

Fly Nytt



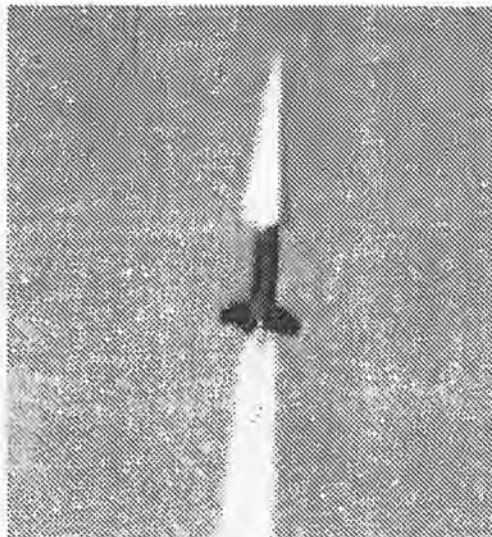
FLYVERSTABEN

Marts 1983



NIKE, et pensioneret våbensystem.

Som den hellenistiske sejrsgudinde NIKE fra Samothrake på sin plads på toppen af marmortrappen på Louvre står som et symbol på en tidsepoke i menneskets kulturhistorie, således vil NIKE stå som symbolet på begyndelsen til en teknologisk epoke i det danske forsvars historie.



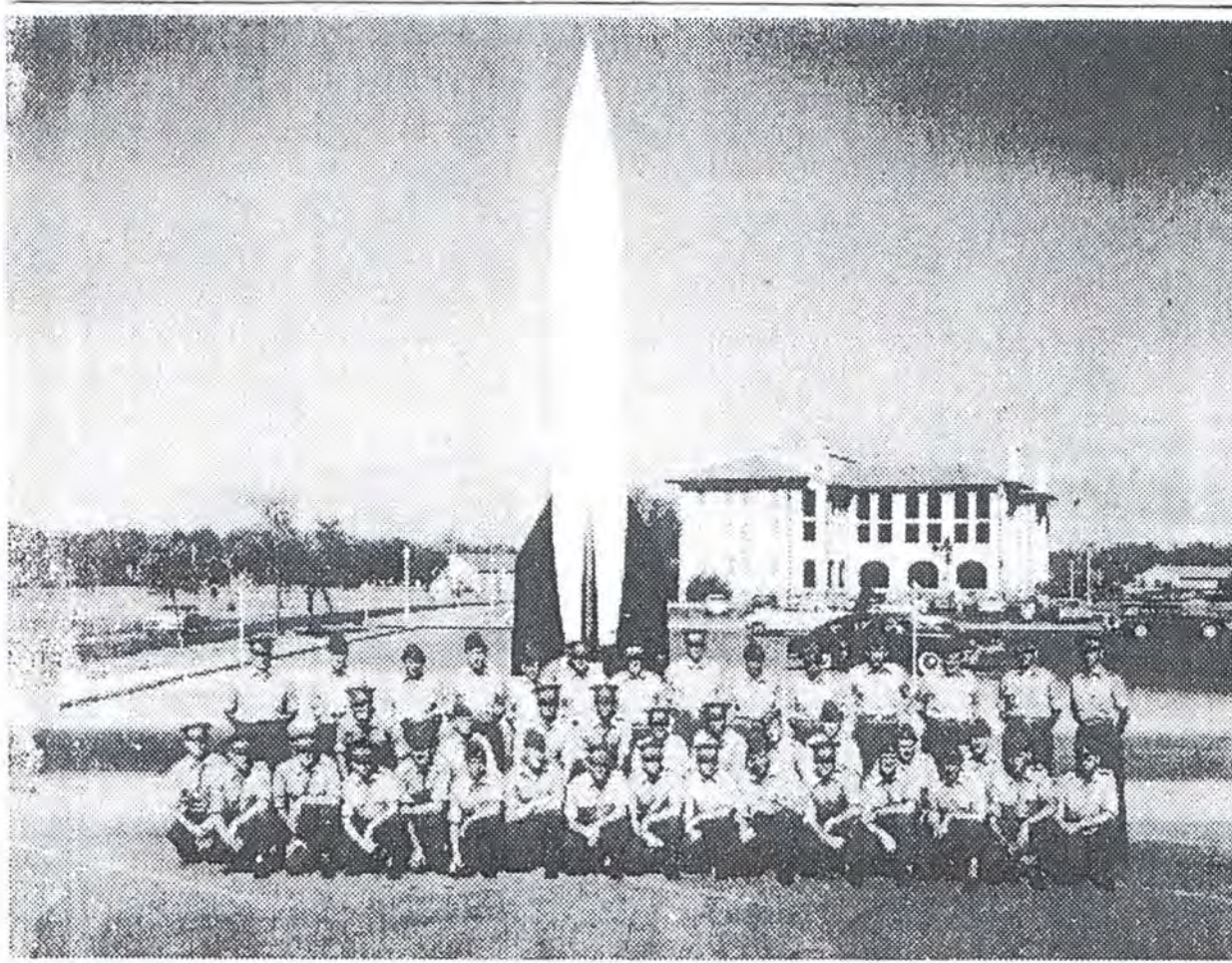
Det var vist i de første måneder af 1956 at snakken rigtig begyndte at tage fart. Både ved Sjællandske og Jydske Luftværnsregiment havde man allerede et stykke tid drøftet muligheden for at få raketluftforsvar til Danmark, og nu så det ud til at blive en realitet. Amerika havde tilbudt det danske forsvar en NIKE-battalion på våbenhjælp programmet, og Hærstaben arbejdede med planer om implementering af systemet i Københavns Luftværnsartilleri forsvar (KLA). Enkelte officerer havde allerede været på orienteringskursus på Fort Bliss i Texas for at lære dette avancerede luftforsvarssystem nærmere at kende. Planerne begyndte så småt at tage form og med disse også gisningerne om hvem og hvor mange der skulle på uddannelse.

Og så kom Hærstabens med spænding ventede udspil. Der skulle oprettes en NIKE-afdeling under Sjællandske Luftværnsregiment. Den ene 90 mm kanonafdeling, 10. luftværnsafdeling skulle etableres i Københavnsområdet som raketafdeling, med sine 4 batterier placeret med 1. batteri i Gunderød, 2. batteri i Kongelunden, 3. batteri på Stevns og 4. batteri i Tune. Afdelingens stab skulle have domicil i Avedørelejren, hvor også et af FKP's værkstedskompagnier skulle etablere sig med sine støttefunktioner. Efter afslutningen af 2. verdenskrig havde Hærstaben gennemført mange vanskelige planlægningsopgaver for at få reetableret en moderne hær med dens mange specialregimenter og tilhørende uddannelsesopgaver, men at etablere en supermoderne raketenhed med alle nødvendige faciliteter og med uddannelse af operativt og teknisk personel hertil, har givetvis været en kæmpeopgave for Hærstabens planlæggere.

Medio 1957 var det første hold personel udvalgt og klar til afgang til henholdsvis Fort Bliss i Texas og Redstone Arsenal i Alabama. Det var primært personel der senere skulle virke som 2. echelon ildledesperonel i batterierne og værkstedspersonel i Avedøre. Deres uddannelse skulle vare tæt på 2 år, og for mange betød det, at de kunne medbringe deres familier til USA.

I januar 1958 fulgte næste hold. Det var personel der skulle uddannes som raketmekanikere og forestå vedligeholdelse af raketter og øvrigt materiel i batteriernes afskydningsområder. Og i eftersommeren 1958 fulgte så det operative personel og alle kategorier var nu i gang med uddannelserne. Der var efterhånden samlet over 100 danskere i El Paso. Denne periode - hvor personel af alle grader, mange med koner og børn - var samlet, har betydet utrolig meget for raketenheden i dens senere virke. Næppe nogen enhed har før fået skabt et sådant sammenhold på tværs af grader som det var tilfældet med The Royal Danish Army NIKE Battalion.

At opholdet i USA - udover det rent tjenstlige aspekt - gav det danske personel oplevelser og indtryk for livet, gav kontakter til kolleger fra andre NATO-nationer samt til den amerikanske civile befolkning og skabte venskaber der for manges vedkommende stadig holdes vedlige nu 25 år efter skal kun nævnes for helhedens skyld.



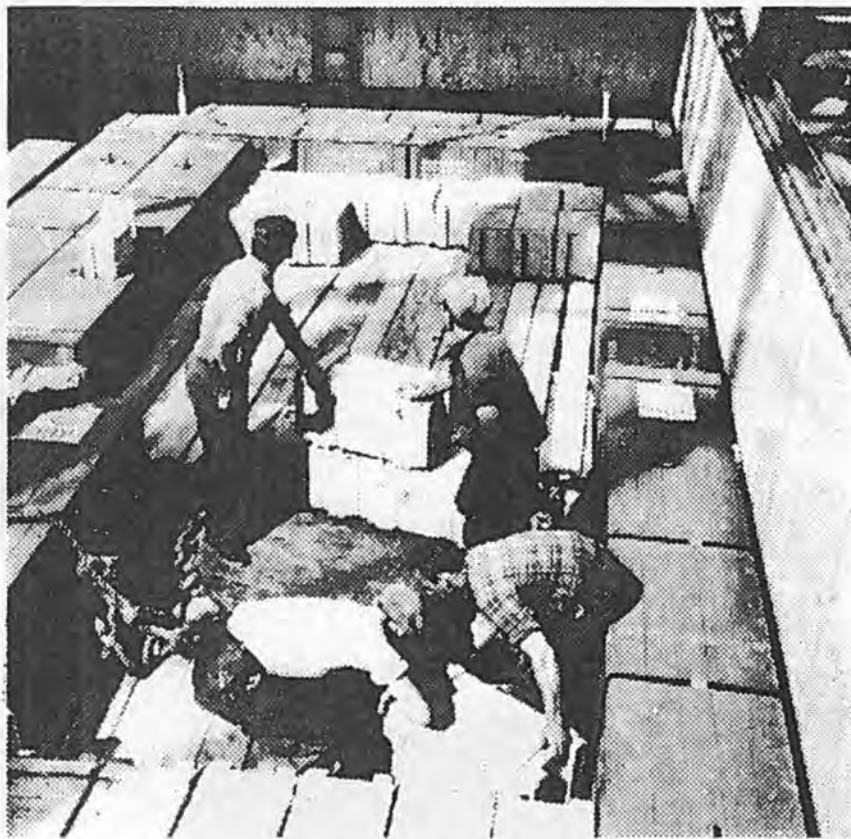
Umiddelbart før julen 1958 afsluttedes samtlige uddannelser og den 1. januar 1959 oprettedes officielt 10. Luftværnsafdeling med sin stab og sine 4 batterier.

Chefbesætningen var således:

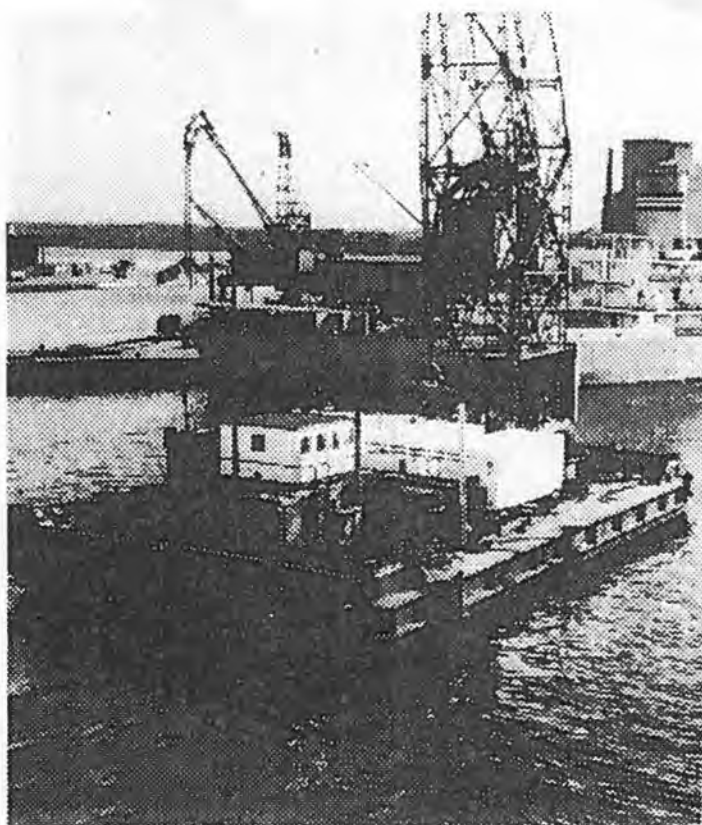
Chef for 10. Luftværnsafdeling oberstløjtnant H.G. Hansen

Operationsofficer	kaptajn B.I. Thetmark
Materielofficer	kaptajn H.S. Møller
Chef/1. batteri	kaptajn B.P.J. Faaberg
Chef/2. batteri	kaptajnløjtnant P.Ø. Nielsen
Chef/3. batteri	kaptajn T. Bonde
Chef/4. batteri	kaptajn S.E. Nielsen

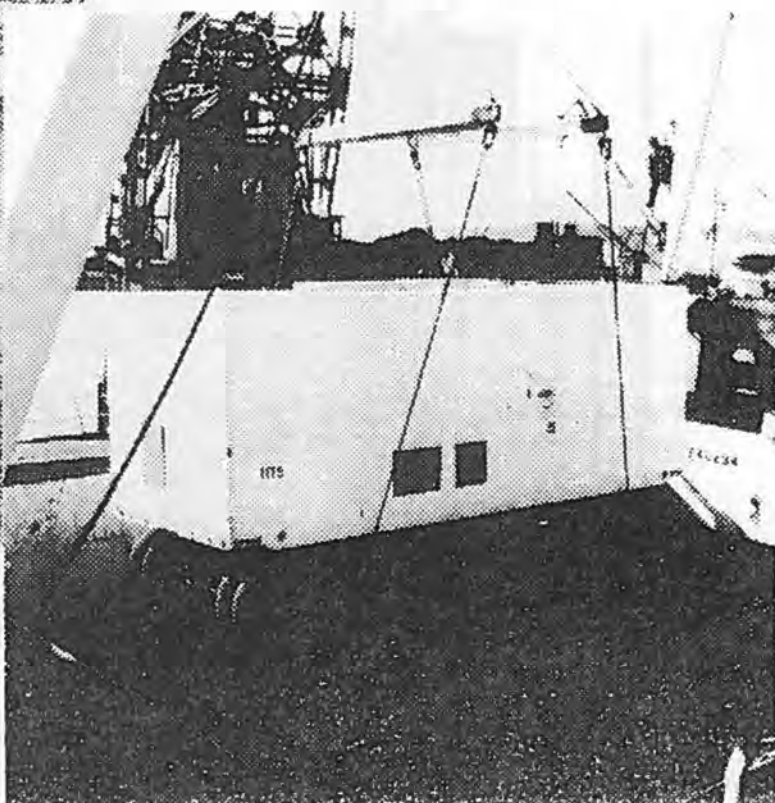
Efter at enhederne var opstillet fulgte nu en træningsperiode på Fort Bliss, hvor batterierne samarbejdede de forskellige specialister til teams -og hvor staben startede på at udarbejde grundlaget for senere nationale operative og tekniske bestemmelser. Efter en periode på små 3 måneder afsluttedes træningen og sammenpakning og afskibning af materiellet til Danmark startede.



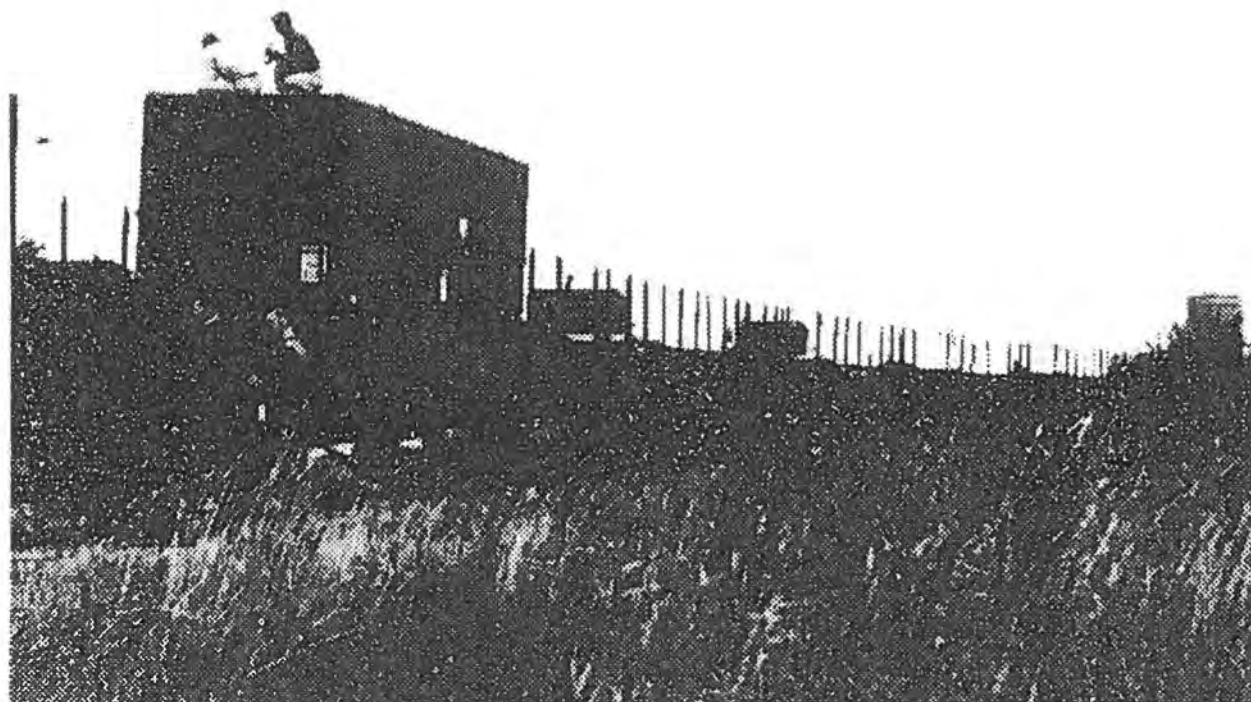
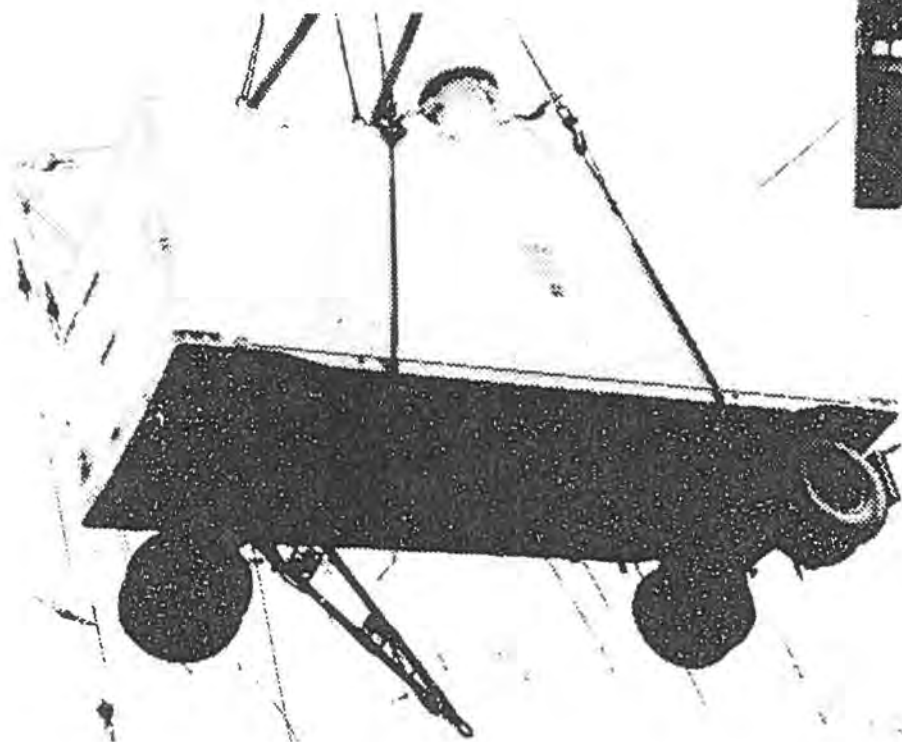
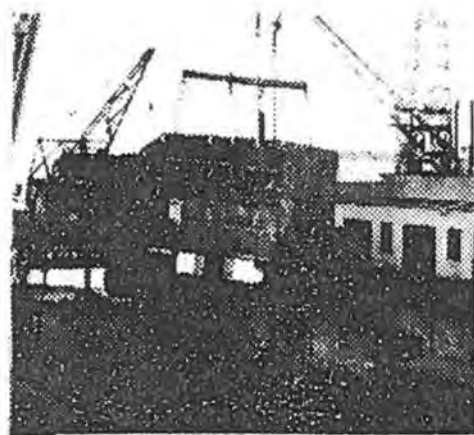
Udlosning af NIKE materiel i Århus havn.



ELECTRONIC SHOP

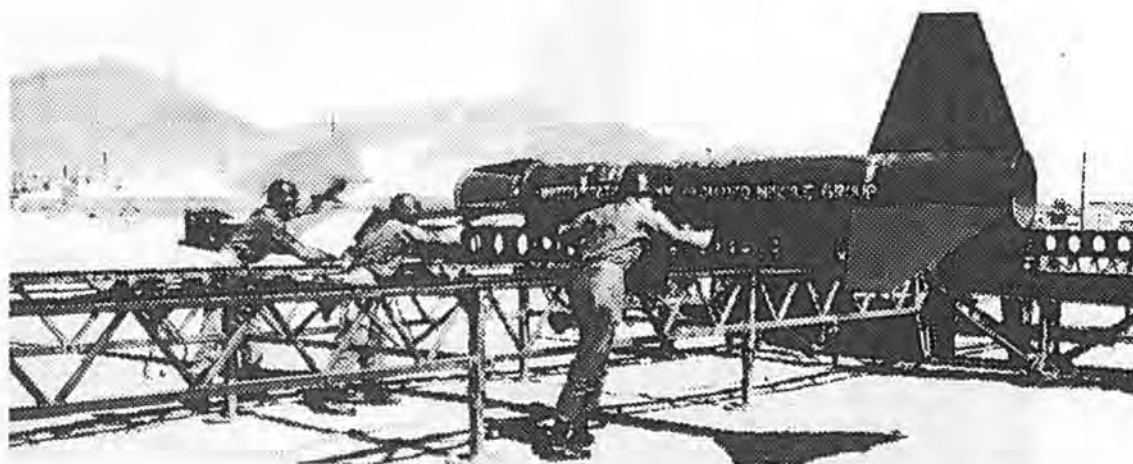


Mere NIKE materiel



Så var NIKE på skinner.

Den afsluttende "eksamen" og den herefter følgende officielle overrækkelse af materiellet til Danmark foregik på Mc Gregor Range i New Mexicos ørken, hvor batterierne for første gang skød "live" mod dronemål. Det var klimaks. Måneders træning, utallige teori- og praktiktimer, et væld af tester og et utal af timer spenderet på hjemmearbejde gav nu resultat. Vi har en enhed. Ikke kun på papiret - vi havde bevist det i praksis. Selv den mest garvede og barske soldat måtte erkende klumpen i halsen. Ikke mange oplevelser i livet kan fylde en som netop oplevelsen af at være en del af et perfekt arbejdende team. Den oplevelse fik vi med NIKE - vi blev NIKE.



En epoke sluttede med disse skydninger i New Mexicos ørken - og hjemad gik det, hjem til endnu en stor udfordring - etablering og klar-
gøring på Sjælland. Efter sommerferien 1959, d.v.s. i juli måned begyndte personellet at tiltræde tjeneste ved deres nye enheder og i august ankom så materiellet. Nu fulgte ca. 9 måneders arbejde med opstilling og udcheckning i de nationale sites og i maj 1960 kunne 10. Luftværnsafdeling meldes operativ og indtræde i luftforsvaret af Danmark.

Den rutinemæssige dagligdag var begyndt. Beredskabet var etableret og enhederne begyndte en 24-timers vagtcyclus der skulle bestå i ikke mindre end 23 år. En meget høj enhedsdisciplin og enhedssammenhold kombineret med operative og tekniske kontroller på alle tider af døgnet samt årlige skarpskydninger i USA og senere i Italien gjorde den danske NIKE afdeling til en enhed der stod respekt om i NATO-kredse.

Den 2 juli 1962 overførtes NIKE-systemet fra Hæren til Flyvevåbnet. Stampersonellet blev administrativt overført mens det var frivilligt for officererne. Næsten samtlige valgte at følge NIKE-systemet over til Flyvevåbnet, i sig selv et typisk tegn på det gruppesammenhold der var i enhederne.

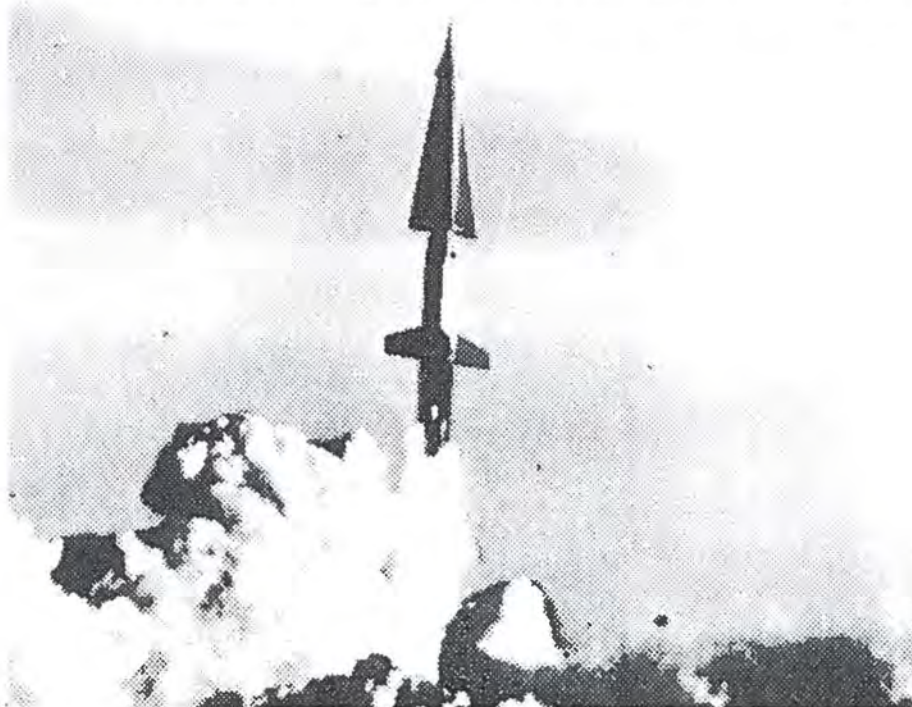
I Flyvevåbnet blev enheden oprettet under sit fremtidige navn, Luftværnsgruppen, og batterierne blev ændret til eskadriller med numrene 531, 532, og 533 og 534.

I 1963 blev Luftværnsgruppen udvidet med 4 HAWK-enheder og i 1970 flyttede stab og værksteder til den nybyggede Flyvestation Skalstrup ved Roskilde.



Den 1 juli 1981 udfases så de 2 første NIKE-eskadriller 531 og 532, og den 30 december 1982 udgår de sidste 2 eskadriller 533 og 534 af operativt beredskab, og NIKE ophører som våbensystem i forsvaret den 28 februar 1983.

En epoke er definitivt slut. Vi der igennem det kvarte århundrede NIKE bestod, har gjort tjeneste ved enheden, vil dog mindes sammenholdet, udfordringerne og oplevelserne som denne periode blev så rig på.



* * *

Ministerbesøg på Flyvestation Skrydstrup.

Som led i besøg ved forsvarets tjenestesteder aflagde forsvarsministeren Hans Engell ledsaget af sin adjutant Bent Sohnemann besøg ved Flyvestation Skrydstrup den 21-22 februar 1983.

Besøget omfattede orientering om flyvestationen, F-16 våbensystemets anvendelse i dansk forsvar, møde med flyvestationens samarbejdsudvalg og repræsentanter for pressen samt flyvning med F-16 fly.

Efter tilpasning af flyveudrustning, orientering om F-16 flyet, nødprocedurer og briefing om den forestående træningsmission gik ministeren den 22. februar ved middagstid ombord i F-16 fly ET-612, som havde chefen for eskadrille 727, major Chr. Hvidt i førersædet. Adjudanten tog plads i ET-211 med eskadrillens næstkommanderende, kaptajn H.G. Johansen, som fører af dette fly.

For major Chr. Hvidt var denne flyvning ydermere en særlig begivenhed, idet den samtidig var hans sidste som eskadrillechef. En således værdig afslutning på en fortjenstfuld indsats i arbejdet med et af dansk forsvars højst prioriterede opgaver - indførelse af F-16 våbensystemet.



Før flyvning- Forsvarsministeren og major Chr. Hvidt.

I ca. 90 minutter oplevede de ministerielle gæster derefter i smukt vejr og i en fireskibsformation F-16 flyets formåen. Missionen indeholdt bl.a. supersonisk flyvning, angreb på sø- og jordmål (herunder angreb på Peder Skram i Skagerak), lavflyvning samt flyvning i ca. 50.000 ft. med udsigt til de norske fjelde, og som ministeren udtrykte det "Det er første gang, jeg ser danmarkskortet sådan fra oven i et fantastisk flot vejr, kun Sjælland med lidt dis".

Vel landet på flyvestationen blev ministeren lykønsket af stationschefen oberst B.V. Larsen, som overrakte den obligatoriske buket af markens blomster.



Efter flyvning, Forsvarsministeren lykønskes af stationschefen, OB B.V. Larsen, tilvenstre MJ Chr. Hvidt.

Pressefotografer og journalister sværmede om ministeren, og umiddelbart efter blev der i eskadrillens briefingrum holdt pressemøde.

Ministeren gav her udtryk bl.a. for sin glæde over besøget og respekten for F-16 flyets muligheder.

Efter pressemødet mødtes ministeren med flyvestationens samarbejdsudvalg, som sammen med andre, der havde været impliceret i besøget, blev inviteret til at indtage de ministerielle "Supersoniske øl".

I sandhed et par begivenhedsrige dage for den danske forsvarsminister, der jo netop som et af sine mål ønsker at komme ud og opleve de vilkår, hvorunder værnene virker.

* * *

Rapport fra NATO-flyveskolen i USA.

Euro-Nato Joint Jet Pilot Training (ENJJPT) programmet er nu gået ind i sit andet år. De 4 første danske elever har gennemgået den godt 1 år lange uddannelse. De blev færdige i december sidste år og er nu i gang med omskolingen på kampfly. De danske elever klarede sig godt i deres klasse, idet de blev indplaceret i den bedste halvdel af de beståede elever. De næste 10 danske elever er for øjeblikket på vej gennem programmet.

På instruktørsiden er der, foruden de 10 faste danske instruktører, foreløbigt tilkommanderet 6 af de 12 ekstra instruktører, flyvevåbnet har lovet at bidrage med som en éngangsforanstaltning. De 6 sidste tilgår programmet i fjerde kvartal i år og i første halvdel af næste år. Den danske instruktørstyrke vil dermed være oppe på 22 i en tre års periode for derpå at falde til de oprindelige 10. Dette antal vil formentlig gælde for resten af programmets levetid, hvilket vil sige frem til 1991-92, hvor det er planen at flytte skolen til et eller andet sted i Europa.

Men foreløbigt er det korttidsløsningen, som den kaldes, det drejer sig om. I det følgende bringes et udpluk af de informationer, Flyverstaben har modtaget gennem rapporter m.v. om arbejdet og arbejdsvilkårene for vore flyverelever og flyveinstruktører ved det største multinationale træningsprogram, flyvevåbnet nogensinde har deltaget i.

ENJJPT-organisationen

ENJJPT-programmet afvikles i United States Air Force (USAF) Air Training Command (ATC) regie, overvåget af den internationale styringskomité, hvori hvert deltagerland har én repræsentant. Formand for komiteen har fra starten været generalmajor B.E. Amled.

80th Flying Training Wing (80.FTW), som "huser" programmet er beliggende på Sheppard Air Force Base i det nordlige Texas; men den udgør kun en mindre del af aktiviteterne på basen. Største enhed er Sheppard Technical Training Center (STTC), som årligt uddanner ca. 20.000 teknikere af mange slags, og herudover findes en række større og mindre enheder med mangeartede specialer.

80. FTW er organisatorisk underopdelt i 3 eskadriller, men har på wing niveau en operations - en materiel - og administrationsafdeling, endvidere en flyvesikkerheds- og en standardiserings/evalueringssektion. Materiellet, først og fremmest de 84 T-37 fly og lige så mange T-38 fly, vedligeholdes, efterses og reparerer af et civilt firma, Northrop Cooperation, under kontrakt med USAF. Samme firma driver tillige de til programmet knyttede linktrænere.

De 3 eskadriller er:

- 88th Flying Training Squadron (FTS), som er ansvarlig for al teoriundervisning i wing og for instruktøruddannelsen på såvel T-37 som T-38.
- 89th FTS, som uddanner flyvereleverne på T-37. Eskadrillen er underopdelt i en administrations- og en operationsafdeling. Den sidste indeholder en checksektion, samt Section I og Section II, hver indeholdende 4 flights. Oberstløjtnant W. Langebek er chef for denne eskadrille.
- 90th FTS, som uddanner flyvereleverne på T-38 er opdelt på samme måde, som 89th FTS.

Der er således ialt 16 flights i de 2 uddannelseseskadriller, der direkte beskæftiger sig med elevernes flyveuddannelse. Hver flight er for nærværende gennemsnitligt bemannet med 9 instruktører, incl. en flight commander, og uddanner normalt 2 hold á ca. 18 elever årligt. De forskellige flights har endvidere normalt et antal faste gæsteinstruktører, som kommer fra stabsfunktioner, til rådighed.

Arbejdsforhold.

Hver flight har tildelt et flightrum samt et kontor til flight commander.

Flightrummet er møbleret med briefingborde og -stole og væggene er forsynet med diverse tavler. Rummet benyttes af både elever og instruktører (også gæsteinstruktører) til briefings, debriefings, opholds- og spiselokale, samt læserum. Briefingbokse findes ikke, men savnes meget.

Arbejds- og mødetider er bygget op omkring et system benævnt "smooth flow". Dette system går enkelt forklaret ud på, at der - når systemet udnyttes fuldt ud - starter hhv. en T-37 og en T-38 hvert 3. minut fra 15 minutter før solopgang til ca. 1 time før solnedgang. Herudover kommer natflyvning. Systemet bevirker, at der ikke sker en trafikophobning, men at der er et jævnt, omend betydeligt, trafikvolumen døgnets lyse timer igennem (80.FTW afflyver ca. 90.000 flyvetimer pr. år).

For at systemet kan fungere, får de enkelte flights forskellige mødetider; - hver anden uge en tidlig, og hver anden uge en sen mødetid. Tidlige/sene uger er så igen opdelt i 4-6 forskellige mødetider. Mødetidspunktet bestemmes ud fra første tildelte starttid (bloktid) og ligger normalt 1½ - 2 timer forud for denne. Elever på tidlig uge har teori efter flyvning. Elever på sen uge har teori for flyvning. Instruktørernes deltagelse i moder, check- og vedligeholdelsesflyvning m.v. foregår normalt, medens eleverne har teoriundervisning. Således får både elever og instruktører en arbejdsdag på 10-12 timer (undertiden mere). I den forbindelse kan det nævnes, at en nyligt foretaget undersøgelse i ATC har vist, at den gennemsnitlige arbejdsdag for en instruktør var 11,3 timer. Gennemsnitligt flyver en instruktør 1,5 instruktørture pr. flyvedag, men har herudover andre funktioner at varetage i forbindelse med elevflyvningen, så som skemalægning, standardiseringsopgaver, betjening af computer, udfyldelse af "gradebooks" etc., ligesom et antal instruktører deltager i turnustjeneste som "controllers" eller "observers" i RSU (Runway Supervisory Unit). RSU er en flyvekontrol, som er speciel for ATC flyvepladser. Herfra kontrolleres flyvetrafikken i kontrolzonen af flyveinstruktører, samtidig med at andre flyveinstruktører observerer, om der er uregelmæssigheder i forbindelse med elevflyvningen.

Elevforhold

Hver 6. eller 7. uge begynder en ny elevklasse. Klassen deles fra starten op i 2 hold á ca. 18 elever, og holdene gennemgår uddannelsen som 2 af hinanden helt uafhængige enheder, med undtagelse af start- og slutdato.

For nuværende er alle deltagerlande, med undtagelse af Canada, Portugal, Grækenland og Italien, repræsenteret på elevsiden, meden Italien som det eneste deltagerland, hverken har elever eller instruktører i programmet. Det får det dog i 1984. Hver klasse består af omkring 50% amerikanere og 50% europæere med maksimalt 4 nationer repræsenteret i samme flight.

Der er tilsyneladende meget stor forskel på eleverne ved starten, ikke blot kultur- og sprogmæssigt, men også modenheds- og kundskabsmæssigt, - det sidste også i forhold til flyvning. Det er selvfølgelig glædeligt, at de danske elever både kundskabs-, sprog-, flyve- og modenheds- mæssigt har gjort et godt indtryk, og der har fra alle sider været udtrykt stor interesse for de danske udvælgelsesprincipper. Endnu mere glæde-

ligt ville det dog være, om man kunne nå frem til et mere ensartet og alligevel højt niveau i elevforudsætninger. Det ser ud som utopi for øjeblikket, men der er megen opmærksomhed over for problemet, og der er alvorlige bestræbelser i gang fra mange sider for at forbedre forholdet.

Med hensyn til produktets (de nyuddannede piloters) kvalitet er det for tidligt at udtale sig. Det er et uddannelsesprogram, som er helt anderledes opbygget, end det traditionelle, amerikanske flyveuddannelsesprogram. Der er flere flyvetimer i det nye (260 mod 175), men en mindre avanceret teknik, hvad angår instrumentflyvningstræning 55 timer linktræning mod 125 timer simulatortræning. Simulatortræningen, som ATC indførte på sine baser i begyndelsen af 1978, er tidligere beskrevet i FLY NYT, DEC 79, i en artikel af den daværende forbindelsesofficer i USA, major T. Uldal, om flyveruddannelsen i USA, som den formede sig dengang. Det mest løfterige ved ENJJPT programmet er dog nok, at det er direkte målrettet mod uddannelsen af jagerpiloter, hvor det gamle, amerikanske program tog sigte på en helt generel anvendelse af de nyudklækkede piloter.

Uddannelsens tilrettelæggelse.

De danske instruktører er meget begejstrede for den veltilrettelagte og effektive afvikling af flyve- og teoriprogrammet; men de er knapt så imponerede over den pædagogiske tilrettelæggelse og gennemførelse af uddannelsen.

Den danske skepsis er i første række rettet mod den af ATC udarbejdede uddannelsesbeskrivelse ("syllabus"). Instruktørerne betegner dette grunddokument i uddannelsen som en (dårlig) blanding af et uddannelsesdirektiv og en lektionsoversigt. De påpeger, at nok er syllabus et udmærket management redskab, men som pædagogisk værktøj (d.v.s. på brugerniveau) er den ikke meget bevent, idet den på visse områder er overdetaljeret, på andre helt mangelfuld.

Utilfredsheden gælder også i nogen grad instruktøruddannelsen, der på nogle områder betegnes som mindre relevant, f. eks. hvad angår kendskab til uddannelsens struktur og til karaktergivning (og konsekvensen af samme) samt til problemløsning i almindelighed. Når kvaliteten af instruktørkorpsset alligevel fremstår som god, skyldes det, efter de danske instruktørers mening, bl.a. at alle nye "instructor pilots" (IPs) de første 4-6 måneder efter instruktørkursus er underkastet et obligatorisk "Buddy-IP-Program" (BIP), hvor en erfaren instruktør flyver, dels med den nye instruktør, dels med dennes elever, efter et fastlagt program i de respektive faser af elevuddannelsen.

Men tilbage til uddannelsesprogrammet for flyvereleverne.

Uddannelsen starter med 3 ugers ren teoriundervisning, forinden flyvning påbegyndes. Teoriundervisningen, der er ret så omfattende, indeholder både programmeret undervisning (i form af slide- og videokassetteprogrammer) og almindelig klasseundervisning, hvortil der er udarbejdet en række arbejdsbøger ("workbooks"), som hjælper eleven gennem stoffet.

Flyveundervisningen er delt op i "træningsblokke". Disse blokke varierer i størrelse mellem 2 og 14 missioner, men inden for hver enkelt blok er angivet, hvilke manøvrer eller opgaver, der skal arbejdes med. Det er så overladt den enkelte instruktør og elev at udarbejde en "missionsprofil" - dog assisteret af en computer, der på de daglige, individuelle træningsudskrifter angiver hvilke manøvrer m.v., der endnu ikke er oppe på MIF (Manouver Item File) - standard for den pågældende træningsblok, og derfor behøver at blive arbejdet med.

MIF ændrer sig uddannelsen igennem med stigende krav, idet der i begyndelsen kun kræves et "U" (Unsatisfactory/Unable, senere et "F" eller et "G" (Fair eller Good). Dette system kan efter sigende virke noget frustrerende på både elev og instruktør, idet en elev kan udvise fremskridt i en given manøvre eller opgave, uden at det flytter hans karakter fra "U" til "F". Der er i øjeblikket ændringsforslag - fra en britisk instruktør - til behandling. Forslaget går ud på, at eleven - i stedet for samtidig at skulle gøre små fremskridt i et stort antal forskellige manøvrer - kan koncentrere sig om enkelte manøvrer, som han til gengæld med det samme kan opnå en dybere indlæringsgrad i.

Sådanne småproblemer vedrørende uddannelsesprogrammet og andre skævheder, f. eks. inden for systemet med træningsblokke, hvor nogle blokke synes at være for små, medens andre forekommer at være for store, vil nok være genstand for stadig kritik fra brugernes side og give anledning til fremsættelse af ændringsforslag fra tid til anden. Det afgørende i den forbindelse er, at der er plads i organisationen til på flere niveauer at diskutere, stille forslag om og justere den slags uddannelsesspørgsmål, uden at de bliver til problemer. Med den forståelse for dette forhold, der findes i såvel styringskomiteen, som i ATC og på wing niveau, er der al mulig grund til at tro, at der vil finde et frugtbart samarbejde sted mellem ovennævnte instanser med det formål at gøre uddannelsen så effektiv og veltilpasset som muligt. Såvel det danske medlem af styringskomiteen, som de danske instruktører på Sheppard, vil have mulighed for at påvirke udviklingen af programmet i gunstig retning. Det er her, vor indflydelse på uddannelsen af vore piloter ligger, en indflydelse, som vi altid har ønsket, men ikke har haft, da uddannelsen lå i USAF regie.

Øvrige forhold

På basen indkvarteres eleverne hovedsageligt i tomands "lejligheder", som er udmærkede - også efter dansk standard. Indkvarteringsbygningerne ligger ikke koncentreret ét sted på basen, og man forsøger heller ikke at samle flyvereleverne på samme sted. Forsvaret godtgør vore elevers kvarterudgifter; men de kan, ligesom andre landes elever, frit vælge, om de vil bo på eller flytte uden for basen. For øjeblikket (1 JAN 83) bor 99 elever på basen, 144 udenfor. Et andragende fra vore elever om at få udbetalt et til kvarterudgifterne svarende beløb, hvis de flytter ud fra basen, har dog ikke kunne imødekommes.

Basen er med sine ca. 12.000 ansatte "en by i byen", men Wichita Falls (ca. 110.000 indbyggere), med sin nære beliggenhed og sit udbud af muligheder, tiltrækker naturligvis eleverne. Da der så godt som ingen regelmæssig, offentlig transport findes i Wichita Falls, er eleverne meget afhængige af en bil som transportmiddel. For ikke at være tvunget til at købe det absolut billigste (og dermed dårligste) har flere af vore elever slået sig sammen to og to om bilkøb, og det fungerer da også fint - især i starten - hvor eleverne ikke har megen fritid.

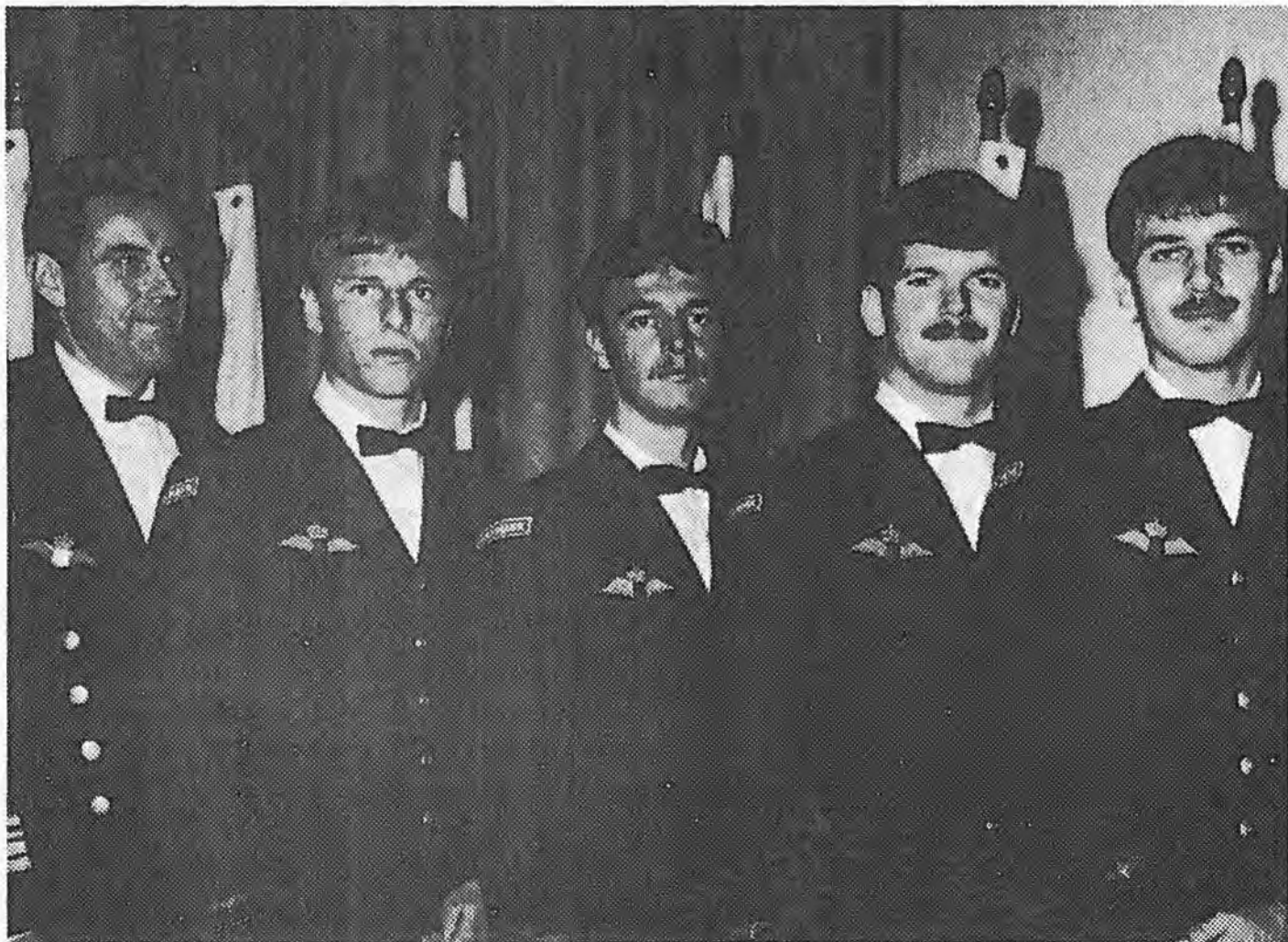
Den danske instruktørgruppe og dens familier er faldet godt til i Sheppard området. Der er et godt sammenhold i gruppen, og den har forstået at integrere sig i både basens og lokalområdets samfund.

Forholdet mellem danske elever og instruktører er ligeledes godt. Eleverne er tilsyneladende glade for at have landsmænd at vende sig til, hvis der er problemer, tvivl eller spørgsmål, uden at der er opstået nogen "vagthundsmentalitet". Også privat ses elever og instruktører af og til.

Både elever og instruktører har gjort den iagttagelse, at det er dyrt at leve i USA, selv om en direkte sammenligning med danske forhold ifølge sagens natur ikke er mulig på grund af forskelle i levevilkår og prisniveauer.

De senere års høje dollarkurser har naturligvis bidraget til at styrke denne fornemmelse; men mon ikke der er håb om en snarlig bedring på dette område?

Som det ser ud for øjeblikket, ligner opstarten af hele det store projekt en afgjort succes, og æren herfor tilfalder selvfølgelig først og fremmest det personel - elever som instruktører-, der har sin gerning på stedet, herunder ikke mindst det danske personel, som efter Flyverstabens opfattelse har ydet en indsats, det med rette kan være stolt af!



De første, danske piloter, uddannet på ENJJPT, sammen med Ældste danske Officer, oberstløjtnant W. LANGEBÆK (helt til venstre). Herefter fra venstre mod højre: sergenterne J.B. NIELSEN, M.A. ROSENKVIST, T.W. JEPPESEN og K.A. MADSEN. Den halve snor på elevernes ærme angiver, at de har "officersstatus" (officersmesserrettigheder m.v.) under opholdet på NATO-flyveskolen.

* * *

Chefskifte i ESK 727.

Den 1 marts 1983 fratrådte chefen for den første danske F-16 eskadrille, major Chr. Hvidt, VIT, sin stilling som eskadrillechef for derefter at tiltræde tjeneste i Forsvarskommandoens operationsstab.

VIT blev tilkommanderet som eskadrillechef for eskadrille 727 1. juli 1979, et halvt år før Danmark modtog sit første F-16 fly. Han fik dermed til opgave fra grunden at indføre F-16 flyene i dansk forsvar.

Ved en parade i eskadrillen den 25. februar blev chefskiftet markeret med deltagelse af eskadrillens personel og i overværelse af flyvestationens chefgruppe samt major T.S.H. Olsen, som også var til stede i dagens anledning (ved en begivenhed senere på dagen skulle det vise sig, at han blev hovedpersonen - se andet steds i FLYNYT).

Ved paraden udtalte chefen for flyvestationen, oberst B.V. Larsen:

"Ved den officielle modtagelse af det første F-16 fly i Danmark den 28 JAN 1980 - for godt og vel 3 år siden citerede jeg nogle ord, som den kendte norske polarforsker Roald Amundsen engang har skrevet.

"Sejer venter den, som på forhånd har alle sagerne i orden - Folk kalder det held.
Nederlag er sikret den, som ikke i tiden har truffet de nødvendige forholdsregler - Det kaldes for uheld."

Gode og meningsfulde ord, som klart viser os noget af den mand, der bl.a. som den første nåede Sydpolen med 5 mand og 4 hundeslæder den 17 DEC 1911 - 32 dage før den engelske polarforsker Scott nåede frem.

Ord, som på lignende vis kan anvendes ved en lejlighed som denne, hvor VIT nu - for at bruge et gammelt flyverudtryk "står på listen" for at flyve øst på.

Dette fordi der i forbindelse med den proces det har været at omsætte F-16 projektet fra TEORI til PRAKSIS, er blevet vist faglige kvaliteter og menneskelige egenskaber af højeste karat.

Denne proces har jo ikke blot omfattet den faglige udfordring det i sig selv har været - at indføre et nyt og teknisk set meget kompliceret våbensystem i ESK 727, det har også været en proces, hvor det meste af FSN personel i uddannelsesmæssig henseende har passeret denne ESK i opbygningen af det samlede våbensystem på FSN niveau.

Det vil sige en proces, der på mange områder har præget den ånd og holdning, som præger personellet på denne FSN.

En kendsgerning, som senest vor Forsvarsminister har bemærket sig - som een ud af de mange, der efterhånden har besøgt FSN og dermed F-16 våbensystemet.

Som man ved fra min tale ved nytårsparolen, har FSN siden JAN 1980 haft godt og vel 13.500 besøgende - sidste år således mere end 5.500.

En enorm PR indsats, som efterhånden har givet os den fornødne forståelse for projektet såvel i den øvrige del af dansk forsvar som i de opinionsdannende kredse, der præger den offentlige debat. Uden at forklejne nogens indsats i denne henseende, må det konstateres, at også her var VIT forrest på barrikaderne - specielt når der var tale om politikere, pressen og de overfor dansk forsvar negativt indstillede kredse i vort samfund.

Vi hilser derfor med glæde, at VIT fra og med den 1 MAR bliver placeret i een af de mest betydningsfulde "stole" i FKO - og derfra vil være i stand til at fortsætte kampen for denne for dansk forsvar så vitale sag.

Roald Amundsen's ord gælder ligeledes, når man tænker på det ide-mæssige grundlag, som vore operationer er baseret på - det såkaldte FXA koncept.

Her var VIT også med fra de første tanker opstod og til det praktiske bevis forelå ved den nys afholdte TAC EVAL af ESK i FXA rollen.

Et bevis på utraditionel tænkning og evnen til at omsætte sine ideer til praksis - i hvert fald et brud med 30 års vanetænkning i dansk forsvar.

Et eksempel, der bør danne skole, når man tænker på den proces, som dansk forsvar skal igennem de næste mange år, for herved at optimere effekten af de mange ressourcer, der bliver stillet til rådighed for os i en demokratisk beslutningsproces.

Et eksempel, der allerede har dannet skole i de andre F-16 brugerlande.

Også i denne henseende ser vi frem til VIT's fremtidige indsats som operativ planlægger i FKO.

Sidst - men ikke mindst - vil jeg understrege betydningen af, at det jeg nævnte i min indledning m.h.t. holdning, uden hvilket dette projekt ville være faldet til jorden.

Her har VIT på afgørende vis "vist vejen" ved sit personlige eksempel, sit engagement, sit positive livssyn, og sin respekt for mennesket.

Han har ganske givet drevet sit personel hårdt - nogen vil måske endog sige lovligt hårdt - men han har herved også formået at "smitte af" på sine kolleger og medarbejdere. Som jeg har sagt før: "Man ser kun de bedste kvaliteter i folk, når de er udsat for prøvelser".

Ved en lejlighed som denne, føler jeg det naturligt at give VIT og hans samlede personel min uforbeholdne kompliment for en særdeles brav indsats gennem de sidste godt og vel 3 år.

Den holdning, der her er præsteret, har ikke alene haft en afgørende virkning for projektet indtil nu - det er også en nødvendighed, der skal efterleves i det fremtidige arbejde, hvis vi fortsat skal kunne holde det høje niveau m.h.t. operativ effekt og flyvesikkerhed.

Som man kan forstå på det, jeg her har sagt, er der ved denne parade tale om et farvel til en respekteret officer, der på mange områder har sat sit personlige præg på denne FSN og det faglige og menneskelige arbejdsmiljø, der i dag råder.

Vi siger dog farvel til Dig med det optimistiske håb, at DU - på samme vis, som her på FSN - må formå at præge dine omgivelser i FKO.

Jeg vil afslutte denne tale på en lidt usædvanlig måde, idet jeg med tilladelse fra CH/FTK, vil citere et personligt brev fra Generalmajor C.S. Børgesen, CH/FTK til mig i anledning af VIT afgang som chef for eskadrille 727:

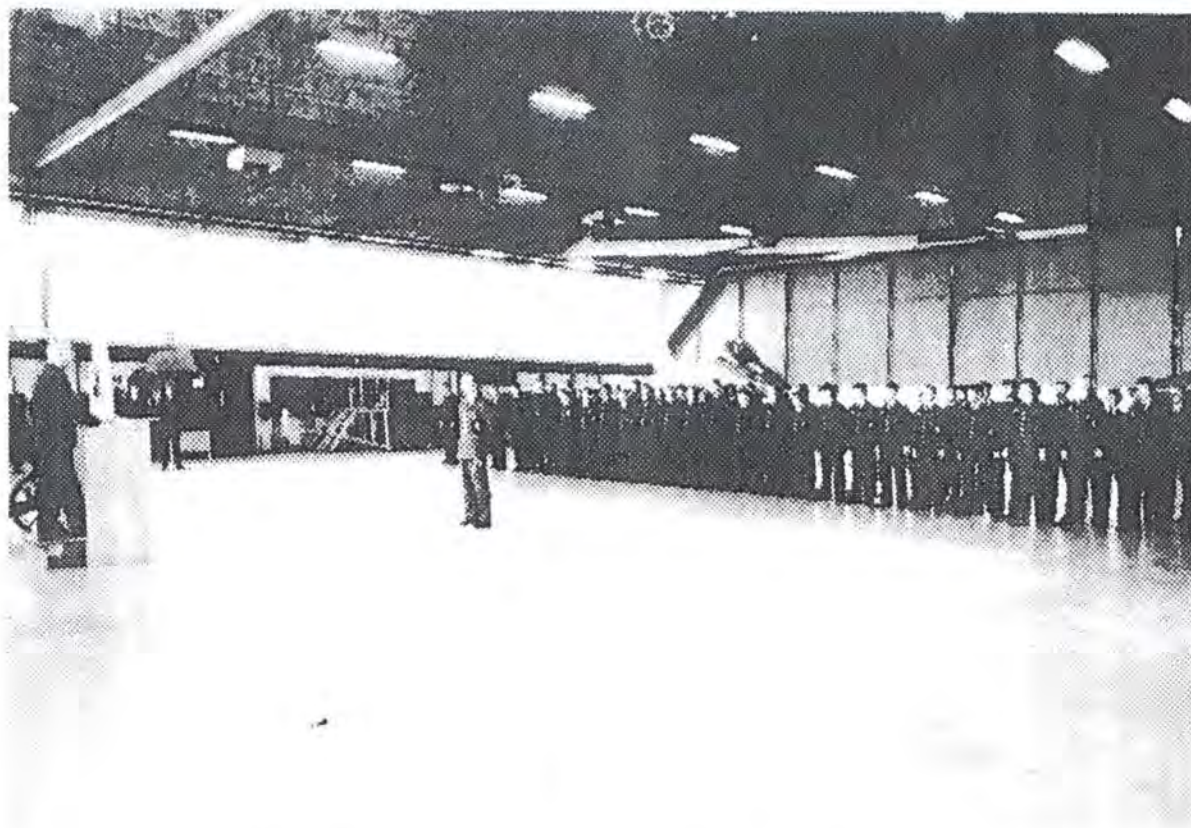
"Til Deres information skal jeg meddele, at jeg den 23 FEB 1983 ved MJ C. Hvidt's møde i FTK har meddelt ham, at jeg vil påtegne hans bedømmelse som chef for ESK 727 således:

"Jeg har den 23 FEB 1983 tilkaldt MJ for herved at meddele ham en særlig påskønnelse for den tjeneste, han har udvist i forbindelse med den praktiske indførelse af F-16 våbensystemet og det nye FXA koncept for denne flytype."

Mig bekendt den eneste gang en eskadrillechef er kaldt til CH/FTK ved chefskifte".

Som ny chef for eskadrillen er udpeget major L. Simonsen, som dog først tiltræder stillingen i juli måned 1983. Majoren er uddannet testpilot og gør for øjeblikket tjeneste ved Forsvarsakademiet.

Indtil juli måned varetager kaptajn H.G. Johansen tjenesten som fungerende chef for eskadrillen.



Chefen for flyvestationen taler til VIT og hans mandskab.

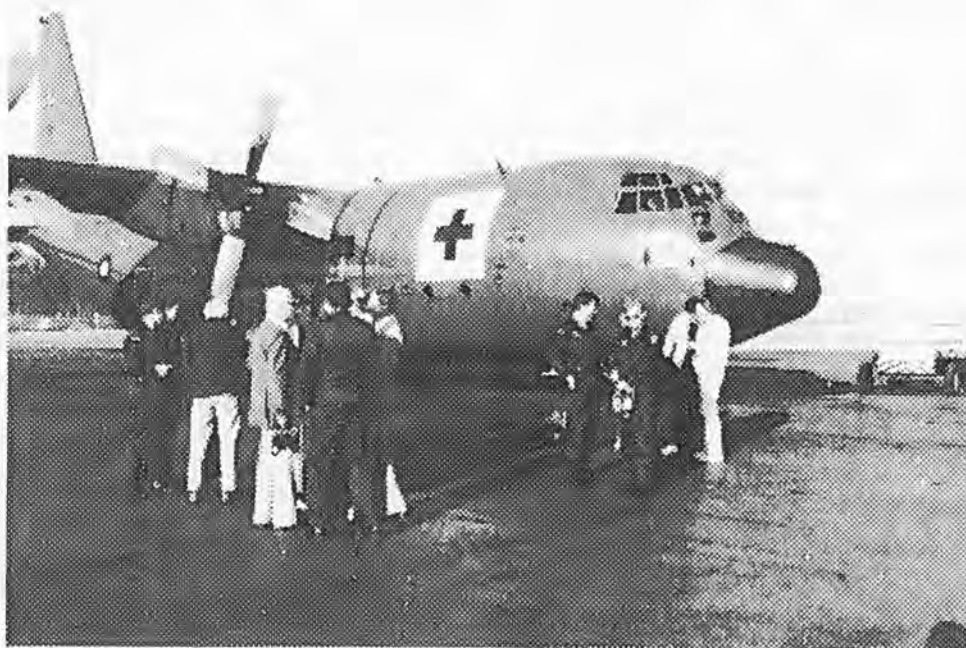
* * *

Med C-130 i Ghana.

Mandag d. 1. feb. fik flyvevåbnet underretning om, at der måske ville blive brug for, at en C-130 HERKULES skulle fragte nødudstyr fra Flyvestation Værløse til flygtninge i Nigeria og Ghana. Der ville måske også blive tale om, at man skulle lave en luftbro mellem Nigeria og Ghana med Ghanesiske statsborgere, der illegalt opholdt sig i Nigeria. Det drejede sig hovedsageligt om mennesker, der var rejst til Nigeria p.g.a. Nigerias store oliefund, og som tog det arbejde, som Nigerias egen befolkning ikke gad beskæftige sig med. Da oliekrisen for alvor begyndte, var der masser af arbejde til disse mennesker, men efterhånden som oliepriserne faldt igen, blev de overflødige og fik nærmest skylden for de dårligere forhold. Pludselig og uden ret mange dages varsel besluttede Nigerias regering, at disse fremmedarbejdere skulle være ude af landet inden d. 1. feb., og at de nærmest ville være fredløse, hvis de ikke var ude inden den dato.

Om mandagen var det i Værløse ikke muligt at få nærmere at vide, om det drejede sig om en transport af nødudstyr til Afrika, eller om der også ville blive tale om flygtningetransport mellem Nigeria og Ghana. Man besluttede derfor at have to besætninger klar til en evt. tur, der kunne måske blive brug for uafbrudt flyvning, både dag og nat. På infirmeriet i Værløse startede man med at vaccinere alle 16 mand mod leverbetændelse, kolera, stivkrampe, difteri, m.m. - vaccination mod gul feber havde alle i forvejen, og vi fik alle udleveret malaria piller.

Om tirsdagen var alle mere eller mindre ukampdygtige efter dette infirmeribesøg, og man vidste stadig ikke noget nærmere om missionen. Tirsdag eftermiddag begyndte jeg at samle reservedele m.m. sammen, og da vi kun vidste, at det drejede sig om en tur til Afrika, der ville vare mellem 5 og 20 dage, måtte vi nok hellere tage lidt ekstra med. Nogle af de reservedele, som er væsentlige, bl.a. ting til trykkabinen og varmesystemet, havde vi ikke på lager, så jeg måtte ned på det civile værksted i hangar 6 i Værløse for at låne fra B-680, som er til IRAN eftersyn der. Jeg var også en tur på infirmeriet for at få instruktion i at desinficere flyet for smittekilder stammende fra



AGADIR VENTER STADIG.

opkast o.l. Imedens arbejdede man på højtryk i FVK-F for at få skiftet en revnet cockpit rude, som jeg havde hjembragt fra en Grønlandstur sent søndag aften. Temperaturen i Søndrestrømfjord var i øvrigt om søndagen i nærheden af minus 40°C, og nu skulle vi ned til omkring plus 35°C, så det gjaldt om at få pakket kufferten om. Sent tirsdag aften kom der folk fra hangar 6 og klistrede nogle meget store røde kors transfers på kroppen og vingerne af B-679.

Endelig onsdag morgen var vi klar, bortset fra at flyet skulle lastes, tankes, og have påfyldt flydende oxygen. Om morgenen vidste vi endnu ikke helt nøjagtigt, hvor meget gods og passagerer det egentligt drejede sig om. Derfor kunne loadmasteren heller ikke før i sidste øjeblik, da godset var kommet ombord, lave den nøjagtige vægt og balanceberegning. Det viste sig nu, at vi havde fået så meget gods ombord, at vi måtte nøjes med at tanke 40.000lbs. brændstof, imod de 46.000lbs., som vi kunne have haft med fulde tanke.

Lasten består af 12.000 hårdt sammenpakkede tæpper, nogle Røde Kors folk, journalister, og et filmhold fra TVA. Planeret take-off er kl. 0900, og klokken 0910 er vi i luften. Der er meget trangt i lastrummet, bl.a. kan kun de forreste urinaler benyttes, og tøndebagerst kan ikke bruges. Vi har i øvrigt en damejournalist fra Weekend-Avisen med. Vi flyver hen over Paris og ser ned på Charles de Gaulle lufthavnen og ser sørme også en Concorde lette. Kl. 1300 er vi over Nordspanien, og navigatøren regner ud, at vi skal bruge 21.000lbs. brændstof for at nå Agadir i Marokko. Vores beholdning er 22.000lbs., så vi behøver ikke at mellemlande i Madrid, som ellers planlagt. Kl. 1415 er vi et godt stykke syd for Madrid, men vi får signal fra FTK, som siger, at man endnu ikke har fået den nødvendige diplomatiske tilladelse til at lande i Agadir. Det var der ikke nogen, der sagde noget om ved briefing indendørs starten fra Værløse. Nå, tilbage til Madrid! Kl. 1425 siger Karup, at man nu har den nødvendige tilladelse men vi har p.g.a. rundturen i Sydspanien nu ikke brændstof nok til at nå Agadir, så vi er nødt til at lande i Madrid. Kl. 1630 starter vi igen efter at have fået mere brændstof ombord. Vores inerti navigations system (INS) er gået i stykker, og da der er meget lang mellem navigationshjælpemidlerne på jorden på denne og de kommende strækninger, vi vi nødt til at være denne, så telegrafisten prøver over radioen at få Værløse til at finde ud af, om man kan få en ny INS med ruten til Agadir. Samtlige passagerer har nu fundet ud af, at selv om tæpperne er hårdt pakkede, kan de sagtens bruges til at sove på oppe under loftet. Kl. 1720 siger Værløse, at det tidligste tidspunkt, man kan skaffe os en ny INS, er med ruten til Ghana på lørdag. Omsider lander vi i Agadir uden problemer. Det er ved at blive mørkt, og vi får hurtigt tanket og lavet de obligatoriske landingseftersyn og retter et par småfejl. Vores passagerer får udleveret deres bagage, og vi kommer forholdsvis smertefrit gennem paskontrol og told; ingen af os er af jødisk afstamning, og ingen har israelske stempler i passene. Det eneste hotel i Agadir, der er istand til at indlogere så mange personer uden varsel, viser sig at være hotel Sahara, hvor passagererne også skal bo. Hotel Sahara er et udmærket hotel med restaurant, natklubber og en stor swimmingpool. Vi spiser i restauranten, dagens ret - det eneste vi kan få på dette sene tidspunkt. Ikke særligt spændende, sædvanlig hotelpensions mad, som koster 70 GHM (ganges med 1,3= kr.), plus drikkevarer, temmeligt dyrt, når satsen så vidt vides kun er 135 GHM pr. døgn. Nogle af os når også lige en tur i baren inden sengetid den er også meget dyr, f.eks. 22 GHM for en dry Martini.

Den 3. feb. står vi op kl. 0600 og spiser morgenmad. Vi kører til lufthavnen i taxier, som er nogle gamle vrag, men de er rimeligt billige, 30 GHM for ca. 10 km. Vi klarmelder flyet og prøver INS'en igen, og denne gang virker den. Vi snakker med Karup, som siger, at der stadig mangler overflyvningstilladelser til Mauretania, Gambia

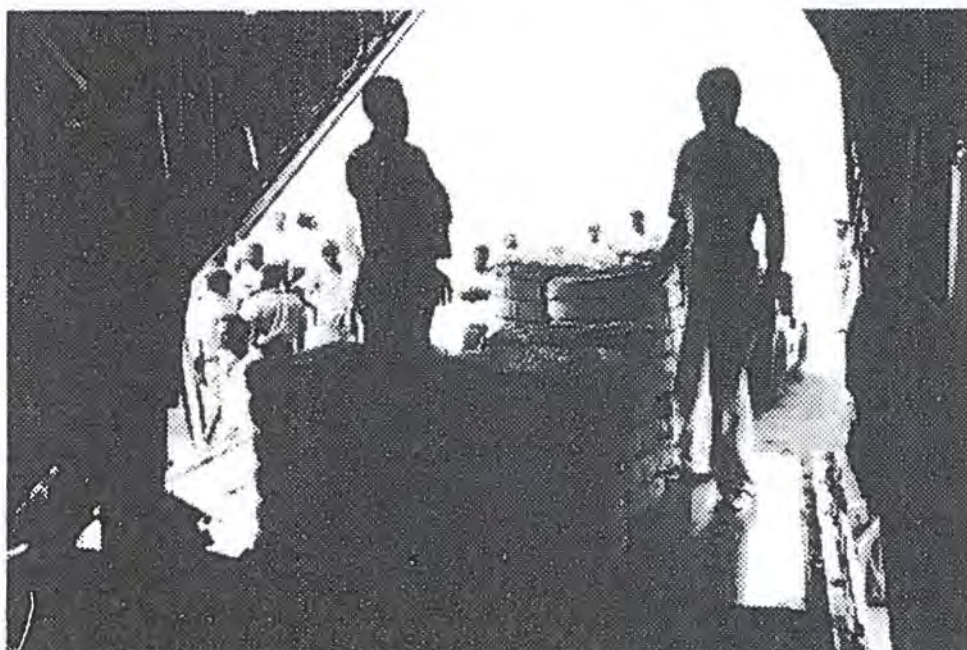


AGADIR LIGE LANDET.

og Ghana. Vi snakker også med de danske ambassader i det meste af Afrika, og alle prøver at hjælpe. Kl. 1200 er der stadig intet nyt, så jeg og min crew-chief kollega skiftes til at sidde i flyet sammen med telegrafisten. Resten af besætningen spiller kort eller nyder solskinnet, der er ca. 22°C og fint vejr. Vi har en diesel ground power unit som koster den uhyrlige sum af 400 GHM pr. time - betalt kontant i den lokale møntsort. Det giver lidt praktiske problemer, og vi må tømme lommerne for penge, ingen havde jo regnet med at blive her, og har derfor ikke vekslet. INS'en tør vi ikke stoppe, så den kører stadig. Vi har sat en deadline til seneste afgang fra lufthavnen kl. 1600 med deraf følgende go eller no-go kl. 1500. Vi får via udenrigsministeriet at vide, at der ikke bliver behov for flygtningetransport mellem Nigeria og Ghana, og at der sandsynligvis kun bliver denne ene flyvning til Accra i Ghana. Efter frokost snakker vi med en kvindelig ambassadefunktionær i Ghana, som vores store forbavselser siger, at Danmark for et par dage siden har fået mundtligt tilsagn om at kunne få overflyvningstilladelse til Ghana, når vi kom. Hun siger også, at dette er meddelt det danske udenrigsministerium, og at Ghana aldrig giver skriftlige overflyvningstilladelser, og at man først får den endelige tilladelse, når man kommer op til deres luftrum. Dette er udenrigsministeriet også orienteret om. Alt dette giver vi videre til Karup, som prøver at finde ud af, hvorfor de ikke også er blevet orienteret herom. Men det hele hjælper ikke ret meget, for vi mangler stadig tilladelser til overflyvning af nabolandene. Vi får at vide, at vi ikke længere kan holde parkeret der, hvor vi nu holder p.g.a. pladsmangel, og vi må starte motorerne for at flytte til en grusbunke (nærmest) lidt længere væk. Der er meget pæn trafik på lufthavnen, bl.a. Mærsk, Sterling og Brathen Safe. Kl. 1500 er der stadig ingen tilladelser, så vi pakker sammen, og slukker INS'en. Derefter en ny taxi tilbage til hotellet, hvor vi får de samme værelser som sidst. Prisen på et værelse her er 220 GHM. Efter en landingswhisky på et af værelserne, går nogle af os ned i byen for at udvise lidt handelstalant. Især to ting er her masser af - lædervarer af varierende kvalitet og utrolige bunker af alverdens dimser i messing og bronze. Her er lysestager, knive og sabler, fade, krukker og pottér. Skindjakter koster i starten ca. 300-500 GHM, men kan diskuteres ned til omkring det halve. Vi finder en pæn restaurant, hvor vi får et fortræffeligt måltid mad. Det er tilmed rimeligt billigt, for hovedret plus 3/4 l vin ca. 90 GHM pr. hoved. I øvrigt havde restauranten et meget fornemt spisekort - på DANSK! Senere på aftenen går vi tilbage til hotellet, hvor vi studerer den lokale befolkning (især kvinderne) og ser på mavedansere.

Fredag morgen starter med morgenmad kl. 0700 i restauranten. Vi bliver enige om, at der ikke er nogen grund til at begge besætningerne

og passagererne kører til lufthavnen, før vi ved, om vi skal flyve eller ej. Så den ene besætning kører ud til flyet og klarmelder det og prøver at komme i kontakt med omverdenen. Den anden besætning afventer så situationen på hotellet og forbereder sig på en eventuel flyvning i løbet af dagen eller natten. Kort før frokost ringer besætningen i flyet og siger, at man stadig ikke har de nødvendige tilladelser, og at Røde Kors har planer om at sende et civilt fly til Agadir og omlade tæpperne. Humøret nærmer sig nulpunktet. Men så, endelig efter frokost kommer den vendtede tilladelse, og inden for en time har vi forladt hotellet og er i luften med kurs mod Gambia. Vi får at vide, at p.g.a. den danske presses opmærksomhed skal vi starte allerede kl. 0400 den næste morgen mod Ghana. INS'en er atter gået i stykker, så det giver en del ekstra arbejde til navigatøren. I Gambia lander vi i Banjul lufthavn kl. 2100, og det går over al forventning særdeles hurtigt med en yderst venlig behandling. Vi kører i den meget sorte afrikanske nat, i faldefærdige taxier til et turist hotel kompleks, der ligger ca. 20 km fra lufthavnen. Vi spiser sen aftensmad og går i seng. Kl. 0200. står vi atter op, og er i luften fra Banjul kl. 0410 med kurs mod Accra. INS'en kører igen, så vi håber på, at det ikke bliver nødvendigt at stoppe den i Accra. Kl. 0840 lander vi så endeligt i Accra, som ligner enhver anden beskidt lufthavn, bortset fra at der kommer et par kampvogne og peger på os, og at der står flere russisk-fabrikerede flyvemaskiner parkerede. Tæpperne bliver losset pr. håndkraft, forholdsvis hurtigt og med en masse fagter og palaver. INS'en kører stadig. Vi snakker lidt med den danske ambassadør og radiodamen, som siger, de har meget travlt p.g.a. alle de journalister, der pludselig er kommet, nu da Ghana er blevet et verdensnavn i nyhedsmæssig henseende. De fortæller også, at et hotelværelse i Accra uden toilet, vand, strøm, og aircondition med med væggelus m.m., koster 100 dollars pr. hoved pr. nat., og at en pakke cigaretter koster 200 danske kroner. Vi er alle meget lettede over, at vi ikke skal operere herfra, og jeg er sikker på, at der næsten ikke er den ting, vi ikke kan reparere på stående fod, for at komme væk fra dette hul. 5 timer senere lander vi i staten Senegal ved byen Dakar. Vi glæder os alle til en fridag om søndagen. Det er også en befrielse at slippe for gods og passagerer. Vi har jo alle været meget tidligt oppe, og selv om den besætning, der ikke fløj på den pågældende strækning, har kunnet sove i flyet, er der alligevel for meget støj og uro til, at det rigtigt giver noget.



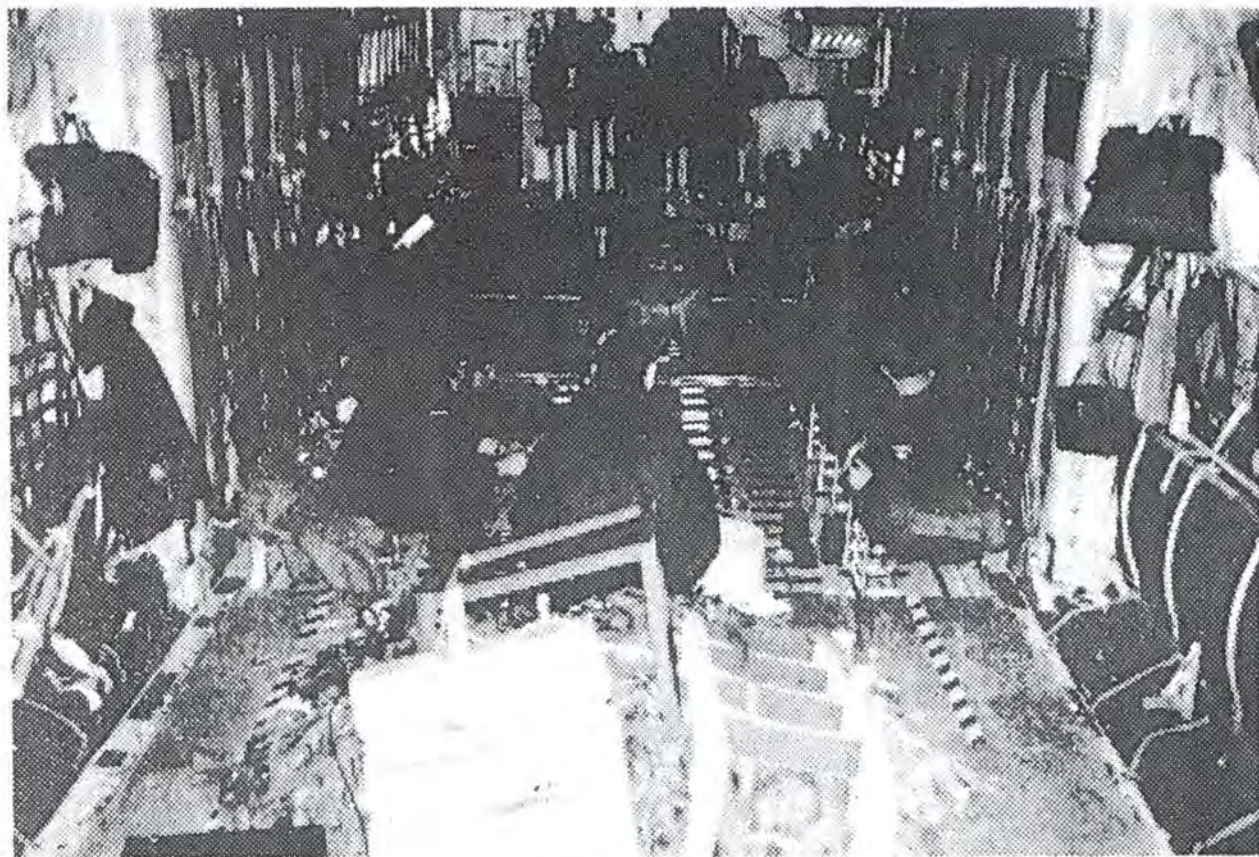
FARVEL TIL TAPPERNE.

I Dakar kører vi, efter en længere diskussion om prisen, i de mest faldefærdige vrægbunker af taxier, til hotel Teranga. Taxierne her er så ringe, at en dansk autoophugger næppe ville tage dem, adskillige af dem bliver skubbet i gang, dørrerne kan ikke lukkes, og sæderne ligner dem, man til tider kan møde i danske S-tog. Prisen for at køre til hotellet kom først ned på et acceptabelt niveau, da vi alle steg ud af bilerne igen og begyndte at tage vore kufferter.

Om søndagen prøver vi i Dakar rigtigt den afrikanske folkløse. Vi kan ikke bevæge os 10 meter udenfor hotellet, uden at vi har følge af frivillige guider, skopudsere, indfødte der vil sælge elfenben, plastik der ligner elfenben, påstået guld og sølv, ure og udskårne trætingester m.m. Nogle af os går i samlet flok ned i ghettoerne. Aftenen i forvejen var en af flight-engineerne så uheldig at få stjålet sin tegnebog, selvom vi gik i samlet flok, og selvom han havde den i forlommen, og selvom det tilsyneladende var et af de pænere kvarterer, vi gik i. Så vi er meget påpasselige og holder godt øje med hinanden. Der ligger alverdens skrald og døde mus og rotter i rendestenene, der stinker afskyeligt, og der er masser af boder med alle mulige ting. Nogle af os køber elfenben og andre smykker. Priserne kan diskuteres ned til ca. 1/4 af den første pris, men det tager en halv times tid. Man vil meget gerne have dollars og andre stærke valutaer. Hotellet vi bor på, er til gengæld udemærket, med en dejlig swimmingpool ned til stranden. Temperaturen når op på ca. 35°C i løbet af søndagen. Om middagen er der ved swimmingpoolen en meget farverig optræden af kulsorte negre i fantastisk påklædninger. Her er også masser af topløse franske damer. Ved sekstiden lukker poolen, og vi er alle blevet meget solskoldede. To af vores loadmasterere har mavebesvær og går tidligt i seng. Her er generelt meget dyrt at spise, men da det jo er sidste aften, går vi på en udemærket fiskerestaurant. Det koster i gennemsnit ca. 300 danske kroner pr. hoved. De fleste af os er hjemme igen ved 22-tiden, og går tidligt i seng.

Mandag morgen står vi op igen kl. 0630, morgenmad kan vi først få kl. 0700, og vi har bestilt tankning af flyet til kl. 0830. Vi tankede ikke op om lørdagen, fordi der skulle fuldtankes, og vi var i så fald bange for at 679 skulle stå og dræne brændstof ud på jorden, når brændstoffet udvidede sig p.g.a. varmen. Med en gunstig vind skulle det være muligt at flyve Dakar-Værløse non-stop, men ingen er helt sikre på vinden, og om det kan lade sig gøre, bl.a. p.g.a. den meget høje temperatur i vores maximale flyvehøjde. Kl. 1000 er vi atter i luften, men desværre er vinden ikke så gunstig som håbet, så vi må nok se i øjnene, at vi må mellemlande et eller andet sted på vejen. Flere foreslår Las Palmas på Grand Canaria, vel sagtens i håb om at et eller andet skulle gå i stykker, men skipper er ikke enig. Vi modtager Madrid vejret, som siger solskin og 7°C varme. Vi lander i Madrid efter små 6-timers flyvning. Ruten hertil var op langs Afrikas kystlinie i højt klart solskin, så vi så Tanger og Gibraltar meget fint. Flere af os har nu temmeligt meget besvær med vores maver, og nogle af os må skynde sig på toilettet i Madrid. I løbet af tre kvarter er vi atter i luften, denne gang med en ny besætning. Ca. halvdelen af os har det nu dårligt og flere kaster op. Vi snakker over radioen med infirmeriet i Værløse, og den vagthavende læge siger, at vi skal give ialtfald piloterne så meget vand at drikke som muligt. Men heldigvis fejler vores to piloter, som flyver denne strækning, ikke noget.

Lidt syd for Bruxelles opdager en af loadmasterne, at det er svundet betænkeligt i hydraulikvæske standen på det ene af vores tre hydraulik systemer. Vi rigger aldis-lampen til og lyser ud af et vindue, medens vi kigger ud af et andet. Det ser ud som om, at der løber en tyk stråle ud af motor tre's drænmast, så vi beslutter at stoppe motor tre. Vi diskuterer om vi skal lande i Bruxelles og undersøge sagen nærmere, men det svinder ikke længere i reservoiret, der er masser af pladser på vejen vi kan lande på, og vi kan sagtens nå Værløse på tre motorer; vi har jo ingen last med, og endelig har Værløse fint



HJEMAD OVER MADRID.

vejr. Så vi fortsætter altså. Kl. 2345 lander vi i Værløse, fulgt af brandbiler, ambulancer, og lægevogne. Vi taxier helt op til ØST-hangaren, hvor B-679 hurtigt bliver kørt ind. De af os, der har haft opkastninger, må en tur på infirmeriet hvorfra nogle bliver overført til Rigshospitalet til observation. Og således ender så den Afrikatur. Total flyvetid: ca. 40 timer. Total arbejdstid: 107 timer (incl. 8 timer for søndag), heraf overarbejde (udover 8 timer dagligt): 59 timer.

OG KOM SÅ IKKE OG SIG AT DER IKKE FINDES FLYVENDE TÆPPER!

* * *

Personeldispositioner ved omstrukturering af enheder.

I de seneste år har en række af flyvevåbnets enheder været præget af større eller mindre ændringer i såvel organisation som bemanning.

Ændringerne har været begrundet i enten udskiftning af materiel eller effektivisering af den daglige tjeneste med henblik på en optimal udnyttelse af tildelt personel og økonomiske ressourcer, under iagttagelse af de operative og tekniske krav flyvevåbnet er pålagt.

Sådanne indgreb i enhedernes daglige rutine giver nødvendigvis anledning til uro og usikkerhed for fremtiden blandt det tjenstgørende faste personel på alle niveauer.

Det har derfor været vigtigt for ledelsen - både i Forsvarskommandoen og ved B-enhederne - at fornøden information om de foranstaltninger, der forestod, tilgik det berørte personel i takt med de beslutninger, som løbende blev truffet.

I ovenstående sammenhæng skal især fremdrages

LUFTVÆRNSGRUPPEN og KONTROL- OG VARSLINGSGRUPPEN

som de enheder, hvor tilknyttet personel vel nok i størst omfang på forskellig måde blev berørt af de nu næsten gennemførte tilpasninger.

For begge enheder har det i alt overvejende grad været stampersonelgruppen, som er blevet berørt af strukturændringerne.

Der har for begge enheder under sagsbehandlingen været nedsat en koordinationsgruppe under FST-O ressort med repræsentanter fra berørte fagstabe, Flyvertaktisk Kommando, Flyvematerielkommandoen samt den berørte enhed.

Koordinationsgrupperne har afholdt regelmæssige møder, dog uden besluttende myndighed, idet hensigten med gruppernes etablering alene har været at orientere og koordinere sagsbehandlingen i basisorganisationen vedrørende enhedens omstrukturering.

Som nævnt indledningsvis, har omstruktureringen medført ændringer i hidtil fastsatte personelnormer.

Ved tilpasning af personelstyrken til de nye normer, har det været magtpåliggende for Forsvarskommandoen, at afskedigelse af personel på grund af arbejdsmangel kunne undgås. Det skal for fuldstændighedens skyld hertil bemærkes, at de gennemførte ændringer generelt har betydet reduktion i styrketallene.

For imødegåelse heraf iværksatte Forsvarskommandoen (PF) derfor allerede i sommeren 1981 bl.a.

- opbremsning i indtag af elever (KSE) på Flyvevåbnets Specialskole, og
- reduktion i ansættelse af stampersonel i fortsættelse af aftjent værnepligt fra gennemsnitlig 40 til 20 pr. kvartal for hele flyvevåbnet,

for herigennem at medvirke til en gradvis tilpasning af styrketallene til de forventede nye personelnormer.

Herudover udsendte Forsvarskommandoen ved en skrivelse i JUN 1982 specielt til Luftværnsgruppen og Kontrol- og Varslingsgruppen et direktiv for disponering af specielt deres stampersonel i forbindelse med reorganiseringen.

I fortsættelse af den i 1980/81 gennemførte delegering af stampersonelforvaltningen til B-enhederne, var det Forsvarskommandoens ønske, at de nødvendige personeldispositioner primært blev løst inden for de to enheders egne rammer.

Direktivet fastsatte følgende retningslinier:

- Omgruppering af personel inden for et givet tjenestefelt for tilpasning af styrken til ny organisation og bemanning søges gennemført ved B-enhedens egen foranstaltning (stor geografisk spredning af underlagte enheder).
- Er dette ikke muligt; tilbud om omskoling til andet tjenestefelt i ledige stillinger ved enheden.
- Og endelig - når mest muligt personel således var omdisponeret - at meddele Forsvarskommandoen tilbageværende personels ønsker om fremtidigt tjenestested og eventuelle ønsker om omskoling til anden tjeneste. Forsvarskommandoen ville herefter så på dette grundlag søge dette personel placeret i ledige stillinger andet sted i flyvevåbnet med mulig hensyntagen til de fremsatte ønsker.

LUFTVÆRNSGRUPPEN

Ved Luftværnsgruppen indledtes udfasning af NIKE-systemet med nedlæggelse af eskadrillerne 531 og 532 den 1 JUL 1981.

Allerede på dette tidspunkt etablerede Luftværnsgruppen en gruppe med såvel arbejdsgiver- som organisationsrepræsentanter, med den opgave at søge personellet fra de to berørte eskadriller omplaceret ved de øvrige enheder inden for Luftværnsgruppens myndighedsområde, hvilket i væsentlig grad også lykkedes, idet der på daværende tidspunkt generelt var underbemanning ved enhederne. Enkelte blev dog efter eget ønske placeret i stillinger uden for Luftværnsgruppen.

De sidste to NIKE-eskadriller 533 og 534 nedlægges med udgangen af FEB 1983, samtidig med at de to første IHAWK-eskadriller 531 og 532 oprettes den 1 MAR 1983, foreløbig i midlertidige stillingsområder på Sjælland indtil udflytning til Fyn kan finde sted.

I perioden under reorganiseringen har der ved Luftværnsgruppen været udført et intens arbejde og planlægning med udpegning af personel specielt til opstilling af de to nye IHAWK-enheder, ligesom et stort omskolingsprogram for såvel det operative som tekniske personel er blevet gennemført og fortsat pågår.

KONTROL- OG VARSLINGSGRUPPEN.

Ved den politiske aftale af 12 AUG 1981 om forsvarets ordning, forudsattes det bl.a., at der blev foretaget strukturændringer i kontrol- og varslingsystemet med det formål at opnå væsentlige besparelser på driftsbudgettet.

Det har i den forbindelse været nødvendigt at acceptere en vis reduktion i omfanget af K&V-systemets opgaver, idet der dog blev lagt vægt på, at evnen til at løse de primære fredstidsopgaver, overvågning m.v., bevares mest muligt.

Indledningsvis blev der i sommeren 1981 nedsat to arbejdsgrupper (AG), nemlig

- FTK arbejdsgruppe til omstrukturering af flyvevåbnets kontrol- og varslingstjeneste, og
- FKO arbejdsgruppe til nedlæggelse af flyvestation Kagerup.

På grundlag af de to AG-rapporter, fortsattes den videre sagsbehandling og detailplanlægning i Forsvarskommandoen, suppleret med

løbende møder i koordinationsgruppen, således at ny organisation og bemanning for Kontrol- og Varslingsgruppen kunne vedtages og udsendes i efteråret 1982.

Af gennemførte ændringer kan nævnes:

- Flyvestation Kagerup nedlagt 1 OKT 1982
- Flyvestation Stensved kædet område overdraget til Hjemmeværnet 1 SEP 1982, og benævnt enheden ændret til Flyvestation Skovhuse.
- Den operative kontrol- og varslingsuddannelse flyttet fra flyvestation Kagerup til flyvestation Skagen.
- Flyvestation Skagen status ændret fra "Control and Reporting Centre" til "Control and Reporting Post".
- Gennemførelse af en vis automatisering af Flyvestation Tórshavn (under behandling).
- Implementering af Forsvarets Integreerede Kommunikationssystem (FIKS).
- Overgang til ændret vedligeholdelsesfilosofi af teknisk udstyr.
- Normer for værnepligtige menige udgår og konverteres til stampersonel.

I lighed med Luftværnsgruppen foretog Forsvarskommandoen en tilsvarende opbremsning i tilgangen af personel til Kontrol- og Varslingsgruppen allerede i sommeren 1981, hvilket selvsagt betød, at Kontrol- og Varslingsgruppens enheder måtte tåle en vis underbemanning - specielt blandt det operative stampersonel - i henhold til daværende personelnormer.

På grundlag af føromtalte direktiv fra Forsvarskommandoen vedrørende disponering af stampersonellet, samt de forventede ændringer i organisation og bemanning, der tegnede sig, iværksatte Kontrol- og Varslingsgruppens Stab i samarbejde med SU-repræsentanter fra personelorganisationerne og enhedscheferne en omdisponering af personelstyrken.

I modsætning til Luftværnsgruppen var opgaven for Kontrol- og Varslingsgruppen primært at reducere styrketallet specielt for tjenestefelt 27 (radaroperatører) i stampersonelgruppen, samt besættelse af de konverterede VPL-stillinger inden for nærforsvar og kørselstjeneste ved tilbud om omskoling af overtalligt personel af konstabelgruppen. Det kan i den forbindelse nævnes, at flyvevåbnet herved fik sin første kvindelige hundefører.

Den foreløbige styrketilpasning er nu ved at være tilendebragt med et acceptabelt resultat, og de sidste værnepligtige menige vil blive hjemsendt den 30 APR 1983.

På grund af særlige forhold - tekniske ombygninger og implementering af nyt udstyr m.v. - har der været behov for at udskyde endelig tilpasning af styrken til de nye personelnormer ved visse af enhederne, således at resterende overskudspersonel her forventes at være tilpasset ved naturlig afgang, når det operative og tekniske grundlag herfor er på plads.

SAMMENFATTENDE BEMÆRKNINGER

I forbindelse med de gennemførte strukturændringer ved de to enheder har det været muligt at tilbyde langt hovedparten af det berørte civile personel anden passende beskæftigelse indenfor forsvaret herunder Hjemmeværnskommandoen.

Dog har Forsvarskommandoen Lør enkelte civile været nødsaget til at foretage afskedigelser, idet anden beskæftigelse indenfor et passende geografisk område og som de pågældende har haft forpligtelse til at modtage ikke har kunnet anvises. Det har været meget få militært ansatte Forsvarskommandoen har skullet omdisponere, fordi det ikke har været muligt for enheden selv at indpasse disse i egen organisation.

Der er derfor al mulig grund til at fremhæve den ihærdige indsats og positive indstilling, som de to enheders ledelse, samt berørte tillidsrepræsentanter og deres personelorganisationer, og sidst - men ikke mindst - det berørte personel selv har udvist, således at opgaven er blevet løst på en for alle parter acceptabel måde.

Ikke mindst ud fra den barske baggrund, at alene Kontrol- og Varslingsgruppens normer er blevet reduceret med ialt ca. 250, hvilket nok kunne være medvirkende til mismød og misnøje på alle niveauer, er der grund til at glæde sig over, at det er gået som det gjorde.



* * *

Overrækkelse af medaljer for udemærket lufttjeneste.

Efter chefskiftet i eskadrille 727 den 25 FEB 1983 på Flyvestation Skrydstrup samledes flyvestationens chefgruppe i hovedkvarteret til en sammenkomst, hvis anledning - bortset fra ganske få indviende - ikke var kendt.

Den med nogen spænding imødesete begivenhed blev afsløret, da stationschefen, oberst B.V. Larsen, overrakte medaljen for udmærket lufttjeneste til major T.S.H. Olsen eller TOR, som han hedder i daglig tale.

Tildeling af medaljen var naturligvis en glædelig overraskelse - ikke mindst for modtageren, som i dagens anledning var tilkaldt fra sin tjeneste ved flyvevåbnets officersskole (officielt for at deltage i chefskifte ved eskadrille 727).



En glad medaljemodtager (t.v.)

TOR har siden gennemgang af flyveskolen i 1956 fløjet ca. 4700 timer, heraf ca. 4200 på jetfly. Et imponerende resultat som kun er nået gennem en ekstraordinær indsats og dyb interesse for flyvetjenesten.

Han har under hele sin tjeneste ydet en stor indsats for at vedligeholde sin flyvetræning - også, når han har været tjenstgørende i stabe.

Efter en årrække at have fløjet F-104 Starfighter på Flyvestation Ålborg blev han i 1977, ca. 3 år før flyvevåbnet modtog det første F-16 fly, tilknyttet F-16 projektet i USA, og har således været med i dette projekts udvikling fra første færd. Han afsluttede sin tjeneste her ved at indgå som pilot i F-16 flyets multinationale operative afprøvningsprogram.

Han har med sin store interesse for flyvning samt gennem sin tjeneste som pilot og flyveinstruktør skabt respekt om sin person og sit virke, ligesom han har været et inspirerende eksempel for alle, han kom i berøring med.



FLYVERTAKTISK KOMMANDO
 Kommandoafdelingen
 RCC KARUP
 Kolvra
 7470 Karup J.

Flyvevåbnets redningstjeneste i 1982.

Tlf.: 07 10 15 00
 lokal 2350 - 2351

Oversigt over aktivitet i perioden 1 januar - 31 december 1982

AKTIVITETSOVERSIGT	
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance blev ydet	368
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke var/ikke blev skønnet påkrævet	22
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet på grund af vejrforhold	4
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet af andre årsager	3
Antal tildragelser ialt	397

MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Eftersøgningsmissioner	49	53	49	151	1	2	154
Redningsmissioner	34	22	33	89	0	0	89
Patientevakueringer fra land	21	15	31	67	0	0	67
Patientevakueringer fra skibe	21	21	8	50	0	0	50
Livsvigtige transporter	1	0	0	1	0	0	1
Nedforebyggende assistancer	6	6	5	17	1	1	19
Ajrborne Alert	8	2	1	11	1	0	12
Assistancer iøvrigt	1	0	0	1	0	0	1
Antal missioner ialt	141	119	127	387	3	3	393

UDFØRELSESOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Fritidsprægede aktiviteter	56	61	65	182	0	1	183
Fiskerflåden	18	14	6	38	1	1	40
Skibsfarten	25	15	13	53	0	0	53
Civil flyvning	3	1	0	4	0	1	5
Militær flyvning og skibsfart	10	1	3	14	1	0	15
Assistancer til politiet	3	6	4	13	0	0	13
Uidentificerede nedsignaler	6	5	6	17	0	0	17
Assistancer til sygehusvesenet	20	16	30	66	1	0	67
Andre opgaver	0	0	0	0	0	0	0
Civilopgaver TCTAL	131	118	124	373	2	3	378
Militæropgaver TCTAL	10	1	3	14	1	0	15

FLYVEVABNETS REDNINGSTJENESTE

Oversigt over aktivitet i perioden

AKTIVITETSOVERSIGT	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Antal tildragelser, hvor flyveassistans assistance blev ydet	267	273	294	349	392	437	368
Antal tildragelser, hvor flyveassistans assistance ikke var/ikke blev skønnet påkrævet	8	19	21	16	33	31	22
Antal tildragelser, hvor flyveassistans assistance ikke blev ydet på grund af vejrforhold	6	16	11	7	6	7	4
Antal tildragelser, hvor flyveassistans assistance ikke blev ydet af andre årsager	24	19	6	8	7	3	3
Antal tildragelser ialt	305	327	332	380	438	478	397

MISSIONSOVERSIGT							
Eftersøgningsmissioner	97	132	136	128	177	175	154
Redningsmissioner	43	42	41	64	87	132	89
Patientevakueringer fra land	48	52	64	99	75	97	67
Patientevakueringer fra skibe	62	69	47	49	44	34	50
Livsvigtige transporter	2	1	2	4	1	2	1
Nedforebyggende assistancer	17	14	23	39	17	18	19
Airborne Alert	29	17	19	15	23	15	12
Assistancer iverigt	3	1	3	12	1	1	1
Antal missioner ialt	301	328	335	410	425	474	393

UDFØRELSESOVERSIGT							
Fritidsprægede aktiviteter	81	103	101	109	170	210	183
Fiakerflåden	79	52	60	72	40	50	40
Skibsfarten	30	43	34	39	40	39	53
Civil flyvning	12	13	6	14	19	5	5
Militær flyvning og skibsfart	29	43	36	13	24	26	15
Assistancer til politiet	8	5	6	17	4	11	13
Uidentificerede nødsignaler	14	19	26	25	48	37	17
Assistancer til sygehusvæsenet	47	49	64	103	76	94	67
Andre opgaver	1	1	2	18	4	2	0
Civilopgaver TOTAL	272	285	299	395	401	446	378
Militær opgaver TOTAL	29	43	36	15	24	28	15

RESULTATER	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Antal reddede	16	14	4	34	0	0	34
Antal evakuerede fra land	22	17	33	72	0	0	72
Antal evakuerede fra skibe	16	18	9	43	0	0	43
Antal omkomne opsamlet	0	2	2	4	0	0	4
Antal opsamlede ialt	54	51	48	153	0	0	153

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordsøen	18	29	0	47	1	1	49
Skagerrak	29	1	1	31	0	0	31
Kattegat	18	0	6	24	1	0	25
Østersøen	0	3	16	19	0	0	19
Indre farvande	42	62	72	176	0	1	177
Fra land	34	24	32	90	1	1	92
Andet	0	0	0	0	0	0	0

OPERATIONSOVERSIGT							
Indenfor dansk ansvarsområde	127	112	121	360	2	3	365
Udenfor dansk ansvarsområde	14	7	6	27	1	0	28
Døgmissioner	112	100	102	314	3	3	320
Natmissioner	29	19	25	73	0	0	73
Flyvetid - civile opgaver	164:40	178:25	131:25	474:30	6:30	4:20	485:20
Flyvetid - militære opgaver	10:10	0:20	1:45	12:05	0:55	0:00	13:00
Flyvetid TCTAL	174:40	178:45	133:10	486:35	7:25	4:20	498:20
Gennemsnitlig flyvetid pr. mission	1:14	1:30	1:03	1:15	2:28	1:27	1:16
Største antal missioner indenfor et døgn	4	3	4	6	1	1	6

BEMÆRKNINGER							

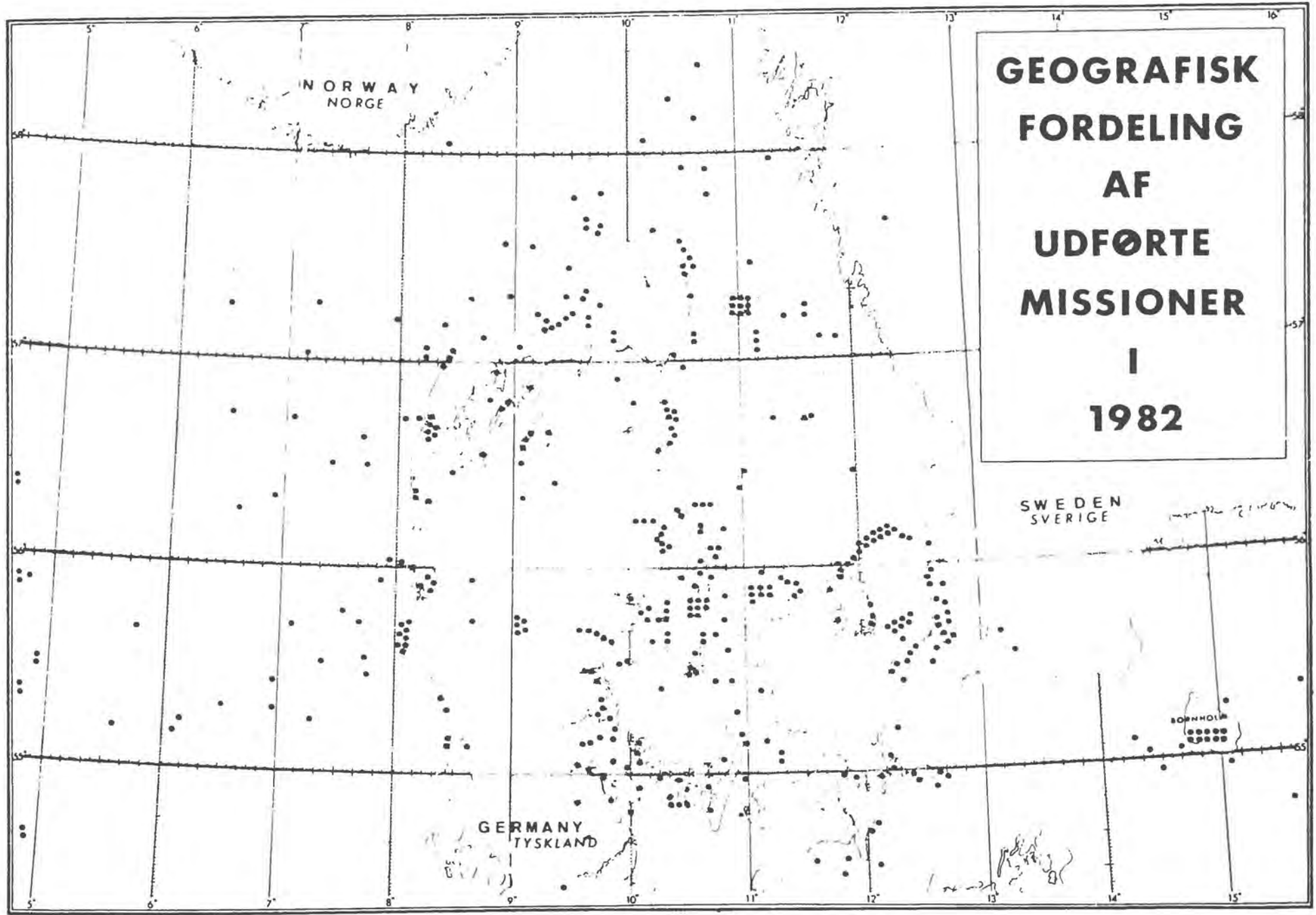
RESULTATER	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Antal reddede	32	22	42	100	34	29	34
Antal evakuerede fra land	52	58	68	295	77	101	72
Antal evakuerede fra skibe	42	50	34	41	40	41	43
Antal omkomne opsølet	5	7	5	3	6	7	4
Antal opsølede ialt	131	137	149	439	157	178	153

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordøen	73	95	62	70	62	39	49
Skagerrak	27	21	26	23	23	26	31
Kattegat	26	15	28	21	39	31	25
Østersøen	14	20	21	26	21	20	19
Indre farvande	76	103	97	115	174	231	177
Fra land	85	74	100	155	106	127	92
Andet	0	0	1	0	0	0	0

OPERATIONSOVERSIGT							
Indenfor dansk ansvarsområde	268	288	303	369	384	446	365
Udenfor dansk ansvarsområde	33	40	32	41	41	28	28
Dagmissioner	244	265	272	319	343	375	320
Natmissioner	57	63	63	91	82	99	73
Flyvetid - civile opgaver	483:20	510:50	528:40	659:15	575:15	628:05	485:20
Flyvetid - militære opgaver	29:10	102:40	39:25	14:05	20:10	36:30	13:00
Flyvetid TCTAL	512:30	613:30	568:05	673:20	595:25	664:35	498:20
Gennemsnitlig flyvetid pr. mission	1:42	1:52	1:42	1:39	1:24	1:24	1:16
Største antal missioner indenf. et døgn	6	8	6	15	9	11	6

BEMÆRKNINGER							

**GEOGRAFISK
FORDELING
AF
UDFØRTE
MISSIONER
I
1982**



Flyvevåbnets åbent hus 1983 på Flyvestation Skrydstrup.

Med Flyvestation Skrydstrup som arrangør afholdes flyvevåbnets ÅBENT HUS arrangement søndag den 29 MAJ 1983.

Flyvestationen havde et lignende arrangement i 1980, hvor begivenheden samlede ca. 60-65.000 besøgende.

Udover den interesse arrangementet erfaringsmæssigt har for store dele af befolkningen, benytter flyvestationen også en sådan lejlighed til - på ægte sønderjysk vis - at udbygge og vedligeholde gode relationer til såvel militære som civile myndigheder samt gode venner og bekendte af flyvestationen - forhold, som tillægges overordentlig stor værdi i bestræbelserne på den gensidige forståelse, tillid og respekt, som præger disse forbindelser.

Der er således forventning om, at ca. 200 særligt inviterede vil efterkomme invitationen ligefra Sønderjyllands biskop og amtmand til lodsejere fra Rømø m.fl., som herved bl.a. vil få lejlighed til at mødes med flyvestationens chefgruppe og medlemmer af samarbejdsudvalget.

Via foresatte myndigheder er invitationer sendt til diverse udenlandske opvisningshold med henblik på såvel flyveopvisning som static display.

Endnu har flyvestationen ikke fået endeligt tilsagn, men dette er jo ganske normalt på nuværende tidspunkt.

Veteranflyveklubben i Stauning med hvem flyvestationen har et fortræffeligt samarbejde, vil, som i 1980, deltage med ca. 40 gamle fly, hvoraf nogle er Flyvevåbnets tidligere fly.

Som sidste punkt i flyveprogrammet vil der blive arrangeret formationsflyvning med F-16 og TIGER MOTH.



Det vil formodentlig være sidste gang de gamle militærfly udstilles ved en lejlighed som denne, idet de jo overgår til Danmarks flyvemuseum. Flyene opstilles i én række med SPITFIRE og C-47 på fløjene.

AWAC overvågningsfly vil for første gang blive demonstreret. Flyet vil i lav højde langsomt overflyve et par gange.

Luftværnsgruppen vil være repræsenteret ved en eskadrille, som etablerer udstilling og demonstrerer taktisk opstilling på græsarealet syd for udstillingsområdet.

I opstillede telte vil der være diverse udstillinger, og - som en særlig nyhed - Danmarkspremiere på en film om F-100 flyet. Filmen blev optaget inden udfasningen og indeholder således også luftoptagelser. Filmen vises dagen igennem i udstillingsområdet.

Dansk fjernsyn vil for første gang være til stede med henblik på at producere en udsendelse af ca. 1 times varighed.

Programmet vil blive udsendt søndag aften, således, at de, som måtte være forhindret i at deltage, og de som ønsker at genopleve arrangementet, vil få mulighed herfor.

MÆRSK AIR vil morgen og aften indsatte særlige ruter til og fra flyvestationen, ligesom der vil blive arrangeret rundflyvning.

Danske privatflyvere inviteres til et "fly-in" med max 200 fly. Nærmere herom, tilmelding m.v. kan læses i KDY FLYV, nr. 3/1983.

Planlægningen af arrangementet forløber tilfredstillende, og der ses fra flyvestationens side med stor forventning hen til dagen med ønsket om, at vejrguderne vil vise sig fra sine gunstige sider. Alle sejl vil blive sat, for at flyvestationens gæster skal få en festlig og udbytterig dag.

* * *

Farvel til NIKE.





Ophavsmanden til tanken om at leje amerikanske IHAWK eskadriller generalmajor Johs, Skjøth, chef for Flyvematerielkommandoen, opridsede handlingsforløbet bag anskaffelsen.

Generalmajoreren sluttede sin tale med at udtale:

"Jeg er glad for, at det, der dengang i DEC 77 var en løs tanke hos mig, nu resulterer i foreløbig 2 I-HAWK eskadriller. Jeg håber, at yderligere 2 eskadriller vil følge om 2-3 år.

Og nu synes der at være mange, der mener at "leasing" af luftforsvarsmateriel er "sagen". Dette kan kun glæde mig!

Jeg ved, at Luftværnsgruppens chef og personel er glade for de to nye I-HAWK-eskadriller. Ikke fordi de bevarer arbejdspladser i Luftværnsgruppen, men fordi de er et effektivt bidrag til luftforsvaret af Danmark.

Og dette er jo formålet med hele flyvevåbnets virksomhed: Forsvaret af DANMARK. Jeg håber, at Luftværnsgruppen aldrig vil få behov for at affyre I-HAWK i kamp!

Jeg håber, at Luftværnsgruppen vil anvende I-HAWK på en sådan måde, at en potentiel angriber vælger andre løsninger end kamp.

Hvis dette sker, har Luftværnsgruppen løst sin opgave som en del af det danske forsvar.



Farvel AJAX



Farvel HERCULES

NIKE HAWK dag ved Luftværnsgruppen

Takket være Luftværnsgruppens dygtige teknikere, fungerede NIKE-systemet bedre den dag, det blev faset ud, end den dag det blev indfaset i flyvevåbnet udtalte Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Johs. Skjøth ved NIKE HAWK-dagen.



Tidligere og nuværende personel ved Luftværnsgruppen strømmede den 1 MARTS til Flyvestation Skalstrup, for at markere udfasningen af NIKE og oprettelsen af HAWK ESK 531 og 532.

Under den formelle parade kunne Chefen for Luftværnsgruppen byde velkommen til en række civile og militære gæster.

Obersten rettede en tak til LVG personel for dets medvirken til, at NUHI projektet (NIKE ud/HAWK ind) havde fået et for alle parter tilfredsstillende forløb. I samme forbindelse takkede obersten foresatte myndigheder for at have givet Luftværnsgruppen frie hænder til - sammen med personalet - at tilrettelægge og gennemføre denne omfattende organisationsændring.



Nye IHAWK eskadriller til Luftværnsgruppen

"Det er første gang, jeg oplever, at enheder, der engang er nedlagt, oprettes igen" udtalte Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor P. Thorsen i anledning af, at Luftværnsgruppen den 1 marts oprettede HAWK eskadrillerne 531 og 532. Eskadrillebetegnelserne er arvet fra NIKE eskadrillerne i Gunderød og Kongelunden, som blev nedlagt for to år siden.

De to nyoprettede eskadriller er de første af de 4 eskadriller, der efter planerne skal indgå i luftforsvaret af den fynske øgruppe. Formålet med placeringen er at skabe sammenhæng i det eksisterende luftværnsraketforsvar, som vist på skitsen.

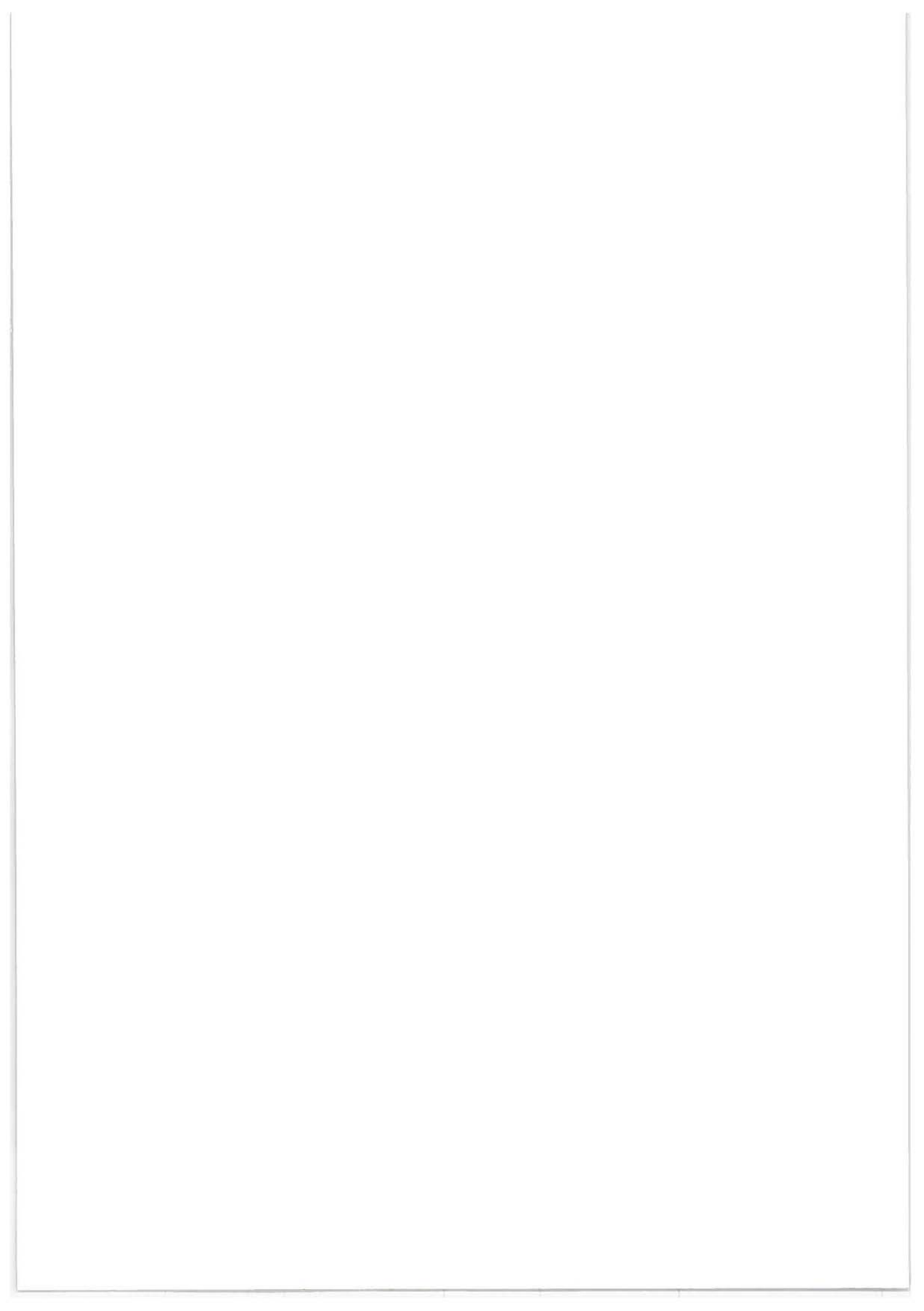
Fly Nytt



FLYVERSTABEN

Juni 1983





Indhold.

Indhold.	3
Materiel til den første af de nye HAWK eskadriller, nu i Danmark.	4
Taktisk pilottræning over Arizonas ørken.	5
Flyvevåbnets åbent hus på flyvestation Skrydstrup, søndag den 29 maj 1983.	9
Harrierflyenes indsættelse i Falklandskrigen.	18
Præsentation af vindjakke M/82 flyverblå.	31
HAWK ESK på Kreta.	32
Belønnede Rationaliseringsforslag i FLV, første halvår af 1983.	35
FLSP Våbenskjold.	
TINBOX.	



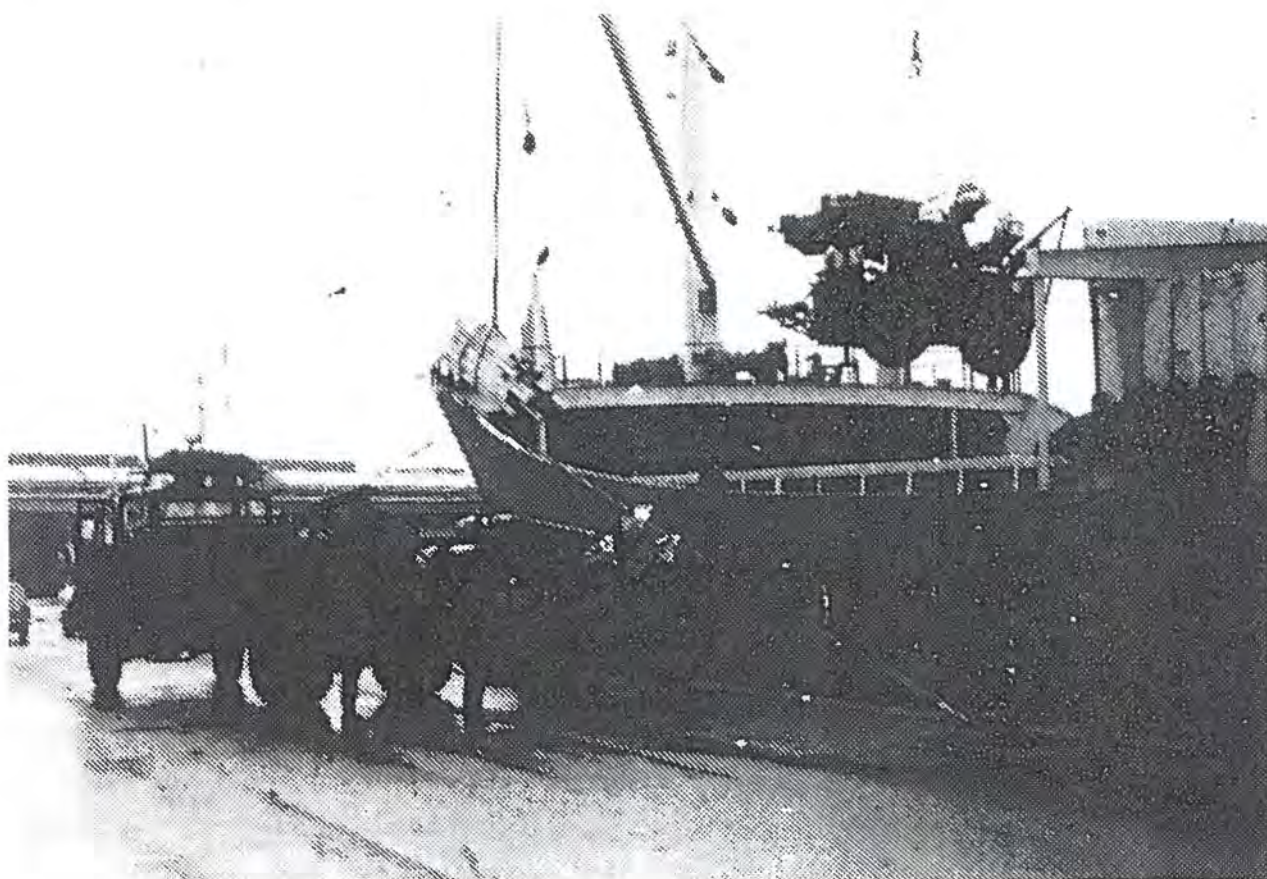
Materiel til den første af de nye HAWK eskadriller, nu i Danmark.

Den første af de to HAWK eskadriller, som Luftværnsgruppen opstiller på Fyn i 1985, har nu modtaget det lejede materiel fra USA.

Forinden afsendelsen har udstyret gennemgået et komplet eftersyn på Letterkenny Army Depot, PA, USA. Det afsluttende "System Integration Check Out" blev gennemført under medvirken af kaptajn C.A. Johansen, FMK og premierløjtnant J.C.A. Pejtersen, ESK 532.

Tre af Luftværnsgruppens teknikere kaptajn S.B.B. Gerlen, LVG-M og oversergenterne J.B. Jensen og S. Vibe-Hansen fra ESK 532 overvågede materiellet under lastningen i New York samt under den 19 døgn lange sejlads over Atlanten.

Under opbygningsperioden vil eskadrille 532 være placeret på Flyvestation Sigerslev. Materiellet til den næste eskadrille ventes til Danmark i løbet af sommeren.



Køge Nordhavn 2 maj 1983, kl. ca. 0900. Endnu en launcher losses i snævert samarbejde mellem havnearbejdere og ESK 532.

* * *

Taktisk pilottræning over Arizona's ørken.

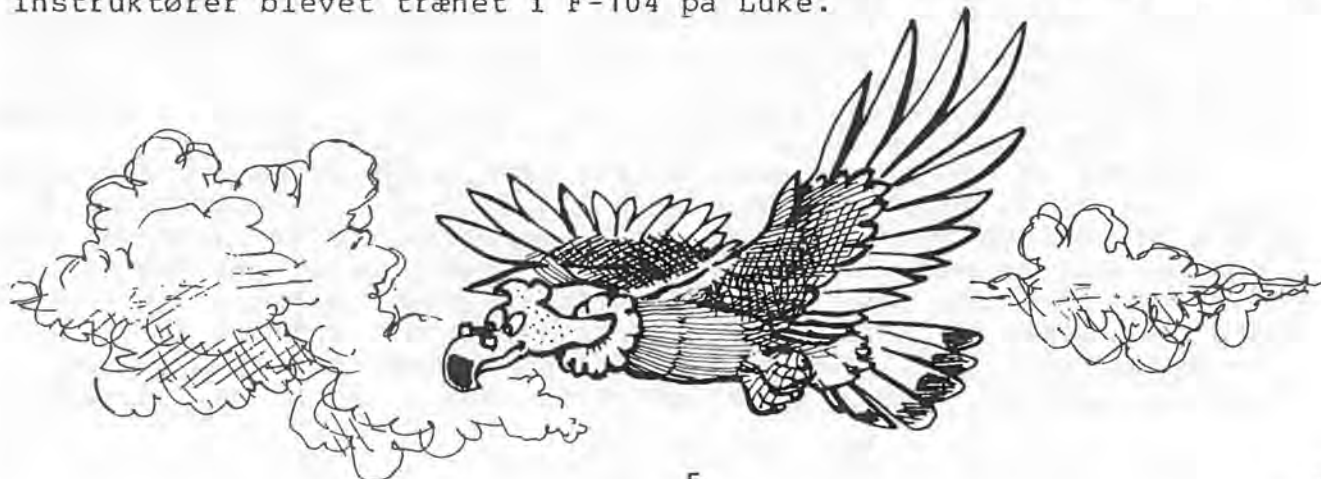
Kører man fra Arizona's hovedstad Phoenix mod vest, passerer man efter ca. 30 km's kørsel storbyens sidste forstæder og konfronteres med ørkenen.

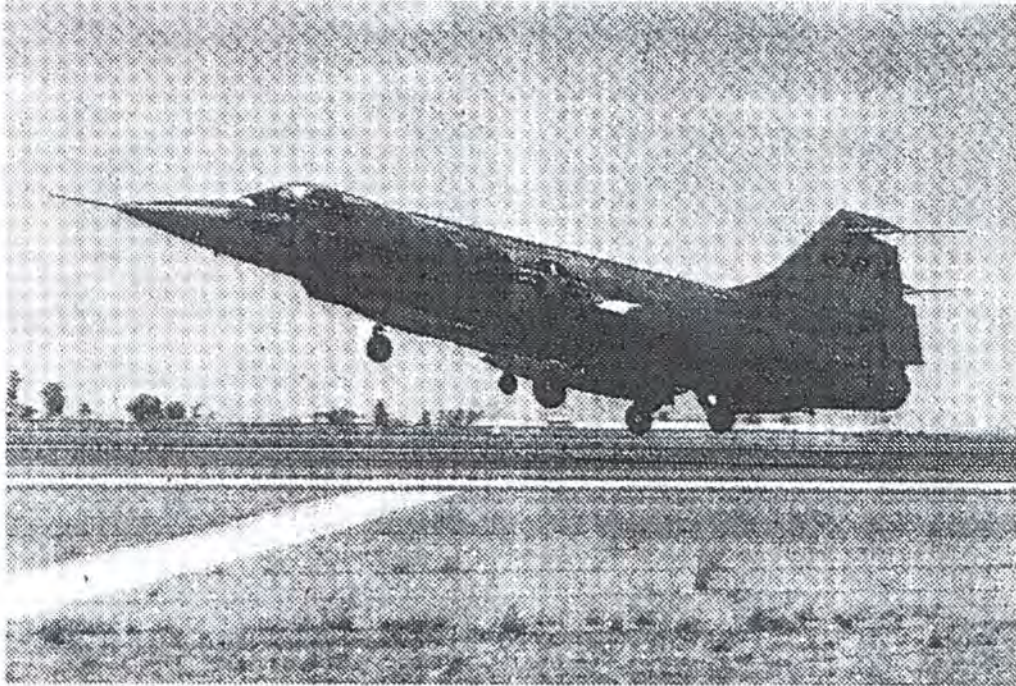
Her i det vestlige hjørne af "Solens Dal" (Valley of the Sun) finder man Luke Air Force Base, som blev grundlagt i 1941 med det formål at uddanne jagerpiloter - og mange af dem! Alene under Anden Verdenskrig blev over 12000 piloter uddannet på datidens jagerfly, hovedsagelig Lightning og Mustang. Som et minde fra denne tid findes omkring et dusin baneanlæg spredt ude i ørkenen; letgenkendelige fra luften som tilgroede, asfalterede trekantbaner. Senere er flåden blevet udskiftet i takt med de teknologiske landvindinger. Under Koreakrigen var F-84 således basens hjørnesten. Den afløstes af F-100 og under Vietnamkrigen fik tusinder af piloter her deres taktiske træning på F-100 og senere F-4C, der holdt ud til september 1982. I dag er Luke den største og travleste base under Tactical Air Command (TAC), udrustet med fire eskadriller F-15 Eagle og indtil videre to eskadriller F-16 Fighting Falcon, foruden et større antal støtteenheder. Gennem mere end 25 år har det vesttyske Luftwaffe endvidere været repræsenteret på Luke. I de sidste 19 år er alle tyske F-104 Starfighter piloter således blevet uddannet her.

Luke har lige siden basens oprettelse kun haft een, omend meget vigtig, funktion nemlig uddannelse. Udover den nævnte pilottræning har basen været uddannelsessted for bl.a. flyveledere, interceptionsledere, F-4 navigatører og F-104 våbeninstruktører.

I næsten enhver henseende er stedet uhyre velvalgt til formålet. "Solens Dal" er kendt som stedet, hvor solen skinner mere end 325 dage om året, og hvor det højst regner 20 dage om året. Vejret giver derfor meget sjældent anledning til aflysning af planlagte træningsflyvninger, omend sommertemperaturerne - op til 45 grader Celsius - kan være anstrengende for piloter såvel som flyklarmeldere. Et problem man delvis overkommer ved at planlægge meget af flyvningen tidligt om morgenen. Også hvad angår øvelsesområder er stedet ideelt, idet basen råder over et meget stort anlæg af bemandede såvel som ubemandede skydeområder i den mennesketomme ørken syd for Phoenix.

Træningen af tyske Starfighter-piloter på Luke foregår i "The 69th Tactical Fighter Training Squadron". Træningsprogrammet vil efter sit lange virke blive indstillet dette forår, hvorved Luftwaffes æra på Luke afsluttes. Som noget ganske enestående har det vesttyske Flyvevåben nemlig haft F-104 fly stationeret på Luke siden Starfighter-programmets start i 1964. Flyene, der helt igennem er tysk-ejede, er forsynede med amerikanske nationalitetsmærker, og flåden tæller her ved træningens afslutning ca. 40 fly. Da aktiviteten var størst i 1968, talte flåden over 100 stk. F-104G fly. Gennem træningsprogrammets næsten 20-årige levetid er over 2000 piloter, instruktørpiloter og våbeninstruktører blevet trænet i F-104 på Luke.





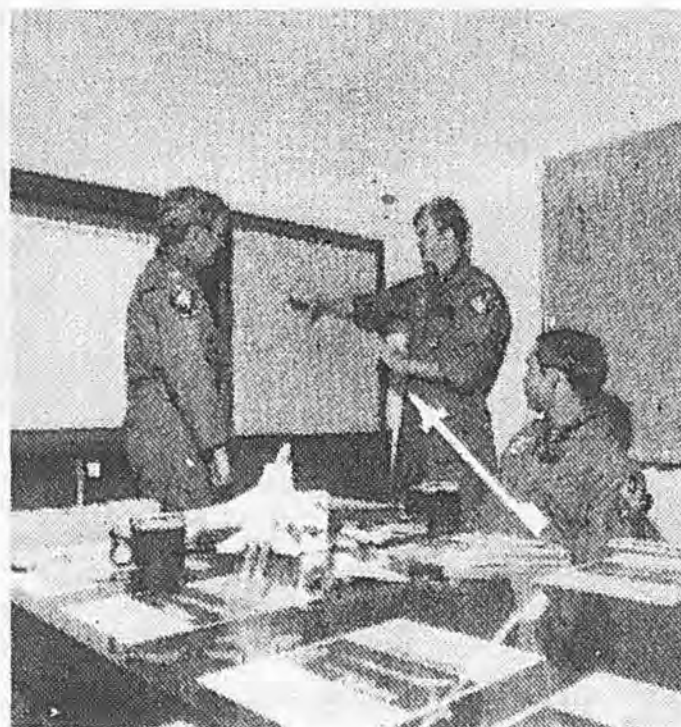
Et F-104 fly under landing på Luke.

Denne flyvetræning har på alle punkter været betalt af det tyske Forsvarsministerium, der årligt har betalt ca. \$ 27 000 000 herfor. Dette beløb er betalt til USA, som gennem USAF har sørget for at stille trænings- og vedligeholdelsesfaciliteter samt et antal instruktørpiloter til rådighed. Hvad angår vedligeholdelsen af de tyske F-104 fly, er den overdraget civile hænder, idet flyfabrikken Lockheed, der har bygget de aldrende fly, er ansvarlig for al reparation og vedligeholdelse - ja, selv klarmelding og afsendelse af flyene.

Eskadrillen er under amerikansk ledelse og bemandet med en fast stab af amerikanske samt et mindre antal tyske instruktørpiloter. Som led i et dansk-amerikansk officers-udvekslingsprogram har en dansk F-104 pilot endvidere gjort tjeneste som instruktør i eskadrillen i perioden OKT 79 - OKT 82. Inden flyvningen med elever påbegyndes gennemgår alle instruktører et 5-måneders kursus, hvor vægten lægges på instruktion og demonstration fra bagsædet.

Eskadrillens primære opgave er dels at omskole nyuddannede tyske piloter til F-104, dels at give dem operativ træning på flytypen, inden de sendes hjem til det mere udfordrende nordeuropæiske vejrlig og en mere restriktiv luftrumsstruktur. Uddannelsens samlede varighed er ca. 6 måneder, hvor piloterne flyver 110 timer. Udover almindelig omskolingsflyvning undervises de i formations-, instrument- og navigationsflyvning. Herefter følger en ret omfattende træning i luftkamp og de forskellige former for luft-til-jord våbenaflevering.

Set fra et dansk synspunkt virker træningsprogrammet umiddelbart meget kompakt og intensivt. Specielt i de indledende flyvefaser udnyttes flyvetiden til sidste minut. Eksempelvis flyver piloterne kun 6 omskolingsture med deres instruktører, inden deres egnethed til solo-flyvning vurderes. Når dette er muligt, skyldes det nok flere forhold. Dels giver det pålidelige flyvevejr meget stabile og ensartede træningsforhold. Dels gennemgår piloterne et omfattende teori- og simulatorprogram - i nøje organiseret sekvens - inden hver flyvning.

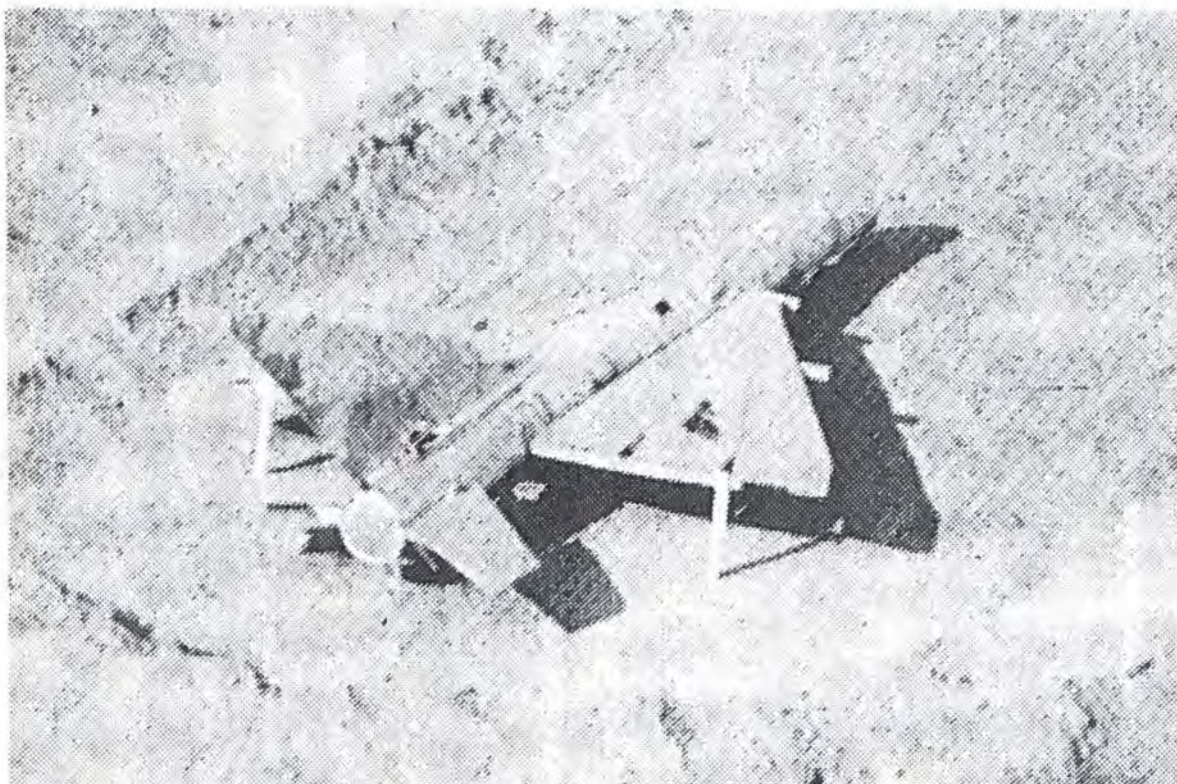


Teoriundervisning før flyvning.

Da vesttyskerne anvender F-104 i en offensiv rolle, prioriteres navigationsflyvning og våbenaflevering højt. Arizona er som tidligere nævnt ideel til begge dele, da staten er rig på såvel bjerglandskab som umåde ørkenområder, hvor lavflyvningsnavigation stiller store krav til piloternes dygtighed og disciplin. Den afsluttende navigationsprøve er således en "combat profile mission", hvor piloterne får givet et mål og et tidspunkt, hvor bomberne skal ramme målet. Ud fra en given rute - ofte ca. 1½ times lavflyvning i bjergområdet rundt om Grand Canyon - skal piloterne nu selv planlægge deres mission, så målet destrueres på det planlagte tidspunkt. En opgave som de bedste piloter løser med mindre end 5 sek. unøjagtighed.

Hvad våbenafleveringstræningen angår, flyver piloterne først på et bemandedt skydeområde, hvor de enkelte våbenafleveringer vurderes af såvel en flyvende instruktør som en skydeofficer på jorden. Efter ca. 30 sådanne missioner, hvor piloterne har opnået færdighed i såvel kanon- og raket- som bombeangreb, sendes de nu til et taktisk skydeområde. Her findes sletter og bjergområder med camouflerede attrapper af kampvognskonvojer, startbaner, parkerede fly, missilramper, kantonnementsområder etc. I modsætning til de bemandede skydeområder findes her ingen visuelle hjælpemidler til brug ved våbenafleveringen, hvorfor opgaverne er noget vanskeligere for piloterne. De må nu støtte sig til den dømmekraft, de har udviklet under de tidligere skoleskydninger. Disse taktiske missioner giver selvsagt en meget realistisk træning af piloterne og vil blive vanskelige at erstatte, når F-104 træningen indstilles på Luke. Det tyske flyvevåben råder uheldigvis ikke over skydeområder af tilnærmelsesvis samme størrelse, variation og sværhedsgrad, som man finder her i Arizona.

* * *



Fly-atrapper i Arizona's sydlige Mojave-ørken frembyder realistiske mål.

De enkelte pilothold - af hvilke der uddannes 4 om året - har de sidste 3 år talt ca. 8 piloter, hvilket har givet årlig uddannelse af ca. 30 nye F-104 piloter. Sammenholdt med uddannelsens indhold og omfang er der således tale om en betydelig aktivitet for een enhed, hvilket stiller krav om en meget stram flyveplanlægning. Udover den her nævnte træning afholder eskadrillen årligt 3 våbeninstruktør-kurser af 4 måneders varighed, hvert kursus med 6-8 piloter.

Træningen må alt i alt karakteriseres som særdeles effektiv, således at forstå, at man på forholdsvis kort tid får givet et stort antal piloter en solid baggrund i anvendelsen af F-104 som et våbensystem - givet dem gode manuelle færdigheder. Det kompakte og meget skema-bundne uddannelsesforløb har dog den væsentlige ulempe, at det er meget lidt egnet til individuelle tilpasninger, såfremt en elev har behov for justeringer af de planlagte træningsture. Endvidere er de meget strukturerede missioner kun i mindre grad egnede til at udvikle piloternes initiativ og evner til selvstændig beslutningstagen. Denne del af piloternes træning tillægges til gengæld høj prioritet ved videre uddannelse i Tyskland, hvor piloterne nu møder op med en god grundlæggende F-104 uddannelse.

Som led i moderniseringen af det tyske Flyvevåben udskifter tyskerne alle deres F-104 fly med det europæisk udviklede "Multiple role combat aircraft" (MRCA), Tornado. Af denne grund indstilles F-104 træningen på Luke, som tidligere nævnt, dette forår. Pilotuddannelsen på Tornado foregår i stedet i England, som deltager i Tornado-projektet.

Den danske repræsentation på Luke Air Force Base fortsætter imidlertid, idet officersudvekslingen mellem USAF RDAF fortsættes, denne gang med to F-16 piloter. Medens en amerikansk F-16 pilot er tjenstgørende i ESK 730 på Flyvestation Skrydstrup, er en dansk F-16 pilot netop startet gerningen som instruktørpilot i en af Luke's to F-16 eskadiller.

Flyvevåbnets åbent hus på flyvestation Skrydstrup, søndag den 29 maj 1983.

Et ÅBENT HUS arrangements succes i flyvevåbnet er som bekendt afhængig af gunstige vejrforhold.

Den danske forsommer i 1983 vil blive husket som éen af de mest regnfulde i mands minde, og for Flyvestation Skrydstrup blev perioden lige op til dagen noget af en meteorologisk gys:

"Et lavtryk ved den engelske kanal, med et tilhørende regnområde over Holland og Nordtyskland bevægede sig mod nordøst.

Vejrsituationen kompliceredes yderligere af et regnområde over den østlige del af landet, der natten mellem lørdag og søndag forstærkedes og bredte sig vestover til Fyn og Midtjylland for derefter at bevæge sig nordover.

De lokale meteorologer anlagde en optimistisk linie, lovede dis i morgentimerne, derefter letskyet vejr med mulighed for en let regnbyge over middag.

Vejret den 29. startede ud med svag østlig vind, 3 km sigt, dis og næsten overskyet i 9000 ft, opklaring før kl 1000 til 25 km sigt og 3/8 cumuluskyer.

De varslede regnbyger drev vest om Skrydstrup, og det flotte sommervejr fortsatte indtil kl. 1800, hvor regnområdet fra Nordtyskland nåede frem til Skrydstrup".

En yderst vigtig forudsætning var indfriet, og ÅBENT HUS dagen forløb bare "glant", som det udtrykkes på sønderjysk. Hele det omfattede program blev gennemført.

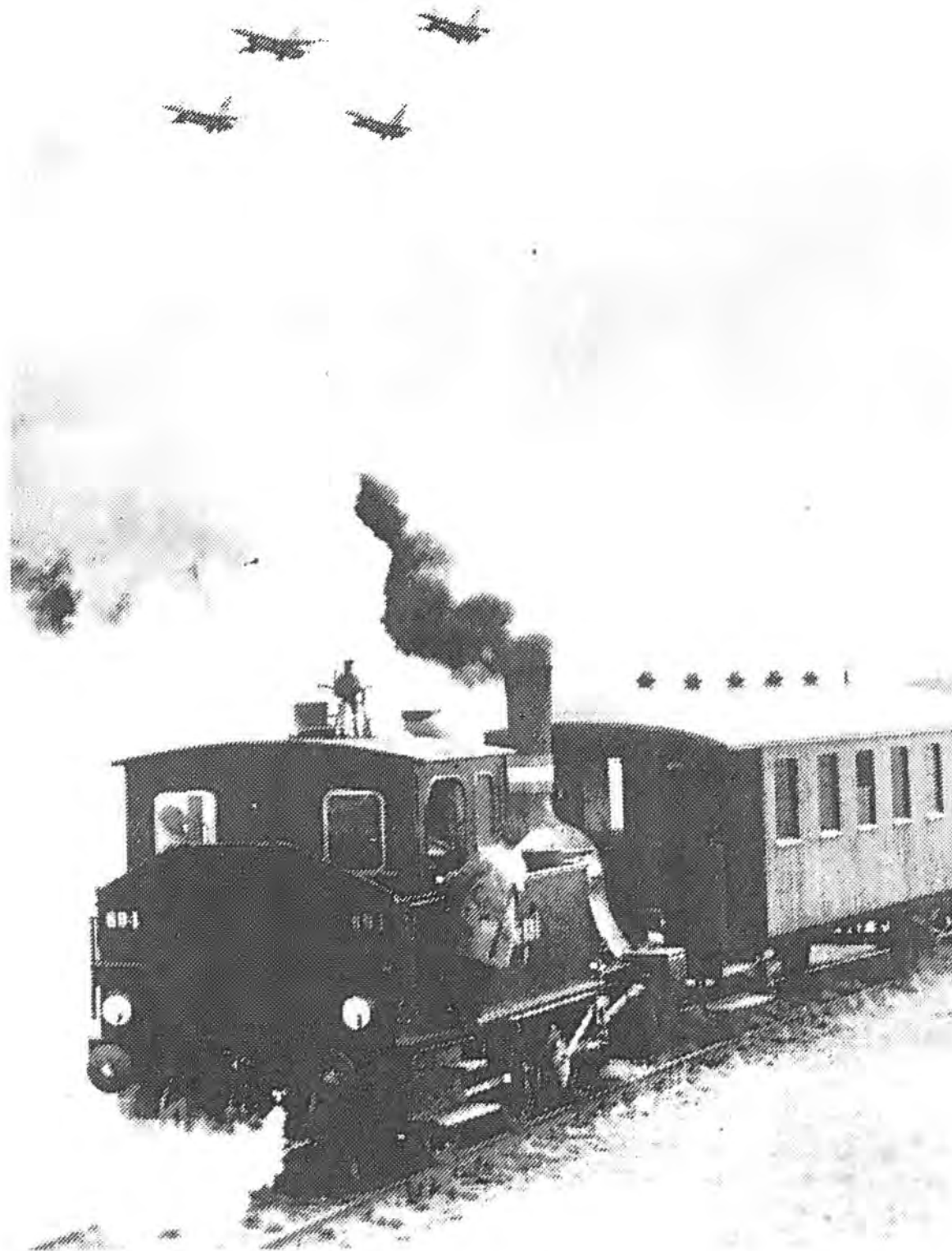
Med dansk fjernsyn, regionalradio SYD og søværnets videogrube på pletten blev portene til flyvestationen slået op kl. 0830 - og besøgene kom der - 55000-60000 mennesker havde sat hinanden stævne på Skrydstrup.

Stationschefen havde stillet store krav til flyvestationens meteorolog. Flyverpræsten var endvidere i beredskab som back up herfor. Begge kan herefter fortsat påregne at gøre tjeneste ved flyvestationen!



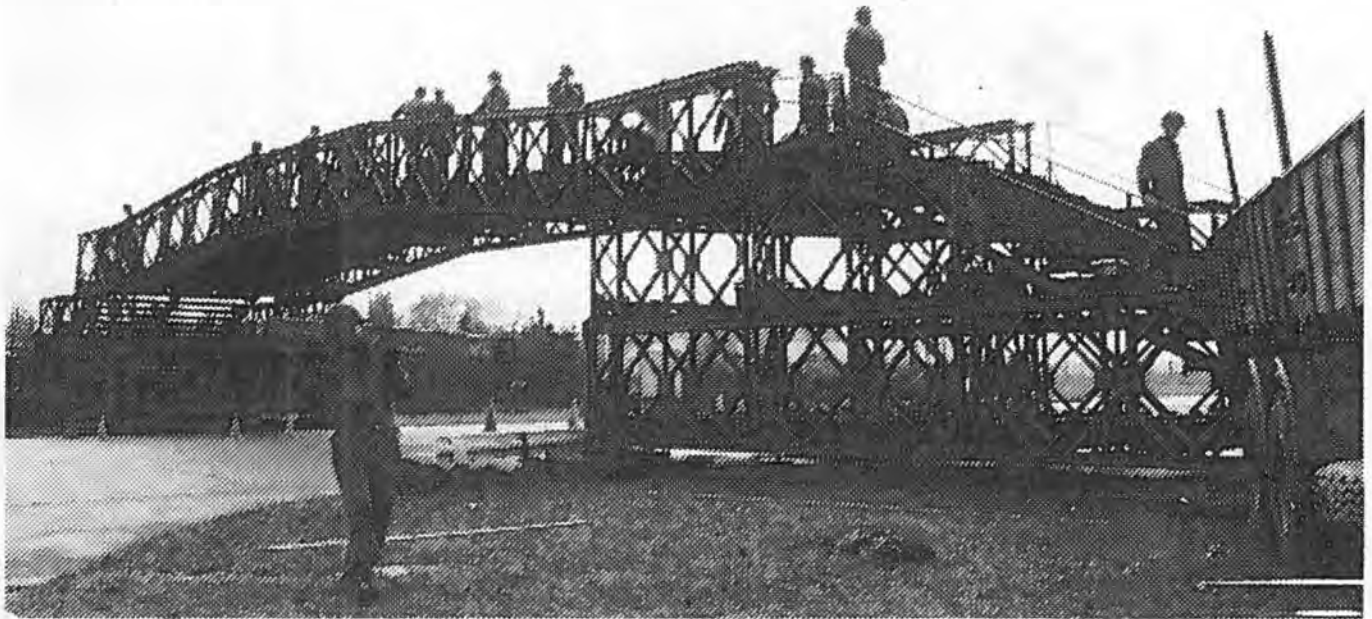
Som optakt til "ÅBENT HUS" afholdt flyvestationen om fredagen spisning og flyverbal for personalet med pårørende m.fl. Deltagerantal: 11-1200. Sønderborg ringridertelt var lejet til formålet.

Arrangementet var en tilpas blanding af professionel kunnen og typisk dansk tolerance, idet selv et beskedent fremmøde af fredsgrupper - som trods forbud herom - blandede sig i mængden, men måtte lide den tort at blive totalt ignoreret af såvel befolkningen som det stedlige politi.



Fortid og nutid. F-16+damplokomotiv F 694 fra 1920.

Kolding Lokomotivklub havde indsat Haderslev veterantrøje fra Vojens og helt ind på flyvestationens område.



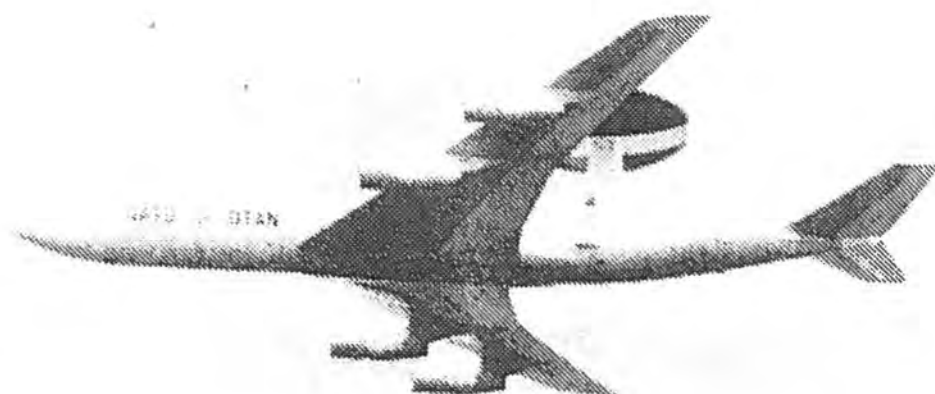
En BAILEYBRO, bygget af Jyske Ingeniørregiment fra Randers over flyve- stationens hovedindfaldsvej, medvirkede stærkt til en smidig afvikling af den tætte trafik.



Via Kongelig Aeroklub var der inviteret privatfly. 178 fly benyttede sig heraf.



Faldskjermsudspring, Jegerkorps-et, i forgrunden et F-100 Fly.



AWACS E-3A Fly.



Fra udstillingsområdet.



Hughes i luften, Jaguar på jorden.

* * *



Nogle af Flyvestationens gæster.



"Hvor er min mor og far".



Det italienske flyveopvisningshold "FRECCE TRICOLORI".



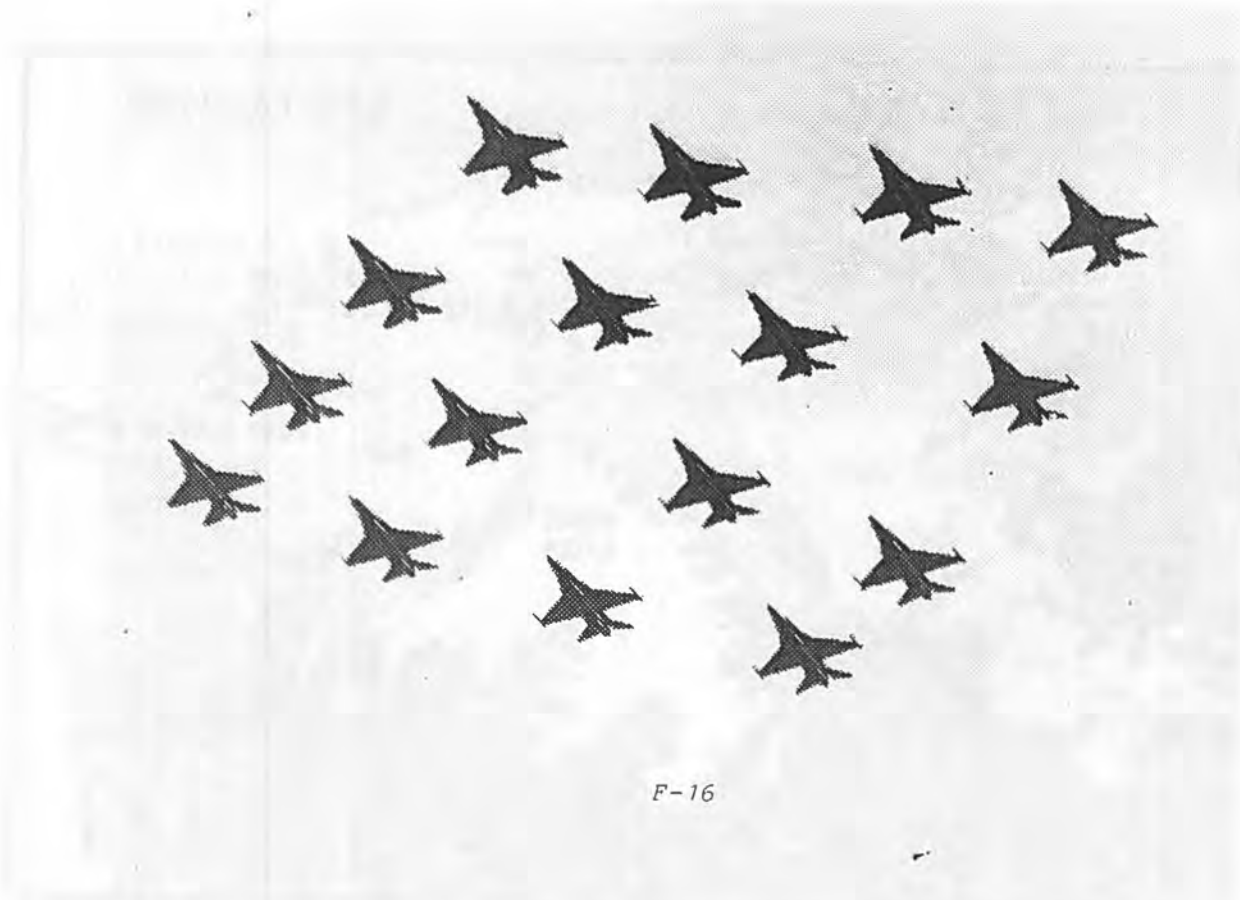
Lynx i luften. På jorden DC-3' eren fra Danmarks Flyvemuseum.



Faldskærmsudspring udført af Royal Air Force Falcons.



FRONT LINE SQUADRON.



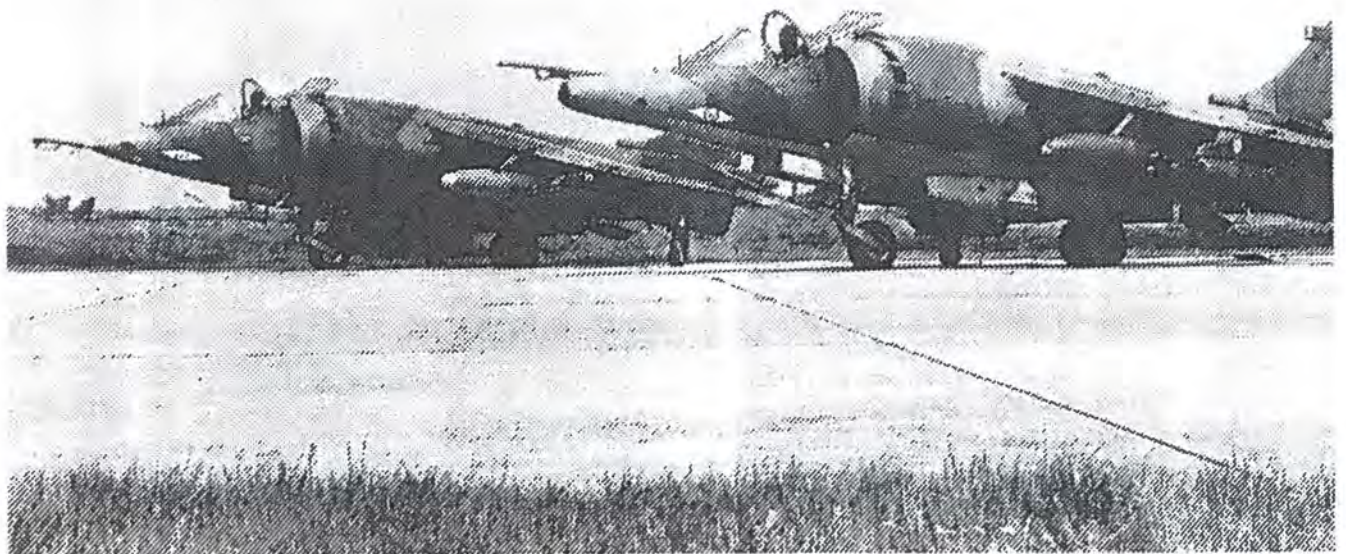
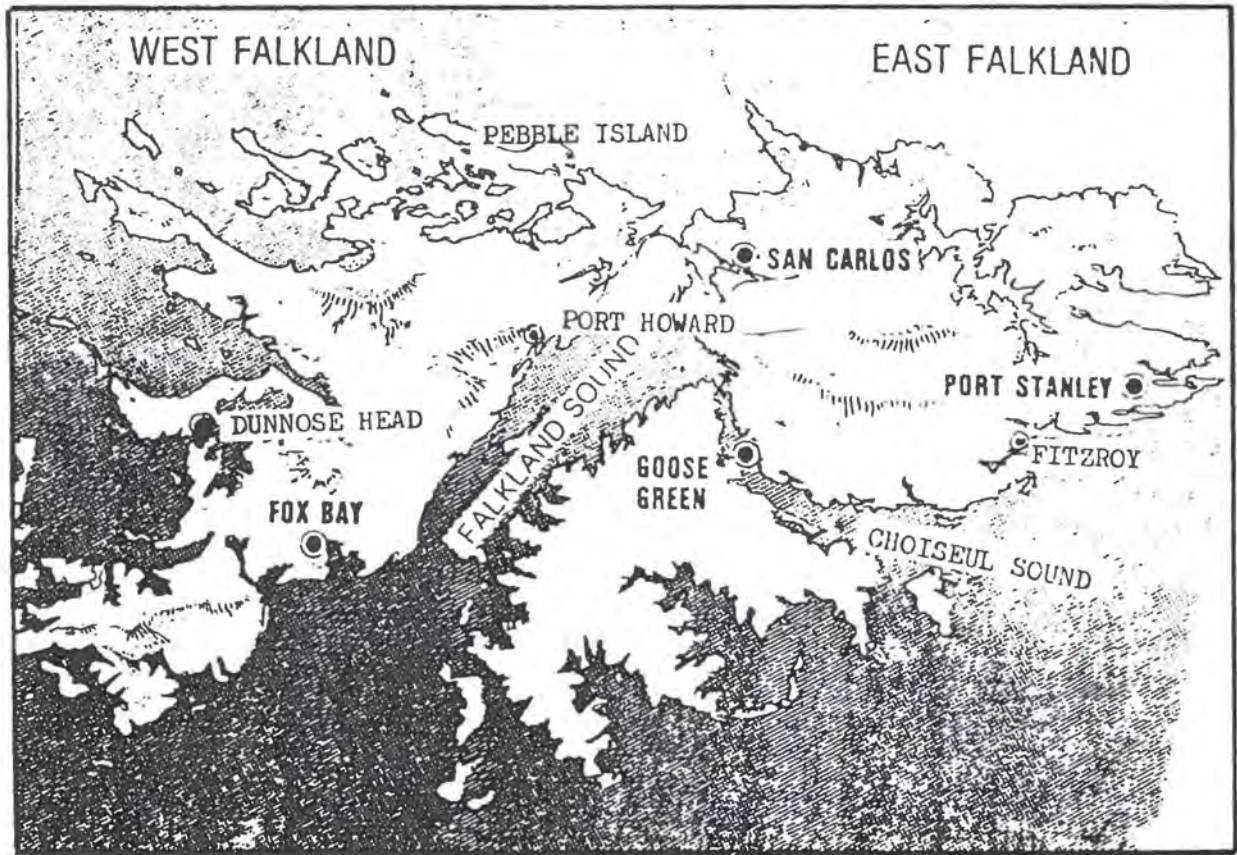
F-16



Den nye generation.

17

Harrierflyenes indsættelse i Falklandskrigen 1982.



Den 21. april blev der indført beredskab om bord på eskadrens skibe. To Sea Harriers var stedse klar til at gå i luften. Netop den 21. april får man den første kontakt med argentinerne i skikkelse af et Boeing 707 overvågningsfly. Et fly af denne type skyggede den engelske flådes bevægelser fra 35.000 fods højde fra dag til dag. Den 26. april blev Boeingflyet tvunget væk af to Sea Harriers ved varselskud. Fra tid til anden viste denne type fly sig dog igen, og det blev klart sat i forbindelse med de senere Exocet-angreb, som i særlig grad var rettet mod de to hangarskibe. Argentinerne rådede over to Boeing 707 overvågningsfly.

Første kampindsats.

Den 1. maj gennemførtes det første egentlige angreb fra luften mod Falklandsøerne. Tidligt om morgenen gennemførte et Vulcan bombefly, der opererede fra Ascensions Island, et high-level bombeangreb mod startbanen i Port Stanley. Dette angreb blev fulgt op af 9 Harrier fly, der fra HERMES var gået i luften for at angribe lufthavnen samtidig med, at landingsbanen ved Goose Green blev angrebet af 3 Harrier fly. Disse angreb blev udført af Eskadrille nr. 800 som low-level angreb, medens Eskadrille nr. 801 med 3 Sea Harriers sørgede for den fornødne dækning imod angreb fra luften (Combat Air Patrols=CAP's). Vulcan-angrebet medførte, at en 500 kg bombe ramte startbanen ved Port Stanley, medens Harrier flyenes angreb gav nok så store resultater, idet de ødelagde adskillige fly i lufthavnen, ligesom man ødelagde en del bygninger samt jordudstyr.

Opgavedelingen mellem HERMES med Eskadrille nr. 800 og senere RAF Eskadrille nr. 1 og INVINCIBLE med Eskadrille nr. 801, som den fandt sted den 1. maj, blev typisk for hele kampindsatsen ved Falklandsøerne. HERMES dannede primært basis for angrebene mod jordmål, medens INVINCIBLE hovedsageligt skulle løse luftværnsopgaver. Af samme grund var to Sea Harriers overført fra INVINCIBLE til HERMES, således at de rådede over henholdsvis 8 og 12 Sea Harriers.

Straks efter, at flyene var kommet tilbage fra deres første indsats mod Port Stanley og Goose Green, blev 6 fly opladt med Sidewinder AIM-9L missiler og derpå straks sendt i luften på CAP-opgave, idet man ventede et argentinsk modangreb, hvilket imidlertid udeblev.

3 Sea Harriers på CAP fra Eskadrille nr. 801 blev samme dag angrebet af dykkende Mirage III fly, der afskød deres Luft-til-luft missiler mod Harrierflyene. Ingen af Harrierflyene blev ramt, idet de gennemførte deres "viffing"-manøvre, medens Mirage III flyene fortsatte deres dyk ned til havets overflade med overlydsfart. At ingen af Mirageflyenes missiler ramte synes besynderligt, men viste sig senere at blive typisk for luftkampene. Ingen Harrier blev nedskudt af argentinske fly under hele Falklandskrigen.

Om eftermiddagen den 1. maj gennemførte argentinske Miragefly, i deres tredje angreb på harrierfly, et mere målbevidst angreb, hvor de fløj tættere på Harrierne. Dette viste sig at være en fordel for Harrierne, idet de nu kunne gennemføre deres "viffing"-manøvre og derpå komme i skudposition bag Mirageflyene. En Mirage blev således ramt af løjtnant Paul Bartons Sidewinder missil, hvorved han vandt den første luftsejr i krigen. Løjtnant Steve Thomas ramte også en Mirage med en Sidewinder, men flyet forsvandt ud af syne og kunne derfor kun krediteres som en mulig sejr.

Om aftenen den 1. maj registrerede man på skibenes radar tre fly, der fløj mod disse. To Harriers på CAP blev beordret til at intercepte flyene, som viste sig at være tre Canberra bombefly. Da Canberra-flyene erkendte, at de blev angrebet, smed de deres bombelast og dykkede

...

Sea-Harrierflyenes klargøring til afsendelse.

Da telefonerne ringede hjemme hos eskadrillecheferne for Fleet Air Arm's to linieenheder, Sea Harrier Eskadrillerne nr. 800 og 801, tog de det som en aprilspøg, da de af den vagthavende officer fik at vide, at de skulle melde sig på Yeovilton Basen hurtigst muligt og gøre deres fly rede til ombordtagning på hangarskibenes HERMES og INVINCIBLE.

Eskadrillecheferne Andy Auld og Nigel Ward gjorde hver op, hvor mange operationsklare fly deres eskadriller rådede over. Det viste sig at begrænse sig til 6 i hver eskadrille.

Allerede den samme dag, den 1. april, blev eskadrille nr. 800's 6 Sea Harriers taget om bord på det 23 år gamle hangarskib HERMES, der lå ved kajen i Portsmouths havn, og den næste dag fløj eskadrille nr. 801 sine 6 fly om bord på hangarskibet INVINCIBLE, som lå til søs.

Det var begyndelsen til 75 dages dramatiske begivenheder, hvor en flytype i mange år med sin utraditionelle konstruktion havde påkaldt sig mange betragtninger, såvel negative som positive, om flyets evne og egnethed til egentlig kampvirksomhed. Harrierflyene blev nu selve ryggraden i hele det meget omfattende engelske ekstemporalspil, der militært kom til at finde sted i Sydatlanten. Ville dette fly overhovedet kunne klare sig under de vilkår, der her blev budt - et underlydsfly som kun kunne bære en begrænset bevæbning, og som kun kunne operere med en meget begrænset rækkevidde, hvor flyene, stærkt talmæssigt underlegne, skulle operere fra to små hangarskibe i en opgave, de hverken var udrustet til eller piloterne trænet til?

Hangarskibene var hver bygget til at bære 6 Sea Harriers samt helikoptere, hvor deres opgave var U-bådsbekæmpelse. (Det amerikanske Nimitz er fem gange større end INVINCIBLE).

Samtidig med at man tog fly, våben og andre forsyninger om bord på de to hangarskibe, gjorde man op, hvor mange Sea Harriers man yderligere kunne tilvejebringe. Træningseskadrille nr. 809 rådede over i alt 8 Sea Harriers, og disse blev fordelt med 4 til hvert af hangarskibene, der således afsejlede med i alt 20 Harrierfly om bord den 5. april. Yderligere 8 Sea Harriers blev senere klargjort og sendt til Falklandsområdet, og af disse nåede de 4 af dem at komme frem inden den argentinske kapitulation den 14. juni. Med hensyn til piloter lykkedes det at samle i alt 25 med den først afrykkende styrke, og i blandt dem taltes også 7 Royal Air Force piloter, naturligvis med særlig tanke på operationer mod mål på landjorden.

5 Sea Harriers blev færgefløjet til Ascention Island den 30. april, idet man anvendte luftoptankning undervejs. Dagen efter fulgte yderligere to fly. På Ascention Island blev 4 af disse taget om bord på Atlantic Conveyor sammen med 6 GR 3 Harriers fra RAF Eskadrille nr. 1.

Første kontakt med argentinerne.

Medens eskadren sejlede syd på mod først Ascention Island og senere mod Falklandsøerne, blev flyene klargjort til kamp. De blev malet i de farver, der blev anset for mest hensigtsmæssige, og de blev modificeret til bl.a. at kunne bære det nye Sidewinder AIM-9L missil.

Piloterne gennemførte egentlig kampflyvetræning, hvorunder de blandt andet indøvede den under de senere luftkampe ofte anvendte "vifing"-manøvre, hvor Harrierflyene under fremadflyvning ved erkendelse af interceptende fly eller missiler vender dyserne nedad, hvorved flyene dels vinder højde og dels taber meget af deres hastighed. Manøvren gennemføres så brat som muligt.

• • •

ned i 50 fods højde og drejede derpå ind mod fastlandet. Løjtnant Al Curtis, som i øvrigt senere omkom på en mission, ramte den ene Canberra, der eksploderede, medens løjtnant Mike Broadwater beskadigede en Canberra med et Sidewinder missil. Efter denne første dags luftkamp, hvor argentinerne havde mistet flere fly, og hvor det ikke var lykkedes deres højmoderne overlyds Miragevåbensystem at nedskyde en eneste Harrier, ændrede argentinerne taktik. De angreb ikke oftere Sea Harriers direkte, ligesom man ikke oftere gennemførte dagangreb med Canberras mod de engelske skibe. Den 2. maj gennemførtes een CAP flyvning om morgenen, hvorefter flyvning blev standset af dårligt vejr, som også varede hele den 3. maj.

Den 4. maj blev en sort dag for englænderne. Et angreb gennemført ved low-level mod landingsbanen i Goose Green af 4 Sea Harriers havde store resultater, men disse blev overskygget af, at løjtnant Nick Taylor blev skudt ned og dræbt under indflyvning til målet. Herefter blev det besluttet at standse low-level angreb mod jordmål henset til det lille antal fly og piloter, man havde til rådighed. I stedet gennemførtes angreb fra højder over 15.000 fod samt daglige toss-bombning mod argentinerne forskellige steder på øerne for derved at fastholde et psykisk pres på soldaterne i forsvarsstillingerne på jorden.

Den 4. maj var dagen, hvor argentinske Super Etandard fly bevæbnet med Exocet missiler angreb den engelske flåde. På 45 km afstand affyredes to missiler, hvoraf det ene ramte destroyeren SHEFFIELD, medens det andet faldt i havet 300 m foran destroyeren YARMOUTH. Begge missiler blev affyret fra 500 fods højde i meget dårligt vejr (sigtbarhed på under 400 m og skyhøjde på ca. 500 fod).

Toss-bombning.

Til de gennemførte toss-bombninger blev anvendt 500 kg bomber med forskellige brændrørstyper. Almindeligvis blev der anvendt brændrør, der udløste luftsprængning. Sea Harriernes besætninger var vant til at anvende denne angrebsmetode, der primært blev anvendt til angreb på skibe. Målet blev anfløjet i meget lav højde. 6-7 km fra dette blev flyet trukket op i en stejl stigning med 3 G, og bomberne blev frigjort i ca. 1500 fods højde. Disse fortsatte derpå i flyets oprindelige bane mod målet, medens flyet kunne dreje af og undgå at overflyve målet.

Angrebsmetoden viste sig at være meget effektiv mod større målområder, og det er ikke svært at forestille sig hvilken psykisk effekt sådanne bomber, der dukker ud af den blå luft og springer i luften, har på et mandskab, der måske i forvejen plages af kulde, væde, sygdom og desillusioner.

De samme bomber med brændrør til luftsprængning blev også anvendt til high-level angreb, hvor bomberne kastedes fra ca. 20.000 fod.



• • •

Klargøringen til D-dag den 21. maj.

I dagene 5-8 maj var vejret ualmindeligt dårligt, og alle fly blev holdt på hangardækkene. Dog gennemførtes der den 6. maj, uagtet at vejret var meget dårligt, en mission mod en radarkontakt på søen, hvor flyene skulle identificere omhandlede ekko. Missionen blev gennemført af løjtnanterne John Eyton-Jones og Al Curtis. Begge fly gik med deres piloter tabt på denne mission, sandsynligvis på grund af en kollission, idet ingen af piloterne nåede at kalde deres base, inden denne mistede radarkontakt med flyene.

Situationen var herefter, at englænderne nu kun rådede over i alt 17 Sea Harriers samt 22 piloter. Denne tilstand medførte en meget restriktiv anvendelse af fly, indtil forstærkning var tilgået. Kun bombing fra stor højde samt toss-bombning blev gennemført, således at flyene blev holdt udenfor det argentinske luftværns rækkevidde.

Således gik dagene frem til den 18. maj, hvor der kun blev udført luftforsvarsmissioner nu og da, når vejret tillod det, samt bombninger af de argentinske stillinger som før beskrevet, for at holde deres soldater under et konstant psykisk pres.

Den 9. maj gennemførtes dog et angreb mod et argentinsk marinefartøj. Et CAP Sea Harrier fly havde fået radarkontakt med skibet, der senere blev identificeret til at være det argentinske marinefartøj NARHVAL. To Sea Harriers bevæbnet med bomber blev sendt mod skibet, som de bombede og beskadigede. Dagen efter sank NARHVAL.

Den 16. maj angreb to CAP-Harriers to argentinske forsyningskibe. De blev beskydt med 30 mm kanoner, samtidig med at det ene blev bombet. Begge skibene blev ramt og sank. Den 18. maj kunne englænderne igen åndelættet op: Forsyningskibet ATLANTIC CONVEYOR fra Cunard rederiet ankom med 4 nye Sea Harriers, ligesom den første del af RAF Eskadrille nr. 1 ankom med 6 CR 3 Harriers med chef og besætninger.

Opgaverne blev herefter omfordelt, således at RAF Eskadrille nr. 1 (SQN 1) overtog den overvejende part af angrebene mod jordmål, medens Sea Harrierne kunne hellige sig luftforsvaret af flåden samt den senere landsatte styrke.

Senere ankom yderligere 8 GR 3 Harriers til SQN 1, der tilbagelagde de 14.000 km via Ascension Island og ved hjælp af lufttankninger.

Luftkampene den 21. maj og senere.

Som nævnt udførte Sea Harrierne efter SQN 1.'s tilsynekomst hovedsageligt luftforsvarsopgaver. Utallige egentlige jagermissioner blev gennemført, og skibspersonellet vænnede sig til, at flyene ofte mangled deres Sidewinder missiler, når de igen landede på skibsdækkene.

At beskrive alle de gennemførte missioner vil føre for vidt, men typiske kampberetninger fra denne periode er følgende eksempler:

- Den 21. maj er Neil Thomas og hans nr. 2 Mike Blissett blevet dirigeret mod nogle angribende argentinske fly, der er på vej hjem fra Falklandsøerne mod fastlandet. Medens de jager disse i ca. 50 fods højde, møder de på modsat kurs et antal Skyhawks, der er på vej ind med deres bombelast. Såvel Harrierne som Skyhawkerne drejer af, idet Skyhawkflyene samtidig smed deres bombelast. De to Harriers kommer i skudposition, og Neil Thomas affyrer sin Sidewinder. Den beskydte Skyhawk forsvinder i en sky, men Neil Thomas iagttager, at Sidewinder missilet rammer det på den anden side af skyen, hvorefter det styrter ned. Mike Blissett har stort set samme resultat med en anden Skyhawk, der også bliver skudt ned. Mike Blissett fortsætter mod endnu en Skyhawk, som han beskyder med sine 30 mm kanoner, medens Neil Thomas ikke tør skyde da han ikke mere har visuel kontakt med Mike Blissett.

- Kaptajnløjtnant Ward samt førømtalte Neil Thomas blev af HMS MINERVA gjort opmærksom på en C-130 Hercules, der i lav højde fløj mod øst langs øernes nordside. Ward afskyder sin ene Sidewinder mod C-130, men uden at ramme den. Hans Sidewinder nr. 2 ramte C-130 mellem de to styrbords motorer, hvilket udløste ild i vingen. Han beskyder den derefter med 240 stk. 30 mm skud, hvorefter C-130 styrter i havet, efter at den ene vinge er brækket af.
- Den 24. maj nedskød løjtnant Martin Hale en Mirage III over Pebble Island, medens chefen for SQN 800 Andy Auld samt løjtnant David Smith nedskød tre ud af fire Mirage samme dag. Andy Auld er den første, der skyder to fly ned med to Sidewindermissiler på samme mission.
- I begyndelsen af juni oplevede løjtnanterne Dave Morgan og David Smith at sætte rekord, idet de nedskød fire Miragefly af fire mulige. De var ellers på en træningsmission, da de blev angrebet af fire Miragefly. Morgan ramte to af Miragerne med sine Sidewindermissiler, medens Davis Smith ramte en Mirage med en Sidewinder. Medens han følger i halen efter den fjerne Mirage, som han med sine 30 mm kanoner beskød flyet med, bliver Miragen knust mod jorden i et drej.

Tab af Sea Harrier fly.

Sels om englænderne ikke fik skudt fly ned i luftkampene, gik de ikke ram forbi. Udover de allerede tre tabte Sea Harrier fly mistede de yderligere tre Sea Harriers efter landgangen ved Port San Carlos den 21. maj.

I det ene tilfælde måtte kaptajnløjtnant Broadwater lade sig skyde ud efter et uheld på INVINCIBLES dæk. Bølgegangen, der kunne give en højdeforskel på op til 12 m fra det ene øjeblik til det andet, gjorde start og landing til et risikabelt foretagende, når vejret var dårligt. Således overskyllede bølgerne dækket, når hangarskibet huggede ned i bølgerne. Broadwater blev reddet uskadt.

I et andet tilfælde var løjtnant Ian Mortimer blevet ramt lige før mørkefald af et luftværnsmissil, medens han befandt sig over Port Stanley. Han lod sig skyde ud og landede på havet ikke langt fra den argentinske besatte kyst. Han etablerede sig i sin redningsbåd (DINGHY) og tændte for sin nødsender. Helikoptere fra INVINCIBLE søgte efter ham, men da argentinerne også havde helikoptere ude at søge efter ham, slukkede han for sin nødsender. Han blev fundet efter ni timer på havet i sin DINGHY af en engelsk helikopter fra SQN 820. Efter et døgnns hvile fløj han CAP igen.

I et tredje tilfælde, der indtraf den 24. maj, omkom kaptajnløjtnant Gordon Batt ved et take-off uheld.

Royal Air Force SQN nr. 1.'s operationer.

Englænderne var meget tidligt klar over, at de først afsendte 20 Sea Harriers, selv om de blev forstærket med yderligere 8 fly, udgjorde en alt for beskeden styrke til de operationer, der skulle gennemføres. Da kun Harrier fly kunne komme på tale henset til hangarskibenes størrelse, kunne forstærkning kun hentes ét sted: i Royal Air Force Harrierstyrken, der kun rådede over GR 3 Harriers, der ikke var forberedt til at skulle operere fra skibe.

Den 13. april blev det besluttet at udruste og klargøre den til NATO brandkorpset hørende SQN 1. i Wittering til afsendelse. Denne Eskadrille er velkendt i Danmark. Stort set en gang om året har den i de seneste år været placeret på Flyvestation Vandel i øvelsessammenhæng, og piloter såvel som jortpersonel er velkendte på Vandel.

Det var først planen at sende eskadrillens 14 fly med Atlantic Conveyor direkte fra England og til kampområdet, men dette kunne af tidsmæssige grunde ikke lade sig gøre. Modifikationen af flyene kunne ikke gennemføres så hurtigt, hvorfor man lod Atlantic Conveyor afsejle den 23. april uden SQN 1. Efterhånden som flyene var klar, og efter at der var gennemført træning med piloterne bl.a. med skibsstart og -landing, blev flyene færgeløjet til Ascention Island, hvor de første 6 blev taget om bord på Atlantic Conveyor, medens de sidste 8 fløj hele vejen fra England til Falkland.

Den 18. maj ankommer Atlantic Conveyor til kampområdet og tilslutter sig flåden der. Den samme dag overføres de første fire GR 3 Harriers fra Atlantic Conveyor til HERMES, der blev SQN 1 midlertidige base under ledelse af Wing Commander Peter Squire. Den 19. maj fulgte yderligere et fly, som undervejs til HERMES måtte genoptanke på INVINCIBLE. Den 20. maj overførtes det sidste af de seks fly til HERMES.

Allerede den 19. maj har SQN 1 sin første mission. Det var mod et af argentineres to Boeing 707 overvågningsfly. Dette interceptes ca. 320 km nordøst for øerne og afvistes. Den 20. maj gennemførtes det første egentlige angreb. Det blev gennemført med tre Harriers bevæbnet med Cluster bombs af typen BL 755. Målet var et brændstofdepot, der var under nedgravning på Vest Falklands sydøstkyst ved Fox Bay.

Den 21. maj, dagen hvor englænderne etablerede deres brohoved ved Port San Carlos, blev en travl dag for SQN 1.

Under en bevæbnet rekognoscering om morgenen opdager SQN Leader Pook samt løjtnant Hare fire argentinske helikoptere på jorden ved en fremskudt feltflyveplads ved Mount Kent. De angreb helikopterne med deres 30 mm kanoner og ødelagde herunder en C-47 Chinook samt to Puma helikoptere. En fjerde helikopter, en UH-1, havde held til at forsvinde i halvmørket. De samme to piloter fandt i øvrigt på en lignende mission den 26. maj en Puma på samme position. Pook angreb helikopteren på jorden med en Cluster bombe, hvorved den blev ødelagt.

Under en anden bevæbnet rekognoscering den 21. maj blev flyverløjtnant Glover, som i øvrigt fløj alene, idet hans "lead" havde fået fejl på sit fly, ramt af et Blowpipe missil ved Port Howard på Vest Falkland. Glover rullede 400⁰ med sit fly, før han fik sig skudt ud. Hans faldskærm foldede sig ikke rigtigt ud, men alligevel landede han helt uskadt i sundet mellem Falklandsøerne. Han blev taget op af argentinerne og havde den ære at være den eneste krigsfange, argentinerne fik under kamphandlingerne.

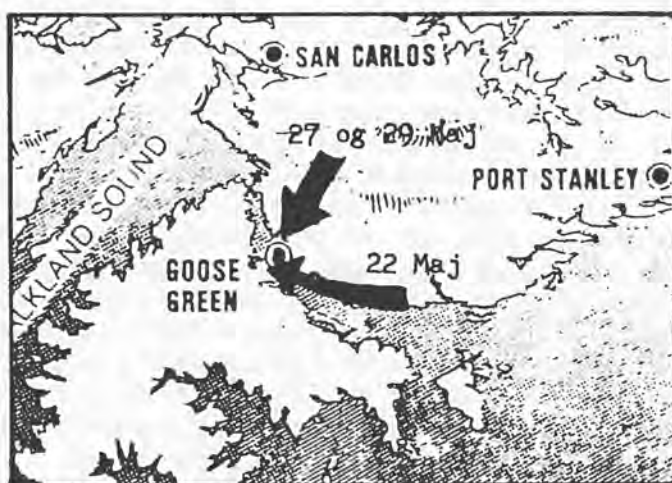
Den 23. maj gennemførtes en rekognoscering med kameraer over Port Howard, idet to Harrier overfløj området i lav højde. En nedgravet argentinsk bataljon blev observeret, og den 25. maj gennemførtes et angreb på dette mål.

Hovedmålene for SQN 1 var i de første dage af Falklandsindsatsen angreb på flyvepladserne rundt omkring på øerne. Man angreb således landingsbanerne på Pebble Island ved Weddle, Dunnose Head samt Goose Green.

En iværksat bevæbnet rekognoscering mod Dunnose Head's landingsbane den 22. maj afslørede ingen fly her, men radarovervågningen havde lokaliseret en del anflyvninger mod denne plads, og man antog, at det var Hercules C-130 forsyningsflyvninger fra det argentinske fastland.

Man er senere blevet klar over, at de indflyvende C-130 ikke landede på landingsbanen ved Dunnose Head, men skiftede til lav højde fra dette sted og fløj videre til Port Stanley. Således forsvandt flyene ud af skibenes radarsigte på dette sted, hvorfor landing blev formodet. Et angreb blev beordret mod landingsbanen på Dunnose Head den 23. maj og gennemført af fire GR 3 Harriers bevæbnet med Cluster bomber samt 500 kg bomber med bremsefaldskærme. Dette angreb var en af de få fejl, der blev begået under Falklandskrigen med Harrierflyene. Man ramte en civil skole, et tømmerværksted samt nogle lagerbygninger, medens landingsbanen forblev uskadt.

Pebble Island, der den 15 maj med megen effekt var blevet angrebet af Special Air Service med en S-61 helikopter, blev angrebet den 23. maj kl. 1400 af tre GR 3 SQN 1 Harriers, idet man anvendte Cluster bomber samt 500 kg bomber. Angrebet blev igen fulgt op den 5. juni for at sikre, at denne forsyningsbase ikke igen blev operativ. Adskillige Pucarás blev ødelagt ved disse angreb.



Harrier GR 3's angreb mod Goose Green.

Angrebene på Goose Green med SQN 1.

Goose Green, som ligger på en ca. 500 m bred landtange, der forbinder de to store landområder på Øst-Falkland med hinanden, var stærkt befæstet, og englænderne regnede med, at der var en styrke på en bataljons størrelse her (ca. 500 mand). Det viste sig senere, at styrken var på ca. 1.200 mand. Imidlertid var tilstedeværelsen af denne styrke en trussel såvel imod brohovedet ved Port San Carlos som mod den mod øst påtænkte bevægelse, som de engelske landstyrker måtte foretage for at komme til Port Stanley. Som følge heraf pådrog denne lokalitet sig stor opmærksomhed fra SQN 1.

Midt på eftermiddagen den 22. maj gennemførte fire GR 3 Harrierfly i dårligt vejr et angreb mod Goose Green. Flyene kom ind fra øst i lav højde, idet flyene fulgte Choiseul Sundets nordside. Angrebet blev gennemført mod en lejr samt mod depoter oplagt syd for flyvepladsen, og våbnene, der anvendtes, var Cluster bomber. Harrierflyene fra SQN 1 mødte her for første gang en massiv luftværnsild fra de argentinske styrker.

Den 27. maj gennemførte 2. Faldskærmsbataljon sit angreb mod Darwin og Goose Green. Angrebet blev indledningsvis støttet fra søsiden, men denne støtte måtte hurtigt afskrives, da den ikke kunne koordineres med de angribende faldskærmsoldaters bevægelser. I stedet gav SQN 1 støtte til angrebet som Close Air Support (nærstøtte til landstyrkerne). I begyndelsen var der problemer med at få kontakt til Forward Air Controllerne (FAC-erne), men disse problemer blev dog hurtigt løst.

Der blev gennemført i alt tre FAC-ledede Close Air Support angreb, hver med to GR 3 Harrierfly bevæbnet med Cluster bomber. Angrebene blev gennemført i egne landstyrkers angrebsretning, og flyene gennemførte angrebene med ca. 400 knob.

Under et af disse angreb blev SQN Leader Iveson skudt ned af luftværnsild. Han lod sig skyde ud ca. 40 sekunder efter, at han var ramt, og han landede i sin faldskærm ca. 10 km sydvest for Goose Green, hvor han gemte sig i Paragon House i tre dage, indtil han blev samlet op af en Royal Navy helikopter. SQN søgte ellers samme dag i en meget sen rekognosceringsmission - gennemført i meget dårligt vejr - at få vished om Ivesons skæbne, hvilket aktså ikke lykkedes i første omgang.

Den 28. maj hindrede vejret SQN 1 i at støtte den angribende engelske faldskærmsbataljon.

Den 29. maj om morgenen gennemførtes ved første daggrø et angreb med 3 stk. GR 3 Harriers. Dette sidste angreb på Goose Green før argentineres overgivelse her blev "lige efter bogen". Det blev gennemført af SQN Leader Harris og flyverløjtnant Harper, der var briefet ud på at skulle angribe de argentinske stillinger med Cluster bomber. Disse to Harriers blev yderligere på et sent tidspunkt suppleret med et tredje, en GR 3-er fløjet af SQN Leader Pook, der fløj en Harrier, der netop havde fået monteret Sea Harrier Raket pods til 5 cm raketter. Pook havde ikke kontakt med de to øvrige Harriers, da han gik i luften fra HERMES, ligesom han ikke kendte deres kaldetal. Via Forward Air Controlleren, der i øvrigt lige forinden var blevet angrebet af to Pucara-fly, hvoraf det ene blev skudt ned af en Blowpipe missil, får han kontakt med de to øvrige fly, der er ved at passere kontaktpunktet. De tre Harrierfly angriber low-level fra nordøst, og de bliver helt indhyllet i røg fra kampen på jorden, således at argentineres luftværn ikke kan beskyde dem, før angrebet er over dem. Pook beskriver sin situation, da han flyver ud af kamprøgen mod målet foran sig helt omspændt af eksplosioner fra de øvrige to Harrierflys Cluster bomber. Han kalder "Nummer 3 kommer op til venstre", samtidig med at han affyrer sine 5 cm raketter mod målet. De tre Harrier fly efterlader målet som et inferno af eksplosioner, hvilket åbner for 2. Faldskærmsbataljons afgørende angreb mod Goose Green. Angrebet betegnes som den afgørende hjælp til argentineres overgivelse ved Goose Green.

Angreb frem mod Port Stanley.

Med tabet af Atlantic Conveyor den 25. maj gik også SQN 1's jordstøtteudstyr tabt samt alle de våben, eskadrillen skulle have anvendt i støtten til jordstyrkerne. I stedet måtte eskadrillen nu "leve" af de tilbageværende våben på HERMES, og det tyndede stærkt ud i disse.

SQN gennemførte angreb mod argentinerne på jorden efter rekvisition fra styrkerne, der rykkede frem mod øst, mod Port Stanley. Godt 30 missioner blev gennemført til nærstøtte for styrkerne på jorden og altid i low-level. Som dagene gik, blev flere og flere Harriers ramt af håndvåbenild, men de fleste skader kunne udbedres på HERMES. Således blev SQN Leader Pook på et tidspunkt den 30. maj klar over, medens han i 25.000 fods højde var på vej retur til HERMES, at hans fly havde for mange huller, blandt andet et i brændstoftanken. Han havde netop gennemført et low-level angreb og var herunder blevet beskudt af håndvåbenild. Han glider ned i 10.000 fod i håb om at kunne liste helt hjem til HERMES, men 72 km fra skibet stopper hans motor på grund af mangel på brændstof. Han lader sig skyde ud og reddes efter 10 minutter i vandet af en helikopter. Hans Harrierfly var tab nr. 9 og det sidste under kamphandlingerne. Mange Harrierfly fik dog mindre skader. Således beskadiger den ved Port San Carlos udlagte aluminiums-matte den 8. juni wing commander P. Squire Harrier, da denne hoverer over landingsbanen.

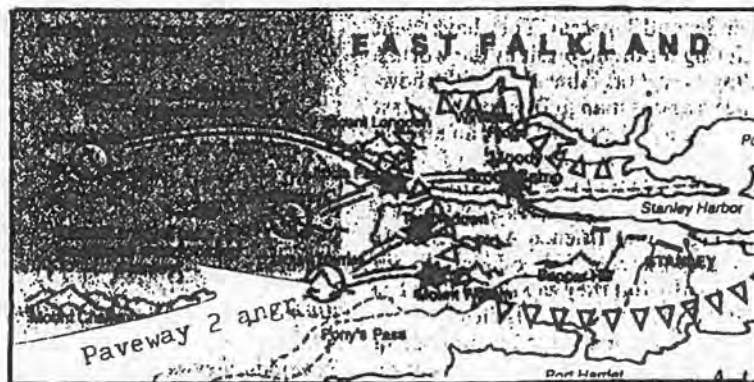
tilfælde kunne FAC-en godt vente de 11 sekunder, før han aktiverede laserprojektøren. Bomben ramte med enorm effekt direkte i målet. 450 kg. sprængstof direkte i målet har en uhyggelig afskrækkende virkning, og det udnyttede englænderne nu i en psykologisk sammenhæng. Da man gentog et nyt angreb om eftermiddagen, lod man argentinerne i forvejen vide hvor den næste bombe ville ramme og hvad klokkeslet.



Harrier GR 3' Paveway 2 angreb Den 13 juni

Til dette andet Paveway.angreb valgte man som mål, en meget velplaceret og meget velnedgravet argentinsk delingsstilling på Mount Tumbledown. Fra denne stilling kunne argentinerne med maskingevær beherske hele bjergsiden. Og hele historien fra om formiddagen gentog sig. En Harrier GR 3 kom ind og afleverede sin første bombe, FAC-en aktiverede sin laser-designator for tidligt og bomben falder for kort. I det andet og sidste angreb rammes målet med en uhyggelig stor virkning. Englænderne har fundet nøglen til krigens hurtige afslutning.

Mandag den 14. juni blev det planlagt at gennemføre endnu et Harrier/Paveway angreb. I den mellemliggende nat havde englænderne taget Mount Tumbledown, og man kunne nu fra dette direkte laserbelyse argentinerne og general Menendes hovedkvarter på Sapper Hill ved Port Stanley.



Angrebsretningen for GR 3eren med Pavewaybomben.

Paveway 2 laser smart bomb angreb.

I det af det britiske forsvarsministerium i december 1982 udsendte "The Falkland Campaign: The Lessons" fremhæves især introduktionen af laser guided bomber fra RAF Harrier GR 3.

Bag denne oplysning skjuler sig i virkeligheden en af Falklands-krigens mest dramatiske passager. I krigens sidste dage, hvor englænderne ved beslutsom og dristig kamp havde trængt sig helt frem til Port Stanley, stod man samtidig over for en ganske kritisk situation: Englænderne var på mange områder løbet ganske ud af forsyninger, og især var manglen på ammunition ved at blive særdeles kritisk. Med sænkningen af Atlantic Conveyor gik mængder af helt nødvendige forsyninger tabt, og der var ganske lange udsigter til at få genforsyninger. Derfor presede man fra alle sider de engelske styrker for en hurtig afgørelse. Den faktiske situation var den, at en talmæssig og materiel- og forsyningsmæssig overlegen, men demoraliseret argentinsk styrke, stod overfor en talmæssig stærkt underlegen britisk styrke, der var ved at løbe ud for forsyninger, men til forskel fra argentinerne fejlede den engelske moral ikke noget. Det var i højeste grad velmotiverede, højt professionelle soldater, englænderne rådede over. Men uden ammunition og forsyninger kan selv den bedste soldat ikke kæmpe. Og her kommer hiatorien om de laser-styrede bomber ind i billedet.

Englænderne havde på et tidligere tidspunkt af kampene gennemført angreb med Paveway 2 (Texas Instrument Paveway Laser Guided Weapon) bomber mod startbanen ved Port Stanley, men med negativt resultat.

To Harrier GR 3 fly rullede ind i et dyk fra 35.000 fods højde. Det ene fly frigjorde sin Paveway 2 laser bombe i 25.000 fod, den anden Harrier med sit næsemonterede Ferranti laser målodpegningsudstyr søgte at laserbelyse banen. Bombe og lasermålodpegningsudstyr kunne imidlertid ikke samarbejdes, og bombningen blev en fiasko. I krigens sidste dage, hvor man er ved at løbe ud for andre våbentyper, blev en fornyet indsats gjort for at anvende Paveway 2 bomberne. Indsatsen sker første gang den 13 juni om formiddagen.

Englænderne havde bragt 8 stk Ferranti Laser Ranger and marker Target Seekers (LRMTS) med ekspeditionsstyrken til Sydatlanten. To af disse gik tabt, da en Sea King S-61 helikopter med SAS-folk ombord havarerede efter sammenstød med en Albertros. Klargøringen af de tilbageværende lasermålodpegningsenheder trak ud på grund af tekniske vanskeligheder. Det korte af det lange er imidlertid, at et sæt lasermålodpegningsudstyr bliver bragt frem af to Gazelle helikoptere fra eskadrille 656 til en Forward Air Controller på bjerget Two Sisters, som 45 Commando af Royal Marines havde besat. Og herfra blev den første indsats med Paveway 2 bomber ledet. Argentinerne havde anbragt sig i velindrettede stillinger på det øst for Two Sisters liggende Mount Tumbledown, og der var udsigt til en ganske vanskelig kamp for englænderne for at tage dette nøgleterræn. Derfor blev den første Harrier/Paveway indsats rettet imod dette mål. En enkelt Harrier GR 3 fra SQN 1 blev opladt med to Paveway bomber ombord på Hermes, og flyet fløj fra hangarskibet til Goose Green som var Contact Point. Initial point var et let genkendeligt punkt, og dette anfløj piloten i meget lav højde. Ved Initial Point trak han flyet med 3 G, idet han fløj med 550 knob indtil flyet havde en stigningsvinkel på 30°. Han frigjorde bomben i 1.500 fods højde, idet han samtidig over radioen oplyste Forward Air Controlleren om "bomb gone!". Bomben fortsatte i flyets oprindelige retning og nåede sit toppunkt ca. 11 sekunder efter. Imidlertid tændte FAC'en sin lasermålodpeger allerede efter 8 sekunder, med det resultat at bomben faldt 300 meter for kort. Angrebet blev nu gentaget, og i dette

Englænderne lod igen argentinerne vide, at et angreb ville blive gennemført, denne gang mod Sapper Hill. Under lo minutter før den første Paveway 2 ville være faldet i målet, kapitulerer argentinerne, angiveligvis under indtryk af den virkning de to forudgående bomber dagen før havde haft på argentinernes stilling på Mount Tumbledown. Den psykologiske virkning af disse angreb har på det givne tidspunkt, hvor de argentinske soldater har været demoraliserede, haft den afgørende virkning.

Gennemførelsen af omhandlede to succesrige Harrier/Paveway angreb den 13. juni, hvor lasermåledudpegningsudstyret ved den Forward Air Controller, der ledede angrebet fra Two Sisters i englændernes forreste linie, styrede omhandlede to bomber ned til fuldtræfning i målene, indvarsler fremtidig brug af dette/disse midler.



HARRIERFLYENES INDSATS I FALKLANDSKRIGEN 1982

Harrierflyene gennemførte i alt 2.526 sorties under Falklandskrigen.

Der blev fløjet i alt 2.675 flyvetimer.

Der blev anvendt våben således:

- 437 bomber (Hermes 231 og Invincible 206).
- 25 Clusterbomber BL 755.
- 10 Paveway 2.
- x 5 cm raketter
- 27.000 30 mm granater.
- 27 Sidewinder AIM-9L.

OVERSIGT OVER ARGENTINSKE LUFTFARTOJER I FALKLANDSKRIGEN

1982

TYPE	ANTAL	TABT	ROLLE	BEVÆBNING
Mirage 3 EA	17	27	JB	2X30 mm + 1500 KG b + AA
Dagger IAI	36		JB	2x30 mm + 1500 KG b + AA
Skyhawk A-4P	39		JB	2X30 mm + 4000 kg b + AA
Skyhawk A-40	14		JB	2X30 mm + 4000 kg b + AA
Canberra B 62	6	3	B	2X20 mm + 4000 kg b
Super Etendard	5		A	2X30 mm + 5400 kg b
Pucara IA-58A	50	21	LA	2X20 mm + 1500 kg b
Mentor 760	39	4	LA	2X 8 mm + 400 kg b
Aermacchi 326	7	3	A	2X 8 mm + 2000 kg b
Tracker S-2A	6		R	1400 kg b
Tracker S 2E	6		R	1400 kg b
Neptune P-2	9		R	4000 kg b
KC-130 E/H	2		TR	
C-130 H	7	1	C	
Helikoptere	165			
Chinook		2		
Lynx				
UH-1 A		2		
Augusta A 109				
Puma				
Div. TP-fly	33			
Fellowship				
Friendship				
Skyvan		2		
Lear jet		1		
Boing 707	2			
I alt	443	117		

2.782 flyvetimer blev brugt på 25 dage af de 92 JB på i alt 445 missioner.
173 bomber blev kastet. Ca. 50% detonerede.

Præsentation af vindjakke M/82, flyverblå.

Med indførelse af vindjakke M/82 opfyldes et længe næret ønske hos flyvevåbnets personel.

Jakken er fremstillet i en flyverblå farve af 67% polyester og 33% bomuld. Den er forsynet med en mat, sort syntetisk pelskrave og foret med et termofoer af et syntetisk materiale. Den lukkes med en 8 mm 2-vejs lynlås.

Jakken har iøvrigt følgende specifikation

- 2 skråtstillede stiklommer med speciallukning
- 1 indvendig brystlomme i hver side
- slidbånd af ruskind på ærmerne
- et 5 cm bredt stofstykke i højre side under lynlåsen
- 50 mm brede og 130 mm lange skulderstropper med burrelukke
- ventilationshuller i armhulen
- 1 strop til ophæng
- vaskeanvisning.

Vindjakken kan benyttes af alt personel

- til daglig tjeneste, efter chefens nærmere bestemmelser, når andre uniformer og påklædninger ikke skønnes hensigtsmæssige
- som daglig påklædning uden for tjenesten. I henhold til bæringbestemmelserne kan vindjakken anlægges til alle blå uniformer.

Bæringbestemmelserne og måleskema er udsendt sammen med introduktionsskrivelse fra FKO af 10 MAJ 1983. Bæringbestemmelserne optages snarest i HFLV 628-1, Uniformsbestemmelser for Flyvevåbnet.

Anskaffelse af vindjakke M/82, flyverblå sker for brugers egen regning. Der kan ikke stilles krav om besiddelse/bæring af den pågældende vindjakke. Salget iværksættes ved Søværnets Beklædningsudsalg i henholdsvis København og Frederikshavn fra 1 SEP 1983. Pris 370 kr.



HAWK ESK på Kreta.

To af Luftværnsgruppens eskadriller, 541 og 544, gennemførte ASP på Kreta i slutningen af april måned.

ASP betyder Annual Service Practice, hvilket for Danmarks vedkommende er lidt af en overdrivelse, idet eskadrillerne af økonomiske årsager kun deltager hvert andet år.

Effektiviteten afprøves

Under ASP gennemføres alle faser i en luftforsvarsoperation inklusive nedskydning af et luftmål. Der er således tale om en komplet afprøvning af personellet - og dermed eskadrillernes effektivitet. Afprøvningen foretages og vurderes af et meget kompetent evaluation - team sammensat af brugernationerne (minus Danmark).

HAWK - skydninger kræver plads og udstyr

Skarpskydning med HAWK kræver specielt indrettede skydeanlæg, hvor store områder kan afspærres for fly og evt. skibstrafik. Der kræves desuden et omfattende kontrol og måleudstyr, anlæg til opsendelse og styring af luftmål m.v.

NAMFI

NATO Missile Firing Installation (NAMFI) er anlagt på Kreta, nærmer betegnet på den nordvestlige halvø Akrofiri ved Souda Bay, og åbnede i 1967 for skydninger.

NAMFI kan anvendes af NATO lande og har faciliteter til afskydning af flere forskellige luftforsvarssystemer f.eks. NIKE, HAWK, LANCE, ROLLAND, CHAPARRAL, 20 mm kanon m.fl.

Den faste bemanning er ren græsk (ca. 1000 personer) og ledes af en general, som er ansvarlig for alle aktiviteter på NAMFI, såvel operationer som sikkerhed, logistik og indkvartering.

Herudover har brugernationerne, med Danmark som eneste undtagelse, sammensat en multinational bemanning af "Scoring and Evaluation Section" som er under operativ kontrol af SHAPE, og som er ansvarlig for evaluering og kritik af alle ASP enheder, som skyder på NAMFI.

NAMFI er således et veletableret og velafprøvet foretagende, som med veludbyggede sikkerhedsinstallationer og indkvarteringsforhold samt en hensigtsmæssig organisation er skræddersyet til afvikling af ASP.

ASP faser

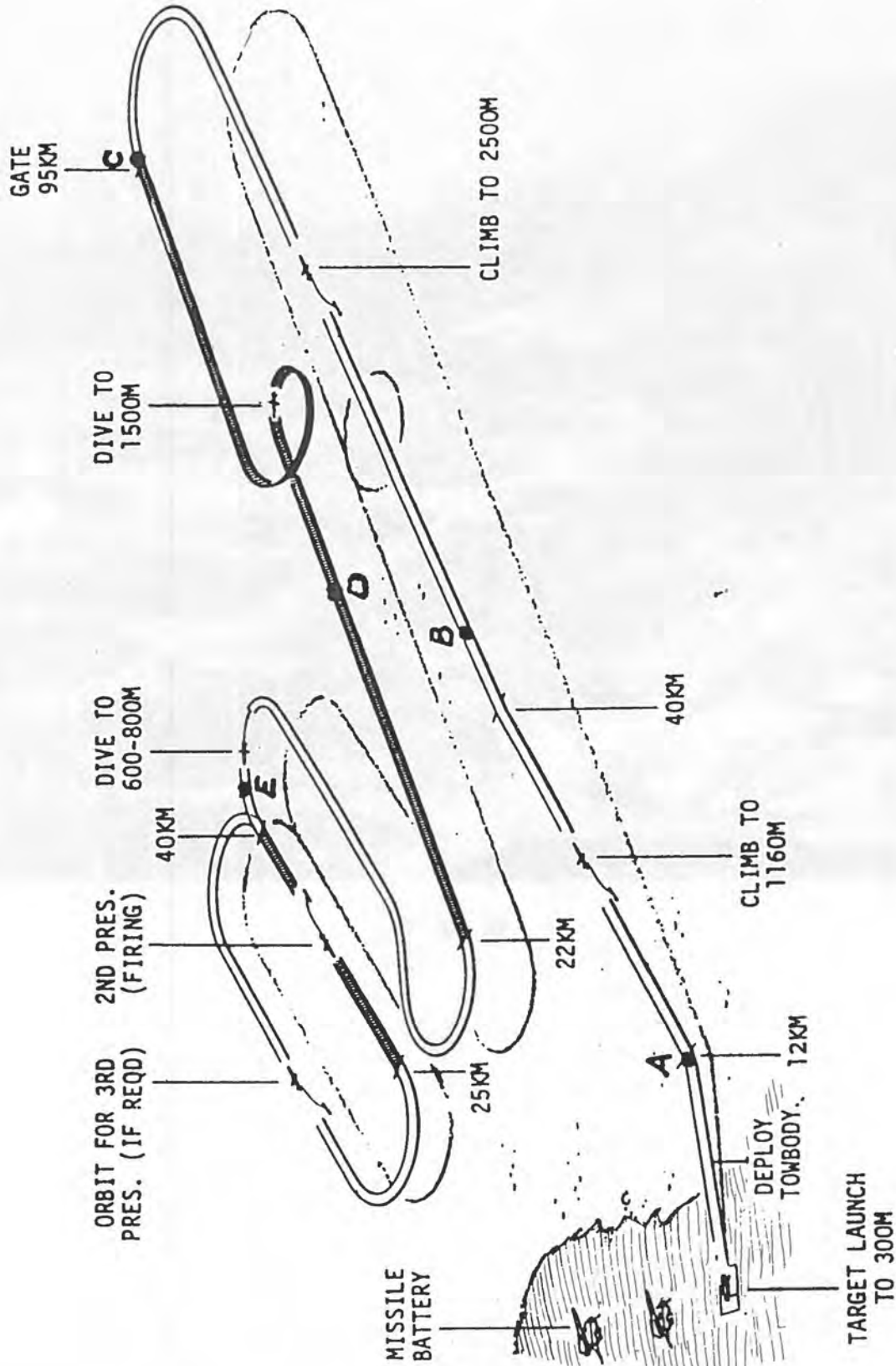
ASP gennemføres således med udleveret materiel og opdeles i tre faser. Preparation Phase omfatter kontrol og klargøring af det udleverede udstyr, udpakning af missiler m.v.

Herefter følger Prefire Phase, hvor der foregår en afprøvning af, om eskadrillen teknisk og operativt er i stand til at opfylde de beredskabsmæssige krav.

Fire Phase - selve skuddet - er naturligvis det der påkalder sig størst opmærksomhed.

Målet trækkes af et førerløst fly, der er i stand til at manøvrere som et normalt kampfly d.v.s. variere hastighed, retning og flyvehøjde samt foretage undvigemanøvrer m.v.

FIRING PHASE



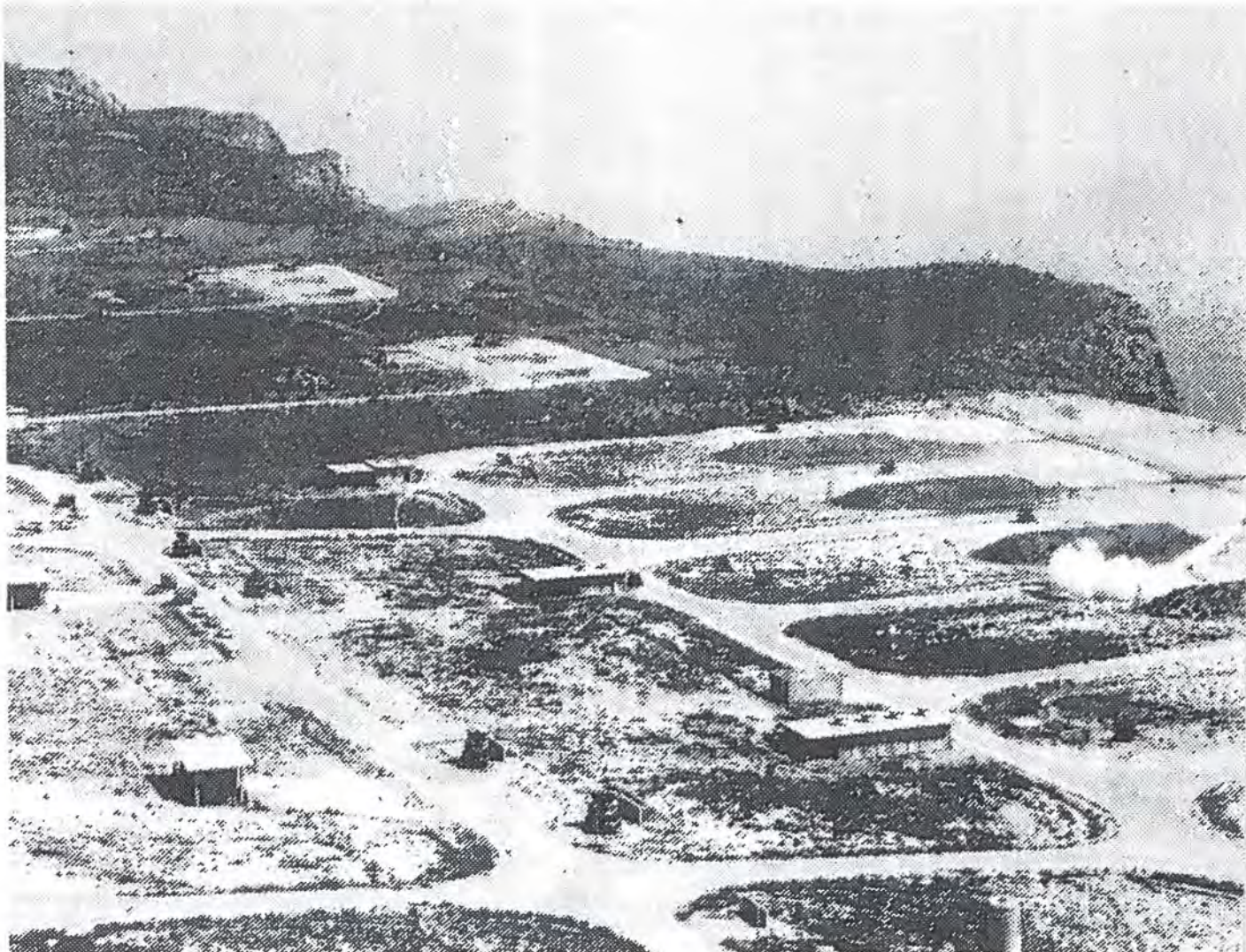
Typical Chukar II Flight Pattern Currently Flown at NAMFI

* * *

ESK544 vinder HAWK pokalen

Det lykkedes ESK544 at tilbageerobre Luftværnsgruppens HAWK pokal for bedste ASP resultat i 81-83.

ESK544 mistede i 1978 pokalen til ESK543, der derefter scorede "hat-trick" ved at erhverve pokalen tre år i træk.



☆☆☆

Belønnede Rationaliseringsforslag i FLV, første halvår af 1983.

Overkonstabel af 1. grad M. Hørup, Flyvestation Ålborg
Håndgreb til LOX-slangekobling

Premierløjtnant K.E. Langballe, Flyvestation Ålborg
Transportkranvogn til tiptanke

Seniorsergent af 1. grad V.E. Jensen, Flyvestation Karup
Udsugningsanlæg i miljørum

Overkonstabel af 1. grad P.S. Jensen, Flyvestation Ålborg
Reparation af slæbemål

Seniorsergent af 1. grad B.F. Jensen, Flyvestation Ålborg
Monteringsvogn

Seniorsergent af 1. grad F. Højsgaard, Flyvestation Ålborg
Reparation af fuselagepylons og tilpasning af LATCHASSY til F-104G

Elektriker Verner Jensen, Hovedværksted Ålborg
Safety Switch til F-16 Canopy

Seniorsergent K.H. Jensen, Flyvestation Skrydstrup
Sikring af katapultsæde

Overkonstabel af 1. grad J.L. Christensen, Flyvestation Avnø
Varmebesparelse

Overkonstabel T. Andersen, Flyveskolen
Ændring af Fuel instruments på T-17 fly

Overkonstabel af 1. grad E.L. Hansen, Flyvestation Skrydstrup
Monteringsvogn for droptanke

Konstabel U.F. Rasmussen, Flyvestation Skrydstrup
Trykplade til montering på håndsving

Løjtnant J.H. Christensen, Flyvestation Skrydstrup
Brug af programmerbar regnemaskine i vejrtjenesten

Sergent J. Asmussen, Flyvestation Skrydstrup
Ny metode til ladning af M-62 trailer

Seniorsergent A.D. Hansen og
overkonstabel P. Lennø, Flyvestation Værløse
Isolering af koblingshoved for indfangningsnet

Seniorsergent A.D. Hansen og
overkonstabel H.E.W. Jensen, Flyvestation Værløse
Overdækning af bremsehuse

Seniorsergent af 1. grad N.P. Jørgensen, Flyvestation Vandel
Ændring af DME installation i T-17 fly

Arbejdsmand Tage Mortensen, Flyvestation Ålborg
Vogn til transport af plademateriel

Seniorsergent af 1. grad F.B. Madsen, Flyvestation Skrydstrup
Beslag til ophængning af våbenudstyr

Overkonstabel af 1. grad O.C. Runager og
overkonstabel af 2. grad P. Laursen, Eskadrille 542, Luftværnsgruppen
Antenneholder til interphone antenner

Seniorsergent af 2. grad O. Miller, Flyvestation Karup
Eftersyn på generatorer

Overkonstabel af 1. grad S.M. Enemark, Flyvestation Skrydstrup
Fremstilling af pylontransportstativ

Sergent A. Christensen og
mekaniker B. Carstensen, Flyvestation Værløse
Afprøvning af omdrejningstæller

Overkonstabel af 1. grad K.B. Sejersen, Flyvestation Skrydstrup
Trimmeværktøj til F.100-PW 200 motorer

Overkonstabel af 2. grad L.H. Jensen, Flyvestation Skrydstrup
Testboks til test af Power Supplies i F-16

Overkonstabel af 1. grad M.T. Rasmussen og
mekaniker J.C. Nielsen, Flyvestation Ålborg
Ændring af det elektriske fjernbetjeningssystem på Sicard fejmaskine

Seniorsergent af 1. grad E. Thingbo og
sergent J.E. Grassov, Flyvestation Værløse
Motor- og propellersupport til C-130



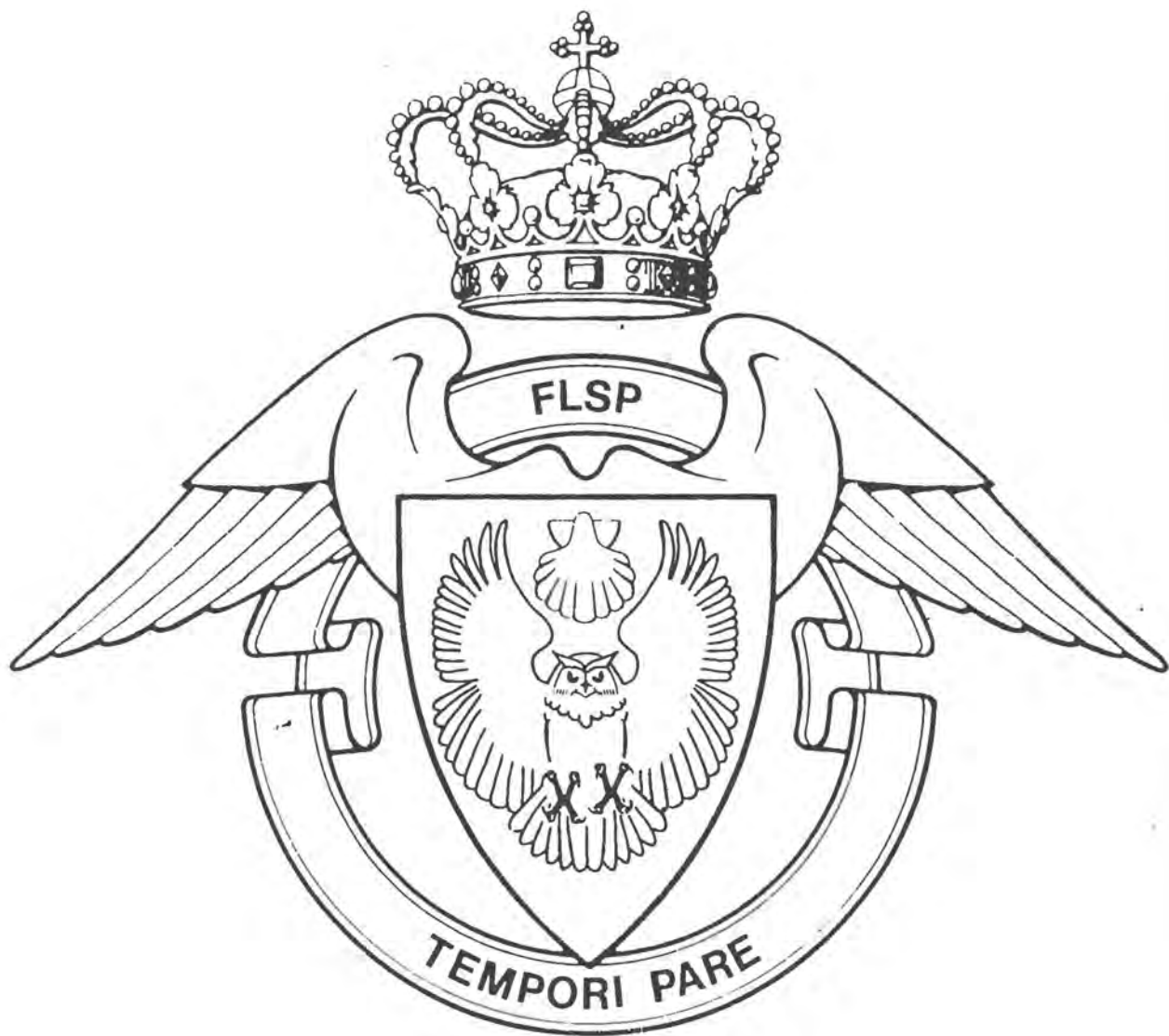
FLSP våbenskjold.

BLASONERING: I rødt en forfra set angribende guld hornugle med løftede vinger, rødt gab, sorte fægere og sort bevæbning ledsaget foroven af en guld ibsskal.

MOTIVERING: Uglen, som er gudinden Athenas hellige fugl, er et siden den senere oldtid etableret symbol for tænking og videnskab og dermed et ofte anvendt symbol for skoler. At den her vises angribende eller kampklar er naturligt, når den benyttes som symbol for en af forsvarets skoler.

Ibsskallen - en med hængslet opad anbragt skal af kammusling - er pilgrimshelgenen sankt Jakobs attribut. Betegnelsen ibsskal hidrører fra at helgenen på dansk også hedder sankt Ib. Ibsskallen er i nærværende våben indsat, for at markere at kirken i Måløv sogn, hvori skolen er beliggende, er indviet til sankt Jakob. Ibsskallen indgår også i Ballerup kommunes byvåben.

DEVISE: „Tempori pare” - følg med tiden - refererer til at skolen er ansvarlig for at gennemføre studier og udviklingsarbejde indenfor uddannelsesområdet, så dette bestandig er tidsvarende.

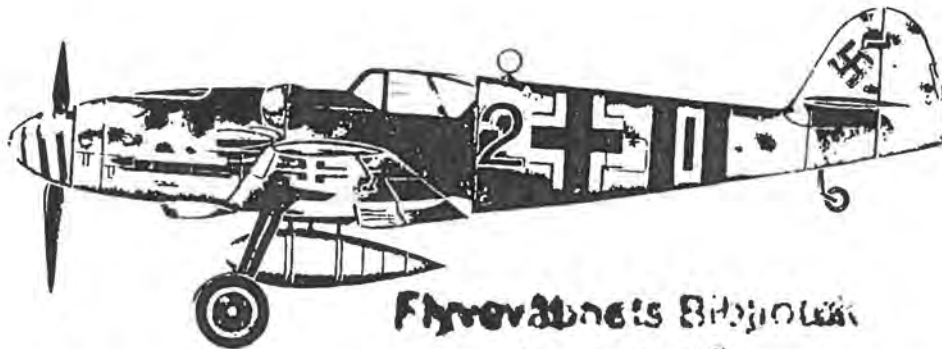


Fly Nyt



FLYVERSTABEN

OKT 1983

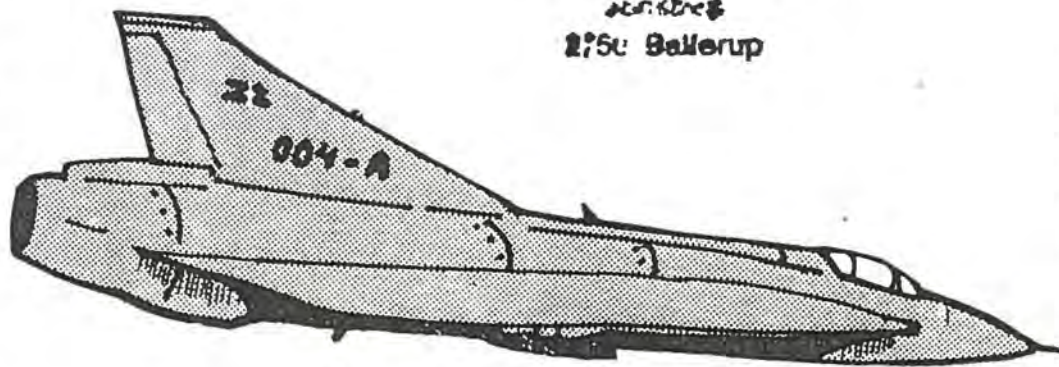


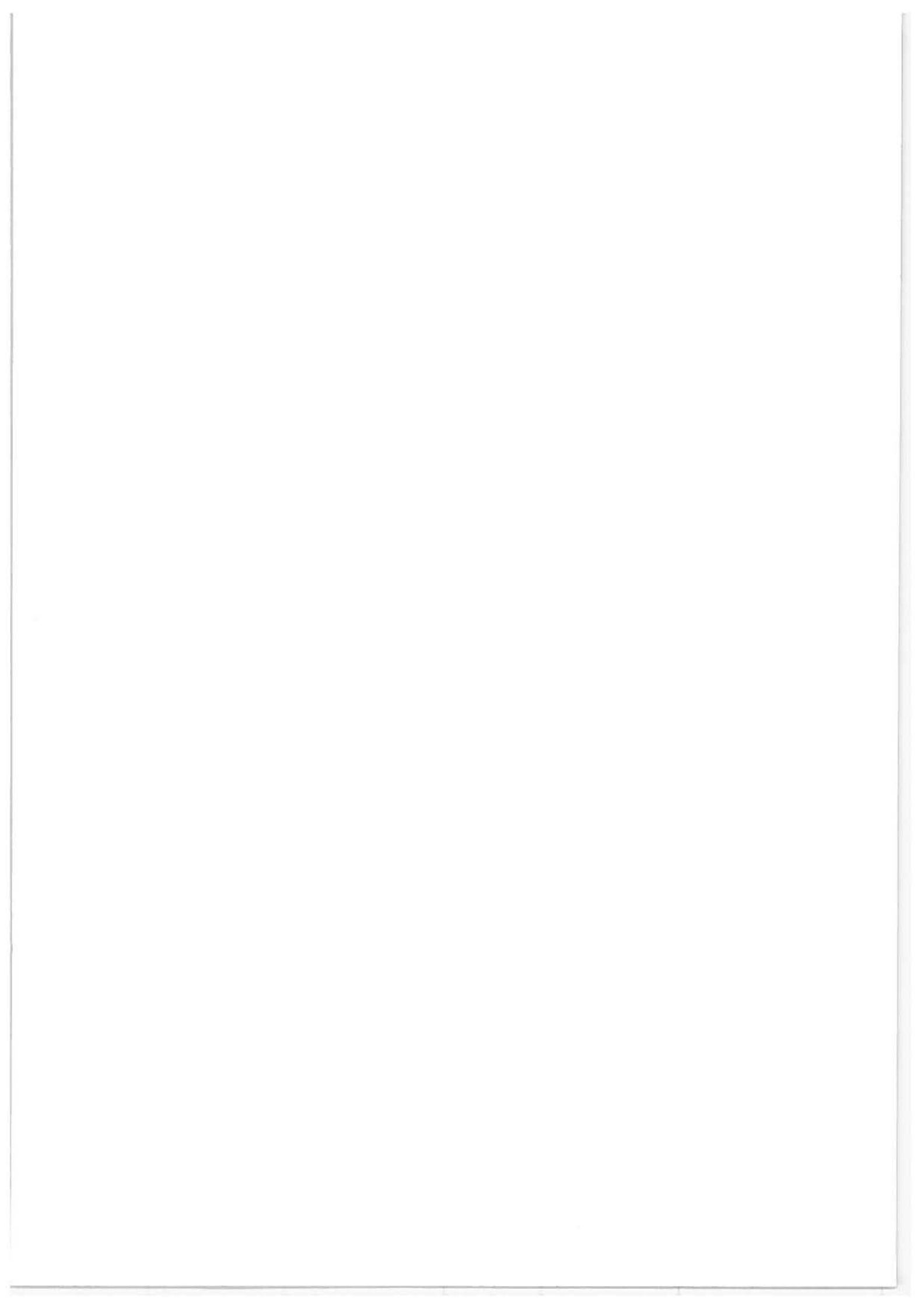
Flyverstabens Biplan

konstrueret 1918

nr. 1208

2750 Ballerup





Indhold.

- 4 - Flyvelederuddannelsen i FLV
- 7 - Nedskudt tysk jagerfly fra anden verdenskrig fundet nær Flyvestation Skrydstrup
- 13 - Navigatoruddannelse i USA
- 18 - Grønholt Air Force
- 19 - Kadetter i praktiktjeneste
- 21 - Hvad containeren indeholdt
- 22 - Veteran fra anden verdenskrig på besøg i Skrydstrup
- 25 - Kursus i psykologisk forsvar
- 26 - Tør vi bære uniform
- 27 - Historien bag præmiering af et rationaliseringsforslag
- 30 - Belønnede rationaliseringsforslag i FLV
- 33 - Våbenskjold, ESK723.
- Tinbox



Flyvelederuddannelsen i flyvevåbnet.

Fra den 1 JAN 84 påbegynder flyvevåbnet en ændret grunduddannelse af militære flyveledere, idet en aftale mellem Statens Luftfartsvæsen og Forsvarskommandoen om en fælles uddannelse af såvel civile som militære flyveledere da træder i kraft. Hermed opfyldes et af de ønsker, som Chefen for Flyvevåbnet i 1972 fremkom med i sin betænkning om den fremtidige uddannelse af flyveledere i flyvevåbnet.

Grunden til at ønsket ikke forlængst er blevet opfyldt, kan ikke søges i træghed eller uvilje, men alene i den kendsgerning, at den civile flyvelederskole (ATS-skolen) under Statens Luftfartsvæsen først nu har fået kapacitet til også at optage flyvevåbnets elever på skolen. Også fra den civile flyveledertjenestes side har der været et ønske om at nå frem til en fælles flyvelederuddannelse.

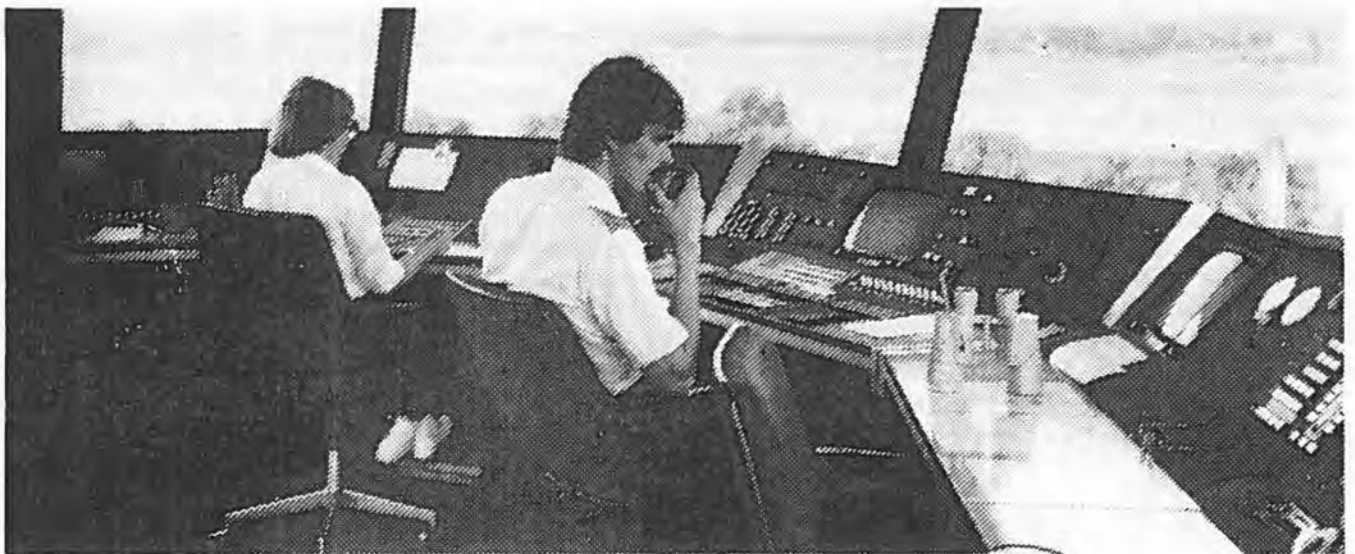
Nu da dette ønske opfyldes er der grund til at glæde sig over et - her som på mange andre felter inden for dansk luftfart - udmærket samarbejde med de civile luftfartsmyndigheder. Man kan vel også være tilfreds med den valutabesparelse, der ligger i, at kursusafgiften nu betales til en dansk institution i danske kr.

Brugerne af dansk luftrum skulle dog ikke så gerne kunne mærke nogen forskel i den ydelse og de tjenester, som de fremover vil modtage af den militære flyveledertjeneste, da de militære flyveledere altid har fået en uddannelse, der i fuldt omfang svarer til den, som de civile flyveledere har modtaget. Bekræftelsen herpå kan bl.a. ses i, at mange tidligere militære flyveledere i dag er ansat som flyveledere under Statens Luftfartsvæsen.

Luftfartens udvikling siden anden verdenskrigs afslutning har ganske naturligt medført, at flyvelederuddannelsen med jævne mellemrum har måttet justeres og tilpasses de nye flytypers ændrede trafikmønstre, ligesom flyvekontrolltjenesten for at kunne leve op til sit formål, at skabe en sikker og glidende strøm af lufttrafik, hvortil der for den militære flyvekontrolltjenestes vedkommende skal tilføjes - med opmærksomhed for, at flyenes operative frihed bibeholdes i det omfang trafiksikkerheden kan tillade det, har måttet indføre nye træningsmetoder og i vid udstrækning gøre brug af radar- og computersimulatorer.

Den militære flyvekontrolltjeneste i Danmark fylder i øvrigt 35 år her i 1983. Indtil 1948 havde piloterne som en omgangstjeneste opgaven med at give den lokale lufttrafik de nødvendige landingsinstruktioner. Da de første militære flyveledere var færdig med deres uddannelse i 1948 blev de første egentlige militære flyvekontrolltjenester eller som de blev benævnt dengang, flyveledelser oprettet i Karup og Værløse. En såkaldt centralflyveledelse, der senere blev til MIL/ATCC og FLD 515, blev etableret fra Luftmarinestation København i 1950.

Eleverne på det første flyvelederhold var alle sekondløjtnanter i hæren, der efter afslutning af uddannelsen blev udnævnt til løjtnanter af reserven. Uddannelsen var henlagt under Hærens Flyvertropper. En meget væsentlig del af uddannelsen var i øvrigt flyvning. Hver elev fik ca. 70 timers flyvning på henholdsvis Haward og Oxford fly. Undervisning i de egentlige flyveledersfag fandt sted med hjælp fra Statens Luftfartsvæsen på skolen i Kastrup Lufthavn. I 1949 og 1951 blev yderligere to flyvelederhold uddannet efter stort set samme uddannelsesprogram, idet dog uddannelsen af holdet i 1951 var henlagt til Flyveskolen. I tiden herefter modtog flyvelederne en supplerende og for enkeltes vedkommende også grunduddannelser i USA.



* * *

Op igennem 50'erne og 60'erne havde uddannelsen en i organisatorisk henseende noget omflakkende tilværelse. Først var uddannelsen henlagt under Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole. Senere ved Flyvevåbnets Konstabelskole; så ved Flyvevåbnets Reserveofficersskole og senere ved Flyvevåbnets Specialskole.

Alt dette samtidig med, at enkelte elever fortsat blev uddannet i USA. For de uddannelser, der foregik i Danmark, var der dog det til fælles, at en væsentlig del af lærerstaben kom fra Statens Luftfartsvæsens flyveledertjeneste. Dette uddannelsesmæssige samarbejde med den civile side foregik frem til 1972. Som det fremgår af den tidligere nævnte betænkning om den militære flyvelederuddannelse, ønskede man allerede den gang en fælles civil militær uddannelse, men på den nye civile ATS-skole havde man fuldt op at gøre med at uddanne egne flyveledere. Da flyvevåbnet ikke selv rådede over særligt træningsudstyr og slet ikke havde adgang til en radarsimulator, blev der indgået en aftale med EUROCONTROL INSTITUTE FOR AIR NAVIGATION i Luxembourg om, at grunduddannelsen skulle foregå her. I perioden fra 1972 frem til 1983 er ti flyvelederhold blevet uddannet ved dette institut, i alt 70 elever. Det flyvelederhold, som afsluttede uddannelsens teoretiske del den 18 AUG 83 blev således det sidste hold i Luxembourg. Udover at dette hold var det sidste i Luxembourg-hold, var der også det særlige ved dette hold, at der blandt eleverne var tre kvinder. Det vil således ikke vare længe, før de første kvindelige militære flyveledere vil deltage i den almindelige tjenestegang ved flyvevåbnets flyvekontrolltjenester.

Som sagt begynder den fælles civil-militære flyvelederuddannelse den 1 JAN 84, men rent faktisk er dette hold allerede i fuld gang med uddannelsen efter det nye mønster. For tiden er eleverne ved at gennemgå uddannelsens fase 3, der foregår på flyveskolen på Flyvestation Avnø. Ud over, at de her modtager en militær grunduddannelse, efterfulgt af en sergentuddannelse, gennemgår de også flyveskolens elementæruddannelse i flyvning. De vil så senere under uddannelsen igen komme tilbage til flyveskolen for at blive indført i instrumentflyvningens "mystik". Efter gennemgang af uddannelsens første 3 faser, der har en varighed af ca. 9 mdr., fortsættes uddannelsen ved ATS-skolen. Denne del af uddannelsen varer 27 mdr., og er inddelt i faser omfattende teoretisk undervisning og syntetisk træning i såvel tårn- incl flyvnings- og områdekontrolltjeneste afbrudt af kortere indøvningsperioder på flyvestationerne. Forløber uddannelsen planmæssigt, skulle de første militære flyveledere uddannet efter det nye uddannelsesdirektiv herefter være klar til at blive meddelt status som militære flyveledere 36 mdr. efter indtræden i den militære grunduddannelse.

Den nye uddannelsesstruktur medfører for flyvevåbnet den ulempe, at der ikke som tidligere er muligt at gennemføre en samlet uddannelse af et hold på 8-10 elever. Af hensyn til det civile uddannelsesbehov må holdet opdeles i to klasser, der ud over de civile elever kun kan have 4-6 militære elever pr. klasse.

Som følge heraf oprettes der to klasser ved ATS-skolen, således en klasse der starter omkring 1 JAN og en klasse omkring 1 MAJ.

Så meget om den tidligere og nye uddannelse, men en god uddannelsesstruktur er ikke i sig selv nok for opnåelse af gode resultater i en vel fungerende flyvekontrollenhed. Elevernes egnethed og interesse for tjenesten er en væsentlig bestanddel, når det endelige resultat skal gøres op. En i forhold til uddannelsen afpasset karriereplan er en nødvendighed. Det er i erkendelse heraf, at en arbejdsgruppe nedsat under Forsvarsministeriet bl.a. har til opgave at se på den side af sagen.

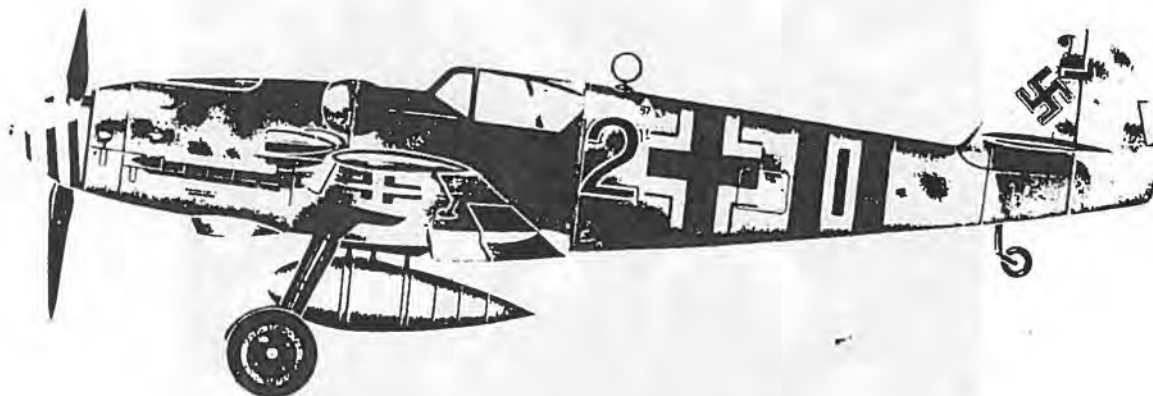
* * *

Nedskudt tysk jagerfly fra den anden verdenskrig fundet nær Flyvestation Skrydstrup.

I forbindelse med motorvejsbyggeri i Sønderjylland blev der den 13 juli 1983 ved HAMMELEV, mellem Skrydstrup og Haderslev, fundet et tysk jagerfly af typen Messerschmidt ME 109.

Flyet var blevet skudt ned under luftkamp med allierede fly den 12 marts 1945.

Et fly af typen Messerschmidt ME 109.



Me-109G-10
Engine: Daimler-Benz 605D + MW50
boost. Armament: 2 x 13.1-mm
machine guns and 1 x 30-mm cannon.
Speed: 428 mph at 25,000 ft. Ceiling:
41,400 ft. Range: 350 miles. Weight:
8,115 lbs loaded. Span: 32 ft 6½ ins.
Length: 29 ft 8 ins

Een af Flyvestation Skrydstrups medarbejdere, som er flyhistorisk interesseret, stammer fra egnen og havde som følge heraf kendskab til nedstyrtningen i 1945.

Efterhånden som motorvejsbyggeriet nærmede sig stedet for nedstyrtningen, orienterede han myndighederne herom.

Den 13 juli stødte gravemaskinerne på flyet, som lå 6-8 meter under terrain i en mergelgrav, som efterhånden var blevet fyldt op. Jordens beskaffenhed har imidlertid bevirket, at adskillige af de dele, som blev gravet fri, var meget velbevarede.



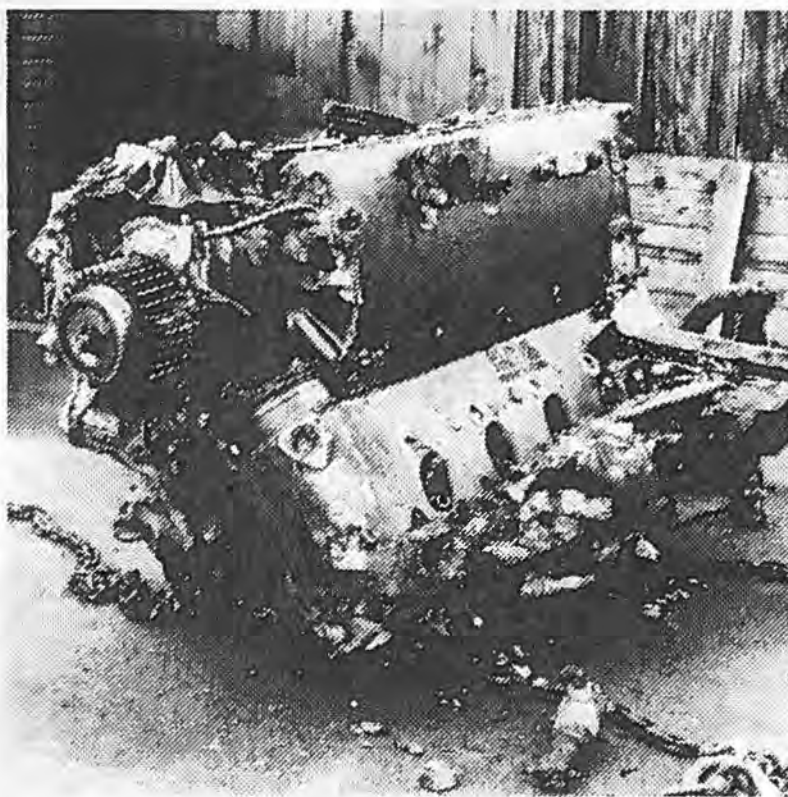
Fra udgravningen. I Forgrunden Elyets halehjul.



Motoren graves fri.

...

Fundet afslørede rester af piloten, fuselage, cockpit, motor, maskingevær og kanon (2 stk. 13 mm, 1 stk. 30 mm), ammunition, pilotens personlige ejendele, 1 pistol 7,65 mm med ammunition m.m.

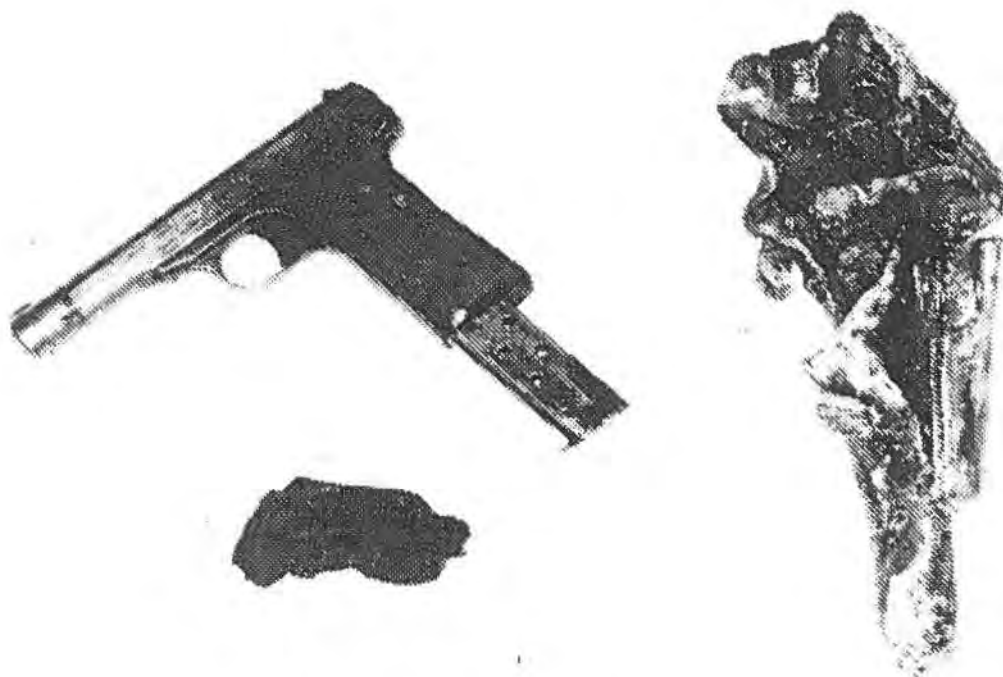


Motoren, en Daimler-Benz DB 605 AM.



Propelnavet.

...



7.65 mm pistol.



Danske og tyske pengesedler.

• • •

Sagen gav anledning til et fortrinligt samarbejde mellem politi, tyske myndigheder og Flyvestation Skrydstrup.

Flyvestationen assisterede med bjergning og opbevaring af flyvragdele og varetog endvidere sikkerheden i forbindelse med de fundne ammunitionsgenstande.

Identifikationen af piloten har endnu trods gode holdepunkter i sagen - ikke givet resultat.

Piloten er siden blevet bisat i de ukendte soldaters og flygtninges grav på Assistenskirkegården i Haderslev.

Med hensyn til vragdele tilhører disse officielt Politimesteren i Haderslev, idet disse betragtes som "hittegods".

Efter aftale mellem Politimesteren og Chefen for Flyvestation Skrydstrup er vragdelene nu overført til Flyvevåbnet ved Flyvestation Skrydstrups foranstaltning.

Det er planen, at vragdelene snarest overdrages til Danmarks Flyvemuseum.

Fundet gav iøvrigt anledning til nogen opmærksomhed såvel i ind- som udland, og flyvestationen har da også fået en del henvendelser af forskellig art f.eks. fra historiske interesserede, museer m.v.

Alle disse henvendelser videregives imidlertid til Danmarks Flyvemuseum.

Begivenheden har løftet en flig af fortiden og dermed af Flyvestation Skrydstrups historiske udvikling.

Et bidrag, som yderligere kan hjælpe til den kortlægning af flyvestationens historie, som allerede gennem nogen tid har været under forberedelse på initiativ af stationschefen, Oberst B.V. Larsen.

Flyvestationens historie er planlagt skrevet og opdelt i 3 perioder, nemlig

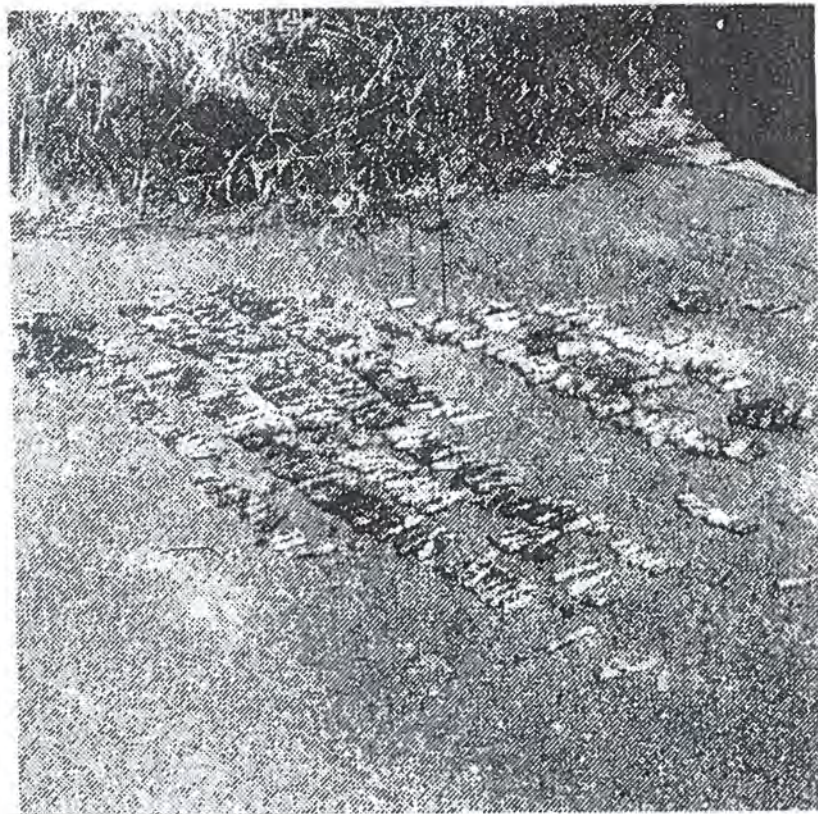
1. Fliegerhorst Hadersleben 1943 - 45
2. Flygtninge- og materielfordelingsperioden 1945 - 53
3. Flyvestation Skrydstrup 1953 -

Udgifterne i forbindelse med tilvejebringelse af et sådant historisk skrift vil blive afholdt af midler fra flyvestationens Åbent Hus arrangement 1983.

Såfremt der blandt FLYNYT's læsere måtte være nogen, som kan bidrage med materiale til Flyvestation Skrydstrups historie, vil sådanne bidrag blive modtaget med glæde. Flyvestationen har udpeget kaptajn G.L. Jensen (telf. (04) 54 13 40 lokal 2116) til at varetage denne opgave.



På billedet ses bl.a. 13 mm maskingevær.



Ammunition.

* * *

Navigatoruddannelse i USA.



Sekondløjtnant Bendt Strande
Thomassen
Eskadrille 721

har i tiden 31 AUG 1982 til 25 MAR 1983 gennemgået

Undergraduate Navigator Training Class 83-11

Sekondløjtnanten blev nr. 1 af 38 elever, heraf 35 fra USAF, med et gennemsnit på 98.399 points.

Efter afslutningen af kurset blev sekondløjtnanten tildelt

The ATC Commander's Trophy

og

A Distinguished Graduate Letter.

I tilslutning hertil har Inspektøren for Flyvevåbnet tilsendt sekondløjtnanten en skriftlig ankerkendelse.

Nedenfor følger sekondløjtnant Thomassens indtryk fra opholdet på Mather AFB.

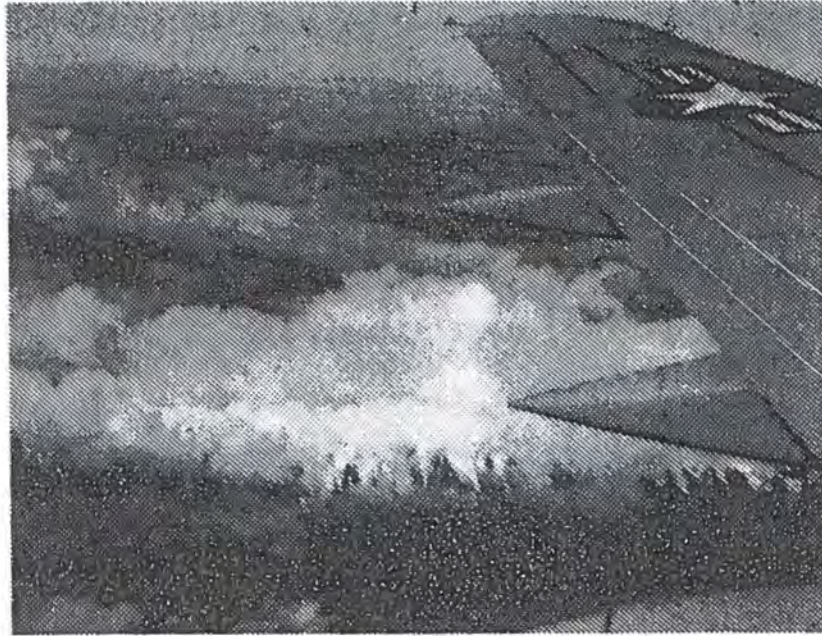
Så gik turen over det store vand igen, denne gang til Californiens nordlige vindal, 710 km. nord for Los Angeles, 150 km øst for San Francisco, nærmere sagt Sacramento. Med ca. 2 timers kørsel til Stillehavet og samme tid til bjergene og dermed spillebulerne, kan det ikke ligge bedre. Klimaet er fint med masser af sol med temp. omkring 20-33 grader sommeren igennem, så det er lige til at holde til.

Navigator træningen foregår på Mather Air Force Base i udkanten af Sacramento, her bliver alle navigatører fra USA og 50 andre lande uddannet, det vil sige ca. 1000 om året.

Det første kursus man gennemgår er UNT, Undergraduate Navigator Training på godt 6 måneders varighed. Man starter med at lære alt om kroppen, og hvilken indvirkning flyvning har på ens legeme. Det er ret spændende, blandt andet fordi man her får lov til at flyve i faldskærm. Det bliver også til 3 ture i undertryksskammer, foruden al det teori man får. Efter dette starter man på den egentlige navigation. Der er i alt 11 forskellige teorifaser, og dermed 11 eksamener, og det vil sige, at når man har gennemgået dem alle, har man besvaret 1140 spørgsmål.

• • •

Den "flyvende" del af programmet er bygget op omkring en flåde af T-37, og T-43, sammen med teknisk avanceret jordudstyr, såsom T-45 navigationssimulatorens. Under programmet får man 7 ture i T-37, flyet er et lille tosædet "side by side" træner. Turene omfatter bl.a. high level navigation, akrobatik, on hands træning, og sidst men ikke mindst 4 low level ture over bjergene. Det er ikke nemt at navigere nede mellem de sneklædte bjerge, men det er nogle fantastiske flotte ruter, der flyves.



Mount Shasta i Utah.



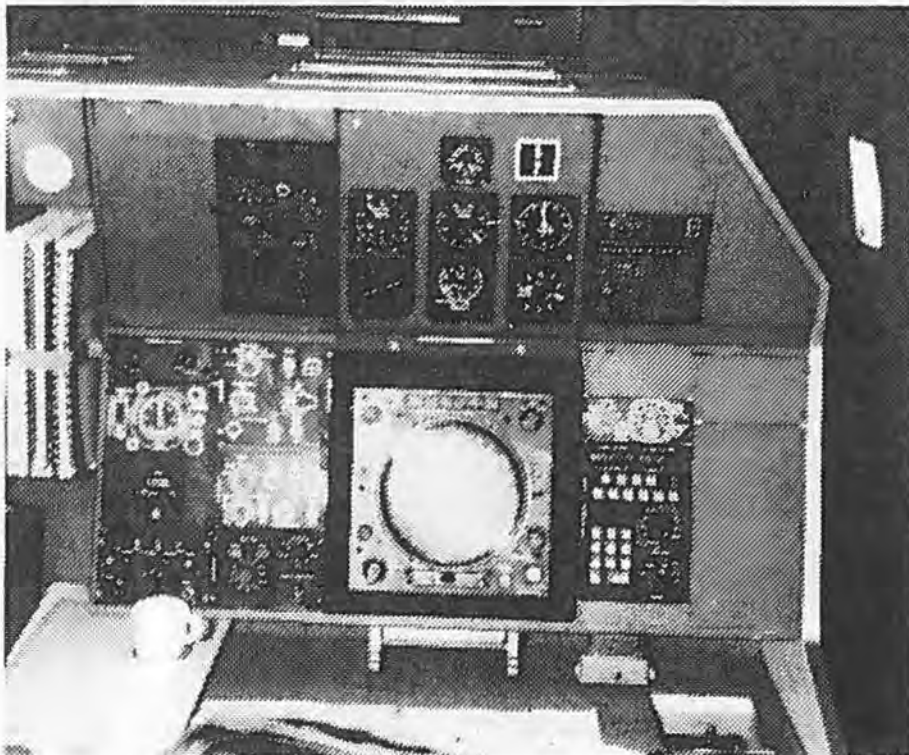
Over bjergene i Vest Neavada.

• • •

I T-43, (Boing 737 med plads til 12 elever), flyver man 14 ture, som blandt andet omhandler radar navigation, dag celestial (hvor man navigerer ved hjælp af solen og månen) og nat celestial, (hvor det er ved hjælp af stjerner, månen og planeterne, man navigerer). Til sidst flyver man radar low level i T-43, hvor man udelukkende bruger radaren som øjne. Sideløbende med disse flyveture får man ture i T-45 simulatoren. Her flyver hver elev sit eget lille fly, og man har alle mulige navigationshjælpemidler (hvis de ikke bliver taget væk af instruktøren, det sker jo at det ikke går som man regner med). Man har hastigheder fra 50 knob op til march 2,1 og flyvehøjder op til 80.000 fod, samt mulighed for at simulere alle flytyper, lige fra F-111 til B-52. Hele dette system betyder, at hver elev har mulighed for at prøve alt på egen boldgade uden at komme til skade.

Man har 8 flightchecks i UNT, så de godt 6 mdr. er tæt pakket med arbejde. Det kan nemt blive nogle lange dage, især hvis man kommer bagefter i programmet, fordi vejret driller.

Man kan risikere at skulle møde kl. 0400, planlægge turen i 2 timer, flyve i 6 timer, debriefe i 1 time, og derefter gå til teori i 4-5 timer, men så har man også fri til at lære lektier.



En Navigator konsol i en T-43.

• • •

Som omtalt er der meget at lave i UNT, men ikke mere end man kan få tid til at se sig omkring med ture til Los Angeles, San Francisco, Reno og meget mere. Det må nok siges at det er en fordel at vide, hvad der er vigtigt. Det kniber for de fleste Amerikanere, ja hvis man må sige det, så "æder de alt rådt". Det største problem de amerikanske elever havde, var dog hovedregning. 85% af de elever, der dumpede, var ude af stand til at anvende hovedregning. De var opvokset med lommeregner og computer. Dumpeprocenten var stor, alt i alt var der på et tidspunkt 89 elever i klassen, og der var kun 38 der fik "vinger" (9 af disse elever graduerede dog med næste klasse).

Efter de godt 6 mdr. er man så klar til at graduere, med vinger taler og masser af skulderklap. Det går man meget op i hos amerikanerne, men det er der jo nok ikke noget at sige til.



Base Commander til venstre og gæst speaker til højre.

• • •

• • •

Efter UNT får de elever, der skal på tunge fly (C-130, C-141, C-5 og lign.) et kursus i "Advanced Navigation" på ca. 1½ måneds varighed. Her lærer man bl.a. lufttryks-navigation og andet navigation over vand, samt polarnavigation, med alle de mærkelige ting der sker når man navigerer i de højeste breddegrader. I dette program er der kun 2 eksamener og 2 flightchecks, så det er lige til at overse. I AN flyver man på en lidt anden måde, d.v.s. mere selvstændig, der er ikke så meget instruktion, men det passer jo fint da man snart skal til at flyve som eneste navigatør på flyet. Så er man igen klar til at graduere. Denne gang knap så formelt.

Nu efter godt 8 måneders ophold i USA drager man igen over det store vand mod lille Danevang, man er en masse oplevelser rigere, og man har en guldvinge på brystet, nu må man håbe, der er held ved den. Man har lært en masse; men der er meget mere at tage fat på, men måden hvorpå man bliver modtaget i ESK 721 tyder på at tiden kommer til at gå godt-----



Graduation.

* * *

Grønholt Air Force.

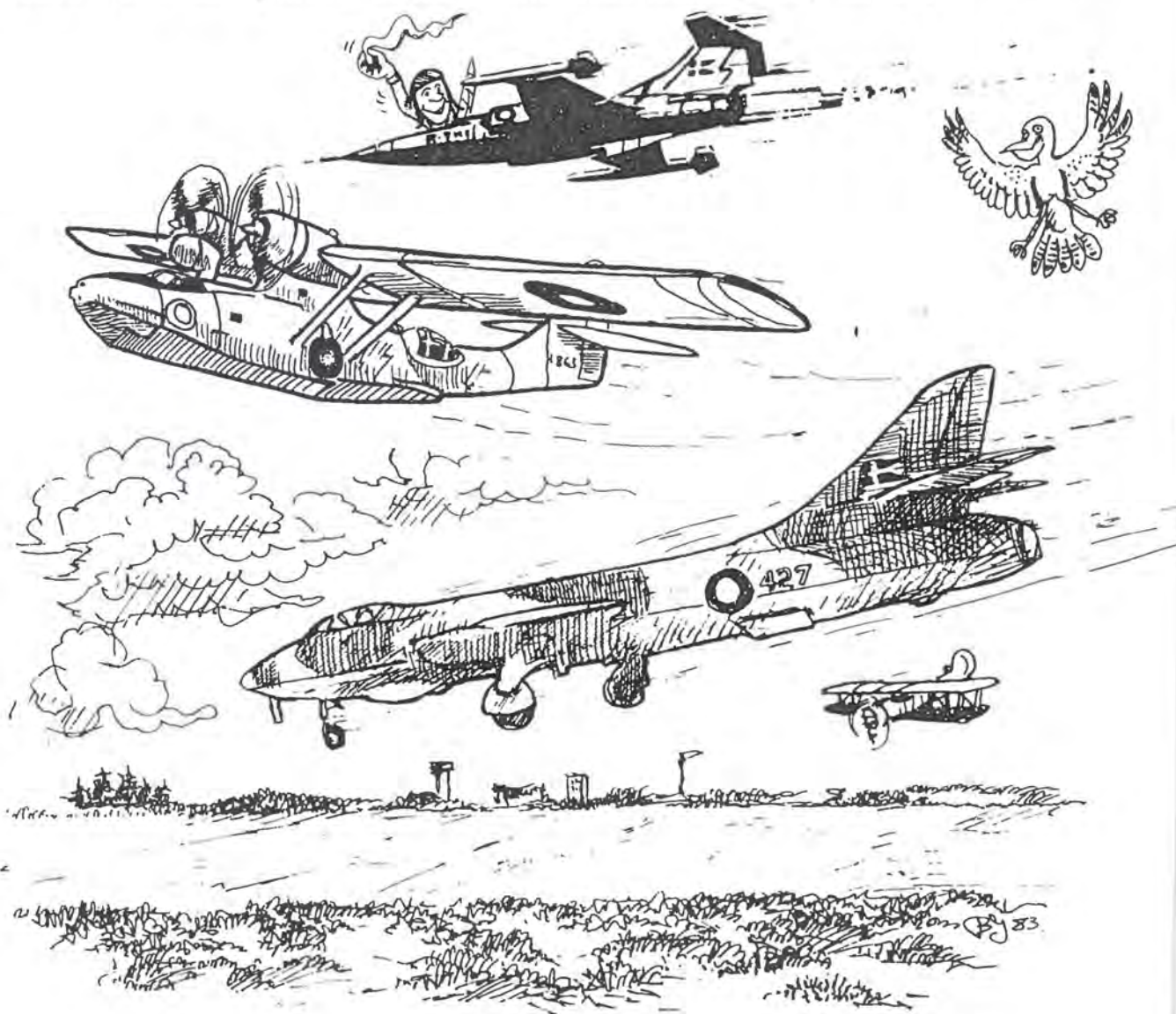
Den 9/6 ankom der to af FLV fly, afsat til historisk formål, til Grønholt flyveplads. De blev transporteret fra FSNSKP, hvor de havde medvirket i "åbent hus" arrangementet. Det drejer sig om HUNTER 401 (tidl. FSNALB) og HARVARD 309 (tidl. FLV Specialskole).

Begge disse yderst velbevarede fly var blevet "hjemløse" og ville være gået en usikker fremtid i møde, hvis ikke direktør P. Bohnstedt-Petersen med stor velvilje havde givet dem plads, i hangar, ved sin flyveplads. Sammen med C-47, 682 ligner det nu snart en "Grønholt Air Force".

METEOR MK.4 nr. 461, der også er blevet "sat ud" af FSNALB, vil forhåbentlig snart komme inden døre på Egeskov Veteranmuseum.

Uden udstillingsværdige fly intet flyvemuseum!

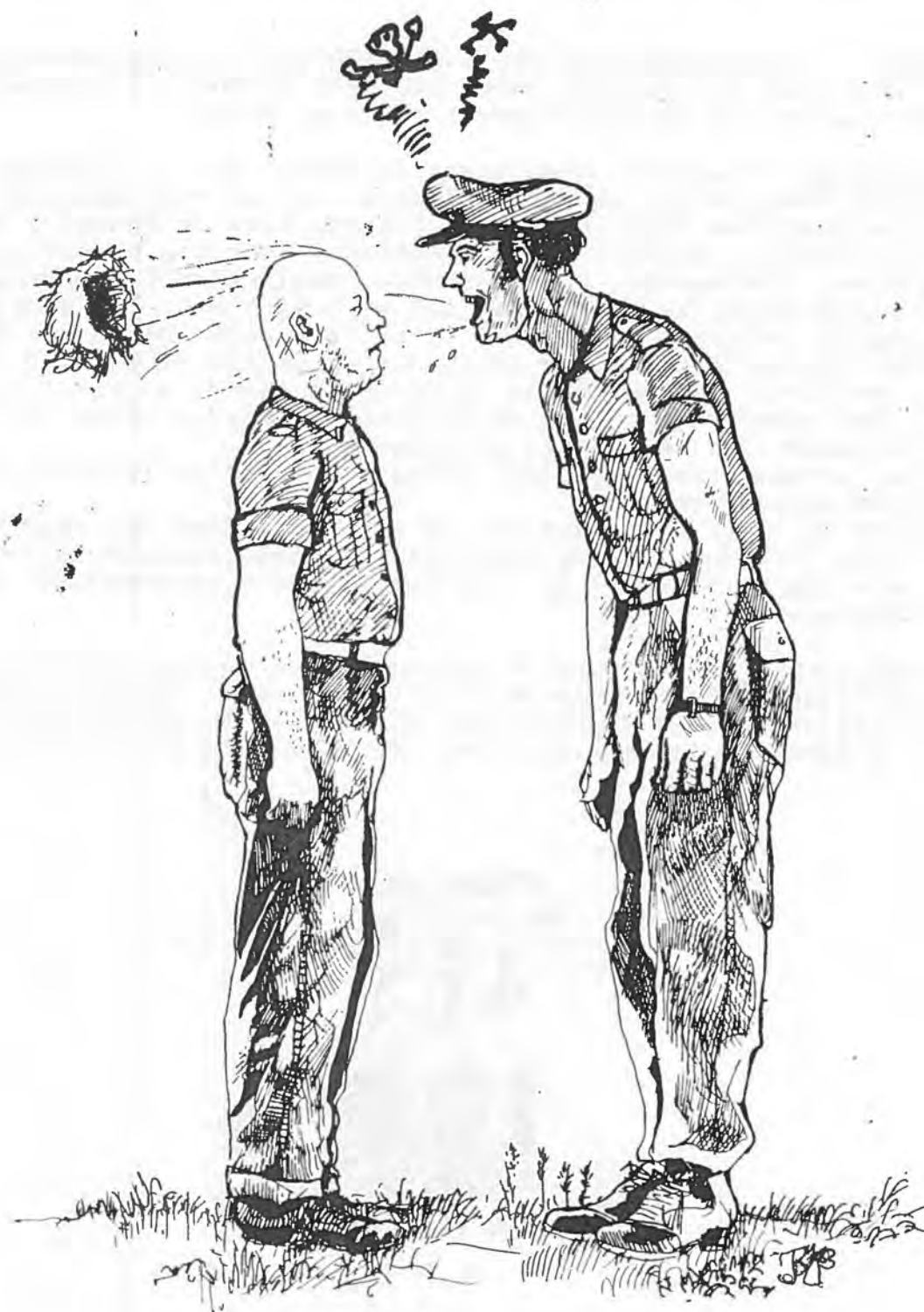
FLV historiske samling har nu civilt 23 fly på ventelisten, men i flere af disse gnaver tidens tand uforholdsmæssig hårdt!



Kadetter i praktiktjeneste.

2 kadetter fra Flyvevåbnets Officersskole har i perioden 26 APR - 24 JUN 1983 gjort tjeneste ved Flyvestation Sigerslev i deres praktikperiode.

FLYNYT bringer her deres rapport til FLOS.



Arbejdsgrundlag. U-delingen var inddelt i to sektioner, ledet af undertegnede, der var underlagt delingsføreren (LD-U). Hver sektion bestod af 3 grupper, med 3 SG som gruppeførere. Herudover fungerede en SSG 2 som NK i u-delingen.

Arbejdsområde. Det primære område var vores arbejde som sektionsførere, men herudover virkede vi som "stand in" for manglende DF og GF, hvilket var en hyppigt forekommende situation og skyttetjeneste, og herudover underviste vi et antal gange i eksercits, tjenesteforhold og FUT. Samtidig fungerede vi som skydeledere, i forbindelse med afvikling af skarpskydning. I perioden blev vi inddraget i arbejdet med forberedelsen af introduktion af FORPUBS for Stampersonel i FLV, i forbindelse med et illustrativt video-bånd til undervisningsbrug. Yderligere fik vi som opgave at planlægge uddannelsen for hold AUGUST 1983.

ANDET. I forbindelse med TAC EVAL i LVG fik vi lejlighed til at se ESK 543 og ESK 542 fungere under TAC EVAL forhold, i forbindelse med undertegnedes nærforsvarsopgaver på disse steder.

Erfaringer. Positive: U-delingen på FSNSIG gav os rigeligt af opgaver. De bakkede os op, både holdningsmæssigt og rent praktisk. Når uhensigtsmæssigheder eller fejl blev begået, blev de genstand for åbenlys og øjeblikkelig kritik, ligesom korrekt/ rettidig handling, også blev bemærket tilsvarende. Ny ideer blev opmuntret til afprøvning. Den professionelle holdning, og viljen til at bevare den, hos u-delings befalingsmænd, smittede helt klart af på de menige. Dette gav sig udslag i den stadigt højere grad af intern selvkontrol, istedet for ydre kontrol. Negative: Det er yderst utilfredsstillende at praktikperioden slutter, før rekrutuddannelsen er afsluttet. Således nåede vi ikke at modtage feedback fra de menige, på uddannelsen.

Målet er med sikkerhed nået, således som det er formuleret i FLOS uddannelsesinstruktioner.

Selvom vi følte os usikre på, om vores grundlag fra FLOS var i orden, viste perioden at især pædagogik og socialpsykologidelen var god at have som ballast. Vi er tilfredse med den baggrund, vi har fået før praktikperioden.

Kommentarer. Disse 8 uger er med sikkerhed de mest lærerige i vores hidtidige 1½ års studie på Flyvevåbnets Officersskole. Detter er bl.a. muliggjort af den indstilling, vi er blevet mødt med på FSNSIG, så vi må generelt betegne praktikperioden som særdeles tilfredsstillende.

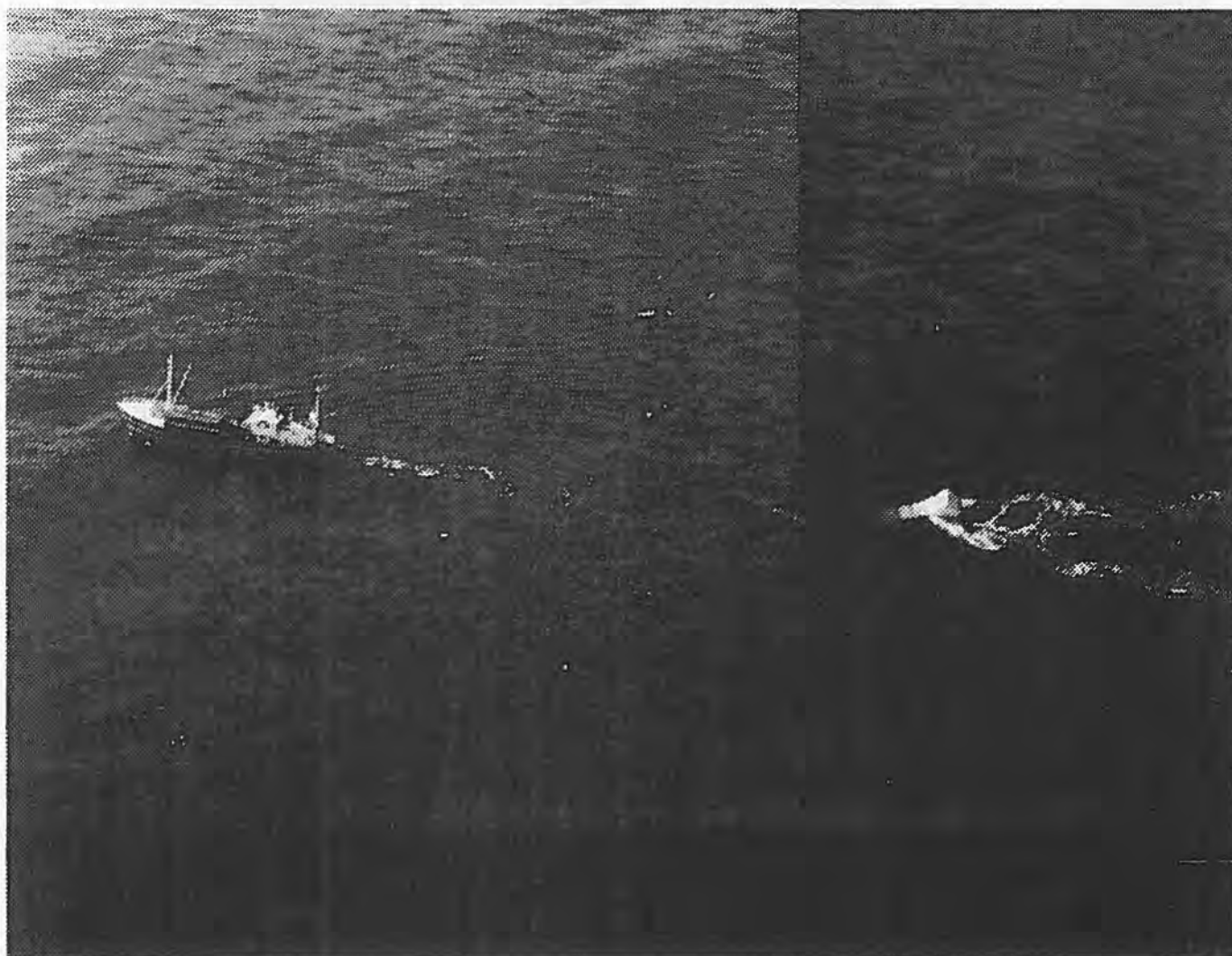


Hvad containeren indeholdt.

Billederne er taget 6 JUN 1983 på en rutinemæssig "Navy-search" i Nordsøen, hvor ESK 729 flyver langs sejlrufterne og fotograferer og registrerer skibstrafikken, især den østfra naturligvis.

På disse missioner flyver eskadrillens piloter ofte bevidst tæt forbi de mindre fartøjer, især hvis vejret er hårdt og de små fiskekuttere "rider" op og ned ad flere meter høje bølger. Derved får fiskerne nemlig en mulighed for at tilkalde sig opmærksomhed, f.eks. ved opsendelse af nødraketter, hvis de skulle have problemer i det hårde vejr.

Billederne er taget på en sådan mission og viser kutteren "South Sea" slæbe en stor container efter sig. Containeren tilhørte et amerikansk ægtepar, som var under flytning fra USA til Stavanger. Deres ejendele blev befordret i et containerskib, der befandt sig 70 sømil vest for Hanstholm, da det under en hård sø krængede så voldsomt, at 3 containere rev sig løs og forsvandt i havet. Hirtshalskutteren fandt den ene container og fik den bugseret til Hanstholm. Den rummede foruden sit indhold af flyttegods så meget vand, at der skulle 2 kraner til at løfte den på kaj.



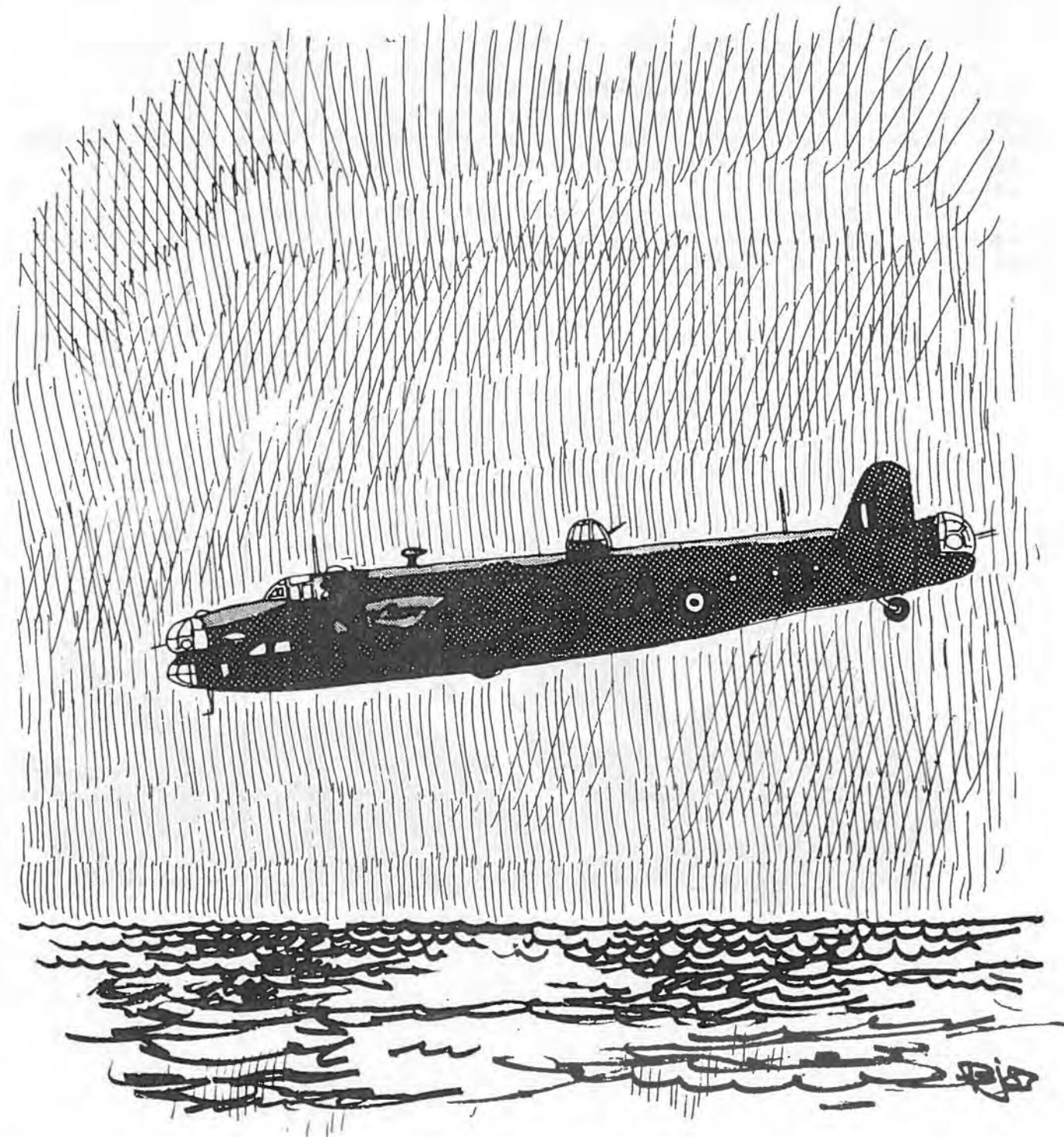
Veteran fra anden verdenskrig på besøg i Skrydstrup.

Flyvestation Skrydstrup fik den 8. september besøg af Peter S. Skinner, tidligere agterskytte i et engelsk Halifax-fly, som den 9 januar 1943 blev skudt ned ved Brøndum, nord for Esbjerg. Skinner var den eneste overlevende ud af en besætning på 8. Han tilbragte resten af krigen i tysk krigsfangenskab.



Fra modtagelsen på Flyvestation Skrydstrup.

OB B.V. Larsen sammen med ægteparret Skinner (t.v.) og Lund Sørensen. Det var på gårdejer Lund Sørensens mark, flyet styrtede ned i 1943.



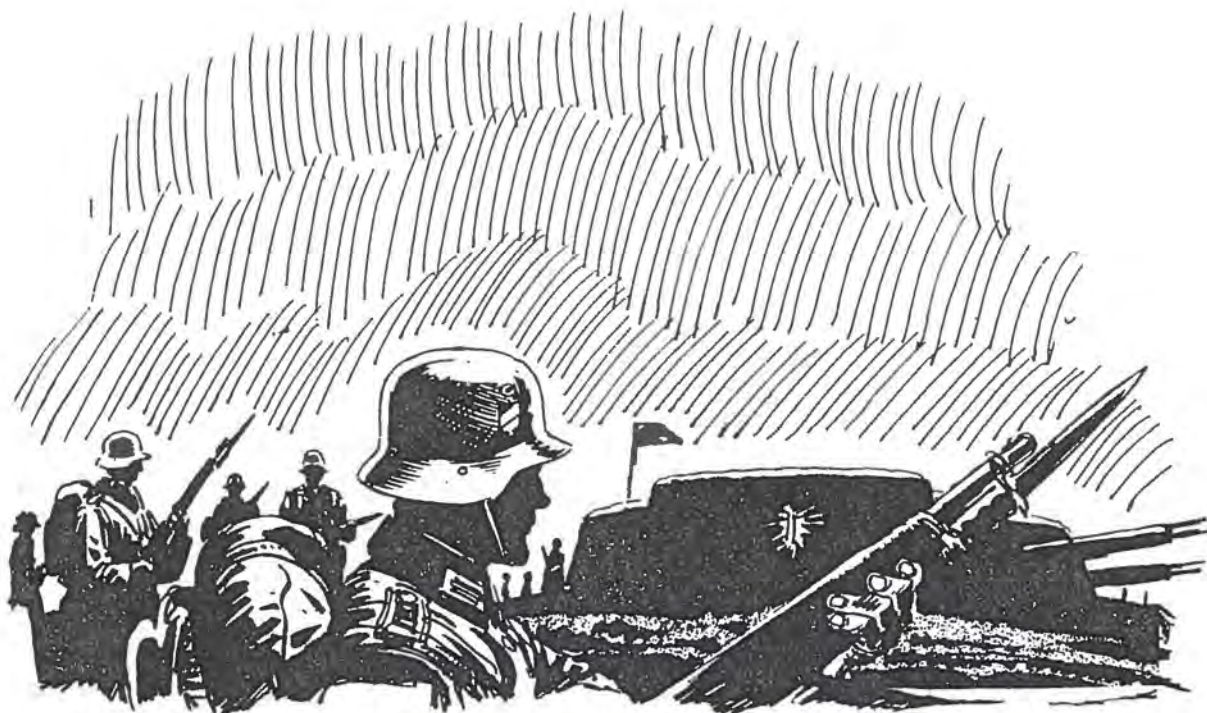
• • •

Under besøget var der rundvisning på flyvestationen - herunder besigtigelse af vragesterne fra Messerschmidt flyet (beskrevet andetsteds i FLYNYT). Endvidere blev der aflagt besøg ved 2 mindesmærker i flyvestationens nærhed for omkomne engelske flyvere under 2. verdenskrig.

7 luftfartøjer fløj den 9. januar 1943 om aftenen mod Danmark for at udlægge miner i indre danske farvande. 4 gennemførte missionen med succes, 1 nødlandede få minutter efter take off og 1 mistede orientering og returnerede til England. Halifax-flyet med Peter Skinner fejlnavigerede i 1. forsøg ved anflyvning af den danske vestkyst og i et nyt forsøg kom flyet for tæt på det tyske antiluftskyts ved Esbjerg.

Peter Skinner fortalt, at hans umiddelbare opfattelse af årsagen til styrtet var, at flyet under lavflyvningen - for at undgå det tyske antiluftskyts - var fløjet i jorden!!!!

* * *



Kursus i psykologisk forsvar.

PSYKOLOGISK FORSVAR

RESERVEOFFICERSFORENINGEN
AFHOLDER INTERNATKURSUS OM
PSYKOLOGISK FORSVAR



27. - 29. oktober 1983
på Flådestation Frederikshavn

Kursusindhold:

- * Krisestyling belyst gennem gruppespil
- * Cases/situationsspil vedrørende mobiliserings- og krigsfasen
- * Kamppsykologiske virkemidler
- * Det sikkerhedspolitiske »normalbillede« set fra øst og vest

Kurset starter torsdag d. 27. 10. kl. 19.00 og slutter lørdag d. 29. 10. kl. 12.00.
Ved overtegning gives fortrinnsret til dem, der ikke tidligere har deltaget i P-kursus.
Spørgsmål vedrørende tilmelding til ROIDs kontor: 01 - 14 16 01.

TILMELDINGEN sendes til
RESERVEOFFICERSFORENINGEN I DANMARK
Svanestok, Kastellet 68
2100 København Ø senest 29 SEP 1983.



Tilmelding til ROID kursus om psykologisk forsvar

cpr-nr.	grad	navn	regiment/personelforv. myndighed
tlf.	adresse		
	Tjenestgørende	sæt x <input type="checkbox"/>	
	Kontrakt om rådighedstjeneste	<input type="checkbox"/>	

* * *

Tør vi bære uniform.

Når man som tjenstgørende i FLV dagligt benytter sig af offentlige transportmidler mellem hjem og tjenestested oplever man at være sammen med personer fra forskellige dele af vort samfund.

Man ser personer, som, når de er taget fra hjemmet, er iført den arbejds påklædning, der er naturlig for udførelsen af den enkeltes arbejde. Andre vælger at benytte en bekvem privat påklædning og derefter klæde om på arbejdsstedet til arbejds påklædning.

Men - af og til må man som officer forbavses - endog særdeles meget - over den påklædning man møder forsvarrets personel fra alle værn iført.

Jeg skal her helt afholde mig fra at omtale forsvarrets personels civile påklædning - det er jo et privat anliggende.

Som bekendt er der ingen tvang til at benytte uniform mellem tjenestested og hjem. Man er derfor frit stillet til at benytte civil påklædning eller uniform. Men jeg kan på min vej mellem hjem og tjenestested - erfaringer fra Jonstrup og Værløse området - opleve de mest besynderlige sammenblandinger af civil påklædning og uniforms-genstande. Der må her klart henvises til HFLV 620-1, afsnit H-7 som omtaler civil påklædning. Det fremgår heraf bl.a. at

"Sammenblanding af uniformsgenstande med civil påklædning er ikke tilladt".

Altså klart og tydeligt. Samt

"Herfra er dog undtaget følgende forhold

- uniformsgenstande, der ikke umiddelbart kan identificeres som værende uniformsgenstande, må bæres til civil påklædning".

Læg her mærke til, at der er tale om *uniformsgenstande, der kan bæres til civil påklædning, og ikke civil påklædning, der kan anvendes til uniform.*

Selv med den bedste vilje kan de ovenfor nævnte bestemmelser ikke tillade at, der eksempelvis anvendes civilt overtøj til uniformen. Det burde ikke være nødvendigt at skære det ud i pap eller bøje i neonrør, hvilke uniformsgenstande der kan anvendes til civil påklædning.

Lad os alle - når vi er i uniform - bære denne med værdighed. Vi må jo alle være opmærksom på, at når vi er i uniform repræsenterer vi FLV, selv om vi ikke er i tjeneste, men blot på vej til og fra tjeneste.

Benyttes civil påklædning, så lad denne være civil. Benyttes uniform så lad denne være i overensstemmelse med bæringsbestemmelserne (HFLV 620-1).

Dette skrevet til alle uniformerede i FLV og andre værn især til ledere og chefer på alle niveauer. Her henvises til eksemplets magt.

Hvis der er tvivl om civil påklædning/uniform er der ingen tvivl. L.T.F. Laurson

majør



Historien bag præmiering af et rationaliseringsforslag.

Forsvaret har i en årrække belønnet personel, som har fremsat forslag til f.eks. systemforbedringer, besparelser i den daglige arbejdsgang, forslag til "en anden og snildere måde at gøre tingene på", forslag til højnelse af de flyve- og arbejdssikkerhedsmæssige forhold, man udfører sin tjeneste under og mange andre - alle sammen under ét kaldet rationaliseringsforslag.

Mange gode ideer har været - og bliver stadig - ført til torvs, og belønningen herfor spænder over PÅSKØNNELSE til PRÆMIERING med et kontant beløb.

PRÆMIERING kan variere fra beløb på 200,00 til 10.000,00 afhængig af forslagetets indhold.

Mandag den 5 SEP 1983 kl. 0900 overræktes en præmie af en usædvanlig størrelse til en flyvestations elektronikteknikere.

Præmien var på 35.000 kr. og blev givet til Overkonstabel Bjarke Legind Larsen for en særdeles professionel indsats samt en overordentlig stor viden og teoretisk og praktisk dygtighed i forbindelse med udvikling af en såkaldt Solid State Sequencer til brug for Flyvevåbnets kampfly. Præmien, som blev overrakt af Chefen for Flyvematerielkommandoen, Generalmajor Johs. Skjøth, er en af de største, som er givet indenfor forsvaret.



General J. Skjøth overrækker præmien.

Begivenheden giver samtidig offentligheden mulighed for at stifte bekendtskab med dette projekt, hvor Flyvevåbnet i direkte samarbejde med dansk industri benytter sine ansattes ekspertise indenfor specielle fagområder til produktudvikling, og dermed medvirker til at skabe arbejdspladser. Projektet efterlever således regeringens ønske om samarbejde mellem offentlige institutioner og dansk industri og om udnyttelse af offentlig ansattes ekspertise og repræsenterer en af General Skjøth's mange aktiviteter for at skaffe arbejde til Danmark. Projektet er interessant derved, at Flyvevåbnet ikke blot har forestået udvikling af dette udstyr, men også gennem samarbejde med øvrige NATO-partnere har demonstreret dets værdi, og således direkte medvirket i markedsføringen heraf. Det bliver ikke mindre interessant af, at salgspotentielt er overordentlig stort. Endelig er det et eksempel på et fortrinligt samarbejde i Flyvevåbnet mellem operativ og teknisk side i et sådant udviklingsprojekt.

En sequencer er den komponent i flyenes chaff- og flare-dispenser system, der fordeler elektriske affyringsimpulser, en af gangen, til et antal små chaff- og flare-patroner, som skydes ud i lufthavet omkring flyene til beskyttelse mod angreb fra fjendtlige våbensystemer.

Chaff-patroner indeholder tusinder af små aluminiumsbelagte fibre, der, når de skydes ud, reflekterer radarenergi på omtrent samme måde som et fly, og som derfor gør det vanskeligt for et radarstyret våbensystem at skelne mellem disse falske ekko'er og rigtige reflektioner fra fly.

Flare-patroner derimod indeholder magnesium, som efter udskydning brænder med så høj intensitet, at deres infrarøde udstråling er kraftigere end den, som skyldes flyets motor.

Flare-patroner anvendes som beskyttelse med infrarødt søgende missiler, idet hensigten er at narre eventuelle missiler til at styre mod de brændende flares og dermed undgå, at de rammer flyet.

Både chaff og flares medvirker således til at øge flyenes overlevelsesmulighed i kamp, men de er naturligvis kun effektive, når affyringssystemet fungerer korrekt, det vil sige, at funktionsfejl direkte kan medføre øgede tab af både piloter og fly.

Arsagen til, at dette udviklingsprojekt blev iværksat, var netop, at Flyvevåbnet gennem omfattende forsøgsvirksomhed konstaterede, at flyenes gamle sequencers ikke var pålidelige nok, og at det ikke ville være muligt at forbedre dem tilstrækkeligt. De gamle sequencers er i øvrigt opbygget af elektromekaniske komponenter, et design som nu må betragtes som forældet. Flyvevåbnet besluttede derfor at søge at udvikle en sequencer under anvendelse af moderne halvlederteknik, samt at søge at indføre en række systemforbedringer, som denne teknik muliggør. Flyvertaktisk Kommando udarbejdede herefter, som sædvanen er i sådanne projekter, de operative krav til det forbedrede dispenser-system, og det besluttedes at lade overkonstabel B.L. Larsen fra Elektronikværkstedet på Flyvestation Karup forsøge at udvikle en sequencer til Draken.

Udviklingsprojektet forløb udmærket, og resultaterne opnået i efterfølgende afprøvninger var meget overbevisende. De nye sequencers blev anvendt under et multinationalt testprogram, hvor de på grund af deres fejlfri funktionering vakte betydelig interesse hos de øvrige deltagerlande.

De øvrige landes varierende grader af tekniske vanskeligheder, og deres interesse for den danske løsning, opfattedes som en potentiel mulighed for salg af den nye sequencer. Flyvematerielkommandoen besluttede derfor at accelerere udvikling af en tilsvarende sequencer til F-16 flyet, hvis dispenser system er identisk med de systemer, som de fleste af de andre lande anvender.

Samtidig besluttedes at søge sequenceren udviklet således, at den umiddelbart kunne leve op til de militære kvalifikationskrav, d.v.s.



Oks B.L. Larsen til venstre og OKS L. Jensen til højre.

opbygning udelukkende af militært kvalificerende komponenter, og en tilstrækkelig robust udformning til at kunne tåle de ret barske forhold, som findes i et jagerfly.

For at kunne klare denne opgave på kortest mulig tid indledtes et samarbejde med Terma Elektronik i Lystrup, der har mange års erfaring med fremstilling af militært kvalificerende produkter. Samarbejdet tilrettelagdes således, at Flyvevåbnet fortsat stod for udstyrets design, mens Terma var ansvarlig for den fysiske udformning, komponentfremskaffelse og produktion.

Samarbejdet med Terma gælder udelukkende udviklingsfasen, mens egentlig produktion vil blive udbudt til konkurrence i dansk industri ved firmaer, som i henhold til krigsmaterielloven kan godkendes til sådan produktion. Terma leverer derfor et fuldstændigt produktionsunderlag, d.v.s. fremstillingstegninger, materialelister, diagrammer m. v., så de nye sequencer umiddelbart kan fremstilles af andre firmaer.

Som allerede nævnt er det samlede produktionspotentiel overordentligt stort. Der kan let blive tale om en produktion fordelt over 4 - 5 år af mere end 10.000 enheder i alt, til en værdi af flere hundrede millioner kroner, og med en arbejdsindsats, der løber op i flere hundrede mandår. Projektet har derfor betydelig industriel interesse. For yderligere at øge dette produktionspotentiel har Flyvematerielkommandoen indledt samarbejde med et amerikansk firma vedrørende udvikling af et mere avanceret dispensersystem til brug for fremtidige fly. Flyvevåbnet udvikler også hertil en sequencer, og produktionen heraf skal igen ske ved dansk industri. Det er hensigten, at denne sequencer skal være nøjagtig magen til F-16 sequenceren, dog med en let ændret programmering.

Som status kan anføres, at udviklingsprojektet for F-16 sequenceren er forløbet i et roligt tempo, og at Flyvevåbnet er begyndt at modtage forespørgsler om afprøvning, priser o.s.v. fra andre landes flyvevåben. På det seneste er projektet accelereret voldsomt, fordi det amerikanske flyvevåben ønsker en meget hurtig løsning på tekniske problemer med dispensersystemet i en af sine flytyper. Produktion til blot denne flytype kan løbe i 2 - 3.000 sequencers.

Det skal ved samme lejlighed nævnes, at overkonstabel Leif Jensen tildes en præmie på 2.000,00 for at have medvirket ved projektet f.s. v.a. laboratorieopstilling og indkøb af komponenter.

Belønnede rationaliseringsforslag i FLV.

Seniorsergent af 1. grad E. Andersen, Kontrol- og Varslingsgruppen ESK500
Modifikation af 3D Extractor.

Overkonstabel af 1. grad B.L. Larsen, Flyvestation Karup
Forbedring af driftssikkerheden af Modular Flare and Chaff Dispenser (MFC)
Systemet i Draken fly.

Overkonstabel af 1. grad K. Kristensen,
Overkonstabel af 1. grad D.L. andersen, Flyvertaktisk Kommando
TUSCA BID 1000 tester.

Syerske A.D. Matthiesen, Flyvestation Skrydstrup
Fremstilling af sædepudeovertræk.

Oversergent K.G. Rätzer, Flyvestation Karup
Ändring af ARDS OPERATIONS PROGRAM på IMA radar.

Overkonstabel af 1. grad J. Bolhøj, Flyvestation Bornholm
Modifikation ad Data Display Console HMD-22.

Overkonstabel af 1. grad N.J. Wittenwiller, Luftværnsgruppen
Gnistgab i High Voltage Regulator i High Power Illuminator.

Overkonstabel af 1. grad H. Jørgensen, Flyvestation Skrydstrup ESK725
Testapparat til transport af Purging Fluid med tryk, samt mobil tank
til opbevaring og transport af PF.

Overkonstabel af 1. grad S. Andersen, Flyvestation Karup
Luftindtag over UNIMOG 421.

Oversergent J.A.H. Holm, Flyvertaktisk Kommando
Software Flowkontrol i FIKS.

Sergent H.B. Petersen
Overkonstabel af 2. grad G.N. Agir, Flyvestation Værløse
Fremstilling af prøvedorn til låseclips i forbindelse med pakning af
passageroxygenmasker til G-III.

Seniorsergent af 1. grad B.L.S. Petersen, Flyvestation Værløse
Føringsramme for Columbusadapter.

Løjtnant J. Birkholm-Andreasen, Flyvestation Skrydstrup
Nyt værktøj til montering af Adapter Booster Tail M-147.

Seniorsergent af 1. grad E. Pedersen, Flyvestation Ålborg
Modifikation af mirastok, til justering af PAPI indflyvningsanlæg.

Oversergent H. Jørgensen, Flyvestation Skrydstrup ESK727
Udskiftning af SAFETY WIRE med Velcro.

Sergent K.N. Petersen, Flyvestation Skrydstrup
Ny patronholderamme.

Konstabel O.J. Henrichsen, Flyvestation Ålborg
Ändring af testprocedure for U.G. 1000 Test Set (Automatic Flight Control
System).

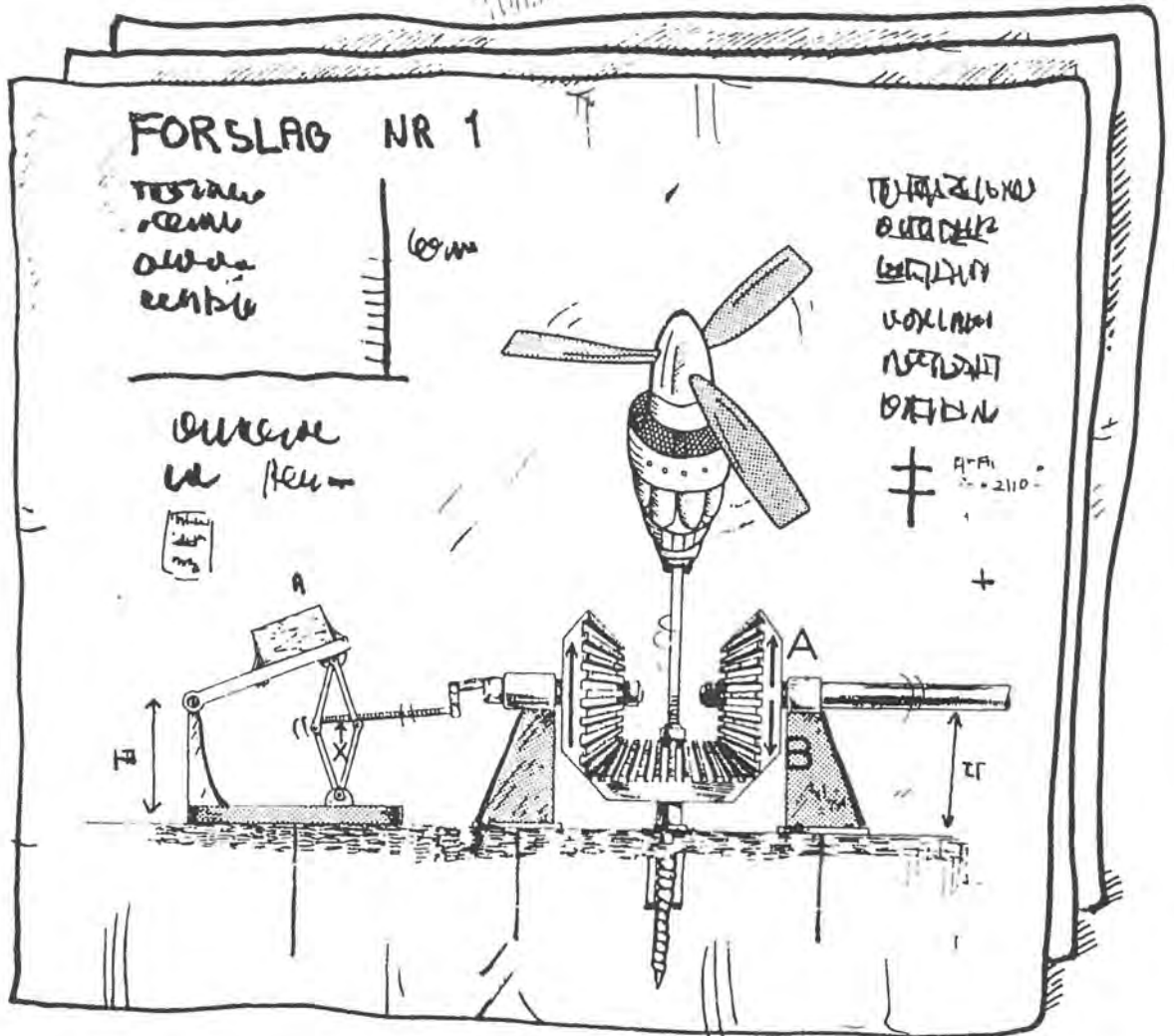
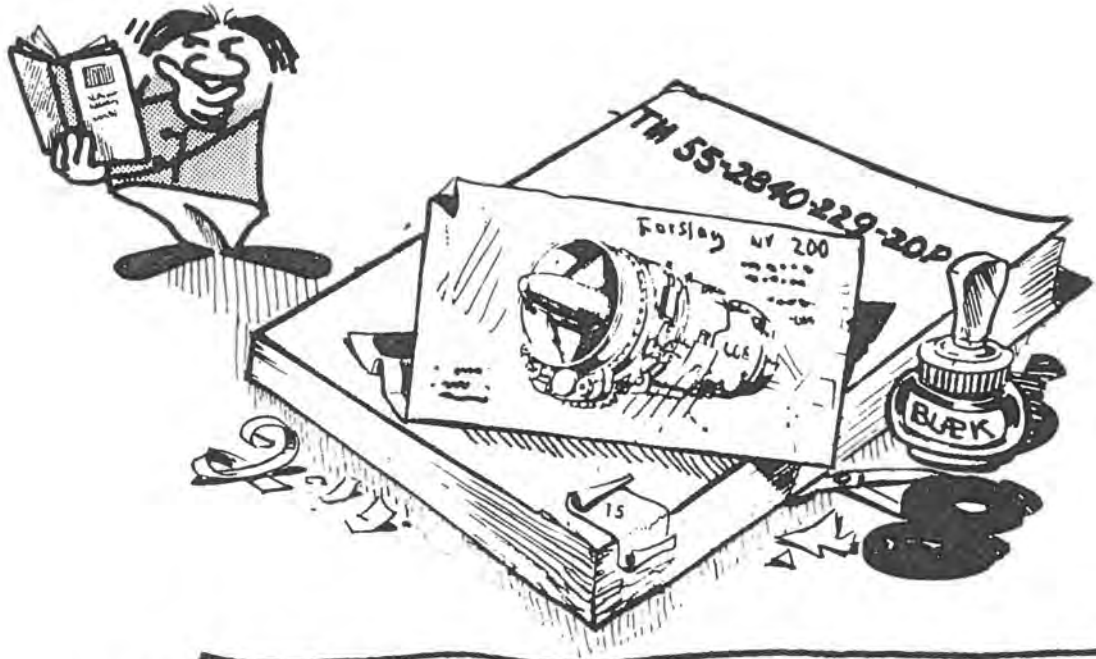
Seniorsergent af 1. grad F. Weberg
Overkonstabel af 1. grad F. Lassen, Flyveskolen
Værktøj til sammenpresning af ventilfjedre på lycoming Io 360-1A-B6 motorer.

Seniorsergent af 1. grad A.M. Hansen, Flyvestation Skrydstrup ESK672
Placering af kvadrant på 40 mm maskinkanon L/70.

Varmemester K. Ullerup, Flyvestation Skrydstrup
Ændring af fyringstjenesten.

Oversergent K.A. Jessen, Flyvestation Skrydstrup
Forslag om forenkling af duelighedsbedømmelse for stampersonel.





Våbenskjold, ESK 723.

Blasonering af skjoldet: I et blå og sølv delt felt en jagtfalk i omvendte farver.

Motivering: Eskadrillen har ved mærkets udarbejdelse primært til opgave at udføre jagervirksomhed. Som symbol herfor er valgt jagtfalken, der som jageren opsøger og nedkæmper sit bytte i luften.

Båndet bærer devisen: VALET VIGILAT (Den er stærk, den er årvågen) og enhedsbetegnelsen ESK723.

* * *





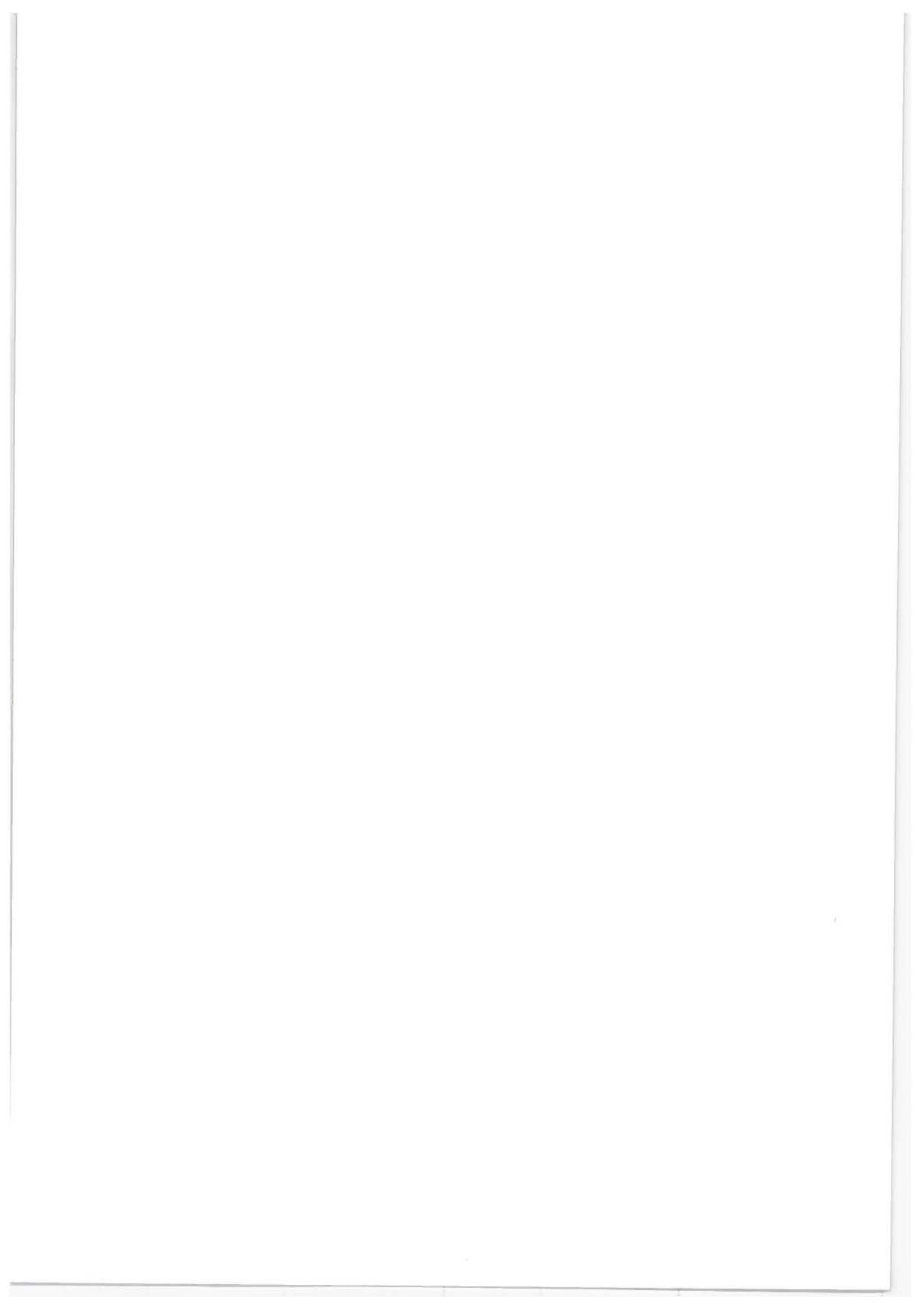
Fly Nytt



FLYVERSTABEN

DEC 1983





Indhold.

Faldskærmens tredje liv	4
Skydning med Sidewinder	5
Om ledelse	10
Sergentforeningen	13
Anerkendelse til 2 flyveledere	15
Våbenskjold, KVG	17
Tinbox	



Faldskærmens tredie liv

Personfaldskærme har af sikkerhedsmæssige grunde en begrænset levetid på 10-16 år som redningsmiddel. herefter anvendes de normalt til dropformål, d.v.s. at de ændres, så de egner sig til nedkastning af post, gods eller nødudstyr fra flyvevåbnets transportfly på stedet uden landingsmuligheder.

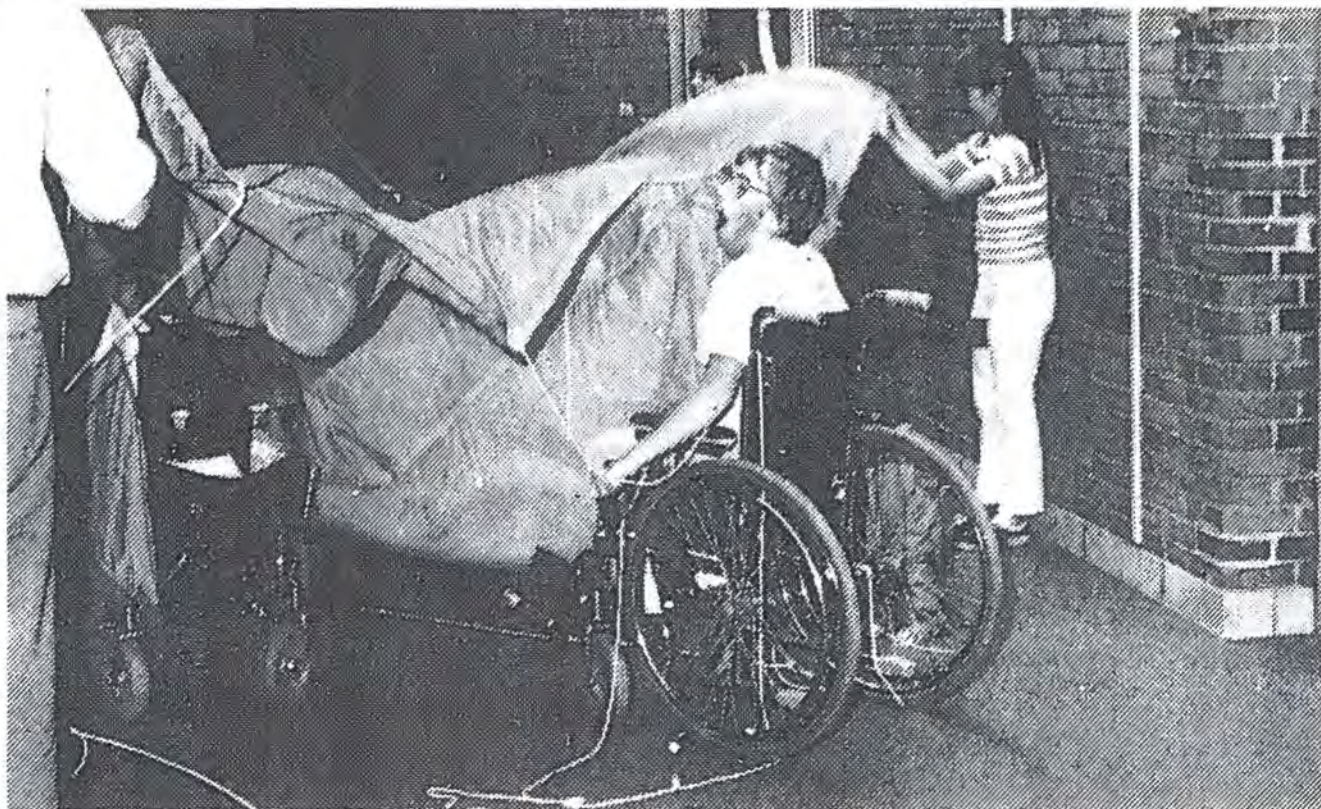
Faldskærme, der af den ene eller anden grund ikke kan anvendes til drop, har for nylig fået en noget usædvanlig funktion.

Flyvematerielkommandoen har det sidste års tid fået mange forespørgsler om en brugt faldskærm fra pædagoger, der arbejder med handicappede børn. Det viser sig, at en faldskærmskalot med liner er et godt lege- og gymnastikredskab både indendørs og udendørs specielt syns- og bevægelseshæmmede.

Af henvendelserne fremgår, at man med en gruppe fordelt rundt om kalotten kan indøve koordinerede bevægelser, idet man f.eks. prøver at styre en bold anbragt ovenpå kalotten. Man kan også lave orienteringsøvelser under kalotten. Det er tydeligt, at skærmen stimulerer fantasi og virkelyst i undervisningen.

Flyvematerielkommandoen har kunnet efterkomme en del af ønskerne og har prioriteret de ønsker højest, hvor flere grupper eller klasser har kunnet få fornøjelse af skærmen.

Centerklasserne ved Tovshøjskolen i Brabrand har været så begejstrede, at de har sendt takkebrev og billeder af skærmen i funktion.



Det nye gymnastikredskab i brug i Brabrand.

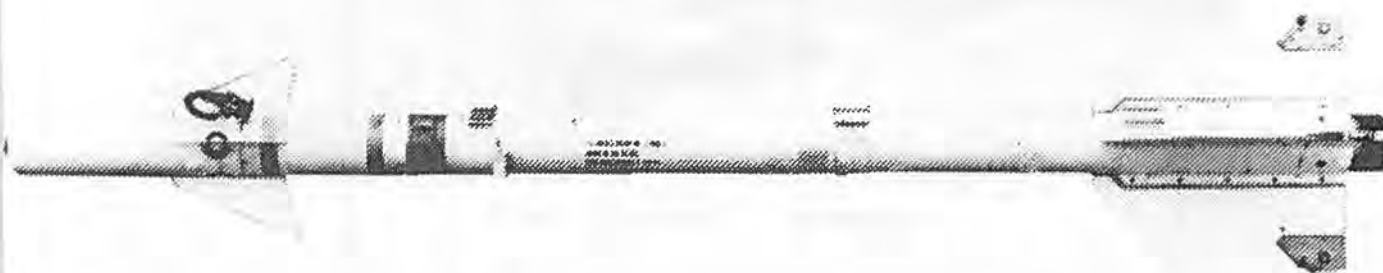
Hermed er det føjet endnu brik til flyvevåbnets udadvendte virke, selvom omfanget har en naturlig begrænsning, så der fremover må siges nej til mange anmodninger. Det kan også nævnes, at et dansk mode firma har henvendt sig for at få lov til at købe kasserede faldskærme og militærtelte, som for tiden er en efterspurgt råvare til fremstilling af ungdommens foretrukne tøjdille "the military look".

Skydning med Sidewinder

AIM-9 missilet er et varmesøgende missil, som kan affyres fra et fly. Flyvevåbnet har haft disse missiler i tjeneste siden 1961. De første Sidewinder missiler, som tilgik flyvevåbnet var af versionen AIM-98. Sidewinder missilet er igennem årene forbedret væsentligt, hvorfor de nyeste missiler som stadig fremstilles betegnes AIM-9L, -M, -N og -P.

AIM-9 har primært været anvendt på flyvevåbnets F-86 og F-104 fly, men missilet har også kunnet anvendes på F-100 og F-35 flyene, ligesom missilet er et af F-16 flyenes vigtigste våben, når disse anvendes mod fjendtlige fly.

Der har siden AIM-9's indførelse i flyvevåbnet været krav om at piloter, der fløj F-86 eller F-104, for at kunne erklæres fuldt operativ, skulle have affyret mindst ét AIM-9 missil.



AIM-9 SIDEWINDER MISSIL.

Det amerikanske flyvevåben tilgodeså dette krav ved fra det Sidewinder-bevåbnede fly at affyre en 5 tommers ustyret raket (5" HVAR (High Velocity Air Rocket)) fra en station under flyets ene vinge, for så få sekunder efter at affyre AIM-9 fra en station under den modsatte vinge. " raketten havde påmonteret et specielt tungt hoved for derved at gøre raketten langsommere, hvorved det tilsikredes, at Sidewinder missilet kunne indhente raketten.

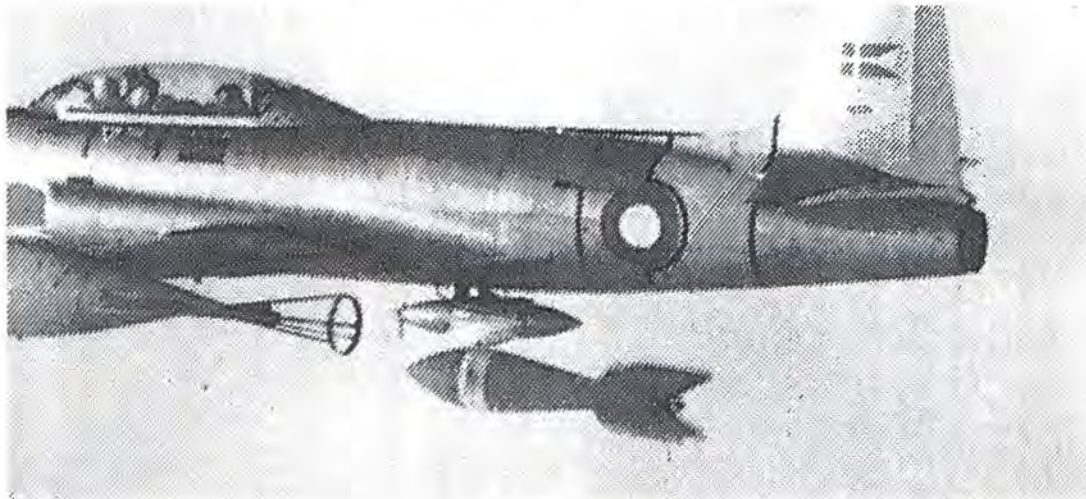
Dette er selvfølgelig en meget enkel og billig løsning, som ikke tiller store krav til færdigheder hos piloten.

Flyvevåbnet fik som våbenhjælp (Mutual Aid Program (MAP)) i 1961 et læbemålssystem med betegnelsen "DELMAR". Dette system består af et proeldrevet spil, der kan indeholde 34.000 fod, 1,02 mm tyk pianotråd. pillet anbragtes under kroppen på et T-33 to-sædet træningsfly, som var drustet med en jetmotor. Wiren førtes fra spillet ud gennem en launcher, der var anbragt under venstre vinge, til et bombelignende mål. Målet var ,75 m langt og 45 cm i diameter på det tykkeste sted, og det indeholdt n radiomodtager, radarreflektorer, og endvidere mellem finnerne 4 stk. nfrarøde flares, d.v.s. magnesiumfakler. Målet sad i launcheren under tart.

Ved indflyvning i flyveområdet blev målet "sat bagud" fra T-33 til n afstand af 25.000 fod (ca. 8 km). Det skydende fly blev nu via en rarstation på jorden (Ground Controlled Intercept (CCI)) ledt ind mod målet. Når parametrene for affyring af AIM-9 var ved at være opfyldt, blev lares på målet tændt, ved at et følgefly (chase fly) sendte et tændings-signal på en radiofrekvens, som svarede til en modtager i målet.

Flares blev således antændt, og når mål og skydende fly var i korrekt indbyrdes position blev AIM-9 affyret.

Missilet styrede efter varmekilden (flares), og sprænglegemet i AIM-9 detonerede og destruerede målet i det øjeblik det enten ramte målet eller passerede tæt forbi dette.



UDSÆTNING AF DELMARMÅL FRA T-33

I årene 1962-63-64 blev 3 eskadriller F-86 fly og 6 stk. T-33 fly hvert år deployeret til den amerikanske base Wheelus ved Tripoli i Libyen, hvor man i 3 måneder fløj et stort antal træningsflyvninger, hvor der dels blev skudt 2.75 tommer raketter (FPAR (Folding Fin Air Rocket)) efter Delmar mål, (der dog i dette tilfælde ikke medførte radio og flare) og dels foretoges AIM-9 skydninger.

Senere blev AIM-9 skydningerne udført fra Flyvestation Skrydstrup, hvor skydeområdet ved Sylt sydvest for Rømø blev benyttet.

Ved udfasning af T-33 flyene fra flyvevåbnet ophørte AIM-9 skydningerne, idet man i flyvevåbnet ikke havde fly, hvorfra Delmar-systemet kunne monteres og benyttes.

Efter forhandling med det italienske flyvevåben etableredes et samarbejde, hvorved flyvevåbnet monterede danske Delmar på de italienske T-33 fly. I årene 1979, 1980 og 1981 blev AIM-9 skydninger således udført fra den italienske base Decimomanno på Sardinien.

Efter at italienerne i 2 år havde fløjet i T-33 fly, hvori ladningerne til katapultsæderne rent faktisk var udløbet for levetid, stoppede italienerne flyvning med T-33, og flyvevåbnet måtte finde andre løsninger for at opfylde de operative krav til flyvevåbnets jagerpiloter.

Flyvertaktisk Kommando rejste i vinteren 1982-83 spørgsmålet om, hvorledes flyvevåbnets piloter kunne kvalificeres ved AIM-9 skydninger; en løsning måtte findes.

Der afholdtes et møde, hvor problemet blev diskuteret, ligesom det drøftedes, hvorledes der kunne afholdes kvalifikationsskydninger for F-16 piloterne.

Et andet problem bestod i, at raketmotorerne til AIM-9B missilerne var så gamle, at de ikke mere umiddelbart kunne bruges til trænings-skydning.

Flyvematerielkommandoen overvejede, hvad man kunne gøre, og besluttede på baggrund af, at de danske missiler altid havde været oplagt på lagre hvori miljøet nøje kontrolleredes, at udtage et antal Sidewinder-motorer for statisk affyring.

Der blev således udtaget 15 stk. motorer. 12 af disse blev lagt i varmeskab, hvor de opvarmedes til 21⁰C i 24 timer. De resterende 3 motorer blev nedkølet til -45⁰C i 24 timer. Enkeltvis blev de anbragt i prøvestand, hvor de elektrisk blev gennemmålt, hvorefter de affyredes. De registreredes, hvor lang tid der gik fra affyringsstrømmen blev tilsluttet til motoren startede, hvor lange den brændte hvor meget tryk den udviklede, og hvor hurtigt dette tryk blev bygget op.

Disse afprøvninger blev foretaget på Flyvematerielkommandoens forsøgsskydebane, hvor affyringerne såvel blev filmet med smalfilm, som optaget på videotape.

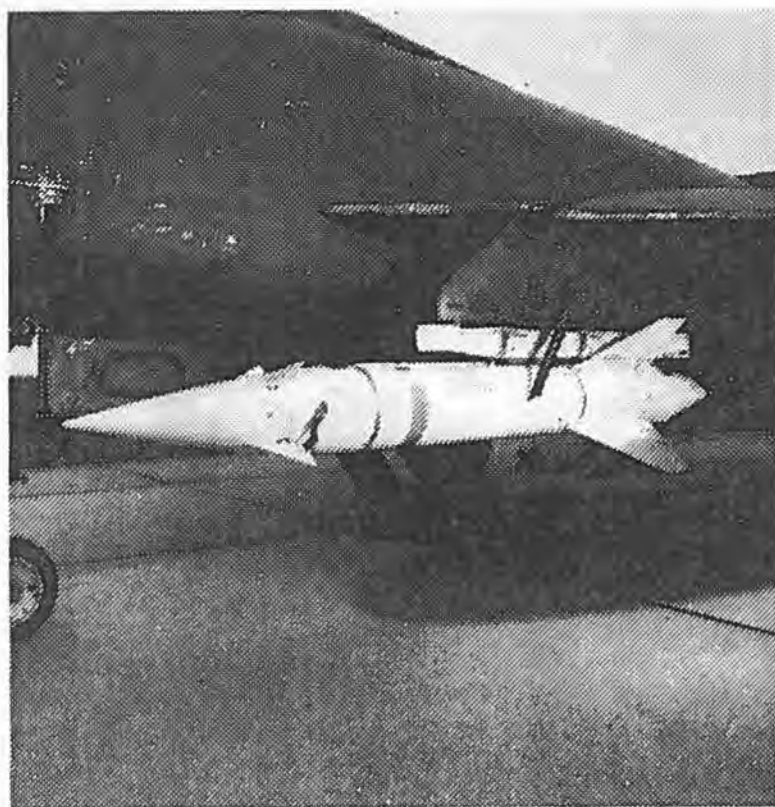
Det kunne på baggrund af disse forsøgsaffyringer konstateres, at motorerne stadig opfyldte de krav, som stilledes til sådanne, hvorfor Flyvematerielkommandoen kunne godkende en forlængelse af den periode, hvori missilerne kunne anvendes til øvelsesskydning.

Det at affyre en 5 tommer raket fra et fly og derefter affyre et AIM-9 missil efter raketten er en utilfredsstillende løsning. Andre idéer opstod. Man kunne måske bruge de gamle AGM-12B BULLPUP luft-til-jord radiostyrede missiler som mål.

Bullpup missilerne er taget ud af drift, dels på grund af forældelse, og dels på grund af udløb af levetid på raketmotorerne.

Man kunne måske ved at benytte dette missil måske få et styrbart mål for AIM-9.

Ulemperne ved dette var imidlertid, at Bullpup og AIM-9 har nærlig samme hastighed, hvorfor det ville være nødvendigt at ændre Bullpup missilet for at få det til at flyve langsommere, d.v.s. gøre missilet tungere eller udstyre det med luftbremser, idet AIM-9 missilet i modsat fald aldrig ville nå sit mål.



F-100 D MED BULLPUP MISSIL

Et forslag om tilvejebringelse af et mål for Sidewinder skydningerne gik ud på, at Delmar mål medførtes i et C-130 fly, som udrustedes med en simpel spolemaskine. C-130 flyet skulle så flyve ud i skydeområdet, lukke lasterampen op, sætte et mål ud, og når dette var ude i den ønskede afstand af C-130 flyet, nemlig 25.000 fod, kunne skydeflyet affyre sit AIM-9 missil, hvorefter man blot klippede wiren over og satte et nyt mål ud, o.s.v. På denne måde kunne man have et nyt mål klar hvert 30. minut.

Forslaget kan praktiseres, men da C-130 kun må flyve 150 Kts (ca. 280 km i timen) med lasterampen åben, men af operative årsager gerne skulle flyve 250 Kts (460 km i timen), skal man lukke rampen. Dette vil medføre et knæk på wiren, hvorved wiren brister. Det er derfor nødvendigt at klippe wiren, når målet er kommet ud og dernæst at samle den igen med en nylonjerd, inden man lukker rampen.

Dette i sig selv er en vanskelig og ikke ufarlig operation. Desuden er det af miljømæssige årsager uønskeligt at smide 15 wirer hver af 8 km længde i havet. Fiskerne vil næppe være glade for at få dem i deres net.

Forsøg i sommeren 83 har vist, at ovennævnte fremgangsmåde er praktiskabel.

En anden mulighed er at montere Delmar-systemet på de JATO (Jet Assisted Take Off) beslag, der findes på ydersiden af C-130 flyene, men dette vil kræve en del forsøgsflyvninger.

En tredje mulighed, som har været anvendt i foråret 83, ved AIM-9 skydning fra F-104, er at bruge LUU-2 A/B flares som mål.

LUU-2 A/B er en faldskærmåret flare, der lyser med 2 millioner candella i ca. 5 minutter.

Flaren bruges bl.a. af redningsfly (Search and Rescue alias SAR) ved eftersøgningsoperationer om natten.

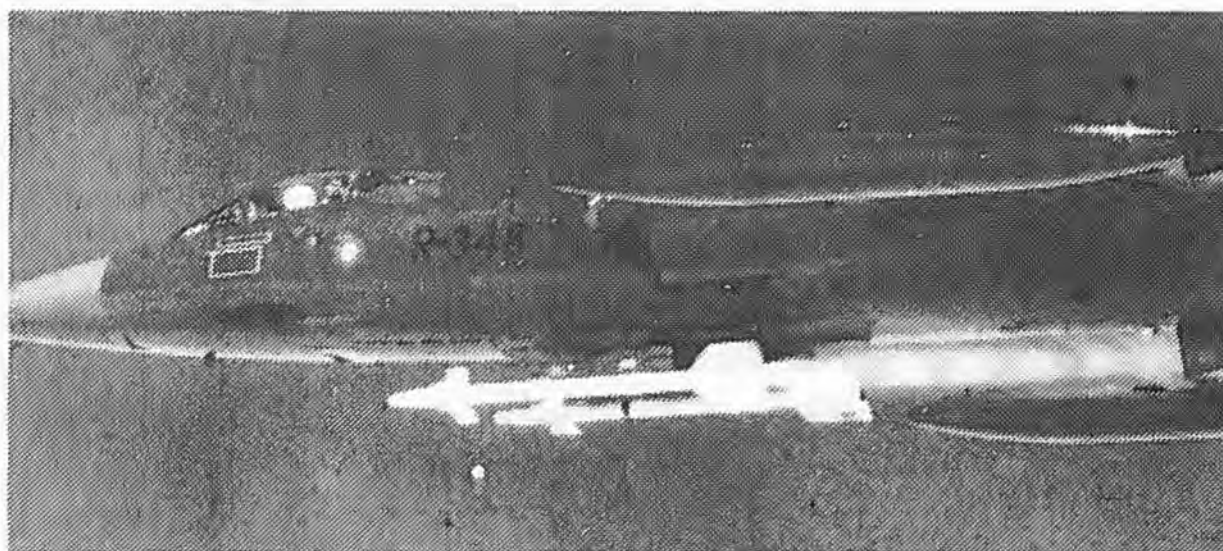
Flaren blev i forbindelse med AIM-9 skydningerne kastet ud fra en C-130 i ca. 8.000 fods højde. Efter et frit fald på 3000 fod åbnes faldskærmen og flaren tænder, hvorefter den daler langsomt ned mod vandet med ca. 2,5 meter pr. sekund.

OPERATIONAL SEQUENCE



☆☆☆

C-130 og det skydende F-104 fly flyver mod hinanden, idet dog F-104 flyet flyver ca. 4.000 fod lavere end C-130 flyet. Når der er en afstand imellem flyene på 15 - 20 miles (ca. 25 - 35 km) kastes flaren. Når flyene passerer hinanden, drejer C-130 flyet 180⁰ rundt og kan nu se F-104 flyet og flaren, ligesom missilaffyring og træfning kan observeres.



AFFYRING AF SIDEWINDER MISSIL FRA F-104

Man var under nogle forsøgsflyvninger spændt på, om F-104 flyets radar kunne se flaren, idet det er meget vigtigt, at AIM-9 missilet skydes indenfor en øvre og en nedre afstandsbegrænsning.

Det viste sig imidlertid, at såvel F-104 som GCI stationen kunne se flaren meget tydeligt, indtil den slukkede. Det skyldes, at den brandsats som flaren består af, er fremstillet i magnesium, der spredes i en sky under forbrændingen.

Derimod kan F-16 flyets radar ikke se flaren. Dette skyldes, at F-16 flyets radar er programmeret til, ved engagement af ejendtlige fly, kun at se mål, der bevæger sig med en vis hastighed i forhold til jordoverfladen, for at lette piloten i erkendelse af fjendtlige mål.

Skal F-16 piloter skyde AIM-9 for at kvalificere til fuld operativ status, må der derfor benyttes et andet mål end LUU-2 A/B flaren, idet piloten ikke kan afgøre, om målet er indenfor de afstandsmæssige begrænsninger for missilet. Dette vil dog kunne afgøres, såfremt et F-104 fly anvendes som følgefly.

I skrivende stund er der affyret 12 missiler fra F-104 fly mod LUU-2 A/B flares. Alle har virket upåklageligt. Tilbage henstår kvalifikationsskydninger for nogle få piloter, samt fortsatte forsøg med flares anvendelighed som mål for F-16 piloter ved kvalifikationsskydninger.

☆☆☆

Om ledelse

FLY-NYT bringer nedenfor et lille indlæg fra en af vore ældre kammerater, der har nedfældet sine tanker, om ledelse og ledelsesfilosofi, på papiret.

De fleste chefer og ledere i flyvevåbnet har gennemgået en eller anden form for ledelseskursus. Måske i år eller for måske 10 år siden. Vi ved, at det man lærer i nogen grad vil blive anvendt i praksis, vi ved også, at en hel del vil blive glemt. Endelig ved vi, at der stadig udvikles nye ledelsestekniker og andre former for ledelse.

Ledelse er noget, der giver anledning til mange følelsesladede diskussioner. Årsagen skal nok findes i, at der ingen facitliste er for ledelsesproblemer. Ingen lette løsninger, man kan sætte to streger under.

Den ene ledelsesmetode kan ikke udpeges som bedre egnet end den anden. Situation, opgaver, organisation, medarbejdere o.s.v. er helt afgørende for det værktøj, der skal anvendes.

De grundlæggende krav til en effektiv ledelse må ikke glemmes, hvorfor det synes relevant at repetere dem.

Fælles for alle ledelsesmetoder er:

- At de får lederen til at tænke på den dynamik, der er i ledelsesfunktionen.
- At de giver lederen indsigt i hvilken stil han selv benytter.
- At de hjælper lederen til at forstå, hvorfor medarbejderne reagerer som de gør enten generelt eller i bestemte situationer.
- At de viser alternative ledelsesmetoder.

Med andre ord, man skal ikke "julle" sig i søvn, af de mange "fine" teorier, der fremkommer og derved glemme de grundlæggende krav.

MEDARBEJDERNE MÅ KENDE KRAVENE

Medarbejderne skal vide, hvad der ventes af dem. Det er ikke nok med en stillingsbeskrivelse, der som regel kan fortolkes og måske ikke være dækkende for hele arbejdsområdet, chefer og ledere skal beskrive de mål aktiviteterne skal føre til.

Der skal være overensstemmelse mellem ledelse og medarbejdere på følgende punkter:

- Det arbejde medarbejderen udfører eller de væsentligste af de aktiviteter han eller hun er ansvarlig for.
- Hvordan jobbet passer ind i den totale sammenhæng og hvorfor det er rigtigt.
- De faktorer som præstationerne vil blive vurderet på. F.eks. kvalitet, mængde, initiativ etc.

- Hvordan præstationerne vil blive målt.
- Fastslå hvilket minimumsresultat, der vil blive accepteret.

PRÆSTATIONSKRAV

Meget tyder på, at ledere vil få det ydelsesniveau de ønsker.

Stilles små krav vil medarbejderne hurtigt finde ud af, hvor niveauet ligger og tilpasse sig disse lave krav.

Stilles der store krav viser det sig ofte, at medarbejderne vil yde alt, hvad de kan for at opfylde kravene.

Høje forventninger giver altså højtydende effektive medarbejdere.

I denne forbindelse må lederne være opmærksomme på, at det er lige så vigtigt at lade medarbejderne vide, når de udfører et godt job, som at lade dem vide, at der er mangler eller fejl. Den gamle huskeregel ROS - RIS - ROS kan med held anvendes i mange situationer.

Glem aldrig at en chef eller leder har ansvar overfor sine underordnede ledere. Han må først og fremmest sikre sig, at de kender og forstår opgaverne, og nøjagtigt ved hvad der kræves af dem. Han må hjælpe dem med at fastsætte egne mål og at opnå disse. Han er derfor ansvarlig for, at de for informationer, værktøjer og de medarbejdere, de har brug for. Han skal simpelthen hjælpe dem med at gøre tingene bedre uden at forflygtige deres ansvar.

SEMPER PARATUS



CHECKLISTE FOR LEDELSE

Vi har opstillet om checkliste til vurdering af en lederens krav er opflydt:

1. Har jeg klargjort hvilke resultater der forventes ?.
2. Taler jeg med medarbejderne om disse mål ?.
3. Ved medarbejderne hvordan de skal udføre jobbet ?.
4. Har jeg fortalt medarbejderne hvordan de klarer sig ?.
5. Giver jeg medarbejderne al den støtte jeg kan ?.
6. Hvad har jeg gjort for at opbygge gode medarbejderrelationer ?.
7. Ved medarbejderne hvorfor deres job er vigtigt ?.
8. Er medarbejderne informeret om hvad der sker i enheden og i den samlede enhed ?.
9. Har medarbejderne den nødvendige frihed til selv at udføre jobbet ?.
11. Hvad har jeg gjort for at involvere medarbejderne følelsesmæssigt i deres job ?.
12. Har medarbejderne været med i målsætningsprocessen ?.
13. Har gode præstationer betydet at medarbejderne har fået tilsvarende anerkendelse ?.
14. Lægger jeg mere vægt på det positive end det negative?.
15. Viser jeg tilstrækkelig interesse for medarbejderne som selvstændige individer ?.
16. Lytter jeg til medarbejderne og giver jeg dem muligheder for at indarbejde egen forslag i løsningerne ?.
17. Har jeg nogensinde vurderet medarbejdernes stærke og svage sider med henblik på at strukturere organisationen med hovedvægten lagt på medarbejdernes stærke sider ?.
18. Er der udfordringer i medarbejdernes arbejds- og ansvarsområder ?.

ALT I ALT

En succesfuld ledelse kræver at medarbejderne er involverede og deltager i udformningen af mål og opgaver. Eneste middel der motiverer til forbedrede præstationer,

I dette arbejde er det vigtigt, at ledren fortæller, hvad der kræves af medarbejderne og giver den nødvendige hjælp, når det er påkrævet. Endvidere må der gives den feed-back, der er nødvendig for at medarbejderen ved om han holder målet på de grundlæggende opgaver.

Sergentforeningen

SERAGENTGRUPPEN i det danske forsvar har fra år 1939 været organiseret i "Dansk Underofficersforening", senere ændret til "Foreningen af oversergenter og underofficerer - FOU". Denne forening har under skiftende vilkår altid søgt at varetage såvel faglige som kammeratlige interesser for befalingsmandsgruppen.

I 1962 blev FOU - som følge af den almindelige udvikling i samfundet og på arbejdspladserne - omorganiseret til den faglige sergentforening S F O, som igen er optaget i centralforeningen for kontraktansat stam-personel i forsvaret.

Efter SFO's oprettelse fik en kreds af oversergenter i København og Nordsjælland øje for at de hidtidige kammeratlige interesser, fælles for sergenter fra de forskellige tjenestesteder, burde fastholdes på en eller anden måde. Resultatet af disse drøftelser blev oprettelse 24.3.1966 af SERAGENTFORENINGEN. Den nu 17-årige forening har fra starten været åben for alle årgange tjenstgørende og hjemsendte sergenter/oversergenter/seniorsergenter i hær, søværn og flyvevåben.



Til trods for foreningen i dag er teenage-alderen må bestyrelsen imidlertid konstatere, at SERAGENTFORENINGENS navn og eksistens er ret ukendt i og udenfor forsvaret. Årsagen hertil kan måske være, at foreningens tidligere bestyrelser har holdt en lidt lav profil for at undgå konkurrence med værnernes tjenestestedsföreninger og soldaterforeninger om medlemshvervning, afholdelse af kammeratlige arrangementer etc.! Forklaringen kan også være, at SERAGENTFORENINGEN blev etableret i velfærds samfundets tilsyneladende ubegrænsede vækst- og ungdomsoprørstider, efterfulgt af 1970'ernes krise- og opbrudstider, hvor alting bare gik deruda og havde nok af andet at se til!

SERGEANTFORENINGEN ønsker selvfølgelig ikke at kollidere med andre initiativtagere, som også arbejder for at bevare forbindelsen til værn og tjenestested. Omvendt vil vi dog gerne videreføre det igangsatte virke overfor de sergenter i forsvaret, som har interesse for - på tværs af samtlige våbenarter og værn - at deltage i et positivt kammeratskab omkring fælles grad og gradstegn.

Fra SERGEANTFORENINGENS mange kammeratskabsarrangementer kan nævnes foredrag om feltmæssige oplevelser i forskellige kommandoer, selvskabelige sammenkomster på skiftende tjenestesteder, besøg på forsvarets og andre mundigheders vidt forgrenede etableringer, ture i naturen samt afholdelse af egne underholdningsarrangementer - så prisbilligt og ofte så familieorienteret som muligt. Mange af disse aktiviteter har i årenes forløb været afviklet i samarbejde med øvrige forsvarsforeninger med et lignende idégrundlag og program.

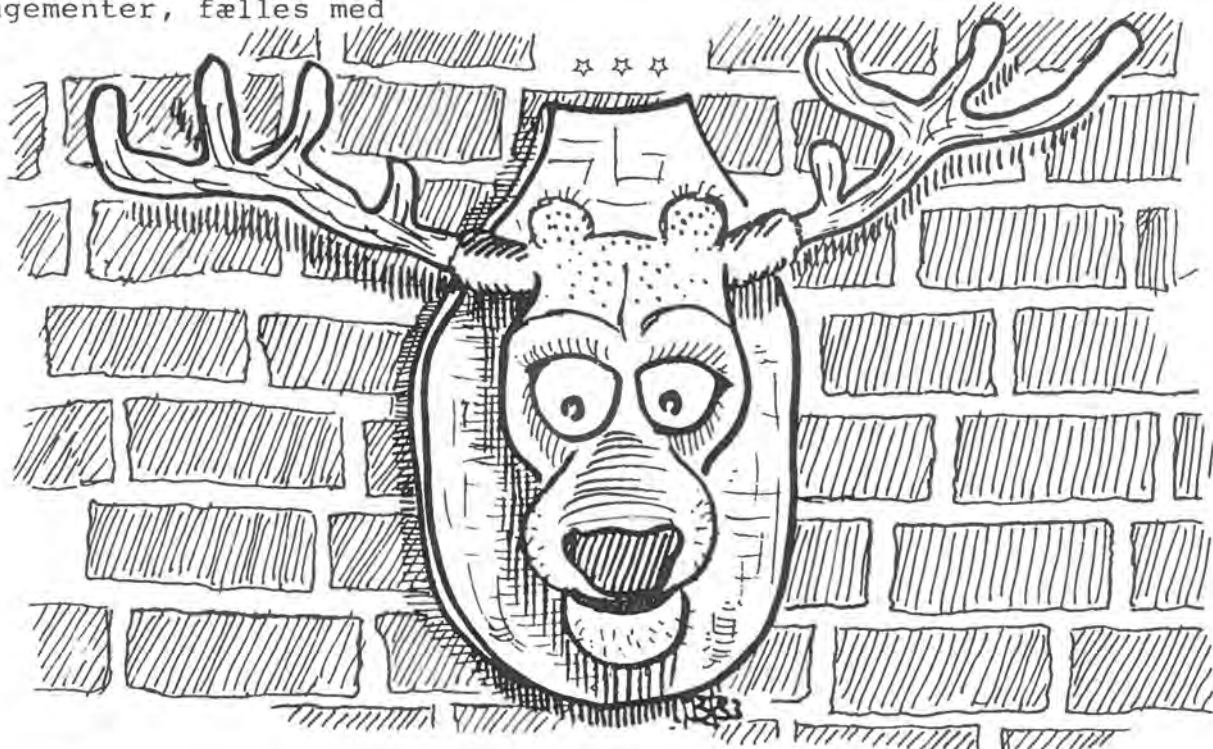
Har Du - sergent, oversergent, serniorsergent - lyst til at være med, så kontakt formanden, konsulent, civiløkonom B. Binnerup, Tuborgvej 56, 2900 Hellerup, tlf. (01) 627073 eller næstformanden, seriorsergent E.J. Thomsen, STBT/1AA/KAR, Sjælsmark kaserne, 2970 Hørsholm, tlf. (02) 272600, lokal 89.

Halvårskontingentet er kr. 75, dog halv takst for medlemmer med bopæl udenfor en nærmere fastsat afstand fra København.

SERGEANTFORENINGEN er naturligvis fuldtud åben for m/k-medlemmer!

For 1983/84-sæsonen har foreningen foreløbig afviklet besøg i Tivoli og på Farum kaserne, samt en "skoven falmer-tur" og en klubaften. Herefter forestår julestuen, fødselsdagsfest og forårssejltur samt flere orienterende besøg på kaserner o. lign. Sidstnævnte aftenarrangementer prioriteres højt ud fra formålsbestemmelsen om at opretholde et kvalificeret kendskab til de varierende tjenestesteder i forsvaret - hvor medlemmerne trods alt har tilbragt en del af deres unge liv - engang!

Afsluttende kan tilføjes, at bestyrelsen også fremover meget ønsker at samarbejde med øvrige foreninger om afholdelse af kammeratlige arrangementer, fælles med



Anerkendelse til 2 flyveledere

Inspektøren for Flyvevåbnet har udtrykt sin anerkendelse for fremragende tjeneste over for

Seniorsergent af 1. grad T.E. Milo

og

Seniorsergent af 1. grad T.L. Kirkegaard

FLYNYT bringer nedenfor en beretning om den begivenhed, der ligger til grund for Inspektørens Anerkendelse.

Den 1. marts 1983 var en Piper 28 på vej fra Hamburg til Tune med 4 mennesker omborg. Maskinen førtes af Zeni Yenekomsu fra Bjergmarken nær Kirke Eskildstrup. Maskinen kom ind i skyer over Falster og Seniorsergent Milo, vagthavende flyveleder på Flyvestation Værløse fik af Redningscentralen i Karup besked på at hjælpe piloten ned.

Ved den første kontakt med piloten i OYBGC, som på dette tidspunkt befandt sig ca. 5 NM syd for Avnø, var han VMC på toppen i 5000 fod, beretter Seniorsergent Milo.

Da der i Roskilde kun kan landes på instrumenter i et sådant vejr, måtte man beslutte at tage ham ned på den militære lufthavn i Værløse, hvor man - i lighed med bl.a. Aalborg - har en såkaldt GCA. Det vil sige en fra jorden kontrolleret anflyvning.

Da vejret imidlertid heller ikke var for godt i Værløse, overvejede vi en overgang, om vi skulle dirigere ham til Tirstrup i stedet, fortæller Milo. Men her kom brændstofproblemer ind.

Derfor blev det Værløse, og den vanskelige færd gennem luften, udelukkende på oplysninger fra Milo, begyndte.

Jeg lod piloten fortsætte VMC på toppen på en nordlig kurs, idet det var min hensigt at forsætte VMC på toppen, indtil han var ca. 25 NM stik vest for Værløse og derefter fortage skygennemgang med 500 fod ad gangen på en støt østlig kurs.

Imidlertid fik jeg rapport fra en DC-9 om, at toppen mellem Holbæk og Kalundborg lå i ca. 8.500-9.000 fod. Ved en position ca. 10 NM SN for Holbæk i en højde af ca. 7.500 fod begyndte piloten imidlertid at dreje til en vestlig kurs for at holde sig fri af skyer.

Da det ikke var muligt at få ham til at stige yderligere, så jeg mig, fra dette tidspunkt, nødsaget til at lade ham fortsætte IMC på en støt nordlig kurs og derefter langsomt dreje ham til en østlig kurs inden påbegyndelse af descent ind mod Værløse.

Kun på et tidspunkt var der optræk til, at piloten havde problemer under flyvningen.

Han oplyste på et tidspunkt, at han følte, at han fløj skævt. Det er et godt tegn på, at det er ved at være galt. Men jeg fik talt ham fra denne opfattelse, og han bevarede roen, fortæller Milo.

I 50 minutter talte Tony Erik Milo ham gennem skydækket, og de sidste ti minutter tog hans kollega, flyveleder Torber Kirkegaard over.

Han talte manden de sidste 1500 fod ned. På det tidspunkt var der også opstået overisningsproblemer, og piloten havde til tider svært ved at holde højde. På det sidste par kilometer ind drev maskinen desuden ud til siden, men blev endnu en gang korrikeret.

Fejlen er, at piloten - som en naturlig reaktion - på dette tidspunkt, da han nærmer sig jorden, begynder at kigge ud, væk fra instrumenterne. Derfor er den sidste kilometer altid den vanskeligste, siger Milo.

Men det lykkedes. På de sidste 2500 fod af landingsbanen og med næsten tom brændstoftank landede piloten sin maskine.

Hele tiden havde Milo Kirkegaard rost manden. Det er bl.a. det, det hele drejer sig om: At give piloten selvtillid.

Solnedgang Flyvestation Værløse 1644

Landingstidspunkt 1651



*Glaedelig
Jul & Godt Nytaar* *



Våbenskjold, KVG

Blasonering af skjoldet: I blå felt tre sølv flagermus (2-1) de to øverste skråt stillede udefter.

Motivering: Som våbenfigur er valgt flagermusen, der symboliserer kontrol- og varslingsgruppens virksomhed, idet man i denne betjener sig af en teknik, der er beslægtet med den hvorved en flagermus orienterer sig.

Til angivelse af kontrol- og varslingsgruppen som overordnet myndighed i forhold til eskadrillerne indeholder kontrol- og varslingsgruppens våben tre flagermus, medens der kun indegår een flagermus- anbragt i et skjoldhoved -i eskadrillernes våbener.

Båndet bærer devisen: QUAE VOLANT INTERCIPIT (opfanger dem, som flyver) og enhedsbetegnelse KVG.



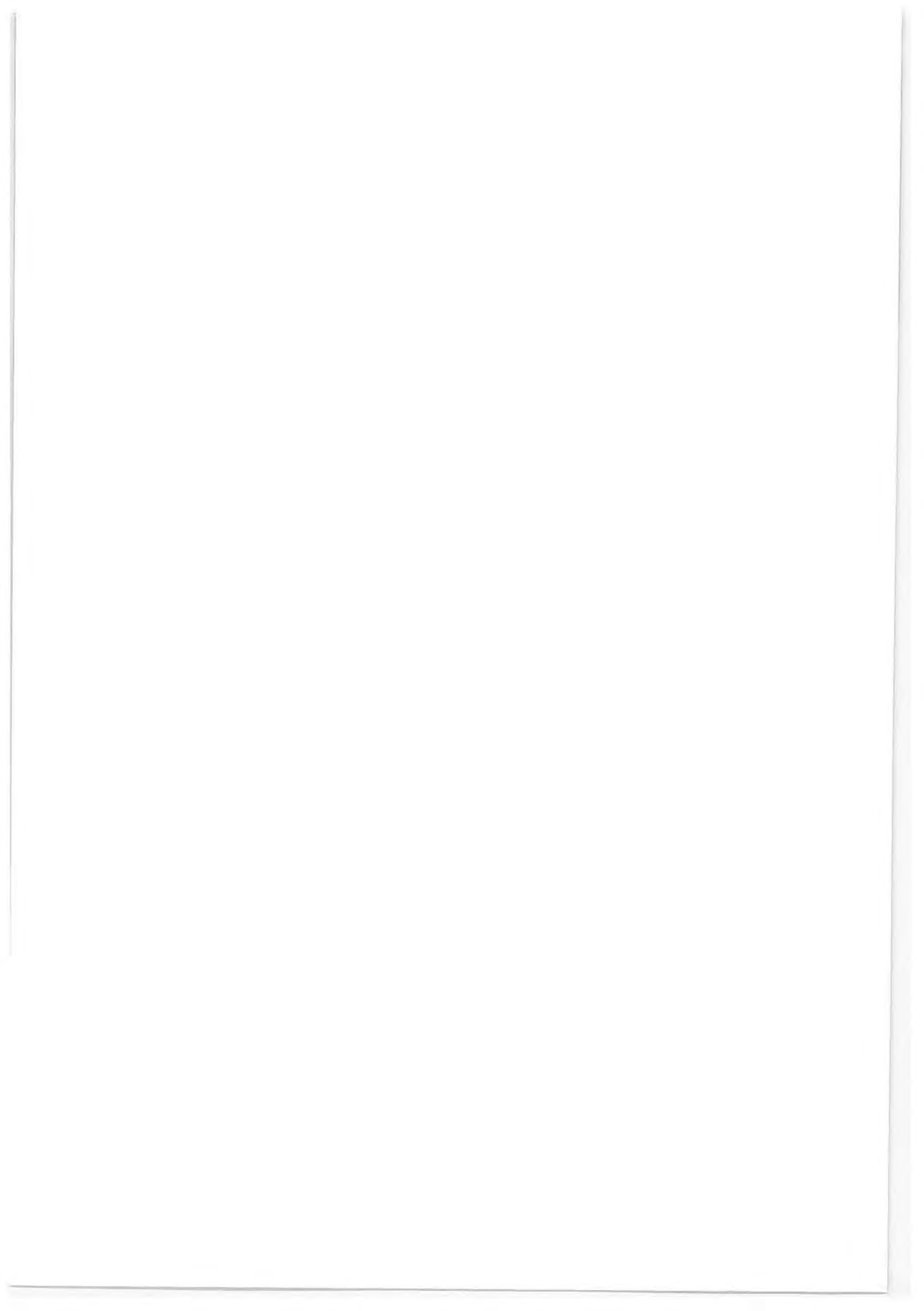
Fly Nytt



FLYVERSTABEN

MAR 1984





Indhold.

Indhold.....	3
Generelt- Redaktionelt.....	4
Forsøgsskydninger med AIM-9.....	5
Reserveofficer- Hvad er det ?.....	6
NATO skakturning.....	9
Forsøg med elektrooptisk målfølgeudstyr.....	10
Flyvevåbnets Redningstjeneste.....	12
Aktivitetsoversigt, FLV Redningstjeneste.....	14
Nijmegen marchen 1984.....	17
Våbenskjold, FTK.....	18.



Generelt- Redaktionelt.

Bladet udkommer normalt én gang i kvartalet. Redaktionsfristen slutter den 1. i måneden før udgivelsesmåneden. Stof, som indgår til redaktionen efter førnævnte frist, vil automatisk blive udskudt til næste nr. af bladet. Stof, som indsendes til bladet, vil ikke blive returneret, medmindre aftale herom træffes. Alt stof til bladet indsendes maskinskrevet, eller som minimumskrav, skrevet tydeligt. Som andre blade af lignende karakter er FLYNYT ofte i bekneb for stof. Læserne opfordres derfor til, såfremt De har tanker/ideer om - eller måske ligefrem grydeklare artikler (helst med fotos) at henvende sig til en FLYNYT kontakmand. Disse er for:

Flyverstabem
Flyvertaktisk Kommando
Flyvematerielkommandoen

MJ K.L. Mogensen
KN F. Jørgensen
MJ J.B. Hansen.

UDGIVELSESPLAN FOR FLYNYT 1984.

<u>Blad nr.</u>	<u>Redaktionsfrist.</u>	
2	1 MAJ	15 JUN
3	1 AUG	15 SEP
4	1 NOV	15 DEC

ADRESSE:

FLYNYT
FORSVARSKOMMANDOEN
POSTBOKS 202, 2950 VEDBÆK



Redaktionen venter
stadig kun på dit
INDLÆG.



Forsøgsskydninger med AIM-9.

I august måned 1983 foretog flyvevåbnet de første af en række missilskydninger med AIM-9 luft-til-luft missilet på dansk grund.

I en årrække har FLV deployeret enhederne til Sardinien med dette formål. Men i 1981 stoppede dette projekt p.g.a. manglende målkapacitet.

Med henblik på stadig at kunne kvalificere piloterne i brug af deres våbensystem påbegyndtes så en forsøgsplan der kort gik ud på at levetidsforlænge de ældre missilmotorer således at man ikke behøvede at bruge nye til disse forsøgsskydninger, og sideløbende at teste flares udkastet fra C-130 Hercules som skulle bruges som mål.

I juni-juli 1983 påbegyndte FMK afprøvningerne af disse missilmotorer i deres prøvestand på forsøgsskydebanen. Formålet var som nævnt at undersøge de 19 år gamle motorers tilstand, og vurdere om de kunne levetidsforlænges til disse kvalifikationsskydninger. Oprindeligt var motorernes levetid sat til et år, men blev forøget i flere tempi til 17 år på baggrund af stadige forsøg udført af amerikanerne. Ved FMK blev motorerne bl.a. afprøvet for brændtid, tændingskredsløbets tilstand, motorforbrænding samt tændforsinkelse. De blev samtidigt undersøgt for deres generelle tilstand herunder om der var tegn på korrosion. Motorerne blev affyret ved forskellige temperaturer, både stor varme og kulde, og afprøvningerne viste ingen fare for ting som gennembrænding af missilrørene.

På baggrund af de tekniske afprøvninger blev missilerne frigivet til affyring.

Som mål afprøvedes en faldskærmsbåret flare (LUU-2A/B). Denne flare skulle kastes fra baglugen af Hercules-flyet. Flaren blev på jorden indstillet til at tænde efter en vis faldtid. Flarens lysstyrke er 2 mill. candela (den fysiske enhed for lysstyrke) og dens faldhastighed 2,5 m/sek. Før de egentlige skydninger startede blev en del forsøg, både med rigtige flares samt med attrapper, udført.

Efter at missilerne langt om længe var blevet testet i luften, blev der givet grønt lys for de egentlige skydninger.



De første skydninger skulle foregå i skydeområde Skagen, og det hele blev kontrolleret af radarkontrollen på jorden. Selve forløbet foregik på den måde at C-130 og angriberen fløj direkte mod hinanden således at angriberen på stor afstand kunne se C-130 på sin radar. Efter kast af flaren accelererede C-130 til 250 knob i et 1000 fods dyk. Dette ville sammen med angriberens hastighed gøre at denne passerede angriberen 5 sømil fra det sted den havde kastet flaren. På denne afstand skulle angriberen så visuelt kunne se flaren. Sammen med angriberen fløj et såkaldt chase-fly hvis pilot fungerede som sikkerhedsofficer i skydeområdet. Når angriberen var klar af C-130 og havde såvel visuel - som radarkontakt med flaren, opnåede denne skydetilladelse fra både chase-flyet og fra radarkontrollen på jorden. Sikkerheden blev yderligere forøget ved at angriberen havde en instruktør i sit bagsæde som kunne dearmere missilet hvis en farlig situation skulle opstå. Tilladelse fra radarkontrollen på jorden var nødvendig idet man herfra havde overblik over hvor langt der var til skydeområdets grænse fra det angribende fly, til denne form for våbenøvelser kræves der selvsagt meget store sikkerhedsmarginer.

I selve skudøjeblikket forlader missilet flyet med en sådan hastighed at piloten knap nok når at se andet end selve missilets røg-søjle. Få sekunder efter skudafgang trækker angriberen væk fra skydretningen, dog ikke mere end at man når at se missilhovedet detonere på flaren.

Indtil videre er skydningerne forløbet uden bemærkninger, alt har fungeret tilfredsstillende, og der vil sandsynligvis være mulighed for at fortsætte med at bruge de ældre missiler til øvelsesskydninger. Det er også blevet bemærket at C-130 Hercules egner sig særdeles udemærket som "målfly".

☆☆☆

Reserveofficer- Hvad er det ?

Baggrunden for denne artikel er et ønske om, at give alle der måtte være interesserede, en ide om, hvad reserveofficersuddannelsen er, og hvad den tænkes brugt til. Denne artikel skrives også for at aflive myten om - hvis der er en - at vi er unge lynofficerer, der på rekordtid får streger på og straks stiller os op og kommanderer med alt og alle.

Men først uddannelsen:

Det hele starter med en optagelsesprøve, hvor ca. 100 unge mænd, flest studenter, prøver at blive optaget. Prøverne munder ud i, at de formentlig ca. 25 bedst egnede kommer ind, og de skal så gennemgå følgende:

- ½ år på sergentskole
- 7 uger som SG ude ved en rekrutuddannende enhed
- 4 mdr. reserveofficerskursus
- 6 mdr. ude ved tjenestestederne som delingsfører.



Det første halve år på sergentskole er nok den hårdeste del af uddannelsen; de fleste kommer direkte fra 12-13 års beskyttet skolemiljø og skal så i løbet af 6 mdr. gennemgå rekrutuddannelsen samtidig med den almindelige sergentuddannelse. Her kunne man måske forestille sig, at FLV slækkede lidt på kravene, når vi skulle have rekrutuddannelse samtidig, men det indtryk vi fik, var det stik modsatte, vi fik bare at vide, at vi jo skulle være officerer. Et gennemgående indtryk var, at vi løb meget - især i pauserne.

Efter uddannelsen til sergent blev vi sendt ud på flyvestationerne og skulle så med dags varsel være med til at give et nyt rekruthold en uddannelse, som vi i realiteten aldrig selv havde fået; men ude ved enhederne er befalingsmændene meget erfarne, så man havde en masse viden og gode råd at trække på, så det endte med at blive en lærerig tid, som de fleste af os ser tilbage på med glæde.

Den tredje periode var reserveofficersskolen. Det var ikke alle, der nåede hertil, for frafaldet havde - i hvert fald procentvis - været stort. På sergentskolen holdt tre mand op mere eller mindre frivilligt, og efter anden periode, ude på OJT, blev vi reduceret med yderligere 1. De resterende 21 skulle så på skolebænken igen. Og det blev igen lidt af en omvæltning, for vi blev nu belemret med endeløse dage fyldt med teoritimer i fag som PERSONELFORVALTNING, SIGNALTJENESTE, SIKKERHEDSTJENESTE, ABC-FORSVAR, SIKKERHEDSBESTEMMELSER, MILITÆR ORGANISATION, RETSLÆRE, SØ-, LAND- og LUFTKRIGSLÆRE og meget andet. Det var dog ikke kun teori det hele, der var også praktisk uddannelse på pistol, i fysisk uddannelse og træning (alt for lidt) samt en del førervirksomhed, som er vores egentlige hovedfag.

I førervirksomhed fik vi DF-opgaver, og vi tog ud og studerede et givet terræn og tog så hjem og skrev befalinger o.lign.

Udover selve skolegangen var vi på ekskursioner til forskellige enheder i forsvaret samt på et sprængningskursus i Farum.

Nogle af fagene var rene orienteringsfag, men i de fleste blev der ført kontrol ved hjælp af del- og slutkontroller; nogle af delmålene, som talte med i den samlede karakter, kom som de såkaldte UVAKON - uvarslede kontroller.

Efter 4 mdr. på reserveofficersskole udnævnes man til sekondløjtnant af reserven - efter i alt ét års tjeneste.

I det sidste halve år fordeles man igen til de forskellige tjenestesteder, hvor man uddannes til den mobiliseringsfunktion, man er tiltænkt; nogle bliver delingsførere ved rekrutuddannende enheder, mens andre skal til nærluftforsvaret, hvor de så også skal uddannes på kanonerne.

Når det halve år er færdigt, hjemsendes man pr. 31/1, for de flestes vedkommende med en A-rådighedskontrakt, hvis man ønsker det. Tegner man en sådan, binder man sig til 12 ugers tjeneste fordelt på 4 år.

I de 12 uger får man fuld løn samt et rådighedsbeløb på ca. 700,- kr. pr. måned. Endvidere udnævnes de, som tegner en kontrakt, til løjtnant af reserven.

Sådan ser uddannelsen ud - kort fortalt - og er produktet så noget værd?

Ja og Nej! Nej, når man sammenligner reserveofficerer med linieofficerer, men det er også en sammenligning, der mangler relevans, da de to uddannelser har vidt forskellige mål. I en mobiliseringsituation vil forsvaret stå med en hel del indkaldte folk, som jo skal ledes, og det bliver så reserveofficerernes job - først og fremmest som delingsførere.

Alt i alt må man nok sige, at uddannelsen honorerer de specifikke krav, der stilles til den, og det især når man ser på, hvor lidt resourcer der er til rådighed.

NATO skakturnering.

Den 7. Nato Skakturnering afholdes fra den 26. august til den 1. september med indkvartering og forplejning på Nr. Uttrup Kaserne i Nørresundby. Morgenmaden købes for ca. 20 kr. og frokost/aftensmad for ca. 35 kr.

Dronningens Livregiment og Aalborg Turist Bureau er arrangører, og vi regner med deltagelse af kvalificerede spillere fra Norge, Tyskland, England, Canada, U.S.A. og Danmark.

Det er de individuelle præstationer, der vil være afgørende, og reglerne bliver efter Swss System Individual Tournament. Der udsættes vandrepokal, individuelle præmier og holdpræmier.

Deltagergebyret, inklusive festmiddagen fredag den 31. august samt udflugter, beløber sig til 360 kr., som indbetales til Aalborg Turist Bureau inden den 18. juli sammen med deltagerens ratingtal.

Skulle De ønske nærmere oplysninger vedr. turneringens forløb samt hvilke kvalifikationer, der ønskes for at deltage (Ratingtal o.s.v.), vil alle skriftlige henvendelser blive besvaret med glæde af,

Politiass. K. Sønderstrup
Tjørnevej 15
9000 Aalborg

som har været overdommer ved alle turneringerne.

Tilmelding samt yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Aalborg Turist Bureau, Østergade 8, 9000 Aalborg.



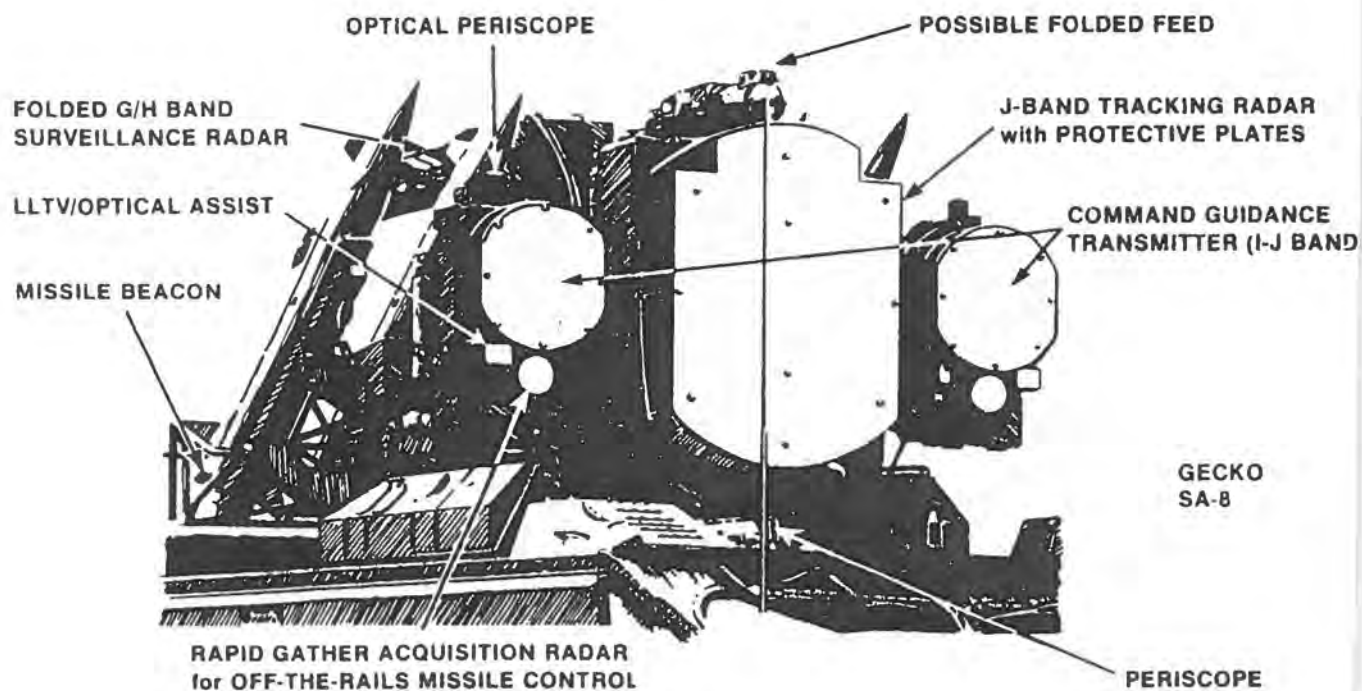
☆☆☆

Forsøg med elektrooptisk målfølgeudstyr.

Det har gennem adskillige år været almindelig tilgængelig viden, at de moderne sovjetisk fremstillede radarstyrede luftforsvarssystemer, f.eks. SA-8/Gecko missilsystemet (figur 1) og ZSU-23-4/Gun Dish kanonluftforsvarssystemet (figur 2), er udstyret med elektrooptiske back-up systemer, som kan anvendes til både målfølging og målidentifikation. De elektrooptiske systemer består af et kraftigt kikkertsystem, et TV-videokamera, af video-processing udstyr og selvfølgelig TV-monitorer, som præsenterer videooptagelsen for våbensystemets operatører. Sådanne videoanlæg muliggør detektion af selv små fly på mange kilometers afstand, og det tillader i mange tilfælde operatørerne visuelt at identificere fly, inden disse forsøges skudt ned. Den største effekt er imidlertid, at de giver våbensystemet mulighed for fortsat at kunne operere, selv om det tilknyttede radarsystem udsættes for elektroniske forstyrrelser, eller som det hedder i fagsproget "for jamming". Elektrooptiske systemer kan nemlig ikke på samme måde som radarsystemer forstyrres ved elektronisk jamming-teknik. Til gengæld har de indlysende ulemper, så som uanvendelighed om natten eller begrænsninger i rækkevidde under dårlige sigtbarhedsforhold.

Anvendelse af elektrooptiske back-up systemer er besynderligt nok mindre almindeligt for vestlige luftforsvarssystemer. Flyvevåbnet gennemførte derfor under den taktiske øvelse på Oksbøl i AUG-SEP 1983 forsøg med et sådant system. Formålet var selvfølgelig at skaffe sig mere information om anvendeligheden heraf.

Der blev anvendt udstyr stillet til rådighed af Jørgen Andersen Ingeniørfirma A/S, og der åbnedes hermed mulighed for et dansk firma til at udvikle, afprøve, producere og om muligt sælge sådant udstyr både i- og udenfor Danmark. Dette er dog ikke ensbetydende med, at Jørgen Andersen nu umiddelbart har et anlæg grydeklart, og parat til salg, men det første grundlag er lagt.

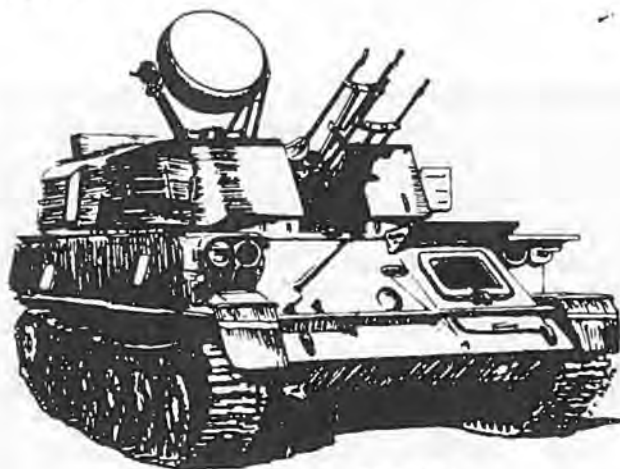


Detektion af fly på store afstande, samt ønsket om at kunne se fly som andet end en prik på TV billedet, stiller store krav til optikken. Ved forsøget anvendtes en 1200 mm optik, som sammen med videokameraet

blev fastspændt på antennen til en af Flyvevåbnets målfølgeradarer. Dette lyder jo ganske enkelt, men det var trods alt en ganske krævende opgave, for optikken alene vejede ca. 35 kg, og udover vejrliget skulle installationen kunne tåle at blive udsat for de ret voldsomme bevægelser en målfølgeradarantenne foretager. Nu er Flyvevåbnets luftforsvarssystemer som bekendt ikke selvkørende, på samme måde som de 2 sovjetiske anlæg omtalt ovenfor, så TV-monitor og et kontrolpanel til betjening af optikken, begge anvendt i våbensystemets ildledercentral, måtte placeres i betragtelig afstand fra målfølgeradaren.

Selv om der helt klart var tale om en ganske enkelt forsøgsopstilling, uden forsøg på at foretage en operativ optimeret sammenbygning af det elektrooptiske system med det radarstyrede ildledersystem, så var resultaterne af forsøget helt afgjort tilfredsstillende. Der blev opnået forbløffende store detektionsafstande for selv ganske små fly, og den forventede mulighed for at genkende flytypen visuelt blev bekræftet.

En sådan elektrooptisk installation på en målfølgeradar giver i øvrigt mange spændende muligheder, som det ellers kan være svært at skaffe sig. Den første og mest indlysende er, at man visuelt kan se, hvor godt radarsystemet er i stand til at følge targets (fly), og dette specielt når target manøvrerer for at undvige radarsystemet. Man kan helt tilsvarende se, hvor modstandsdygtigt radarsystemet er overfor elektroniske forstyrrelser, eller hvis det modsatte ønskes, så kan man få et hurtigt indtryk af effektiviteten af flybårne jammingsystemer. Man kan skaffe sig indblik i den bedst egnede kamouflagemalingsteknik for fly, observeret under forskellige vejrforhold, o.s.v..... En anden og ganske spændende mulighed, som iøvrigt blev anvendt under forsøgsperioden på Oksbøl, er video recording af forsøg med fly. I det aktuelle tilfælde blev der udført forsøg med Draken-flyets chaff/flare dispenser system, men der er mange andre muligheder.



GUN DISH on ZSU-23-4

Som omtalt blev de ret enkle forsøg på Oksbøl gennemført for at etablere et erfaringsgrundlag for anvendelse af elektrooptiske målfølgesystemer. Den næste fase vil være at udvikle et video-tracking system, som gør det muligt at låse på target og følge det ved hjælp af video-diskriminator kredsløb. Denne teknik er velkendt, den er f.eks. anvendt i AGM-65 Maverick Missilet, men er ikke tidligere anvendt af dansk industri. Styringselektroniken må nødvendigvis sammenbygges med radarsystemets målfølge-servosystem, hvorved man opnår mulighed for at følge og eventuelt nedskyde targets selv om radarsystemet udsættes for kraftig jamming. Yderligere bør der udføres forsøg med såkaldt Low Light Level TV, som burde give mulighed for, at det elektrooptiske målfølgesystem kan detektere targets også under begrænsede lysforhold.

Flyvevåbnets Redningstjeneste.



FLYVEREDNINGSTJENESTEN er etableret i henhold til internationale aftaler vedrørende den civile flyvning og udgør en del af den samlede danske redningstjeneste. Flyveredningstjenesten ledes fra Flyvevåbnets Redningscentral - RCC KARUP - ved Flyvertaktisk Kommando i Karup. (RCC = Rescue Coordination Centre = Redningssamordningscentral).

RCC KARUP er bemandet døgnet rundt med personel fra flyvevåbnet, der er specielt uddannet til og har stor erfaring i planlægning og ledelse af SAR-operationer (SAR = Search And Rescue = eftersøgning og redning).

Flyveredningstjenesten samarbejder snævert med Søredningstjenesten, der ledes fra Søredningscentralen - MRCC Århus - ved Søværnets Operative Kommando i Århus. (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre). RCC KARUP står direkte i telefonforbindelse med MRCC Århus og har ligeledes direkte telefonlinier til tilsvarende redningscentraler i nabolandene.

Flyveredningstjenesten råder over 8 specielt udstyrede helikoptere af typen SIRKORSKY S-61A, hvoraf 3 til stadighed er på højt beredskab, fordelt på flyvestationerne Ålborg, Skrydstrup og Værløse. Desuden kan fastvingede fly af typen C-130 Hercules eller Gulfstream III indsættes ved større eftersøgningsopgaver.

S-61A, der er hjemmehørende ved Eskadrille 722 på Flyvestation Værløse, har 2 General Electric T-58 turbinemotorer á 1400 HK. Marchhastighed ca. 205 km/t, højeste hastighed ca. 255 km/t. Besætningen er på 6 mand: 2 piloter, 2 flyteknikere, 1 radiooperatør samt 1 læge. Der er i helikopteren et omfattende nødhjælpsudstyr til rådighed for lægen herunder hjerteovervågnings- og genoplivningsapparat, således at behandling af syge og tilskadekomne kan påbegyndes straks efter ombordtagning.

☆☆☆

Helikopteren har et omfattende navigationsudstyr, bl.a. Decca, der giver en uhyre nøjagtig stedsbestemmelse og er desuden udstyret med radar, der gør det muligt at udføre eftersøgnings- og redningsoperationer selv under marginale vejrforhold. Den er tillige udstyret med radio til kommunikation med luftfartøjer og skibe, samt med politi og redningskorps. Helikopteren kan desuden pejle nødradiosendere, der anvender skibsfartens og luftfartens nødfrekvenser.

Når landing ikke kan foretages, tages nødstedte ombord ved hjælp af et spil. Til selve opsamlingen benyttes redningssele, redningskurv eller bære.

Flyveredningstjenesten udfører årligt i gennemsnit 350-400 operationer, der fordeler sig på eftersøgning og redning i forbindelse med udeblevne eller forliste skibe, kuttere, lystbåde, fly m.v., afhentning af akut syge og tilskadekomne fra skibe i søen eller fra øer og isolerede steder (ambulanceflyvninger), overførsel af patienter mellem hospitaler i forskellige dele af landet (syge- og patienttransporter), flyvning med medicin, blodplasma, nyrer til transplantation m.v. (livsvigtige transporter), udbringning af pumpemateriel, brandslukningsmateriel eller andet materiel til skibe i en truende situation (nødforebyggende foranstaltninger) m.v.

Flyveredningstjenesten alarmeres gennem kystradiostationer, flyvekontrolorganer eller via alarmcentraler (0-0-0).



☆☆☆

Aktivitetsoversigt, FLV Redningstjeneste.

Aktivitetsoversigt og oversigt over den geografiske fordeling af eftersøgninger, redningsoperationer, ambulanceflyvninger og syge-transporter m.v., udført af Flyvevåbnets Redningstjeneste i 1983.

Der blev udført i alt 360 udrykninger i forbindelse med 370 tildragelser. Dette er en mindre nedgang i forhold til 1982, hvor antallet var henholdsvis 393 og 397.

Flyvevåbnets redningshelikoptere har i 263 tilfælde ydet assistance til søredningstjenesten i forbindelse med ulykker til søs og ved kysterne.

Udover de i oversigten anførte 370 tildragelser har Flyvevåbnets Redningscentral modtaget anmeldelse om yderligere 761 tildragelser, hvor flyvemæssig assistance viste sig ikke at være påkrævet.

Der blev i 1983 anvendt i alt 500:35 flyvetimer, heraf 494:55 til civile opgaver, som udgjorde 97,5% af samtlige udførte operationer.

Årets mest omfattende eftersøgning fandt sted i dagene 20-22 JAN i forbindelse med den britiske fiskekutter ZANTO's forsvinden. Der blev her anvendt 27:25 flyvetimer med dansk C-130 Hercules og vesttysk Brequet Atlantic. Kutteren blev ikke lokaliseret.

21 JUL udførtes i alt 22 redningsmissioner, det hidtil højeste antal operationer på en enkelt dag.

Fra S-61 helikopterens indførelse i Flyvevåbnets Redningstjeneste 1 JAN 1966 og til udgangen af 1983 har helikopteren udført i alt 5.551 operationer ud af et samlet antal på 5./28 og herunder opsamlet (red-det/transporteret) i alt 2.666 personer.

Oversigt over aktivitet i perioden 1 Januar - 31 December 1983



AKTIVITETSOVERSIGT	
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance blev ydet	340
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke var/ikke blev skønnet påkrævet	21
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet på grund af vejrforhold	8
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet af andre årsager	1
Antal tildragelser ialt	370

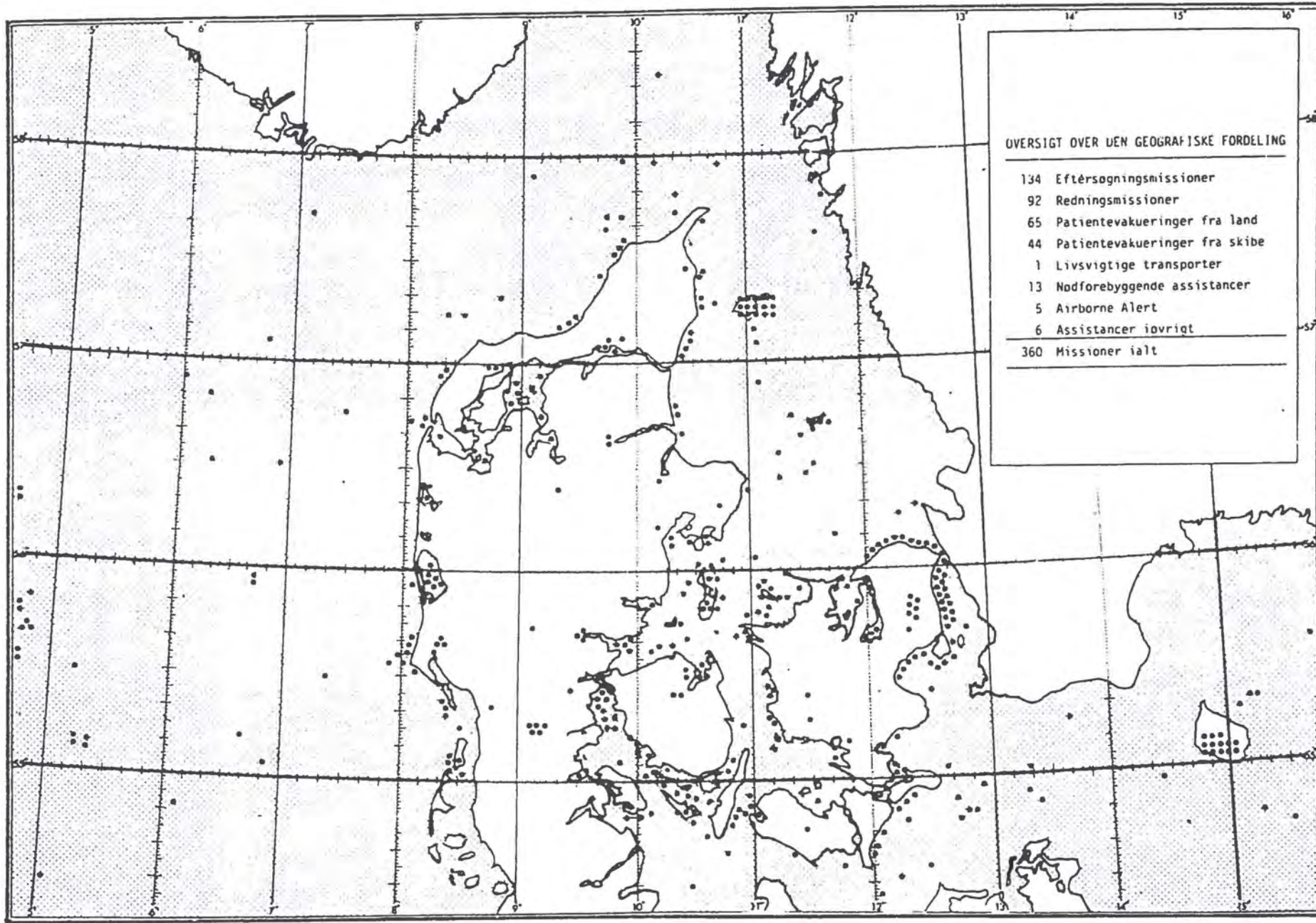
MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Eftersøgningssmissioner	32	43	48	123	4	7	134
Redningsmissioner	21	27	43	91	0	1	92
Patientevakueringer fra land	27	11	27	65	0	0	65
Patientevakueringer fra skibe	14	17	13	44	0	0	44
Livsvigtige transporter	1	0	0	1	0	0	1
Nødforebyggende assistancer	7	2	4	13	0	0	13
Airborne Alert	1	3	0	4	0	1	5
Assistancer iøvrigt	1	3	2	6	0	0	6
Antal missioner ialt	104	106	137	347	4	9	360

UDFØRELSESOVERSIGT							
Fritidsprægede aktiviteter	39	60	74	173	1	3	177
Fiskerflåden	16	4	6	26	3	3	32
Skibafarten	13	14	8	35	0	0	35
Civil flyvning	1	5	3	9	0	3	12
Militær flyvning og skibafart	1	5	3	9	0	0	9
Assistancer til politiet	0	4	1	5	0	0	5
Uidentificerede nedslag	7	3	11	21	0	0	21
Assistancer til sygehusvæsenet	27	10	27	64	0	0	64
Andre opgaver	0	1	4	5	0	0	5
Civilopgaver TCTAL	103	101	134	338	4	9	351
Militæropgaver TCTAL	1	5	3	9	0	0	9

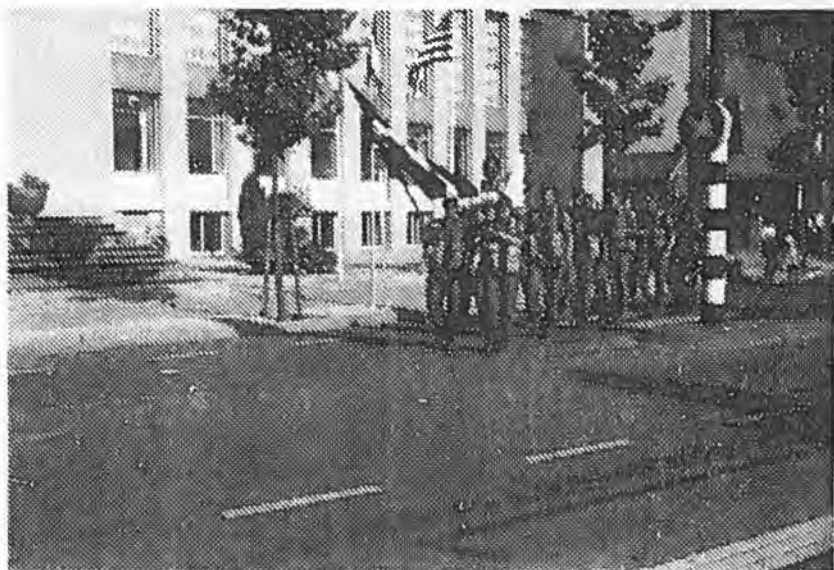
RESULTATER	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-51 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TCTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Antal reddede	17	22	3	42	0	0	42
Antal evakuerede fra land	28	14	28	70	0	0	70
Antal evakuerede fra skibe	27	18	10	55	0	0	55
Antal økoskibe opsømt	3	0	4	7	0	0	7
Antal opsømede felt	75	54	45	174	0	0	174

GEOGRAFISK FORDELING							
Nordseen	17	25	2	44	2	3	49
Skagerrak	16	0	0	16	0	0	16
Kattegat	14	0	8	22	0	1	23
Østersøen	0	3	17	20	1	1	22
Indre farvande	26	55	77	158	1	2	161
Fra land	31	23	33	87	0	2	89
Andet	0	0	0	0	0	0	0

OPERATIONSOVERSIGT							
Indenfor dansk ansvarsområde	95	95	121	311	3	8	322
Udenfor dansk ansvarsområde	9	11	16	36	1	1	38
Dagmissioner	63	93	117	273	4	7	284
Natmissioner	41	13	20	74	0	2	76
Flyvetid - civile opgaver	147:35	147:55	160:00	455:30	17:45	21:40	494:55
Flyvetid - militære opgaver	0:05	2:35	3:00	5:40	0:00	0:00	5:40
Flyvetid TCTAL	147:40	150:30	163:00	461:10	17:45	21:40	500:35
Gennemsnitlig flyvetid pr. mission	1:25	1:25	1:11	1:20	3:26	2:24	1:23
Største antal missioner indenf. et degn	4	6	16	22	2	2	22



Nijmegen marchen 1984.

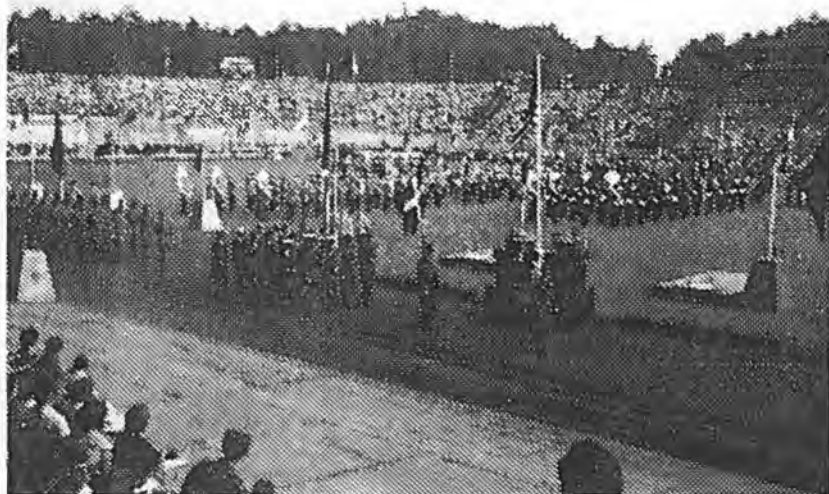


I år afvikles for 68. gang den hollandske march - Nijmegenmarchen - i dagene 17., 18., 19., og 20 JUL. Marchen udgår alle 4 dage fra den smukke hollandske by Nijmegen, og der marcheres således i fire "sløjfer" á 40 km. Marchen gennemføres i uniform og desuden medbringer mandligt personel under 50 år 10 kg. oppakning.

Fra alverdens lande strømmer "marchgængere" til i tusindvis, både civile og militære. Ingen, der har deltaget, glemmer den fantastiske oplevelse, det er at mødes og marchere sammen med så mange. Fra Danmark deltog sidste år 500 fordelt på henholdsvis HRN, FLV, SVN og CF. Den danske stab i Nijmegen, som er sammensat af personel fra de tre værn og CF, vil gøre alt for at deltagerne får en god og veltilrettelagt tur ud af det.

Alle oplysninger vedrørende tilmelding, transport, ophold m.v. vil tilgå alle tjenestesteder.

På glædeligt gensyn i Nijmegen juli 1984.





Våbenskjold, FTK.

Blasonering af skjoldet: I Guldfelt en cirkulær, rød skive belagt med en mindre cirkulær, hvid skive under et ved et skysnit dannet rødt skjoldhoved.

Motivering: Som hovedfigur er valgt den cirkulære, nationale kokarde for at markere, at Flyvertaktisk Kommando styrer flyvevåbnets operative våbensystemer. Skyudsnittet er valgt for at angive, at skjoldfladen symboliserer luftrummet.

Båndet bærer devisen: EX AETHERE FIRMITAS (Fra luften styrke, fasthed, udholdenhed) og enhedsbetegnelsen FTK.

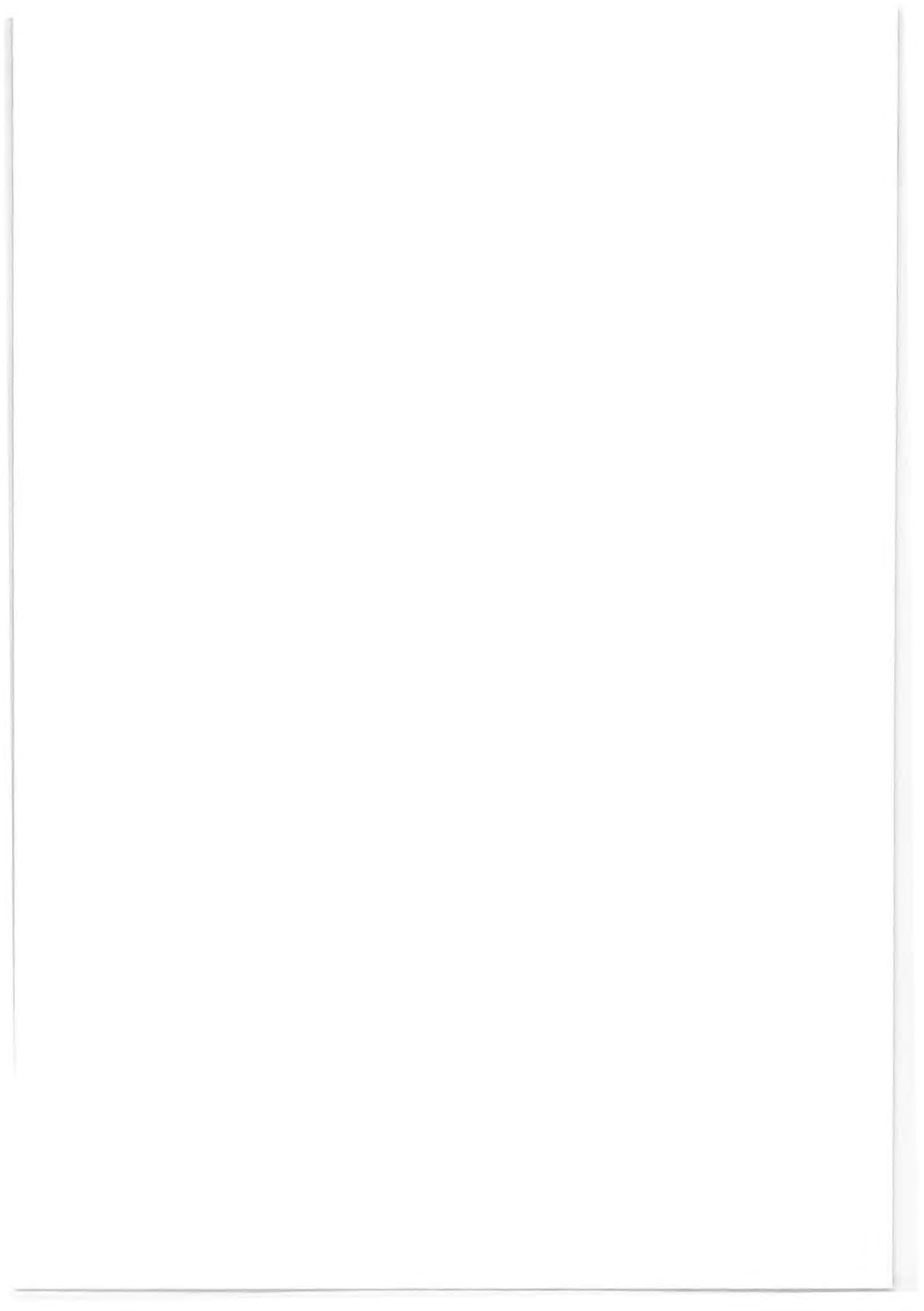
Fly Nytt



FLYVERSTABEN

JUNI 1984





Indhold.

Indhold.....	3
Reddet fra døden på en isflage.....	4
Danske Draken udrustet med anti-spin skærm Installation.....	7
Anerkendelse til mekaniker fra Hovedværksted Værløse.....	14
Anerkendelse til overkonstabel fra Flyvestation Værløse..	15
Pressemeddelelse fra Forsvarsministeren.....	15
Flyvevåbnets private TV-selskab.....	16
Våbenskjold, Flyverhjemmeværnet	21.



Reddet fra døden på en isflage.

En 40-årig britisk pilot, blev 12 JAN 1984 ved et usædvanligt held reddet fra at fryse ihjeld på en isflage i Danmarksstrædet øst for Grønland.

Brad Donahue var i en Piper Cherokee på vej fra Keflavik i Island til Sdr. Strømfjord i Grønland. Flyet fik is i karburatoren, og piloten kunne ikke holde højde og måtte derfor nødlande på en isflage.

En Gulfstream 3, F-249, Luftgruppe Vest på vej til en rutinemæssig fiskeinspektion på østkysten blev alarmeret af Flight Information Center i Sdr. Strømfjord, og ti minutter senere modtog F-249 signaler fra den nødlandede pilots nødsender. 25 minutter senere fik besætningen øje på piloten, der stod ved siden af sin gummibåd på en isflage, hans fly var på det tidspunkt forsvundet i vandet.

F-249 dirigerede en af grønlandsflys helikoptere til stedet. Helikopteren landede på isflagen og samlede piloten op. Han blev fløjet til Kulusuk til et varmt bad og et måltid mad.



Helikopteren er landet på isflagen og er i færd med at tage pilot og Dinghy ombord.

Donahue havde været ualmindelig heldig, idet det frøs 20⁰, og han tilbragte kun 1 time og 10 minutter på isflagen.



Brad Donahue peger på sin position efter nødlandingen.

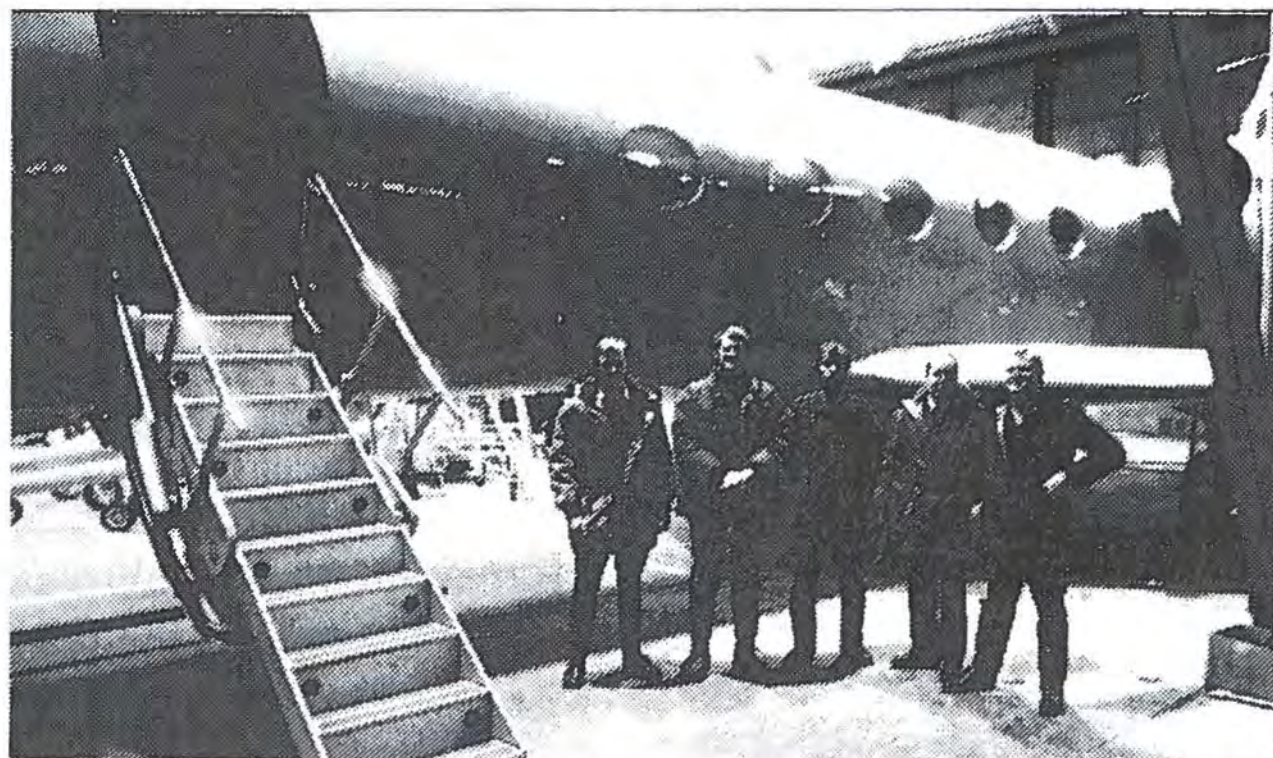
☆☆☆



Donahue sammen med besætningen.
(fra venstre til højre)

1. pilot	ENA
2. pilot	CRI
Navigator	ØRE
Den reddede	
F/E	TORBEN
R/O	CHRISS

KN E.T. Hansen
KN P.L. Christensen
SL Ø.U. Madsen
Brad Donahue
SSG T. Jensen
SSG J. Christensen.



Donahue sammen med besætningen (7 NAV) foran fiskeriinspektionsflyet.

☆☆☆

Danske Draken udrustet med anti-spin skærm installation



Et af Flyvertaktisk Kommando (FTK) og Flyvestation Karup (FSNKAR) længe næret ønske er nu gået i opfyldelse, idet der nu er fremstillet en anti-spin skærm installation, som efter behov kan monteres på et dansk TF-35 Draken fly.

Anti-spin skærm installationen er af flyvesikkerhedsmæssige årsager en forudsætning for at træning i udretning fra såkaldte "Superstalls" kan finde sted. Det vil nok være praktisk her kort at forklare, hvad et "Superstall" egentlig er for noget.

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

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

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

Der skulle gå en årrække før danske piloter fik den samme uddannelse som deres svenske og senere finske kolleger. Dette skyldtes dels, at den danske og svenske version af Draken er noget forskellige, dels at man frygtede, at respekten for "Superstall" som forbudt manøvre ville mindskes, hvis piloterne fik uddannelse heri. De svenske erfaringer gjorde dog snart betænelighederne til skamme. Antallet af utilsigtede "Superstalls" er ikke steget efter at uddannelsen er indført, derimod er antallet af mistede fly faldet kraftigt.

Det var på denne baggrund at Flyvestation Karup i 1977 foreslog, at også danske piloter gennemgik "Superstall" træningen.

☆☆☆

Den svenske "Superstall" træning fandt sted ved Upplands Flygflottilj, F 16 i Uppsala, hvor man gennem årene havde oparbejdet en meget stor erfaring på området, og hvor man råder over et mindre antal Sk 35C Draken fly, som specielt til formålet er blevet udstyret med en kraftig anti-spin skærm, som kan udløses og rette flyet op, hvis udretning på normal måde ikke lykkes. Det undersøgtes således, hvorvidt det var muligt at udruste et dansk TF-35 Draken fly med en lignende anti-spin skærm installation. På daværende tidspunkt forventede FMK at kunne låne selve skærmene og udskydningsmekanismen, den såkaldte anti-spin skærm kanon, af det svenske flyvevåben, og den nødvendige modifikation af flyets bagkrop forudsattes udført ved SAAB-SCANIA i Linköping, som jo havde fremstillet selve Draken flyet. Overvejelserne om installering af en anti-spin skærm på et dansk fly blev skrinlagt, da det viste sig, at det svenske flyvevåben ikke havde et tilstrækkeligt antal spin-skærm kanoner til at et udlån kunne finde sted.

Tilbage henstod så at anmode det svenske flyvevåben om assistance ved en direkte svensk træning af danske piloter. Flyvestation Karup's piloter gennemgik således i NOV-DEC 1978 på Flyvestation Karup, hvortil 4 flyveinstruktører, 3 teknikere og 3 to-sædede fly fra det svenske flyvevåben blev fløjet ind for en 14 dages periode, det samme program som de svenske Draken piloter. Dette indebærer, at hver pilot udsattes for 3 "superstalls". Instruktører fik dog yderligere en tur, hvor vægten blev lagt på overraskelsesmomentet, for at forberede instruktører på, at en elev i et to-sædet fly pludselig kan foretage en uventet manøvre, som kan medføre at flyet går i "Superstall". Dette har faktisk fundet sted, også i det danske flyvevåben.

Flyvestation Karup var yderst begejstret for den modtagne træning, som man fandt gav et særdeles godt udbytte. Flyvestationen bemærkede dog sandt nok, at de danske Draken fly, da de har et væsentligt større brændstofvolumen og er forstærket til at kunne medføre en væsentlig større våbenlast, er væsentlig tungere end de svenske, de har større pindkræfter og de danske droptanke er væsentlig større end de svenske. Dette gav selvsagt nogen usikkerhed med hensyn til, hvorvidt de danske fly opfører sig som de svenske. Dette forhold ønskedes naturligvis undersøgt, men har endnu ikke kunnet praktiseres, da der jo ikke hidtil har været rådighed over en anti-spin skærm installation.

Af denne årsag blev der endnu et par gange indgået aftale om træningsperioder ved Flyvestation Karup, hvortil et svensk hold fløj i de specielt udrustede fly.

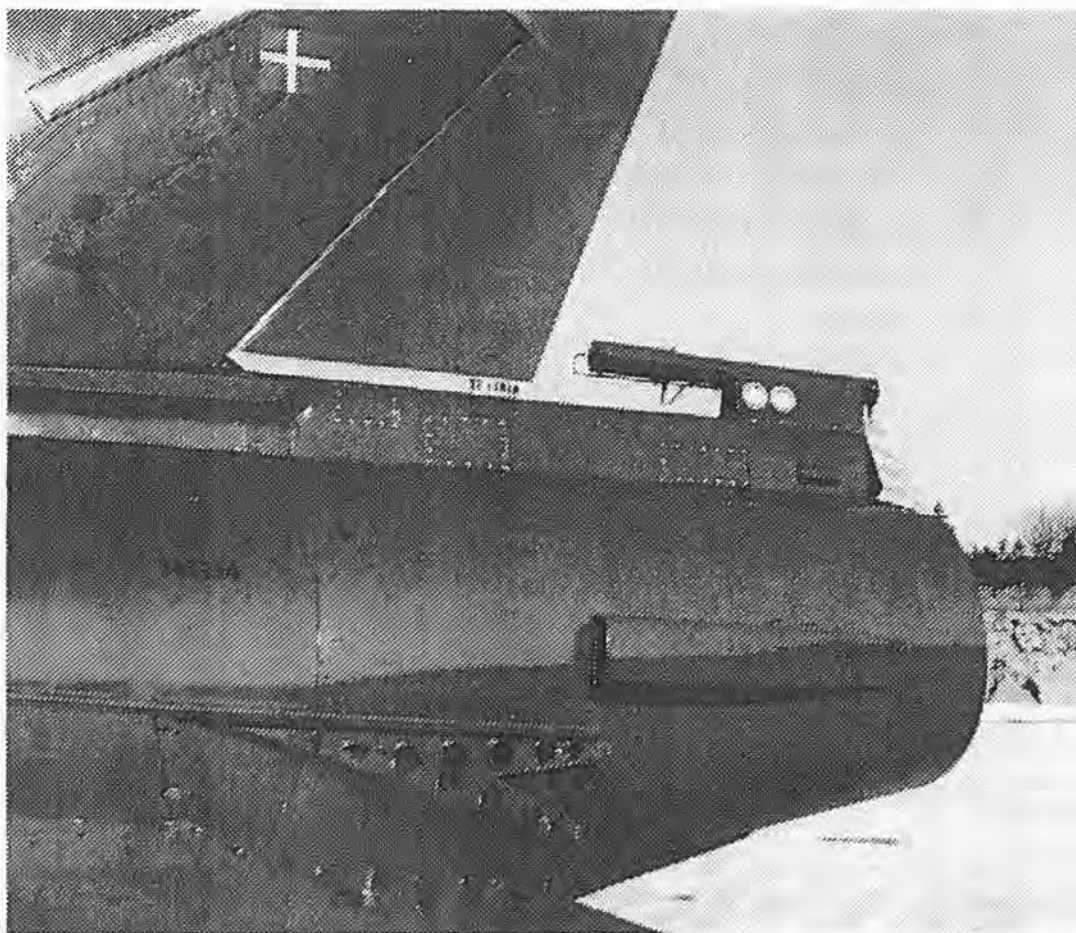
Det stod imidlertid klart, at "superstallprøvelser" i en dansk TF-35 ville have en betydelig højere træningsværdi. Foruden de tidligere anførte vægtræssige og intermomentbetingede forskelle er der forskelle i cockpit udformning, instrumentgradering m.v., mellem danske og svenske fly, ligesom det forhold at eleverne i de svenske fly trænes i bagsæde giver en anden fornemmelse af flyets bevægelser end det vil være tilfældet i forsædet.

Efter fornyede henvendelser i 1981 fra FTK og FSNKAR undersøgtes mulighederne af at fremstille en komplet anti-spin skærm installation i flyvevåbnets regi, og FMK meddelte FTK i begyndelsen af 1982, at en sådan installation ville kunne fremstilles for ca. 385.000 kr., idet en bagkrop fra en af de til kannibalisering indkøbte udfasede svenske S35E Draken fly ville blive anvendt i forbindelse med anti-spin skærm installationen. Dette ville indebære fordelene af, at alle de oprindelige danske Draken bagkroppe ville blive bibeholdt i samme standard, hvorfor flyet let ville kunne bringes tilbage til sin oprindelige konfiguration. Til gengæld indebærer denne løsning, at bremsekrogen og almindelig bremseskærm ikke ville være monteret, når anti-spin skærm installationen var monteret. Skift fra normal standard til anti-spin skærm konfiguration eller vice versa kan finde sted på ca. to arbejdsdage.

Det vil nok være praktisk at forklare, hvorledes installationen fungerer (se figuren). Selve kanonen består af to rør, hvoraf det øverste indeholder hjælpekærmen (udtrækkerkærmen) og det nederste indeholder hovedskærmen. Hjælpekærmen er lagt ind i en hul Cylinderisk skærnkastevægt, som skydes bagud ved hjælp af komprimeret luft. Hovedskærmen bringes fri af flyet ved hjælp af en kraftig stålfjeder, kort tid efter at hjælpekærmen er skudt bort fra slyet. De to skærme er forbundet ved en kraftig line, som dels tilsikrer at hjælpekærmen trækkes ud af skærnkastevægten og dels efter udfoldning af hjælpekærmen trækker hovedskærmen ud af sin pakning, således at denne også kan folde sig ud.

Det ovenfor anførte handlingsforløb indledes ved at piloten i flyets bagsæde (instruktøren) påvirker en elektrisk kontakt på styrepinden (anvendes normalt til affyring af ydre våben), hvorved elektrisk antændelige krudtpatroner udvikler tilstrækkeligt tryk til at fastholdelsesanordningerne for skærmene bringes ud af lås, hvorved udkast af skærmene finder sted. For at kunne kaste begge skærme efter at opretning af flyet har fundet sted, er der installeret endnu en elektrisk antændelig krudtpatron, som ved påvirkning af yderligere en elektrisk kontakt (anvendes sædvanligvis til nedfældning af bremsekrogen) bringer koblinger mellem bagenden af flyets forkrop og anti-spin skærmen ud af lås, hvorved skærmen af luftstrømmen rives bagud og bort fra flyet. Af sikkerhedsmæssige årsager finder ovennævnte automatisk også sted. Såfremt en pilot i en nødsituation lader sig skyde ud med katapultsædet, hvorved det tilsikres at piloten ikke bliver fanget af skærmen, der sædvanligvis i udfoldet tilstand befinder sig ca. 50 meter bag flyet.

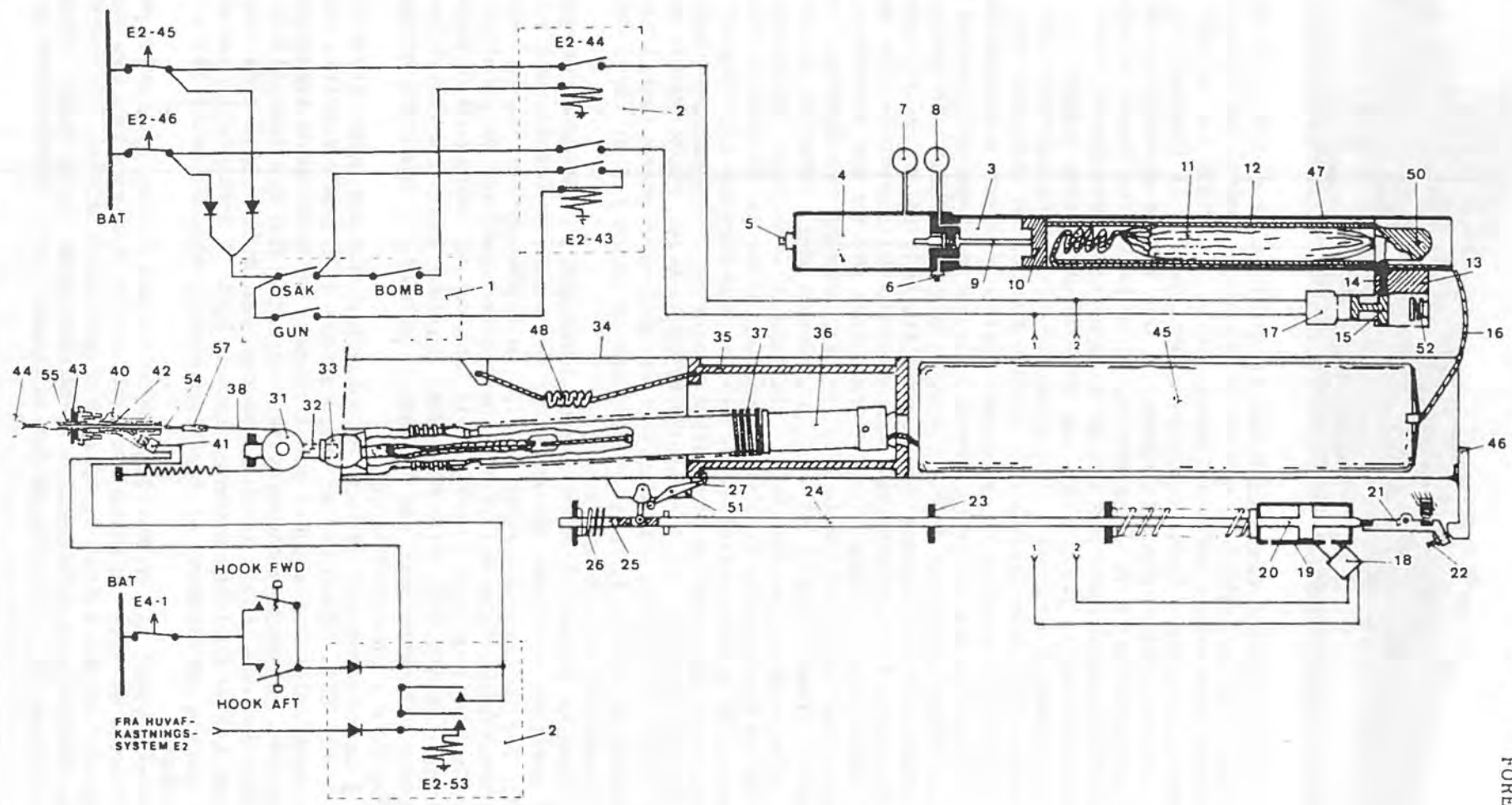
Installationen var oprindeligt tænkt udført ved Hovedværksted Karup (HVKKAR), men på grund af dette værksteds meget omfattende arbejde med Draken moderniseringsprogrammet (indførelse af Weapon Delivery and Navigation System (WDNS), som navigationsmæssigt og med hensyn til aflevering af våben mod overflademål bringer Draken flyene på linie med F-16) måtte anti-spin skærms arbejdet flyttes til fortrinsvis Hovedværksted Værløse (HVKVÆR) og i mindre omfang til FSNKAR flyværksted. Fremstilling af tegningsunderlaget blev dog stadig foretaget ved HVKKAR tegnestue.



1	Styrepindshåndtag, bageste cockpit	29
2	Koblingsboks E2-52	30
3	Luftkammer 1	31 Lintrumma
4	Luftkammer 2	32 Kuglelås
5	Luftventil 2	33 Skærmerkobling
6	Luftventil 1	34 Kanonrør, hovedskærm
7	Manometer 2	35 Stempel
8	Manometer 1	36 Teleskoprør
9	Stempel	37 Fjeder
10	Stempel	38 Line
11	Hjælpekærm med liner	39
12	Skærnkastevægt	40 Afkastningscylinder
13	Spærremekanisme	41 Elkrudtpatron E2-42
14	Spærre	42 Stempel
15	Stempel	43 Låsespærre
16	Hjælpekærmsline	44 Håndtag
17	Elkrudtpatron E2-40	45 Hovedskærm med hylster
18	Elkrudtpatron E2-41	46 Lem
19	Udløsningscylinder	47 Kanonrør, hjælpekærm
20	Stempel	48 Opfangningsline
21	Lemlås	49
22	Justeringskrue	50 Sikringspind for stempellås
23	Styr	51 Sikringspind, skærnkastevægt
24	Manøvrestang	52 Dæmper
25	Endestykke	53
26	Dæmper	54 Stang
27	Stempellås	55 Møtrik
28		56
		57 Gaffelendestykke

Positionsfortegnelse.

☆☆☆

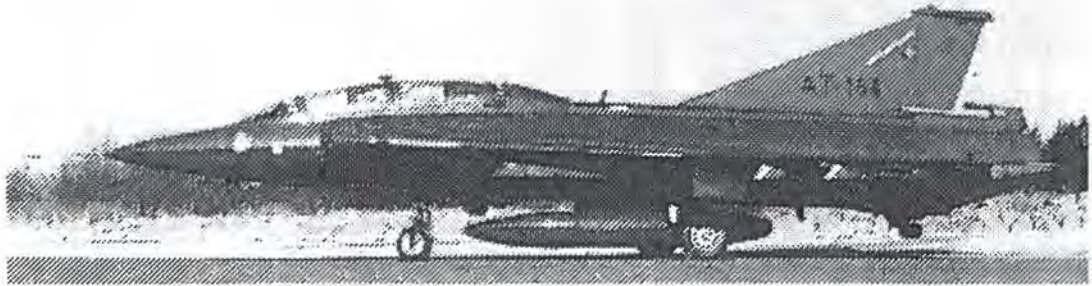


Antispinskærminstallation, skematisk oversigt.

MATINS 1F-DRAKEN-55
FORELØBIG UDGAVE

11

☆☆☆



En del af installationens detaljer kunne fremstilles på grundlag af det eksisterende svenske tegningsunderlag, men en væsentlig del måtte dog fremstilles efter rent danske tegninger. Dette skyldtes delvis, at Sk35C har en helt anderledes og væsentlig kortere bagkrop, hvorfor detaljerne til forstærkning af TF-35 bagkrop er helt anderledes. Endvidere var det for at anvendes en del af det svenske tegningsunderlag en forudsætning at værkstederne havde rådighed over en mere omfattende maskinpark end der er indkøbt til flyvevåbnet, hvorfor dele måtte omkonstrueres, ligesom det var nødvendigt at tage hensyn til visse danske hydrauliske og elektriske installationer, som ikke fandtes tilsvarende i de svenske fly. Endelig har det svenske flyvevåben rådighed over et mindre antal Sk35C fly, som kun anvendes med anti-spin skærm installationen monteret, hvorfor det ikke har været et svensk krav, at tilbagemodificering hensigtsmæssigt kunne finde sted. Den svenske løsning ville indebære, at katapultsæderne skulle demonteres ved flykonfigurationsskift, hvilket er en ret arbejdskrævende foranstaltning. En elektrisk/mekanisk skærmafkoblingsmetode blev derfor valgt i det danske fly, i stedet for den mekaniske metode som anvendes i det svenske flyvevåben. Kun selve anti-spin skærmen blev indkøbt fra Sverige, resten af installationen er fremstillet på flyvevåbnets værksteder. Arbejdet på den demonterede ex. S35E bagkrop, inklusive fremstilling af anti-spin skærmkanonen fandt sted ved HVKVÆR kleinsmedie og maskinværksted. Efter en foreløbig afprøvning med manuel udløsning af kanonen afleveredes den færdige bagkrop til flyværkstedet på FSNKAR, hvor elektrisk og hydraulisk montering af bagkroppen fandt sted, ligesom flymodifikation, som ikke vedrørte bagkroppen, havde fundet sted ved FSNKAR. Da flyet nu endelig var udstyret med anti-spin skærm installationen skulle flyet omvejes og flyets tyngdepunkt bringes på plads for at flyet skulle bibeholde den foreskrevne stabilitetsmargin.

En jordafprøvning af installationen blev foretaget på FSNKAR skydebane den 16 JAN 1984 med gunstigt resultat. Herunder var det vist nok første gang i Danmark, at skydning fra et fly har fundet sted på en skydebane med flyets bagende vendende mod skiveområdet. På grund af dårlige vejrforhold blev de planlagte stabilitets- og kontrolflyvninger, henholdsvis uden og med monterede droptanke først gennemført den 26 JAN 1984 og 5 MAR 1984. Herunder blev som ventet konstateret, at flyets sidestabilitet var forøget i forhold til standard konfigurationen, men dog ikke i uacceptabel grad.

Så endelig kunne udsætning og kast af anti-spin skærmen under flyvning finde sted den 7 MAR 1984. Udsætning af skærmen fant sted som forventet, men kast af skærmen viste sig vanskeligere end forudset. Efterfølgende trækprøver på jorden godtgjorde, at vanskelighederne ikke skyldtes den nye installation, men en slidt kuglelås, som indgår i koblingsmekanismen mellem anti-spin skærm og flyets bagkrop (denne kuglelås anvendes sædvanligvis i forbindelse med en bremseskærm til hurtig opbremsning af flyet på jorden, såfremt dette måtte vise sig nødvendigt).

Alt er således klart til en kortlægning af danske Draken flys superstall egenskaber (forventes at være af samme karakter som de svenske flys, men med voldsomme bevægelser og der ventes at optræde større pindkræfter). Når dette er sket, kan for første gang uddannelse i opretning efter "superstall" finde sted i et dansk Draken fly, og dette på det tidspunkt, hvor FSNKAR behov optræder.

Et længe næret ønske er således gået i opfyldelse.



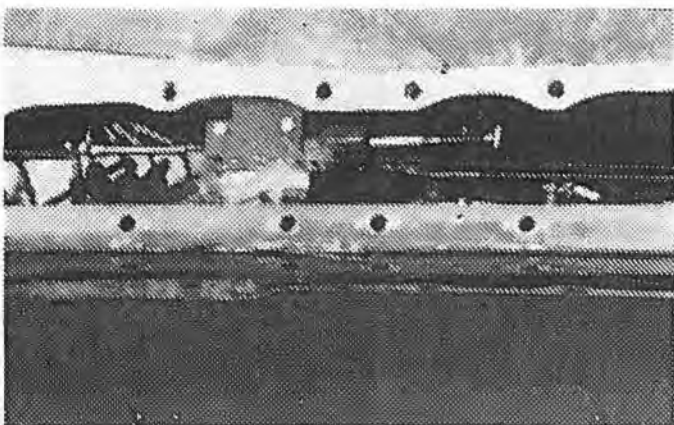
Skærnkastevægt med hjælpeskærm skydes bagud ved hjælp af komprimeret luft.



Hovedskærm kastes bagud ved hjælp af en kraftig stålfjeder.



Hovedskærmen er fri af kanonen.



Anti-spin skærmen afkobles ved hjælp af et krudtgas-drevet stempel.

★ ★ ★



Et desværre uskarpt billede af den udfoldede anti-spin skærm ved flyvningen den 7 marts 1984.

★ ★ ★

Anerkendelse til mekaniker fra Hovedværksted Værløse.

Mekaniker Poul Birger Nielsen ved Hovedværksted Værløse har den 22 MARTS 1984 modtaget Inspektøren for Flyvevåbnets anerkendelse for "Prisværdig agtpågivenhed", under udførelse af sit arbejde.

I forbindelse med udskiftning af hovedgearkasse på S-61A helikopter konstaterede mekaniker P.B.Nielsen en mikroskopisk revne i en hovedrotormøtrik, hvilket såfremt møtrikken var blevet monteret kunne have fået katastrofale følger.

På baggrund af ovennævnte hændelse har Flyvematerielkommandoen udført inspektion af samtlige hovedrotormøtrikker samt rapporteret tilfældet til SIKORSKY, som har beordret samtlige brugere til at afmontere hovedrotormøtrikker for nærmere inspektion.

SIKORSKY har fastslået, at en underleverandør af omhandlede møtrikker ikke har fulgt de af firmaet udgivne standardprocedurer.



★ ★ ★

Anerkendelse til overkonstabel fra Flyvestation Værløse.

Den 22 MARTS 1984 fik OKS-2 Per Allan Hansen, FVK-F - ved en sammenkomst på CH/FSNVÆR kontor - tildelt IFF anerkendelse for fremragende tjeneste, som påskønnelse for prisværdig agtpågivenhed under udførelse af sin tjeneste som flymekaniker, idet han under eftersynsarbejdet på G-III, F-313 den 27 JANUAR 1984 udviste ekstraordinær stor opmærksomhed og ansvarsfølelse, hvorved han konstaterede svage uregelmæssigheder i understelsophængningsstrukturens lakering. Ved fjernelse af lakken efterfulgt af en hvivelstrømsundersøgelse blev der afsløret en begyndende revnedannelse på ca. 3 cm. længde og mere end 3 mm. dybde i højre understelsbeslag i vingestrukturen. Den begyndende revnedannelse kunne have fået alvorlige følger såvel for flyet som for besætning og evt. passagerer, ligesom det ville have medført store økonomiske udgifter for forsvaret, såfremt fejlen ikke var blevet fundet på så tidligt et stadium.



★ ★ ★

Pressemeddelelse fra Forsvarsministeren.

Forsvarsminister Hans Engell har 28 MARTS 1984 sendt sit forslag til forsvarets udvikling til partierne bag det nuværende forsvarsforlig, der udløber med udgangen af dette år. Forsvarsministerens udspil skal drøftes på det kommende møde i 11-mandsgruppen.

Med oplægget mener jeg, at vi har et godt grundlag for at nå frem til et politisk forlig, der kan give forsvaret gode arbejdsvilkår og mulighed for at udvikle en hensigtsmæssig struktur i løbet af den kommende forligsperiode - siger forsvarsministeren.

Forslaget indebærer i hovedsagen en konsolidering af den nugældende forsvarsordning; men det lægger særlig vægt på en forbedring af mobiliseringsstyrkens kvalitet og af det stående beredskab i hæren, idet jeg foreslår, at vi dels indkalder flere værnepligtige, dels forøger værnepligtstiden fra 9 til 12 måneder i kamptropperne og ingeniørtropperne. Styrkelsen af værnepligtsområdet forudsættes i muligt omfang gennemført ved frivillighed. Sideløbende med forøgelsen af

★ ★ ★

antallet af værnepligtige vil antallet af stampersonelstillinger blive tilpasset, således at det menige stampersonel fortsat forudsættes at varetage stillinger, der kræver en længere uddannelse og større erfaring end den værnepligtige kan opnå - siger forsvarsministeren.

I forslaget har jeg indbygget, at der gennemføres en differentieret aflønning af de værnepligtige, der fremover indkaldes til forsvaret, men den detaljerede udformning heraf er endnu ikke fastlagt - siger ministeren.

Forslaget medfører endvidere en række materielanskaffelser, således at vi kan påbegynde de nødvendige fornyelser eller moderniseringer af materiel og våben-systemer inden for alle værn. Til hæren anskaffes bl.a. panserværnsvåben, nærluftforsvarsvåben, kampvogne og køretøjer. Søværnet udrustes med en ny type skib, den såkaldte STANDARD FLEX 300, og u-bådene udskiftes. Endelig anskaffes der flådehelikoptere. Flyvevåbnet får udvidet antallet af F-16 fly, og der vil også tilgå flere IHAWK-eskadriller. Der anskaffes ammunition til alle værn, ligesom beholdninger af missiler, miner m.v. planlægges udbygget.

Af hensyn til stabiliteten i forsvaret og gennemførelse af tilpasningerne finder jeg, at den kommende aftale om forsvarets udvikling bør dække en femårig periode - siger Hans Engell.

Det fremtidige økonomiske niveau foreslås fastlagt således, at der for 1985, 1986 og 1987 tilføres forsvaret 150 mill.kr. i tillæg til budgetoverslagstallet for 1985, samt at der for 1988 og 1989 tilføres yderligere 50 mill.kr.. I budgetoverslaget er i øvrigt sket en tilbageføring af det beløb på ca. 180 mill.kr., som blev udsparet i 1984 - siger forsvarsministeren.

★ ★ ★

Flyvevåbnets private TV-selskab.



★ ★ ★

Med tilladelse fra "Guldøksen" og Flyvevåbnets Specialskole, bringer FLYNYT efterfølgende artikel.

Klar til optagelse! LÆS OM FLYVEVÅBNETS PRIVATE TV-SELSKAB



Hele optageholdet. Man skutede sig fælt i den vandkolde forårsluft. (foto: s-n).

Det ser så let ud

Når man sidder og ser på et videoprogram omhandlende brandslukningsmateriellets rette brug, glider de fine farvebilleder let over skærmen på en instruktiv måde, som gør, at når man senere står med en eller anden pulverslukker i hånden, føles den ikke helt så fremmed, som hvis man ikke havde set filmen. Elementært, vi har den slags videoprogrammer til brug i undervisningen. GULDØKSEN har set på, hvordan de bliver til, og det er en helt anden historie.

Idé

Den instruktør, der for gang nummer, hvilken han selv har glemt, har afsluttet

en lektion, bliver enig med sig selv om, at nu må det stof over på video, griber telefonen og ringer til Flyvevåbnets Specialskoles producer, oversergent P. Friis, og sætter ham ind i sin uovertruffent gode idé. Den gode idé fra Flyvestation Vandel drejede sig om redning af pilot og slukning af ild i henholdsvis H-500 helikopter og T-17 fastvinget fly.

Sergent L.H. Hansen ved Brand- og Redningstjenesten blev udnævnt til emneekspert og nedfældede på papir en kort historie til Friis på papiret.

Drejebog

Med denne historie som baggrund tager Friis til Vandel for at samle flere oplysninger om emnet og laver på den bag-



For at opnå de bedst mulige, det vil sige mest instruktive, skudvinkler anbringes kameraet enten helt nede på jorden – eller som her oppe i et tårn. (Foto: s-n).

grund en synopsis, der senere danner baggrund for et manuskript eller drejebog, om man vil. Der bliver også lavet en instruerende tekst til de billeder, der skal »skydes«, en lidt smartere betegnelse for optagelser. Denne tekst sendes til emneeksperten for at blive tilpasset normalt talesprog.

Drejebogen indeholder også oplysninger om skudnumre, kameravinkler, totale eller halvtotale, næroptagelser og meget andet.

Organisation

Medens Friis sidder hjemme på Specialskolen med pen og blæk og udarbejder sin del af historien, har L.H. Hansen mere end travlt med at træffe aftaler med alle, som skal impliceres i optagelserne.

Hærens Flyvetjeneste skal tages i ed med hensyn til at stille helikoptere og T-17 fly til rådighed. Både for optagelser på jorden og i luften.

Teknikken skal tages i ed, en teknik skal medvirke, idet Flare-afskydning aggregatet skal på- og afmontere hvad man ikke bare sådan gør.

Hansen skal også sikre, at optag faciliteterne er i orden med hensyn strømforstyrning etc. Videooptagelse kræver, at strømforstyrningen er fuldstændig stabil. Er den ikke det, ruller båndet, fortæller Friis.

Klar til optagelse

Teamet Friis og Hansen har nu i hver ende af systemet løst de kendte problemer. Der er afsat en uge til optagelser på Vandel, og alt er klart. Det vil siges vejret, som ingen er herre over, snuppen én af de fem dage, der skulle have været arbejdet. – Nu måtte vi klare det her på 4 dage, siger Friis, – og jeg skal løse for, at alle gik ind for opgaven, også selv om det kneb med at holde fyraften.

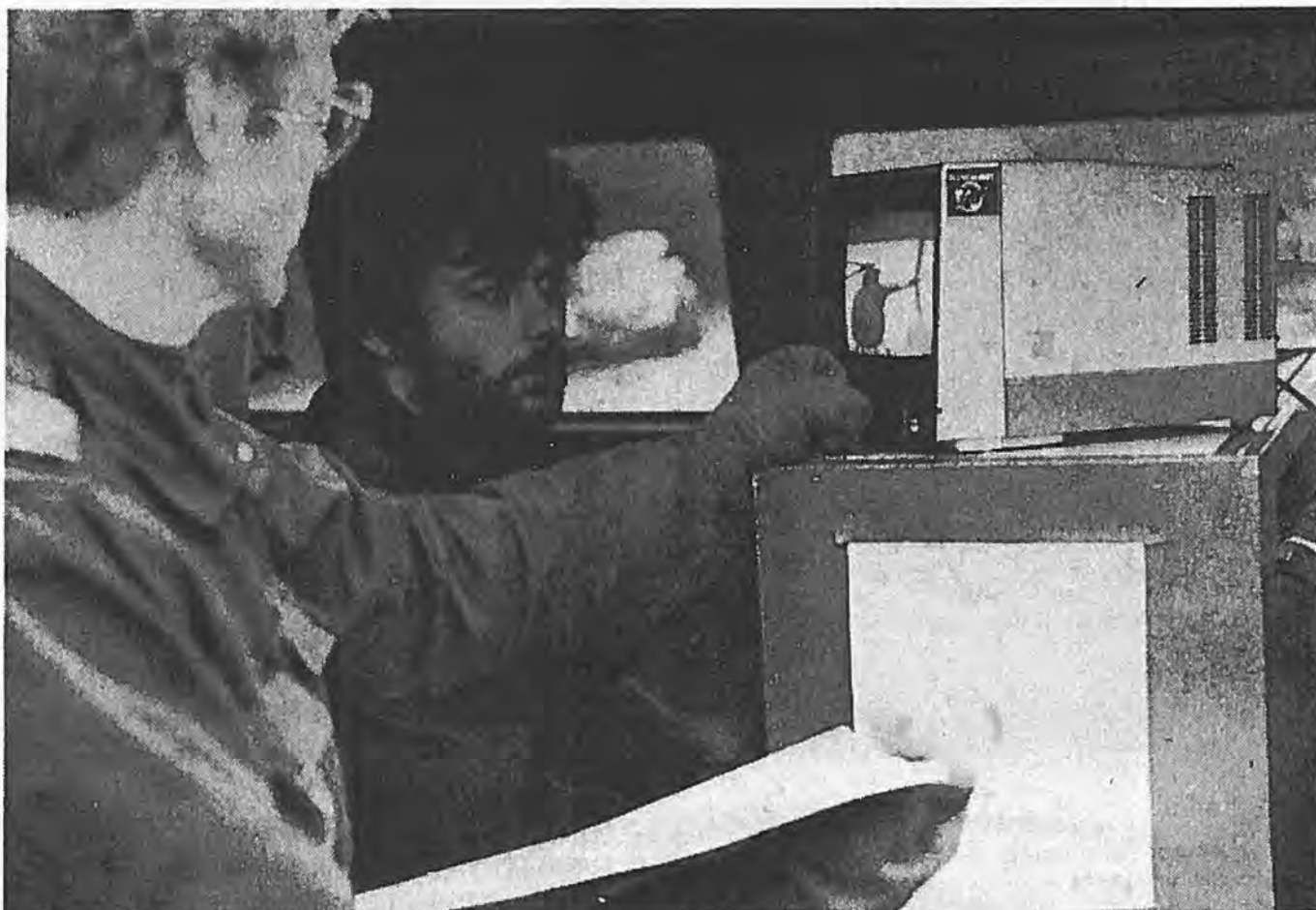
GULDØKSEN fulgte med en halv times tid under optagelserne på H-500 monteret med Flare afskydningsaggregat.

Nok stod der forår på kalenderen men det var pivende koldt. Først blev helikopteren optaget fra et tårn med toren i gang, hvorefter der skulle laves optagelser på jorden. På grund af lyden skulle helikopteren vendes. Flaren skulle igen monteres, vinkler prøves af og videre. Det er en oplevelse for sig at være producerassistenten, overserger Christensens, tålmodige flytten rundt omkring kameraet og zoome ind og ud, idet Friis, der følger alle kameraindstillinger på monitoren, er tilfreds.

Lavflyvende TV

Hærens Flyvetjenestes flyvninger går ofte som »Nap-of-the-earth-flyvning« det vil sige »lige over græsset flyvning«.

Friis fortæller, at for at give eleverne som senere skal have glæde af inspektionsoptagelserne, appetit på sager ser man som indledning og afslutning



På monitoren betragtes kameraindstillingen. Der blev kørt meget frem og tilbage, før oversergent P. Friis, produceren, var tilfreds. (foto: s-n).

optagelser af flyet i sit rette element. Optagelser, der laves dels fra jorden, dels fra flyet. Vi kan fortælle, at lavflyvning med Hærens Flyvetjeneste er en helt speciel oplevelse for den, der normalt bevæger sig i bil.

Masser af ventetid

Selv om der arbejdes intenst, kan ikke alle være i gang hele tiden. Ikke mindst løjtnant F.B. Nielsen (FIB) fra Hærens Flyvetjeneste måtte fryse en del under optagelserne. Dette til trods for, at Brand- og Redningstjenesten sørgede for, at kaffe blev bragt ud til de flyvende aktører i rimelige mængder. Friis slutter samtalen med at fortælle, at han og holdet har været meget glade for den gode støtte, sergent K.H. Toft, sergent L.H. Larsen og løjtnant F.B. Nielsen havde ydet under optagelserne. Også Hærens Flyvetjeneste var hele tiden på pletten

med de fly, vi skulle bruge, alt sammen ting, der gjorde, at vi kunne blive færdige til tiden.

Eksisterer egentlig ikke

De 5 mand, som Friis er leder for, eksisterer mere eller mindre ikke. I hvert fald lever de på lånt tid, indtil videre til udgangen af 1985.

Friis fortæller, at der har været og vist stadig er tanker om, at den lille enhed skal sammenlægges med Søværnets TV-tjeneste og underlægges Forsvarets Center for Lederskab, hvad Friis frygter vil ende i et bureaukrati, der vil bringe kunderne på for lang afstand.

Udstyret, man opererer med, tilhører Søværnet, idet man ikke for 4 år siden ville indkøbe nyt udstyr, da det gamle sort/hvide var udslidt. Resultatet af dette er, at man må låne sig frem til stort set hvad som helst. Skal der klippes, må

★ ★ ★



Oversergent J. Christensen havde svært ved at finde plads til sig selv og kameraet, da der skulle laves lavflyvningsoptagelser fra venstre forsæde i en H-500 helikopter, men det lykkedes. (Foto: s-n).

man køre til Auderød for at låne et klippebord, – Hvis det ellers passer ind Søværnets planer at låne isenkrammet ud, siger Friis.

Tilbage er så at håbe på, at nogen får øje på den lille enhed med ekspertise på flyvevåbnets område og lader dem overleve.

s-n

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Våbenskjold, Flyverhjemmeværnet.

Blasonering af skjoldet: I rødt felt tre brændende bævne af guld.

Motivering: Som gennemgående våbenfigur er valgt en brændende "bavn", idet man i de nordiske lande fra gammel tid har "brændt bavn", når fjenden nærmede sig for at kalde "mand af hus" til forsvar for landets frihed. Det var "menigmand", man kaldte på, når bavn brændte, og derfor er denne figur valgt for at dække vore dages opfattelse af hjemmeværns-tanken. De 3 figurer leder endvidere tanken hen på Flyverhjemmeværnets 3 korps, hvilket giver figur-sammensætningen yderligere symbolik.

Båndet bærer devicen: NE QUIS DOMI (mand af hus) og enhedsbetegnelsen FHV.



