den periodiske vedligeholdelse gennem årene har bidraget til, at korrosionen i flyet ikke var mere udbredt, end den var.

Generelt set viste flyet sig at være i relativt god stand, og der blev ikke konstateret alvorlige revner i strukturen. Men det havde FMK heller ikke ventet. Den danske Hercules er som bekendt den seneste C-130H version, og den har de fleste gennem tyve år indhøstede produktforbedringer indbygget fra fødslen.

FMK C-130 IRAN erfaringer stemmer således meget pænt overens med USAF's. USAF benytter fem år som termin for IRAN, som iøvrigt derovre i dag betegnes med PDM (programmed Depot Maintenance). B-678 har lidt over seks år bag sig og omkring 3525 flyvetimer .

Problemerne.

Problemerne under IRAN hidrørte for B-678's vedkommende fra manglende reservedele og komponenter, og dette gav flere gange anledning til, at deloperationer under eftersynet måtte omlægges. Men takket være en vis indbygget fleksibilitet i operationsrækkefølgen, lod dette sig gøre. Det kom dog til at koste mandtimer.

På grund af Flyvevåbnets økonomiske problemer, er C-130 plaget af reservedelsmangel og en alt for snæver cirkulationsbeholdning af komponenter. Det har denne type været plaget af siden Flyvevåbnet modtog den. Men det blev særligt generende under IRAN blandt andet fordi B-678 blev "kannibaliseret" for en lang række komponenter for at kunne holde B-679 og B-680 i luften.

Takket være en næsten panikagtig aktion i sidste øjeblik i FMK forsyningsafdeling og handelsafdeling, blev situationen dog reddet. Det er f.eks. ikke småting vi har måttet låne hos vennerne i Norge.

Ej tid til høhvile.

Nu, hvor B-678 er afleveret til prøveflyvning, kunne man måske forledes til at tro, at HVKVÆR fik lov at lægge sig op på laurbærrene. Nej, det bliver der ikke tid til, for nu skal forbrugt af materialer o.s.v. til IRAN'et gøres op, så man kan forberede sig til IRAN på B-679 og B-680.

Ifølge planen skal IRAN eftersyn udføres på både B-679 og B-680 i 1982, - og HVKVÆR får kun 13 uger til hver af dem!

Økonomien.

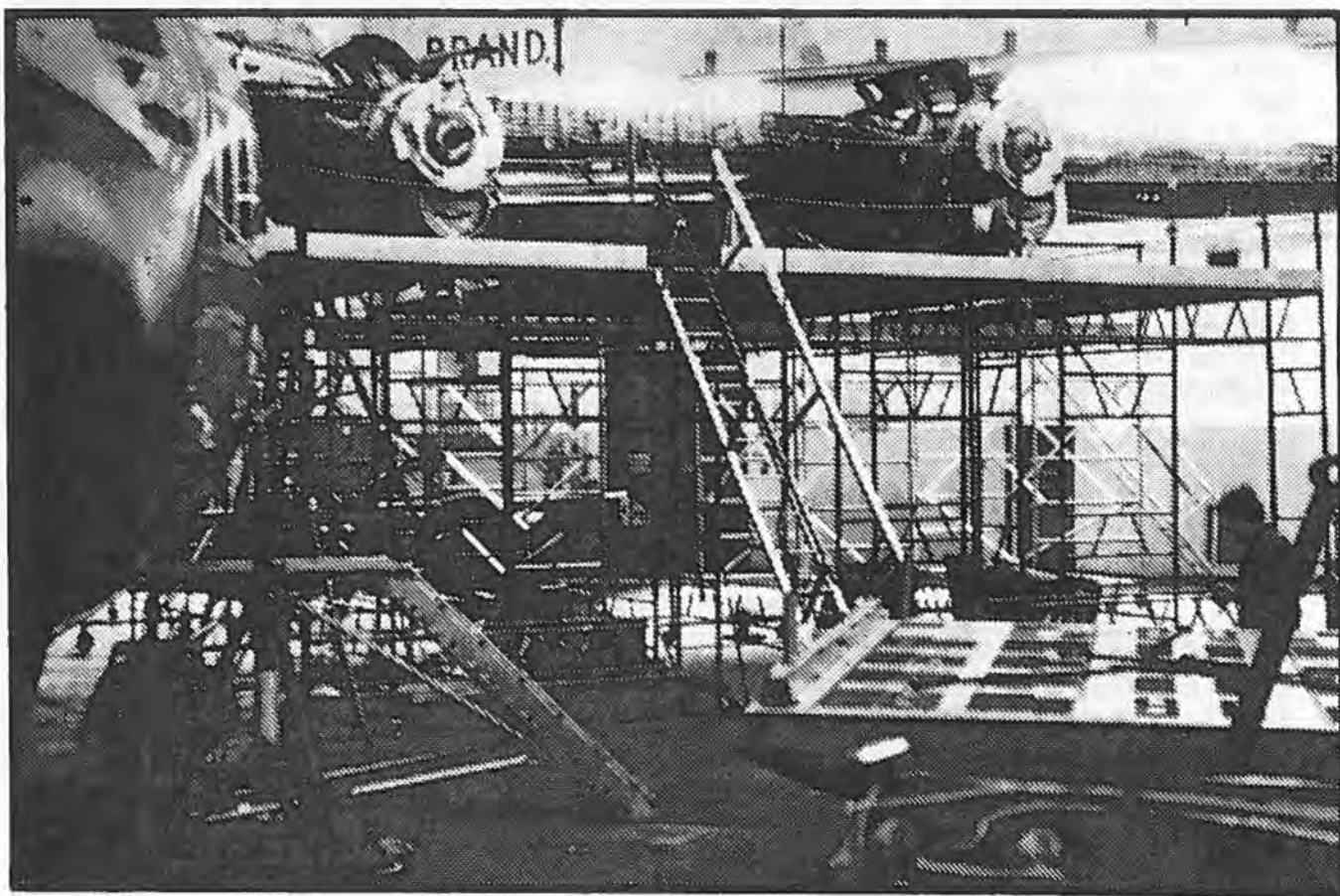
Hvad har dette IRAN så kostet?

Det er umuligt lige nu at gøre regningen på dette store eftersyn op, for bl.a. er materialeforbruget endnu ikke gjort op. Men det kan dog allerede nu opgøres, at håndværkerudgiften vil beløbe sig til ca. 1,5 mio kr.

Hertil bør dog lægges "overhead" samt investering til udstyr og specialværktøjer og uddannelsen af personalet. Denne udgift bør retfærdigvis fordeles på alle de tre fly, der går til IRAN - og måske endda på endnu flere C-130 IRAN seks-syv år fremme i tiden, samt evt. forefaldende reparationsopgaver i årene fremover.

Til sammenligning kan det anføres, at FMK i 1979 fik tilbud på udførelsen af C-130 IRAN i udlandet. Den gang lå prisen på ca. kr. 1.200.000, der med 1981 kursniveau og prisstigning nok ville være over 1,5 mio kr. i dag. FMK skulle i tilfælde af IRAN i udlandet selv have leveret eller betalt ekstra for maling, reservedele og komponenter samt større reparationer.

Alt i alt har vi i hvert fald sparet en masse udenlandsk valuta ved at udføre C-130 IRAN'et i Danmark foruden at FLV altså nu har fået etableret et værksted med "know-how" til fremtidigt brug for større C-130 arbejder.



TO VÆRNEPLIGTIGES VEJ Gennem "SYSTEMET"

Sommerferien er forbi - vi skal nu starte soldatertiden. Vi er blevet indkaldt til Flyvestation Karup d. 1/8-1980 for at aftjene værnepligten. Vi mødtes, med ca. 100 andre der skulle lide samme skæbne som os, på Soldaterhjemmet i Kølvrå. Vi blev budt velkommen og præsenteret for soldaterhjemmets personale og hvad der ellers hører til sådan en "højtidelighed".

Efter velkomsten på KFUM blev vi ført over i en foredragssal på Flyvestationen, hvor chefen for eskadrille 661, MJ H. Madsen, bød os velkommen og præsenterede os for det personale, der i den nærmeste fremtid skulle herse rundt med os. Han fortalte os også lidt om, hvad vi kunne forvente at komme igennem i de første 7 uger af vores værnepligt, den såkaldte rekruttid. I disse 7 uger skulle vi gennemgå den militære grunduddannelse suppleret med en fysisk uddannelse og træning (FUT). Hvis man ikke var i god fysisk form, da man blev indkaldt, behøvede man ikke at være bange for, at man heller ikke var det, da de 7 uger var ovre. Nå, men vi klarede det da mere eller mindre godt alle sammen.

I den sidste del af vores rekruttid skulle vi til at finde ud af, hvad vi ville beskæftige os med resten af de 9 måneder, som vi jo skulle være inde. Vi fik uddelt nogle afkrydsningsskemaer, hvor vi skulle vælge, hvor vi ville hen. Det var faktisk ret svært at bestemme sig, men til vores hjælp fik vi en kort instruktion om, hvad der foregik, og om hvad vi evt. skulle lave på de forskellige tjenestesteder. Vi var bl.a. også ude at se nogle af tjenestestederne. Det var under et af disse besøg vores endelige afgørelse faldt. Vi var nemlig ude at besøge Flyvestation Karups hundegård, hvor vi fik lov til at se på hundene, samt fik demonstreret hvad disse kunne. Efter dette besøg var vi ikke i tvivl om, hvor vi ville sætte vores krydser. Det skulle være i rubrikken "Hundefører". Som sagt, så gjort, men dermed var det ikke afgjort, at vi blev udtaget som hundefører. Der var nemlig mange andre, der havde tænkt og ønsket det samme som os, og da der kun skulle bruges 7 hundeførere, skulle der jo en udvælgelse til. Det blev gjort på den måde, at alle der havde sat kryds i rubrikken "Hundefører" blev kaldt sammen til samtale med henholdsvis Flyvevåbnets Hundeskole (FLHS), der skulle bruge 3 mand og Eskadrille 661-B, der skulle bruge 4 mand. Under denne samling skulle man præsentere sig, og forklare hvor vi ville gøre tjeneste, og hvorfor vi egentlig havde sat vores kryds ud for hundeføreruddannelsen. Ud fra dette grundlag blev vi fordelt.

HUNDEFØRERKURSUS:

Vi skulle nu igennem en hundeføreruddannelse, der foregik på FLHS. Uden FUT-timer! Vi troppede op mandag d. 22/9-80 på FLHS sammen med en del andre elever fra flyvevåbnets tjenestesteder. Vi gennemgik næsten samme program, som da vi blev indkaldt. Vi blev budt velkommen og præsenteret for FLHS's personel af skolechefen MJ V.C. Høgfældt. Han forklarede, hvad vi skulle gennemgå, og gav nogle praktiske oplysninger i forbindelse med opholdet på FLHS. Hele kurset skulle vare 5 uger. Vi fik forklaret, der blev travlt, så vi fik allerede lov til at udvælge vores hund den følgende dag efter en instruktion om, hvordan vi skulle forholde os. Det var meget spændende, vi fik udleveret en håndfuld foder



Mening J.M. Jensen med 735 Rasmus.

som vi kunne give vores udvalgte hunde gennem gitteret til kennelen. Når vi ikke havde mere, ja, så måtte vi ind i kennelen til hunden. Jeg kan godt love for, der var mange bange sjæle, da vi skulle ind. Men alt forløb stille og roligt, ingen blev bidt. Da vi havde kælet lidt for hunden, skulle vi ud på vores første gåtur med den. Kan I forestille jer 40 hunde komme ud på hæsten samme tid. Det så mere ud som om hunden var ude at gå med føreren end omvendt. Det gjaldt om at have godt fat i linen.



*Menig F. Andersen med sin hund 267 Boffy.
-Boffy er hvad vi kalder- "førerbeskytter"
d.v.s. han er ret aggressiv overfor andre
hunde og andet personel, men megen hengiven
overfor sin fører.*

Vi skulle nu gennem en del teori angående soignering og daglig vedligeholdelse af hunden, inden vi rigtig kunne begynde at træne med dem. Den første uge gik med tilvænnning og lydighedstræning samt teori. Anden uge startede med skydeuddannelse med pistol, derefter gik det ellers løs med hundetræning. Vi var daglig 6 - 8 timer i marken for at træne med hundene. Formålet med træningen er at skabe et samarbejde hund og fører imellem. Det er meget vigtigt, at en hundefører forstår at aflæse sin hund, så der kan handles. En hund har nogle meget fine lugte- og høresanser, der er langt mere veludviklede end menneskets. Og det er disse fordele ved hundene vi som førere skal udnytte.

Den praktiske træning består bl.a. i sporsøg, post- og patruljetjeneste, stop af person og ikke at forglemme lydighedstræning, der er grundlæggende for de andre discipliner. Hvis ikke en hund lyster føreren, vil han have svært ved at få den til at gå f.eks. spor eller stoppe en person. På slutningen af kurset skulle vi op til en bedømmelsesprøve med hunden, for at se hvor meget vi havde fået ud af anstrengelserne. Det skal være sådan, at en hund skal kunne klare en godkendelsesprøve for at blive operativ og kunne gå direkte ind i flyvevåbnets bevogtningstjeneste.





Fred og idyl. Hundene skal jo også motioneres

ARBEJDET PÅ FLHS.

Vi sluttede det 5 uger lange kursus og havde erhvervet os hundeførerbeviset. Vi skulle nu alle hjem til vore respektive tjenestesteder. Et hundeførerbevis i inderlommen gør ikke, at man kan alt med hunde, mon ikke alle hundeførere vil give mig ret i, at der altid er nyt at lære.

De tre af os der skulle blive på hundeskolen fik nu flere hunde at arbejde med, vi skulle sammen med stampersonellet på FLHS tage os af de "menige" hunde. Vi fik hver tildelt 4 hunde, som alle netop var blevet "skilt" med deres tidligere fører og som skulle have en ny fører cirka 7 uger senere. Det kan lyde som om hundene ustandseligt skifter fører, men dette sker faktisk kun 2 gange årligt.

Men hundeskolen er andet end en læreplads for de "grønne" hundeførere. Her optrænes også nyindkøbte- og unghunde. Alle forsvarets hunde har på et eller andet tidspunkt opholdt sig på FLHS.

Vores opgave var bl.a. at vedligeholde træning og kunnen hos hundene, mens de ventede på deres nye førere. Derved fik vi mange forskellige hunde at arbejde med, hvilket gjorde arbejdet endnu mere interessant, man ser hurtigt hvad slags hund, man har med at gøre. Føler den sig trykket? Kan den noget? Har den evnerne, og er der blevet trænet med den osv. osv., hundene er ligeså forskellige som mennesker i både udseende og psykisk henseende. Der bliver trænet meget med hundene på skolen. Vi træner blandt andet i sporsøg, post og patruljetjeneste, stop af person og lydighed.



Træning i "stop af person" Rasmus har fået tag i figuranten

For at føreren kan arbejde effektivt med hunden skal hunden adlyde ham perfekt, og han skal kunne stole på hunden i alle situationer, derfor er lydighedstræningen meget vigtig.

Et af de områder, hvor hundens sanser virkelig er værdifulde er i post- og patruljetjeneste, man ser her tydeligt, hvor suveræne hundenes lugtesans er. Hunden kan lugte genstande og personer på lange afstande under visse forhold helt op til 300 - 400 meter og finde frem til disse.

Ved stop af person er vi inde på hundenes ynglingsdisciplin. Her trænes hundene til at standse og fastholde en flygtende person - det volder som regel ikke hundene det mindste besvær.

Ved sporsøgningen trænes hundene til at finde ting og personer ved at følge et udlagt spor. Det er ikke personens egen fært hunden følger, men de ting, som han beskadiger og andre ting undervejs f.eks. knækkede græsstrå, ændring af jorbunden osv. Hunden vil endda kunne fortælle i hvilken retning personen er gået.

En af de sværere opgaver er rondering. Her afsøger hundene et større areal. Hundene løber frit omkring og vil igen være opmærksom på ting og personer, som henholdsvis kan være gravet ned eller placeret oppe i træerne.

Der er mange discipliner hunden oplæres i, men de her nævnte er de primære.



Den mindste forkerte bevægelse og.....

Vi har hver hund i cirka 5 - 6 uger og kan naturligvis ikke lære dem alt. Vi prøver så vidt muligt at træne dem i deres svage discipliner. Det er forbløffende hvor hurtigt man bliver dus med sine hunde. Man prøver så vidt muligt at behandle sine hunde lige godt, men ofte kommer man vilkårligt til at knytte sig mest til en bestemt. På trods af den relative korte tid man har dem, er det ofte svært at skille sig af med dem, men når man så får nye hunde og dermed nye udfordringer knytter man sig så til de nye hunde i stedet for.

Tænk Dem blot, hvor rart det er at have en ven, som hver gang man kommer, er den samme og står der med dens logrende hale og er glad og taknemmelig for selv det mindste klap. Nej, det bliver vemodigt, når jeg aftræder til civilt efter cirka 8 måneder hos nogle af flyvevåbnets hunde, men med stolthed over at have været på FLHS og arbejdet med de mest trofaste soldater forsvaret har, i disse firebenede schæferhunde.

ARBEJDET I BEVOGTINGSTJENESTEN.

Da jeg var kommet til Eskadrille 661-B (ESK661-B) troede jeg, at nu var jeg hundefører, men ak. Jeg skulle først gennem en 14 dage lang introduktion, hvor vi lærte lidt om adgangsbestemmelserne for flyvestationen, for det bestod vores arbejde nemlig også i. Vi blev også instrueret i, hvordan vi skulle forholde os, hvis vi kom ud for en



alarm. Det er nemlig sådan, at de steder hvor der findes papirer og andre ting, der ikke umiddelbart er tilkommelig for uvedkommende, er der installeret et alarmsystem, som forbindes med hovedvagten, hvor der så skal tages affære, hvis en sådan alarm aktiveres. Vi skulle jo også helst lære det store område at kende, så vi blev kørt ud i det lukkede område, udstyret med en radio og et kort, og så skulle vi ellers bare gå området igennem og melde hjem over radioen, hver gang vi nåede en kontrolpost. Efter 14 dage med disse ting skulle vi teoretisk være hundefører, men det er man bare ikke. Jeg skulle nu til at ind-



Klar til angreb, Boffy er helt sikkert på mærkerne

træde på et vagthold. Det er nemlig sådan, at tjenesten bliver dækket af 4 vagthold, der så dækker døgnets 24 timer alle årets 365 dage. Denne tjenesteform giver nogen frihed. Tjenesten er nemlig delt op i dagvagter (0745 - 1559), nattevagter (1545 - 0759) og døgnvagter (0745 - 0759) de sidstnævnte fremkommer dog kun i weekender og på helligdage. Da vi gennemsnitlig skal have 40 timer om ugen, og en nattevagt er på 16 timer og en dagvagt på 8 og en døgnvagt på 24 timer, så kan man vel selv regne ud, at man kan få en del fritid. Det viser sig bare, at man sover det meste af tiden væk, hvis man ikke har et job ved siden af, hvad der i øvrigt er mange hundeførere der har.





Jeg vil nu fortælle om, hvordan vagterne hovedsageligt forløber. Det skal lige nævnes, at vi er ca. 7 HF på dagvagt. Vi møder som før nævnt kl. 0745, hvor vi starter med en briefing af vagtholdslederen, der fortæller lidt om, hvad der skal ske i løbet af dagen. Efter denne briefing kører vi så i hundegården, hvor hundene lige skal luftes og soignereres. Når alt dette er gjort, begynder træningen som regel med en gang samlet lydighedstræning, hvor vi laver ekcercits med hunden. Derefter er det tid til en kop kaffe hjemme i hovedvagten samtidig med, at bevogtningslederen giver os nogle praktiske oplysninger om, hvad der ellers kan være af vigtige ting. Når alt dette er sket, skal vi i marken og træne med hunden. Det foregår som regel på steder, hvor der ikke er andre mennesker. Vi træner f.eks. sporsøg d.v.s. en mand går ganske almindeligt ud over en mark samtidig med, han lægger nogle genstande. Bagefter skal hunden og fører så følge dette spor. Vi træner også post- og patruljetjeneste, som går ud på at finde ting eller personer, der er gemt. Hunden kan, hvis vinden er i den rigtige retning, finde disse personer eller ting ved hjælp af den fantastiske lugtesans, som hunden er i besiddelse af. Så er det middag, vi skal hjem og spise. Derefter fortsætter vi træningen indtil kl. 1530. Denne træning med hundene er meget spændende, for hundene er lige så forskellige som mennesker. Nogle dage gider de ikke lave noget, men andre dage kan de slet ikke vente med at komme igang. Så er det, at det er op til førerne at opildne hunden på de dage, hvor den er doven. Dette kan kun lade sig gøre, hvis man har styr på hunden d.v.s. lydighedstræningen skal være i orden. Vi fortsætter selvfølgelig træningen på dagvagten, suppleret med et par alarmer, som vi skal rykke ud til. Det er faktisk et meget interessant job.

Nattevagten er lidt lettere at fortælle om. Den går hovedsageligt ud på patruljering og adgangskontrol fra "BURET". Ja, vi laver skam andet end at gå med hundene. På døgnvagterne og nattevagterne og til dels også på dagvagten skal vi også passe det såkaldte "BUR", hvorfra vi sørger for, at uvedkommende ikke kommer ind på flyvestationen. Nå, men tilbage til patruljeringen. Den går ud på, at vi kører ud et eller andet sted i det lukkede område, hvor hunden bliver sluppet løs. Vi går så rundt til nogle kontrolposter i området og melder over radioen til hovedvagten, så de altid ved, hvor vi befinder os. Nattevagten er jo som før nævnt på 16 timer, men vi er kun i aktivitet i 8 timer med mindre der da sker et eller andet, for i de resterende 8 timer er vi nemlig i beredskab. Umiddelbart ser det ikke ud til, at man er så meget sammen med sin hund, det er man måske heller ikke, men i den tid man er det, bliver der så til gengæld arbejdet effektivt. Der er kun en ulempe ved at være værnepligtig hundefører. Man bliver knyttet til hinanden. Der opstår simpelthen et forhold hund og fører imellem, selv om man kun går sammen i 7-8 måneder, bliver det alligevel et trisk øjeblik, når man står og ser på sin hund for sidste gang. Man har selvfølgelig muligheden for at fortsætte som hundefører på kontrakt, men disse muligheder er ganske små.

Personlig er jeg meget glad for at være hundefører, derfor har jeg også søgt ind til politiet, for om muligt engang at blive hundefører/-træner inden for politiet. Det er vist også ret svært at komme ind der, så mulighederne er ikke så store.

Når jeg så er hjemsendt kører hunden gennem samme procedure igen, som den har været igennem med mig, og sådan kan den skifte fører 8 til 10 gange i løbet af dens levetid. Det er noget, der kræver en stærk psyk, at kunne vænne sig til så megen forskellighed.





Bevogtningssoldaten i fuld udrustning



POKALER TIL KVINDELIGT PERSONEL I FLV OG KFK



Ved Flyvevåbnets Idrætskomites møde på Flyvestation Værløse den 19 NOV 1981 overdrog Inspektøren for Kvindeligt Flyvekorps (IKF), Inger Christiansen, generalinde Harriet Førsløvs pokaler til flyvevåbnet (FLV)

Disse pokaler skænkede generalinden Kvindeligt Flyvekorps (IKF) i henholdsvis 1954 og 1963, og de blev udsat i KFK mesterskab i terrænsport (senere orienteringsløb), der igennem årene - som oftest - er blevet afviklet med (og af) FLV.

KFK personel var i disse år de eneste uniformerede kvinder i FLV, så det var naturligt, at generalinden, som senere blev æresmedlem af KFK skænkede disse vandrepokaler til KFK mesterskab.

Som tiden er gået, er meget ændret: FLV har fået kvindeligt militært personel, og der er i FLV konkurrence i orienteringsløb også oprettet en række for kvinder, hvori KFK personel kan deltage.

KFK har på grund af de ændrede forhold derfor besluttet at overdrage pokalerne til FLV.

KFK føler, at vandrepokalerne på denne måde kommer i rette hænder. Nu har FLV både general og generalinde Førsløvs pokaler til mesterskabet i orienteringsløb.

IKF udtrykte sin tak for det gode samarbejde, der altid har været og håbede, at den beslutning, KFK nu har taget, vil blive fælles glæde i årene, der kommer.

IKF overrakte derefter pokalerne til Chefen for Flyvevåbnet.

Generalmajor N. Holst Sørensen takkede for de ideer og tanker, der lå bag beslutningen, om at overdrage disse smukke pokaler til FLV, så alt kvindeligt personel i FLV for fremtiden ville kunne konkurrere om disse pokaler.



FLYVEVÅBNETS IDRÆTSLEDERPRIS 1981

FLYVEVÅBNETS IDRÆTSLEDERPRIS kan af CHF 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 1981 tildelt:

Seniorsergent af 1. grad P. Halberg.



IMPLEMENTERING AF FIKS

Forsvarets integrerede kommunikationssystem (FIKS) er et projekt, der omfatter automatisering af forsvarets fjernskriver- og dataforbindelser. Efter en flerårig planlægningsperiode er systemet nu ved at blive iværksat, og påregnes sat i drift i løbet af 1982.

På adskillige områder omfatter FIKS væsentlige ændringer i forhold til det nuværende system. Det gælder bl.a. placering af fjernskrivere og andet udstyr, organisation, procedurer og sikkerhedsmæssige aspekter. Alt dette må naturligvis koordineres omhyggeligt, og FKO håber derved at undgå, at uhensigtsmæssige standardløsninger påtvinges de lokale myndigheder.

I forsvarets nuværende økonomiske situation, må driften af et projekt som FIKS tilrettelægges således, at der økonomiseres med ressourcerne inkl. betjeningspersonel. Den teknologiske udvikling har også for FIKS vedkommende medført, at systemet har sprængt de gamle snævre faggrænser, således at der nu må tænkes på tværs af de vante baner. Det er derfor vigtigt, at alle involverede parter: COMCENTER, Sekretariat, Kommandantskab, O-sektion m.fl. kan tale sammen og etablerer et godt samarbejde. For at bidrage hertil vil "Flyvevåben-Nyt" følge dette indlæg op med en almindelig orientering om FIKS i et senere nummer.

Nyt - Nyt - Nyt

FLYNYT introducerer hermed en ny bagside. Et objekt for samlere.

ESKADRILLE 543

Blasonering af skjoldet.

Ved et tindesnit af blå og sølv, hvorpå en pælvis stillet brandpil i omvendte tinkturer med guld flamme.

Motivering.

Eskadrillens virksomhed er ved mærkets udarbejdelse raketoperation.

Som symbol for denne virksomhed er valgt en brandpil. Enhedens placering på Stevns er angivet ved en mur af kridtstenskvadre, hvilket materiale er symbolsk for Stevns Klint.

Båndet.

Båndet bærer devisen: SEMPER PARATUS
(Altid rede) og enhedsbetegnelsen ESK 543.





Stevns