

# Fly Nytt



FLYVERSTABEN

MAR 1982

Flyvevåbne

Jonstrupvej 236

Jonstrup

2750 Ballerup





GM P. THORSEN

*Chef for Flyvertaktisk Kommando*

Den sidste halve snes år har Flyvertaktisk Kommando (FTK) ved hvert årsskifte udsendt en målsætning for det kommende år. Målsætning er måske ikke den helt korrekte betegnelse for denne skrivelse, der i summarisk form har lagt rammerne for det kommende års virksomhed. FTK har den opfattelse, at det var og er en hensigtsmæssig form for, over for enhederne, at beskrive rammerne for årets aktiviteter, og at målsætnings-skrivelsen i øvrigt også imødekommer en del af personnets informationsbehov.

Det er stadigvæk FTK opfattelse, at en målsætningssskrivelse bør udsendes. De senere års erfaringer, og vel især erfaringerne fra 1981, har imidlertid vist, at opfyldelse af de fastsatte målsætninger i stigende grad vanskeliggøres eller ligefrem forhindres af pludseligt opståede ressourcemangler, som er uden for enhedernes eller FTK kontrol. Sådanne ressourcemangler har i flere tilfælde medført væsentlige ændringer af målsætningerne i årets løb.

Med risiko for, at denne situation vil gentage sig i 1982, har FTK alligevel fundet det hensigtsmæssigt at udsende en målsætningssskrivelse ved årsskiftet 1981/82. Jeg vil i det efterfølgende komme ind på hovedindholdet af denne.

1982 vil blive præget af indledningen af de styrkereduktioner, der blev resultatet af det politiske forlig om forsvaret i august 1981. De mest iøjnefaldene reduktioner vil være den endelige udfasning af C-47 midt i året og den pr. 1 januar foretagne reduktion i eskadrille 725. Men også forberedelser til reduktioner i F-104 eskadriller, NIKE-udfasning og ændringer i Kontrol- og Varslingssystemet vil sætte deres præg på året 1982.

FTK og KVG har i 1981 været pålagt at udarbejde forslag til reduktioner i Kontrol- og Varslingssystemet, med henblik på at opnå nærmere specificerede besparelser, specielt indenfor personelområdet. De nævnte forslag er udarbejdet og er for nærværende under overvejelse i Forsvarskommandoen. Jeg forventer, at disse overvejelser vil blive afsluttet i første kvartal af 1982, og at de derefter beordrede ændringer i K&V systemet skal gennemføres så hurtigt, som det vil være praktisk muligt.

\*\*\*

Det er herudover allerede besluttet og iværksat at afvikle eskadrille 501 på Kagerup, selvom der stadigvæk ikke er endelig afklaring på den fremtidige anvendelse af materiellet. De her skitserede ændringer samtidigt med afprøvning af nye systemer til K&V-formål vil få afgørende indflydelse på den enkeltes tjenstlige vilkår i 1982. Det er FTK magtpåliggende, i samarbejde med KVG-enhederne, i muligt omfang at begrænse evt. uheldige virkninger for personellet af denne udvikling. Men opretholdelse af et optimalt luftforsvarssystem med et hensigtsmæssigt beredskab vil for FTK have prioritet.

Inden for Nærluftforsvaret (NLF) var det ventet, at tilgang af de tidligere indkøbte ekstra L-70 ville ske i 1981. Tekniske problemer forhindrede dette, men FTK vil i samarbejde med Flyvematerielkommandoen prioritere løsningen af disse problemer, ligesom også de igangværende arbejder for forbedret vedligeholdelsesstandard af NLF-materiellet vil fortsætte. For så vidt angår den fortsatte udbygning af NLF-stillingerne vil den økonomiske situation kun gøre dette muligt i meget begrænset omfang. På den positive side bør det nævnes, at FTK i 1982 fortsat vil være inddraget i overvejelserne omkring anskaffelse af et nyt NLF-system, inden for de fastlagte økonomiske rammer.

De to resterende NIKE-eskadriller vil blive holdt operative i hele 1982. Den økonomiske situation vil dog nødvendiggøre en reduktion i værnepligtsstyrken ved de to eskadriller i slutningen af året. Det anses for muligt at opretholde en rimelig operativ effektivitet og et tilsvarende beredskab ved de to eskadriller.

Inden for IHAWK vil yderligere modifikation for at forbedre systemet blive iværksat i 1982. De i 1981 iværksatte bestræbelser på at koordinere arbejdet med at forbedre enhedernes kommunikations- og mobilitetsmuligheder vil blive fortsat. Formulering af en operativ koncept for IHAWK forventes afsluttet i 1982. Endelig vil forberedelserne til modtagelsen af evt. yderligere IHAWK eskadriller og til flytningen af ESK 541 blive fortsat, idet løsninger må udformes primært med hensyntagen til de økonomiske muligheder.

Resultaterne med hensyn til afvikling af flyvning i 1981 viste, at der nu er skabt de personelle og tekniske forudsætninger for opfyldelse af kravene til flyvetræning.

Så meget mere må det beklages, at de tildelte ressourcer, specielt i årets sidste del, ikke tillod en udnyttelse af disse muligheder.

Heller ikke i 1982 vil de tildelte ressourcer muliggøre fuld gennemførelse af det nødvendige flyveprogram. Såfremt nedskæringer i løbet af året kan undgås, anses det dog for muligt at gennemføre en forsvarelig træning i de primære opgaver samt omskoling af piloter, der har afsluttet den grundlæggende flyveuddannelse. For hurtigt at opnå operativ effektivitet med F-16, vil denne type flyvetidsmæssigt være højst prioriteret, og F-16 piloterne vil antageligt opnå lidt højere årlig flyvetid end øvrige jagerpiloter.

Planlægningen af udfasning af en eskadrille F-104 i 1983 vil fortsætte koordineret med planerne om indfasning af en tredje F-16 eskadrille. FTK vil arbejde for, at placeringen af denne tredje F-16 eskadrille bliver afgjort tidligt på året, og at afgørelsen tager rimeligt hensyn til alle faktorer, herunder overlevelsesmulighederne for våben-systemet.

Eskadrille 725 reduceres pr. 1 januar til 16 U/E. De nødvendige personelmæssige tilpasninger vil blive foretaget i løbet af året. Afprøvning af WDNS og udførelse af denne modifikation, der vil have meget væsentlig betydning for F-35 operative effektivitet, fortsætter.

Indfasning af F-16, der ved en udmærket indsats fra personellens side hidtil er forløbet i nøje overensstemmelse med de udarbejdede planer, fortsætter i 1982, hvor eskadrille 730 planlægges at opnå operativ status og hvor den endelige udfasning af F-100 finder sted i tredje kvartal. I 1982 vil endvidere omskoling af relativt uerfarne piloter til F-16 finde sted, et tegn på, at F-16 indfasningen er nærligt afsluttet, men samtidigt også en udfordring til alle implicerede.

\*\*\*

Endelig udfasning af C-47 vil finde sted med udgangen af juli. FTK ser ingen mulighed for at kompensere for denne reduktion i lufttransportkapacitet. Tilgang af Gulfstream III vil finde sted i begyndelsen af året og forventes afsluttet medio 1982. Efter indledende træning vil typpen blive taget i operativ brug i fiskeriinspektionen i løbet af sommeren, herunder afløse den i Grønland udstationerede C-130. Herved skabes mulighed for en mere rationel udnyttelse af C-130 i dennes primære transportrolle.

Det er med tilfredshed, at FTK kan konstatere, at den betænkelighed flyvesikkerhedssituationen gav anledning til i 1980 ikke viste sig berettiget for så vidt angår situationen i 1981. Resultaterne viste en meget klar forbedring, og det er FTK håb, at denne klare tendens kan holdes også i 1982. Dette vil stille store krav til alle om en videre udbygning af selvdisciplin og faglig ekspertise, om effektiv supervision og fremfor alt om en realistisk vurdering af alle relevante faktorer ved planlægning af flyvevirksomhed.

Planlægningen af FSN VÆRLØSES fremtidige status og de derværende eskadrillers evt. ændrede basering vil blive fortsat i 1982. Det er FTK hensigt, i den udstrækning der er mulighed herfor, at søge situationen afklaret i 1982 på et grundlag, der primært vil tage hensyn til økonomiske faktorer, men også må indebære en vurdering af fordelene for det samlede forsvar ved at råde over en fuldt operativ flyvestation på Sjælland bl.a. til modtagelse af forstærkninger. Tilpasningen af Flyvestation TIRSTRUP til deployeringsstatus vil finde sted.

Øvelsesvirksomheden vil, udover de normale rutineprægede øvelser, blive præget af TFW 82 samt de større samlede tre-værns øvelser i september. TFW vil blive afviklet i overensstemmelse med hidtil anvendte princip, at denne øvelses primære formål er at træne FLV enheder i deres operative rolle og i begrænset omfang i samarbejdet med andre enheder i AIRBALTAP området og med forstærkningsenheder.

For så vidt angår øvelsesdeltagelse generelt, vil FTK bestræbelser henses til den herskende ressourcemangel i endnu højere grad end før gå ud på, at maksimere FLV udbytte af øvelserne.

Det var ventet, at FIKS ville blive introduceret i 1981. Af tekniske grunde lykkedes dette ikke, men begyndende ibrugtagen er nu umiddelbart forestående. I modsætning til den oprindelige planlægning vil FTK ikke få pålagt et overordnet operativt ansvar for denne ibrugtagen, men FTK vil fortsat inden for FLV arbejde med problemerne omkring FIKS, bemanning og brug.

Planlægningen af ACBA CCIS vil i 1982 medføre en væsentlig belastning af FTK, idet systemets detaljerede opbygning nu fastlægges endeligt. FTK lægger stor vægt på, at dette arbejde udføres med den største grundighed og forudseenhed, en forudsætning for indfrielse af de store forventninger, der stilles til et i mange henseender banebrydende projekt. FTK vil medinddrage brugerenhederne i arbejdet.

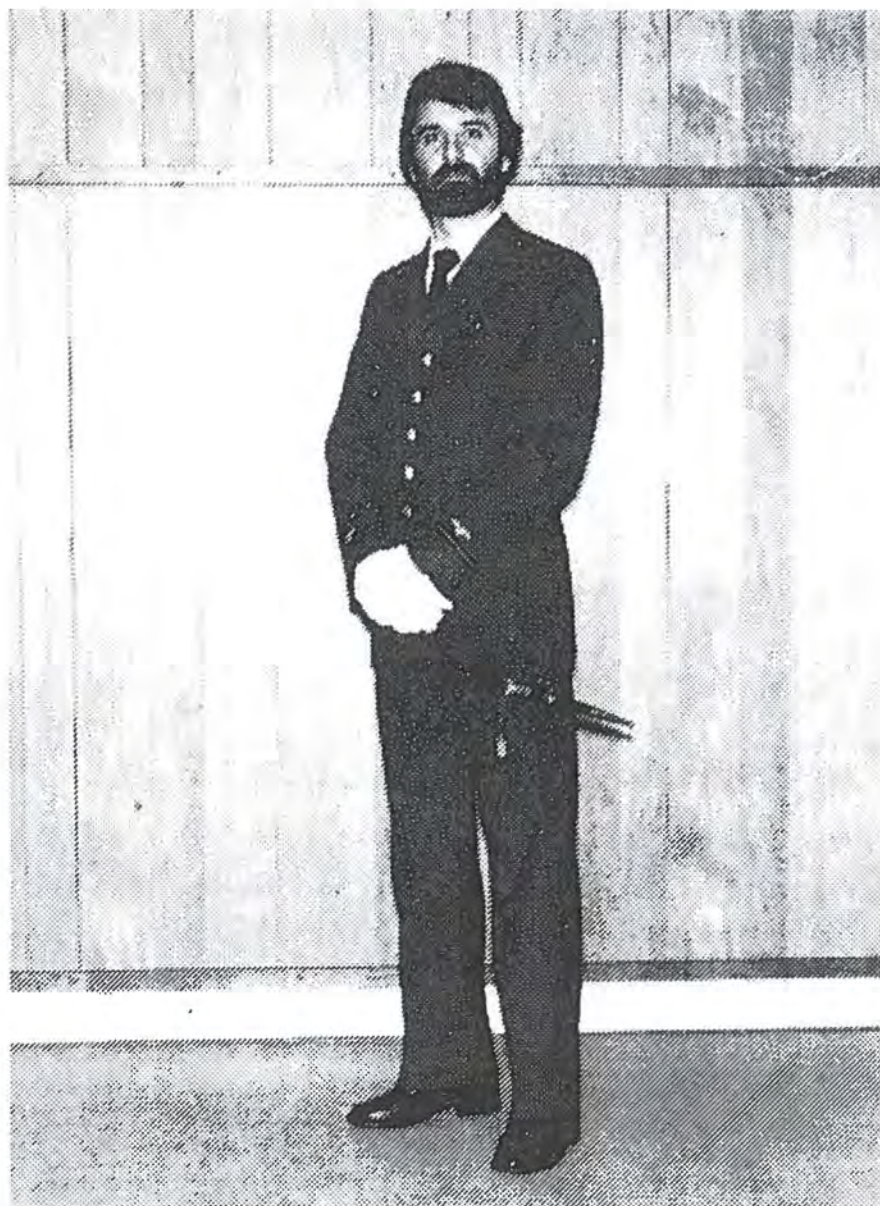
1982 vil stille store krav til FLV enheder og stabe, men primært til den enkelte. I lighed med 1980 kan jeg i 1981 gennem bl.a. TAC EVAL resultaterne konstatere, at personellets motivation og indsats fortsat er på et højt niveau. Dette er en forudsætning for at vi i 1982 og fremover kan nå vort primære mål, at FLV styrke, trods nedskæring og reduktioner, forbliver professionel og operativt effektiv.

\*\*\*

# HENDES MAJESTÆT DRONNINGENS ÆRESDOLK

## TILDELT SEKONDLØJTNANT

### AF B-LINIEN



*Sekondløjtnant J.H. Nielsen udnævnt 1 DEC 1981*

Ved fremstillingen af Officersskolens klasse 1979/81-B for Hendes Majestæt Dronningen den 9. december 1981 i Christian den IX's palæ på Amalienborg, fik sekondløjtnant af B-linien J.H. Nielsen overrakt Dronningens æresdolk som den første officer af B-linien i Flyvevåbnet.

For at få tildelt æresdolken skal kadetten ved afgangseksamen fra Officersskolen have opnået mindst 10,7 i gennemsnit af samtlige karakterer. SL J.H. Nielsen opnåede et gennemsnit på i alt 10,9.

J.H.Nielsen startede som værnepligtig i Flyvevåbnet i maj 1972. Efter sergentskolen har han forrettet tjeneste ved Eskadrille 542. J.H. Nielsen er uddannet som Improved Hawk Wavetekniker i USA. Efter gennemgang af FLOS tiltræder sekondløjtnanten igen tjeneste ved sin gamle eskadrille som teknisk officer.

## PIGER PÅ FLSR

Før vi søgte optagelse på Flyvevåbnets Sergent- og reserveofficersskole havde vi en del betæneligheder. De største var om vi i det hele taget kunne klare og bestå uddannelsen, det var især de fysiske krav, men også forholdet til de mandlige elever var årsag til betæneligheder. Hvad ville de mon sige, når de så der var piger på holdet? vil de respektere pigerne og tage dem alvorligt?

Efter at have bestået skolen har vi, for at hjælpe evt. andre ansøgere blandt kvindeligt stampersonel, villet orientere lidt om vores betæneligheder og problemer m.m.

Selve skoleuddannelsen varer ca. 4 måneder og omfatter bl.a. nærforsvar, skydning, FUT og instruktørvirksomhed.

Uddannelsen er grundig, men dog ikke for krævende.

Af problemet i dagligdagen kan nævnes forskellen i FUT, hvor mændene synes det er uretfærdigt, at vi ikke har de samme krav. Og det er der ikke noget at sige til, men hvis kravene skal være ens, skal der være meget mere tid til FUT ved tjenestestederne.

Disciplinen er i forhold til de fleste tjenestesteder strengere, men alligevel rimelig.

Forholdet til de mandlige kolleger udviklede sig - efter en skerpisk prøvetid - til et godt kammeratskab gennem hele skoleuddannelsen, dog med de sædvanlige hentydninger, som der også er alle andre steder.

Indkvarteringsforholdene er generelt ringe for de mandlige elever, og ret uheldig for de kvindelige idet disse er indkvarteret i den modsatte ende af lejren. Klasseværelserne er brugbare, men findes ikke i tilstrækkeligt antal, således at både pudsestuer og belægningsstuer må tages til hjælp.

Efter denne korte omtale af forholdene må vi konkludere:

Der er ikke noget at være bange for.

*Lilli Larsen/Lene Jacobsen*



*Skydebanen*

# KVALITETSSIKRING

Alle har vel et ønske om at gøre deres arbejde bedst muligt. Med det som baggrund skulle man tro, at alt ville blive perfekt, og at der aldrig ville opstå fejl eller mangler. Sådan går det jo desværre ikke altid trods de gode hensigter. Det er den erkendelse, der ligger bag det forholdsvis nye begreb kvalitetssikring. En høj kvalitet har altid været tilstræbt, ikke mindst inden for Flyvevåbnet, men det nye er, at man prøver at sætte disse bestræbelser i system for bedre at nå hensigten.

Ved systematisk at gennemgå de forhold, der har indflydelse på kvaliteten, håber vi at få et endnu bedre og sikrere resultat, end det hidtil har været tilfældet. Det drejer sig blandt andet om at sikre, at baggrunden for det arbejde, der udføres, er i orden. Det vil sige, at folk ikke bare har den gode vilje, men også den nødvendige uddannelse, det rigtige værktøj og de rigtige instruktioner. Man undgår heller ikke en kontrol af, at arbejdet virkelig bliver rigtigt udført. Da det ikke er muligt at kontrollere alle detaljer, især ikke med vore dages komplicerede flysystemer, går kontrollen i særlig grad ud på at afsløre og forebygge systematiske fejl, som på længere sigt kunne få alvorlige følger. Endelig går kvalitetssikringen ud på at registrere og undersøge de fejl, der forekommer, så der kan blive grebet ind i tide for at forhindre, at de gentager sig.

I Flyvevåbnet har mange af disse ting været udført i mange år af de tekniske kontroltjeneste. Ved alle flyvestationer og hovedværksteder findes der en teknisk kontrolsektion, der sorterer direkte under materielchefen/hovedværkstedschefen. Disse kontrolsektioner er bemandede med erfarne teknikere, der uafhængigt af de udførende værksteder har til opgave at føre tilsyn med, at baggrunden for det udførte arbejde er i orden og at arbejdet bliver korrekt udført, og at opståede fejl bliver undersøgt.

For cirka et år siden begyndte Flyvevåbnet indførelsen af det nye kvalitetssikringssystem på grundlag af de erfaringer, der var indhøstet bl.a. ved tilsyn med produktionen af F-16 dele i Danmark. Systemet hviler på den bestående organisation, idet der dog blev oprettet en speciel kvalitetssikringssektion i Flyvematerielkommandoen til at koordinere arbejdet. Der er etableret et specielt kursus for kontrolsektionernes personale (kvalitetsinspektører), hvor de lærer om de forhold, der påvirker kvaliteten, og hvordan man på en systematisk måde kan sikre, at kvaliteten indbygges i alle led. Der er også udarbejdet bestemmelser for de rammer, kvalitetssikringsarbejdet skal udføres indenfor, og vejledninger i den praktiske gennemførelse. Vigtigst er dog det arbejde, der nu udføres på flyvestationer og hovedværksteder for at gennemføre disse principper. Der vil som altid, når der skal indføres noget nyt, være en periode, hvor man synes, at de kun giver ekstra arbejde og besvær. Når de først er indført, skulle lønnen komme i form af en endnu mere sikker og effektiv funktion af Flyvevåbnets tekniske virksomhed.

At det ikke er den rene teori viser erfaringerne fra de områder, hvor man allerede har haft kvalitetssikring i nogen tid. Det gælder ikke blot i forbindelse med flyvning, hvor ansvaret for menneskeliv har gjort kvalitetssikring under den ene eller den anden form til en selvfølge for længe siden, men også i industrivirksomheder. Flere og flere private virksomheder får øjnene op for betydningen af kvalitetssikring, både i lys af det ansvar, man påtager sig ved at sende sine produkter ud til en kundes dekreds, der bliver mere og mere kvalitetsbevidst, og for at begrænse fejl og spild i selve produktionen. Læren herfra er, at det betaler sig direkte i kroner og øre at gøre en indsats for kvaliteten, og det er jo et forhold, som vi med de knappe midler, der tildeles forsvaret, i høj grad vil have brug for i denne tid.

CING S. Boesen/FM



## 10.000 FLYVETIMER SOM BESÆTNINGSMEDLEM



*KN N.J.H. Jensen lykønsker SSG J. Thøgersen ESK 721.*

Seniorsergent John Thøgersen, Flyvestation Værløse har opnået 10.000 flyvetimer som besætningsmedlem. Dette magiske tal blev passeret under udførelse af tjeneste ved Luftgruppe Vest, Søndre Strømfjord den 23 SEP 1981.





# ANDREAS ANTON FREDERICH SCHUMACHER

## EN DANSK RAKETPIONER

A.A.F. Schumacher - der levede 1781-1823 - var den første dansker, der eksperimenterede med raketter. Efter bombardementet af København i 1807 udviklede han et fuldstændigt raketsystem og startede i forbindelse hermed et raketkorps, den første raketenhed i Europa.

A.A.F. Schumacher udviklede også raketbåde, lysbomber og - sammen med sin broder, der var astronom - afprøvede han med teleskop måling af lysbombers synlighed på ca. 15 km afstand.

Amerika har på "International Space Hall of Fame" i år hædret Schumacher sammen med så kendte navne som Alan B. Shepard, Virgil Ivan Grissom og Malcolm Scott Carpenter m.fl.



MJ E. Lyngbye

Major Eric Lyngbye fra Luftværnsgruppen deltog i ceremonien og fik til Danmark udleveret en plakette med A.A.F. Schumachers navn og historie.

Plaketten, der blev videregivet til Luftværnsgruppen, blev ved en højtidelighed mandag den 21. december 1981 ophængt på Flyvestation SKALSTRUP og afdækket af Chefen for Luftværnsgruppen - oberst B. Rasmussen - der i forbindelse med afsløringen fortalte om Luftværnsgruppens planer om samling af LVG historie, bl.a. ved på flyvestation SKALSTRUP område at opstille rakettyper, der har været anvendt ved NIKE og HAWK systemerne.

Skulle personel - tidligere tjenstgørende ved LVG enheder - være i besiddelse af historisk materiale - billeder, bøger el. lign. - vil Luftværnsgruppen med glæde tage imod det.

☆☆☆

# CHEFEN FOR FLYVEMATERIELKOMMANDOENS TALE VED FLYVEVÅBNETS OFFICERSSKOLES ÅRSFEST DEN 5 SEPTEMBER 1981.

Det er en stor dag for mig.

Det er 24 år siden jeg forlod Flyvevåbnets Officersskole som ung officer i Flyvevåbnet.

Og nu i aften er jeg tilbage som kommandochef og - det er i dag det vigtigste for mig - som den, der skal overbringe Flyvevåbnets hilsen til kadetterne på Flyvevåbnets Officersskole og til jeres gæster fra vore nordiske broderlande.

Jeg er glad og bæret.

Det er ikke blot en hilsen jeg bringer.

Jeg bringer også Flyvevåbnets forhåbninger og forventninger til kadetterne på Flyvevåbnets Officersskole.

I har valgt at blive/være chefer. Chefer i Flyvevåbnet.

Det er et godt valg.

I har valgt at være ansvarlige mennesker.

Valgt at tage ansvaret for andre menneskers arbejde og handlinger.

Et sådant valg medfører forpligtelser.

Forpligtelser til at

- gå foran
- udholde pres
- forklare pres
- være skyldig i at presse andre til det yderste.

Sådan er det at være chef. Sådan er det at have ansvar.

Men at være chef giver også ret til at lede og føre og til at træffe beslutninger.

I skal ikke være bange for at sige:

"Jeg har påtaget mig ansvar. Det giver mig ret og pligt til at lede og beslutte. Jeg har ydet indsatsen. Jeg ville og jeg kunne".

Også for jer og de, i kommer i berøring med i chefvirket i Flyvevåbnet gælder Piet Heins motto om Fulton-Projektet:

"Man skal ikke hæve  
sit lod ved at kræve.  
Livsloven byder  
man er, hvad man yder".

Man kan sagtens drive med strømmen. Det er let og uforpligtende. Går det galt er det ikke ens egen skyld. Man gjorde jo kun, hvad alle andre gjorde. Man kom derhen hvor strømmen blev stoppet, selv om dette sted slet ikke var der, hvor man ønskede sig hen.

Som chef må man ikke drive med strømmen. Som chef skal man bestemme strømmens retning.

Et nyt forsvarsforlig er indgået og i de næste 3 år vil Flyvevåbnet miste en vis kampkraft eller kampevne på en række områder

- luftforsvar
- transportkapacitet
- evne til at modtage forstærkninger.

Flyvevåbnets 3 generalsejbeder holdt i går møde med de operative Chefer om Flyvevåbnet i de kommende år. Der var enighed om, at nok reduceres Flyvevåbnet, idet en række ældre systemer går ud. Men tilbage er kernen i det, der udgør Flyvevåbnets kampkraft: Antal enheder, flyvestationer, støttestrukturen. Platformen for et bedre

\*\*\*

Flyvevåben efter 1984 er uberørt og det er væsentligt. Så er det op til Dem som kommende chefer og os som nuværende at bruge denne platform, at anvende vort Flyvevåben så godt og overbevisende indtil 1984, at tvivlere bliver overbevist om, at et større og mere kampklart Flyvevåben er en god investering, er en god og effektiv forsikring af vort lands frihed og suverænitet. Jeg overværede Taktiske skydninger i Oksbøl forleden dag. Det var overbevisende og opløftende at se, hvordan Flyvevåbnets forskellige elementer - Kontrol og Varsling, HAWK, Nærluftforsvaret, Fly - arbejdede sammen om udførelse af operationer, der er så tæt på virkelige krigsoperationer, som man kan komme. Det var resultatet af professionelle folks arbejde, vi så. Alt-sammen ledet, styret, koordineret af unge chefer imellem 25 og 40 år.

Så det er et aktivt og slagkraftigt Flyvevåben, De kommer ud i. Der er stærke centralistiske tendenser indenfor staten i dag. Også inden for forsvaret.

"Der er tale om så store værdier i dag, at vi må styre det hele centralt", siger man!

"Man kan ikke betro så unge mennesker ansvaret for så store værdier alene, så de skal overvåges centralt", siger man!

Jeg afviser sådanne tanker.

Man kan og skal give unge mennesker ansvar. I skal vide, at Flyvevåbnets chefer ønsker jer uddannet til at tage ansvar!

Og vi vil give jer ansvar.

- ansvar for uddannelse
- ansvar for operationer
- ansvar for materiel
- ansvar for Flyvevåbnets kampkraft.

Jeg siger dette her, så også jeres nærmeste m/k ledsager hører, at Flyvevåbnets kadetter ikke er ligegyldige personer i et stort system. Nej, de er Flyvevåbnets fremtidige fundament. De skal bære Flyvevåbnets del af forsvaret ind i fremtiden.

Betragt det ikke som et problem, men som en udfordring.

Væsentligt for et forsvar er, at det har styrke og at de politisk ansvarlige giver forsvaret et klart idegrundlag.

Der har gennem Danmarks historie været tider, hvor forsvaret havde styrke, men ingen hensigt og omvendt.

Dette karakteriserede Johan Ludvig Heiberg for 150 år siden således:

"Når styrken uden hensigt er da vorde kæmper dværge".

Idag har politikerne givet dansk forsvar en ganske klar hensigt, men det er ikke nok!

Ved Forsvarsakademiets 150 års jubilæum gav professor Tage Kårsted forsvaret og politikerne en advarsel ved at vende Heibergs ord om og sige

"Når hensigten uden styrke er da først forbliver kæmper dværge".

Flyvevåbnet har styrke i dag. En del af denne styrke er Flyvevåbnets kadetter.

Flyvevåbnet har styrke og hensigt. Vi er ingen kæmpe, men vi vil aldrig blive dværg!

\*\*\*

## MODERNISERING AF DRAKEN

Den 14 august 1981 forlod et af flyvevåbnets Draken fly Hovedværksted Karup efter i knap seks måneder at have været genstand for gennemgribende modifikationsarbejder, nemlig indførelsen af det såkaldte Weapon Delivery and Navigation System (WDNS), der medfører en væsentlig forbedring af Draken flyenes navigations- og våbenafleveringsnøjagtighed.

De danske Draken fly er leveret i tre versioner, nemlig:

- F-35 jagerbomberfly
- RF-35 taktiske fotorekognosceringsfly
- og TF-35 to-sædede træningsfly.

Alle tre versioner kan dog medføre fuld våbenlast og kan derfor alle anvendes som jagerbomberfly om ønskeligt. Der blev i alt indkøbt 51 Draken fly, hvoraf de første tilgik flyvevåbnet i september 1970. I dag er 43 af disse fly stadig i tjeneste. Flyene er tildelt eskadrillerne 725 (jagerbomber) og 729 (taktisk rekognoscering), der begge er stationeret på Flyvestation Karup, der ligger midt mellem Viborg og Herning på den jyske hede.

Draken flyene er udrustet med 30 mm Aden kanoner indbyggede i vingerens centrale del, og flyene har hver i alt ni stationer under krop og vinger, hvor der kan ophænges diverse bomber, ustyrede raketter, indfrarødt-søgende luft-til-luft missiler af typer Sidewinder, kastbare brændstoftanke eller diverse pods til forskellige formål.

Hidtil har Draken piloterne måtte lade sig nøje med et simpelt gyrostabiliseret optisk sigte af principielt samme udførelse som de sigter, der anvendtes i Den anden Verdenskrig. Også med hensyn til navigationshjælpemidler har Draken hidtil været spartansk udrustet. Ser man således bort fra de hjælpemidler, som forudsætter udsendelse af signaler fra jordstationerede sendere (TACAN m.v.), er Draken piloternes eneste hjælpemidler kort, stopur og pilotens gode øjne (Eyeballs Mark I).

Siden flyvevåbnet anskaffede Draken flyene har den moderne mikroelektroniks eksplosive udvikling muliggjort fremstillingen af pålidelige, rimeligt prisbillige integrerede navigations- og våbenafleveringssystemer, som kan installeres i de undertiden trange forhold, der findes i jagerfly. Anvendelsen af sådanne systemer bliver stedse mere påkrævet, da de på hinanden følgende forsvarsforlig medfører stedse færre kampfly, samtidig med at stadig mere avancerede luftforsvarssystemer, såsom missiler, jagerfly, radarstyrede kanoner og kontrol- og varslingsystemer, tages i anvendelse, hvorfor de offensive fly må gøres så effektive som muligt, for at en fjende kan påføres mest mulig skade uden at egne tab bliver uacceptabelt høje.

Såfremt man råder over en flytype med gode præstationer (hastighed, aktionsradius o.s.v.), en rimelig resterende strukturel levetid og der ikke forudses større problemer med anskaffelse af reservedele til og med vedligeholdelse af flytypen, er det sædvanligvis langt billigere at modernisere disse fly end at indkøbe nye fly. Ved indførelsen af WDNS i Draken bringes Draken således i stand til at udføre visse missionstyper på lige fod med F-16 til en pris for alle 43 Draken fly, der svarer til anskaffelsesprisen for to F-16 fly.

WDNS modifikationen medfører, at et antal nye komponenter installeres i flyene. Blandt disse er de væsentligste en navigationsplatform (eller blot IMU) for Inertial Measurement Unit, der fremstilles af Singer Kearfott i U.S.A. IMU er stort set identisk med den platform, der er installeret i F-16., et Head-Up Display (eller HUD, der er fremstillet af Marconi i England). Anvendelsen af HUD medfører, at alle relevante sigteinformationer og alle væsentlige instrumentaflæsninger præsenteres på en

\*\*\*

skråtstillet, gennemsigtig glasplade i pilotens synsfelt, således at piloten ikke behøver at tage øjnene fra målet under et engagement eller fra omgivelserne under lavflyvning. Informationerne præsenteres på en sådan måde, at de står skarpe, når piloten fokuserer på uendeligt), en laserafstandsmåler (eller blot LRF for Laser Range Finder fremstillet af Ferranti i England), en radarhøjdemåler (fremstillet af Honeywell i U.S.A.) og en navigations- og våbenafleveringscomputer (eller MC

for Mission Computer fremstillet af Lear Siegler Inc. (LSI) i U.S.A.) LSI er ifølge en kontrakt, der blev indgået mellem flyvevåbnet og LSI den 14 maj 1980, systemintegrator for WDNS modifikation, hvilket falder naturligt, da LSI også leverer den såkaldte Signal Adapter Unit (SAU), som varetager informationsformidlingen mellem systemets enkelte komponenter og mellem disse og de oprindelige systemer, der bibeholdes i flyene.

Afstandsmåling ved brug af laser er særdeles nøjagtig, hvorfor Draken flyenes våbenaflevering efter indførelse af WDNS bør vise sig at være endog mere nøjagtig end F-16 flyenes under forhold, hvor målet visuelt kan ses, idet F-16 baserer sin afstandsmåling på et radarsystem, der samtidig varetager andre funktioner. Til gengæld vil manglen på radar i Draken være et handicap ved angreb på overflademål om natten i dårligt vejr, ikke mindst hvor målet er mobilt, f.eks. et skibsmål, ligesom en radar ville være ønskelig under luftkamp.

Den laser, der indgår i WDNS, udsender mindre energi end størstedelen af de lasere, som anvendes i industrien, og der vil endvidere i fredstid være monteret et filter, for at den udsendte energi yderligere skal reduceres. I de højder laseren "fyres" fra og under hensyntagen til de anvendte dykvinkler er afstanden fra laseren til træffepunktet på jorden så stor, at der ikke er forbundet risiko for øjenskader med anvendelse af laseren, med mindre en stærk kikkert rettes mod flyet i "af-fyringsøjeblikket". Man har derfor begrænset anvendelsen af laseren til specifikke øvelsesområder, hvor der ved skiltning advares mod brugen af kikkert mod flyene.

Med hensyn til de forbedrede navigationsmuligheder kan piloten hjemmefra indlægge et stort antal såkaldte "way points", til hvilke han til stadighed kan få oplyst afstand og retning, ligesom han til stadighed får meddelelse om de nødvendige korrektioner i flyveretning, hastighed og højde for at den hjemmelagte flyveplan skal overholdes. Undervejs kan piloten nulstille den akkumulerede fejl, der måtte have samlet sig i inerti-navigationsystemet undervejs, hvilket kan gøres ved, at piloten f.eks. meddeler systemet, at en kendt position passerer.

Piloten kan også indlægge et antal områder, som han under ingen omstændigheder ønsker at overflyve, f.eks. områder med et kendt stærkt luftforsvar, hvorefter han får meddelelse derom, såfremt han kommer for tæt på disse områder. Hvis piloten observerer noget interessant undervejs, kan han ved tryk på en kontakt magasinere oplysning om stedets position.

I våbenafleveringsfasen kan piloten vælge mellem et antal såkaldte "modes", hvorved han f.eks. kan få oplysning om træffepunktet for sine bomber, raketter eller granater, såfremt han afleverede sine våben i netop det øjeblik eller han kan fastlægge, hvor han ønsker at ramme, hvorefter han modtager styreanvisninger, indtil våbnene automatisk afleveres. Han kan også angive kortkoordinat, hvor han ønsker en bombe placeret, hvorefter han på lang afstand får meddelelse om at "trække op", efter hvilket bomben automatisk kastes i en ballistisk bane, der afsluttes i målet adskillige kilometer fremme. Ved denne såkaldte "toss bombing" teknik ser de personer, som måtte befinde sig i målet, aldrig de fly, der har leveret bomben.

LSI er som nævnt systemintegrator med ansvar for, at WDNS overholder de opstillede kravspecifikationer. Endvidere står LSI for konstruktionen af monteringsrammer, beslag m.m., der skal benyttes ved install

\*\*\*

ringen af komponenterne til WDNS. Derimod har Flyvevåbnet selv påtaget sig at konstruere en ny næse til F-35 og TF-35 flyene, idet disse flys oprindelige næser ikke forlods er udstyret med et fremadrettet vindue, som laseren kan "kikke ud af". I RF-35 overtager laseren det fremadrettede kameras plads. Ligeledes er instrumentpaneler og cockpitindretning i øvrigt et flyvevåben ansvar. Fremstilling af alle dele undtagen selve komponenterne, de såkaldte "black boxes", foregår på flyvevåbnets værksteder.

Da RF-35 var den simpleste version at modificere, valgtes et eksemplar heraf som første prototype. Dette fly blev taget ind på Hovedværksted Karup (HVKKAR) den 23 februar 1981. Den 14 august 1981 forlod flyet igen HVKKAR, nøjagtig efter den tidsplan, der var skitseret allerede i 1978. I mellemtiden var der medgået 12.000 mandtimer til generelle udviklingsarbejder i forbindelse med projektet, og yderligere 8.000 mandtimer blev anvendt specielt ved modifikationen af den første prototype. Efterhånden som WDNS-modifikationen går i serieproduktion, ventes mandtimeforbruget nedsat til ca. 4.500 pr. fly.

Efter at have forladt HVKKAR fløj prototypeflyet for første gang den 17 august 1981, og efter at have sikret sig at flyet stadig var fuldt flyvedygtigt, overgik prototypen til et flyveprogram benævnt DT&E (Development Test and Evaluation), hvorunder LSI retter systemet til, hvorefter flyet overgår til VT&E (Verification Test and Evaluation) omkring den 15 december 1981, hvorunder flyvevåbnet sikrer sig, at alle specifikationskrav virkelig er overholdt. Dette program ventes afsluttet medio 1982. Det er i øvrigt flyvevåbnets piloter, der fører flyet såvel under DT&E som under VT&E.

Den anden prototype tages ind i januar 1982. Denne gang drejer det sig om et TF-35 fly, der er den vanskeligste at modificere af dem alle, idet pladsforholdene er specielt trange i denne version. Prototypen af den ny næse er allerede fremstillet og klar til at blive monteret på et fly.

Efter prototypefasen ventes serieproduktionen gennemført i perioden 1983 - 85, hvorunder de resterende 41 Draken fly vil blive modificerede. Dette forudsætter selvsagt, at WDNS prototypernes præstationer lever op til de leverede specifikationer. Der vil ikke blive tale om en prototype F-35 modifikation, idet modifikationen af flyets indre i al væsentlighed følger RF-35 modifikationen, og idet F-35's næse er ma-gte til TF-35's.

Foruden WDNS-modifikationen er der også planlagt en modernisering af Draken flyenes radarvarslingssystem, d.v.s. et system der sætter piloten i stand til at se, om hans fly belyses af fjendtlige radare, og hvor disse befinder sig. Alle Draken flyene har allerede et sådant system installeret, men det eksisterende systems logik kan kun vanskeligt opdateres, hvorfor det med den stedse accelererende udvikling er ønskeligt at udskifte væsentlige dele af systemet med mere tidssvarende. Dette program forudsætter dog en endelig godkendelse af Folketinget.

Et modifikationsarbejde, hvorunder Modular Flare and Chaff Dispensers (MFCD) blev installeret i Draken flyene, gennemførtes i perioden 1977 - 80. Dette system sætter piloten i stand til at udskyde brændende magnesiumskugler og/eller "metalcoatede" glasfibre, til henholdsvis at få fjendtlige infrarødt-søgende og radarstyrede våben "ud af lås".

Med gennemførelsen af alle disse modifikationsprogrammer, der finder sted i flyvevåbnets regi, under anvendelse af dansk arbejdskraft, vil Draken være et brugbart våbensystem helt ind i 1990'erne.

\*\*\*

# FIKS

Mens Flyvevåbnet på adskillige punkter kan siges at blive heldigt stillet med FIKS, så kan det give anledning til visse problemer i andre værn. Det vil blandt andet være bekendt for de af vore læsere, der også har lejlighed til at studere det sidste nummer af FLYNYT.

Efter aftale med forsvarsstabens signalafdeling, har vi derfor foretrukket at bringe den orientering, vi stillede i udsigt i forrige nummer, i form af følgende indlæg. Vi vil ved en senere lejlighed sætte focus på det vigtigste i systemet - mennesket, der skal betjene det. Kort sagt: Brugeren!

"Se, det er FIKS" eller

"Sådan forvirrer man bedst en gammel SKT-mand".

- en orientering ved F.H. Andersen/PRLT-B/FIKS-projektgruppe/FMK.

Mange har efterhånden hørt om "FIKS", og flere har en fornemmelse af, at det er et eller andet med PSKT'er eller sådan noget, intet er mere forkert - og dog! Siden februar har jeg været afgivet til Flyvematerielkommandoen, der er den projektansvarlige materielkommando for FIKS, og siden juli har jeg været kursusleder/instruktør ved Flyvevåbnets Specialskole f.s.v.a. uddannelsen af FIKS-personel.

Hvad er da FIKS?

Bogstaverne står for Forsvarets Integrerede Kommunikations System, hvilket vil sige et værnssfælles fjernskriver- og datanet. Systemet er udtænkt så langt tilbage som i 72, og en arbejdsgruppe under Forsvarskommandoen så dagens lys i 74. Denne gruppe udarbejdede specifikke krav efter følgende kriterier:

- større overlevelsessevne,
- bedre udnyttelse af kredsløb og
- hurtigere og mere pålidelig udveksling af signaler.

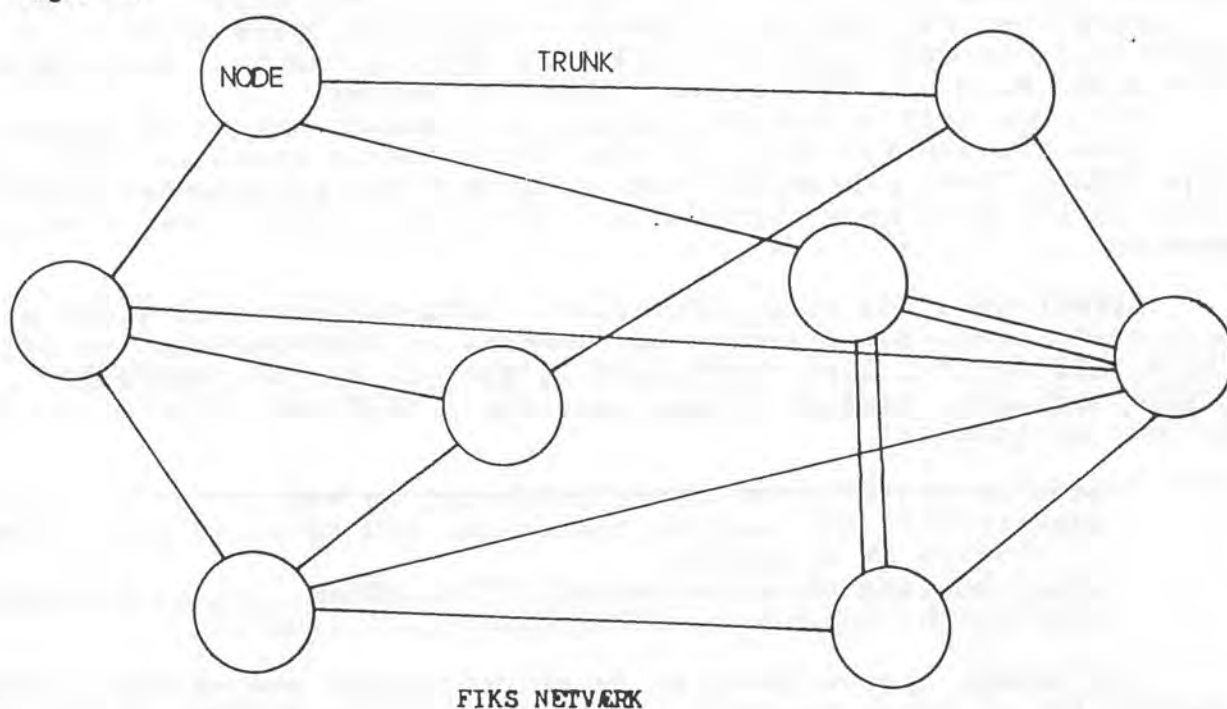
Kravene blev godkendt i 76 og i 1978 tegnedes kontrakt med firmaet Chr. Rovsing om levering af systemet, der forventes klart med udgangen af i år.

FIKS består af (se fig. 1) 8 knudepunkter (NODEs), der indbyrdes er forbundet med et datakredsløb, der er faste forbindelser (TRUNKs). De enkelte trunks kan, ved fejl erstattes af reserveforbindelser. Hvert knudepunkt er forbundet til mindst 3 andre knudepunkter, og har altså mindst 3 forbindelser til/fra sig, så selv ved svigt i op til 2 forbindelser, haves kontakt med hele FIKS-netværket, uanset om reserveforbindelserne er opkoblet eller ej.

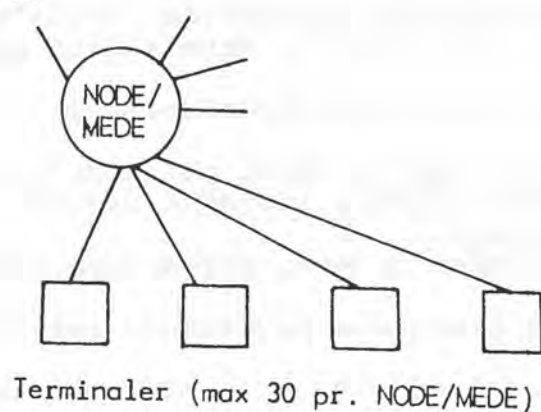
Til hver NODE er tilsluttet en EDB-styret fjernskrivercentral, en såkaldt MEDE (Message Entry and Distribution Equipment), der vejleder brugeren i opstilling af signaler, kryptograferer, kontrollerer, overvåger og griber ind i signalformidlingen, såfremt det påkræves, f.eks. ved svigt i den automatiske signalformidling.

MEDEn kan kontrollere og styre nettet, foretage omrutning og i øvrigt i alle tilfælde hjælpe de MEDEn underlagte terminaler (se fig. 2).

Figur 1.



Figur 2.



Til 2 af NODE/MEDERne er tilknyttet SCC (System Control Center), hvis opgave det er, at styre knudenetværket, samt at formidle forbindelsen til NATO's fjernskrivernet, heri iberegnet konvertering fra FIKS-format til ACP 127 format og omvendt.

Til hver af MEDERne kan tilsluttes maksimalt 30 terminaler, hvorfra den egentlige signalafvikling finder sted, men som sagt kan MEDEn i nødstilfælde overtage egentlig signalformidling.

Signaler behandles inden afsendelsen af MEDE-computeren, der ved at spørge terminaloperatøren om forskellige oplysninger sammensætter signalet korrekt, og sender det ad hurtigste rute til de i adressen angivne modtagere, alle signaler kryptograferes.

Signaler registreres og lagres automatisk i MEDEn, hvorfra det senere kan fremdrages, af de terminaler der har afsendt/modtaget det pågældende signal, dog kun såfremt operatøren er klassificeret til signalets klassifikation.



\*\*\*

Ved denne fremgangsmåde opnås, at alle kan sende og modtage fjernskrivsignaler, uden forudgående signaluddannelse. Ved fejl i klargøringen af signalet fortæller computeren operatøren, at der begås fejl, og hvori fejlen består, og endelig "nægter" computeren at modtage mere af signalet før fejlen er rettet.

Sker der fejl i distribueringen af signalet sådan, at modtageren ikke kan identificeres af computeren kommer signalet automatisk ud på MEDEn, hvor personalet kan sende det til alternative terminaler, eller selv tage signalet ud i kopi og ekspedere det videre manuelt.

Sikkerheden mod kompromittering i FIKS-netværket må siges at være meget stor. Som eksempel kan nævnes, at MEDE-personalet til enhver tid kan se, hvem (myndighed og person) der har modtaget hvilke signaler, ligesom enhver operatør i FIKS skal, for at kunne anvende en terminal

- have en nøgle til at låse terminalen op med,
- identificere sig overfor computeren med såvel en bruger identifikation og et pasord,
- svare korrekt på sikkerhedscheck fra MEDEn, ellers blokeres terminalen omgående og MEDE-personalet alarmeres.

Til MEDEns opgaver hører en række procedurer som personalet skal anvende for at kunne overvåge, kontrollere eller hjælpe, og her kan bl.a. nævnes:

- distribution (afhjælpe fejlgåede/fejlbehæftede signaler),
  - kø-status opkald (kontrol af de enkelte terminalers øjeblikkelige status),
  - reorganisering af kø (ændring af modtagerækkefølgen for den enkelte terminal),
  - relokering af kø (aflaste en særlig hårdt belastet terminal),
  - re-rutning af terminaltrafik (flytte indkomne signaler fra en terminal til en anden terminal),
  - sikkerhedsopkald til terminaler (checke operatøren på den pågældende terminal),
  - blokering af terminaler (afskære den pågældende operatør fra at benytte FIKS),
  - opkobling af reserveforbindelser (ved fejl på trunks skiftes til reserve),
  - opdatering af rute- og adressetabeller (slette eller indsætte nye modtagere),
  - udskrivning af diverse journaler,
  - udskrivning af 24-timers statistik,
  - opdatering af ID og pasord (indlægge nye operatørers sikkerhedsprofil),
- m.fl.

Personalet på en MEDE har altså rigeligt at foretage sig, selv om det umiddelbart kan synes som et driverjob, blot at sidde og kigge på en dataskærm, men funktionen er såre vigtig for FIKS, og kan vel sammenlignes med en radarobservatørs, under fredelige forhold er det tilsyneladende helt unødvendigt med ham, men han/hun kan ikke undværes, eller sættes til andre ting.

Hvad kan vi så sammenligne med vore gode gamle PSKT'er? - jo en (eller flere) terminaler i FIKS-netværket kan sammenlignes med den eksisterende fjernskriver på PSKT'et, og her må sammenligningen høre op! En MEDE er et overordnet overvågnings- og kontrolcenter, der i nødstilfælde kan benyttes til bl.a. signalformidling.

☆☆☆

# FØRSTE DANSKE HAWK AFSKYDNING PÅ NAMFI,

## KRETA

I tiden 21 - 27 NOV 1981 afviklede Luftværnsgruppen (LVG) den årlige skydning med to HAWK ESK på NAMFI, Kreta.

ESK 542 og ESK 543 var udtaget til at være de to første danske enheder, der skulle udføre annual service practice (ASP) på Kreta.

Danmark deltog i opbygningen af NATO MISSILE FIRING INSTALLATION (NAMFI) på Kreta i perioden 1965 - 1967. Ved det græske oberstkup i APR 1967 afbrød den danske regering imidlertid samarbejdet med Grækenland, og dette medførte, at også den danske forsvars deltagelse i NAMFI's aktiviteter faldt bort. Danske SAM-enheder opnåede aldrig at skyde på NAMFI i denne periode.

I stedet for blev ASP afviklet først på Sardinien i perioden 1969 - 1974, og senere i Sydfrankrig i årene 1975 - 1980.

I begyndelsen af 1980 undersøgte imidlertid muligheden for at kunne benytte NAMFI, der nu i mellemtiden var blevet fuldt udbygget, og dette resulterede i, at ESK 542 og 543 var på Kreta i tidsrummet 21 - 27 NOV 1981.

84 personer fra bl.a. LVG stab, ESK 542 og ESK 543 mødte lørdag den 21 NOV kl. 0800 på FSNVÆR, og kl. 0900 var alle på vej til Kreta i en af FLV C-130. Kl. ca. 1500 landedes på Souda Air Base på Kreta. Herefter fandt indkvarteringen sted på selve NAMFI basen, hvorefter aftenen blev brugt til en tur i "byen".



*Indkvartering på NAMFI*

★★★

Om søndagen havde alle fri, og personalet benyttede det gode vejr til at foretage en længere bustur rundt om øen, hvor der bl.a. blev aflagt besøg ved forskellige oldtidsminder, der findes over alt på øen.

Mandag morgen var de to ESK klar til at begynde på ASP, der inddeltes i tre forskellige faser:

- preparation phase
- prefire testing phase
- firing phase

Under preparation phase samlede hver ESK to HAWK missiler og foretog en række forskellige operative checks på såvel afskydnings- som radarmateriellet. Denne phase påbegyndtes kl. 0730 og var afsluttet tirsdag aften.

Under prefire testing phase foretog ESK forskelling crew-drills og præsenterede HAWK-udstyret for et NATO evaluator team, sammensat med evaluators fra 5 forskellige NATO lande, og de skulle afgøre, om udstyret var klar til onsdag at afskyde 1 stk. HAWK missil pr. ESK. Evaluators bedømte begge ESK udstyr til at være operativt, og onsdag formiddag var man klar til at på begynde sidste phase, nemlig firing phasen.

Under denne phase var det ESK opgave opgave at skyde på en drone, der skulle simulere et fjendtligt fly i lav højde. ESK 542 skød først, og var således den første danske SAM enhed, der foretog afskydning af et HAWK missil på NAMFI. Onsdag om eftermiddagen afskød ESK 543 sit missil, og begge missiler ramte, som de skulle.



*Første danske HAWK afskydning på NAMFI*

Herefter skrev evaluators deres kritik i en rapport, og det viste sig, at begge ESK havde klaret dette års ASP med tilfredsstillende resultat.

\*\*\*

Onsdag aften afholdt de to ESK "MISSILE AWAY PARTY" i NCO klubben, og torsdag den 26 NOV havde alle fri. Det meste af personalet foretog forskellige indkøb og mindre udflugter i nærheden af NAMFI basen.



Fredag morgen var der samlet afgang fra NAMFI basen kl. ca. 0900, og kl. 1000 lettede C-130 med kurs mod FSNVÆR, hvor ankomst fandt sted ca. kl. 1630. Den første danske ASP på Kreta var vel overstået, ovenikøbet med et tilfredsstillende resultat. To HAWK ESK havde vist, at de sammenlignet med andre NATO enheder havde været i stand til at klare sig, endog særdeles godt, selv om ASP første gang i fremmede omgivelser, og ikke mindst med fremmede evaluators, altid vil stille større krav til de enkelte operatører. Men alle forventninger blev indfriet.

LVG ser nu frem til igen at afvikle ASP på NAMFI med to andre HAWK ESK i løbet af 1983, da "vejen nu er banet".

☆☆☆

# UDDRAG AF CHEFEN FOR FLYVESTATION SKRYDSTRUP OB B.V. LARSENS FOREDRAG FOR FORENINGEN AF DANSKE FLYVERE DEN 18 JAN 1982.

## Historisk

F-16 projektet tog for alvor fart for europæernes vedkommende omkring 1973, som følge af et politisk initiativ fra den daværende norske forsvarsminister Vostervoll. Han havde indset, at adskillige små NATO-lande i løbet af 1980'erne ville komme i samme situation med hensyn til en udskiftning af respektive landes udslidte og utidssvarende kampfly.

På forbløffende kort tid blev der skabt politisk enighed om, at Belgien, Holland, Norge og Danmark ville gå sammen om et muligt fælles køb af nye kampfly. Den nye flytype skulle være lige anvendelig til såvel luftforsvar som overfladeangreb.

På samme tid udviklede USAF et nyt "low-cost-light-weight" kampfly primært til brug i det man kalder "air superiority" rollen.

Da den amerikanske regering erfarede, at 4 NATO-lande var ved at indlede et flysamarbejde, pålagde denne regering USAF at udvide kravene til de amerikanske flykonkurrenter - General Dynamics YF-16 og Northrop YF-17 - således at det projekterede fly også kunne honorere kravene til angreb mod overflademål - både på søen og på land.

For europæernes vedkommende kom valget derefter til at stå mellem det svenske Viggen fly, det franske Mirage F-1, samt de to amerikanske fly YF-16 og YF-17. Efter en fuldstændig evaluering af både operative, logistiske og handelsmæssige aspekter, blev det i slutningen af 1974 klart, at europæerne ville vælge den type, som blev valgt af USAF - idet begge de amerikanske fly var de europæiske langt overlegne.

I januar 1975 blev general Dynamics således udpeget til at videreudvikle F-16, og i løbet af foråret fulgte de europæiske regeringer efter og samtlige 5 lande indgik i et multinationalt consortium efter retningslinier, som blev opstillet i en såkaldt MOU (Memorandum of Understanding) - hvor Danmark bl.a. købte 58 fly (12+46) for 2.6 mia 1975 kr.

I dette og efterfølgende dokumenter indgår også aftalerne om kompensation, coproduktion, kursudligningsformler etc.

## STYRING AF PROJEKTET

Når jeg ønsker at fortælle lidt om den planlægning der ligger bag dette projekt, er det fordi jeg ønsker, at man skal få et "glimt" af hele den organisation og grundighed, der konstant har præget projektet og de mennesker, der er i det - det bedst planlagte projekt jeg nogensinde har oplevet i de godt og vel 30 år, jeg har været i forsvaret.

Denne form for planlægning ikke alene borger for kvaliteten, den tilsikre også et lille flyvevåben som vort den nødvendige støtte til at kunne operere:

- effektivt
- sikkert, og med
- den optimale effekt pr. krone investeret.

Kun ved at "ligge i læ" bag en organisation som denne og med "storebror" USAF, kan et lille flyvevåben som vort "klare ærterne" indenfor et skrabet budget.

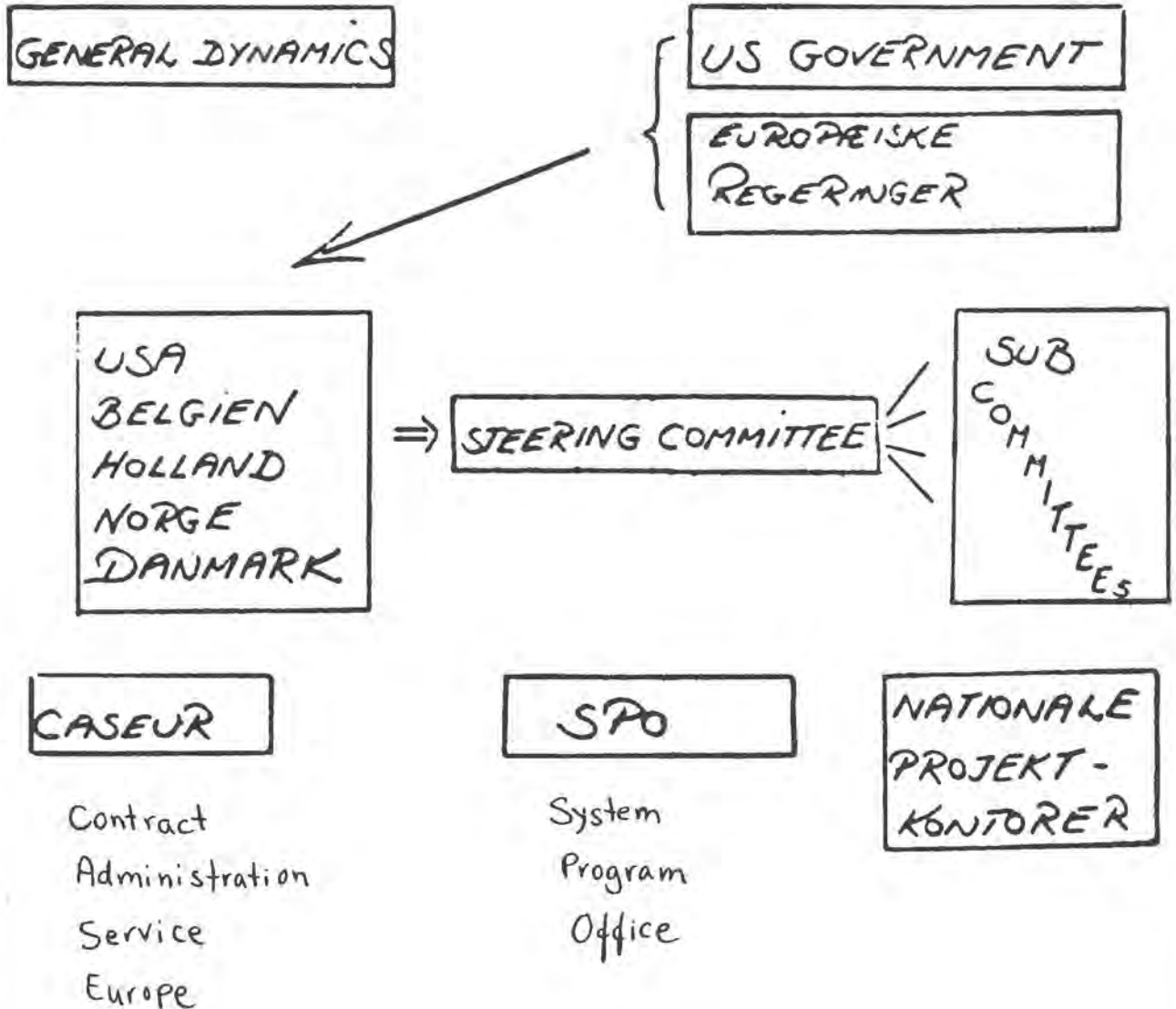
# F-16 Project

☆  
☆  
☆



# INTERNATIONAL ORGANISATION.

(BASISDOKUMENT: MOU AF 30 MAJ 1975)



## ORGANISATION

- International organisation
- National organisation.

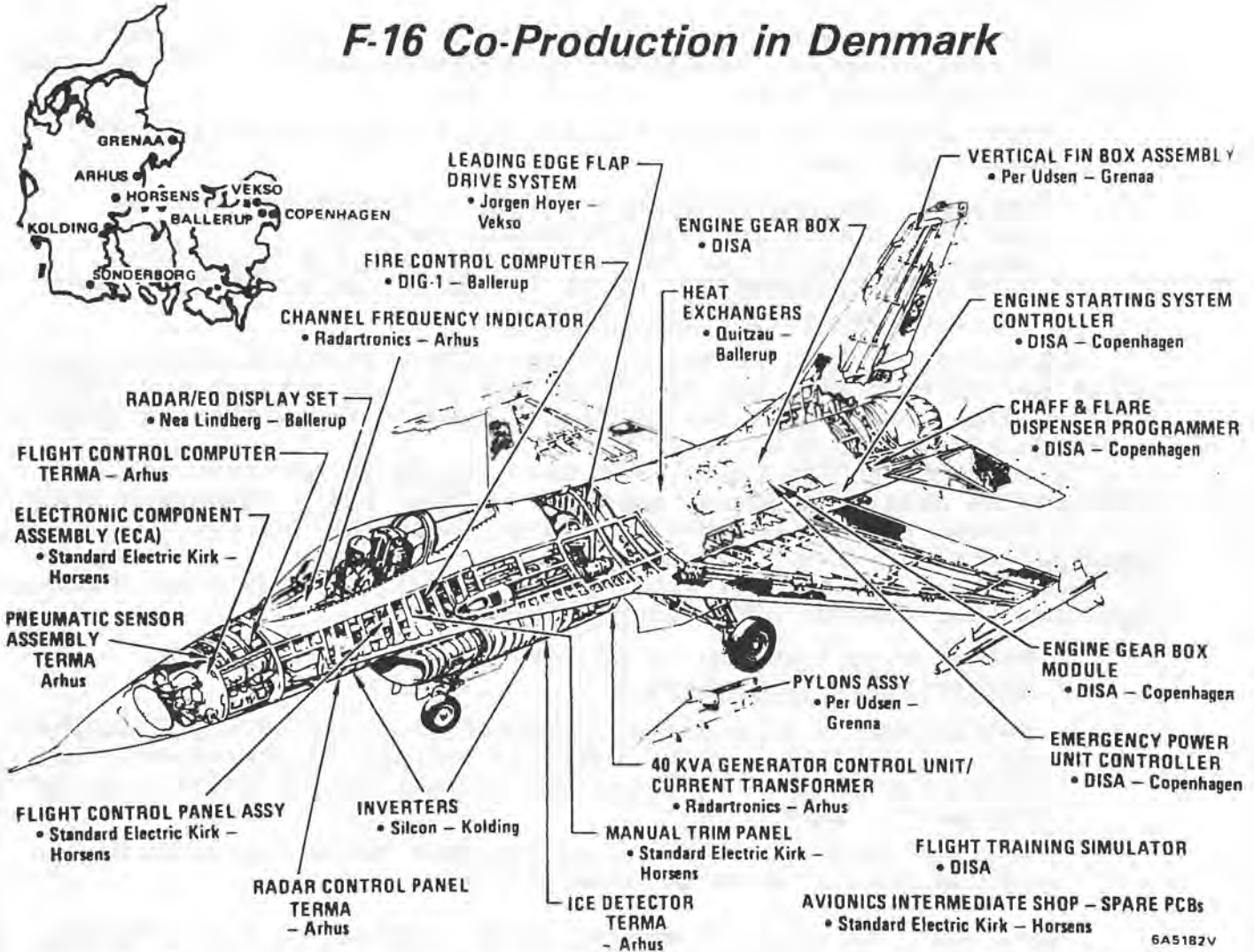
## OG HVOR ER VI SÅ m.h.t. PROJEKTET IDAG/STATUS IDAG

Siden det første fly blev modtaget af USAF på HILL AFB, UTAH NOV 1978, er der nu ved at være leveret 500 fly.

Planen for projektet er i øvrigt væsentligt udvidet siden den oprindelige MOU, der omfatter 998 fly.

Som fremtiden tegner sig, ligger det fast, at alene USAF har faste planer om køb af 1388 fly, hvoraf de fly, som leveres efter JUL 1984, i realiteten er en ny flytype, som får betegnelsen F-16 C og D (improved radar og helt nyt cockpit). Yderligere må det forventes, at F-16E (også kaldet XL) får særdeles stor betydning i det kommende års planlægning for USAF.

## F-16 Co-Production in Denmark



### STATUS PÅ FLYVESTATION SKRYDSTRUP IDAG

Med hensyn til F-16 projektet kan jeg kort melde, at flyvevåbnet her er "på ret kurs" - og næsten til tiden i relation til den "F-16 PLAN", der blev udarbejdet for snart 7 år siden. Selv den økonomiske side af sagen er indenfor det afsatte budget i 1975 kroner.

Vi har således som planlagt, afleveret vor 1. eskadrille til NATO pr. 1 JUL ligesom vi har startet opbygningen af 2. eskadrille pr. 1 APR.

Når jeg kan sige, at vi er "på ret kurs" skyldes dette en kombination af mange forskellige forhold.

Lad mig nævne nogle af de væsentligste:

- Flyene er leveret til tiden. Modtaget 33 af 58.
- At styringen af dette multinationale projekt er særdeles effektivt - såvel i internationalt som nationalt regi.
- At den tekniske hjælp som flyvevåbnet har modtaget fra det amerikanske fly- og motorfirma har virket perfekt.



☆☆☆

- Sidst men ikke mindst at flyvestationens personel har ydet en indsats, der går langt ud over det normale.

Som målestok herfor kan det noteres, at vi til trods for at vi er relativt få om at løse denne opgave, næsten har udnyttet vore fly lige så godt som USAF. Og det er, som vi siger det i Jylland - "ik' så ringe".

#### OG HVAD HAR VI SÅ FÅET FOR ALLE PENGENE

Hvis dette spørgsmål skal besvares relativt kort, er der 2 forhold jeg skal minde om, idet disse er styrende for alt hvad vi foretager os i dansk forsvar.

- Vor geografi og dermed truslen med tilhørende kvalitetskrav, samt vor
- økonomi, der bestandig kræver, at vi tænker os godt om for at optimere det kost/effektive forhold. Udover de kvaliteter der kræves for at kunne operere i vort operationsområde, er vi jo nød til at kompensere for manglende kvantitet med kvalitet.

På denne baggrund er det min opfattelse, at dansk forsvar ikke alene har fået et fly, der operativt set er suverænt, vi har også fået et fly, der er relativt billigt i forhold til andre fly med tilsvarende nødvendige kvaliteter.

Som man måske kan huske, var det oprindelig meningen, at de 58 F-16 fly skulle afløse de gamle F-100 fly i "den offensive rolle".

I Forsvarsstaben besluttede man at udarbejde "et nyt operativt koncept" for dette våbensystem.

Dette har medført, at våbensystemet skal anvendes i et opgavespektrum, der spænder over følgende opgaver:

- Overvågning i luften og på havet (sammen med søværnet) (regeringens krisestyring).
- Luftforsvar i alle højder, hvilket bl.a. er en forudsætning for, at Danmark i givet fald kan modtage forstærkninger udefra - disse kommer jo indledningsvis af luftvejen ("Nøglen til dansk forsvar"), samt
- direkte støtte til hærens og specielt søværnets indledende operationer i vores invasionsforsvar.

Kort sagt, et meget flexibelt stykke værktøj og med indbygget udviklingspotentiell, hvormed vi har fået mulighed for at holde flyets operative kvaliteter åjour over en lang tidsperiode.

Herudover har flygevåbnet - med sin beskedne størrelse - erhvervet sig indsigt i en våbenteknisk - og taktisk udvikling, som på mange områder er suveræn, ligesom vi herved kan "ligge i læ" bag et stort flygevåbens fly- og motortekniske erfaring.

Hvad det betyder for et lille flygevåben at kunne drage nytte heraf, f.eks. i flyvesikkerhedsmæssig henseende, kan dårligt overvurderes

☆☆☆

## HANGAR STYRTET SAMMEN PÅ FSNKAR

"Så længe det knager - holder det", siger et gammelt ordsprog, men det gælder ihvertfald ikke for tagkonstruktioner i gamle hangarer og slet ikke i Hangar 22, som kl. 0915 den 4 JAN 1982 styrtede sammen for øjnene af chokerede teknikere, der har deres daglige arbejde i hangaren, og tilkaldt personel fra BOR.

I hangaren befandt sig om morgenen et antal teknikere og 2 af ESK 725's Draken-fly. Ved en lynhurtig indsats fik personellet sammen med tililende imidlertid begge fly trukket uskadte ud og kom selv i sikkerhed inden sammenstyrtningen.

Årsagen til sammenstyrtningen tilskrives man store snemasser på taget, specielt den ene side, der var særlig udsat for den stærke snefygning fra snefaldet der havde varet hele natten.



\*\*\*



*Disse mænd reddede to fly til en værdi af 60 mio kr.*

Hangarlederen KN F.H. Andreassen hørte kl. 0840 et højt brag fra hangarens tagkonstruktion og så en af loftbjælkerne var flækket. En vedvarende knagen fra træværket i tagets ene side begyndte straks derefter og BOR og VBA blev tilkaldt, alt imens man fik de to fly bugseret ud af den port der syntes mindst truet. Den tilkaldte assistance nåede aldrig at komme i funktion - heldigvis, for kun 35 min. efter den første knage i tagkonstruktionen var hangaren styrtet sammen.

En kontrol af FSN øvrige hangarer af samme type - der alle stammer fra krigen og altså har omkring 40 år på bagen - har fundet steder, men har såvidt vides ikke givet anledning til forholdsregler.

*Kilde: Vindposten*

☆☆☆



## + OSG - KURSUS ÷



FLyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole (FLSR) skal bl.a. uddanne VPL MG og OKS/KS til SG.

De VPL i Nærforsvarslinien meddeles en generel befalingsmandsuddannelse (4 mdr.) og i fortsættelse heraf en gruppeføreruddannelse (2 mdr.) med henblik på især, at kunne virke som tropslærer og som gruppefører ved bevogtning og nærforsvar af FLV etablissemeter.

SG-kursus for OKS/KS varer 4 mdr. og omfatter kun den generelle befalingsmandsuddannelse, som har til formål:

- at meddele eleven viden om generelle forhold for SG i FLV,
- at muliggøre elevens varetagelse af instruktørmæssige og ledelsesmæssige opgaver som SG i FLV,
- at uddanne eleven som enkeltkæmper og til - i nødsfald - at fungere som nærforsvarsgruppefører.

### FORMÅL MED OSG-KURSUS

Som det er anført i ovenstående, er der en væsentlig forskel på den meddelte uddannelse og dermed på den "autorisation", som de forskellige "SG-typer" har - afhængig af tjenestefelt.

Alle - og især befalingsmænd - skal kunne medvirke til gennemførelse af den for operationernes gennemførelse nødvendige bevogtning og nærforsvar (jf. her HFLV 180-10, Bevogtning og nærforsvar i FLV), herunder forsvar af egen lokalitet, og dette er uafhængigt af tjenestefelt. Det er derfor ønskeligt og nødvendigt, at alle besidder den fornødne soldatermæssige uddannelse og at alle befalingsmænd har den fornødne kunnen og føringsmæssige uddannelse til at fungere som gruppeførere (evt. i nødsfald også delingsførere) i nærforsvaret.

For at give alle befalingsmænd samme baggrund for at kunne virke som gruppeførere, bør de sergenter, som ikke har gennemgået gruppeføreruddannelse på SG-kursus, meddeles en supplerende videre uddannelse i form af et kursus, som passende kunne benævnes OSG-kursus, henset til at dette kursus bør gives i forbindelse med en forestående udnævnelse til OSG, idet denne grad medfører sandsynlighed for anvendelse som gruppefører.

Det bør påpeges, at foruden autorisation til at virke som gruppefører, vil et sådant kursus give den bonuseffekt, at instruktøruddannelsen i nærforsvarsfag egentlig kan overføres til andre fag.

### INDHOLD

Gruppeføreruddannelsen omfatter:

Tropslæreruddannelse (168 t.) med henblik på, at eleven skal

- kunne virke som tropslærer i det pensum, der under grunduddannelsen og den generelle befalingsmandsuddannelse er gennemgået i fagkredsene: Skyttetjeneste/nærforsvar, skydeuddannelse, fysisk uddannelse og træning, eksercits og ABC-forsvar,
- kunne virke som markørformand, standpladskommandør og sikkerhedsbefalingsmand under skydninger

\*\*\*

Lederuddannelse (30 t) som sigter mod, at eleven skal

- kunne virke som tilsynshavende, stuekommandør, vagtkommandør, afspærringsleder, fourer, kasernebefalingsmand, våbenmester og garagemester,
- have forståelse af en FSN organisation, tilrettelæggelse af bevogtning og nærforsvar samt af tjenesten ved en underafdeling.

Førervirksomhed (ca. 100 t) som skal sikre, at eleven vil

- kunne virke som gruppefører i nærforsvaret under gruppens forskellige kampmåder,
- kunne føre en snigpatrulje, opklaringspatrulje og kamppatrulje,
- kunne instruere og udstille en post,
- kunne anvende de hindre- og feltbefæstningsarbejder, der kan etableres af en gruppe,
- have forståelse af en nærforsvarsdelings organisation, bevæbning og formationer.

#### VARIGHED

Den til gruppeføreruddannelse afsatte tid andrager ca. 300 timer eller 7-8 effektive arbejdsuger. Henset til at elver på et OSG-kursus - forhåbentligt - har erhvervet noget kendskab til bevogtning, nærforsvar m.v., vil det formentlig være muligt at gennemføre et OSG-kursus på 5-6 uger.

Det kan oplyses, at i hæren skal alle sergenter fra de forskellige tjenestegrene principielt gennemgå et OSG-kursus før udnævnelse, og denne uddannelse gennemføres på Kamptroppernes Sergentskole og er ens for alle tjenestegrene.

\*\*\*

FLYVERTAKTISK KOMMANDO

Kommandoafdelingen

RCC KARUP

Kølvrå

747o Karup J.

Tlf.: 07-101500, lokal 2350

8 januar 1982

Emne: Flyvevåbnets Redningstjeneste - Aktivitetsoversigt 1981.

Vedlagt fremsendes til orientering aktivitetsoversigt og oversigt over den geografiske placering af eftersøgninger, redningsoperationer, ambulanceflyvninger, sygetransporter m.v. udført af Flyvevåbnets Redningstjeneste i perioden 1 januar - 31 december 1981. I efterfølgende bemærkninger til aktivitetsoversigten er de tilsvarende tal for året 1980 anført i parentes.

Flyvevåbnets Redningstjeneste havde indenfor perioden ialt 474(425) udrykninger i forbindelse med 478(438) tildragelser. I forhold til 1980 en procentvis relativt lille forøgelse, men alligevel redningstjenestens hidtil højeste antal operationer indenfor et år.

Der kan igen noteres en stigning - 52 % - i antallet af redningsoperationer, 132(87), ligesom antallet af udrykninger til ulykker i forbindelse med fritidsaktiviteter steg med 24 %, 210(170). Ligeledes steg antallet af udrykninger til ulykker i de indre farvande og kystnære områder med 33 %, 231(174), hvorimod antallet af udrykninger til tildragelser i Nordsøen faldt med 37 %, 39(62).

Der blev registreret ialt 156(116) anmeldelser fra Falck om udrykninger til isulykker, drukneulykker, badeulykker m.v. Helikopterassistance blev rekvireret i 87(74) tilfælde, hvoraf helikopteren kom i aktion 40 gange.

Det skal bemærkes, at i 14 tilfælde, hvor redningshelikopter var tilkaldt til ulykker med windsurfere, var egentlig assistance kun nødvendig i eet tilfælde.

Redningshelikopterne udførte ialt 347(276) operationer i forbindelse med tildragelser til søs og ved kysterne.

Udover de i oversigten anførte, har Flyvevåbnets Redningscentral registreret yderligere 595(535) tildragelser af forskellig art, hvor flyvemæssig assistance ikke blev iværksat - ialt 1.073 tildragelser.



Flyvevåbnets Redningstjeneste har brugt ialt 664:35 flyvetimer. Heraf er 628:05 timer medgået til løsning af civile opgaver, som udgør 94.5 % af samtlige udførte operationer.

Følgende 2 tildragelser kan iøvrigt nævnes:

5 november 1981 efter mørkets frembrud eftersøgte 2 mand i en plastjolle. De pågældende blev kun lokaliseret og reddet, fordi de gennemvædede en undertrøje med benzin og antændte den og derved tiltrak helikopterens opmærksomhed.

Årets vanskeligste redningsoperation fandt sted i forbindelse med den norske coaster "Sørstrand"s forlis i Nordsøen 24 november. Under ekstremt vanskelige vejræssige og redningsmæssige omstændigheder lykkedes det redningshelikopteren fra Flyvestation Skrydstrup i løbet af 1 1/2 time at opsamle 5 af coasterens 7 mand store besætning. 2 blev opsamlet af en tysk redningshelikopter. Overlevelsesdragtens betydning blev understreget, idet 5 af de 7 besætningsmedlemmer var iført overlevelsesdragt, medens 2 kun var iført almindelig redningsvest. Af disse 2 omkom den ene. De 5 i overlevelsesdragt var i god behold på trods af det lange ophold i det kun 6 - 7 grader varme vand.



J. Ring  
Major  
Leder af redningstjenesten



☆☆☆

FLYVERTAKTISK KOMMANDO  
 Kommandoafdelingen  
 RCC KARUP  
 Kølvrå  
 7470 Karup J



FLYVEVABNETS REDNINGSTJENESTE

Oversigt over aktivitet i perioden 1 JAN - 31 DEC 1981.

AKTIVITETSOVERSIGT	
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance blev ydet	437
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke var/ikke blev skønnet påkrævet	31
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet på grund af vejrforhold	7
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet af andre årsager	3
Antal tildragelser ialt	478

MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Efterøgningsmissioner	55	58	57	170	4	1	175
Redningsmissioner	49	30	49	128	0	4	132
Patientevakueringer fra land	27	24	45	96	0	1	97
Patientevakueringer fra skibe	16	13	5	34	0	0	34
Livsvigtige transporter	1	1	0	2	0	0	2
Nødforebyggende assistancer	12	6	0	18	0	0	18
Airborne Alert	5	7	2	14	0	1	15
Assistancer iøvrigt	1	0	0	1	0	0	1
Antal missioner ialt	166	139	158	463	4	7	474



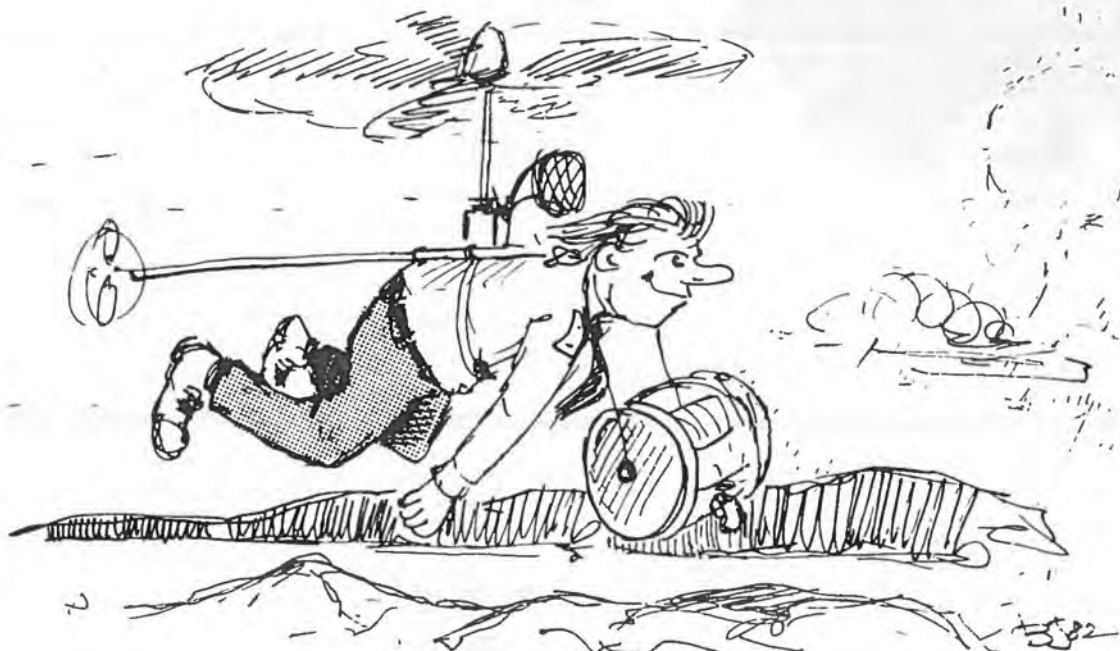
UDFØRELSESOVERSIGT							
Fritidsprægede aktiviteter	67	65	75	207	2	1	210
Fiskerflåden	28	11	8	47	2	1	50
Skibafarten	16	10	9	35	0	4	39
Civil flyvning	1	3	1	5	0	0	5
Militær flyvning og skibafart	11	9	6	26	0	0	26
Assistancer til politiet	4	5	2	11	0	0	11
Uidentificerede nødsignaler	10	13	14	37	0	0	37
Assistancer til sygehusvæsenet	28	22	43	93	0	1	94
Andre opgaver	1	1	0	2	0	0	2
Civilopgaver TOTAL	155	129	151	435	4	7	446
Militæropgaver TOTAL	11	10	7	28	0	0	28

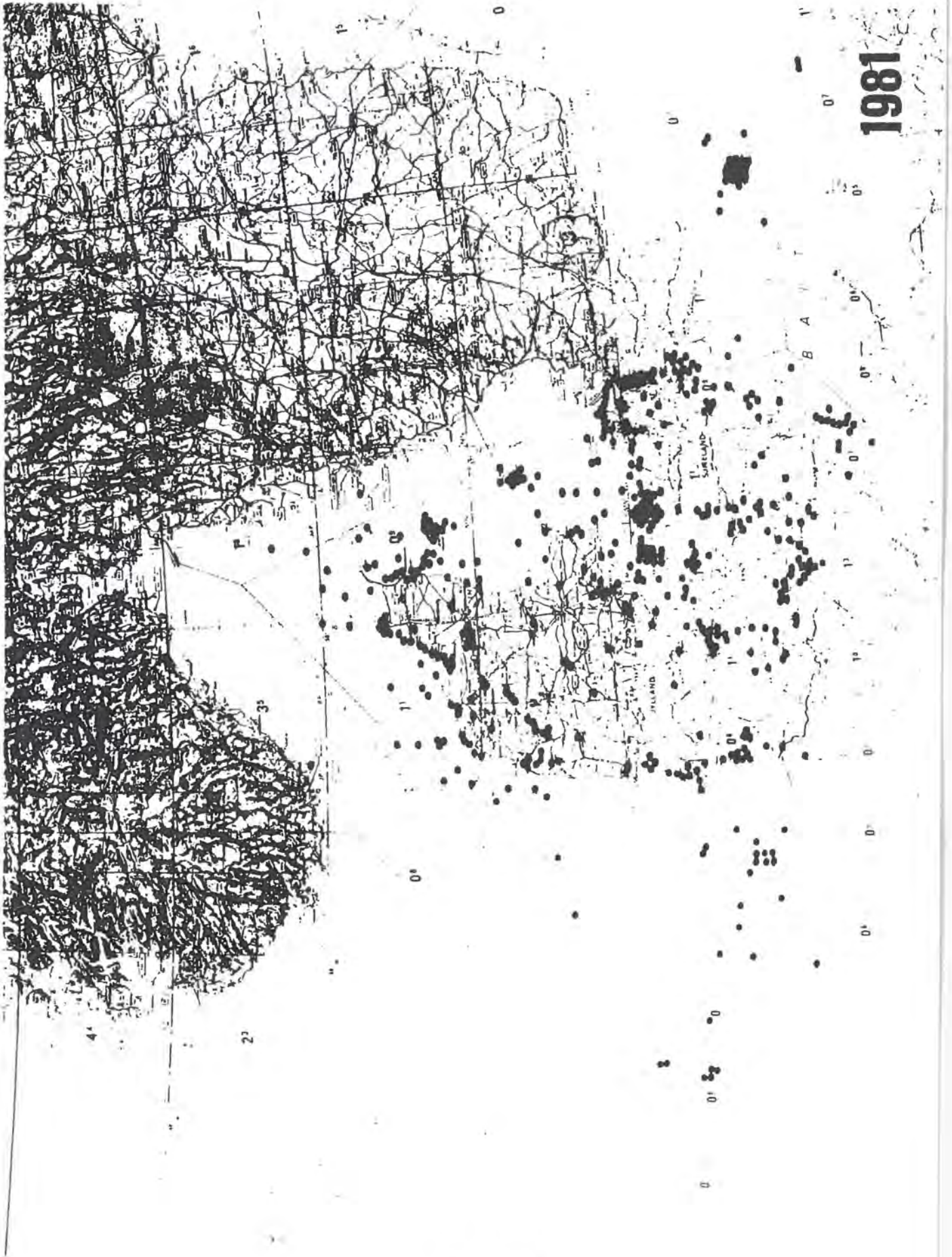
RESULTATER	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Antal reddede	6	6	15	27	0	2	29
Antal evakuerede fra land	27	25	48	100	0	1	101
Antal evakuerede fra skibe	16	16	9	41	0	0	41
Antal omkomne opsamlet	1	2	2	5	0	2	7
Antal opsamlede ialt	50	49	74	173	0	5	178

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordsøen	13	19	1	33	2	4	39
Skagerrak	25	1	0	26	0	0	26
Kattegat	22	0	8	30	1	0	31
Østersøen	0	2	17	19	0	1	20
Indre farvande	68	80	81	229	1	1	231
Fra land	38	37	51	126	0	1	127
Andet	0	0	0	0	0	0	0

OPERATIONSOVERSIGT							
Indenfor dansk ansvarsområde	158	132	149	439	4	3	446
Udenfor dansk ansvarsområde	8	7	9	24	0	4	28
Dagmissioner	131	112	123	366	4	5	375
Natmissioner	35	27	35	97	0	2	99
Flyvetid - civile opgaver	222:40	181:40	189:00	593:20	21:40	13:05	628:05
Flyvetid - militære opgaver	19:50	9:30	7:10	36:30	0:00	0:00	36:30
Flyvetid TCTAL	242:30	191:10	196:10	629:50	21:40	13:05	664:35
Gennemsnitlig flyvetid pr. mission	1:28	1:23	1:15	1:22	5:25	1:52	1:24
Største antal missioner indenf. et døgn	4	6	3	10	2	4	11

BEMÆRKNINGER





1981

# ESKADRILLE 722

## Blasonering af skjoldet.

I sort felt en fremstormende ottebenet sølv hest over en ved snit som brydende bolger dannet sølv skjoldfod.

## Motivering.

Eskadrillen har ved mærkets udarbejdelse til opgave at udføre eftersøgnings- og redningsopgaver samt at udføre transportflyvning. Som symbol for denne virksomhed er valgt den ottebenede hest Sleipner, der er kendt fra den nordiske mytologi som det væsen, der indtil det muliges yderste grænser tjente nordiske guder og helte, og blandt andet muliggjorde forsøget på at redde Balder og redningen af kong Hadding.

## Båndet.

Båndet bærer devisen: NIHIL INTENTATUM (Intet uforsøgt) og enhedsbetegnelsen ESK722.

★ ★ ★



# Fly Nyt



FLYVERSTABEN

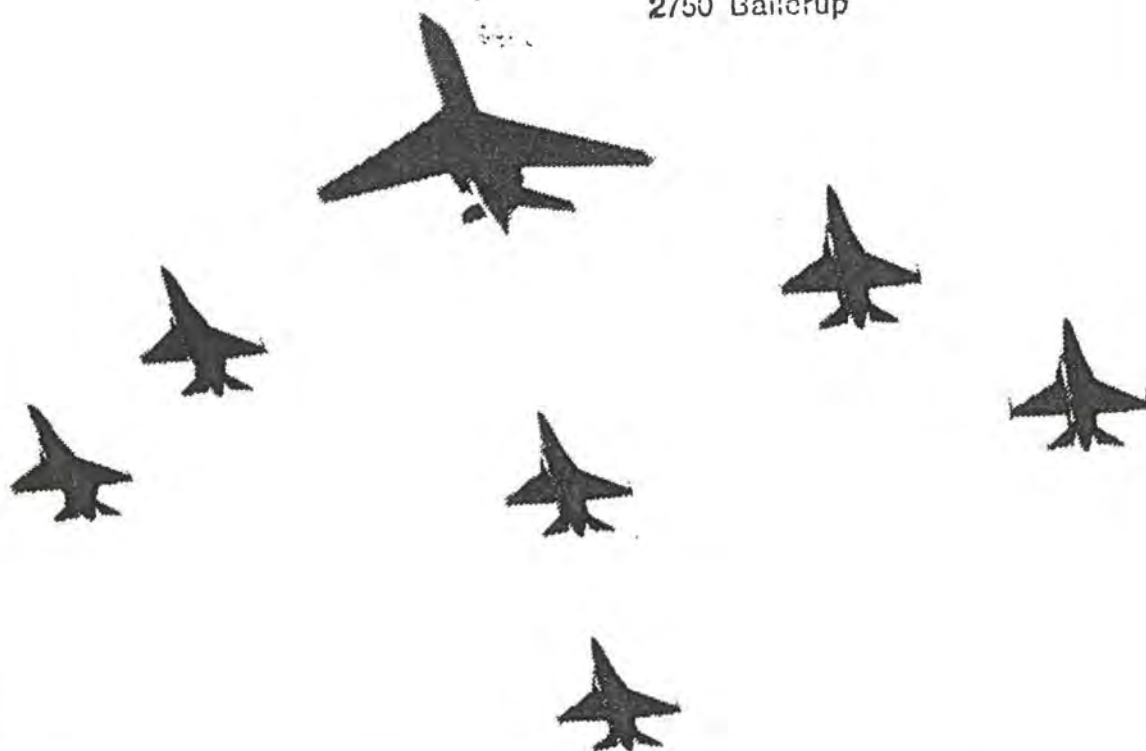
JUNI 1982

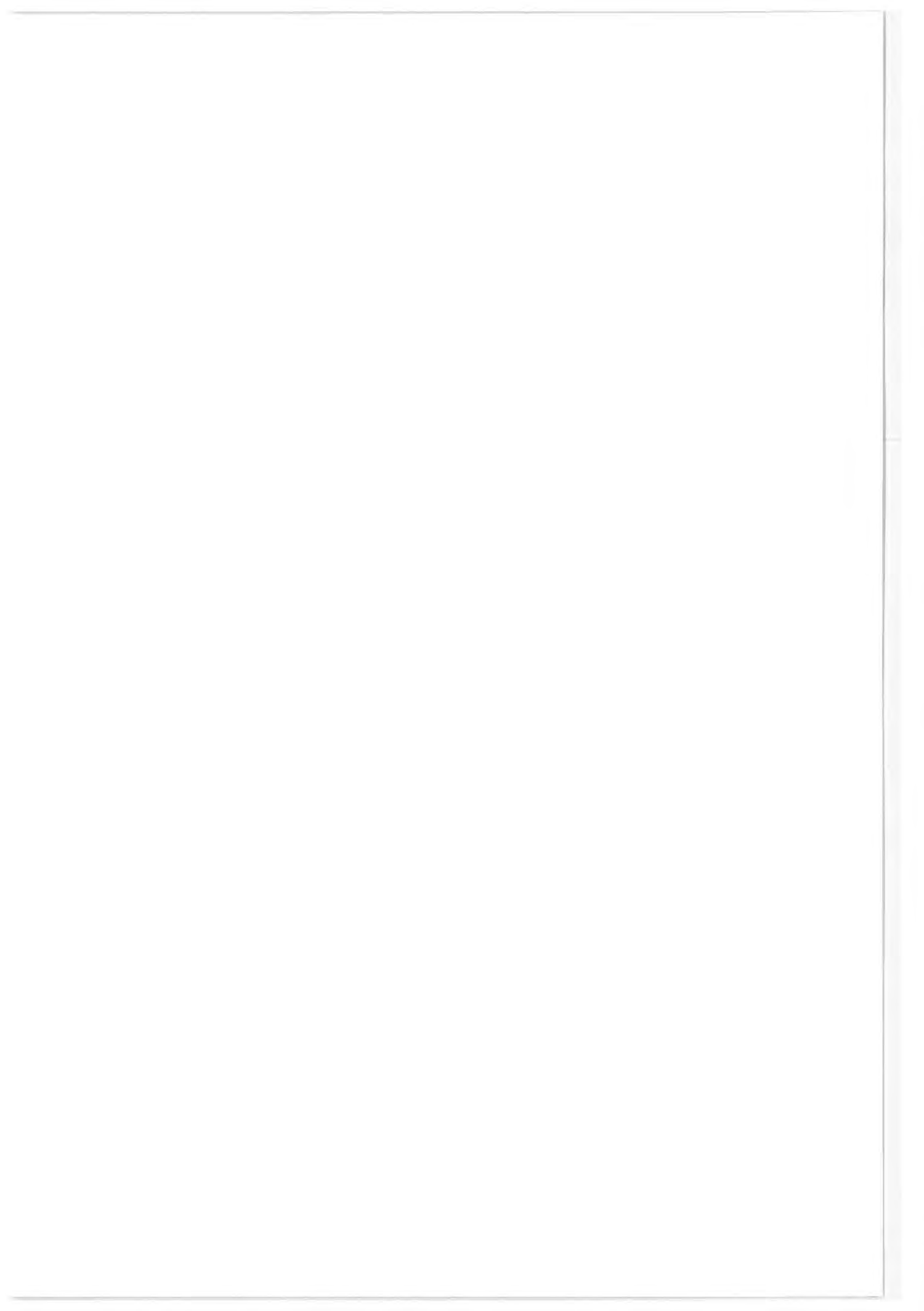
Flyvevåbnets Bibliotek

Jonstrupvej 286

Jonstrup

2750 Ballerup





## UDVEKSLINGSOFFICER FRA USAF PÅ FSNÅLB

Kaptajn Roger E. Laman har været ansat i USAF siden april 1971

Han begyndte sin militære karriere efter afslutning af sin skoleuddannelse ved Ohio State University, hvor han fik sin officers uddannelse og en eksamen som "Business Administrator".

Han gennemgik pilotuddannelsen på Columbus AFB, Mississippi og blev umiddelbart derefter tilkommanderet A-7 Corsair på England AFB, Louisiana.



*Kaptajn Roger E. Laman*

I 1974 blev kaptajn Laman udstationeret til Korat RTAFB (Royal Thai Air Force Base), Thailand, stadig flyvende A-7 som jagerbomber. Han vendte tilbage til USA i 1975 som F-104 instruktør på Luke AFB, Arizona. På Luke AFB trænede han nye tyske piloter i jagerbomber, strike og luftforsvarsroller indtil 1979, hvor han blev sendt til Danmark som udvekslingsofficer ved det Danske Flyvevåben, men inden da gennemgik kaptajn Laman et intensivt dansk sprogkursus hos udenrigsministeriet i Washington D.C. Han har i løbet af sin karriere som pilot fløjet mere end 2100 timer og har gjort midlertidig tjeneste i bl.a. Panama, Thailand og Philipinerne. Kaptajn Laman er nu på sit tredje og sidste år som udvekslingsofficer stationeret på Flyvestation Alborg.



Siden min ankomst til Danmark i august 1979, har jeg mødt og talt med mange mennesker, både i civile og militære kredse. Et af de spørgsmål jeg oftest bliver stillet overfor er: "Hvad laver en amerikansk pilot i Danmark, som en del af et udvekslingsprogram?". Jeg vil gerne svare på det spørgsmål ved først at give en kort baggrund for hvordan andre udvekslingsprogrammer oprindeligt begyndte.

Udvekslingsbegrebet begyndte faktisk under 2. verdenskrig, da mange amerikanske piloter blev stationeret i England, hvor de boede og fløj sammen med deres britiske kolleger. I løbet af årene opstod der mange selskabelige såvel som professionelle forbindelser. Gennem disse forbindelser fik begge flyvevåben og i nogen grad, begge samfund en bedre forståelse for hinanden. De fik begge indsigt i, hvordan man hver især opererede, hvilke problemer man havde og hvordan disse blev løst, sidst men ikke mindst fik de en indbyrdes respekt for hinandens afvigelser, gode såvel som dårlige. De lærte mange ting af og om hinanden uden at vide det før efter, at krigen var slut. Efter krigens ophør følte man dels i USAF dels i RAF, at man manglede dette samarbejde og den fælles forståelse, som før var en selvfølge. Det blev derfor besluttet at lave et program, hvor RAF og USAF officerer kunne udveksle tjenestesteder med hinanden, i et forsøg på igen at opnå dette specielle forhold man havde under krigen. Programmet blev øjeblikkelig en succes og i forlængelse heraf blev udvekslingsaftaler overvejet med andre nationer.

I dag har USAF udvekslingsaftaler for officerer med bl.a. Australien, Canada, England, Vesttyskland, Frankrig, New Zealand og selvfølgelig Danmark. Kort sagt - mit job som udvekslingsofficer er ikke at være rådgiver eller at være en del af de amerikanske styrker i Europa, som nogle tror, men at gøre erfaringer dels i det Danske Flyvevåben som eskadrille pilot, dels i det danske samfund som "almindelig dansker". Gennem disse erfaringer kan begge lande, forhåbentligt, lære og forstå en smule mere om hinanden og dem selv.

#### NOGLE SAMMENLIGNINGER:

Gennem mine to års tjeneste på FSN Ålborg, har jeg haft lejlighed til at opleve begge flyvevåben generelt, men især at kunne sammenligne i detaljer, en jagerpilots operationer på eskadrille og stations niveau. En direkte sammenligning ville i mange tilfælde ikke være retfærdig. Forskellige politiske, økonomiske og sociale opfattelser kan gøre det vanskeligt, at danne et grundlag eller sætte en standard for sådan en sammenligning. Det ville være som at sammenligne æbler med pærer. Der er imidlertid nogle andre iøjnefaldende forskelle som bedre kan diskuteres. Den mest iøjnefaldende forskel mellem de to flyvevåben er størrelsen. USAF har omkring 500.000 ansatte, eller mere end 70 gange så mange aktive som RDAF. P.g.a. størrelsesforskellen må USAF operere på en mere standardiseret måde. De må fungere ved hjælp af ens retningslinier angående operationer, administration og vedligeholdelse, så de nemt kan integreres i hele USAF systemet. Dette behov for standardisering fører til operationer under mange flere regler og retningslinier sammenlignet med RDAF. At have mange regler og bestemmelser er et nødvendigt onde for USAF, færre af disse regler og bestemmelser, som RDAF har, synes jeg derimod, her er en fordel.



Spredningen af USAF styrker er en anden stor forskel mellem de to flyvevåben. Jeg bliver ofte spurgt: "Hvornår rejser du hjem til Luke AFB igen?". Hertil svarer jeg: "højst sandsynligt aldrig". Med hundrede af forskellige tjenestesteder er det faktisk et sammentræf, hvis man skulle blive stationeret samme sted to gange. Modsat mine danske kolleger, kan jeg forvente at få et nyt tjenestested hvert andet til hvert tredje år. Selvom jobbet i sig selv er det samme, kommer jeg til at bo i mange forskellige geografiske områder og under meget varierende betingelser. I løbet af min 11 årige karriere er jeg blevet flyttet ikke mindre end 7 gange og aldrig tilbage til det samme sted. Nogle af de mest almindelige årsager for disse hyppige forflytninger er: naturligt frafald, forfremmelser, særlige jobs som kræver specielt uddannede folk og den kendsgerning, at folk må gøre deres andel af tjenesten i verdens mere afsides liggende områder som f.eks. Korea Saudi og Grønland. Afhængig af ens egen indstilling til at rejse (inklusive evt. familie) kan disse hyppige forflytninger blive en stor glæde eller et endnu større problem. Den enkeltes gevinst ved at bo og arbejde i forskellige lande/steder er mange. For det første får man mange venner for livet både militært og civilt. Andre kulturelle aspekter bør også nævnes. Muligheden for blandt andet at lære et nyt sprog, nyde forskellige madkulturer, opleve nye skikke og sociale omgivelser. For nogle mennesker derimod, vil mange af disse fordele nemt kunne have den modsatte virkning. En manglende lyst eller evne til at lære et fremmed sprog kan gøre kommunikation med lokalbefolkningen frustrerende (for begge parter) eller helt umulig. Nogle mennesker kan ikke omstille sig til en ny kultur og nye omgivelser. For en gift person med familie, vil disse fordele og ulemper af hyppige forflytninger blive forstørret afhængig af børnenes alder og familiens indstilling i det hele taget.

Før jeg begyndte i flyvevåbnet som 22 årig, havde jeg ikke rejst mere end ca. 200 km fra min hjemby i staten Ohio. Siden da har jeg virkelig fået mod på at rejse, selvom jeg måske er en undtagelse, ser jeg frem til efter 2-3 år et sted at skulle et nyt sted hen. Bortset fra disse personlige aspekter giver hyppig forflytninger nogle umiddelbare fordele og ulemper til selve USAF's opgaver. Den største fordel kommer af at arbejde under mange forskellige betingelser og opnå erfaringer inden for ens eget område. En konstant udveksling af erfaringer inden for en enhed giver den en fleksibilitet og dynamisk udvikling, på den anden side kan det give ulemper for enheden, personellet forflyttes hvert år, hvilket f.eks. er tilfældet i de afsides liggende områder.

☆☆☆

Her sker udviklingen af enheden næsten for dynamisk. Så snart personallet har vænnet sig til at operere i de nye omgivelser, bliver de flyttet igen. Selvom enheden bliver fleksibel på mange områder mister den i nogen grad sammenhæng, for ikke at nævne den enkeltes flytte vanskeligheder. Det danske flyvevåbens begrænsende omrokering af personallet, har den fordel, at man arbejder i det samme område i største delen af ens karriere. Dette giver den enkelte geografisk sikkerhed og enheden en stor kontinuitet i de daglige operationer. Disse kendsgerninger kan dog have den virkning, at det sker på bekostning af en konstant udveksling af friske ideer og begreber. Større forsigtighed må udvises for at tilsikre, at enhedens funktioner ikke bliver rutinepræget og dermed en stagnerende udvikling. Alt i alt vil jeg mene, at et kompromis mellem de to systemer ville være ideelt. At blive omstationeret hver 4-6 år vil give rimelig geografisk sikkerhed, kontinuitet og udvikling i enheden, - om det er praktisk for det enkelte system er et andet spørgsmål.



#### NOGLE PERSONLIGE ERFARINGER:

Jeg føler, at jeg bør nævne nogle af mine personlige oplevelser under mit ophold i Danmark. Fra det tidspunkt, da jeg stod ud af flyet ved min ankomst til Aalborg, var jeg mere eller mindre på egen hånd. Jeg var pludselig uden den normale støtte, jeg havde vænnet mig til i USAF. Jeg fandt det svært at leje en bolig, idet der de fleste steder var 5-8 års ventetid. Efter de første 3 mdr. at have boet på hotel i Aalborg, besluttede jeg mig til at købe min egen bolig. Efter at have lært lidt om dansk ejendomshandel, som er helt forskellig fra den i USA, og efter at have opnået tilladelse fra justitsministeriet til at købe en bolig (obligatorisk for udlændinge), fik jeg endelig et sted som jeg kunne betragte som mit hjem efter 6 mdr.'s søgen/handlen. Et andet problem jeg fik, var at blive integreret i den administrative del af det danske samfund. Som en del af udvekslingaftalen fik jeg fuld sygesikring, som førte til bl.a. udstedelse af et dansk personnummer. Uden at vide, at jeg faktisk var en amerikansk statsborger,

•••

som arbejdede under en fælles aftale mellem det danske og det amerikanske forsvarsministerium, kom det danske EDB-system på arbejde. Kort efter modtog jeg en selvangivelse fra skattevæsenet. Selvom jeg morede mig over den lille fejltagelse, var skattemyndighederne ikke glade for, at jeg ikke ville betale dansk skat sammen med den jeg stadig skulle betale i USA. Jeg forklarede at skulle jeg betale skat både her og i USA ville jeg være nødt til at gå på socialkontoret og få bi-standshjælp. Efter yderligere diskussioner og forklaringer af situationen blev det besluttet, at jeg alligevel ikke skulle betale skat i Danmark. En anden ting: Jeg modtog en skrivelse fra politiet om at komme til samtale. Da jeg vidste, at jeg ikke havde gjort noget galt, tog jeg det roligt. Ved ankomst til politistationen på det op-givne tidspunkt blev jeg sendt op til fremmedpolitiet og talte med en meget ung, energisk og omhyggelig betjent. Efter at have besvaret nogle generelle spørgsmål om hvor jeg boede, hvor længe jeg blev, og hvornår jeg havde tænkt mig at rejse hjem igen, bad han om at se min arbejdstil-ladelse. "Arbejdstilladelse??". Jeg havde ingen arbejdstilladelse. Jeg viste ham et kopi af den fælles aftale mellem Danmark og USA angående udvekslingsprogrammet. Desuden viste jeg ham en NATO rejseordre der be-ordrede mig til Aalborg som udvekslingspilot. Han var ligeglad og ville ikke nøjes med noget der var mindre end en arbejdstilladelse. Han begyndte at se alvorlig ud mens han udfyldte nogle papirer. Det var en ansøg-ningsformular om arbejdstilladelse således, at jeg kunne blive i Danmark. Han bad mig underskrive denne formular, jeg fortalte, at det ville jeg helst ikke, da jeg mente, at jeg allerede havde tilladelse til blive i landet. Jeg forklarede, at ekstra papir-arbejde var unødvendig og spild af tid. Han forklarede endnu en gang, at uden arbejdstilladelse skulle jeg ud af landet, og det hurtigt. Det stod nu klart for mig, at det eneste jeg ville opnå ved at tale med ham, var et garanteret sæde i det næste fly til USA. Jeg bad ham ringe til Flyvestation Ålborg før han blev for utålmodig med mig (på dette tidspunkt svarede mit ordforråd til en 5-6 årigs), efter at have talt med de "rigtige" personer på fly-vestationen, kørte han lidt af og gav mig lov til at gå, men forsikrede mig, at jeg ville høre fra ham i nær fremtid. I løbet af et par dage, fik jeg at vide at jeg kunne glemme sagen, alt var i orden. Jeg kunne blive. Disse få problemer sammenholdt med mange andre mindre problemer var ikke blevet løst så let uden den støtte, forståelse og hårdt arbej-de der blev ydet mig af mine danske kolleger. Det viste sig, at jeg al- ligevel ikke var på egen hånd.

Dette korte resume af hvad jeg har oplevet og erfaret under mit ophold i Danmark er kun en lille del af historien. Jeg kunne nemt skri-ve en hel bog om hvad jeg har oplevet siden august 1979. Mange af de ting jeg har oplevet kan ikke beskrives med ord alene. Jeg vil tage mange ting med hjem som hverken skolegang eller læsning har kunnet give mig. Mit ophold i Danmark har været mig en oplevelse for livet, jeg aldrig vil glemme.





## GENERALLØJTNANT F. OBLESER INSPEKTEUR DER LUFT- WAFFE PÅ BESØG VED FLYVEVÅBNET.

Inspektøren for det vesttyske flyvevåben, generalløjtnant Friedrich Obleser, aflagde i dagene 6 og 7 MAJ 1982 et arbejdsbesøg ved Chefen for Flyvevåbnet generalmajor N. Holst-Sørensen.

Der blev berørt emner af fælles interesse, såsom det løbende bilaterale samarbejde, samt det fælles arbejde inden for rammerne af NATO.



## EN KØN HISTORIE----- om en deployering ved ESK 543

En hidsig snerren påkalder mine ørens opmærksomhed - vækku-  
ret ringer; nogle sekunder efter begynder hjernevindingerne at  
reagere - POKKERS! Du skal op nu, kl. er seks, der er nøjagtig  
én time til øvelsen begynder. Langsomt og rystende får jeg mine  
ben dirigeret ud over sengekanten, jeg sidder nu op, klør mig i  
håret og tænker: tre dage på bondens mark, det bliver garanteret  
hundekoldt, og regnen siler selvfølgelig ned - det gør det jo  
altid, når man skal ud og "campere".

Jeg ser over på de tre andre beboere af værelset; de ser hel-  
ler ikke just fornøjede ud ved tanken om de næste tre dage.

Næsten mekanisk finder jeg vej ud på badeværelset og får åb-  
net for bruseren. Efter små ti minutter i badet begynder jeg at  
finde mig selv. Jeg træder ud af badeværelset og over til mit skab  
hvor jeg ifører mig FMK's kampuniform model -58.

Herefter går turen over til cafeteriaet, hvor man bliver mødt  
med et sarkastisk "god morn" fra "kammersjukkerne." Ved morgenbordet  
går stemningen hos folk fra næsten meditationsk tavshed til ivrig  
snakken om øvelsens formodede forløb: Med rundstykker, kaffekopper  
og marmeladebøtter agerende alt fra raketter til radarer anskueliggø-  
res fantasifuldt overfor kammeraterne fordele/ulemper ved denne eller  
hin opstilling af udstyret: så til trods for folks gennemgående nega-  
tive holdning til øvelser o.lign., hvor de bliver revet ud af deres  
komfortable hverdag, spores alligevel en vis entusiasme omkring den  
forestående øvelse.

Klokken er lidt i syv, og vi går op i bussen, som transporterer  
os fra indkvarteringsområdet og ud til 543, hvor vi har vores daglige  
dønt.

Det første syn som kommer os i møde ved indgangen er et kaotisk virvar af uniformsklædte mennesker og oceaner af oppakning. Ikke helt uden frygt for at få en geværkolbe i panden kæmper man sig igennem her og frem til vores alles afgud: Kaffemaskinen. Der bliver imidlertid kun en kort kaffepause, for lidt efter træder chefen frem for at fortælle os, hvad der skal ske.

Nogle bliver herefter sendt ned i affyringsområdet, mens andre sendes over i bunkeren for at sove!

Hvorfor lykkens gudinde ikke ville tilsmile mig denne gang, ved jeg ikke, men fakta er, at jeg blev sendt ned i J-box'en sammen med fire andre.

Fem mennesker skulle således opholde sig i et skur på størrelse med en telefonboks, mens regnen piskede ned udenfor. Det fik mig til at tænke på en banal reklame, jeg engang havde set: "Der er altid plads til en til, der bruger Rexona."

"Ha", sagde en indre stemme, "næh du ved sgu' bedre!"

Efter to timer, hvoraf blodomløbet i min venstre fod havde været standset i den sidste, kom der endelig afløsning - troede vi da - men vi fik besked på, at vores sektion skulle pakke og gøre klar til deployering.



2 HAWK raketter lægges på palletbærende lastvogn i afskydningsområdet.

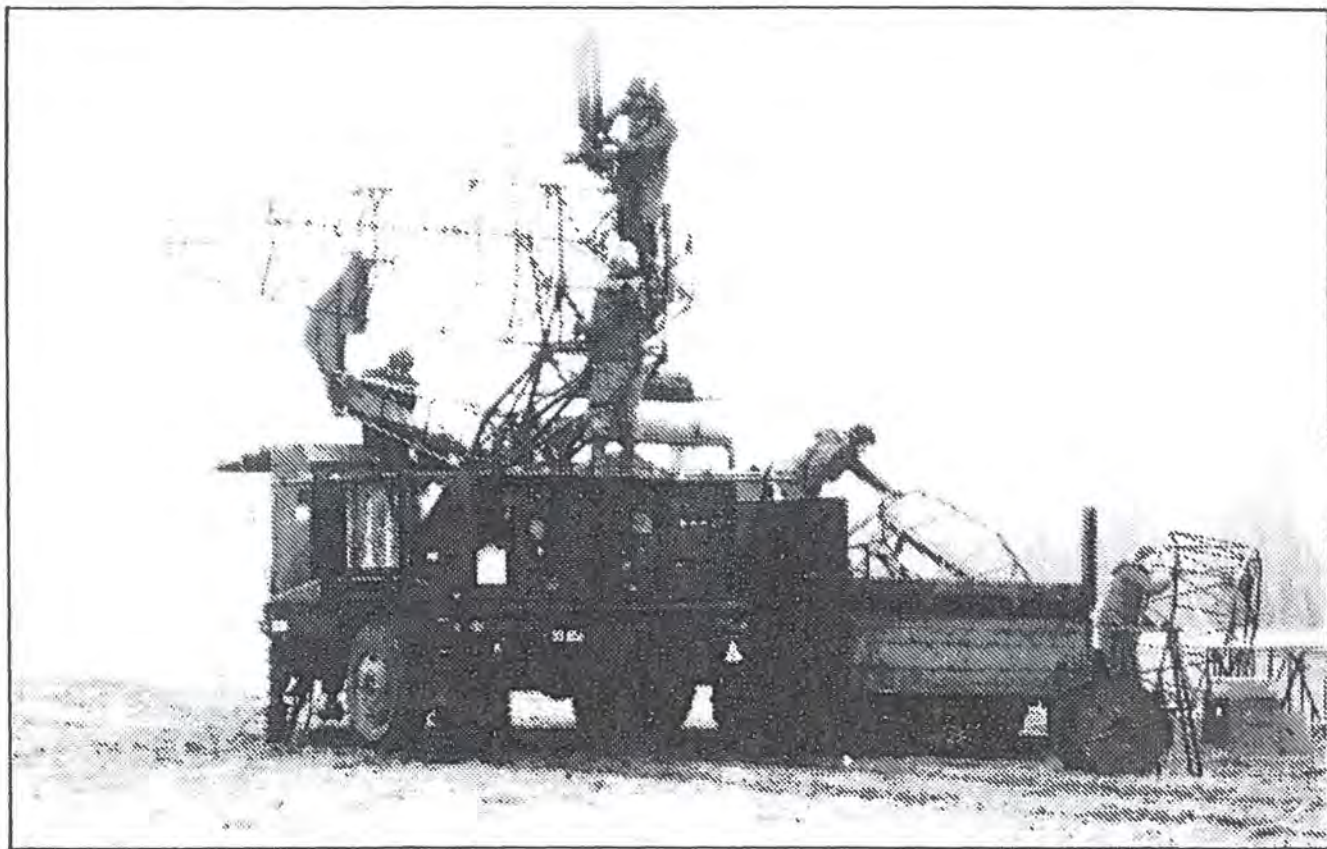
En halv time senere rullede de første lastbiler ned i området for at få udstyret læsset på, og efter en hektisk time gled første sektion af ESK 543's "Høge" på landevejen med kurs mod Ringsted.

Halvanden time senere kørte lastbilerne ind på øvelsesterrænet, og vi måtte nu forlade de godt opvarmede førerkabiner til gengæld for en plads på disse plørede jorder. En trøst var det dog, at regnen var holdt hvilket gjorde arbejdet med at få udstyret sat op væsentligt lettere - omend ikke fysisk så psykisk.

☆ ☆ ☆

Mens lastbilerne nu var på vej hjem igen for at hente den anden sektion, slentrede vi andre op til "tuttevognen" for at få en - efter vores mening - fortjent kop kaffe.

Det var sidst på eftermiddagen, da den anden sektion kom på plads umiddelbart ved siden af os; og mens kirkeklokkerne i det fjerne ringede solen (som vi ikke havde set meget til) ned, samlede 543's gæve krigere atter engang ved "tuttevognen" for at få del i den færdigtilberedte mad (Hvor det varmer mangan gammel menigs hjerte at se et område, hvor fornuften har sejret!).



*Pulse Acquisition radar klarøres.*

Herefter forsvandt chaufførerne over i deres lastbiler for at få hvilet ud til den kommende dag, og de to crewhold indledte en turnusordning med konstant skiften mellem to timers søvn og to timers vagt ned ved raketterne. Det var mildest talt en kold fornøjelse at sidde nede ved raketterne i mudder til anklerne og stirre ud i nattens mørke i to timer i træk, men det styrkede mig nu alligevel en smule, da jeg om natten kiggede indenfor i kommandovognen og kunne konstatere at det ikke kun var os værnepligtige, der lavede noget, og som var trætte.

Først omkring klokken halv fem tirsdag morgen kom der lidt action over foretagendet: Tilsyneladende ud af den blå luft dukkede et NATO-inspektionshold op for at se, om "Høgene" nu kunne deres job!

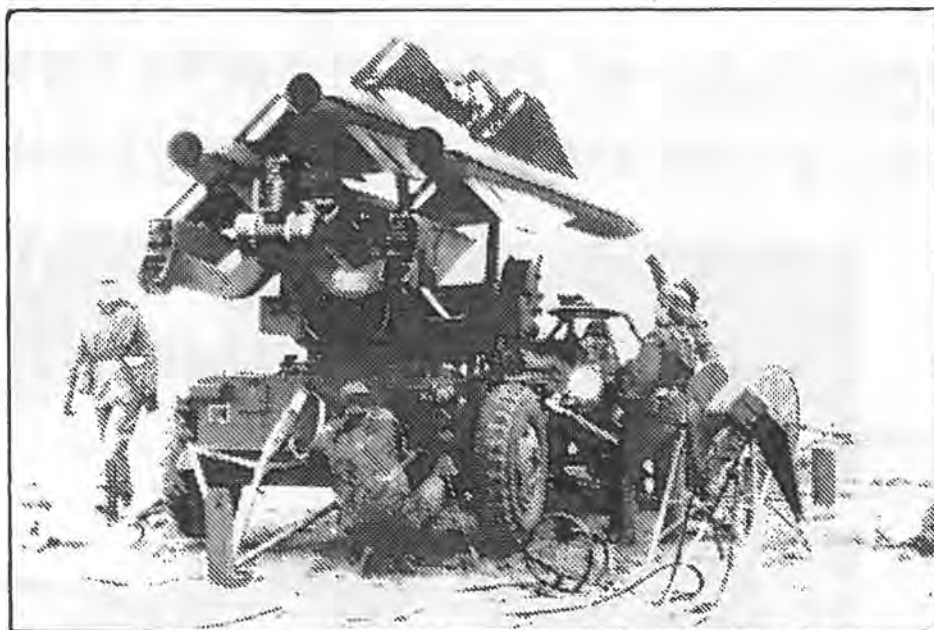
Det var noget, som kunne bringe de vinkel- og sribebærende folk ud af fatning: Aldrig, jeg gentager ALDRIG, har vi modtaget så mange kontraordrer på så kort tid.

★ ★ ★

Det ene øjeblik blev man befalet til at hvile for det næste at blive hevet ud af soveposen, fordi der skulle laves noget ude i området med det resultat, at når man kom derud, stod der fire mand for at lave én mands arbejde.

Sådan gik det uafbrudt indtil tirsdag middag, hvor inspektionsholdet forsvandt igen. Om "Høgene" denne gang levede op til mottoet "Semper paratus", må jeg indrømme, at jeg ikke er helt klar over den dag i dag, men i al fald blev der udvist en beundringsværdig aktivitet.

Efter at stilheden atter havde lagt sig over området, blev der afholdt en kort briefing, hvor vi fik at vide, at ALFA-sektionen med det samme skulle flytte til et øvelsesområde ved Køge, mens BRAVO-sektionen skulle blive liggende indtil ved aftenstid, hvor vi så skulle vende næsen hjemad mod Stevns.



*Raketter lægges på launcher under feltforhold.*

I løbet af en lille times tid havde ALFA-sektionen fået revet telt-pælene op og var på vej mod Køge. Med bestemmelsen om at BRAVO skulle drage hjemad den samme aften, blev sammenpakningen af det sekundære udstyr, som bl.a. telte og udrustning, afsluttet i løbet af eftermiddagen.

Det velkendte ordsprog, at hastværk er lastværk, skulle dog snart vise sig at stå ved magt: Klokkeren halv syv om aftenen blev det nemlig meddelt, at ALFA-sektionen havde problemer med materiellet og ikke kunne opretholde det befalede beredskab, hvorfor ALFA sandsynligvis skulle køres hjem på eskadrilleområdet, mens BRAVO skulle forblive i Ringsted endnu en nat!!!

Der var vi godtnok nogle stykker der måtte måbe engang - her havde vi pakket alt det udstyr ned, som ikke lige netop var nødvendigt for at skyde en raket af, og så får man besked på, at man sikkert skal tilbringe endnu en nat her.

Den gennemgående reaktion var da også tydelig nok: Folk smed sig op i lastvognene og sad dér med korslagte arme og dystre miner og bandede og svovlede, så det må have lugtet ganske forfærdeligt udenfor.

Der gik en time, så kom der en ny meddelelse: ALFA havde (med megen teknisk snilde formoder jeg) klaret problemerne, og planerne skulle nu gennemføres som oprindeligt.

Med denne meddelelse i baghovedet gik der ikke lang tid, før vi havde forladt området med kurs mod 543. Det blev dog et par timer over midnat, før alt var på plads igen, og vi kunne lægge os til ro i bunkeren.

Klokkeren seks onsdag morgen blev vi vækket, og umiddelbart efter morgenmaden sendtes chaufførerne afsted for at hente ALFA. Vi andre havde derimod de timer, inden ALFA var tilbage, til at slappe af i, og det blev da også udnyttet fuldt ud.



☆ ☆ ☆

Op på formiddagen kom de så. Jeg ved ikke hvad de lignede, men samtlige var indsmurt fra top til tå i noget ækelt gulligt mudder. Grunden var, berettede staklerne, at man havde valgt at stille sektionen op i en nedlagt grusgrav, hvor der over hele området p.g.a. den kraftige regn lå en halv meter mudder, som hverken materiel eller soldater havde kunnet bunde i. Nå, det var der nu ingen, der tog større notits af på dette tidspunkt, hvor øvelsen var ved at være færdig, og alle vidste, at om en times tid ville man stå under en varm bruser for derefter at kunne kaste sig i seng og glemme alt om mudder og regn.

Bo Slott Pedersen - Værnepligtig talsmand på ESK543.



## OVERDRAGELSE AF FISKERIINSPEKTIONSFLYET GULFSTREAM III TIL FLYVEVÅBNET.



Torsdag den 11. marts 1982 kl. 1000, blev det første, af i alt 3, fiskeriinspektionsfly Gulfstream III overdraget til flyvevåbnet. Overdragelsen fandt sted i hangar 46 på Flyvestation Værløse. Chefen for Flyvestation Værløse oberst E.P. Schneider bød velkommen til ca. 150 inviterede gæster samt pressen og redegjorde for programmet for overdragelsen.

Herefter talte chefen for Flyvematerielkommandoen generalmajor Johs. Skjøth bl.a. om det gode samarbejde mellem brugerenheden og FMK, der havde præget projektet og ført til et avanceret og godt produkt, skræddersyet til sin væsentligste opgave "Fiskeriinspektion". FKO arbejdsgruppe blev i perioden februar 1977 til september 1977 ledet af oberst B.V. Larsen.

Med ordene "We will do our very best" blev flyet overdraget til flyvevåbnet.



GM J. Skjøth/CHFMK



GM N. Holst-Sørensen/CHFLV

Chefen for Flyvevåbnet generalmajor N. Holst-Sørensen udtalte, at med indførelsen af Gulfstream III flyet markeredes indgangen til jet alderen for Eskadrille 721 samt til nye krævende opgaver med fiskeriinspektion ved Færøerne og Grønland. Den hidtidige træning havde bekræftet, at det er det rette fly, vi har valgt. Med håbet om at flyvestationens erfaringer med flyet må blive lykkelige og byde på mange gode oplevelser, overdrog CH/FLV flyet til Flyvestation Værløse.

Chefen for Flyvestation Værløse omtalte, at de enormt store områder der skal overvåges krævede et hurtigt fly, der tillige skulle kunne udføre eftersøgnings- og redningsarbejde. Fra juli 1982 vil det første G-III fly blive udstationeret på Grønland. Med glæden over den ildhu hvormed ESK 721 har kastet sig over opgaven, overdrog SNC flyet til Chefen for Eskadrille 721 MJ L. Tophøj, i overbevisning om at flyet næppe kunne være kommet i bedre hænder.

Chefen for Eskadrille 721 takkede for flyet og udtalte, at ESK var overbevist om, at det var det rette fly, som vil kunne løse pålagte opgaver til alles tilfredshed.

Herefter var Forsvarskommandoen vært ved en mindre forfriskning, ligesom der var lejlighed til at bese det imponerende F-313 Gulfstream III fly.





Fredag den 23 april fløj Dronning Margrethe og Dronning Ingrid fra Flyvestation Værløse til Ålborg. Flyvningen foregik i flyvevåbnets nye Gulfstream fly. Her hilser Dronning Margrethe på chefen for Flyvevåbnet generalmajor N. Holst-Sørensen samt flyvestationens chef oberst E.P. Schneider.

## VÆRNSFÆLLES PROGRAMMØR GRUNDUDDANNELSE VED FLYVEVÅBNETS SPECIALSKOLE.

I begyndelsen af 1981 blev der ved Chefen for Flyvevåbnet taget initiativ til at gennemføre en grunduddannelse ved Flyvevåbnets Specialskole (FLSP), af det personel der skulle udpeges til at forrette tjeneste som programmører ved større datamat-systemer.

I den indledende planlægning blev det besluttet, at tilrettelægge et kursus med værnsmøllles deltagelse. Det skulle sigte mod at give eleverne en så bred og tilstrækkelig basisviden indenfor det programmørfaglige område, at de vil kunne deltage i specialuddannelser indenfor såvel det operative, som det administrative og det tekniske edb-faglige område. Kursusbetegnelsen blev "Programmør grunduddannelse O-V-0378".

I et samarbejde mellem FLSP og repræsentanter fra de myndigheder, der har dette uddannelsesbehov blev følgende fagindhold foreslået og godkendt:

Databehandling generelt	20	lektioner
Datamaskineteknik grundlæggende	70	-
Perifert udstyr	25	-
Opgaveanalyse og -konstruktion	40	-
Dataorganisation	35	-
Basisprogrammel	45	-
Applikationsprogrammering	140	-
Datakommunikation	25	-
Sikkerhed	12	-
Projektarbejde	80	-
Datamatsystemer i nutid og fremtid	8	-
Besøg på datamatinstallationer	10	-

I alt omfatter kursus lidt over 500 lektioner. Fagenes emneindhold dækker en generel indføring i EDB terminologien, en færdighedsindlæring i de emner, der umiddelbart er knyttet til programudvikling med vægt på kodning og programkonstruktion, samt en kendskabsindlæring i en række mere specialiserede emner.

Udover programmering i assembler (lavniveausprog) anvendes Pascal som skolesprog. Dette højniveausprog er velegnet til undervisningsbrug og giver en så varieret og dybtgående indlæring i programmering, at overgangen til de højniveausprog, der iøvrigt benyttes i forsvaret, vil være let.

Undervisningen finder sted i Jonstruplejren hvor et særligt lokale er indrettet med et teori-afsnit, et praktik-afsnit og et afsnit til gruppearbejde.

De primære hjælpemidler i praktikundervisningen er 7 mikrodatamater af typen Commodore. 6 af disse maskiner anvendes af kursusedtagerne i hold på 2 til programmeringsøvelser og til projektarbejde. Maskinerne deler 2 eksterne lagerenheder. Maskine nr.7, der er til fælles anvendelse, har sin egen eksterne lagerenhed og har tilsluttet en skriveenhed, hvor diverse udskrifter kan fremstilles.



*Der arbejdes i grupper i opgaveanalysetesten.*

Kursus kan søges af officerer og stampersonel og betingelserne for at blive optaget er primært at ansøgeren består en egnethedstest med tilfredsstillende resultat. Herudover vil det blive vurderet, om en ansøger kan undværes i den oprindelige tjenestestilling og for stampersonel er betingelsen desuden, at man har en langtidskontrakt og er villig til at underskrive en tjenestepligtserklæring af 18 måneders varighed regnet fra afslutningen af kursus. Der kan på hvert kursus maksimalt deltage 12 elever.

FLSP har ved egne og tilkommanderede lærerkræfter kunnet give kursus den generelle faglige dækning, men til dækning af specialer har forsvarrets EDB-faglige myndigheder ydet en velvillig og udstrakt bistand. Lærere fra Forsvarets Datatjenste, Flyvematerielkommandoen og Kontrol- og Varslingsgruppen underviser tilsammen i ca. 160 lektioner og Forsvarets Datatjenste, Flyvertaktisk Kommando og Søværnets Materielkommando bidrager i ca. 12 lektioner med nogle lærerige orienterende foredrag.

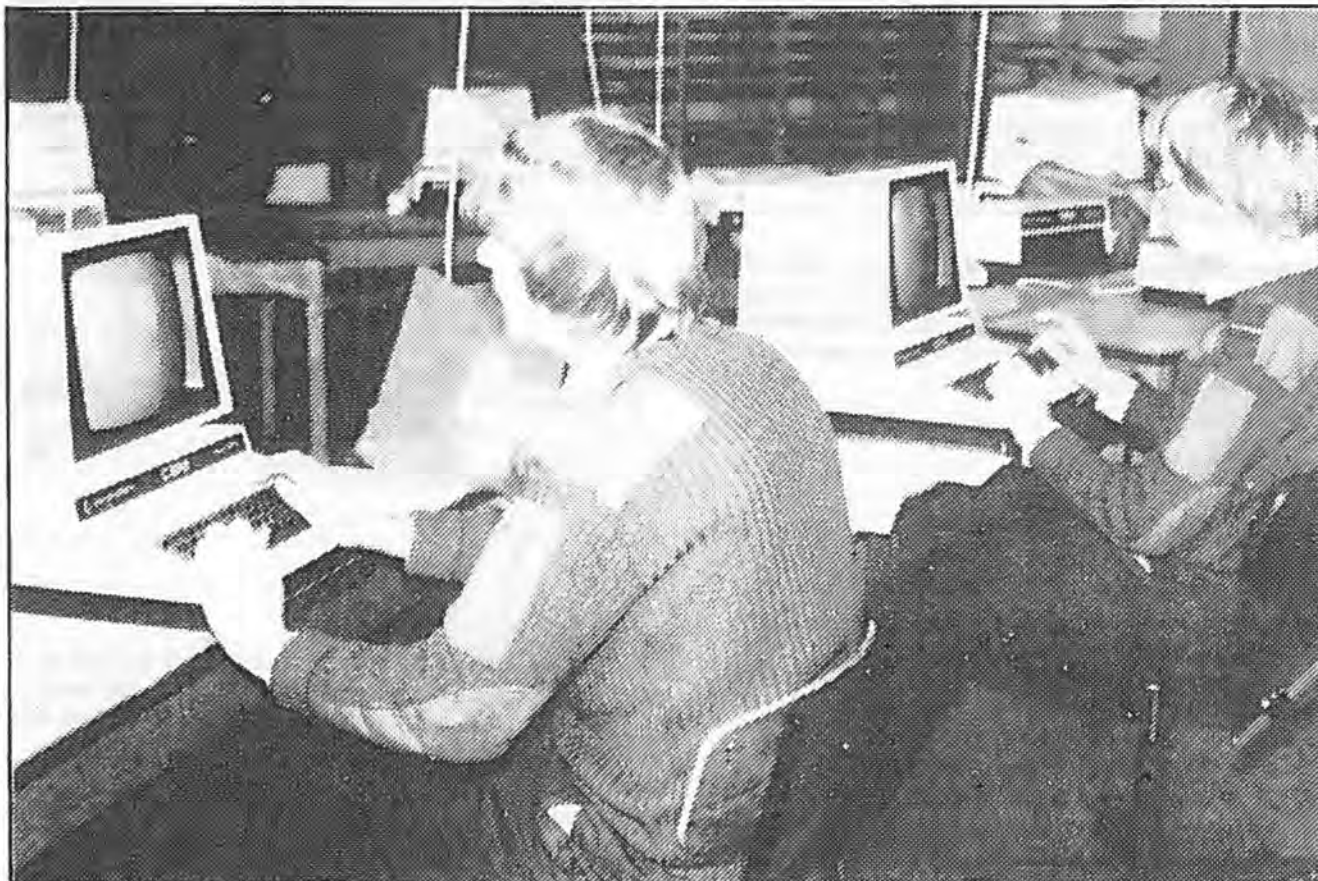


*Detaljer i programplanlægningen studeres.*

Medio december 81 kunne der gøres status over forløbet af det første kursus. Såvel kursusdeltagere som skoler kunne se tilbage på en travl periode, hvor mange aftentimer var taget i brug for at indlære den stofmængde som kursus byder på. Det var da også med en velfortjent følelse af at have udført et godt stykke arbejde, at eleverne modtog deres kursusbeviser og dermed adgangsbilletten til en fremtid indenfor EDB verdenen.

På kursus deltog officerer og stampersonel fra alle 3 værn. Den variation i forudsætninger og erfaring som deltagerne repræsenterede kunne give anledning til bekymring, men alt gik godt. Alle var samlet om opgaven i et teamwork hvor forskellighederne i forudsætningerne, og ikke mindst samværet med vore kolleger fra de andre værn, skulle vise sig at være udbytterigt.

Med O-V-0378 kan forsvaret dække sit umiddelbare behov for personel med kvalifikationer til at deltage i specialuddannelser indenfor det operative, det administrative og det tekniske edb-faglige område som programmører. Et vigtigt aspekt ved en grunduddannelse, der er fælles for de tre områder, er de rotations- og udviklingsmuligheder der medfølger. Føler man sig efter nogle år fastlåst i sin udvikling i et område, kan man søge sin videreudvikling i et andet område og en fælles basisuddannelse giver styrelsen bedre mulighed for at omplacere ressourcerne i takt med ændringerne i behovene.



*Et vue fra praktikafsnittet.*

Kursets målgruppe er programmører. Nogle deltagere har imidlertid haft sikker viden om, at deres fremtidige arbejdsområde vil blive systemanalyse/planlægning. Kursets faglige bredde har kunnet sikre disse deltagere et rimeligt udbytte selvom fagsammensætning og vægtning af fagene ikke har været skræddersyet til dette formål.

Med den erfaring, at forsvaret ved de tidligere nævnte myndigheder råder over en bred EDB-faglig ekspertise kan det være nærliggende at forestille sig variationer af en EDB-grunduddannelse gennemført indenfor vore egne rammer, f.eks. kortere brugeranalytiker kurser, mere målrettede systemanalyse/planlægger kurser eller måske korte kurser i betjening og programmering af smådatamater. Mulighederne for at tilgodese forskellige behov for grunduddannelser er tilstede. De økonomiske vurderinger, der er foretaget for O-V-0378 viser i sammenligning med købt civil uddannelse, at vor egen produktion er væsentligt billigere, og der er ingen grund til at antage at dette forhold skulle ændre sig for andre typer af grunduddannelser, tværtimod.

# Dansk Flyvehistorisk Forening



Foreningen arbejder for tiden på at intensivere sine aktiviteter og er meget interesseret i et landsdækkende medlemsgrundlag. Interesserede bedes rekvirere indmeldelsesblanketter (meget gerne i grupper) ved telf. henvendelse til CHF FLYSIK, telf. 02-892255, lokal 3922, eller fotokopiere nærværende eksemplar til formålet.

Venlig hilsen  
FLYSIK

## Dansk Flyvehistorisk Forening

Dansk Flyvehistorisk Forening blev stiftet i 1962 under navnet Flyvehistorisk Sektion og antog sit nuværende navn i 1973.

### Formål

at skabe interesse for flyvningens historie ved udgivelse af publikationer, afholdelse af møder, udstillinger o.l. samt indsamling og istandsættelse af flyvehistoriske effekter.

Dansk Flyvehistorisk Forening samarbejder med tilsvarende organisationer i udlandet og er tilsluttet Korgelig Dansk Aeroklub, hvilket bl.a. indebærer, at medlemmerne har adgang til at benytte aeroklubbens righoldige bibliotek.

## Medlemsblad

Medlemsbladet Flyvehistorisk Tidsskrift udkommer fire gange om året og tilgår alle medlemmer. Det behandler fortrinsvis danske emner og bringer artikler om ældre og nyere flytyper, luftfartsvirksomheder, flyvepladser m.m. Medlemmer der indmelder sig i løbet af året, modtager alle i det indeværende år udsendte numre af Flyvehistorisk Tidsskrift.

## Aktiviteter

Mødevirksomheden afvikles på lokalt plan, organiseret og finansieret af medlemmerne i det pågældende område.

Møderne byder på film, foredrag o.l. samt ikke mindst mulighed for at møde andre med interesse for flyvehistorie. En egentlig lokalafdeling er kun oprettet i København.



Gennem medlemskab af foreningen er der mulighed for at deltage i vedligeholdelses- og restaureringsarbejde på flyvehistoriske effekter, som f.eks. fly og motorer etc.

For 1982 er følgende kontingenter gældende for medlemsskab af Dansk Flyvehistorisk Forening.

Jeg ønsker medlemsskab (sæt X):

- Junior-kontingent (til og med 17 år):      kr. 45,-  
 Senior-kontingent:                                      kr. 90,-  
 „65-kontingent“ (65 år og derover) mindst: kr. 45,-

Navn:

Adresse:



Franker  
som  
brev

**Dansk Flyvehistorisk Forening**  
**Nybrovej 107**  
**2800 Lyngby**

# ESKADRILLE 729

## Blasonering af skjoldet.

I grønt felt et afrevet højrevendt guld høgehoved.

## Motivering.

Eskadrillen har ved mærkets udarbejdelse primært til opgave at udføre rekognosceringsvirksomhed. Som symbol for denne virksomhed er valgt høgen på grund af dens skarpe syn og gode iagttagelses-evne.

## Båndet.

Båndet bærer devisen: OCULUS RECORDANS (Det registrerende øje) og enhedsbetegnelsen ESK 729.







Lay-out & trykning-FLSP



# Fly Nytt

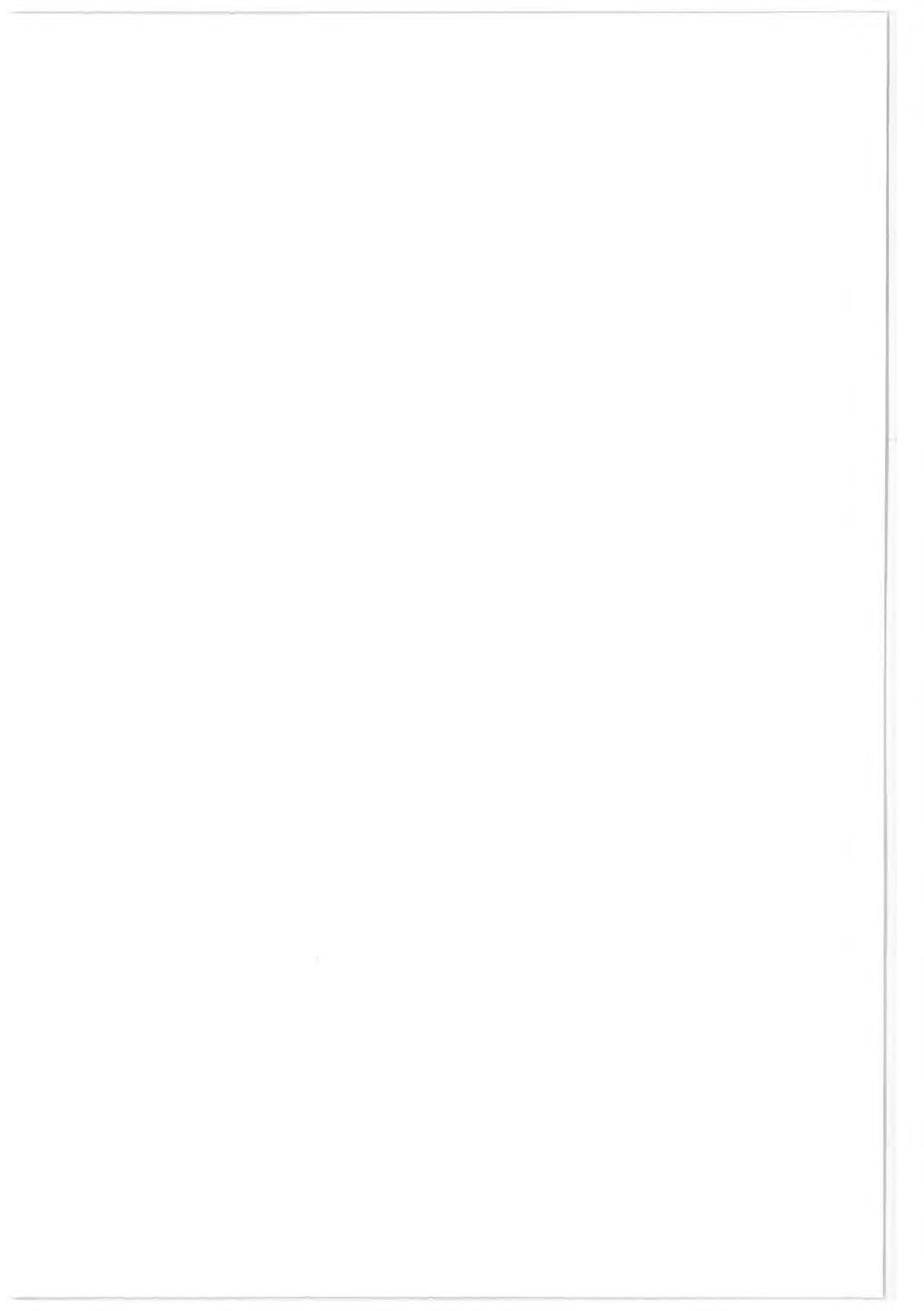


FLYVERSTABEN

SEP 1982

Flyvevåbnet  
Jonstrupvej 286  
Jonstrup  
2750 Ballerup





## ET FARVEL TIL FLYVEVÅBNET.



*Generalmajor N. Holst-Sørensen*

Den 1 SEP 1982 tiltræder jeg tjeneste i Brüssel efter ca. 12 års tjeneste som chef for flyvevåbnet og ca. 35 år efter, at jeg blev elev på flyveskolen.

Fra den første sommer på Flyvestation Avnø har tilværelsen i flyvevåbnet været en ubrudt række af oplevelser. Der har ikke været tid til at kede sig. Over de mange år har jeg oplevet en samfundsudvikling mod større materiel rigdom og deraf følgende bedre muligheder for menneskelig udvikling og trivsel. Muligheder vi ikke altid har evnet at udnytte lige godt.

På mange måder har denne samfundsudvikling afspejlet sig på tilværelsen i flyvevåbnet. Fra den primitive tilværelse på Flyvestation Karup uden boliger og transportmuligheder for familierne til i dag, hvor næsten alle har egen bolig og bil.

Lad mig også nævne ændringerne i arbejdstiden fra ind i mellem 7x24 timer om ugen til i dag med 40 timer, fra for meget til for lidt, eller den positive udvikling omkring forståelse for nytten og nødvendigheden af et godt samarbejde mellem alle.

Nødvendigheden af at have et flyvevåben set i relation til vort lands sikkerhedspolitiske situation er aldrig blevet betvivlet i ansvarlige politiske og militære kredse, hvorfor ændringer ofte har haft relation til den tekniske udvikling.

I rimelig grad har flyvevåbnet fulgt med i denne og haft et set i relation til modstanderen kvalitativt godt niveau, medens kvantiteten har været og er betænkelig lav og med en nedadgående tendens, der er foruroligende, fordi den ikke modsvares af en bedring i landets sikkerhedspolitiske situation.

Imidlertid vil jeg understrege, at et flyvevåbens hele værdi som grundlag har sit personel.

☆ ☆ ☆

Jeg har gennem årene på de forskellige niveauer, jeg har virket, generelt altid været omgivet af mennesker med den rette holdning til det at være i flyvevåbnet, - mennesker der med god uddannelse som baggrund ved flid og god vilje har medvirket til, at flyvevåbnet har været og er et godt sted at være og, at flyvevåbnet derfor på effektiv måde under rationel udnyttelse af tildelte midler har løst sine fredstidsopgaver. At fredstidsopgaverne løses, er den bedste garanti for at også krigens opgaver vil blive løst.

Det var en vanskelig tid at komme igennem, da Forsvarsordningen af 1973 skulle gennemføres, og flyvevåbnet måtte afskedige mange dygtige medarbejdere på grund af nedskæringer.

I sig selv er det naturligvis en tilfredsstillende tilfrelsstillelse at have haft en karriere, der slutter i toppen af flyvevåbnet.

Mere specielt ønsker jeg at fremhæve den glæde, det har været at arbejde med de mennesker, jeg har beskrevet oven for og at arbejde for det overordnede mål at ville forsvare sit land, hvis dette måtte blive krævet.

Jeg ønsker, at flyvevåbnet aldrig må blive brugt til sit egentlige formål, men jeg er overbevist om, at flyvevåbnet også i fremtiden vil være beredt til denne indsats.

Jeg takker for mange dejlige år i flyvevåbnet, og ønsker det alt godt i fremtiden.

*Stol-Kuus*

☆ ☆ ☆

## VI VIL STÅ PÅ VAGT OG VÆRNE

I udgave nr. 3/82 af VINGEN, udgivet af Organisationen for Officerer af B-linien i Flyvevåbet, har KN (midlertidig MJ) G.S. Clausen skrevet en artikel under overskriften "Vi vil altid stå på vagt og værne"

Omhandlede artikel gengives her med majorens tilladelse:

"Dette indlæg, der som overskrift lader ane, at jeg bebor et af Chr. IVs gamle huse, skal tjene til at belyse de tjenstlige og private oplevelser og erfaringer jeg har haft gennem knap 3 års tjeneste i Flyvematerielkommandoen, samt som en venlig hilsen til organisationen, der skabte mulighed for, at også flyvevåbnets personel kan komme i betragtning ved tildeling af lejebolig i Nyboder.

Igennem 20 år havde jeg haft fast tjenestested på flyvestation Skrydstrup - og havde i disse mange år ikke været den mest passive, når middagspausen i messen blev anvendt til at reorganisere FLV forhold, herunder forflytninger af kollegaer. Efter nogle år var vi kun et par stykker tilbage af de oprindelige "kandestøbere", så det stod mig klart, at loddet også ville falde på mig, - og at jeg før eller senere skulle opleve, at der fandtes en verden udenfor Verona.

I maj 1979 fik jeg så meldingen, at jeg pr. 1 august samme år var forflyttet til FMK til varig tjeneste.

Når man som jyde skal placere sig i forhold til geografien er der tre vitale holdepunkter, her er A, her er min madpakke, hvor er nord?

Gennem min kollega Tang Nielsen, der tidligere var flyttet fra Karup til FMK, blev jeg gjort opmærksom på, at der var gode muligheder for at opnå bolig i Noboder, så jeg søgte - og fik tildelt bolig nr. II Olfert Fischersgade 25.

Vi (Tove og jeg) besluttede, at jeg skulle samle diverse møbler i- og på ryggen af min trofaste VW og drage afsted til Nyboder og indrette mig bedst muligt. Tove ville så komme på besøg, når hendes friuge oprandt og hjælpe med at udnytte vedligeholdelseskontoens 1000 kr. til diverse maling m.v. Jeg flyttede ind, vi fik malet og anskaffet gardiner, tæpper og køjesenge, startede på et helt nyt og interessant kapitel af min tilværelse.

Vi blev weekend-pendlere hos DSB - og mødte mange forskellige mennesker, idet vi skiftedes til at besøge hinanden.

Når to mennesker skal leve sammen på 35 m<sup>2</sup> fordelt på 4 værelser, ja så kan man ikke undgå at komme hinanden ved. Nyboder var verdens navle, så vi udforskede området i en radius, der tiltog ligefrem proportionalt med opholdets længde. Den indre by en lørdag formiddag, en tur op ad strøget ja, først ned i Skindbuksen og få en "anden grads forbrænding" = 1 gl. dansk + en rød Tuborg, sole sig på Gråbrødretorv og spise frokost i cafe Sorgenfri. Søndag en tur i Dyrehaven eller Brøndby Strand.

I foråret 1981 blev jeg meddelt, at jeg pr. 1 juli 1982 skulle forrette tjeneste ved Ogden Air Logistic Center, Utah, USA.

Nu var tiden inde til at etablere "permanent og fælles husholdning" og følgelig opgav Tove sit arbejde, og flyttede med alt vort bohave til Nyboder, en absolut tilfredsstillende løsning for hele familien, idet vor voksne søn flyttede ind i vort hus i Haderslev og påtog sig de økonomiske forpligtelser, der hørte til huset.

Alle de ejendele, der ikke kunne placeres i de små stuer blev stuvet sammen i to loftskamre. Vi fik os indrettet som i vore unge dage, med den væsentlige forskel, at huslejen 356,25 kr. pr. måned for en isoleret lejlighed med bad og toilet samt termoruder, ikke tyngede budgettet - og at vi følgelig kunne fraskrive os fornemmelsen af, "at krisen kradser".

Mangen en lørdag-søndag morgen er jeg blevet vækket af Tove ved banken på overkøjen, opfulgt af mundtlig meddelelse om, at nu var avisen passeret ind gennem brevsprækken, og at jeg nu kunne række hånden gennem køkkenet, ned ad trappen og fiske Politiken op, samtidig med at jeg på hjemvejen kunne tænde for kaffemaskinen, der var kørt i stilling aftenen i forvejen.

På sommeraftener gik budstikken undertiden "i aften tænder vi grillen op". Det var signal til at vi i gården stillede campingbordene op i forlængelse af hinanden og fra kvarterets handlende indkøbte diverse ikke-varige forbrugsgoder. Blandt de handlende i kvarteret vil jeg omtale "DUNKEREN", der havde forretning, hvis den skal omtales som sådan, i Fredericiagade. Han handlede med et udbud på 12-15 forskellige varer, heraf 3 livsnødvendige for os: petroleum (deraf navnet) samt øl og cigaretter. Dunkeren var en gammel mand og meget dårligt seende, men han kendte os på stemmerne, så vi ekspederede os selv og betjente det gamle kasseapparat, hvor man på papirstrimmel med blyant skrev det omsatte beløb.

Ved disse grillaftener steg stemningen i takt med mørkets frembrud, og sangene og historierne tiltog i styrke. Som andre steder, hvor mænd af format mødes, berettede vi om, hvor stærke vi var, hvor mange damer vi havde kendt og hvor dygtige vi var i forhold til vore omgivelser. Jeg mindes især en aften hvor fodkulden sneg sig op fra de toppede brosten, og hvor en kadet fra Slesvigske fodregiment beredvilligt hentede vintersæsonens sidste optændingspinde og koks. Vi fik varmen, - og bålet døde hen Store Bededags aften. Vi var en sølsom oplevelse rigere.

Naturligvis skulle familie og venner besøge os i Nyboder, og her stillede "pendlere" beredvilligt deres bolig til rådighed. Min ven Tang, der var vores nabo, gav husly til gæster - og vi stillede en flaske på bordet som betaling. For at nyttiggøre de lange vinteraftener meldte jeg mig til kursus som HF-enkeltfagsstuderende ved Københavns Kommunale kurser, der har til huse i Hindegade overfor Nyboder. Vi var i klassen en tapper skare på 8 personer med mig som ældste og øvrige i alderen 20-24 år.

En af mine klassekammerater var kirketjener i en mindre kirke på Østerbro. Denne kirke var normeret med, og i besiddelse af, klokker, der skulle aktiveres ved hjælp af tove, så det var lidt af et kunststykke at få tonerne til at harmonere med byens øvrige klokker, men også det fik jeg lært, thi når min ven havde andre gøremål, bad han undertiden mig om at forrette denne handling, hvilket skete med militær præcision, så duerne fløj fra tårnvinduerne.

Når vi om aftenen forlod klassen var vi ofte en tur indenom døgnkiosken efter en kage til kaffen, som så blev brygget i Nyboder.

Det var for mig en lærerig periode og en oplevelse at omgås disse unge mennesker, der med en enkelt undtagelse alle havde heldags job at passe ved siden af.

Fra et relativt statisk job i Skrydstrup ved henholdsvis lager-tjeneste og forsyningsdepot blev mit arbejde i FMK af mere dynamisk karakter, idet jeg i de knap 3 år nåede at være sagsbehandler på 2 vidt forskellige våbensystemer samt foretage 11 udenlandske tjenesterejser, heraf 4 til USA.

Om jeg blev "sagsbehandler" lader jeg omgivelserne bedømme. Det tager et stykke tid inden "stolen passer", men den hjælpsomhed og imødekommenhed jeg fandt hos såvel tekniske som administrative afdelinger gjorde, at jeg hurtigt fandt mig tilrette.

Jeg tror ikke, at der er mange arbejdspladser af FMK's størrelse, der formår at holde et så godt klima blandt så mange forskellige personalkategorier.

Det er min opfattelse, at min tidligere tjenestested ville have haft fordel af, at jeg på et tidligere tidspunkt havde forrettet tjeneste i FMK, så for eget tjenestefelts vedkommende vil jeg anbefale, at tjeneste i stabe (FMK - FTK og FKO) sker på et tidligere tidspunkt i tjenesteforløbet.

En periode i min tilværelse lakker mod enden - og jeg har taget tilbørlig afsked med mine medrejsende i S-tog og busser. Jeg vil for sidste gang - i denne periode konstatere, at solen altid skinner på Marmorkirkens tag - og på min fodtur ned mellem de gule rækker erkende, at atmosfæren ikke blot er skabt af hundenes efterladenskaber og kvarteret petroleumsrygende skorstene.

Vi har haft 3 gode år, såvel privat som tjenstligt, vi har levet i "små kår", men der har været "højt til loftet".

Hvis mit næste tjenestested skulle falde i hovedstadsområdet, ja, så vil vi igen være ansøgere til lejlighed i Chr. d. IV gamle by, selvom han fra sin statue ved indgangen til bydelen undertiden har skelet til mig, når jeg gik forbi i min blå uniform".



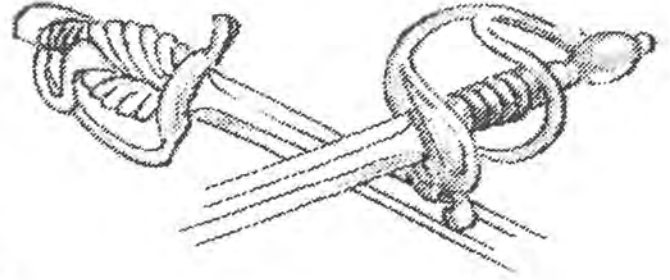


## SOLDATERSANGE

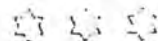
Jægerspris Reklame Aps har i samarbejde med Als Offset Aps udgivet et smukt illustreret hæfte med danske soldatersange og viser. Hæftet indeholder ikke alene et godt udvalg af militære "Evergreens" (27), men er tillige usædvanligt smukt illustreret i muntre farver og streg.

De 43 illustrationer udgør en lille militærhistorisk billedbog. Der er gjort meget ud af at gengive uniformer, våben og materiel m. v., som det har set ud fra vikingetiden til vore dage.

Sanghæftet kan fås gennem Jægerspris, telefon (02) 33 20 20 for kr. 16,50 pr. stk. med en mindre rabat ved køb af større antal.



**Til hest!  
til hest nu,  
du jyske dragon**



## M/K-PROBLEMET

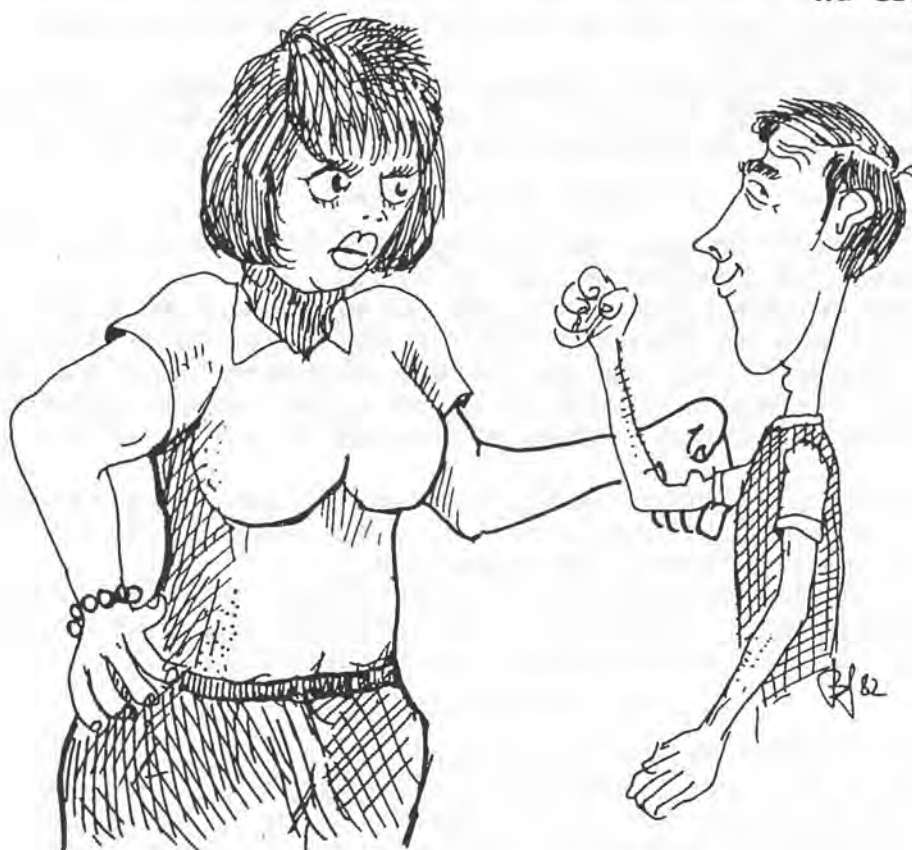
Efter at have læst artiklen "Piger på FLSR" i FLYNYT marts 1982 erindrer jeg, at jeg i min tid som konstabel i flyvevåbnet nogle gange var indblandet i hæftigere diskussioner over emnet, hvorfor der ikke stilles de samme krav til såvel drenge som piger, når det drejer sig om fysisk uddannelse og træning (FUT).

Desværre, der er intet at gøre, det er ikke blot "den lille forskel" der gør det, således som det er tilfældet ved fødslen. Herefter går de 2 køn hver til sit, og op gennem puberteten udvikles drengenes muskler mere end pigernes, hvilket bl.a. skyldes det mandlige kønshormon TESTOSTERON. Kort og godt de er på vej til at få "råstyrke".

Nå, det er nu kun et problem for muskler kræver næring bl.a. i form af ilt for at kunne yde en præstation. Derfor, stor præstation = stort forbrug af ilt; det viser sig da også, at drengene har større lungekapacitet end pigerne. Det kan siges på en måde, der gælder begge køn: Mindre ilt = dårligere kondition. Som transportmiddel for ilt indeholder blodet HÆMOGLOBIN. Drengene har 15 g pr. 100 ml blod, medens pigerne kun har 13 g. En lille forskel men dog på mere end 10%. Denne forskel kan der kun kompenseres for i form af hurtigere hjerteslag (puls).

Til sidst må jeg konstatere, at der er piger, der på mange områder kan leve op til drengenes krav, og der er drenge, der ikke kan leve op til de krav, der p.t. stilles til os piger. De sidste ser vi bare ikke, de bliver kasseret på sessionen.

Elisabeth Madsen  
fhv. OKS I i FLV  
nu ergoterapistuderende



# ÅBEN HUS PÅ FSN KARUP

60000 mennesker følte sig som midt i en fjernsynsudsendelse, da flyvevåbnet holdt Åbent Hus på Flyvestation Karup den 20. juni. Men det, at lyden af og til var efter billedet, var eneste relation til fjernsynet, der i betydningen Danmarks Radio som sædvanligt overså en begivenhed, hvor over 1/100 af Danmarks befolkning deltog.

Dét gjorde dog ikke dagen ringere, for vejrguderne føjede menneskene og slørede deres eget udsyn med et tilpas højt skydække, der alligevel ikke formåede at afholde solen fra at skinne. Lidt regn fra morgenstunden fremdrog blot naturens friske dufte, om end arrangørerne følte kulden trænge ind gennem sko og sokker.

Stationschefen lovede imidlertid i sin velkomsttale, at regnen, ifølge Vejrtjenestecenter Karup (Red.: og dem tror vi jo på) snart vil lade ophøre. Og det gjorde det! Og det blev en god dag.

## Af med hatten

Kommende fra det dejlige Thy følte man sig hensat til tiden, hvor Babelstårnet brød menneskets sprog op i alskens tungemål.

Dén søndag i juni var nok samtlige danske dialekter at høre mellem brølene fra de fantastisk manøvrerende jetfly.

Red Arrows tog helt vejret fra tilskuerne med deres fantastiske show og indhøstede, meget fortjent, spontane klapsalver. En skam, at de dygtige piloter ikke kunne høre applausen, men der er jo alligevel ikke megen plads til at bukke i sådan et cockpit!

Fighting Falcon og Freedom Fighteren hørte også til de store "vejrholdere", dels deres hurtighed og dels deres manøvreduktighed. Det var simpelthen fantastisk at se F-5'eren suse af sted, alt imens den foretog mange og præcise rulninger. At F-16 kan starte på en fodboldbane, lande på en ditto og vende på en tallerken, er snart en gammel nyhed, men det imponerer stadig.

Rundt omkring i mængden brølede folk til hinanden: Hvordan kan piloten holde til det? Som flyene nu er udviklet, er det mennesket, der sætter begrænsningen i de manøvrer, flyene her bringes til at foretage.

## De unge og de gamle

Det var ikke kun de nye, de hurtige, de larmende, der imponerede, men også de gamle, de langsomme, de stille.

Dansk Veteranflysamling mønstrede en snes distingverede herrer, og EVH stillede igen med en overraskelse. Denne gang med 2 Harvard-fly, hvoraf den ene kunne flyve, og dét bragte minderne frem hos mange. De gamle svende fra Harvard'ens tid på Karup fandt uanede minder frem fra hukommelsens dybe lager ved lugten af lærred og lyden af den gamle motor.

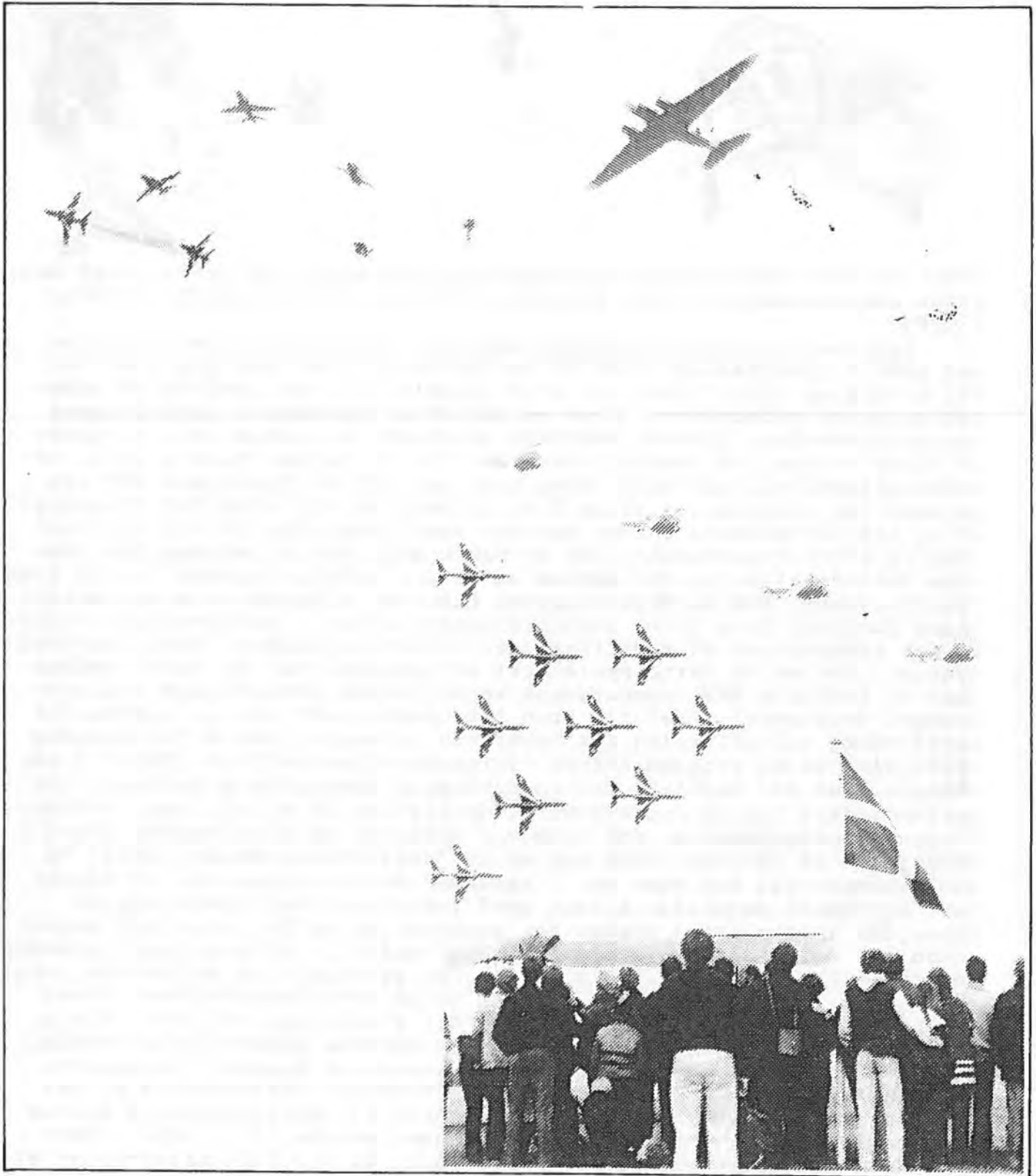
Fokkeren var også imponerende, da den gav den hele armen med kun een motor, men mere havde hver af de fire helikoptere jo heller ikke, men her var det team-work'et, der duperede.

Personligt nåede jeg ikke at se svæveflyet, der blev fløjet af en pilot fra Flyvestationen, men efter sigende behøver tankstationen ikke fylde brændstof på hans Draken mere - han klarer det fint uden!

## Hvor der handles ...

Naturligvis samles 60000 forskellige mennesker ikke uden visse problemer. Mængden taget i betragtning var det fantastisk, hvor få uheld der skete. En epileptiker fik et ildebefindende, og en dreng fik en bule i hovedet, så de mange falckfolk havde tid til at nyde dagen.

De eneste forstemmende elementer var synet af voksne menneskers jagt på tomme flasker (bilers bagagerum blev fyldt) og endelig de mange små borgere i form af babyer med utildækkede ører.

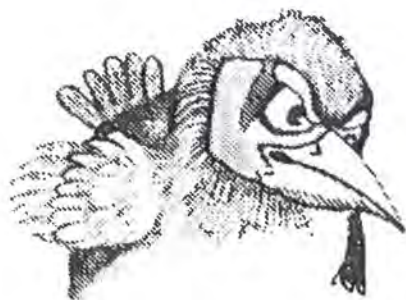


Ja, så har jeg lige en enkelt klage: Pissoirerne burde have været tildækket foroven! En af de "enkelte" gange undertegnede besøgte disse for nødtørften nødvendige retirader, lød pludselig et brøl ovre fra hjørnet: *For h..... mand!*

Det viste sig, at sidemanden havde fulgt et fly med ikke bare øjne, men med hele kroppen.

NPN

# NU FÅR DE "PIP" VED LUFTVÆRNSGRUPPEN



"PIP" betyder "The Product Improvement Programme", og er et stort modifikationsprogram for "NATO IMPROVED HAWK AIR DEFENSE GUIDED MISSILE SYSTEM".

Ideerne til moderniseringen udsprang bl.a. under operationerne med HAWK i Sydøstasien, hvor US Marine Corps blev klar over, at det ville være en stor fordel, at alle luftmål, der var synlige på HAWK-batteriernes radarskærme, blev en del af en database i batalionens operationscenter. Firmaet RAYTHEON udviklede et system, der tilgodeså disse ønsker, og demonstrerede det for US Marine Corps i 1973. Demonstrationen var god og US Army blev sat til at financiere det nye program for udviklingen af en direkte computer-til-computer transport af op til 120 måldata i hver retning samt udveksling af alle kommandoer og kontrolfunktioner, der er nødvendige for at bedømme den løbende luftsituation og for dermed at få den bedste baggrund for at lede luftforsvaret. Som meddelelssprog blev det allerede etablerede ATDL (Army Tactical Data Link) standardiserede sprog i luftforsvaret valgt, og den største del af modifikationen er derfor benævnt "ATDL Improved System". For at få dette system til at fungere, har det været nødvendigt at fordoble HAWK-computerens kapacitet og udvikle helt nye programmer (Software) såvel til brug for operationer som til automatisk fejlfinding til afløsning for nuværende software, som en fuldstændig nyskabelse er et program kaldet "Integrated System Check (ISC)" fremstillet, der vil medvirke til en hurtigere justering og kontrol, når systemet skal til at operere efter opstilling på et nyt sted. Indlæsningen af programmerne, der fremover oplagres på elektroniske chips i stedet for på hultape, sker med en ny "solid State Reader (SSR)" og indlæsningen vil kun tage ca. 2 sekunder mod tidligere ca. 15 minutter. Systemets søgeradar bliver også forbedret idet ICWAR-radaren bl.a. får luftkøling i stedet for væsekøling og får udskiftet magnetronen med mere holdbare senderrør, der også vil forlænge søgeafstanden med 20%. IPAR-radaren får digital signal processor og solidstate lokaloscillator. Det skal også nævnes, at begge affyringssektioner fremover vil være i stand til at udføre "Off Vital Area"-forsvar, d.v.s. forsvar af et punkt af vigtig betydning udenfor eskadrillens område.

I Europa koordineres PIP-modifikationen af firmaet "Groupement pour la Realisation Industrielle de Programmes", forkortet GRIP, der er etableret i 1979 i Paris. Komponenterne til modifikationen bliver produceret af fabrikker i seks af deltagerlandene bl.a. DISA i Danmark og modifikationen udføres i efteråret 82 ved Luftværnsgruppen af et udenlandsk fabrikshold.

Det danske firma Chr. Rovsing har fremstillet en kommunikationscomputer til PIP-programmet, der har fået navnet "ATDL-MBDL-CONVERTER (AMC)".

Et tysk arbejds hold fra firmaet AEG/Telefunken vil i tiden AUG til NOV gennemføre det egentlige arbejde med modifikationen, hvilket vil foregå i et midlertidigt indrettet værksted på Flyvestation Skalsstrup.

Eskadrillerne er ansvarlige for at aflevere et toptrimmet udstyr til ledere af arbejds holdet der efter ca. 3 uger tilbageleverer det moderniserede materiel.

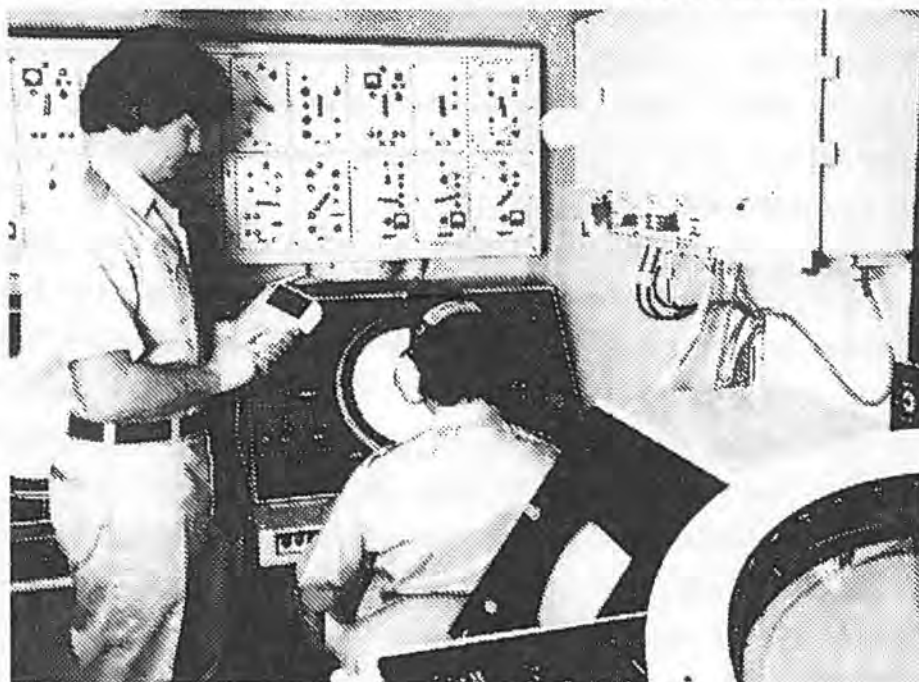
\*\*\*

Herefter går eskadrillerne i gang med træningen for hurtigt at opnå operativ status på det forbedrede materiel.

Forberedelsen til omskoling af personalet ved IHAWK-eskadrillerne begyndte allerede i begyndelsen af 1981. Der er uddannet 2 software-specialister, 12 teknikere og 4 operatører ved firmaet RAYTHEONS afdeling i Massachusetts og Texas i USA. Instruktørerne skal undervise ca. 125 teknikere og 60 operatører ved Luftværnsgruppens Træningssektion.

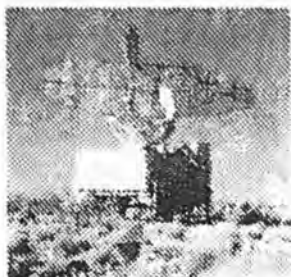
I fortsættelsen af modifikationen udskiftes inden årskiftet 1982/83 HAWK-systemets veltjente 5 tons mobile træningssimulator, AN/TPQ29, med den helt moderne "Operator Trainer Simulator (OTS)", der er på størrelse med en kuffert og kun vejer ca. 50 kg. Den kan simuleres op til 40 mål ad gangen og dirigeres af en instruktør med et "Remote Control Unit (RCU)", der ikke er meget større end en æske husholdningstændstikker. OTS'en er i stand til at simulere al slags jamning.

For luftværnsgruppen vil efteråret 82 med indførelse af PIP blive en meget travl tid, men anstrengelser vil blive belønnet med den glæde det er, at være ejer af et fuldt moderniseret luftforsvarssystem.



*The instructor is standing in front of the wall mounted OTS inserting data through the hand held RCU to the Automatic Data Processor (ADP) in order to vary the target scenario being displayed.*

### "IHAWK-hoveddele, der modificeres".



\*\*\*

# GENERALENS AFSKEDSVISIT

PÅ

## FLYVESTATION KARUP

Med udgangen af august fratræder generalmajor N. Holst-Sørensen tjenesten som Inspektør for Flyvevåbnet - tidligere Chef for Flyvevåbnet, en post han har beklædt i 12 år. Generalen tiltræder 1. september i Bruxelles stillingen som "permanent dansk repræsentant i militærkomiteen og militær rådgiver ved den danske repræsentation ved det nordatlantiske råd".

I den anledning var generalen på afskedsvisit på tjenestestederne over hele landet, og nåede den 5. august i stegende sommervarme til Karup, hvor der på den stramme tidsplan var afsat 45 minutter, inden turen gik videre til Flyvertaktisk Kommando og Flyvevåbnets Hundeskole.

Alle flyvestationens chefer, ledere og repræsentanter for organisationer m.fl. var samlet til reception i konferenceværelset for at sige farvel.

Stationschefen indledte med at byde generalen velkommen til Karup og udtrykte glæde over, at der blev tid til at "Chefen for Flyvevåbnet", som obersten foretrak at sige, også kom hertil for at sige farvel. Obersten sluttede sin tale med at nævne, at han engang under et møde på Værløse havde bemærket generalens interesse for et billede på en væg i mødelokalet. Obersten var ganske enig i, at det var et smukt billede, og flyvestationens fototjeneste havde lavet et magen til, som herefter blev overrakt til generalen til minde om dagen. Motivet var, som obersten udtrykte det: "Det smukkeste man kunne se for sine øjne - et Draken fly."

Det var med vemod, og man fornemmede, at generalen var lidt bevæget, da han talte til forsamlingen på den flyvestation, hvor han selv har tilbragt så mange år og haft tre chefsposter - først som eskadrillechef, senere som chef for Operationsafdelingen og til slut som stationschef.

"Flyvestation Karup - den store flyvestation, stedet hvor der er godt at være. FLYVESTATIONEN i flyvevåbnet, hvor dejen blev slået op," som generalen udtrykte det, og henviste dermed til den store rolle Flyvestation Karup havde spillet under opbygningen af det danske flyvevåben efter krigen. De fleste flyvende enheder blev opbygget her, før de blev overflyttet til andre flyvestationer.

Generalen sluttede med at overrække Chefen for Flyvevåbnet's plakette til stationschefen, hvorefter han trykkede hver enkelt i hånden, inden han måtte haste videre i det stramme program.



☆☆☆

## MEDALJEVERRÆKKELSE I ESK 722

Den 27 JUL 1982 afholdt ESK 722 en parade, hvor Chefen for Flyvertaktisk Kommando Generalmajor P. Thorsen hædrede besætningen på redningshelikopter U-280, for dens indsats under en redningsaktion den 24 NOV 1981, hvor de under særdeles dramatiske omstændigheder - og med fare for egne liv - reddede fem besætningsmedlemmer fra den norske coaster "Sørstrand".

Fartøjschefen kaptajn S.E.W. Larsen fik overrakt Dronningens medalje for udmærket lufttjeneste. Besætningsmedlemmerne overkonstabel J. Borch og overkonstabel B. Brockmann fik overrakt FTK anerkendelse for særlig rådsnarhed og fremragende luftmandskab. De tre øvrige besætningsmedlemmer premiereløjtnant B. Kagan, oversergent H.E. Rose samt reserveløge L.H. Nielsen fik hver overrakt et tinkrus til minde om redningsaktionen.



☆☆☆



KURSUS OM PSYKOLOGISK FORSVAR  
ANTVORSKOV KASERNE  
21.OKTOBER kl.1900 - 23.OKTOBER kl.1200

ARRANGØR: RESERVEOFFICERSFORENINGEN I DANMARK (ROID).

Under forudsætning af FKO bemyndigelse afholdes kursus for officerer af Reserven og A- og B-linien af alle 3 værn.

KURSUSINDHOLD:

- Krisestyring belyst ved et gruppespil
- Nyere eksempler på psykologisk påvirkning
- en tænkt krises opståen og forløb
- Cases/situationsspil vedr. mobiliserings- og krigsfasen
- Konfliktmuligheder i en krisesituation

(et detaljeret kursusprogram vil blive tilsendt deltagerne forud for kursus).

Kursus gennemføres som internatkursus.

Tilmelding foretages på nedenstående blanket, der sendes til

Reserveofficersforeningen i Danmark  
Svanestok, Kastellet 68, 2100 København Ø  
Telefon 01-141601, kl.1100-1400.

Tjenstgørende personel bedes forud for tilmelding sikre sig tjenestestedets accept af kursusdeltagelsen.

Efter tilmelding befales tjenstgørende på kursus, og ikke-tjenstgørende indkommanderes gennem de respektive regimenter/personelforvaltende myndigheder efter de almindelige regler.

Tilmelding skal være hos ROID senest 24.september 1982.

Ved evt. overtegning vil fortrinsret blive givet til personel, der ikke tidligere har deltaget i lignende arrangementer.

Reserveofficersforeningens P-udvalg.

---

TILMELDING TIL ROID KURSUS OM PSYKOLOGISK FORSVAR

CPR-NR	GRAD (A,B,R)	NAVN	REGIMENT/ PERSONELFORV.MYND.	DESIGNERING
				SÆT X
			TJENSTGØRENDE	<input type="checkbox"/>
			KONTRAKT OM RÅDIG- HEDSTJENESTE	<input type="checkbox"/>
			ANDET	.....

# ESKADRILLE 730

## Blasonering af skjoldet.

I blått felt uregelmæssigt strøet med seksoddede sølv stjerner en skråbjælkevis anbragt sølv tyr med rødt øje.

## Motivering.

Eskadrillen har ved mærkets udarbejdelse primært til opgave at udføre jagerbombevirksomhed. Som symbol for denne virksomhed er valgt tyren (Himmeltynen), et kampberedt væsen, der fra tidernes morgen har været repræsenteret på stjernehimlen. Tyrens øje er rødt, fordi den stjerne, der i stjernebilledet udlægges som tyrens øje (Aldebaran), er rødt.

## Båndet.

Båndet bærer devisen: VIS SUPERNE (Kraften over dig) og enhedsbetegnelsen ESK 730.





# Fly Myt



FLYVERSTABEN

NOV 1982



# NY INSPEKTØR FOR FLYVEVÅBNET

GM N. Holst-Sørensen sendte i sidste nr. af FLYNYT sin afskedshilsen til alt flyvevåbnets personel.

Onsdag den 1 SEP 1982 tiltrådte GM P. Thorsen tjeneste som Inspektør for Flyvevåbnet. GM fratrådte dermed tjeneste som CH/FTK og COMAIRBALTAP og blev på disse poster afløst af GM C.S. Børgesen, tidligere CH-O, FKO.



GM P. Thorsen med et udsnit af FSB personel ved en reception i anledning af tiltrædelsen som Inspektør for Flyvevåbnet.

☆ ☆ ☆

# AMERIKANSKE FLY GIVER ARBEJDE TIL HOVEDVÆRKSTED AALBORG

Efter sidste forsvarsforlig blev det bl.a. nødvendigt at reducere bemanningen på Flyvevåbnets civile hovedværksteder for at skaffe balance i regnskabet. Det var naturligvis en uheldig situation dels at afskedige medarbejdere i en periode med stor arbejdsløshed udenfor, dels at reducere Flyvevåbnets "teknisk beredskab" indad til. Flyvematerielkommandoen begyndte derfor at se på mulighederne for at tiltrække betalt arbejde udefra, så den erfarne arbejdsstyrke kunne fastholdes.

Allerede i foråret 1982 blev man opmærksom på, at US Air Force i Europa (USAFE) ville få et behov for modifikation og reparation af de F-16 fly, der blev stationeret i Europa. Den amerikanske politik er, at dette så vidt muligt skal ske på værksteder i Europa. Der var endda et akut behov for en række ændringer i de hidtil leverede fly for at forbedre driftssikkerheden af de elektriske systemer snarest muligt.

Flyvevåbnets egne fly skal også gennemgå de samme modifikationer. Hovedværksted Aalborg var i forvejen udset til at udføre støtte modifikationer og vedligeholdelsesarbejder på F-16 typen, efter at de i en årrække har været hovedværksted for Flyvevåbnets F-104, som nu er på vej til at udfases. Tilgangen af Flyvevåbnets egne F-16 opgaver ville imidlertid ikke kunne opveje bortfaldet af F-104 opgaverne foreløbig. Det kunne derfor forudses, at der allerede i 1983 ville opstå ledig kapacitet ved værkstedet med deraf følgende yderligere afskedigelse af personel.

Det var derfor naturligt at søge kontakt med USAF om at udføre modifikationsarbejdet på USAFE-flyene ved Hovedværksted Aalborg. Der blev etableret en præsentation af hovedværkstedet og dets muligheder for de amerikanske instanser, det stod for placeringen af arbejdet. Præsentationen faldt heldigt ud, og den 15. september 1982 kunne Flyvematerielkommandoen afgive tilbud på den første fase af det amerikanske modifikationsprogram. Tilbudet blev accepteret i slutningen af oktober og den endelige kontrakt underskrives i begyndelsen af november. Der er i mellemtiden sluttet en rammeaftale mellem Flyvematerielkommandoen og den tilsvarende amerikanske organisation, hvori hovedprincipperne for samarbejdet fastslås.

Det amerikanske modifikationsprogram ("Falcon Rally") er delt i to faser. Den første omfatter 78 USAFE fly og skal udføres i perioden januar-november 1983, efter at der har været udført en prototype i november-december 1982. Beteqnelsen for dette delprojekt er "Project Update IV" (PUD IV). Det er dette arbejde USAF har placeret på Hovedværksted Aalborg til udførelse samtidig med PUD IV på Flyvevåbnets egne fly. Den anden fase, kaldet "Pacer Loft II" omfatter 138 USAFE fly og er planlagt til udførelse i 1984-86 med en ca. 3 gange så stor arbejdsindsats pr. fly som PUD IV. Dette arbejde vil blive udbudt i konkurrence mellem de europæiske værksteder, som er i stand til at påtage sig arbejdet. Det vil også blive forsøgt at opnå dette arbejde for Hovedværksted Aalborg i den hensigt at etablere et varigt samarbejde med USAFE på F-16 området.

Det program, der i første omgang er tale om til udførelse i 1983 (PUD IV), består væsentligst i at stille værkstedsplads og arbejdskraft til rådighed, idet USAF selv leverer alle de nødvendige dele. Det amerikanske program og de følgearbejder, der hænger sammen med det, vil beskæftige ca. 70 timelønnede (hovedsageligt faglærte) og ca. 20 funktionærer i de 11 måneder, det varer. Det betyder, at man ikke alene kan undgå de planlagte afskedigelser, men oven i købet må ansætte ca.

50 timelønnede og ca. 15 funktionærer for den nævnte periode. Den tilbudte pris er beregnet således, at den dækker alle omkostninger ved programmet inklusive forberedelse, oplæring og lønninger, så det ikke kommer til at belaste forsvarsbudgettet på nogen måde. Der er heller ikke tale om konkurrence med den civile danske industri, idet der ikke er noget dansk firma, der umiddelbart vil kunne påtage sig denne specielle opgave.

Det er første gang, at Flyvevåbnet giver sig i kast med en opgave af denne karakter. Teknisk set er indholdet ikke ukendt, det svarer til arbejdet, der er udført mange gange før. Til gengæld er det nyt at arbejde under de krav, der normalt stilles til en kommerciel leverandør, og det vil kræve en effektiv indsats og en smidig administration i alle led at leve op til disse krav. Der kræves samtidig kvalitetsarbejde og meget stramme tidsterminer. Lykkes det, vil vi stå os godt i konkurrencen om yderligere arbejde, og projektet kan danne model for en tilsvarende indsats på andre områder. Perspektivet ligger her i at yde et bidrag til at fremme beskæftigelsen i en vanskelig tid og samtidig styrke Flyvevåbnets tekniske erfaringsniveau og beredskab.



☆☆☆

# INDVIELSE AF F-16 VÆRKSTEDSKOMPLEKS

## F-16 værkstederne.

1. Med Vestre Byggeadministration som vært blev F-16 værkstedskomplekset onsdag den 11 august om formiddagen - i overværelse af en række indbudte gæster - officielt indviet og overdraget til flyvestationen.

Blandt de indbudte gæster sås bl.a. Inspektøren for Flyvevåbnet, Chefen for Flyvertaktisk Kommando, Chefen for Flyvematerielkommandoen samt pens. generalmajor P. Zigler.

Endvidere repræsentanter fra Direktoratet for Forsvarets Bygningstjeneste Arbejdstilsynet, Vestre Byggeadministration Viborg og Kolding, samt flyvestationens "2 kommuner", Vojens og Nr. Rangstrup repræsenteret af bl.a. borgmestrene P. Petersen og Chr. Jacobsen.

Slesvigske Fodregiments musikkorps musicerede under arrangementet, som fandt sted i een af flyvestationens vedligeholdelseshaller.



2. Foto nr. 1

Tekst: Fra venstre ses Chefen for Vestre Byggeadministration, oberstløjtnant T. Traasdahl Møller, Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen, pens. generalmajor P. Zigler, Chefen for Flyvertaktisk Kommando generalmajor P. Thorsen, Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor J. Skjøth, Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst B.V. Larsen samt flyvestationens administrations-officer, oberstløjtnant E.F. Jørgensen.



3. Chefen for Vestre Byggeadministration, oberstløjtnant T. Traasdahl Møllier bød i sin tale velkommen og - efter en gennemgang af byggeriets planlægning og udførelse og med en tak til de involverede i projektet - blev byggeriet derefter afleveret til forsvaret repræsenteret af Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen.

Inspektøren for Flyvevåbnet takkede for byggeriet og nævnte her- efter i sin tale bl.a. de gode rammer, som nu er skabt for et godt arbejdsmiljø, og dermed for F-16 flyets vedligeholdelse.

Byggeriet blev herefter overdraget til officiel ibrugtagning til Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst B.V. Larsen, som derefter udtalte:

Erede gæster, som "bruger" vil jeg indledningsvis takke For- svarets Bygningstjeneste og alle de dygtige mestre og håndværkere, der har været involveret i dette projekt, for et særdeles vel udført stykke arbejde - et bygningsværk der ikke alene bærer præg af en høj håndværksmæssig standard, men som oven i købet også ser godt ud.

- Som man sikkert ved, har FSN i de sidste par år haft mange be- søgende p.g.a. F-16 projektet - sidste år havde vi således ca. 4.000 besøgende, hvoraf en del af disse har et ret detaljeret kendskab til hvordan man driver flyvedligeholdelse i andre landes flyvevåben.

Dette kan noteres som en kendsgerning, at vi på FSNSKP i dette tilfælde er førende - såvel bygningsmæssigt som m.h.t. det idémæssige grundlag, hvorpå det hele er baseret.

Vore udenlandske gæster har således svært ved at forstå, at vore flyteknikere selv har været med til at udforme deres egen arbejdsplads ved projekteringen af dette værkstedskompleks - men det har de rent fak- tisk! Forsvarets Bygningstjeneste fortjener megen ros og tak herfor. Det har sikkert ikke altid været lige nemt at "få enderne til at nå sammen" mellem "bruger", de tekniske muligheder og den afsatte økono- mi.

- Som ansvarlig for den praktisk indførelse af F-16 våbensystemet i FLV kan jeg endvidere sige, at det har været af afgørende betydning for hele projektet, at tidsplanen for byggeriet har været overholdt.

Indtil den etapemæssige indflytning begyndte i NOV 79, har FSN i ca. 27 år måtte leve med at være en fremskudt base for egne flyvende enheder, idet hovedparten af den tekniske vedligeholdelse af vore fly nødvendigvis måtte udføres på FSN Ålborg og Karup. I denne henseende var vi henvist til at klare os med de to gamle tyske felthangarer, nord for Ribe Landevej - og som ROYAL AIR FORCE venligst undlod at ødelægge. da de forlod FSN i DEC 45.

Ved iværksættelsen af F-16 projektet - med tilhørende krav om et højt udviklet teknisk vedligeholdelsesapparat til rådighed - var det således af afgørende betydning for det samlede projekt, at bygge- riets tidsplan holdt - og det gjorde den. Og dette til trods for et tidvist usædvanligt barsk vejrlig i byggeperioden.

- Som vi siger det i FLV - så langt, så godt! For den som kender det samlede projekt er det jo ingen hemmelighed, at der i det oprinde- lige projekt var projekteret for yderligere fire eftersynsdokke i fly materielværkstedet. Denne del af projektet måtte imidlertid udskydes p.g.a. manglende økonomi, men er nu igen under sagsbehandling ved foresatte myndigheder.

Et projekt som selvfølgelig koster penge, men som det ud fra en helhedsvurdering synes lønsomt at iværksætte, når midler hertil kan afsættes. Ikke alene fordi der er et reelt behov herfor, men også fordi "nødløsninger" i det lange løb kan blive for kostbar i den dag- lige produktion af flyvetid og med hvad dertil hører.

- Efter dette "hjertesuk" vil jeg udtrykke håbet om, at dette hus og de mennesker som arbejder heri, til fulde må være istand til at honorere de krav som til enhver tid stilles i FLV m.h.t. operativ effekt pr. krone investeret, samt ikke at forglemme flyvesikkerhed.

Må dette hus således blive til gavn og glæde for vort forsvar og det samfund vi er en del af.

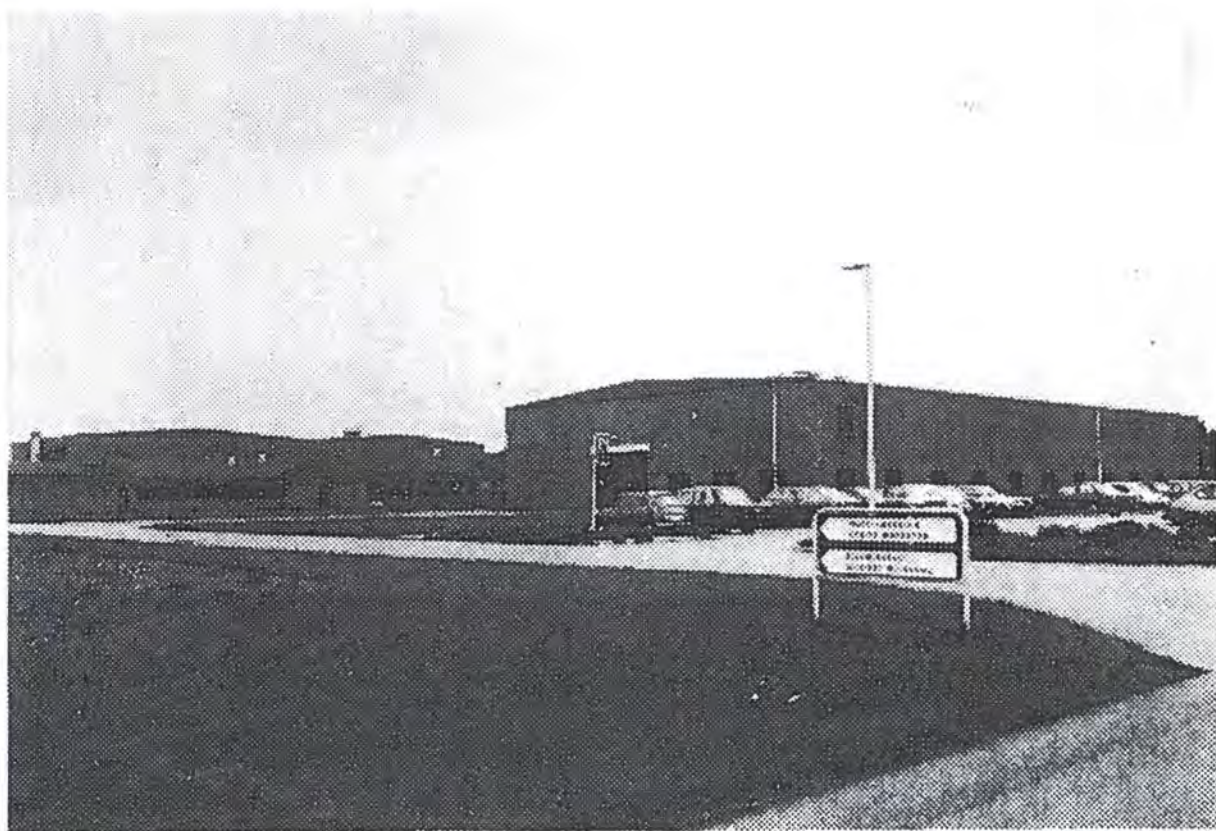
- Med disse ord vil jeg bede Chefen for Vestre Byggeadministration, OBLT Tråstad Møller - som ansvarlig for den praktiske gennemførelse af bygge projektet - om at modtage FSN Våbenskjold, som tak for et veludført job.

Der blev derefter talt af borgmestrene Chr. Jacobsen, Nr. Rangstrup Kommune og P. Petersen, Vojens Kommune. Begge lykønskede med byggeriet og berørte det gode forhold mellem flyvestationen og kommunerne samt flyvestationens betydning som arbejdsplads.

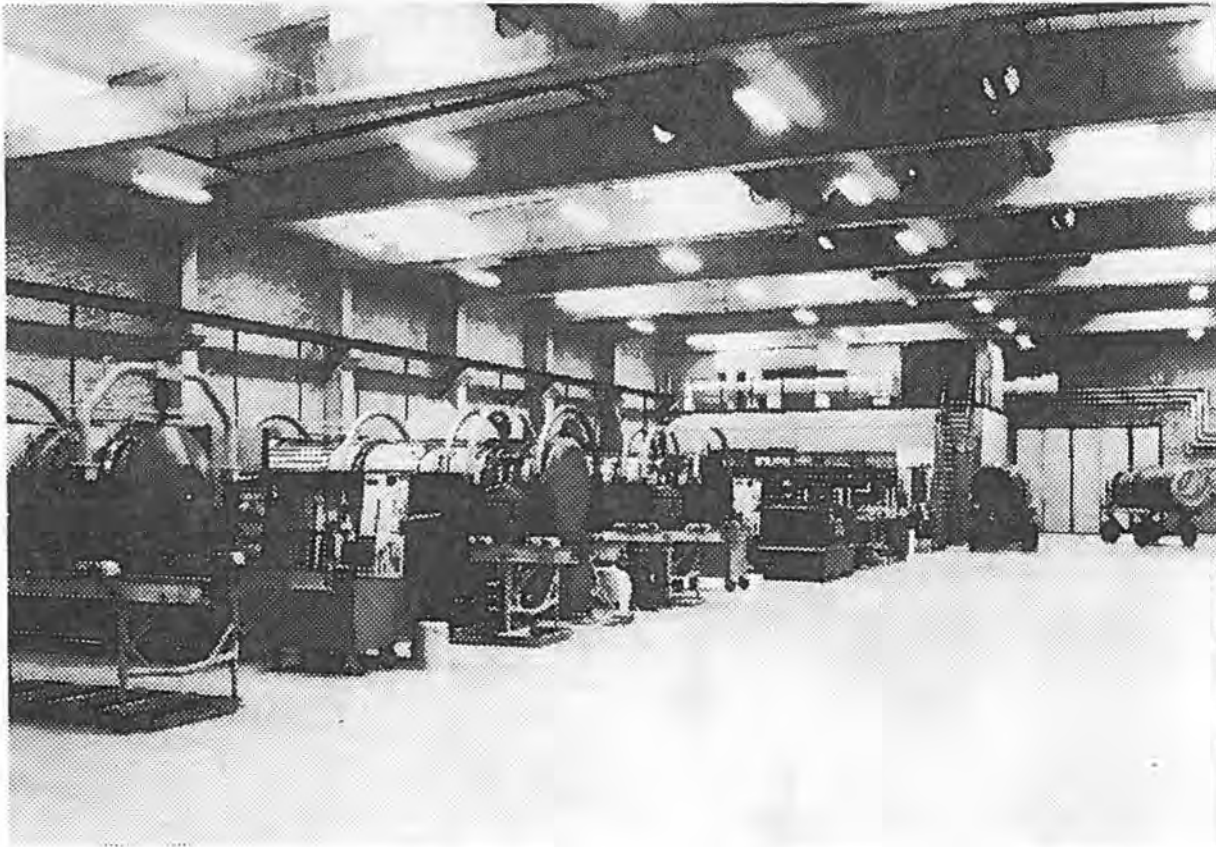
Fra Nr. Rangstrup Kommune fik stationschefen overrakt en smuk vase og fra Vojens Kommune et historisk kort over Sønderjylland.

Efter afslutning af talerne var der reception, demonstrationsflyvning med F-16 samt rundvisning i værkstederne.

Opstillede fotoplancer samt beskrivelser af byggeriet illustrerede byggeriets opførelse for deltagerne i arrangementet.



Tekst: Billedet giver et indtryk af værkstedsbygningerne, som er opført i rødbrune sten.



Tekst: Et kig ind i motorværkstedet.

☆☆☆

## AFLEVERING AF F-100

Begivenheden blev markeret ved en parade på flyvestationen om eftermiddagen med deltagelse af flyvestationens personel samt Slesvigske Fodregiments musikkorps.

Som flyvestationens officielle gæster deltog de samme som havde deltaget i F-16 værkstedsindvielsen om formiddagen samt yderligere Stiftamtmanden over Sønderjyllands Amt P. Perch Nielsen, Chefen for Slesvigske Fodregiment, oberst N.K. Nørgaard, regionsleder oberstløjtnant Edeling, Kolonnechef ved civilforsvaret E. Plough samt Colonel Lewis fra Office of Defence Cooperation.

Endvidere overværede en del pårørende, civilt ansatte på flyvestationen samt en række fotografer og journalister fra ind- og udland paraden.

Som optakt til begivenheden havde de 8 to sædede F-100 fly overfløjet store dele af landet herunder flyvestationerne. Overflyvninger afsluttedes med, at formationen ledsaget af fire F-16 fly overfløj flyvestationen.



Efter landing taxiede fire F-100 fly med eskadrillechefen i spidsen til paradepladsen, hvor flyene to og to dannede den bedst tænkelige ramme om paraden.



Efter at Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst B.V. Larsen havde afleveret paraden til Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen, gik stationschefen på talerstolen for at aflevere F-100 våbensystemet til Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor J. Skjøth. Oberst B.V. Larsen indledte med at takke de tilstedeværende fordi de i høj grad var med til at sætte denne begivenhed i de rette proportioner og fortsatte:

De hr'generaler, hr. Stiftamtmand, de hr' Borgmestre Peter Petersen og Chr. Jacobsen, ærede gæster.

Tak fordi De tog Dem tid til at komme tilstede idag - det er i høj grad medvirkende til at sætte denne begivenhed i de rette proportioner.

- En speciel velkomst til General P. Ziegler, der den 16 MAJ 1959 - altså for godt og vel 23 år siden var med til at introducere F-100 våbensystemet i FLV med en flyvning fra Chateauroux i Frankrig og til FSN Værløse med en F-100 F nr. 018.

En begivenhed som generalen to måneder senere fulgte op ved selv at gå solo i F-100, fly nr. 253, her på FSN Skrydstrup den 8 JUL 59.

Nu skal det ikke være nogen hemmelighed, at der her er tale om en "flyver for herren" - med en karriere der startede som marineflyver i 1937 og, som bl.a. omfatter tjeneste som pilot i ROYAL NAVY under krigen i 1943-45.

General Ziegler er således kendt som een, der ikke kunne holde sig væk fra FLV kampfly og som således selv fløj jetfly, som CH for FTK i en alder af 61 år.

Der går mange historier om generalens forskellige oplevelser i luften gennem disse mange år. I relation til F-100 glemmer jeg således ikke selv, hvordan den daværende oberst og CH FSNKAR udbredte sig om hvordan det var at flyve supersonisk under vandret flyvning med denne flytype. På daværende tidspunkt kunne noget sådant kun lade sig gøre i et dyk med de gode gamle Hunter fly.

- Og medens jeg er ved det historiske, så er det en kendsgerning at de totalt 72 danske F-100 fly vi har haft, tilsammen har fløjet knap 175.000 flyvetimer i den tid de har gjort tjeneste i FLV samt at 306 piloter har haft status på denne flytype.

Hvis man f.eks. siger, at disse mange flyvetimer er blevet af-fløjet med en gennemsnitshastighed på 360kts. i timen, hvilket i lang tid var flyets hastighed ved navigation i lav højde, vil det sige, at flytypen således har fløjet over 116 mio. km.

- Tankevækkende, ikke sandt - det er godt og vel det samme som 2900 gange rundt om jorden eller 145 gange til månen og hjem igen.

- Tænker vi os at hver flyvetur gennemsnitlig har været 1 time og 15 min., svarer det til at der gennem de 23 års tjeneste med denne flytype er udført 140.000 flyvninger med F-100 i FLV.

- Man kan blive helt ydmyg ved at konstatere dette - men også lidt stolt. Det giver nemlig en indikation af, hvad de 306 piloter samt de mange teknikere og det bagved liggende system har formået.

Der er naturligvis eksempler på det tragiske, men sandelig også - og det er langt de fleste - eksempler på flyvninger, hvor rådsnarhed, dygtighed og professionalisme har været det, der bragte fly og mand hjem.

- Måden hvorpå så mange hændelser er blevet dygtigt klaret bringer dem iflg. min opfattelse hinsides det, som mange ynder at kalde held.

Ingen, absolut ingen kan være så heldig i så mange år og gennem så mange flyvetimer. Piloter og teknikere har i fællesskab vist, at det kan lade sig gøre, at systemet virker og at måden at gøre tingene på var rigtig!!!!

- Så meget til de mennesker der stod bag. Dernæst lidt om flyet.

Mit "Flyhistoriske samliv" med F-100, hvilket bl.a. også tæller godt og vel 1.000 timer i luften med denne flytype, har vist mig, at Super Sabren var et godt fly - men et fly, der forlangte at blive fløjet, hele tiden!!!! Akcepterede man imidlertid disse vilkår, var det et trofast fly.

- Og her er vi så, "ved vejs ende" for F-100 våbensystemet i FLV operative rækker.

Den sidste F-100 formation har nu fløjet Danmark rundt og "vist flaget" - om et øjeblik overgår denne flytype i FLV historie efter vel udført tjeneste for det land og de idealer vi sætter pris på.

- Uden at forklejne nogen, vil jeg her "på falderebet" for F-100 æraen rette en speciel tak til de piloter og teknikere, der "stod bag" lige til det sidste.

I har gjort en brav indsats - rent faktisk har F-100 systemet jo aldrig kørt så godt som i det sidste års tid.

Noget man ikke får gratis - men ved en kombination af en stædig indsats, samt udpræget ærbødighed for det gamle fly.

- Og med disse ord vil jeg hermed efter endt operativ tjeneste i FLV formelt aflevere F-100 våbensystemet til CH FMK generalmajor J. Skjødt.

Derefter talte generalmajor J. Skjøth. Generalen omtalte F-16 flyet som afløser for bl.a. F-100, forsvarsforliget og hvad det indebar for flyvevåbnet med hensyn til antal fly set i forhold til opgaverne.

Efter talen spillede musikkorpset "Disse prægtige mænd og deres flyvende maskiner".

Oberst B.V. Larsen gik derefter igen på talerstolen:

- Med det formål at sikre en forsvarlig ind- og udfasning af henholdsvis F-16 og F-100 våbensystemet, har de vante arbejdsnormer og adfærd på FSN i udstrakt grad været "lagt på hylden" gennem de sidste 2½ - 3 år.

Der har således været tale om en udfordring, der ruskede op i de vante folder og som gjorde stærk.

For dem der var "i medvind" med opbygningen af noget nyt, var der generelt tale om noget inspirerende - noget der til trods for en ekstra arbejdsindsats var relativt nemt at bære.

For dem der var involveret i en "programmeret opløsningsproces", var der imidlertid tale om noget helt andet, noget der bl.a. kræver holdning og moral.

For et øjeblik siden afleverede jeg F-100 våbensystemet til CH FMK- og jeg er nu kommet til det punkt i den planlagte proces, hvor jeg skal bede Chefen for den sidste F-100 enhed om at træde af.

Det er således på sin plads, ganske kort at tage "bestik af situationen", inden denne seje og inspirerende enhed nedlægges - en enhed, der til trods for sin liden størrelse bl.a. formåede at fejre afsked med F-100 flyet, ved en Reunion for gamle F-100 piloter for 2 mdr. siden. En begivenhed som sent vil blive glemt!

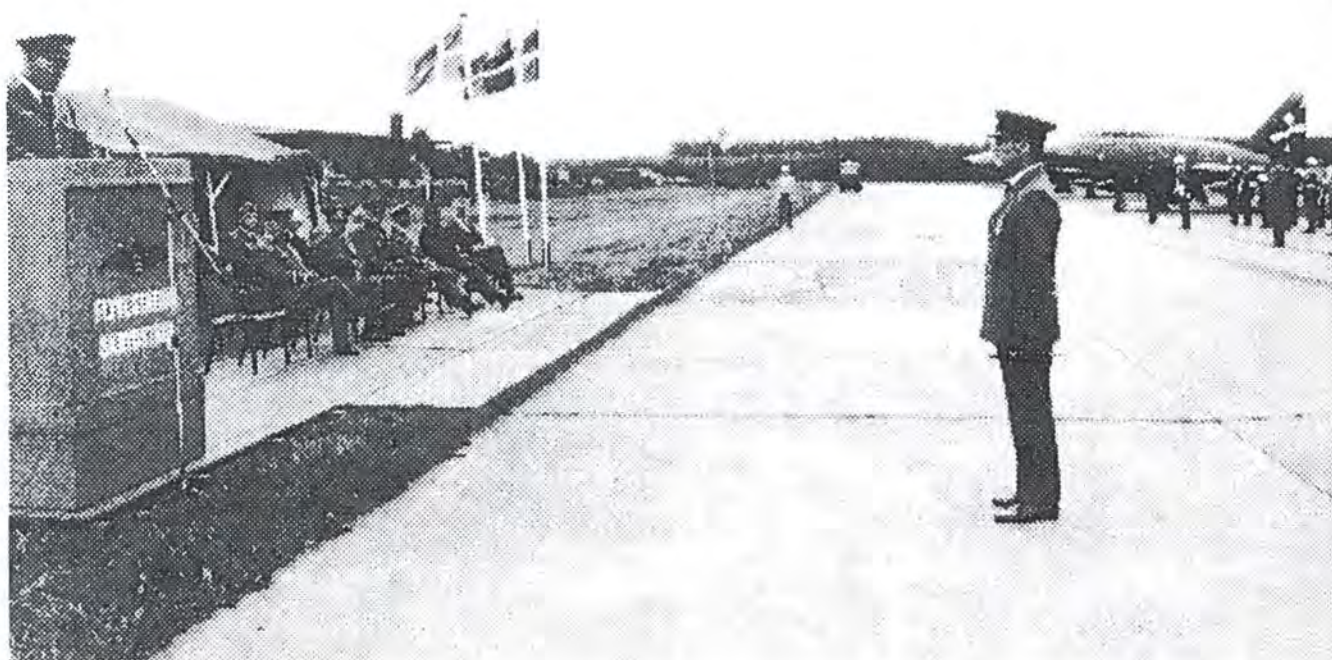
- Hvis jeg meget kort skal sige, hvorfor denne enhed har formået "at holde fanen højt" lige til det sidste - og det være sig på vitale områder, som operationer, flysikkerhed, holdning og disciplin, for ikke og glemme den udviste respekt for den flyhistoriske side af sagen. Ja, så kan jeg nøjes med at citere det gamle ordsprog:

"Som herren er, så følg ham hans svende".

- Med disse få, men meningsfulde ord, vil jeg såvel personligt som tjenstligt takke NØR for et job "Well done", samt ønske Dig og Din kone held og lykke forude.

- Med den gamle danske hilsen: "lev vel - far vel" beordrer jeg Dig hermed: Som CH for ESK 730-100, tråd af!

hvorefter den sidste danske eskadrillechef for en F-100 enhed, major A.J. Nielsen, indtog sin plads foran talerstolen.



Efter talen erklærede stationschefen Eskadrille 730-100 og ESK 730-16 nedlagt og eskadrille 730 oprettet som flyvevåbnets 2. F-16 eskadrille med major S. Hjort som chef.

Stationschefen fortsatte:

Hermed er vi så kommet til det punkt i paraden, hvor jeg om et øjeblik kan melde Inspektøren for Flyvevåbnet, at ESK 730 - til tiden og i overensstemmelse med F-16 planen - er genetableret som FLV 2. F-16 ESK.

Men forinden jeg gør dette, skal jeg minde FSN personel om, at dette er een af de sidste tjenestepligter, som generalmajor N. Holst-Sørensen udfører som CHFLV, idet generalen pr. 1 SEP er beordret til tjeneste ved det Nordatlantiske Råd, og dermed forlader FLV efter godt og vel 30 års tjeneste i dette værn - heraf de sidste 12 år som CH FLV.

Det er således et helt arbejdsliv, der her er tale om. Det er endvidere generalens "Arbejdsplads" i FLV - idet generalen efter hjemkomst fra Belgien uværgeligt falder for aldersgrænsen.

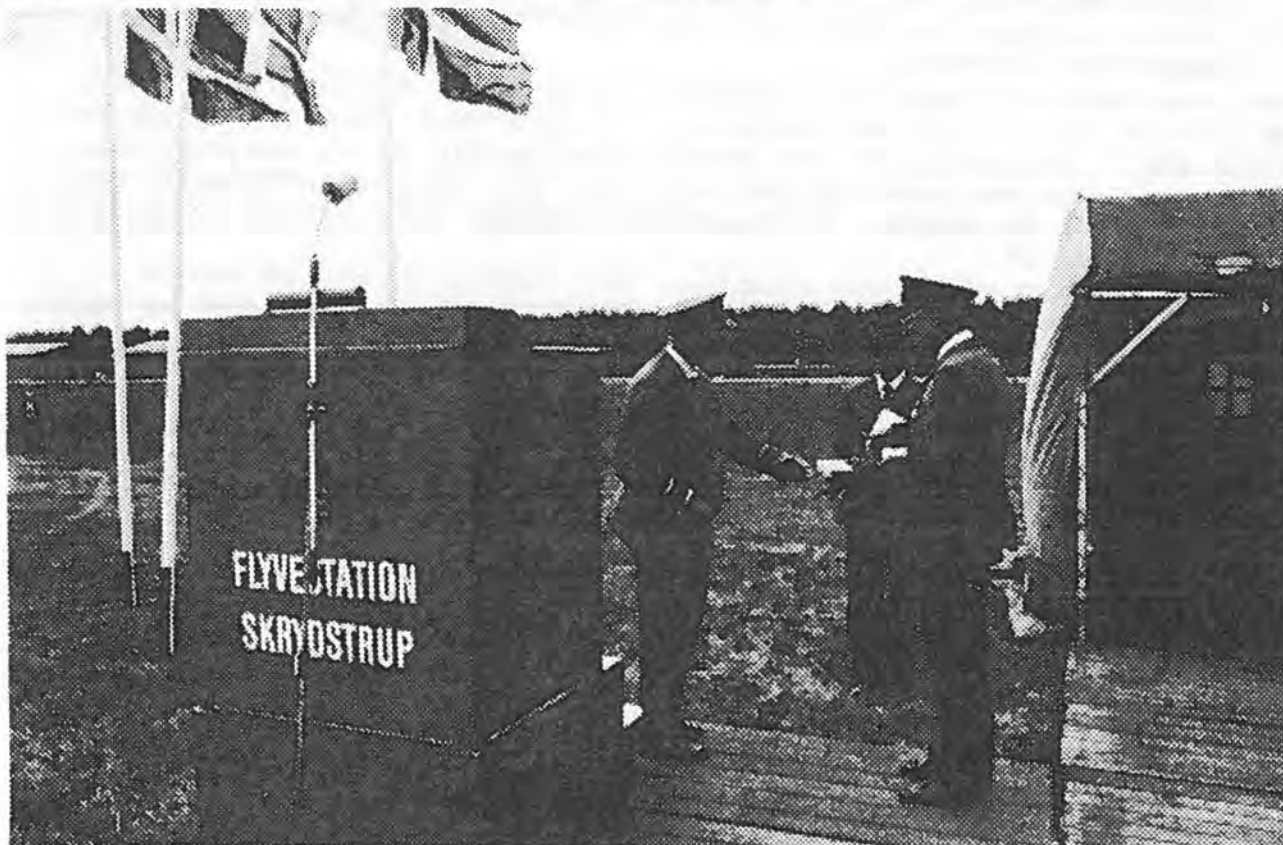
På denne baggrund ønsker FSN og hele dens mandskab at takke generalen for hans personlige indsats for at bevare FLV samt ønske generalen og hans frue held og lykke i Belgien.

Og med disse ord melder jeg hermed Inspektøren for Flyvevåbnet, at ESK 730 er genetableret.



Derefter gik Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen på talerstolen og beskæftigede sig bl.a. med personellet's holdninger samt afslutningen af denne historiske periode i flyvevåbnets historie

Inspektøren for Flyvevåbnet overrakte ved denne lejlighed sit personlige våbenskjold til oberst B.V. Larsen.



For Flyvestation Skrydstrup blev onsdag den 11 August 1982 således en både begivenhedsrig og historisk dag. På samme dag to store begivenheder som dels markerede et optisk goddag til fremtiden og et vemodigt farvel til fortiden.



# JAGERTILVÆNNING NORGE, HOLD 1279

I efteråret 1981 blev det besluttet at flyvevåbnet ikke længere ønskede at lade sine flyveelever gennemgå Fighter Lead-in træning på Holloman AFB. Det norske flyvevåben havde tilbudt os pladser på deres jagertilvænningskursus, der var størrere og til en rimelig pris. En aftale blev indgået da dette gav mulighed for tilvænnning til jager under "Europæiske" forhold.

Det var derfor 6 spændte "pionerer" der den 1 december 1981 drog nord på for at starte på "luftforsvaret flytaktiske skole på Rygge Hovedflystasjon". Det spændene ved denne afrejse var at vi faktisk ikke havde nogen anelse om, hvad vi gik ind til. Det føltes anderledes end afrejsen til USA, da man her havde mange elevers erfaring at bygge sine forventninger på.

Den første uge på kursen startede med indkvartering på Rygge i nogle mindre spændene værelser, der senere hen skulle vise sig at være et ikke særlig inspirerende sted at tilbringe sin fritid. Havde vi på dette tidspunkt vist, at vi skulle have været på Rygge i et halvt år, havde vi nok anstrengt os for at få bedre bolig - men sådan gik det ikke.

Ved siden af dette startede vi et meget intensivt kursus i instrumentprocedure, meteorologi, lufttrafikregler og lignende for i slutningen af ugen at skulle bestå en "All Weather Test" i stil med den danske. Men vi må sige, at nok var de norske instruktører ikke perfekte pædagoger men til gengæld yderst eksamensorienterede i undervisningen - hvilket senere gav frugt. Det var i øvrigt her, vi havde det første møde med det norske sprog. Et er at forstå Fleksnes med oversættelser i fjernsynet, men at få undervisning på norsk med de her medfølgende dialekter fra hele Norge var i starten ikke så nemt for alle. Mod slutningen af programmet var alle dog ganske gode til også at gøre vores eget sprog forståeligt for nordmænd. (De færreste af læserne ved vel hvad bøtteknop, Nivå og RØD SWIX betyder for en nordmand).

Ugen efter begav vi os til Kjevik ved Kristianssand for at tage halvanden uges teknisk kursus på F-5. Dette blev nok den største fiasko på hele kurset. Man kendte ikke til VORES ANKOMST, vi måtte skifte bolig flere gange og undervisningen var meget dårlig o.s.v. så efter vel bestået eksamen rejste vi på, hvad vi mente var, en velfortjent juleorlov.

Efter jul var vi igen på skolebænken, for at få en uges kursus i flyveteori, samt udregning af performance data. Og så var vi endelig klar til at starte flyvningen. På det tidspunkt var det faktisk også fire måneder siden, vi havde fløjet sidste tur i USA, meningen var, at vi skulle starte med 4 tilvænningsture med landinger, aerobatic og lignende samt en instrumenttur, for på sjette tur at have første solo. Dette var noget af en mundfuld, da det trods alt var en ny flyver og nye omgivelser. Det blev da heller ikke som man havde tænkt sig da vejret allerede her begyndte at drille - i øvrigt ikke for sidste gang.

I stedet gik vi igang med instrumenttræningen, da det gjaldt om at få erhvervet det "Hvide kort", der vel svarer til dansk ISC, så hurtigt som muligt. Efter ville det have været umuligt at få gennemført en eneste mission ved vintertid på grund af vejret. For at give os procedure træning, fløj vi ofte ture i F-5 simulator/Link, der var noget af en ubehagelig overraskelse. Det var ihvert tilfælde en overgang fra de meget avancerede simulatorer, vi havde erfaring med fra USA.

Der var i simulatoren også mulighed for at indøve nødprocedurer, det var nu ikke strengt nødvendigt, da piloten havde nok at gøre med at holde apparatet flyvende.

Instrumentfasen bestod af otte missioner bl.a. med anflyvning til Gardamoen, Bergen, Linta, Gola og til Ørlandet nord for Trondhjem. Det hele afsluttedes med et "sjekride" der gav I-kort. Herefter fulgte en periode med godt vejr og i løbet af kort tid fik alle et solo check og den store dag oprandt hvor man kunne udføre sin første mission i et "en-sædet" jagerfly - en stor dag. Den tur blev fulgt op af yderligere tre tilvænningssture, da de senere missioner i programmet krævede et godt kendskab til flyets performance.

Den næste del af programmet indeholdt formation og navigationsflyvning. De fem formationsture (3 solo) var ment som opfriskning af lærdommen i USA, samt en introduktion til taktisk formationsflyvning i bjergrigt terræn. Dette gjorde et stort indtryk på os alle, da det var anderledes og utrolig spændene flyvning. De fire navigationsture (1 solo) bragte os syd Norge rundt flere gange og her opdagede vi, at sneklædt terræn, tilfrosne søer og skispor ikke er nemt at navigere efter i dårligt vejr. Navigationsturene blev udført i meget lav højde i lavflyvningsområderne, der faktisk dækker en meget stor del af Norge.



Sidste fase indeholdt den egentlige kampflyvning. Vi startede med "Air to ground" delen på 13 ture, hvoraf 8 ture var solo. En normal mission startede med, at vi i kampformation med 3-4 fly fløj de 10-15 minutters flyvning til skydeområdet Børja ved Kongsvinger (tag derfor aldrig til dette område på skiferie). Man gjorde sin entré i området ved at udføre en yderst lav forbiflyvning af skydeofficerens tårn til ære for de værnepligtige, på stedet - motivation for både dem og os. Denne forbiflyvning gav samtidig afstand mellem flyene i træningsrunden. Derefter blev angreb mod målet udført i disciplinerne High Drag, Low Drag, raketter og kanon med forskellig dykvinkel. Dette var første gang, vi kunne måle vores evner ud fra træfningsresultater og skudfilm. Derfor gik man op i det med liv og sjæl, og konkurrencen var stor for at kvalificere i alle discipliner.

For ikke kun at øve angreb i et skydeområde var der indlagt 5 "applied Tactic" ture. Dette var absolut højdepunktet i programmet. En typisk mission ville være at tage fra Rygge i kampformation på 2-4 fly og i lav højde at begive sig gennem dale og fjorde til et nærmere fastsat mål f.eks. broer, dæmninger og lignende.

Flere af os fløj missioner med mål så langt væk som Trondhjem. Her ville formationen så udføre simuleret angreb og fortsætte enten til Rygge eller et nyt mål. Det der gjorde disse ture så gode var, at de indeholdt alle de discipliner, der var i programmet. Formation, Navigation, Air to Ground og måske afsluttende med instrumentanflynning - en meget stor udfordring.

Afslutningen af opholdet var syv ture med Basic Fighter Maneuvers. Her fløj vi i formation af to og gennemgik de grundlæggende begreber i luftkamp. Vi nåede på så få ture ikke at lære så meget med egne hænder men fik dog et godt indblik i denne disciplin.

Alt dette lyder som om at det hele forløb let og smertefrit. Men vi fik for alvor at mærke hvad europæiske vejrforhold vil betyde. I perioder gik der faktisk to til tre uger mellem hver enkelt mission, da tågen havde en utrolig evne til at lægge sig tyk og fast omkring Rygge og omegn. Ja, halvdelen af programmet blev faktisk afviklet i den sidste halvanden måned. Det medførte også, at vores ophold i det norske blev forlænget med to til tre måneder.

Men indrømmet er det, at vejrforholdene lærte os at tage stort hensyn og det at "diverte" blev prøvet af alle op til flere gange.

Det sociale liv på flyvestationen og omegn må vi desværre give bundkarakter. Det blev bevist, at danskere ikke altid føler sig godt tilpas med fisk anrettet å lå forsvarrets cafeterier 3-5 gange om ugen. Muligheden for anden udskejelser var også meget små. Vi var dog et par stykker, der fik nydt skiløbets glæder til fulde, både på hverdage og i weekenden. Men udover det gav fritiden ikke de store oplevelser, selv med god vilje.

Konklusionen må være, at det faglige udbytte af programmet fuldt ud opfyldte, hvad flyvevåbnet kunne ønske sig af et jagertilvænningskursus. Og vejr og terrænforhold må give et ekstra plus frem for træning i f.eks. USA. Om andre får chancen efter os vil tiden vise.



Sidste efterår åbnede Flyvevåbnet den gamle mølpose og fremdrog, et mere end 10 år gammelt - og efterhånden gemt og glemt kursus, og gjorde Flådestation Frederikshavn til den ydre ramme for et genoplivningsforsøg af

## T A K T I S K K U R S U S F O R F L Y V E V Å B N E T

### ( F L V T A K )

Genoprettelsen af dette kursus modtog vi i de flyvende enheder med megen skepsis; årsagerne var mange, men de må først og fremmest søges i manglende indsigt i kursets formål og indhold, hvis man skal tro alle de undskyldninger, der, her på Flyvestation Karup, blev brugt for ikke at deltage - de gik nemlig primært på, at behovet ikke var til stede i eskadrillerne for et sådant kursus.

Som pilot - og deltager på kursus nr. 2 af slagsen - vil jeg forsøge at mane denne skepsis i jorden igen ved at uddybe IFF kursusbeskrivelse en smule, forhåbentlig med det resultat, at fremtidige kurser af denne art får større opbakning - specielt fra pilotkredse.

Det var et godt gennemsnit af Flyvevåbnets operative officerer, der i midten af april i år checkede ind i Frederikshavn; ud over NLF, KVG, LVG og samtlige flytyper var også FLOS, FKO og FTK repræsenteret, og hertil kom MJ Bergstein (dengang FSB) og 2 assistenter, der i egenskab af kursusledelse havde sørget for, at deltagerne mødte veloplagte og velforberedte op. Hjemmefra havde hver deltager nemlig forberedt et indlæg om egen enheds midler og anvendte procedurer, og disse indlæg indgik sammen med lektioner om våben, forsvarskoncepten, sø/luft koordinationen og andre belysende emner i det samlede kursus. Al denne information, suppleret med evalueringsteknik, var grundlaget for nogle situationsspil, som skulle afvikles i Søværnets operative træner.

Med dette indhold levede kursus op til IFF kursusbeskrivelse - og uden at de enkelte fagkredse i denne publikation er specificeret nærmere, tør jeg sige: - så godt og vel endda, for de fremlagte informationer oversteg, hvad jeg forventede af dette, ret så komprimerede kursus. Samtidig opfyldtes kursusformålet - forståelse af og samspillet mellem FLV våbensystemer samt planlægning og koordination af den samlede indsats - til fulde.

Når forskellige grene af FLV mødes, ender det tit med uforpligtende diskussioner i baren om systemeffektivitet og indbyrdes problemer. Disse diskussioner var på FLVTAK mere objektive end ellers, for systemsvagheder erkendtes som oftest af operatøren (det modsatte er ALTID tilfældet i baren) og samlivsproblemerne gav ofte givtige resultater eller i det mindste gensidige løfter om at bearbejde svaghederne ved senere lejligheder.

Når nu deltagerens indstilling og kursusindholdet i grove træk er klarlagt, er det her på sin plads at fremhæve specifikke og personlige betragtninger i relation til de enkelte fagkredse:

FLV organisation er kendt for os alle, men inden for kommando- og kontrolmetoder fik vi om ACBA CCIS en briefing, som gav stof til eftertanke - og kraftig diskussion. (Denne, som så meget anden højrøstet tale, skal jeg vare mig for at gengive). En rundvisning i FTK inden for samme emnegruppe bragte kun sporadisk nyheder frem, mens en spørgøperiode med et panel fra FTK-O gav kontante og fyldestgørende svar på presserende spørgsmål. Omkring emnet eksterne forstærkninger er en del problemer nyligt løst, og pressens interesse for dette område taget i betragtning, gav denne briefing et godt og aktuelt supplement til debatten.

En velinformerende briefing om mulighederne for fremtidige våbenkøb kontra økonomi, som jo også har pressens bevågenhed, gav overraskende perspektiver; inden for dette felt lægger efterhånden kun fantasien begrænsninger.

Endnu et emne vil jeg fremhæve, før jeg fortsætter til de interne lektioner og spil, nemlig FE briefing om WAPA. Ud over en meget interessant og fængslende gennemgang af stoffet, var der her mulighed for at få åbenhjertige svar på spørgsmål af næsten enhver karakter, hvilket jeg må konstatere er en førstegangsoplevelse for mit vedkommende - desværre.

Uden at komme nærmere ind på elevforedragene om fly, radar og våben-systemer, som for en stor dels vedkommende var repetitionspræget, lagde de sammen med SOP/taktiklektionerne et godt grundlag for det gruppearbejde, der nu fulgte:

Allerførst evaluerede vi egne våbensystemer ud fra givne modeller, og hvor disse udbyggede forståelsen af systemernes virkemåde og effekt, belyste andre øvelser nogle af operatørens daglige og evigt tilbagevendende problemer; og belærende var det sandelig som pilot at befinde sig i f.eks. en HAWK-operatørs stol.

Endnu mere udpræget blev besværlighederne, da vi overgik til situationsspil i auditoriet, for her så vi de operative opgaver løst på vidt forskellige måder, alt efter de enkelte gruppers temperament. Selv om ingen af løsningerne indeholdt den fulde sandhed, gav alle - inklusive de højst besynderlige forsøg - stof til overvejelser og dermed bedre baggrund for at løse de afsluttende opgaver, nemlig 2 krigsspil i Søværnets taktiske træner.

Opgavernes udformning og karakter, krigsspillet udførelse med de dertil hørende glædes- og vredesudbrud, alvorlige som morsomme situationer og hele atmosfæren under afviklingen, kan ikke beskrives - den skal opleves. Derfor skal det ikke mangle på opfordringer fra min side til officererne i de operative enheder til at deltage på fremtidige kurser; det er et kursus, der er værd at tage på, og jeg tvivler på - med reference til den tidligere omtalte skepsis - at selv de "mest operative" af jer, vil tage fra Frederikshavn uden et godt udbytte, der for hver enkelt af jer, kan anvendes i dagligdagen.



## MED BULDER OG BRAG

Det Vestjyske lavflyvningsområde har været hårdt belastet i de to sidste uger i august og den første uge af september.

Hver dag er fly fra Norge, Vesttyskland, Holland og USA drønet hen over området i meget lav højde.

Men også al den larm tager vestjyderne med stoisk ro, selv om en og anden engang imellem griber telefonen og synes, at nu er det lige groft nok.

PLUDSELIG ER DE DER

Bedst som man triller af sted vest for Janderup ved Varde, krydses landevejen, ikke af andre biler, men af to F-4 PHANTOMS. Udblæsningen gløder rødt, hvilket kunne give en ide om, at efterbrænderen er slået til. I løbet af få sekunder er de kun små brikker ude over Hø bugt. De er på vej for at aflevere deres våbenlast ude ved klitkanten.

Men først skal de igennem det tætteste luftforsvar man kan forestille sig. Dette luftforsvar består af dels engelske RAPIER SAM (Jord-til-Luft)-missiler, dels I-HAWK-missiler og endelig radarstyrede 40 mm luftværnskanoner sammen med RED-EYE, mandbårne Jord-til-luftmissiler. Var det en virkelig situation, er det svært at forestille sig, at nogen kunne komme igennem denne mur af luftværn.

#### TRAVLE UGER

Tactical Fighter Weaponary, TFW forkortet, oversættes til dansk til Taktiske Skydninger, hvilket ifølge major Helden, FTK, ikke er helt korrekt, idet man kun anvender øvelsesammunition, og ikke som tidligere krigsammunition. En 500 pound bombe bliver nu til en lille "nem sag" man kan løfte med en hånd, men den opfører sig ganske som var den på de 500 pounds, og piloten kan derfor ikke "snyde", men må, for at bevise sit værd ramme med sin bombe. Det samme gælder for 2,75 raketterne. Disse sidder normalt i pods under flyet, man skyder kun en ad gangen, men den skal så ramme.

Medens man skyder på Kallesmærsk Hede kommer en ny mission ind, hvert kvarter.

Et angreb kan være på fra to op til otte - ti fly. Der skal ikke megen forestillingsevne til, for at forestille sig den travlhed der er i den eskadrille, som skal sende 10 fly af sted på en mission. Ofte kommer flyene i en mission ikke fra samme flyvestation.

Den formationsfører, som får stukket opgaven med at gennemføre en mission ud, må herefter planlægge, hvorledes han vil nedkæmpe målet. Til det skal han bruge et antal fly, der skal vælges våbentype, rutæn skal planlægges. Måske skal han bede om dækning fra Interceptorer, hurtigtgående jagere, til luftforsvar. Skal han det, og de ikke findes på hans hjembase, skal han aftale mødested med disse. Altså en meget skarp timing af opgaven. Både ved mødet med Intercepterne og tid over målet, det sidste vanskeliggøres blandt andet af, at en kampformation er ret løs og at den enkelte pilot skal holde øjenkontakt til de øvrige fly i formationen. Radiokontakt kan der ikke være tale om. Over Target, målet, skal alle komme ind med sekunders mellemrum for at opnå den størst tænkelige virkning af våbene, og dels for at forvirre fjendens SAM-radarer, som med mange fly i området vil blive forvirret. Og ikke mindst, hvis formationsføreren har valgt at tage et specielt fly, som er udrustet til at jamme, forstyrre, de fjendtlige radarer med i formationen. Disse fly er desuden udrustet med raketter som automatisk søger mod den sendende radar, og er dødbringende for denne, hvis den først har "låst" på radarantennen. Er denne først ødelagt, er SAM-stillingen så at sige sat ud af funktion.



## TRÆFFER ELLER FORBIER?

Næsten med det blotte øje er det muligt fra toppen af Sorte Bunker, stedet hvorfra skydningerne ledes, at se, om det blev en træffer eller en forbier.

Med en kraftig kikkert tæller to mand træffere, eller næsten træffere. Resultatet bliver noteret ned under missionens nummer. Forsvarets Forskningstjeneste er på stedet og foretager beregninger over træfferne. Man regner dem så at sige om til rigtige bomber og raketter og resultatet foreligger for piloterne en halv time efter at de har forladt området. Indflyvningerne overvåges også af erfarne piloter, der så at sige giver karakter for gennemførelsen af indflyvningen mod målet. Blev den gennemført taktisk korrekt? Hvis ikke, ja så har man også svar på dette.

## TASMO og JAMMERBUGTEN

I forbindelse med TFW køres også en TASMO-fase. TASMO er forkortelsen for den del af øvelsen som rummer angreb på skibe fra Søværnet. Disse skibe ligger ude i Kattegat og forventer selvfølgelig at blive angrebet.

Da man forventer en potentiel fjendes ankomst østfra til Danmark, må dette nødvendigvis foregå over vand, og hermed er sammenhængen i øvelsen klar. Det er ulige lettere at stoppe en invasionflåde på vandet end når den først har fået oprettet et brohoved. Øvelsen gennemføres enten som rene flyverangreb på skibene, eller som angreb koordineret mellem motortorpedobåde og fly.

Når denne fase er slut, og man går over til at øve nedkæmpelse af brohoveder, som foregår på Jyllands vestkyst lige nord for Blåvand fyr, kommer Jammerbugten og tilstødende farvande ind i billedet.

Her oppe på kysten står en radar, som leder AGRESSOR-eskadrillens fly ind på de passerende jager-bomberfly med deres eventuelle eskorte af Interceptorer, og det kommer uværgerlig til Luftkamp.

AGRESSOR-eskadrillen er en amerikansk eskadrille udrustet med F-5 FREEDOM FIGHTERS af typen F-5E TIGER. Eskadrillen har indøvet Warszawa-pagtlandenes angrebstaktik, som man har set den anvendt i Mellemøsten og andre steder, hvor østlandene har støttet med fly, Vietnam er et andet eksempel.

Vel igennem angrebene ude over vand, er flyene i formationen fredet for en tid. Men dog ikke længere end vel syd af Nymindgab, thi her dukker de første Luftmeldeposter op, og de rapporterer omgående videre. Så snart deres meldinger når SAM-missilenhederne, retter disse deres radarantennener ind mod den retning flyene forventes fra. Man er igen i ilden.

Der deltager mange fly i øvelsen TFW ud over flyvestationere, Ålborg, Karup og Skrydstrup.

Ålborg var igen i år vært for AGRESSOR-eskadrillen fra USA og for en eskadrille F-104 fra GNAR, Germand Navy Air Arm, på dansk, Marineflyvevåben.

Karup hilste på F-4 PHANTOM-fly, som var fløjet over direkte fra USA. Dette gøres ved hjælp af 6 genoptankninger undervejs.

I krig vil man kun tanke to gange, men som altid, tilgodeses flyvesikkerheden i vidt omfang.

Karup havde også besøg af den tysk/fransk producerede ALPHA-Jet. De kunne kun være på Karup i 14 dage. Årsag, fly som skulle deltage i øvelsen Northern Wedding/Bold Guard begyndte at komme ind. Den sidste uge måtte man deltage fra hjembasen i Husum i Schleswig, noget man normalt ikke tillader, idet Flyvevåbnet helt vil have de deltagende fly under kontrol på og fra danske flyvestationer, flyvesikkerhed bl.a. for stås.



## HVOR MANGE

Nej ikke, hvor mange fly? Men, hvor mange mand medgår til planlægningen af en sådan øvelse. Tallet var noget forbavsende, nemlig 1, skriver een.

Major B. Helden fortæller, - Når øvelsen er slut, og rapporterne vedrørende dens afvikling er afsluttede, begynder den ene mand planlægningen af det kommende års TFW.

☆☆☆

## MØNSTRING

1. På Flyvestation Skrydstrup har der i perioden 9 - 14 Oktober 1982 været afholdt uddannelsesmønstring med deltagelse af ca. 330 genindkaldte menige, Konstabler/Overkonstabler, befalingsmænd af sergentgruppen samt officerer.

De genindkaldte blev uddannet ved eskadrille 662, eskadrille 672 (nærluftforsvaret), kørselstjenesten, sanitetstjenesten og regnskabstjenesten.



Tekst: Fra civil til militær beklædning.

2. Mønstringen blev gennemført med det tempo, der præger en sådan periode. Genoptræning og ajourføring af militære færdigheder fra morgen til aften og som afslutning en større samlet flyvestationsøvelse, hvori deltog såvel de genindkaldte som Flyvestationens faste personel.



Tekst: En stor del af mønstringsstyrken var indkvarteret i teltlejr.

3. For Flyvestationen var det en stor oplevelse at møde de genindkaldte, som mødte med en positiv holdning og et godt humør.

Under Flyvestationsøvelsen oplevedes et næsten trøstesløst regnvejr næsten fra start til mål, men - trods de ubehageligheder dette medførte blev øvelsen gennemført til flyvestationens tilfredshed.

4. Chefen for Flyvestationen, Oberst B.V. Larsen, udtalte bl.a. i sin afskedstale til de genindkaldte:

Jeg kan idag konstatere, at D'hr til fulde har levet op til Deres del af det fælles ansvar. Her er iflg. FSN opfattelse tale om en særdeles god mønstringsøvelse - og dette hovedsagelig p.g.a. Deres engagement og positive holdning til løsningen af de stillede opgaver.

En indsats som jeg hermed udtaler min tak og anerkendelse for.

Desværre udviklede vejret sig mindre godt, hvilket bl.a. medførte, at næsten alle de planlagte flyveoperationer måtte udgå.

Et forhold, som FSN desværre ikke kunne kompensere for, da vejret endeligt bedrede sig igår aftes efter solnedgang. Dette fordi vi ikke ønskede at tage nogen risiko for skader på personel og fly ved at blande kamphandlinger på jorden sammen med natoperationer med vores F-16 fly.

En væsentlig del af øvelsens realisme gik dermed tabt, hvilket jeg meget beklager.

Vejret er vi mennesker dog ikke herre over, og gudskelov for det.

Sikken diskussion der ellers kunne blive.

Det er mit håb, at De til trods herfor har fået et realistisk indtryk af de operationsvilkår og de krav, som De i givet fald skal kunne operere under, samt at De kan forstå nødvendigheden heraf.

Frihed er jo som bekendt ikke noget man får - det må man betale en vis pris for at kunne bevare. En sætning der fortsat synes gyldig i den urolige verden vi lever i.

Med det formål at vise Dem FSN respekt for Deres indsats i de forløbne dage, har jeg bedt ESK 730 om at afslutte denne parade med en mindre flyveopvisning med F-16 flyet.

En "honnør" der normalt kun gives officielle gæster ved særlige lejligheder.

En "honnør" jeg som CH FSN finder passende ved en lejlighed som denne. De har nemlig ikke alene udført et godt job - De har endvidere ved Deres eksempel haft en stimulerende indflydelse på flyvestationens eget personel.

Og med disse ord byder jeg Dem farvel og tak for denne gang, med den gamle danske hilsen:

LEV VEL - FARVEL

5. I løbet af formiddagen den 14 Oktober blev mønstringsstyrken hjemsendt og de genindkaldte kunne atter indtage deres plads i samfundet i bevistheden om at have udført et godt job.

Flyvestationen kunne med tilfredshed notere sig for en vel gennemført uddannelses mønstring som afslutning på et stort planlægningsarbejde og - efter en tiltrængt hvilepause - genoptage sin "normale" tilværelse.

== < > ==

## C 141 I BILLUND

I NATO-øvelsen, her i efteråret deltog mange amerikanske soldater og meget materiel. Soldaterne blev fløjet til Billund med en Boeing 747 jumbojet. Materiel blev transporteret med store maskiner fra US Air Force.

Henning Skov, der benytter enhver lejlighed til at fotografere fly, var i Billund, da de store amerikanske maskiner landede.

I øvelsen deltog 250 fly, 160 skibe og 25.000 soldater fra 10 nationer. Et led i øvelsen var 4-5000 amerikanske soldaters landgang ved Oksbøl.

Her er, hvad Henning Skov skrev om sine oplevelser i Thisted Dagblad den 15 September. De ledsagende billeder er hans egne optagelser.

Som optakt til den store NATO-øvelse, der i disse dage finder sted på dansk territorium, hovedsagelig i området ved Oksbøl, begyndte landsætningen af de første amerikanske tropper i Billund Lufthavn allerede i slutningen af august.

Tropperne skulle egentlig samles på flyvestation Vandel, men dér var der ikke kapacitet til at modtage så store fly. Jeg besøger ofte Billund Lufthavn, hvor jeg fotograferer trafikfly og har tilladelse til at færdes overalt på lufthavnens område. Da jeg hørte, at store amerikanske transportfly skulle komme til Billund den 26. august med tropper og materiel, kørte jeg dertil vel vidende, at der kunne blive problemer med fotografering, idet det drejede sig om militærfly.

Efter ankomsten blev jeg henvist til to danske forbindelsesofficerer. De var meget venlige, men kunne ikke give mig den ønskede tilladelse. De foreslog mig at spørge den amerikanske officer, der ledede landsætningen fra flyene. Jeg henvendte mig så til ham og forklarede, at jeg tidligere har været ansat i SAS og har en stor fotosamling, hovedsagelig dog af trafikfly. Han hørte roligt på mig, lagde så hånden på min skulder og sagde, at jeg måtte færdes overalt på området og tage de billeder, jeg ønskede.



Kort efter ankom - med 20 minutters mellemrum - to store amerikanske transportfly direkte fra USA. De var af typen C 141 B Starlifter. Det var helt utroligt, hvad de landsatte af tropper og materiel. Da det først ankomme fly var tømt, kom den amerikanske officer hen til mig og spurgte, om jeg havde lyst til at se flyet indvendig, og det havde jeg naturligvis.

Ad to forskellige stiger nåede vi op i cockpittet og satte os i piloternes sæder. Jeg fik en præcis, koncentreret forklaring om det hele, bl.a. fortalte officeren, at militært udstyr og køretøjer i givet fald kan nedkastet fra flyet med faldskærm.

Da det pågældende fly skulle returnere til USA, kom en af piloterne hen til mig og spurgte, om jeg havde særlige ønsker med hensyn til fotografering af starten. Flyet skulle starte fra banens østlige ende. Jeg skulle så tage opstilling i den vestlige, og vi aftalte, at han skulle flyve i meget lav højde, indtil han nåede mig og derefter til vejrs. Det gik som aftalt, og jeg fik et fantastisk godt billede af starten.

Dagen efter, fredag den 27. august, skulle der ankomme et civil, amerikansk trafikfly af typen Boeing 747 (Jumbo), tilhørende det amerikanske flyselskab Transamerica, chartret af den amerikanske hær.

Naturligvis kunne jeg ikke stå for fristelsen til atter at indfinde mig i Billund Lufthavn. Præcis på det fastsatte tidspunkt, kl. 08.20, dukkede det kæmpestore fly ud af disen, og jeg fik nogle flotte landingsbilleder i farver.

Boeing 747 er verdens største trafikfly. Det kan transportere ca. 400 passagerer, der i dette tilfælde var amerikanske soldater. Iblandt dem viste sig at være to kvindelige, som jeg fik en snak med. Også dette fly ankom fra USA uden mellemlanding.

Jeg gik lidt rundt og snakkede med nogle af soldaterne, der alle var meget imødekommne. Hovedindtrykket af mine to besøg i Billund var, at alt afvikledes roligt og perfekt. Tropperne samledes straks efter landsætningen og blev i busser kørt til flyvestation Vandel, der kun ligger få kilometer fra Billund. Officeren, der havde givet mig fototilladelsen, kom hen og gav mig hånden til afsked. Allerede nogle dage forinden var han ankommet til Danmark og priste den danske gæstfrihed.

Dette er kun en øvelse, den største hidtil på dansk område. Måtte det aldrig blive alvor!



# GAMLE FLYVERE

Flyvestation Skrydstrup modtog den 8 Oktober besøg af en del af "Flyvehold 1932", som et led i holdets 50-års jubilæumsarrangement.

Gæsterne blev modtaget og vist rundt på flyvestationen af oberstløjtnant O.W. Jensen.

Efter modtagelsen overværede jubilæarerne ved flyvestationens kontroltårn en forbiflyvning af F-16 fly. Endvidere var der rundvisning til F-16 værkstederne, Simulatoren og besøg i eskadrille 730.



Tekst: De gamle piloter og F-16.

Fra venstre ses oberstløjtnant O.W. Jensen, A.C.C. Petersen, Richard Andersen, H. Fisker-Møller, Torben Mørk, Poul Jensen, og premierløjtnant K.H. Ovesen.

★ ★ ★

# NUHI

En NU-tids HI-storie om hvordan en B-enhed, på sin egen måde, løser en personel omrokerings- og nystrukturerings opgave.

NUHI, NIKE Ud HAWK Ind-projektet så dagens lys i foråret 1980, efter at Forsvarskommandoen noget tidligere havde truffet beslutning om at Danmark ikke ønskede at deltage i "NIKE Support Plan", der i princip bestod i at renovere og delvis forbedre et raketsystem og dermed sikre dets beståen til omkring århundredeskiftet.

NIKE's skæbne blev afgjort, og på daværende tidspunkt forventes en nedlægnings med udgangen af 1982.

Alt dette er kendt, tillige med, at flyvevåbnet, som erstatning for fire NIKE enheder, nu foreløbig opstiller yderligere to HAWK-eskadriller på Sjælland med henblik på senere flytning og opstilling i Gynsområdet.

Men - det der må have interesse er NUHI-projektet, og den måde der blev benyttet til at få omskoling, personelflytninger med mere til at falde på plads for en B-enhed med langt mere end 1000 medarbejdere.

Ved eskadriller og afdelinger i LVG oprettede man fleksible, selvstyrende informationsgrupper (FLESIG) efter behov. Efter at have passeret de pågældendes samarbejdsudvalg, tilstræbte man så stor en dækning af personelkategorier, geografiske udstrækninger og specialer som mulig.

LVG fandt på dette tidspunkt, at der var et særligt behov for information og at dette behov i første omgang henvendte sig til de personelgrupper, der i den kommende tid måtte se i øjnene, at en arbejdsplads skulle nedlægges. LVG var klar over, at dette betød en usikker fremtid for mange medarbejdere og at en informationsvirksomhed derfor var særdeles vigtig således at spørgsmål og problemer meget hurtigt kunne besvares og løses.

Som et overordnet styreorgan oprettede man ligeledes "Informations styrings- og koordinerings udvalg", hvor repræsentanter fra de enkelte FLESIG, sammen med LVG STAB kunne informere, modtage forslag, diskutere og eventuelt nedsætte arbejdsgruppe til behandling af specielle emner samt indhente oplysninger.

Som man sikkert allerede har forstået, havde LVG her en "intern oplysnings- og meddelelsesorganisation", der til at begynde med så ud til at være af en sådan karakter og struktur, at man i personelkredse vel var en smule reserverede. Det skulle dog snart vise sig, at man havde taget grundigt fejl. Den noget indviklede og besværlige opbygning viste sig at være samarbejdsvenlig og særdeles personelorienteret.

Den første NUHI-information så dagens lys den 17 APR 1980 og derefter kom en jævn strøm af informationer - som tilgodeså en gensidig og hurtig orientering fra LVG omhandlende ledige stillinger og anvendelsesmuligheder for stampersonellet ved NIKE-ESK efter udfasningen. Herved kunne de mange tilløb til rygtedannelser hurtigt afklares.

Stampersonellet tog informationssystemet til hjertet og har da også siden den spæde begyndelse set de muligheder NUHI indebærer. I skrivende stund må man konstatere, at LVG i et bredt samarbejde, internt har løst en opgave der betyder opbrud af familier, fordi "farmand" nu skulle have et nyt arbejdssted, på en særdels smidig måde. Det skal her bemærkes, at personellet via "ønskesedler" har haft mulighed for at tilkendegive hvor man ønskede sig hen. LVG har imødekommet disse ønsker under hensyn til et princip om, at erfaringsniveauet blev nogenlunde jævnt fordelt på de seks ESK.

NUHI-projektet kan således i dag, ca. 1½ år før LVG's endelige nye struktur skal være på plads, udvise et resultat, hvor personellet er klar over hvor det fremtidige virke skal være, et resultat der er opnået gennem samarbejde og forståelse og - ikke mindst - uden indblanding udefra.

Projektet er ikke hermed lagt i skuffen, muligheder for småjusteringer skal til stadighed foretages og endnu henstår nogle ganske få uløste opgaver, også dette vil blive løst. Vigtigt er at fastslå, at vi med dette informationssystem fik løst en opgave som overordnede myndigheder sikkert ville have haft besvær med at klare og - som noget meget vigtigt - vi fik hermed mulighed for at placere personellet ved LVG, uden at skulle afsedige militært personel. Alt dette således, at de berørte enkeltpersoner og familier er så betidsorienteret, at der er mulighed for at tilvende sig den nye tilværelse.

LVG tager på denne måde en værdig afsked med NIKE-ESK og påbegynder samtidig en intern uddannelse, der skal bringe raketluftforsvaret op til sit ry - SEMPER PARATUS.



# FLV-ASSISTANCE TIL CIVILT FLY

Den 23. juli kunne man over Sydsjælland iagttage en lidt usædvanlig formationsflyvning, bestående af 2 F-104 fra ESK 723 og en blå Boeing 737 fra Maersk Air.

Forhistorien var den, at jeg godt 3 timer forinden, under en "take off" med en fuldt lastet Boeing 737 fra Athen, bemærkede et mindre bump i flyet, netop som hastigheden var oppe på det, vi kalder  $V_7$ , som den pågældende dag var 154 kts eller 285 km/t.

Da flyet var kommet i luften, ville venstre hovedhjul ikke indikere "safe", og kontroltårnet i Athen rapporterede samtidig, at der var røget dækstumper af under starten.

Vi fortsatte nordpå efter flyveplanen, men ændrede dog destination fra Oslo til Kastrup.

Undervejs anmodede vi på HF-radioen om assistance fra flyvevåbnet i form af en visuel inspektion af flyet inden landingen.

Det, vi især var interesseret i at få bekræftet, var, hvorvidt skaden var begrænset til det ene dæk.

I det lidt usandsynlige tilfælde, at begge dæk på venstre hjul var beskadigede, ville situationen have været noget kritisk, og man ville kunne tale om en egentlig nødsituation.

Undervejs blev også passagererne orienteret om situationen, og at vi kunne forvente et rendez vous med det danske flyvevåben over Møn!

Der var forøvrigt ikke på noget tidspunkt nogen panik eller angstelse at spore i kabinen.

Formationen på 2 F-104 fra ESK 723 blev ført af LAK, som lidt efter dukkede op under venstre vinge, og via Københavns kontrol kunne han fortælle, at venstre inderste flap var beskadiget, hele slidbanen på venstre dæk var væk, men højre dæk var intakt, og der var ellers normalt tryk på begge dæk.

Takket være denne præcise beskrivelse blev den planlagte skumudlægning på startbanen aflyst, og en normal landing på Kastrup kunne foretages.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke de implicerede for et professionelt udført job.

Venlig hilsen  
Poul Vind



☆☆☆