

Fly Nytt



FLYVERSTABEN

MARTS 1986

TIL TJENESTEBRUG



General O.K. Lind.

FLYNYT udgives af
Flyverstabens

Redaktion:

Oberst S.O. Nielsen
(ansvarshavende)
Kaptajn E.K. Præstegaard

Postadresse:

Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

Telefoner:

(02) 89 22 55 lokal 3802
(02) 89 22 55 lokal 3823

Layout og Reproduktion:
Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nummer af
FLYNYT er 24 APR 1986.

Indholdsfortegnelse.

Aktuelt fra IFF	5
Fra redaktøren	7
Forsvarschefskifte	8
NATO Tactical Fighter Weapons Training Center .	10
Og så blev jeg chef igen	16
Brev fra FOV	17
ESK 721 i Sudan	18
Claresholm reunion	21
FLV Redningstjeneste, Aktivitetsoversigt	22
HAWK til Kreta	26
Mobiliseringsstatus	29
En flyvestation i forventning	29
Flyvematerielkommandoen	31
Tinboxtillægget	

MEDENS VI VENTER

på en afgørelse

Som bekendt redegjorde jeg i sidste nummer af FLYNYT for baggrunden i den aktuelle sag, hvor SAS - hvis de får held dertil - over en kort årrække kan dræne FLV for en meget stor procentdel af vore piloter, med dertil hørende konsekvenser for vort beredskab etc..

Et forhold, der siden er blevet yderligere forværret, idet SAS ved at hæve sin aldersgrænse for antagelse af piloter til det 38. år, nu også "tager for sig" af FLV fremtidige chefer og ledere indenfor det flyvefaglige område.

En alvorlig situation som FLV - og dermed dansk forsvar - ikke har haft nogen indflydelse på, idet denne som bekendt kom uvarslet den 29 MAR 1985, hvor SAS ønskede et møde med forsvarsministeren om deres fremtidige behov for piloter.

En situation, der sammenholdt med erhvervslevets træk på forsvarets dygtige officerer og stampersonel iøvrigt, har givet en alvorlig uro i rækkerne - idet det ikke er muligt for forsvaret at reagere på samme hurtige måde, som i erhvervslevet. Dette selvfølgelig, fordi forsvarets evne til at handle er baseret på lovbestemte betingelser samt den kendsgerning, at det ihvertfald indtil de kommende lønforhandlinger i foråret '87, ikke har været muligt at få indført et virkeligt differentieret lønsystem, hvor den enkelte bliver belønnet efter sin indsats på det arbejds- eller uddannelsesmæssige område. Man kan vel næsten sige tværtimod, idet de bedst kvalificerede i øjeblikket nærmest bliver "straffet" i form af yderligere arbejdsbyrde eller diverse flytninger, hvis karrieren kræver skiftende tjeneste mellem stab og operativ tjeneste.

Altså en situation, hvor de ansatte - om



der nu er tale om officerer eller stampersonel - nemt bliver fristet af de umiddelbare goder, der tilbydes dem ved at forlade forsvaret, selvom hovedparten af dette personel iøvrigt er/var godt tilfreds med det arbejdsmiljø, de dermed forlader.

Når hertil lægges den tid, der nødvendigvis må til, for at forsøge at løse problemerne på "det politiske plan" - ja, så bliver man nemt utålmodig ude ved FLV operative enheder, hvor "det fristede personel" i det daglige er trænet til at træffe hurtige beslutninger. Specielt når foresatte militære myndigheder, af gode grunde ikke kan svare på kritiske spørgsmål fra personellens side. Det er nu engang ikke disse myndigheders opgave at forhandle løn og ydelser, eller klare politiske problemstillinger. Det er derimod Forsvarskommandoens opgave at analysere situationen og fremsætte forslag til løsning af samme.

Dette er også sket - men alting tager jo sin tid med problemer af denne art i et moderne demokrati. Og ikke uden grund, hvilket tilsyneladende har været svært at fatte for mange i FLV. Og det i en grad, så det efterhånden blev "in" at "go out" - hovedsagelig p.g.a. manglende information.

Det har derfor glædet mig særdeles meget, at "sagen" nu er blevet så afklaret, at Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen mente, at tiden var moden til at informere FLV personel om status i løsningen af dette komplicerede personelproblem - der, som før omtalt, ikke kun omfatter de mange piloter, der evt. forlader FLV.

Som bekendt har et rejsehold bestående af repræsentanter for Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen og FTK, fornylig givet en orientering om status i sagen ved alle de flyoperative enheder i forsvaret.

Hermed har disse myndigheder ikke alene givet den fornødne orientering, men samtidig hermed også fået en realistisk dialog "på stedet" med det involverede personel. Et væsentligt supplement, som kun kan gavne den kommende proces, hvor Forsvarsministeriet i marts måned officielt modtager Forsvarskommandoens analyse og forslag til løsning af problemerne på henholdsvis kort og langt sigt. Et arbejde, der bl.a. er baseret på godt og vel et halvt års arbejde i en arbejdsgruppe, nedsat under Chefen for Forsvarsstabens Personelstab og ledet af Stabschefen ved FTK. En arbejdsgruppe, hvor bl.a. formanden for Pilotforeningen deltog som observatør.

For mig at se, var det vigtigste formål med rejseholdets mission at genetablere den meget åbne dialog og gensidige tillid, der normalt kendetegner forholdet mellem alle ansatte i FLV - uanset grad og alder. Vi har levet af dette gode forhold i mange år, specielt når vi skulle klare de kriser, som hører flyvningen til. Kvaliteter, der bliver hårdt brug for i de kommende år, når vi over en lang årrække skal til at genopbygge vort FLV.

Vor målsætning for denne vanskelige periode må koncentrerer om at bevare mest muligt af den eksisterende struktur samt nøje justere vort operative ambitionsniveau til vor faktiske formåen - d.v.s. med vægt på den flyvesikkerhedsmæssige side af sagen. Unødvendige tab på denne konto KAN IKKE TOLERERES.

Der må således forudses væsentlige omprioriteringer af aktiviteten; hovedvægten må i første omgang lægges på omskoling af de sidste F-104 piloter til F-16, senere på DCU-uddannelsen af det forøgede antal elever, der kommer hjem fra USA.

Det kan formentlig ikke undgås, at denne situation til en vis grad får indflydelse på beredskabet. Vi vil i en periode ikke være i stand til at opfylde de beredskabskrav, som vi hidtil i flyvevåbnet har tillagt så stor vægt, og principielt må betragte som et væsentligt bidrag fra vort værn til det samlede forsvar.

Situationen må administreres med kløgt og omtanke, således at vi med god samvittighed kan sige til os selv, at vi målrettet arbejder mod at reetablere indsatsberedskab og kvalitet i opgaveløsningen. Herved kan flyvevåbnet bevare sin troværdighed og fortsat udfylde sin rolle i det samlede NATO-forsvar.

Flyvevåbnet skal igennem en periode, der i visse henseender vil minde om opbygningsperioden i 1950'erne, men dog med meget væsentlige forskelle.

Vi har nu et af verdens bedste fly til rådighed. Vi har et effektivt virkende operativt ledelses- og støttesystem og et højt kvalificeret teknisk vedligeholdelsessystem. Ganske vist er disse systemer også påvirket af personelafgang, for nogle kategoriers vedkommende endda med konsekvenser, der tåler sammenligning med pilotsituationen, nemlig flyveledere og visse tekniske personelgrupper. Der ligger således også her udfordringer til management og uddannelse.

Det er min overbevisning, at flyvevåbnet har langt bedre forudsætninger nu end for 30 år siden. Den gang lykkedes det, og det vil lykkes igen.

Der eksisterer en akkumuleret erfaring på alle ledelsesniveauer, der kan udnyttes til at sikre en tilpasning af vort ambitionsniveau, d.v.s. præstationskrav, til situationen. Vi må ikke forcere genopbygningen eller skjule for os selv og andre, at vi må gennem en periode, hvor flyvevåbnet ikke vil være på højde med sig selv.

Men vi kommer kun gennem denne periode, ved at fastholde målet og ved at bevare de egenskaber, som vi sætter højt: faglig stolthed, gensidig tillid og arbejdsglæde.

Vi må med andre ord ikke sætte værdigheden over styr, ved en opgivende holdning over for arbejdsplads og kolleger.

Og med disse ord, vil jeg bede alle om at bevare roen og det gode humør
MEDENS VI VENTER.

Hvis ikke vi giver vore politikere denne mulighed, men fortsat farer hårdt på i

dagspressen med diverse patentløsninger for enkeltgrupper, så ødelægges mulighederne for den optimale løsning til gavn og glæde for den enkelte, for forsvaret og det samfund vi alle tjener.



B.V. Larsen
Generalmajor
Inspektør for Flyvevåbnet



Fra redaktøren.

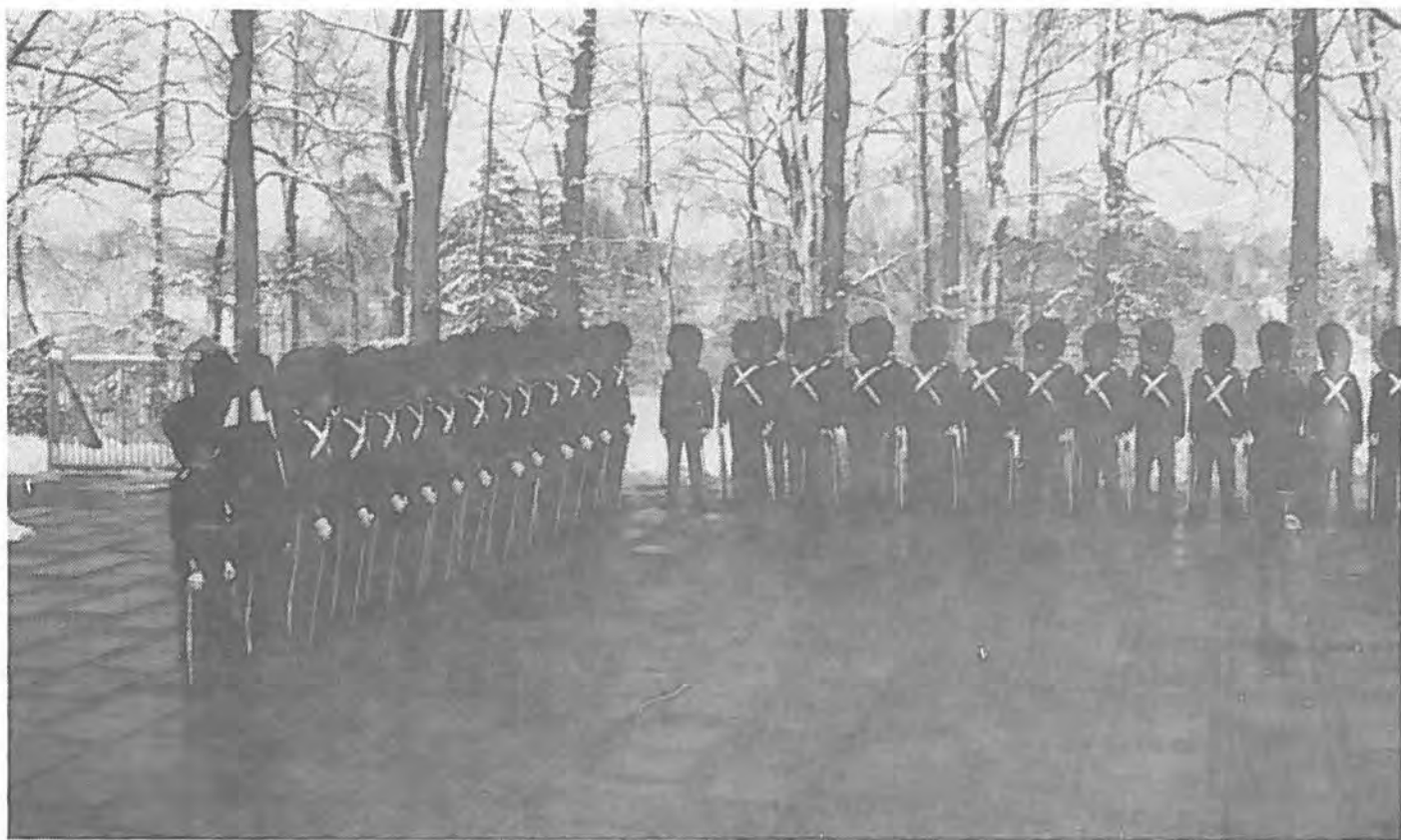
Så er vi her igen og jeg kan lige så godt klare undskyldningen med det samme - i sidste nummer skulle siderne læses i rækkefølge: side 9 - 11 - 10 ! De fleste har vel allerede opdaget fejlen - den være hermed beklaget - man må lære af sine erfaringer, så man ikke gør den samme fejl flere gange - så kan man også nå igennem nogle flere !

Jeg takker for den "response" der har været op til dette nummer - jeg håber den kan være ved. Jeg vil generelt sige, at nogle bidrag på grund af deres længde enten burde deles i 2 eller 3 afsnit - det har dog den ulempe, at når det drejer sig om et kvartalsblad, kan det blive svært at se sammenhæng og kontinuitet. Jeg beder fremtidige bidragsydere indikere om en evt. opdeling eller udskydelse af hele artiklen til et senere nummer kan accepteres - det bliver tit et spørgsmål om aktualitet. Jeg håber på fortsat interesse og imødeser med begærlighed bidrag - korte eller lange, - kommentarer til FLYNYT's layout og indhold samt forslag/ønsker om kommende emner.

S.O. Nielsen

Lad mig som repræsentant for Flyvevåbnets Specialskole (FLSP) lige indskyde et par bemærkninger i forbindelse med indlevering af stof til FLYNYT. Som det måske er bemærket på side 2 står FLSP for lay-out og reproduktion. Dette indebærer at opsætning sorterer under os. Som bidragsyder behøver man derfor ikke at fundere så meget over hvordan artiklen skal se ud i færdig form, men kan koncentrere sig om indholdet. Det er min erfaring at nogle føler sig afskrækket ved at indsende stof fordi de mener at "jeg kan ikke lave en god artikel". Det kan man sagtens, det eneste vi på FLSP "forlanger" er at artiklen er maskinskrevet. Sempelthen fordi chancen for misfortolkning af teksten er for stor hvis det er skrevet i hånden. Følger der billeder med teksten kan man skrive numre bag på billederne (ikke med tusch, det smitter af!) og på et stykke papir skrive billednummeret samt den tekst man ønsker under billederne. Sort/hvide billeder giver det bedste resultat, men farvebilleder kan også bruges. Alle billeder, kort o.lign. returneres til indsenderen efter brug.

B.E. Jensen



Den Kgl. Livgardes æreskommando.



Den afgående forsvarschef, general O.K. Lind.



Tiltrædende forsvarschef, admiral S.E. Thiede.



Admiral S.E. Thiede.



Den nye forsvarsstabschef, GL J. Lyng.

NATO Tactical Fighter Weapons Training Center.

AF KN H.G. Johansen
FTK

Flyvevåbnet deltog i 1984 i øvelse RED FLAG fra Nellis AFB, Nevada; en øvelse som bedst kan karakteriseres som en meget forstørret udgave af vort eget TFW eller populært taktiske skydninger i Oksbøl. Ideen bag disse øvelser er træning af kampiloter under forhold, der er så tæt på krigens virkelighed som muligt. Fordehlen ved RED FLAG er især de store områder, hvor man kan flyve stort set uden begrænsninger, samt de meget store og realistiske målkomplekser, hvor der kan anvendes såvel øvelses- som skarpe våben uden særlige begrænsninger. USAF - og USN og USMC - har således område og faciliteter til rådighed. Canada har etableret en tilsvarende, omend i mindre målestok, øvelse MAPLE FLAG, også med international deltagelse. De europæiske NATO-lande har

derimod stigende problemer med at afvikle realistisk, taktisk flyvning. Den stigende miljøbevidsthed bl.a. i Vesttyskland giver flere og flere restriktioner på flyvning med kampfly i lav højde og har bl.a. medført, at en del støj nu "eksporteres" til Canada og Tyrkiet. Hovedformålet er at øve taktisk flyvning ned til trætophøjde.

*

EURO NATO TRAINING - AIRFORCE SUB GROUP (ENT-AFSG) har under sig EURO NATO JOINT JET PILOT TRAINING (ENJJPT) i Texas samt F-16 Fighter Weapons Instructor Training (FWIT), der afholdes på skift af NL, BE, NO og DK. I 1980 fik ENT-AFSG, hvis formand er OL Bendix, FSB, til opgave at undersøge muligheden for at etablere et integreret



Fra "Konya Range":

Fra venstre rundt om bordet ses en hollænder, en tyrker, en spanier, en brite, en tyrkisk landmand (nabo til skydeområdet), en tyrker (min T-33 pilot), og Deres udsendte. Stående ses MJ Kizil, "ejer" af skydeområdet, bestående af bl.a. en befalingsmand, syv værnepligtige og et selvbygget hus med udendørs grill, karpedam, køkkenhave med høns og gæs, marker med får og geder. Vi nyder et lam, der en time forinden så på os med store, våde øjne. Næste dag var det en karpe.

ret NATO TACTICAL FIGHTER WEAPONS TRAINING CENTER (NTFWTC) som en potentiel langtids-løsning for NATO's taktiske flyvetræning. NTFWTC skulle etableres i begyndelsen af halvfemserne og give mulighed for at træne hele spektret af taktiske luftoperationer. Det drejer sig specifikt om flyvning i trætopphøjde i store formationer og med høje hastigheder, undertiden supersønik; realistiske mål som f.eks. rigtige kampvogne og fly; anvendelse af skarpe våben; simulerede trusler i form af radarer, der kan efterligne WAPA luftforsvars systemer; et system, der kan måle resultater af simuleret våbenaflevering mod jordmål og fly, samt give "real time kill" oplysninger. Sidstnævnte kendes fra "AIR COMBAT MANOUVRING RANGE" (ACMR), som bl.a. findes på den fælles US-GE-UK-IT Flyvestation Decimomanna på Sardinien. ENT-AFSG nedsatte en arbejdsgruppe, FIGHTER WEAPONS TRAINING WORKING GROUP (FWTWG), som skulle udføre undersøgelsen i fire faser:

1. Opstilling af træningskravene og af kravene til de faciliteter, der skal til.
2. Undersøgelse af mulige placeringer for det foreslåede NTFWTC.
3. Analyse og vurdering af undersøgelserne og en anbefaling af placering.
4. Bekræftelse af kravene til NTFWTC, udformning af Memorandum of Understanding (MOU) - og betalingsform.

Fase 1 blev færdig i begyndelsen af 1983 - kravet er bl.a. plads til ca. 100 fly og over 200 "sorties" om dagen - og godkendt af forsvarsministrene i DEC 1983, hvorefter NATO-landene blev opfordret til at tilbyde "sites" til NTFWTC. Canada tilbød Goose Bay i Labrador og Tyrkiet Konya i Anatolien.

Jeg deltog på FTK's vegne i "site survey" på Konya 15-26 APR 1985, hvorom jeg vil berette ganske kort; MJ L. Steen, FTK, deltog i "site survey" på Goose Bay i OKT 1985 og vil berette derom i en senere artikel.

*

På Konya Site Survey deltog arbejdsgruppen bestående af formand og sekretær fra UK samt repræsentanter fra NL, BE, CA, GE, TU (og DK) samt en observatør fra SP. Holdet var endvidere forstærket af eksperter fra SHAPE og UKAIR indenfor områ-



Fra "Konya Range":
Måske en dansk F-100?

derne materiel, logistik, bygning/konstruktion, administration, elektronisk krigsførelse og ATC. Endelig deltog USAFE, som har såvel flyvestationer som skydeområder i TU, ialt en snes mennekser.

KORT OM TYRKIET.

For en vesteuropæer er det noget af en omvæltning for ikke at sige et chok pludselig at befinde sig så langt væk fra vor vestlige kultur. Jeg var dog forberedt, medicinsk ved en omfattende vaccinations-procedure, mentalt gennem foredrag på stabskursus ved Forsvarsakademiet. For at give læseren et indtryk af landet, vil jeg frit efter et områdestudie af KN K.J. Møller, Forsvarsakademiet, beskrive Tyrkiet.

Tyrkiet har i perioder været forsidestof i aviserne på grund af militærdiktaturet og påståede krænkelser af menneskerettigheder med deraf følgende trussel om eksklusion fra Europarådet. Man bør dog være varsom med at bedømme landet efter vesteuropæisk målestok.

Som bekendt er kun en lille brøkdel af Tyrkiets 780 000 km² vest for Bosperus og dermed europæisk, medens resten hører til Asien.

Befolkningen var i 1982 ca. 47 millioner, d.v.s. 55 pr. km². Den tyrkiske befolkning er en af de hurtigst voksende i verden og fordobledes i årene 1950-75 fra 20 til 40 mio., og forventes fordoblet igen omkring år 2000. Tyrkiet har store etniske minoriteter, bl.a. kurdere (ca. 7 mio.) og armeniere (ca. ½ mio.).

Befolkningens sociale mønster er i opbrud på grund af vandring fra land til by, hvilket medfører store sociale og politiske spændinger samt en høj grad af labilitet i samfundet som helhed.

*

99% af befolkningen tilhører den islamiske tro, hvoraf 91% er sunnimuslimer og 8% shiiter.

*

Der er 6-årig tvungen grundskole. Der foretages store investeringer indenfor undervisningssektoren, hvilket der også er behov for: 54% af befolkningen er analfabeter.

Den tyrkiske økonomi er en blandingsøkonomi, præget af at landet er et udviklingsland.

Tyrkiet blev hårdt ramt af energikrisen og den deraf følgende økonomiske krise, hvilket i realiteten førte landet til en statsbankerot i 1977. Efter 1981 er der sket en bedring, men fremtidsudsigterne for den tyrkiske økonomi er dystre. Landbruget er stadig det vigtigste erhverv. Industrien er under stadig udvikling, hovedparten af investeringerne foretages her.

*

De væbnede styrker har almindelig værnepligt med 20 måneders tjeneste. Hæren består af 4 arméer og ialt 520.000 mand. Flåden omfatter bl.a. 16 ubåde og 18 jagere/fregatter, hovedsagelig af ældre type. Blandt minelæggerne findes en danskbygget af Falster-klassen! Flyvevåbnet har bl.a. 8 ESK med NIKE og 2 med Rapies samt ca. 370 kampfly af typerne F-4, F-104, F-5 og F-100. Mange af vore gode gamle F-100 flyver i bedste velgående i Tyrkiet! Den næste flytype er F-16C.

Meget af materiellet i de tre værn er forældet og nedslidt, ligesom man lider af eftervirkningerne af den amerikanske våbenembargo 1975-78.

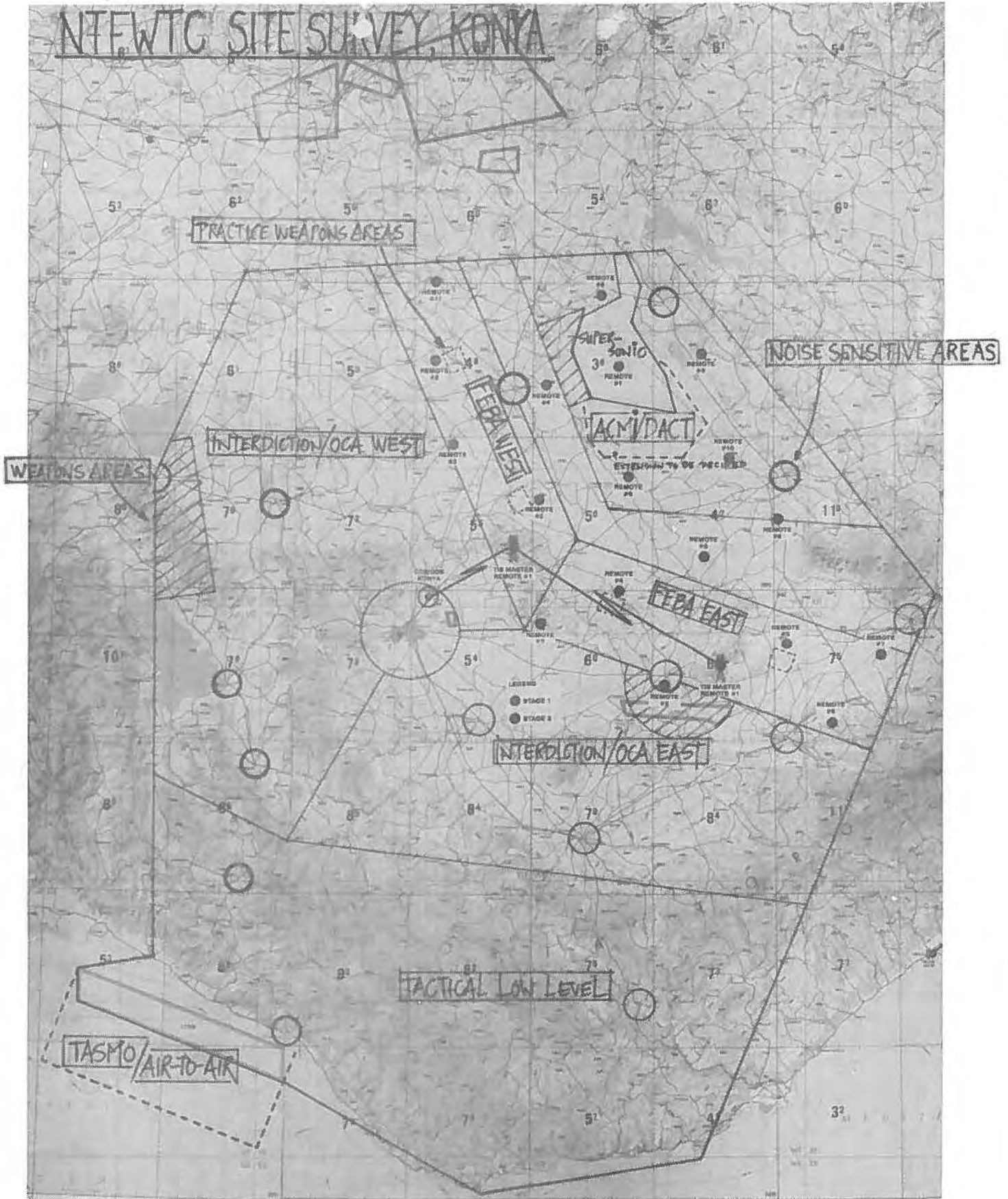
*

Overalt i Tyrkiet ser man billeder og citater af den store landsfader, Kemal Atatürk, som regerede fra republikkens oprettelse i 1923 til sin død i 1938. Han regerede stort set efter et ètpartisystem, hvor hovedprincipperne var tilknytning til Europa og sækularisering af staten, Kemalisme. Ved valget i 1950 foregik et systemskifte, idet det Demokratiske Parti fik magten. Denne blev brudt ved et militærkup i 1960, foranlediget af en begyndende fravigelse af Kemalismens principper. Efter 1961 overgik magten igen på civile hænder. Herefter fulgte en periode med stigende sociale og politiske spændinger og uro, som kulminerede i 1971, hvor militæret igen greb ind ved et "coup by memorandum"; først i 1973 overgik magten igen til civile. Herefter fulgte en meget urolig og ustabil periode med skiftende regeringer ledet af henholdsvis Bülent Ecevit og Suleyman Demirel. Da ingen stabil koalition kunne dannes, blev der ikke grebet tilstrækkeligt ind over for den voksende terror og det økonomiske kaos. 12. september 1980 greb militæret ind igen ved et ublodigt kup. Derefter fulgte et langt opgør med terrorismen og de gamle politikere. En ny forfatning blev vedtaget 7. november 1982 efter model af den franske 1958-forfatning.



Fra nødlanding med UH-1.

NTEWTC SITE SURVEY, KONYA



Generalstabschefen Kenan Evren valgtes til præsident og gennemførte Parlamentsvalg 6. november 1983, stærkt kontrolleret af militæret. Af de tre partier, der fik tilladelse til at stille op vandt Fædrelandspartiet en klar valgsejr. Dets leder Turgul Ozal er en uortodoks højreorienteret og elev af Milton Friedmann.

De væbnede styrker vurderes fortsat at spille en væsentlig rolle i tyrkisk politik og er garanten for bevarelsen af Kemalismens principper og statens integritet. De opfatter sig som værende i besiddelse af legitimitet til at håndhæve denne rolle med begrundelse i den historiske udvikling.

*

Tyrkiet er foreløbig solidt forankret i den vestlige verden, idet NATO, EEC og OECD-samarbejdets fordele overstiger ulemperne, men på længere sigt er der tendenser i tyrkisk politik, der trækker Tyrkiet væk fra det vestlige samarbejde, der belastes af forholdet til Europarådet, Grækenland (Ægæerhavet og Cypern), til fordel for et samarbejde med staterne i Mellempøsten og tilknytning til de alliancefrie stater.

*

Som det ofte sker, når der er tåge i Ålborg, forsinkes lufttrafikken, hvilket medførte, at jeg fløj med det tyrkiske luftfartsselskab fra Frankfurt til Istanbul og således fik det første indtryk af mennesker, mad og musik. Istanbul, som også vikingerne besøgte, er porten til Lilleasien. Når man ankommer til Ankara, er man klar over, at man har forladt vesten. Man bliver hurtigt klar over, at de væbnede styrker spiller en anden rolle end hjemme: Overalt er der bevæbnede soldater, ikke mindst omkring det iøvrigt meget veludstyrede officershotel/-messe, som vi boede på de to første dage i forbindelse med indledende møder i Det Tyrkiske Flyvevåbens Hovedkvarter. En pudsigt oplevelse er, at US-dollars er gangbar mønt - endda helt officielt!

*

Transporten til Konya, som ligger ca. 200 km syd for Ankara og ca. 150 km fra Middelhavet, foregik i en af det tyrkiske flyvevåbens Viscounts (4 motoret britiske Turboprop fra halvtredserne) i VIP-

udgave. Konya Air Base, beliggende i ca. 1 km's højde, en halv snes km fra Konya By, er af NATO-standard størrelse med hovedbane og parallelbane/rullebane på knap 11000 ft (3200 m) og tre eskadrilleområder. Konya huser to eskadriller F-100, der anvendes til våbenskole, og er deployeringsbase for NAEW E-3A. Byen Konya (1,5 mio) er en af Tyrkiets ældste byer og var hovedstaden for Seljuk tyrkerne. Konya rummer kulturelle perler som Mevlana Mausolæet, Aladdin Moskæen samt Ince Minareli Medresse portalen, alle fra 1200-tallet. Prisniveauet er endnu ikke influeret i væsentlig grad fra vest og er med til at understrege forskellene: en middag kan fås for 10-20 kr.!

*

Overalt på flyvestationen og i officersmessen, hvor vi var indkvarteret, vrimer det med oppassere; værnepligtige af beskeden størrelse, med vigende blik, plysklippede og klædt i mørkeblå fultuniform med Webbingbælte, velsagtens deres eneste påklædning i 20 måneder. Ingen tyrkisk officer kører selv bil, pudser støvler eller bærer kuffetter! Man føler sig med 1,90/90 ilde tilpas ved at lade en værnepligt af halv størrelse slæbe sin kuffert, men man bliver belært: Skik følge eller land fly.

Tyrkerne er utroligt venlige og hjælpsomme og er ikke præget af den tidsnød og jagt på materielle goder, som vi kan mærke. For de mennesker, vi var iblandt, var livet koncentreret om familie og forsvar.

*

NTFWTC-projektet er naturligvis af stor betydning for Tyrkiet. Det vil føre en strøm af mennesker, teknologi, know-how - og penge - med sig (der er tale om adskillige milliarder kr. til opførelse af samtlige faciliteter) og vil være medvirkende til landets udvikling.

*

Officielle middage og frokoster i Ankara og i Konya med diverse VIP's var der mange af; tyrkisk mad og vin er efter min smag fortræffelig.

Vi havde glæden af at være til middag med det pakistanske flyvevåbens generalstabskursus, som var på studiebesøg. Sæt



Hovedbordet, bl.a. med Wing Commander Dave Bramley, RAF (Chairman Working Group), ser alvorligt ud



..... hvorimod der er lidt mere aktivitet på den billige langside. (De næste billeder i sekvensen er strøget af censuren). Det tyrkiske kvindeideal er måske ikke helt som vi opfatter det

en flok jagerpiloter fra øst og vest sammen, og i løbet af få minutter går snakken - om jagerfly!

*

Vejret er ganske enkelt ideelt til flyvning og minder mest om det "hjemlige" i Texas: Meget få dage med skyer, næsten ingen med tåge, sommertemperatur 25-30^o, forår og efterår som en dansk sommer (bortset fra regnen) og en kølig vinter. Middelhavet kommer ikke under ca. 18^o, hvilket vi selv fik lov til at mærke i week-enden, som blev tilbragt i et stort militært feriekompleks ved Antalya, lige ned til vandet.

*

Terrænet blev beset grundigt fra luften for at vurdere dets egnethed til flyvning i laveste højde. Jeg fløj nogle ture i UH-1 og en enkelt i T-33. På den første helikoptertur måtte vi nødlande i terrænet på grund af et advarselsslys; efter at have brugt den tililende bondemands traktor som stige for at rette fejlen, blev helikopteren prøvefløjet - uden passagerer - og så fortsatte vi! T-33'eren var noget bedaget og støvet, ligesom enkelte instrumenter manglede. Ubehagelig var og er den at sidde i, især når man flyver F-16 jævnlige, men til gengæld var det en oplevelse at få lov til at flyve i trætophøjde i længere tid.

Terrænet veksler fra det næsten ørkenagtige i et begrænset område over stepelandskabet med enkelte træer, telefonpæle og veje, marker af forskellige kulør, til det kultiverede med mark, en smule skov og eng til storke, køer og får - overalt med velafgrænsede bebyggelser af hovedsagelig lerklinede huse med får, geuder og høns udenfor og indenfor - og de karakteristiske minarereter stikkende op til Allahs himmel - men der var også fjernsynsantenner, traktorer og mejetærskere! Og overalt vinkede alle mennesker venligt op mod os.

Det tilbudte flyveområde omfatter også en del af Taurus-bjergene og Middelhavet, et område med de smukkeste søer og endelig den ca. 20 x 40 km store saltsø Tuz Gölü. En uhyggelig livløs, bleghvid vandmasse uden en krusning på overfladen. Her er der mulighed for at flyve supersonisk i lav højde, men med yderste for-

sigtighed: Det er meget vanskeligt at bedømme flyvehøjden over en sådan fuldstændig blank overflade.

Alt i alt er området meget velegnet til taktisk flyvning, og der er rigelig plads (ca. 180 x 120 NM eller over 300 x 200 km over land) og kun få støjfølsomme områder.

*

Det videre forløb er, at FWTWG i MAJ 86 vælger "site".-Goose Bay eller Konya - hvorefter anbefalingen går gennem ENT-AFSG, ENT og EURO Group (DEC 86) for endelig at gå gennem ministrene og militærkomiteen.

Foreløbig ser Konya for mig ud til at være et godt bud på et sted, hvor vi i fremtiden kan deployere vore kampfly for at få en koncentreret og meget realistisk træning.



Og så blev jeg chef igen....

Fra MJ N.V. Nyvang Petersen FLSR har red. modtaget følgende:

Ved ændret organisation for Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole (FLSR) er stillingen som næstkommanderende blevet nedlagt.

Om det er det rigtige var nok en diskussion værd, men nu er afgørelsen truffet.

Hvad lavede da næstkommanderende?

Må jeg have lov til at præsentere mig:

Alsidigt uddannet inden for faget flyvestationsforsvar - lad mig i flæng nævne

- på skoler som delingsfører, holdleder, uddannelsesofficer og eskadrillechef,
- på en flyvestation som tjenstgørende i nærforsvarssektionen og eskadrillechef,
- ved luftværnsgruppen som chef for adjutantsektionen og
- næstkommanderende ved FLSR

I stillingen som NK var jeg chefens højre og venstre hånd og stedfortræder. Især

skulle jeg tage mig af indre orden og disciplin, herunder holdning.

Som leder af staben kom jeg ind på administrative, uddannelsesmæssige- og personelproblemer - som f.eks. holdningsmåling, inkvartering, våbenskjold, modtagelse af nyt personel, og hvad der i øvrigt var af ydre rammer om skolen.

Jeg var sagsbehandler på disciplinære forhold, ligesom jeg underviste alle klasser i militær straffe- og retspleje. Så stod jeg for skolens beredskabsplanlægning - ja, og så var jeg presseofficer, sikkerhedsofficer samt medlem af arbejdssikkerhedsudvalget.

Nå ! - det må andre ved skolen vel også kunne klare, og det er da også så sandt, som det er sagt - så en del af NK opgaver vil nu blive løst af chefen for uddannelsessektionen.

Og til den der ikke skulle vide det - efter NK-stillingens nedlæggelse er jeg blevet udnævnt til chef for uddannelsessektionen.

Nr. 493-4/1733

Dato 21. november 1985

Til pressen

SFs folketingsgruppe er ved Jens Thoft, MF, i en meddelelse til pressen af 16. november 1985, påny ude efter at begrænse den informationsvirksomhed, som Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste (FOV) forestår. Hr. Thoft vil denne gang have overført 1 mill. kr. til Regeringens Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg (SNU) til brug for publikationer i forbindelse med FNs fredsårs 1986. Han fremsætter forslag herom i Folketinget den 26. november.

Hr. Thoft hævder, at FOV ofte har været kritiseret for sine publikationer. Dette er ganske enkelt urigtigt, idet der foreligger ét tilfælde af (groft) angreb i "Fredsavisen", der har Danmarks kommunistiske parti som baggrund (og dette vil jo have forsvaret nedlagt). Derudover har en af hr. Thofts partifæller, der ikke er pædagog, i "Folkeskolen" udokumenteret angrebet "FOVs skoleserie", men pågældende er i samme blad blevet klart og stærkt imødegået af 2 lærere, der finder serien pædagogisk i orden, idet den både kan bruges i kraft af sit eget indhold og kan ses i sammenhæng med stof af samme ideologiske observans som hr. Thoft.

FOVs "rigelige bevillinger" udgør ikke engang 1 mill. kr. til publikationer, men de penge, der er, forvaltes så godt, at materiale kan stilles gratis til rådighed. Og dette er i overensstemmelse med det direktiv, der gælder for FOV og som siger, at formålet er "at sprede kendskab til forsvaret, dets baggrund og virke" og at fremme "forståelse og samarbejde mellem befolkningen og det militære forsvar".

Hr. Thofts korstog er et forsøg på at knægte forsvarets ytringsfrihed, bl.a. ved hjælp af urigtige foregivender.

Som ansvarlig for udgivelsen af flere oplysningsserier, skrevet af anerkendte og vidende forfattere, kan jeg oplyse, at de 2 mill. kr.s overførelse til SNU for 3 år siden, begrænsede hele oplysningsvirksomheden med 2/3 af dens penge. Den nu foreslåede 1 mill. kr. vil ikke alene lukke publikationsvirksomheden, men al anden oplysningsvirksomhed i forsvaret, og FOV kan herefter kun videreføre den sociale velfærdstjeneste med dens 25 medarbejdere over hele landet.

R. Watt Boolsen
R. Watt Boolsen
direktør i FOV

ESK 721 i Sudan.

Af KN K.E. Hansen
ESK 721



B-678 i Sudans ørken.

I året 1985 fik Eskadrille 721 sit normale operationsområde udvidet ganske betydeligt. Efter aftale med Dansk Røde Kors sendte Flyvevåbnet 2 gange et C-130 fly til Sudan for at indgå i den af EF oprettede luftbro. En gigantisk operation, som - da den var på sit højeste - omfattede 10 Hercules fly fra 9 forskellige nationer.

TØRKEN

I provinsen Durfur i den vestlige del af Sudan - grænsende op til Chad - havde mange års tørke efterhånden bragt befolkningen i en desperat situation. Mange var allerede bukket under for sulten, og titusinder led under forskellige sygdomme og underernæring. De udtørrede marker fik hurtigt lagre af korn og andre fødevarer til at forsvinde, og det sædekorn, som var gemt til regntiden, var også spist op. For kvæg og husdyr betød manglen på vand og føde overalt en reduktion af bestanden.

REGNEN

1985 bragte endelig nogen regn til Sudan. I visse områder store mængder tropisk

styrtregn, som totalt oversvømmede store områder, skyllede overfladejorden og tilsåede marker bort. De primitive og meget sårbare vej- og jernbaneforbindelser brød næsten øjeblikkelig sammen. Veje og jernbaner blev oversvømmet og skyllet bort, og flere af de spinkle broforbindelser over flodlejerne styrtede sammen. De enkelte transportere, som var på vej mod vest med forsyninger af fødevarer og medicin, gik ganske enkelt i stå. Tog og lastvognskovoyer strandede midt i ørkenen, og mange tusind tons nødforsyninger nåede ikke frem.

FLUGTEN

For mange familier var situationen nu desperat. En flugt mod de større ørkenbyer begyndte, og de store lejre, hvor der i forvejen boede flygtninge fra nabolandene Chad og Etiopien voksede.

Strømmen af flygtninge forværrede kun situationen, og man indså, at der måtte en storstilet hjælpeaktion til. En aktion, der skulle redde de mange mennesker, ved at skaffe mad og medicin, så de kunne overleve samt bringe hjælpen frem til familierne på stedet og dermed forhindre at de flygtede fra hjemmet.

LUFTBROEN

Med mange af verdens hjælpeorganisationer som sponsorer, begyndte nødforsyninger nu at strømme med skib til Port Sudan.



*Kaptajn K.E. Hansen (HEK)
fartøjschef på Hercules
- med på luftbroen*

Konvojer af lastvogne bragte under store vanskeligheder forsyningerne videre til Khartoum. EF oprettede sit emergency team på lufthavnen i Khartoum, og påtog sig opgaven at styre og koordinere den flåde af fly, som begyndte at komme.

Dansk Røde Kors formidlede kontakten i Danmark, og Flyvevåbnet sendte 2 gange ESK 721 afsted med en Hercules for at indgå i luftbroen. Den første flyvning fandt sted i perioden 11 - 31 juli, og den sidste gennemførtes 14 - 31 oktober 1985. Kaptajn K.E. Hansen, ESK 721, var den ene af luftfartøjscheferne på den sidste flyvning, og han har aflagt følgende beretning:

Vi startede tidlig morgen fra Værløse med 20 tons nødforsyninger, som skulle medbringes til Sudan. På grund af flyvningens specielle karakter - hjælpeflyvning, og med røde kors mærker og red cross kaldesignal -



Losning pr. håndkraft.

opnåede vi speciel diplomatisk clearance og fløj via Østrig - Jugoslavien - Grækenland - Rhodos til Cypern med optankning og overnatning. Næste dag videre over Ægypten til Khartoum i Sudan. Flyet blev straks klargjort til de forestående operationer, som primært skulle udføres til små flyvepladser med korte og dårlige baner. For at udnytte flyet bedst muligt, blev alt til disse flyvninger unødvendigt last- og dropudstyr demonteret, og tomvægten blev således reduceret med næsten 2 tons.

Næste dag startede operationerne, og i de følgende 2 uger udførtes dagligt 2 flyvninger, hver med 15 - 20 tons forsyninger, som for størsteparten bestod af durra - en speciel kornsort - endvidere af mel, sukker, bønner, medicin og vaccine.



Losning pr. håndkraft.

Besætningen arbejdede målbevidst og højt motiveret trods de uvante forhold, hvor specielt temperaturen spillede ind. Check-in hver morgen kl. 5, og tilbage på hotellet kl. 19. Flyet var lastet aftenen i forvejen, så første start fandt sted kl. 6. Næsten alle flyvningerne foregik til Geneina - 1200 km vest for Khartoum - og lidt over 2 timers flyvetid.

Alt gods blev håndbåret ind og ud af flyet. Et hold på 20 indfødte bærere stod klar, og syngende og råbende af fuld hals løb de gennem flyet og var i stand til at laste eller losse på under 30 minutter. Efter nogle dage var vi således i stand til at holde den totale ground-stop nede på ca. 45 minutter. Tilbage på Khartoum



Geneina airport!!



Besætningen besøger Geneina.

stod fly-teknikerne klar til at udføre småreparationer på rekordtid. Operationerne stillede store krav til besætningen hvad angår klima, arbejdstid og operationsforhold, men store krav blev også stillet til flyet. Lufthavnen i Khartoum var udstyret med gode baner og anflyvningshjælpemidler, men næsten alle øvrige af de anvendte pladser var i dårlig stand. Hyppige strømsvigt gjorde radiofyrt og øvrige navigationshjælpemidler upålidelige og radiokommunikationen vanskelig. I dårligst stand var dog Geneina, hvor Sudan Air forlængst havde opgivet at flyve, idet der ikke længere var brændstof til rådighed, og den eneste anvendelige bane var et stykke tromlet grus og



Besætningen besøger Geneina.

sten på ca. 3500 fods længde. Alle starter og landinger måtte her udføres efter short field kriterier, og de mange landinger med høj landingsvægt medførte hurtigt problemer med flyets dæk. Efter at have brugt de medbragte reservedæk lykkedes det os at låne hos de andre selskaber, indtil ekstra dæk pr. luftfragt nåede os fra Værløse.

Luftbroen blev indstillet med udgangen af oktober måned.

Den betegnes som en stor succes, og på kort sigt løste den store problemer for befolkningen. På længere sigt tegner fremtiden sig dog ikke lys for Sudan, og mange eksperter mener, at der hurtigt igen vil blive brug for en lignende stor indsats. EF emergency-team har dog også til stadighed luftbro-planerne liggende klar i en af de øverste skuffer.



CH/ESK 721 MJ E. Køster modtager eska-drillens Well Done af Inspektøren for Flyvevåbnet, GM B.V. Larsen.

Facts om flyvningen:

Fly	1 stk. C-130 Hercules B-678
Besætning	8 mand
Flyteknikere	4 mand
Antal missioner i Sudan	25
Flyvetimer i Sudan	91 t. 25 min.
Flyvetimer ialt	115 t. 25 min.
Overførte godsmængder	725.826 LBS
Forbrug af brændstof	326.500 l

Inspektøren for Flyvevåbnet GM B.V. Larsen samlede i december alle deltagerne i de 2 flyvninger og udtrykte sin anerkendelse for fremragende tjeneste. ESK 721 samt deltagerne modtog hver et diplom med et Well Done.

CLARESHOLM REUNION

JUNE 20, 21, 22, 1986



No. 15 S. F. T. S. — No. 3 F. T. S.

GRAND PATRON

GENERAL GERARD C. E. Theriault CMM CD

ALL RANKS, ALL TRADES, ALL SEXES AND SPOUSES ARE INVITED TO ATTEND THE FIRST REUNION OF WARTIME PERSONNEL OF NO. 15 S.F.T.S., R.C.A.F. AND ALL PERSONNEL OF N. A. T. O. NO. 3 F. T. S. CLARESHOLM ON THE ABOVE DATES.

EVENTS OF THE WEEKEND WILL BE:

Friday Afternoon

REGISTRATION at the Community Centre

Friday Evening

Registration and Get Together at Community Centre
HOSTS - Royal Canadian Legion Branch No. 41 Claresholm

Saturday Morning

9:00 a.m. Buses leave the Community Centre for tour of the Porcupine Hills.

Saturday Noon

Buses arrive at Airport for Beef on a Bun in front of Hangar 4, followed by a tour of the Base.

Saturday Afternoon:

Parade, Military Band, Harvard Fly Past, Memorial Service.
General G. C. E. Theriault will take the salute
Buses will leave for the Community Centre.

Saturday Evening:

6:00 p.m. Refreshments - Community Centre
7:00 p.m. Banquet and Dance

Sunday Morning:

8:00 a.m. - 12:00 p.m. at the Airport
Western Breakfast
Hosts - Claresholm Flying Club and No. 702
Wing R.C.A.F.A.
Static Display, Warbirds, Ultra Light - Para-Drops

If you served at Claresholm, and whether you can attend or not, please send us your name and address for our mailing list to receive further information and invitations to future reunions.

Bill Minor
Claresholm Reunion Committee
Box 1117
Claresholm, Alberta
T0L 0T0
Telephone (403) 625-2128

Desværre er der ikke medsendt flybilletter

red.

Flyvevåbnets Redningstjeneste

Aktivitetsoversigt 1985.

Aktivitetsoversigt og oversigt over den geografiske fordeling af eftersøgninger, redningsoperationer, ambulanceflyvninger, sygetransporter m.v., udført af flyvevåbnets redningstjeneste i 1985.

omkring årsskiftet 79/80 og i februar 1980. Ud af 423 missioner udgør 268 assistancer til søredningstjenesten i forbindelse med ulykker til søs og ved kysterne.

AKTIVITETSOVERSIGT	
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance blev ydet	385
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke var/ikke blev skønnet påkrævet	23
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet på grund af fejrforhold	5
Antal tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke blev ydet af andre årsager	4
Antal tildragelser ialt	417

Der er i 1985 udført ialt 423 flyvninger i forbindelse med 417 tildragelser, hvilket er en stigning i forhold til 1984, hvor antallet var hhv. 347 og 351.

Ialt blev 295 personer reddet/evakueret i 1985, heraf blev 40 personer reddet i forbindelse med forlis og 50 blev evakueret fra skibe i søen eller fra off-sho-

RESULTATER	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Antal reddede	11	12	17	40	0	0	40
Antal evakuerede fra land	60	28	54	142	0	0	142
Antal evakuerede fra skibe	18	23	71	112	0	0	112
Antal omkomne opsamlet	0	1	0	1	0	0	1
Antal opsamlede ialt	89	64	142	295	0	0	295

Det er samtidigt det hidtil højeste antal fløjne missioner når undtages 1980 (425), hvor redningstjenesten registrerede et ekstraordinært stort antal missioner som følge af det voldsomme snefald i Sjælland/Lolland-Falster området

re installationer som følge af tilskadekomst eller akut sygdom. 14. januar evakueredes 62 passagerer fra SAS hovercraft "Freia Viking", der havde lidt havari ved Saltholms nordspids.

MISSIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Eftersøgningsmissioner	45	30	47	122	5	6	133
Redningsmissioner	16	18	25	59	0	1	60
Patientevakueringer fra land	57	28	55	140	1	0	141
Patientevakueringer fra skibe	13	22	10	45	0	0	45
Livsvigtige transporter	0	0	4	4	0	0	4
Nødforebyggende assistancer	13	6	6	25	0	0	25
Airborne Alert	4	3	1	8	0	0	8
Assistancer iøvrigt	4	1	2	7	0	0	7
Antal missioner ialt	152	108	150	410	6	7	423

UDFØRELSESOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Fritidsprægede aktiviteter	31	28	49	108	1	0	109
Fiskerflåden	22	12	8	42	2	1	45
Skibsfarten	18	19	14	51	0	3	54
Civilflyvning	3	7	6	16	0	0	16
Militær flyvning og skibsfart	10	5	6	21	2	2	25
Assistancer til politiet	3	1	2	6	0	0	6
Uidentificerede nødsignaler	7	7	6	20	0	1	21
Assistancer til sygehusvæsenet	56	28	56	140	1	0	141
Andre opgaver	2	1	3	6	0	0	6
Civilopgaver TOTAL	142	103	144	389	4	5	398
Militæropgaver TOTAL	10	5	6	21	2	2	25

Flyvevåbnets Redningstjeneste har kunnet notere en stigning i antallet af anmodninger om patienttransporter fra hospitaler og læger, idet der i 1985 blev udført 141 ambulanceflyvninger mod 107 i 1984 og kun 64 i 1983. Patienttransporter er hovedsagelig transporter af livsvigtig og hastende karakter af patienter fra et lokalt sygehus til et sygehus med specialafdeling, men også praktiserende læger på de mindre øer benytter i stigende grad muligheden for hurtigt at få overført alvorligt syge og tilskadekomne patienter til sygehuse på fastlandet. Det skal tilføjes, at flyvevåbnets redningstjeneste kun påtager sig at udføre sådanne transporter, såfremt et koncessioneret selskab har været forespurgt og ikke har kunnet udføre opgaven under de givne omstændigheder.

Udover de i oversigten anførte 417 tildragelser har Flyvevåbnets Redningscentral modtaget anmeldelse om yderligere 733 tildragelser, hvor situationen ikke udviklede sig på en måde, der nødvendiggjorde indsættelse af redningshelikopter.

Der blev i 1985 konstateret en begyndende nedslidning af det pumpemateriel redningshelikoptererne leverer, især til fiskerfartøjer i forbindelse med "nødforebyggende foranstaltninger". Ligeledes kunne det konstateres, at fortsat vedligeholdelse af pumpemateriellet ikke var mulig på grund af mangel på reservedele. Flyvevåbnet har derfor taget skridt til indkøb af nyt, moderne pumpeudstyr med betydelig større kapacitet og forventer at kunne tage dette i brug i løbet af 1ste kvartal 1986.

OPERATIONSOVERSIGT	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Indenfor dansk ansvarsområde	140	93	130	363	5	4	372
Udenfor dansk ansvarsområde	12	15	20	47	1	3	51
Dagmissioner	116	88	113	317	5	4	326
Natmissioner	36	20	37	93	1	3	97
Flyvetid - civile opgaver	225:50	189:00	211:40	626:30	10:10	15:30	652:10
Flyvetid - militære opgaver	34:10	8:45	8:05	51:00	5:20	3:05	59:25
Flyvetid TOTAL	260:00	197:45	219:45	677:30	15:30	18:35	711:35
Gennemsnitlig flyvetid pr. mission	1:43	1:50	1:28	1:39	2:55	2:29	1:41
Største antal missioner indenf.1døgn	5	3	4	7	1	2	7

GEOGRAFISK FORDELING	SAR S-61 ÅLBORG	SAR S-61 SKRYDSTRUP	SAR S-61 VÆRLØSE	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE	ANDRE FLY (UDENL)	TOTAL
Nordsøen	8	33	0	41	1	3	45
Skagerrak	31	1	2	34	1	0	35
Kattegat	18	0	8	26	1	2	29
Østersøen	0	5	17	22	1	1	24
Indre farvande	30	34	56	120	1	1	122
Fra land	65	35	67	167	1	0	168
Andet	0	0	0	0	0	0	0

Danmark indgik i 1985 aftale om deltagelse i demonstrations- og afprøvningsfasen af et internationalt satellitsystem - COSPAS/SARSAT - der kan opfange og stedbestemme nødradiosendere på jorden. Flyvevåbnets Redningscentral, RCC Karup, fungerer i denne forbindelse som nationalt kontaktpunkt, d.v.s. alle alarmmeldinger fra systemet om aktive nødradiosendere indenfor dansk ansvarsområde, herunder også Grønland og Færøerne, indgår til RCC Karup og videreformidles herfra til de ansvarlige redningsmyndigheder for det pågældende område. For Danmarks vedkommende forventes systemet at blive til stor hjælp, særlig i forbindelse med eftersøgnings- og redningsopgaver i det grønlandske område. Det kan tilføjes, at selv om Danmark først nu er officiel deltager i programmet, har RCC Karup siden 1983 jævnligt modtaget

meldinger om aktive nødradiosendere, der er blevet positionsbestemt af COSPAS/SARSAT indenfor dansk område. 11 mennesker, der var i nødsituationer i Grønland, er blevet reddet som en direkte følge af, at COSPAS/SARSAT opfangede nødsignalerne, som ellers ikke var blevet hørt.

Flyvevåbnets Redningstjeneste anvendte i 1985 ialt 711:35 flyvetimer, hvilket er en stigning på næsten 25% i forhold til foregående år. Heraf blev 652:10 flyvetimer anvendt i forbindelse med løsningen af civile opgaver.

S-61 helikopteren kan i disse dage fejre 20-års dagen for sin operative indsættelse i flyvevåbnets redningstjeneste. Den har siden da udført 6.293 operationer og herunder opsamlet (reddet/evakueret) ialt 3.160 personer.

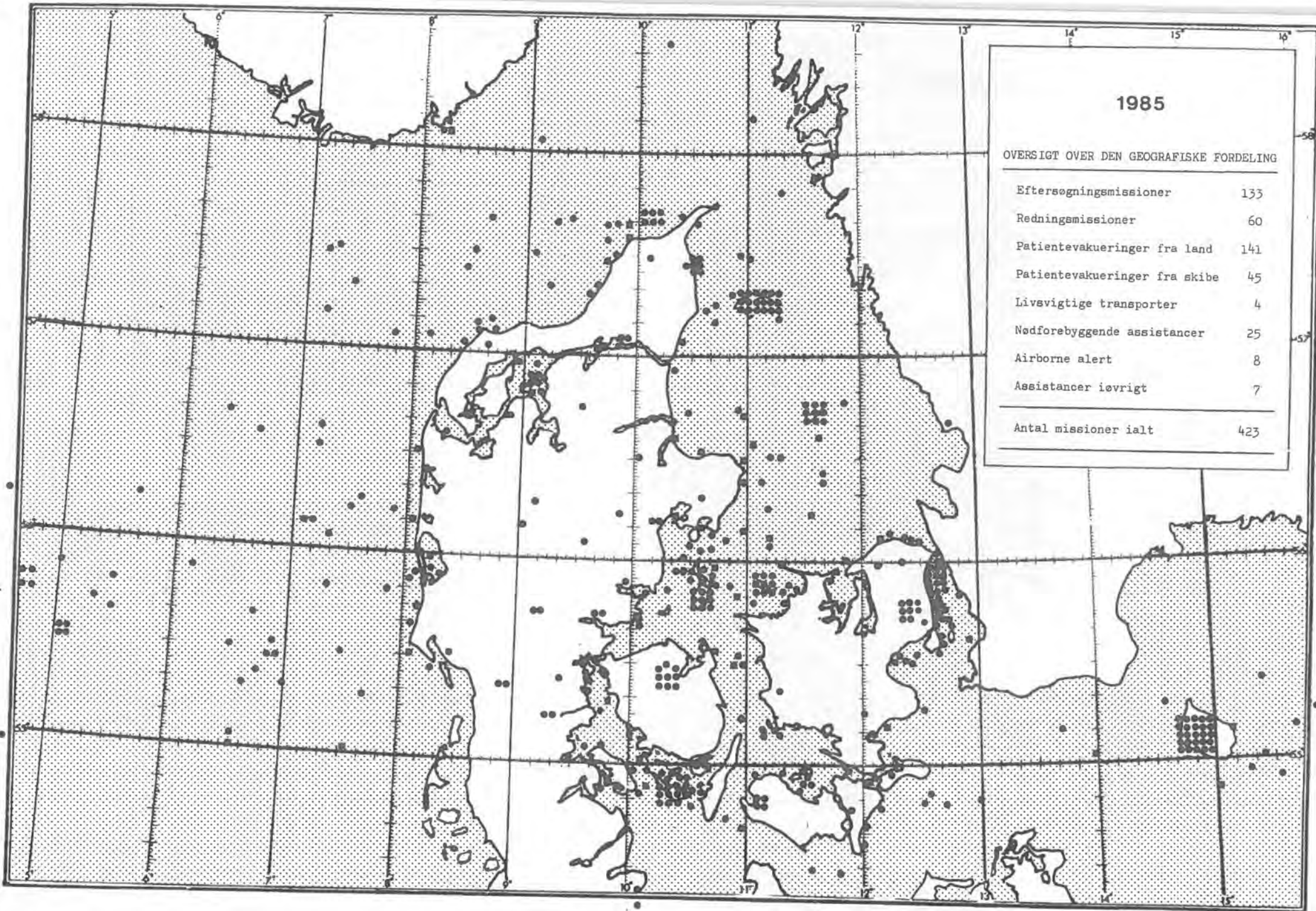


Med dette billede af S-61'eren i aktion ønsker FLYNYT tillykke med 20-års dagen.

1985

OVERSIGT OVER DEN GEOGRAFISKE FORDELING

Eftersøgningsmissioner	133
Redningsmissioner	60
Patientevakueringer fra land	141
Patientevakueringer fra skibe	45
Livsvigtige transporter	4
Nødforebyggende assistancer	25
Airborne alert	8
Assistancer iøvrigt	7
<hr/>	
Antal missioner ialt	423



HAWK til Kreta.

Af KN G. Ildor
ESK 531



Personellet øver Missile Transfer (missiltransport), hvilket godt kan være lidt problematisk i mudder til knæene.

I marts måned skal 3 HAWK-eskadriller igen til Kreta for at deltage i ASP, heriblandt min egen Eskadrille 531, der skal deltage for første gang.

Men hvad er en ASP. Bogstaverne står for Annual Service Practice, hvilket burde betyde at hver HAWK-eskadrille skulle affyre et rigtigt missil én gang om året, men grundet den almindelige pengemangel i samfundet, der som bekendt også har medført store besparelser indenfor forsvaret, skyder hver eskadrille nu kun et rigtigt missil hvert andet år.

HAWK-eskadrillerne har tidligere udført deres ASP i Frankrig, men siden 1981 er det foregået ved NATO Missile Firing Installation (NAMFI) på Kreta. Udover Danmark benytter også andre NATO-lande såsom USA, Vesttyskland og Holland anlægget på Kreta.

Hvorfor affyrer man et missil?

Det egentlige formål er vel at personellet, der har at gøre med HAWK-systemet til dagligt kan se, at det de beskæftiger sig med virkelig virker og kan bruges, hvis situationen kræver dette. Ved ASP'en måler man enhedens dygtighed til at klargøre og operere et HAWK-system.

Fordelen ved at gøre dette på Kreta, i et tæt samarbejde med andre NATO-lande, er at vi kan lære af hinanden således at både operationelle procedurer, personellens færdigheder og selve systemet kan forbedres. Disse forbedringer opnås ved at drage nytte af den evaluering enheden får af et evalueringsteam sammensat primært af enten tyske eller amerikanske specialister.

GANGEN I EN ASP

En ASP strækker sig som regel over 3 dage og består af 3 faser, en preparation phase, en prefire phase samt en firing phase.

Preparation phase

Preparation fasen indebærer som navnet siger, at enheden skal forberede sit system til skydning. Enheden bliver, den dag ASP'en starter, sat i et 12 timers beredskab, og indenfor disse 12 timer skal personellet checke og forberede radarer og launchers, samle 2 missiler, der ved starten ligger i containere, lægge missilerne på launcherne og klargøre hele systemet til skydning.

Som regel bliver man først færdig med pre-paration phasen i løbet af 2. dagen og man overgår derefter til Prefire testing phasen.

Prefire testing phase

Denne fase starter når enheden har klar-gjort sit system til skydning. Evaluator-teamet udfører nu en Operational Readiness Evaluation (ORE) på enheden, og dette er både et check af udstyrets operationelle status og et check af personalet til at operere systemet. Efter at systemet er checket og alt er observeret at være operativt er man så klar til Firing phasen.

Firing phase

Denne fase starter 3. dag om morgenen. Systemet bliver slukket helt ned, som det i øvrigt gøres hver nat, og derefter har man så 3 timer til at opnå Battle Station, d.v.s. være klar til at skyde. Hermed menes at 3. dag har man faktisk kun 3 timer til at ordne og klargøre næsten de samme ting man havde 12 timer til på 1. dagen. Når Battle Station er opnået, affyres et missil mod endrone, som grækerne har sendt i luften til at flyve mod enheden.

HVORFOR ASP?

Alt dette lyder jo meget let, men er det ikke hvad man træner dagligt i Danmark? Her må svaret være jo, bortset fra affyringen af missilet.

Forskellen ligger i at man på Kreta fuldstændig skal følge bøgerne, de tekniske manuals, man checker systemet af efter. Hele tiden er der en evaluator på nakken af én, der påser at man f.eks. altid har høreværn på, ikke springer noget over i checkene eller laver andre shortcuts, der kan have betydning for personalets sikkerhed. Selv om man derhjemme selvfølgelig også altid efterlever de sikkerhedsmæssige forskrifter og påbud bliver teknikkerne, på grund af presset for at få



Øvelser i "un-canning" af missiler indgår også i træning til ASP'en.....



.... udtrykket "un-canning" dækker klargøring af missilet efter containertransport.

systemet operativt så hurtigt som muligt, tvunget til at springe ind midt i checkene for at fejlfinde. En ASP giver teknikere og operatører muligheden for igen at "lære" at bruge bøgerne. En ASP er fra Luftværnsgruppens side vurderet på linie med en TACEVAL, og alle eskadrillerne gør selvfølgelig de største anstrengelser for at få så godt et resultat som muligt. Man skal jo helst være lidt bedre end de andre. Her kommer vi så ind på de forberedelser, der gøres i eskadrillerne.

FORBEREDELSE HERHJEMME

Ca. 4 måneder før selve ASP'en begynder træningen så småt. Man udtager det hold, der skal til Kreta, eventuelt med nogle få reserver og personalet sætter sig ind i de bestemmelser og procedurer, der følges under ASP'en. Man finder ud af de checks man vil udføre på systemet således at man er sikker på at det virker og det planlægges som regel at gennemføre alle faser 8 - 10 gange inden det virkelig går løs.

Ca. 1 måned før den rigtige ASP gennemfører Luftværnsgruppens træningssektion (LVG-OT) en Pre-ASP på enheden i en anden HAWK-eskadrille. Her gennemføres alle faserne i ASP'en, blot er det en simuleret affyring, og personalet evalueres ligesom på Kreta. Som regel er det endda sådan at team'et fra LVG-OT er strengere end det rigtige evaluatorhold på Kreta. Det er endvidere blevet gængs praksis at eskadrillerne også selv laver en Pre-ASP, hvor man rekvirerer et evaluator team fra en anden eskadrille til at evaluere sig. Det er som regel lettere for andre at opdage fejl og mangler ved ens procedurer end selv at opdage dem.

Problemområder

I selve forberedelserne til ASP'en er der

mange faktorer, der kan give problemer. Ideelt ville det være hvis eskadrillen kunne rive 3 måneder ud af kalenderen og kun træne til ASP, men der er også mange andre aktiviteter. Systemet skal til periodiske eftersyn, systemet fejlfindes måske og skal repareres på Flyvestation Skalstrup, man mangler reservedele til en radar, man deltager i øvelser og man indgår i det almindelige beredskab. Alt griber forstyrrende ind, så man ikke kan træne med et fuldt system. Jeg nævnte her manglen på reservedele, og her er endnu en fordel ved NAMFI. Mængden af forsyningsgenstande er så stor at man på få minutter kan få det chassis eller den dims man nu mangler til sin radar, en ting, der ville være rart herhjemme.

Man kan heller ikke komme udenom at tale om vejret. Det er både lettere og behageligere at stå og checke en radar eller samle et missil i 20 - 30^o varme, end som herhjemme i denne tid, i regn og slud eller sne, og ned til 20^o kulde.

Specielle problemområder

Alle førømtalte forberedelser og problemområder er fælles for alle eskadriller, men udover disse har vi i Eskadrille 531 nogle specielle problemer.

Som det er bekendt har eskadrillen siden AUG 1985 ført en nomade-tilværelse, med flytninger fra Tune over Skrydstrup, Oksbøl, Nyborg og videre til Flyvestation Karup, hvor vi skal være placeret til ca. 1 APR, hvorefter vi rykker tilbage til Fyn.



Generatorer placeres lavt, i vort tilfælde for lavt, ihvertfald i regnvejr.



HAWK Battery Control Center (BCC), regnen nåede også BCC'en.

Denne tilværelse har generelt betydet at eskadrillen ikke har haft mulighed for at klargøre systemet og træne ASP i rolige omgivelser, men hvad værre er, at personalet - der skal leve væk fra familien hele ugen - mere tænker på kone og børn derhjemme, end på hvorledes HAWK-systemet har det.

Eskadrillen har fået længere forsyningslinier til Skalstrup, hvilket betyder at det er sværere og tager længere tid at rette fejl på systemet.

Eskadrillen står på en bar mark og har ingen shelters til sine radarer og launchers, hvilket både betyder flere fejl, men også at det er mere surt i regn og kulde at skulle checke og fejlfinde systemet.

FORVENTNINGER TIL ASP'EN

Til trods for de førømtalte problemer har det alligevel været muligt at sætte personalet op til ASP'en og alle har været villige til at gøre en ekstra indsats for at få et godt resultat. Vi skal jo ikke være dårligere end de andre eskadriller.

Generelt må jeg således sige at vi glæder os til at komme til Kreta, både for at vise at vi kan udføre et godt stykke arbejde - hvilket forhåbentlig bliver resultatet - men selvfølgelig også for at nyde aftenerne under lidt varmere himmelstrøg og selv opleve nogle af de ting, der går historier om i de gamle HAWK-eskadriller.

Mobiliseringsstatus.

Af KN H.E. Hansen, Presseofficer
FSNSKP



MAJ-holdet 1985 fra FSNSKP nærluftforsvar, Eskadrille 672.

Billedet er både historisk og vemodigt, eftersom MAJ-holdet, der blev hjemsendt 31. januar 1986, således var det sidste hold værnepligtige inden eskadrillens overgang til mobiliseringsstatus.

Den løftede finger markerer det glædelige, at samtlige værnepligtige havde beskæftigelse efter hjemsendelsen.

Midt i billedet ses chefen for eskadrillen, kaptajn J.P. Bossen.



En flyvestation i forventning.

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen
FSNVAN

Ethvert årsskifte er spændende. De fleste stiller sig sikkert spørgsmålet, hvad vil det nye år bringe.

I mangel af krystalkugler, anmodede kon-

taktudvalget på Flyvestation Vandel stationschefen, oberstløjtnant K.S. Pedersen, om, sammen med sine afdelingschefer og chefen for Hærens Flyvetjeneste at danne

panel ved årsmødet den tredje torsdag i januar og her fortælle om; ledelsens opfattelse af, hvorledes 1985 gik og om de forventninger ledelsen har til året 1986. Spørgsmålet omkring implementeringen af panserværnshelikoptere (PVH) ved Hærens Flyvetjeneste er naturligt det område, der påkalder sig størst opmærksomhed.

MANGE GÆSTER

Alle personelorganisationernes medlemmer deltog i panelmødet, selvfølgelig i den udstrækning tjenesten tillod dette. Flere af formændene, eller næstformændene, for de enkelte organisationer var inviteret med for at overvære panelmødet, et nyt ord for nytårsparole. Flyvestationens bygninger, hvoraf mange er gårde, som blev beslaglagt af den tyske værnemagt i 1943/44, giver ikke rum for at samle så mange mennesker. Istedet måtte den nyopførte hangar tages ibrug, som mødelokale.

Stationschefen gennemgik sorger og glæder i 1985. Mønstringsøvelse og øvelse STRIDSØKSE var årets højdepunkter. Her måtte stationschefen fastslå, at der kunne findes begrænsninger for, hvad den tynde besætning på en deployeringsflyvestation kan magte.

Materielofficeren, major P. Bundgaard, kunne glæde sig over, at den fastsatte kvote for produktion af flyvetid var blevet overholdt. Det til trods for, at flyværkstedet i en periode havde haft en personelmanko på ca. 25%. Han måtte dog tilføje, at der var kommet hjælp udefra.

Han fortsatte med at redegøre for de bygningsmæssige foranstaltninger han regnede med ville blive gennemført i år og de kommende år.

Administrationsofficeren, major P.E. Christensen, som samtidig er flyvestationens sikkerhedsofficer, kunne glæde sig over de mange henvendelser fra personalet, som havde været med til at tegne et billede af den uønskede interesse, der fra mange sider vises flyvestationen.

-Tak for dem, sagde han, -De hjælper os til at tage de rigtige forholdsregler. Major Christensen beklagede, at materielofficeren, havde stjålet hans glædelige meddelelse om byggeriet i de kommende år.

STOR ØVELSESAKTIVITET

Operationsofficeren, major V.W. Freiberg, kunne fortælle, at 1986 ville blive et år med mange øvelser.

På grund af den langvarige reparation af flyvestationens banesystem, har der ophobet sig et stort behov for afvikling af øvelser, sagde han. Flyvestationen vil i løbet af 1986 modtage gæster fra New Orleans, USA, med A-10 fly. Fra Wittering i England med HARRIERs og fra British Army of Rhein (BAOR). Disse vil komme til Vandel i flere sammenhænge. Og vi vil igen se ESK 730 fra Flyvestation Skrydstrup deployere til Vandel.

PANSERVÆRNSHELIKOPTERE

Chefen for Hærens Flyvetjeneste, major E. Godtfredsen, indledte sit indlæg med at pe-



Fra årsmødet, stående MJ Godtfredsen.

ge på manglerne i det danske forsvar. Han ridsede situationen omkring forsvarskoncepten op, og pegede på de store huller i forvaret bag den valgte linie.

Han påpegede, at det måske især var her, man havde behov for en stor ildkraft, der er meget mobil, som han omskrev PVH'erne. -Der er imidlertid det "men" ved det hele, fortsatte han, -Vi har i forsvaret en tendens til at ville veksle de andres indkøb om til hvad som helst. -Jeg har i mange tilfælde hørt, hvorledes man veksler PVH'er til alt fra kampvogne til U-både. Det bør vi holde op med.

Majoren understregede, at PVH er så vigtigt et våbensystem for Hærens Flyvetjeneste og dansk forsvar, at de må indføres.

-Sker det ikke sagde han, -vil Hærens Flyvetjeneste være færdig som en enhed i dansk forsvar.

FOREDRAG OG ÅRSMØDER

Efter frokost var der et 2 timer langt foredrag om flyvestationens grundlæggelse og

om hvad det medførte for det lille Randbøl sogn.

Pladskravet til flyvepladsen var 3.333 ha., hvad der betød at 76 beboelsesejendomme, 88 landbrug og 10 andre bygninger, herunder skoler, missionshuse m.m. blev beslaglagt. Det svarer til en stationsby og tre landsbyer og delte sig over Vejle og Ribe amter. Regningen for gildet blev sendt til den danske nationalbank og beløb sig til godt 5 mill. kr.

Efter foredraget var der årsmøde i de respektive personelorganisationer og kl. 18 mødtes 66 af deltagerne til en fællesmiddag i cafeteriet.

De sad lidt klemt og forfatterens tanker gik tilbage til daværende kommandant for Flyvestation Vandøl, Ritmester C.T.F. Zeilaus skrivelse til Vestre Flyvebasis-kommando, hvor han i marts 1954 skriver vedrørende inkvarteringsmulighed for 200 mand på Vandøl, at det vil kræve et større byggeri - det venter vi stadig på.



Flyvematerielkommandoen.



Våbenskjoldet blev godkendt på Flyvematerielkommandoens (FMK) jubilæumsdag den 10. juni 1976.

Blasonering.

I blått felt, omkring en trebladet guldpropel - som et omvendt gaffelkors - og i de derved fremkomne tre felter, tre sølvtandhjul.

Motivering.

Våbnet illustrerer at FMK varetager indkøb og vedligeholdelse af alt FLV materiel.

Devise.

På latin UT UNIVERSITAS PROFICIAT som på dansk betyder: "Til støtte for helhedens virke".

Fly Nytt



FLYVERSTABEN

MAJ 1986

TIL TJENESTEBRUG



F-104 i luften. En saga blot!

FLYNYT udgives af
Flyverstabem

Redaktion:

Oberst S.O. Nielsen
(ansvarshavende)
Kaptajn E.K. Præstegaard

Postadresse:

Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

Telefoner:

(02) 89 22 55 lokal 3802
(02) 89 22 55 lokal 3823

Layout og Reproduktion:

Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nummer af
FLYNYT er 23 juli 1986.

Indholdsfortegnelse.

Fra redaktøren	5
"Gamle Flyvere"	6
Farewell til de højtflyvende og hurtige	7
Dropmateriel	9
MIDAN	10
HONDA - nødlænseudstyr	12
419th TFW på FSNSKP	14
ESK 531 på Kreta	22
NTFWTC Goose Bay	24
Flyvertaktisk Kommando	27
Tinbox tillægget	

Fra redaktøren.

MEDENS vi fortsat venter

I Marts-nummeret af FLYNYT gennemgik Inspektøren for Flyvevåbnet (IFF) personelsituationen i Flyvevåbnet specielt med vægt på afgang af piloter, teknikere og flyveledere til stillinger i det private erhvervsliv.

IFF fremhævede den indflydelse som dette personeltab ville få på FLV beredskab og at den nedgang i det generelle erfaringsniveau som i dag er igang vil få indflydelse på uddannelsesbetingelserne og nødvendiggøre en sænkning af ambitionsniveauet.

Det må her så være på sin plads at anføre, at begrebet flyvesikkerhed også indgår som en faktor, der har indflydelse på FLV flyoperative beredskab - man kan da sige det helt utilladeligt forenklet:

no aircraft/no pilot = no flying !

Det er jo en kendsgerning, at hver gang vi oplever et fatalt og totalt havari, står vi overfor den barske kendsgerning, at vi - udover den menneskelige tragedie - har en pilot og et fly mindre - og at dette sker under den daglige, fredsmæssige uddannelse.

Hvis vi nu indledningsvis ser på den uddannelse, som en ung pilot ved en af FLV jagereskadriller skal igennem efter hjemkomst fra USA så drejer det sig om en flytypeomskoling og en påfølgende uddannelse til operativ status. Dette uddannelsesforløb - OCU (operational conversion unit) - må nødvendigvis være et kompromis mellem en række - ofte modsat rettede-faktorer, bl.a.:

- behov for realisme/livagtighed
- enhedens øjeblikkelige erfaringsniveau

- antal erfarne chefer/ledere/instruktører i forhold til nye, uerfarne piloter - det forhold, der udgør uddannelsesbyrden.
- tidskrav, gennemførelse af OCU indenfor et givet tidsrum.

Disse faktorer gælder ikke blot for OCU men for jageroperationer generelt.

ALT DETTE - samtidigt med at øvrige opgaver pålagt eskadrillen (deltagelse i øvelser, afvisningsberedskab, eskadrillens generelle videregående operative uddannelse m.v.) også skal løses !

Over det hele svæver så det generelle, overordnede krav:

- STØRST MULIG FLYVESIKKERHED ! og at få etableret og gennemført et passende kompromis af alle disse ingredienser er ikke blot svært - det er meget svært !

Hvis så blot een af de nævnte faktorer ændres får det indflydelse på andre eller alle de andre faktorer:

- realismen er vi selvfølgelig herrer over, men vi må dog være ærlige og realistiske, fordi FLV skal uddanne effektive jagerpiloter og den uddannelse forudsætter realisme - dog afpasset efter:
- erfaringsniveau: her er det vi nu løber ind i problemer på grund af pilotafgang (og teknikerafgang og flyveledermangel med hensyn til flyvetimeproduktion og flyveledelse). Det faldende erfaringsniveau som vi må imødesee de kommende år vil få indflydelse på FLV mulighed for at løse pålagte opgaver herunder indflydelse på gennemførelsen af kommende OCU'er sammenholdt med det ufravigelige krav om størst mulig flyvesikkerhed - og realisme !

Og her må jeg så markedsføre begrebet ambitionsniveau. Vi (d.v.s. ledelse på alle niveauer til og med den enkelte formationsfører/supervisor) må - desværre - "skrue noget ned for blusset":

- Det må accepteres at OCU må tage sin tid - længere tid, især når det øgede indtag på Flyveskolen begynder at få effekt.
- Det er nødvendigt at formationsførere får pålæg om og har format til at af-

bryde ("knock it off") en øvelsessituation inden den løber ud af kontrol.

- Det at have "fighter pilot spirit" er godt og nødvendigt, men vi må være på vagt overfor den, der har behov for at demonstrere "the spirit" overfor sig selv og andre ved hver given lejlighed.

Der er ikke noget særligt nyt i disse betragtninger, men vi må fortsat have dem "i baghovedet for at være på forkant" og dermed være bedre forberedt til at styre udviklingen i den ønskede retning.

Problemerne vedrørende personelflugten er nu lagt op på højeste niveau og forskellige tiltag er under vurdering eller udførelse. Medens vi så venter, er det stadigvæk op til os alle at yde "en skærv" for at fastholde FLV på et højt og professionelt niveau samtidig med, at vi ser kendsgerningerne i øjnene.

Det er en udfordring - kan vi leve uden udfordringer ?

Red. ønsker en god og varm sommer.

S.O. Nielsen



"Gamle Flyvere".

Torsdag den 13 MAR 1986 var en dag af flyhistorisk interesse for FLV, thi på denne dag demonstrerede pensioneret oberst H. Høy-Hansen, hvordan han for egne midler havde tegnet et antal video portrætter af flyvningens "grand old men" - og det med en professionel og nænsom hånd - , der sikrer eftertiden et levende indtryk af disse flyvningens personligheder.

Ved en demonstration heraf i FLV gamle hovedkvarter "Henriksholm" i Vedbæk, havde Inspektøren for Flyvevåbnet inviteret de først interviewede - Generalerne H.J. Pagh og P. Ziegler samt Oberst H.L.V. Bjarkov (snart 95 år) - til at overvære premieren.

General K. Ramberg var ligeledes inviteret, men var desværre forhindret i at møde p.g.a. sygdom.

Endvidere var Danmarks Flyvemuseum repræsenteret ved Bestyrelsesformanden, General K. Jørgensen og museets nyudnævnte Direktør P. Ancker.

Ligeledes var CH FLSP inviteret til at overvære denne nye "flyhistoriske teknik" - alt med det formål senere at kunne trække på FLSP tekniske viden og ekspertise på dette område.

Selvom de optagne portrætter var redigeret og optaget af en amatør på området - som OB Høy-Hansen udtrykker det - så var der tale om en pionerindsats af højeste karat, som FLV nok selv burde have påtaget sig for længe siden.

En kendsgerning, som nok skærer lidt i FLV "historisk dårlige samvittighed" - men som løsninger af dagligdagens højt prioriterede problemer har forhindret indtil nu.

På denne baggrund var det derfor særdeles velkomment, at OB Høy-Hansen tog teten og dermed viste vejen for det videre arbejde - ikke alene i relation til FLV historiske forpligtigelser, men fordi det fremtidige FLV og nationen fortjener dette.

Efter demonstrationen og en efterfølgende frokost på Inspektørens kontor - hvor gamle minder og latteren var fremherskende - blev det aftalt, at Danmarks Flyvemuseum overtager det idemæssige og historiske

ansvar for at videreføre dette projekt samt at FLV påtager sig det produktionstekniske ansvar herfor. Alt i alt en god dag i FLV historie !!!



Fra venstre mod højre:

OL V.Heide CH/FLSP, GM B.V.Larsen IFF, OB R.S.Hansen CH/FSNVÆR, GL H.J.Pagh, MJ P.Ancker Dir. Fly-Museum, OL Mikael Hansen ("Australiensflyver"), GN K.Jørgensen, GM P.Ziegler, OB Bjarkov, OB Høy-Hansen, Lennart Ege (Leder af FLV Hist. Samling).



Farewell til de højtflyvende og hurtige.

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen
FSNVAN

Der kommer de! Den ni-dobbelte røgfane afslører dem. De kommer ind i 500 fod fra nordvest. De er de ni F-104 STARFIGHTERE, der just har overfløjet Billund tårn og nu er på vej hen over den østlige del af Flyvestation Vandel. Farewell Flight efter 21 år og 4 måneders i det danske flyvevåbens tjeneste.

Det bliver den sidste type vi ser udfaset! Lød det fra en af tilskuerne. Var der en vemodig klang i stemmen?

HØJT OG HURTIGT

F-104 STARFIGHTEREN er fra den tid, da luftforsvarskoncepten hed højt og hurtigt. Vi var dengang vel ikke så lidt stolte af at udskifte den noget mislykkede F-86 SUPER SABRE med det kortvingede fartvidunder, som flyvevåbnet forsynede med typebogstavet R og fordelte til eskadrillerne 723 og 726 på flyvestation Ålborg.



STOP for fly! I alle tilfælde var den 10. april 1986 stop for flyvning med F-104 STARFIGHTER, som her ses overskyde Flyvestation Vandel i ca. 500 fods højde.

DET HELE FOR DET HALVE

Det er vel ikke nogen nyhed, at når Danmark køber fly, skal vi helst have det hele, for den halve pris. Dengang, i 1964, tilbød amerikanerne os faktisk flyet til den halve pris. At vi indtil da havde været vant til, at USA blot leverede flyene gratis er en helt anden sag. Man kan vel forestille sig politiske forhandlinger, der har været svære, inden man kunne gå ind for tanken.

TOG TID

Dengang, som nu, kunne man ikke blot implementere de nye fly i eskadrillen. De skulle først klargøres. Dette skete i en fart. Allerede 8. januar 1965 modtog Eskadrille 723 det første fly og kunne påbegynde omskolingen. I løbet af 1966 blev både Eskadrille 723 og 726 operative på typen. Det vil sige, at de kunne begynde at løse interceptoropgaven, hvilket mere jordnært betyder, at de kunne afskære og nedkæmpe fjendtlige fly, som trængte ind over dansk overhøjhedsområde.

ANDRE OPGAVER

Resten af flyvevåbnet vidste, at F-104 var baseret på Flyvestation Ålborg. Man kendte også flyet fra overskydninger - på flyverjysk Touch and Go's. Den karakteristiske hylen fra flyet når det i landingsrunden gik ind for en ny overskydning, vil sent blive glemt.

På Flyvestation Vandel havde vi fornøjelsen af at have F-104 stationeret, som Target Towingfly, træk af slæbemål. Indtil da, var Target Towing blevet foretaget af METEOR TT-20 og SKYRAIDER-fly fløjet af piloter fra Bolaget Svensk Flygtjänst i Malmø. Ingen havde forestillet sig en interceptor udføre Target Towing, men også dette kunne lade sig gøre.

MØRKETS ESKADRILLE

Tjenestetiden er slut. F-104 trækker sig tilbage til "Mørkets Eskadriller", navnet dækker over de samlinger af DECOY-fly, lokkefly, som henstår på danske flyvestationer. Her findes mange af de typer fra dengang flyvevåbnet og dets ansatte troede sig udødelige. Nu er også STARFIGHTEREN indrulleret i flokken.

Et sted kan man dog være sikker på at gense typen i fineste form, nemlig på det kommende Flyvemuseum, der om få år vil åbne sine døre i Billund.



Dropmateriel.

Af TKING L. Nielsen
FMK-TW

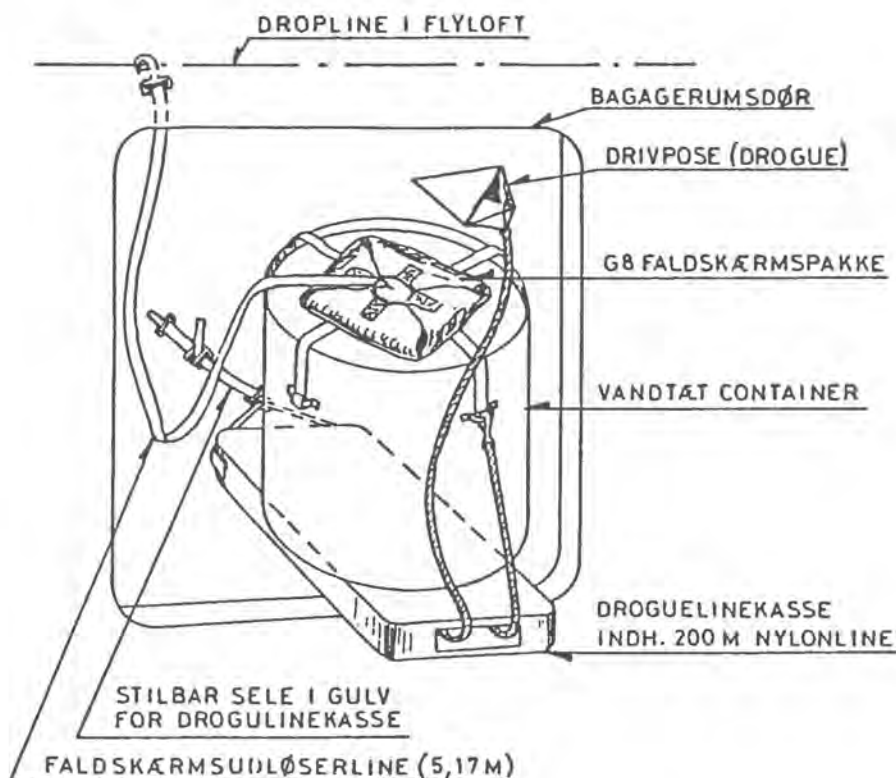
I forbindelse med operation af LYNX helikoptere fra inspektionsskibe på togter omkring Færøerne og Grønland har der vist sig et behov for at kunne levere forholdsvis ufølsomme reservedele/værktøjer direkte til et skib i søen for at kunne holde disse helikoptere funktionsduelige. FMK har derfor i samarbejde med Søværnets Flyvetjeneste og ESK 721 udviklet dropmateriel og procedurer, så ovennævnte opgave vil kunne løses (se fig.) ved drop fra GIII/c-130.

Her skal gives en kort beskrivelse af dropmateriellet:

Udgangspunktet er en vandtæt stålcontainer (50 cm i diam. og 50 cm høj, pakket

vægt 33-35 kg) med en nyttelast på 24 kg. På containeren er monteret en 8 fods lastfaldskærm, som ved drop reducerer containerens faldhastighed til 12-15 m/sek ved kontakt med havoverfladen. Den flydende container med 200 m flydende nylonline vil dernæst kunne opsamlet fra inspektionsskib/gummibåd.

Da der først skal fremstilles det nødvendige udstyr vil en operativ ibrugtagning af ovennævnte dropmateriel tidligst kunne ske i 4de kvartal 1986.



DROP MATERIEL OPSTILLET FOR DROP.
SET UDEFRA.



MIDAN.

Af CIVING P. Buus Jensen
FMK-TS

MIDAN (Meteorologisk Informations Data Netværk) er et datamatbaseret system til indsamling, bearbejdning og fordeling af oplysninger om lokalvejeret på en flyvestation. Systemet består af følgende enheder:

- En central datamaskine.
- En operatørterminal
- En udskrivningsenhed
- Et antal brugerskærme, hvorpå den færdige vejrrapport vises.

Systemet får sine oplysninger fra følgende sensorer anbragt nær flyfeltet:

- 1 måler til bestemmelse af vindhastighed og retning.
- 1 Elektronisk termometer.
- 1 Elektronisk dugpunktsmåler
- 2 Sigbarhedsmålere.
- 1 Baggrundsbelysningsmåler.

Endvidere vil der i nær fremtid blive tilsluttet et elektronisk barometer.

Hvad ovennævnte instrumenter måler turde være klart. Hvad der nok er mindre klart, er hvorfor man er interesseret i at måle baggrundslýset:

Når en pilot lander, er det selvfølgelig nødvendigt, at han kan se banen, eller i det mindste noget der indikerer, hvor banen er. Til dette formål er der anbragt lysarmaturer langs banekanterne. Om det er muligt for piloten at se disse lys afhænger af styrken af lysene, sigtbarheden (hvor tåget er det) og følsomheden af pilotens øje. Det er sidstnævnte baggrundsbelysningen er afgørende for, i det pilotens pupil indstiller sig efter den totale lysmængde øjet modtager: Jo kraftigere baggrundsbelysning jo mindre pupil. Det vil igen sige, at med stor baggrundsbelysning skal banekantlysene

lyse kraftigere for at påvirke pilotens øje, hvilket også lyder ganske rimeligt.



Observatøren ved kontrolterminalen til MIDAN. De sidste data indhøjes før vejrreporten sendes videre til tårnet.

For at MIDAN skal kunne forudsige i hvor stor afstand banekantlysene kan ses i tåget vejr, skal systemet derfor vide hvor kraftige lysene er, sigtbarheden og baggrundsbelysningen. Den værdi, der kommer ud af disse beregninger, kaldes Runway Visual Range eller banesynsvidde, normalt forkortet til RVR.

MIDAN-systemet måler med regelmæssige mellemrum værdierne for vindretning, vindhastighed, temperatur, dugpunkt, sigtbarhed og baggrundsbelysning. Værdierne vises på operatørens skærm i både ubehandlet og behandlet form. Behandlingen af dataene indebærer, at middelværdier udregnes og at data opgives i overensstemmelse med ICAO's regler. For eksempel opgives vindretningen kun i spring af 5 grader.

Foruden de automatisk målte værdier, skal observatøren også indføre oplysninger om det aktuelle vejr: Skyhøjde, -type og -mængde, barometertryk (indtil dette også automatiseres) og vejrtype opgivet ved den internationale meteorologiske kode. MIDAN omsætter automatisk den opgivne kode til klart sprog. For eksempel svarer koden 69 til heavy rain and snow.



Den færdige vejrrapport befinder sig nu på skærmen midt i billedet, og flyvelederen er ved videresende oplysningerne til en pilot på vej ind til landing.

Udover manuelt at skulle indføre værdier skal observatøren også overvåge, at de automatisk målte værdier virker rimelige. Skulle et instrument fejle og dermed give forkerte værdier, kan operatøren blokere for automatisk opdatering af pågældende felt og selv indføre værdien.

Højre halvdel af skærbilledet hos operatøren udgør en vejrrapport. Denne bliver elektronisk fordelt til tårnkontrollen, pit'en ("Nødtårnet") og krigs approachen. Det vil sige, at brugerne i disse lokaliteter altid har en vejrrapport med helt aktuelle værdier om vejret.

Inden indførelsen af MIDAN blev vejrrapporten manuelt skrevet på en speciel formular. Denne blev videresendt til tårnet, enten ved hjælp af et internt TV-system eller et rørpostanlæg. Ved hyppige ændringer i vejret kunne det derfor volde problemer med opdatering af vejrrapporten i samme tempo. Med det nye system er hurtige vejrændringer ikke længere et problem og flykontrollen er altid i besiddelse af korrekte værdier. Udover den hurtige opdatering har systemet den store fordel, at RVR-værdierne beregnes på grundlag af den aktuelle baggrundsbelysning. Før MIDAN blev RVR beregnet ved at gå ind i en tabel med tid på dagen og sigtbarhed. Døgnet var delt op i perioderne nat, overgang mellem dag/nat (og omvendt) og dag. Da belysningen kan variere meget på samme tid af dagen alt afhængigt af vejret var det nødvendigt at lægge værdierne i tabellerne på den sikre side. Det vil sige at man altid opgav RVR-værdierne for lavt med deraf følgende risiko for ikke at kunne gennemføre operationer til

trods for at vejret reelt ikke forhindrede dette.

Behovet for MIDAN har længe været erkendt, og en grundig specifikation havde allerede været udarbejdet sidst i halvfjerdserne, men af forskellige grunde blev projektet dengang ikke ført ud i livet. Til trods for at systemet var rimeligt veldefineret viste det sig, at mange ting blev ændret ved den endelige fastlæggelse af systemet. Den endelige udformning af systemet blev fastlagt i tæt samarbejde mellem flyvestationernes vejrtjenester, leverandøren, Dansk System Elektronik, dennes meteorologiske rådgiver, Billund Lufthavn, og FMK. Denne endelige definitionsfase har været tidskrævende, men resultatet har været anstrengelserne værd, og flyvevåbnet har nu et fuldt moderne anlæg, der opfylder de krav man kan stille til et system til intern fordeling af aktuelt vejr på en flyveplads.

DISPLAY FORMAT	STATION CODE	DATE AND TIME
NET DISPLAY	EBRT	DATE 26 JUN 65 1045 Z
ALARM VALUE	MEASURED	MODE
000 / 250	240	0000
-1 / 20	00	0000
-1 / 10	03	0000
0000 / 2100	2000	Overruled
0000 / 2200	2100	0000
0000 / 2200	2300	Overruled
WEATHER		CLD
		CLD
		CLD
		CLD
TEMP		3
DEW P		3
WIND		1019 hPa 20.07 kn 11. 50
TREN		knops 2/0 1200 FT
OPERATOR'S INITIALS		
WARRANTS AND REMARKS		
RAIR COLUMN		
NET REPORT TRANSMISSION TIME		
LEFT HAND SECTION		
RIGHT HAND SECTION		

Alle de mulige tekster på observatørens skærm. Værdierne i kolonnen ALARM VALUE kan indtastes af observatøren. Falder den målte værdi i en linie uden for det angivne interval påkaldes observatørens opmærksomhed. I kolonnen MEASURED står de af systemet målte værdier, der overføres efter behandling til skærmens højre halvdel, hvor selve vejrrapporten fremtræder. Står der Overruled i MODE kolonnen betyder det, at observatøren af den ene eller anden grund har valgt selv at indføre værdien i vejrrapporten.

Systemet er meget fleksibelt og kan nemt tilpasses til andre krav, og udbygges efterhånden som nye ønsker måtte opstå. Der skulle derfor være gode muligheder for at også andre end flyvevåbnet vil være inter-

esseret i at anskaffe et MIDAN-system. Det kan i den forbindelse nævnes, at et lignende anlæg vil blive installeret på Billund Lufthavn.



HONDA-nødlænsepumpeudstyr.

Af TKING L. Nielsen
FMK-TW

I forbindelse med artikel "Aktivitetsoversigt 1985 for Flyvevåbnets Redningstjeneste" i FLYNYT af MAR 1986 omtales FLV bestræbelser på anskaffelse af nyt nødlænsepumpeudstyr for ESK722 til afløsning af det nuværende nedslidte Homelite-pumpeudstyr.

Prototyp fremstilling af det nye HONDA-nødlænsepumpeudstyr har fundet sted medio FEB 1986 med et godt resultat. Fornøden dokumentation for modifikation af standard HONDA-pumpe og opbygning af nye containere m.m. er udfærdiget således, at der p.t. kun mangler FKO tilstillning af de fornødne midler, så indkøb og modifikation/fremstilling kan iværksættes. Det må således nok påregnes, at det nye udstyr tidligst

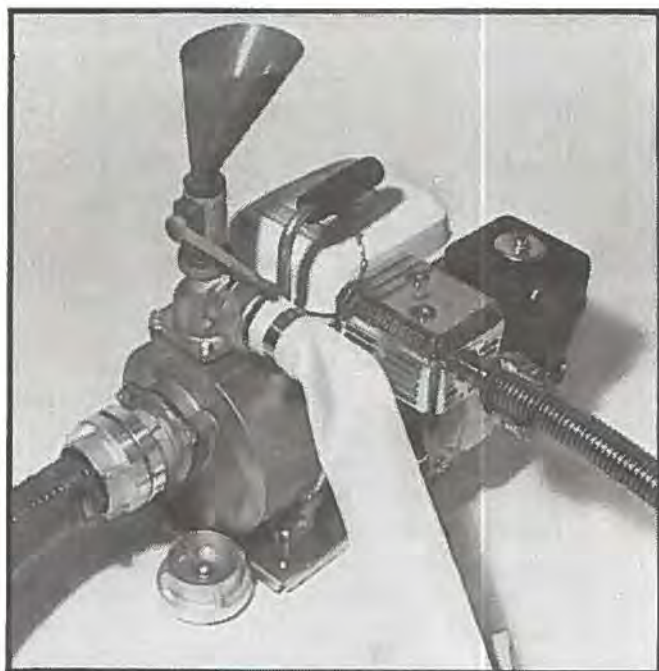


Fig. 1.

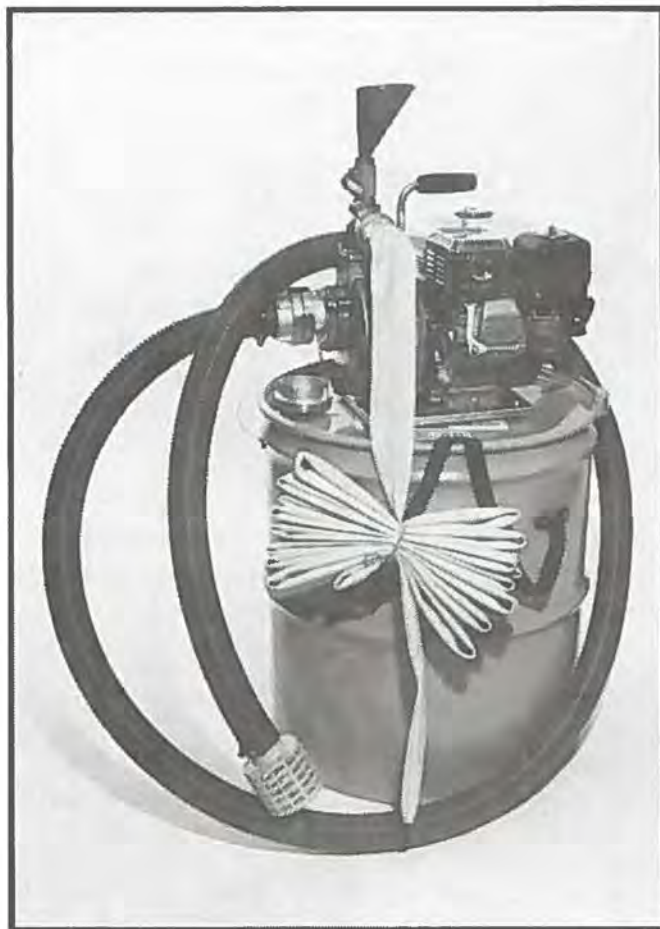


Fig. 2.

vil kunne tages i brug i løbet af 4de kvartal 1986.

Det kan nævnes, at den norske Redningstjeneste i ca. 1 år har benyttet den omtalte HONDA-pumpe og velvilligt har stillet erfaringer til rådighed for FLV prototypeopbygning.



Fig. 3.

Her skal gives nogle facts om det nye HONDA-udstyr:

Udgangspunktet er en luftkølet 4-takts benzinmotordrevet HONDA centrifugalpumpe, type WB20X (se fig. 1), som på visse punkter modificeres for at tilfredsstille FLV krav til den specifikke opgave. Motoren er på 3,5 HK ved 3600 o/min., tank på 2,5 l = 2½ times drift, transistor-tænding og rekylsnorestart. Pumpen har en total løftehøjde på 32 m, max. sugehøjde på 8 m og en kapacitet på 30 m³/time (500 l/min.) mod 13 m³/time (215 l/min.) for Homelite-pumpen.

HONDA-pumpen med 8 m 2" tryksslange, 4 m 2" sugeslange, ekstra 3 m (forlænger-) udstødningsrør samt div. værktøj er pakket i en vandtæt stålcontainer (60 cm i diam., 62 cm høj og pakket vægt på 55 kg) se fig. 2 og 3. Det ekstra udstødningsrør kan v.h.a. 2 snaplåse monteres, når pumpen

under kørsel er placeret i lastrum eller styrehus. Pumpekammeret er på forhånd fyldt med frostsikret spædevand således, at opstart og ansugning (ca. 1½ min.) hurtigt kan finde sted.

Prototypeafprøvningen har vist, at HONDA-pumpen kan tåle en endog kraftig spuling med saltvand uden, at funktionen overhovedet påvirkes, og da den endvidere er let at betjene og mere end fordobler pumpekapa-citeten, mener både ESK 722 og FMK, at der er fundet en værdig afløser for Home-lite-pumpen.

I forbindelse med den nævnte prototypeaf-prøvning blev der til håndaffiring af pumpecontainer fra S-61 helikopter benyt-tet en affiringsblok (se fig. 4), som ESK 722 har fået fra 330 Sqn. i Norge. Da be-nyttelse af denne affiringsblok giver en betydelig lettere og mere sikker håndaf-firing end ved den hidtil benyttede me-tode, er denne blok sat i produktion for indføring som standardudstyr i FLV S-61 helikoptere.

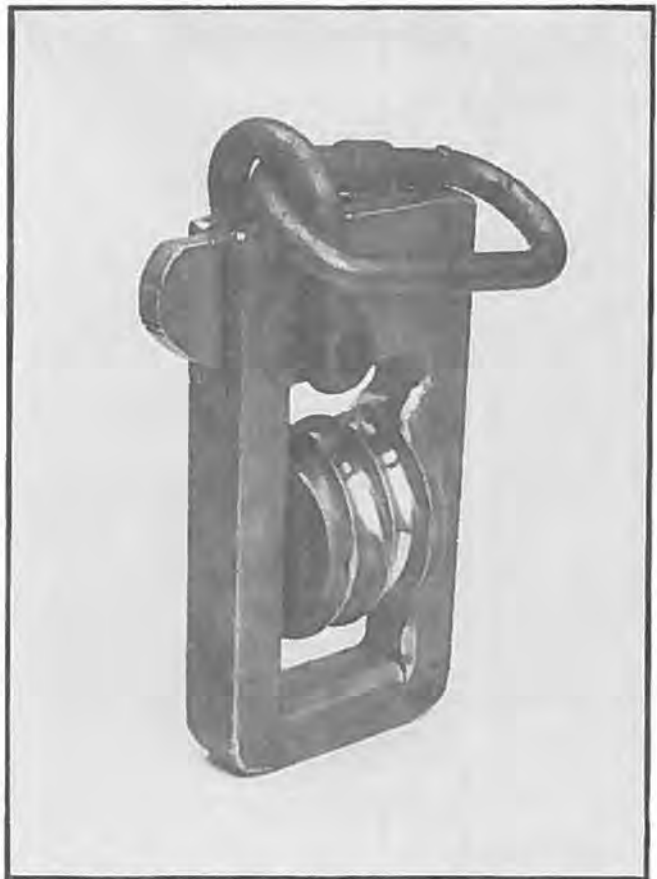


Fig. 4. - Affiringsblok lukket.



419th Tactical Fighter Wing på Flyvestation Skrydstrup.

Af KN H.E. Hansen
FSNSKP



Under flyvevåbnets taktiske skydninger i 1985 var 419th Tactical Fighter Wing fra HILL flyvebasen i staten UTAH stationeret på Flyvestation Skrydstrup i perioden 24. august til 7. september.

Ved et presse- og kontaktmøde, hvor der - udover repræsentanter for pressen - også deltog repræsentanter for det civile samfund og for andre militære myndigheder fra den sønderjyske landsdel, redegjorde chefen for 419th TFW, oberst J.J. Closner bl.a. for enhedens opgaver, herunder opgaverne som een af NATO's forstærkningsenheder.

I det efterfølgende gengives oberst J.J. Closners tale:

Følgende spørgsmål er blevet os stillet fra forskellig side, og vi vil med glæde besvare disse. Vi vil også med glæde besvare andre spørgsmål fra de tilstedeværende.

1. Hvem er her på Skrydstrup ?

SVAR:

Vi har medbragt tolv F-16 Fighting Falcon fly, 365 personer og næsten 100 tons forsyninger her til Skrydstrup. Vi kommer fra den 419th Tactical Fighter Wing (TFW), en reserveenhed i flyvevåbnet, stationeret på Flyvestation Hill, Utah, USA.

F-16 flyene blev under flyvningen over Atlanterhavet tanket fra to KC-10 (tanke-) fly fra den Amerikanske Strategiske Flyverkommando. Udstyr og folk blev fløjet i KC-10 flyene samt i C-141 transportfly. Alt personel og gods, som ankom over flere dage, var på plads på Flyvestation Skrydstrup lørdag den 24. august 1985. Afrejse finder sted lørdag den 7. september 1985.

2. Har I været her før ?

SVAR:

I 1981 fløj enheden F-105 Thunderchief fly til Skrydstrup som NATO træning. 419th TFW var den sidste operative F-105 eskadrille i det amerikanske flyvevåben. Enhe-



Oberst J.J. Closner under pressemødet.

den udfasede officielt "Thunderchief" i 1984 og konverterede til F-16 Fighting Falcon fly.

3. Hvorfor er I kommet til Danmark ?

SVAR:

For det første flyver vi F-16. I danskere flyver også F-16. Det er derfor naturligt, at vi øver sammen, træner sammen - som partnere i NATO samarbejdet. Vore piloter og jordpersonel kan lære af jer og omvendt.

For det andet ønsker vi at forstærke vore venskabsbånd. Vi er allierede i en fælles sag, forsvaret af dansk suverænitet, og det at møde hinanden personligt, under briefinger samt i luften, gør os til bedre piloter.

4. Hvorfor er I kommet til Danmark og ikke til et andet land i Europa ?

SVAR:

For det første besøger andre militære enheder fra USA jeres nabolande; men vi er her specielt p.g.a. Danmarks store betydning for NATO alliancen.

Som forklaring - Hovedkvarteret for Danmarks Flyvertaktiske Kommando (TACDEN) findes i Karup (Jylland). Dele af TACDEN opgaven, forsvaret af Danmarks luftrum, kræver øvelser i fredstid. Derfor er 419th Tactical Fighter Wing her i to u-

ger for at øve sig i overensstemmelse med danske forsvarsplaner. Danske og amerikanske piloter vil flyve sammen for at udvikle den gensidige tillid og forståelse.

5. Hvad kan I lære på to uger i Danmark ?

SVAR:

Faktisk en hel del.

a. Vejret og den geografiske beliggenhed af Skrydstrup er meget forskellig fra Utah. F.eks. flyver vi mellem høje bjerge, over store søer og floder. Disse er gode kendetegn for piloter, hvorimod jeres hundredevis af øer og overskyede, regnfulde vejr giver mange dage med særdeles vanskelige flyveforhold.

b. Det danske flyvevåbens personel er de egentlige eksperter i trusler mod den danske suverænitet. Vi er kommet for at lære udfra jeres indsigt efterretningsmæssigt og operativt, så vi kan tilpasse os jeres fornemmelse af situationen.

c. Vi har flyttet 365 personer, 12 fly og næsten 100 tons udstyr, reservedele og forsyninger fra USA til Danmark. Det er ikke en nem opgave, og vi kan ikke bare planlægge en sådan flytning på papiret. Vi må udføre det i praksis, gang på gang, for at kunne udføre et professionelt stykke arbejde. Vore F-16 kampfly blev på turen herover optanket fra KC-10 fly for at kunne flyve de 5000 miles (ca. 9000 km) non-stop. Selv KC-10 flyene måtte tankes i luften af KC-135 fly.

En sådan hurtig flytning af fly og personel, uden at stoppe på baser mellem USA og Europa, er af største betydning for forsvaret af Danmark.

d. Vi har behov for at flyve under kontrol af jeres flyveledere, for at kunne forstå gældende vilkår og lytte til dansk accent/udtale over radioen. Vore piloter har også et klart behov for at kunne skelne mellem sikre flyveområder og Warszawa Pagtens luftrum.

6. Vi har lagt mærke til, at der er kvinder i jeres enhed. Hvad er deres job ?

SVAR:

Af de 365 amerikanske reservister, som er med til Danmark, er ca. 40 kvinder. De arbejder med fly-vedligeholdelse, ammunition, transport, forplejning, personelsager og administration.

7. Hvordan kan en pilot klare at flyve som reservist i Flyvevåbnet og stadig passe sit civile job ?

SVAR:

En reservist skal være så godt trænet, så up-to-date i sine færdigheder i Flyvevåbnet, at han kan genindkaldes til aktiv tjeneste inden for 48 timer, hvorefter han skal kunne sendes til næsten et hvilket som helst sted på jorden. De fleste i reserven opfylder disse forpligtelser ved at træne to dage om måneden samt gennem to ugers aktiv tjeneste om året. Piloter behøver dog mere træning og flyver ved deres enhed mindst syv eller otte gange om måneden foruden deres to ugers aktive tjeneste om året.

Heldigvis er over halvdelen af piloterne i flyvevåbnets 55 reserveenheder også erhvervspiloter.

Vi ved, at det gennemsnitlige antal fridage pr. pilot er 10 pr. måned.

Dette tillader ham at flyve syv til otte missioner pr. måned ved hans reserveenhed.

419th TFW har 45 piloter, af hvilke ni arbejder fuldtids med planlægning af uddannelsen ved enheden. De resterende 36 er reservister. Halvdelen kommer fra civile luftfartsselskaber, de resterende er selvstændige, eller har fra deres arbejdsgiver tilladelse til at deltage i træning ved reserveenheden.



Oberst Closner sammen med 3 sønderjyske borgmestre.

Fra venstre ses:

Peter Petersen, Vojens kommune (flyvestationens hjemkommune), Chr. Jacobsen, Nr. Rangstrup kommune (nabokommune mod vest), og Kurt Dørflinger, Haderslev (nabokommune mod øst).

Nu kan danske politikere lære noget

Fritids-piloter

Amerikansk enhed stationeret i Danmark

Amerikanske reservister har pressen med:

Dagblade og TV
dækker opholdet
på Skrydstrup

12 F-16-jagere non-
stop over Atlanten

Amerikanere på to ugers besøg:

Over Dammen til
Skrydstrup med
100 tons udstyr

Brasede kartofler
til morgen-mad

Skrydstrup ændrer på kosten under amerikansk besøg

De flyver
F-16
i fritiden

Professoren
flyver F-16
i sin fritid

Vore politikere kan lære af USA-
F-16-enhed med weekend-piloter

Hansen er
hjemme i
Danmark

- og det er første gang!

Amerikansk
F-16 besøg
i Skrydstrup

Begivenheden havde pressens bevågenhed.



Den amerikanske ambassadør i Danmark Terence A. Todmann var på besøg og ses her forrest sammen med oberst Closner.



I forbindelse med modtagelse på Vojens rådhus blev der udvekslet gaver. Vojens kommune modtog et maleri med motiv fra byen Ogden. Maleriet er udført af Blanche Wilson, Ogden, datter af en dansker. Af Vojens kommune modtog oberst Closner bogen "Sønderjyske Billeder".



Til Vojens bibliotek overrakte oberst Closner et maleri af Ogden bjerget samt en bog om byen. På billedet overrækker oberst Closner gaven til bibliotekar Agnes Svendsen.



Fra modtagelsen på Vojens rådhus ses fra venstre major Reese Nielsen, chef for 466th Tactical Fighter Squadron, som er den flyvende del af 419th TFW. Endvidere ses oberst Closner og chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst O.W. Jensen.



Udenfor tjenestetiden var der arrangeret forskellige besøg, bl.a. besøgte personel fra militærpoliti, brand- og redningstjeneste sammen med deres danske kolleger Haderslev politi og brandvæsen samt CF-korpset. 419th TFW var værter ved et grillparty, hvortil såvel flyvestationens personel som gæster fra civile og militære myndigheder var inviteret. Et vel gennemført arrangement i det sønderjyske med deltagelse af ca. 800 personer.



Felthøkkenet blev bragt i kog!



Det smagte fortræffeligt!



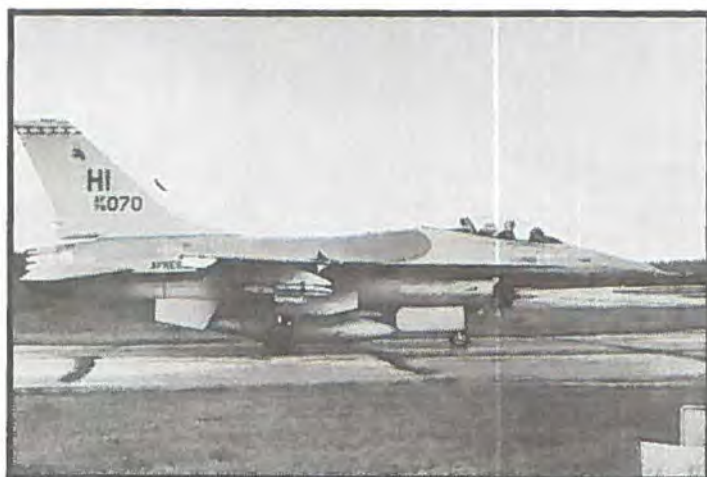
Oberst Closner overrækker 419th TFW våbenskjold til oberstløjtnant Faber, som for øjeblikket er fg. chef for Slesvig-ske Fodregiment, Haderslev.



Som repræsentant for flyvestationens forbindelsesofficerer modtog kaptajn E. Kristensen, der er rådighedsofficer, et våbenskjold.



Et filmhold fra de amerikanske styrker i Tyskland, der dækkede opholdet i Danmark, er her i gang med at filme et kompagni soldater fra Slesvigske Fodregiment under et besøg i Haderslev.



For flyvestationen har øvelsen været af uvurderlig betydning. Megen værdifuld erfaring er indvundet, og det har været en stor oplevelse for flyvestationen at iagttage den hurtighed, effektivitet og evne, hvormed en allieret forstærkningsenhed er i stand til at flytte, omstille sig, operere og samarbejde med en enhed under helt andre forhold og i en hel anden verdensdel. At forstærkningsenheden hovedsagelig består af personel med rådighedstjeneste gør ikke tilliden ringere. At flyvestationens kampkraft i en sådan situation vil være væsentligt forøget med de støttemuligheder en sådan forstærkningsenhed råder over skaber jo en høj grad af troværdighed.

Efter 419th TFW hjemkomst til USA har flyvestationen modtaget "headsUp", hvorfra der bringes følgende uddrag:

headsUp

Air Force Reserve
Edition

Security
tightened
Page 2
405th CLSS
back from Korea
Page 3

VOLUME TWO / NUMBER THREE / SEPT. 20, 1985 / OGDEN, UTAH

Denmark: Rich in training and memories

Top Danish officials show interest in U.S. Reserve makeup

By Maj. Jeff Thompson (USAFR) and Barbarann Vessels, 419th TFW

"I couldn't believe the Ambassador dropped in."
"I've never heard NATO mentioned so much in my life."

"It was super! The Danes gave us the best support I've ever experienced on a deployment."

"I just couldn't be more pleased with the training. It will be used every time the 419th puts on a uniform."

"The Danes have a sense of urgency that they live with every day and I came home with a better understanding of why."

These are a sampling of comments echoed by reservists from the 419th Tactical Fighter Wing's deployment to Skrydstrup AS, Denmark, the latter part of August for two weeks of training with 12 F-16 Fighting Falcon aircraft.

As a result of Denmark's quandary over the airlines hiring F-16 pilots away from the country's small military flying cadre, Danish officials were concerned F-16s could be "mothballed" as early as 1990 for lack of crew members.

As a possible solution, the Air Force Reserve structure with civilians flying sophisticated state-of-the-art aircraft captured media attention throughout Denmark.

Interested parties such as the American Ambassador and one of Denmark's top military leaders wanted a first-hand look into the American reserve F-16 mission.

Terence A. Todman, Denmark's American Ambassador, and Maj. Gen. B.V. Larsen, chief of the Royal Danish Air Force, visited the 419th chatting with inventors of the wing's hydrazine response kit, received an F-100 engine briefing, toured some shop areas, and greeted many Americans on the hangar floor.

Operationally, more than 10 percent of the missions were scratched due to difficult weather. Maintenance statistician MSGt. Ken Warden finalized the deployment with 217 missions, 37 weather cancellations and five minor maintenance deviations such as fuel leaks and lack of parts. Total flying time in 11 days: 476 hours.



AMERICAN AMBASSADOR TO DENMARK, Terence A. Todman, asked what it would take to update the current F-100 engine to the Digital Electronic Control computer system of the newer F-16C. TSgt. Chad Mickelson, jet engine mechanic, explained in detail. Ambassador Todman and Maj. Gen. B.V. Larsen, chief of the Danish Air Force, visited the 419th Tactical Fighter Wing earlier this month when the wing deployed to Skrydstrup AS, Denmark, for a two-week training exercise with 12 F-16s and 365 reservists.

Regrouping time is important to stabilize the flying, officials advise. The Sunday after the F-16s arrived and the Friday before return were maintenance down days to check and recheck all systems for "go."

Reservists were welcomed into the communities of Vojens, Haderslev and Norre Rangstrup. The security police and firefighters were entertained twice in Haderslev, once by the Director of Civil Defense followed by the police and fire departments.

Legal Officer, Maj. Frank Wells, met with local legal officials and visited the Danish courts.

The women reservists were hosted by the Ladies' Home Guard, a reserve system in Denmark made up of uniformed volunteers.

Commanders, Danish officers and 30 wing personnel were guests of the Vojens Town Hall where paintings by Ogden artists Blanche Wilson and Conrad Nelson were presented to the town hall and library.

Forty members of the European press visited the 419th to photograph the flying activities.

The last Wednesday, a Spikers barbecue fed more than 800 as Danish counterparts departed with campaign buttons inscribed, "F-16s, Best Sent in Town."



CONNECTING WITH OGDEN—Col. John J. Closner, commander, 419th Tactical Fighter Wing, assists chief librarian, Agnes Svendsen, position a painting of Ogden Canyon in the Vojens Library. The coffee wash painting was a gift to the Danish library from Friends of the Weber County Library Association. A painting of the Ben Lomond was presented to the Vojens Town Hall donated by the Radisson Suite Hotel and the Eccles Community Art Center.

clearVis

**When you start with quality,
the rest comes naturally**

In my 20 plus years of flying, the Denmark deployment was the best I've ever experienced. The only glitch was the weather.

The maintenance was flawless and the flying just outstanding. The media coverage was quite extensive for a two-week period and the exposure attracted a visit from the American Ambassador to Denmark and the chief of the Royal Danish Air Force.

When we returned, a "well done" was on my desk from the director of Operations for Air Force in Europe: "Please convey my appreciation to the personnel of the 419th for making Coronet Thud such a resounding success. Their non-stop deployment from Hill AFB to Europe was followed by the regeneration of their aircraft and a two-week participation in the Danish Okaboel exercise. Their success clearly demonstrates the "Diamondbacks'" capability to fight—and win. Thanks for a job well done."

Our next event is the Air Force's fighter "olympics"—Gunsmoke—and we have a winning team behind us for this competition. Spirits are high and dedication has met new definitions. Good luck!

Col. John J. Closner, commander
419th Tactical Fighter Wing

Focus:

"We are such a small country in a strategic, tight spot just minutes by plane from Poland and East Germany. If we went to war Denmark's role in NATO would be to contain Eastern Bloc countries in the Baltic Sea until reinforcements arrived.... The 419th sets the standard of all squadrons who deploy to Denmark and training here shows the flag."

*Maj. Gen. B.V. Larsen
Chief, Royal Danish Air Force*

Marksmanship

*The bow
and arrow
of
Security Police*



In a "here's how we do it" training session, Danish security police exchange operational stories with 419th Weapon Systems Security Flight members.

Security superintendent MSgt. Richard L. Lenzle, right, examines the target at the Skrydstrup AS range after a combined practice.

TSgt. Gary D. Dixon, 419th Security response team leader, below left, shows a Danish counterpart how an M-16 works.



ESK 531 på Kreta.

AF KN G. Ildor
ESK 531

Selv starten af turen til Kreta kunne ikke ødelægge personellets opstemthed og forventning over den kommende uges ophold på Middelhavsøen, selv om vejrguderne gjorde deres dertil.

På grund af tåge blev turen sydpå forsinket godt 8 timer, så rundstykkerne, der var tiltænkt som morgenmad, var om eftermiddagen blevet godt bløde, men den tilhørende Gammel Dansk kunne, som per-



sonellets humør, ikke ødelægges. At alle stadig var på dupperne og opsat på at udføre et godt stykke arbejde viste sig bl. a. i det brøl, som besvarede Eskadrillechefen, MJ N.H. Jochumsens slagsang: "Hvem er de bedste ?" (Fem enogtredive).

Vejrguderne må øjensynlig have rejst med os derned, for da vi landede regnede det, hvilket det iøvrigt stort set gjorde resten af ugen.

Da vi først ankom til Kreta omkring midnat og derefter skulle igennem de obligatoriske told- og paseftersyn samt indskrivninger og in-briefings, var vi først på vore kvarterer ved 2-tiden, hvilket betød at øen og specielt Hania fik lov at have det nogenlunde roligt den første nat.

Om søndagen, der var fredag, var der arrangeret bustur, så man kunne lære den nærmeste omegn og de nærmeste byer at kende, men efter at have besøgt 2-3 klostre samt en smadret officersmesse (der havde vist været fest aftenen før), havde personellet fået nok. Nu ville de selv opleve noget.

Mandag morgen var alle dog alligevel tilstede, og efter indtagelse af en Gammel Dansk, gik turen til affyringsområdet, hvor vi fik overdraget vores system. Systemet skal ved overdragelsen kunne klare nogle specielle tests, hvilket det ikke gjorde, så vi gav det tilbage til grækerne. Dette var nok en fordel thi en del af mandskabet havde nok kigget lidt dybt i glassene aftenen før. Da vi fik systemet tilbage ved frokosttid virkede det hele og alt personel var igen på mærkerne.

Derefter gik alt som smurt i olie. Systemet virkede stort set perfekt, og vi fik checket ud vel indenfor de tilladte 12 timer. Alle arbejdede som besatte og det var et helt skuespil at se på for de hjemmefra komne observatører, hvorledes personellet løb fra sted til sted med evaluatorene halsende efter. Det er med ASP som med TACEVAL, halvdelen af et godt resultat skyldes et godt udført skuespil.

Onsdag, som er afskydningsdag, begyndte alt også perfekt, og vi havde så småt belavet os på at skyde først, da problemerne begyndte at komme. Det værste var et problem med computeren, som sikkert var opstået fordi udstyret skal slukkes ned om natten og det i den uge var meget koldt.

At vi måtte vente med at skyde betød til gengæld, at vi så 2 afskydninger af NIKE-raketter samt en tysk enhed, der affyrede et HAWK-missil.

Vores computer var imellemtiden blevet varm, så da det var vores tur virkede alt





igen. Da dronen fløj imod os og nedtællingen kunne begynde, begyndte dermed også de længste sekunder jeg har oplevet i mit liv. De 4-5 sek. der forløber fra ordren "Fire" til missilet er i luften føles som år, og alle mulige tanker går gennem hovedet på én. Når man derefter hører braget udenfor BCC'en (kontrolstationen) bliver man igen rolig og koncentrerer sig om at følge missilet på scopet.

Om eftermiddagen skulle vi så have resultatet for vores anstrengelser at vide, og selv om afskydningen var spændende, var det dog mere nervepirrende at sidde og vente på resultatet. Spændingen blev ud-

løst, og vi fik, hvad vi var kommet til Kreta efter. Med 91,25% var vi blevet den bedste HAWK-eskadrille vest for Storebælt og skulle modtage den nye HAWK-pokal som de første.

Om aftenen afholdt vi missil-away party i Hania, hvilket forløb meget sobert, ligetil vi fik den første drink. Nej, spøg til side, festen var faktisk meget vellykket, med sang og taler og uden slagsmål og uheld.

Vi brugte reservedagene torsdag og fredag til hvile og indkøb samt til at se lidt af Kreta.

Lørdag var hjemrejsedag og alle så med grun frem til 8 timers flyvning hjem i C-130. Frygten for flyvningen var imidlertid iblandet fryden over det gode resultat så alle glædede sig også til at komme hjem og fortælle resten af eskadrillen, hvorledes det var gået.

Vejrguderne vi havde haft med dernede viste sig altså også at have været lykkens gudinder, og de tog åbenbart flyet hjem sammen med os, thi ugen efter da 2 andre HAWK-eskadriller skulle skyde manglede hjælpen ovenfra.



NATO Tactical Fighter Weapons Training Center.

Goose Bay.

AF MJ L. Steen
FTK

I de senere år har den europæiske del af NATO være konfronteret med voksende vanskeligheder vedrørende afvikling af realistisk, taktisk flyvetræning. Den tiltagende miljøbevidsthed har medført udbredte restriktioner for øvelse med kampfly i lav højde.

Arbejdsgruppen med titlen NATO TACTICAL FIGHTER WEAPONS TRAINING WORKING GROUP (NTFWTWG) har, som beskrevet i detaljer i FLYNYT MAR 1986, til opgave at undersøge mulighederne for, at etablere et integreret NATO TACTICAL FIGHTER WEAPONS TRAINING CENTER (NTFWTC) som en potentiel langtids-

løsning for NATO's taktiske flyvetræning. Centret forudses oprettet i begyndelsen af halvfemserne, dækkende hele spektret af taktisk flyvetræning der kræves for at vedligeholde og udbygge den høje professionelle standard i de europæiske NATO landes flyvevåbner.

De fastsatte krav omfatter en flyvestation med plads til mere end 100 taktiske fly, der udfører ca. 210 sorties pr. dag i 40 uger pr. år. Herudover et tilhørende landområde på ca. 300 km x 300 km, hvor flyvetræningen kan gennemføres uden restriktioner i højder fra 50 fod til 50.000 fod, og hvor anvendelse af bl.a. skarp ammunition kan finde sted.

Tyrkiet har til formålet tilbudt KONYA i Anatolien ("Site Survey" omtalt i FLYNYT MAR 86 nummer) og Canada GOOSE BAY i Labrador, hvor "Site Survey" blev udført i OKT 1985.

*

GOOSE BAY ligger i hjertet af Labrador, et af de meget store og vildsomme canadiske distrikter med en befolkning på ca. tredive tusinde, fortrinsvis indianere og eskimoer, der lever i små landsbyer langs Atlanterhavets kyst. Det projekterede træningsområde er totalt ubeboet og dyrelivet er sparsomt.

Landskabet varierer fra flade, åbne, sandede områder over afrundede bakker med søer og skove til bjerge med dybe kløfter og fjorde. Den nordligste del er et typisk tundra-område.

Vinteren er lang, nemlig fra NOV til JUN, og temmelig kold, til tider ned til -35° C. Der falder i gennemsnit mere end 4 meter sne pr. år, og fænomener som snefygning og isslag er ikke ualmindelige. Generelt er flyvesigtbarheden dog enestående.



Typisk landskab nord for Goose Bay.



Major L. Steen.

Basens oprindelse skal søges under 2. verdenskrig, og den har siden været anvendt af det canadiske, amerikanske og i perioder det engelske flyvevåben. Fra 1981 har det tyske flyvevåben eksporteret en del af sin støj til GOOSE, ligesom RAF har intensiveret træningen. Det hollandske flyvevåben er i færd med at underskrive en kontrakt om lavflyvning med F-16 i sommermånederne fra 1987.

*

En sammenligning af de to berørte områder blev af arbejdsgruppen udført i.h.t. følgende opdeling:

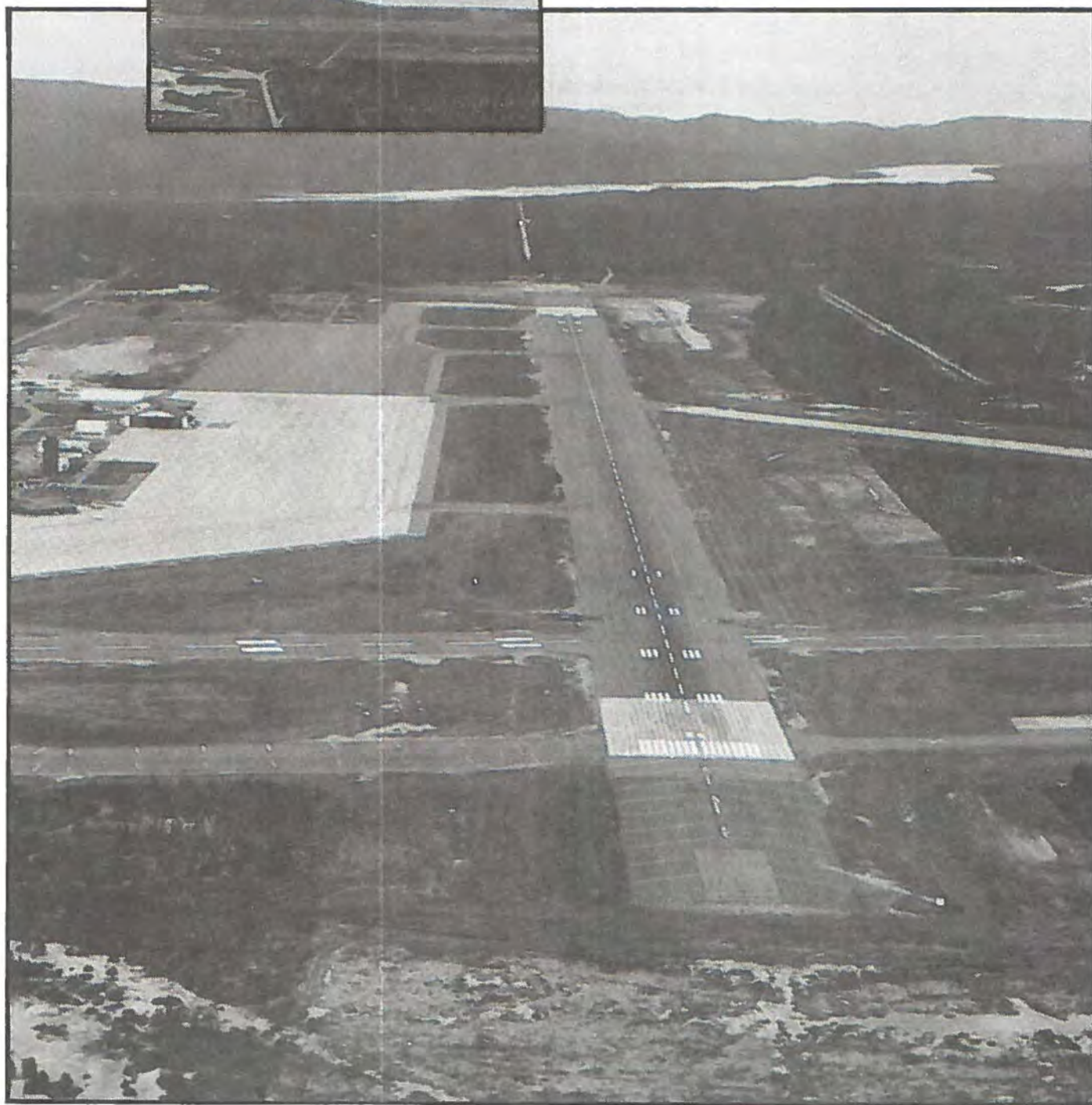
- a. Træningsværdi
- b. Etableringsomkostninger
- c. Driftsomkostninger



Typisk landskab vest for Goose Bay.

- d. Indvirkning på NATO's beredskab
- e. Velfærd

Goose Bay, Labrador.



I korte træk kan konkluderes, at terræn og mulighed for fremstilling af et taktisk scenario resulterer i samme træningsværdi for begge pladser. Vejrfaktoren er derimod bedre for KONYA, hvilket medfører en højere gennemførelsesprocent for det planlagte flyveprogram. Til gengæld er GOOSE fuldstændig fri for restriktioner, selv m. h.t. overlydsflyvning.

Etableringsomkostningerne for KONYA er tæt på halvdelen af GOOSEBAY, affødt af de klimatiske forskelle, forskelle i landsskabs typer og hermed adgangsforhold til afsides liggende målområder m.v., samt forskelle i arbejds løn og materialepriser, der altsammen er i KONYA's favør.

Startbanens længde er 11.050 fod.

Driftsomkostningerne er ligeledes højere for GOOSE p.g.a. de klimatiske forhold samt kostbare transitflyvninger over Nordatlanten.

Beredskabsmæssigt er det mere acceptabelt, at udstationere et stort antal taktiske fly til et fjernt hjørne af NATO's operationsområde frem for langt uden for dette, specielt når knaphed på tankningsfly i en spændingsperiode må forudses.

Velfærd er en mere personlig sag, men generelt tillægges KONYA en lille fordel alene p.g.a. de klimatiske forhold.

*

De gennemførte undersøgelser har vist, at begge tilbud er egnede som NTFWTC. Arbejdsgruppen finder imidlertid, at KONYA repræsenterer den bedste løsning, hovedsagelig p.g.a. lavere omkostninger, en placering inden for NATO's operationsområde samt, ikke mindst, favorable klimatiske forhold.

Naturligvis har det ikke være muligt for arbejdsgruppen at lave en fuldstændig tilbundsående undersøgelse, og visse betydningsfulde områder kunne ved en senere lejlighed tænkes at røkke ved balancen, eksempelvis, hvilke leasingarrange-

menter er mulige, hvilken pris skal der sættes på eksisterende faciliteter som overtages af NATO, hvilke garantier kan der stilles for en fortsat fri benyttelse af luftrummet, og hvilken pris må centeret betale for den støtte, i bredeste forstand, som værtsnationen yder. Nævnte aspekter vil først blive afdækket i næste fase, hvor der skal opnås enighed om et egentligt kontraktforhold.

Det skitserede resultat af arbejdsgruppens virksomhed forelægges i SEP 1986 for EURO NATO TRAINING AIRFORCE SUB GROUP (ENT-AFSG) og omkring årsskiftet for forsvarsministrene til godkendelse, med de politiske hensyn, der måtte være nødvendige, eksempelvis må det ikke glemmes, at den græsk-tyrskiske stridsøkske ikke er totalt begravet.

*

De enkelte NATO lande investerer enorme beløb i moderne taktiske fly. Det fulde udbytte af denne investering fås kun i en eventuel krig, hvis der har været mulighed for realistisk operativ træning i fredstid. Derfor er behovet for et træningscenter for taktiske fly stedse mere påtrængende. Som ovenfor beskrevet er projektet praktisk gennemførligt, hvorfor det bør fremmest mest muligt.

Flyvertaktisk Kommando.



Våbenskjoldet blev godkendt den 1. februar 1984.

Blasonering.

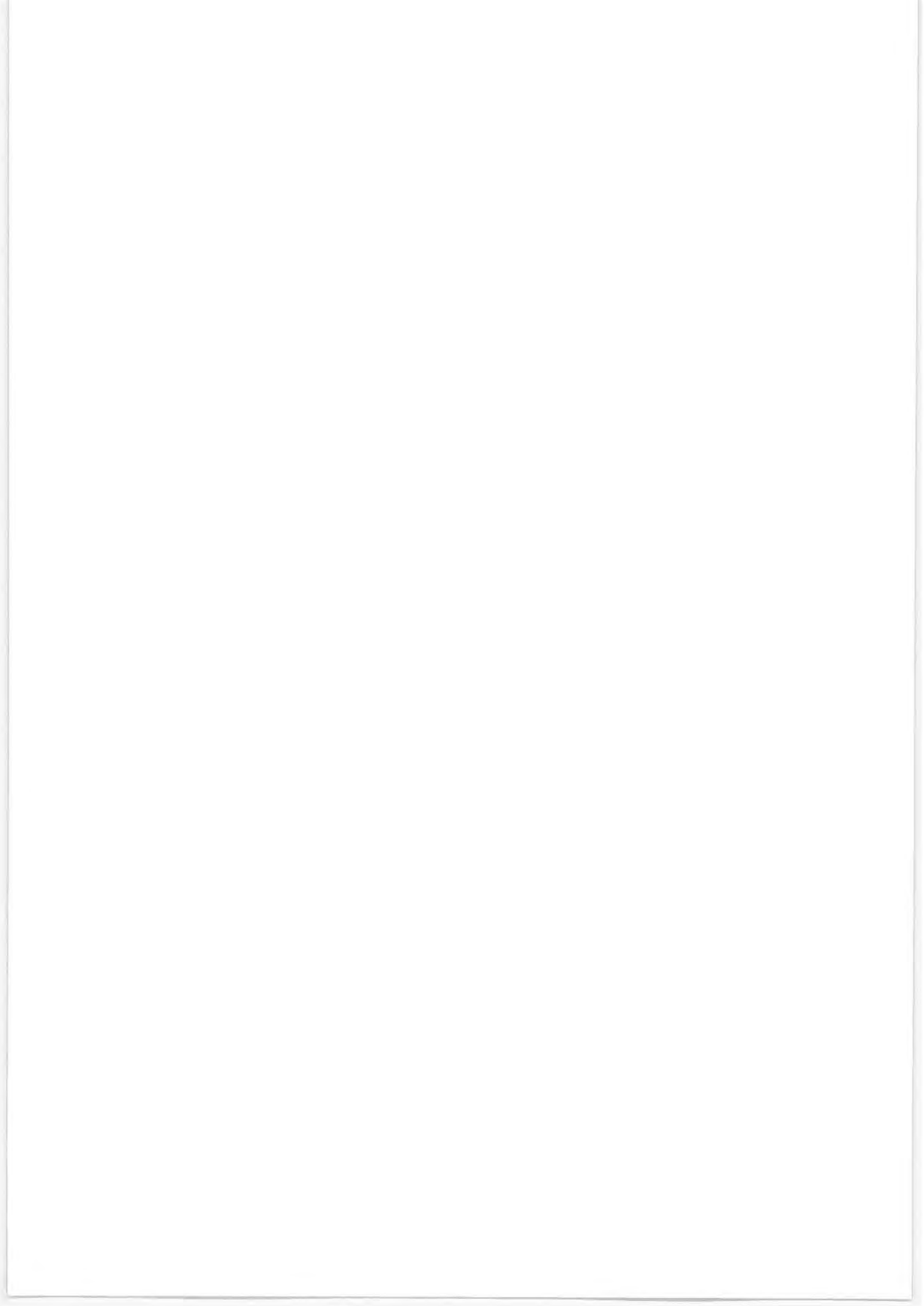
I guldfelt en cirkulær rød skive belagt med en mindre cirkulær hvid skive under et, ved et skysnit dannet, rødt skjoldhovede.

Motivering.

Som hovedfigur er valgt den cirkulære nationale kokarde for at markere, at FTK styrer flyvevåbnets operative våbensystemer. Skysnittet er valgt for at angive, at skjoldfladen symboliserer luftrummet.

Devise.

På latin "EX AETHERE FIRMITAS", hvilket på dansk betyder: Fra luften styrke, fasthed og udholdenhed".



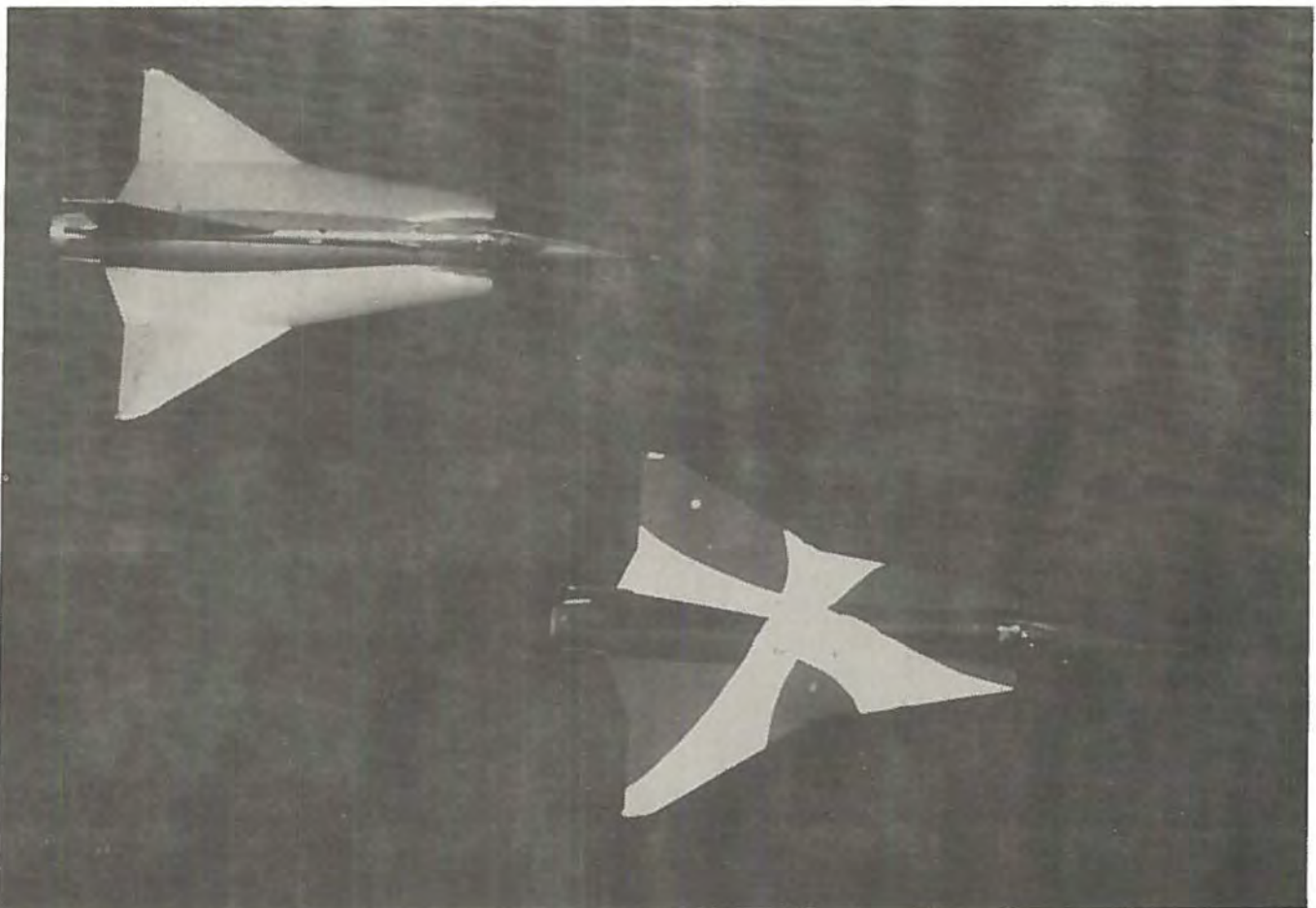
Fly Nytt



FLYVERSTABEN

AUGUST 1986

TIL TJENESTEBRUG



Royal Danish Air Force Dynamite!

FLYNYT udgives af
Flyverstabem

Redaktion:
Oberst S.O. Nielsen
(ansvarshavende)
Kaptajn E.K. Præstegaard

Postadresse:
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

Telefoner:
(02) 89 22 55 lokal 3802
(02) 89 22 55 lokal 3823

Layout og reproduktion:
Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nummer af
FLYNYT er 24. oktober 1986.

Indholdsfortegnelse.

Aktuelt fra IFF.....	5
Dansk luftforsvar.....	6
Optakt til faneindvielse på FSNSKP.....	8
Flyvevåbnets Officerssskole.....	10
Tappenstregfest.....	16
HAFD-V.....	18
Et 30 års jubilæum.....	20
KFK lederskoler Anno 1986.....	22
Inspektøren for Flyvevåbnet.....	24
Tinbox tillægget	

Aktuelt fra IFF.

TANKER

i en svær tid.

Når man - som jeg - ca. hver 14. dag er på TJENESTESTEDSBESØG ved FLV enheder, får man et realistisk indtryk af, hvordan såvel chefer som personel opfatter FLV aktuelle situation, set såvel i relation til det øvrige forsvar som til det samfund vi tjener.

Det kan vist derfor ikke forbavse nogen, når jeg siger, at der i øjeblikket hersker en stemning, som vi ikke er vant til i flyvevåbnet!!! En stemning, der - udover tab af flyveledere, teknisk personel og piloter - tilsyneladende i høj grad er baseret dels på den politiske debat, der p.t. foregår om forsvarets fremtid, dels på den forskel i lønningsposen, som den enkelte kan konstatere i forhold til et lignende job i det civile.

Disse forhold har efter min mening skabt åbenlyse frustrationer, der kan volde ubodelig skade på noget fundamentalt.

Igennem mange år har flyvevåbnets opgaver og de deraf følgende uddannelseskrav og udfordringer været klare for enhver. Dette har skabt en tilværelse, der har været meningsfyldt for den enkelte medarbejder, og som har gjort os alle gensidigt afhængige af hinanden uanset grad og job. Alle har vidst, at hvis ét led i kæden svigtede, kunne det betyde tab af menneskeliv og kostbart materiel. En sådan realistisk baggrund har givet den enkelte en tilfredshed i arbejdet og et kammeratskab, som det har været vanskeligt at finde andre steder.

Med det formål at søge frustrationerne kanaliseret i en mere positiv retning, der kan medvirke til at bevare flyvevåbnet som den arbejdsplads, vi hidtil har kendt, føler jeg det på sin plads at kommentere ovennævnte forhold.



For så vidt angår den politiske debat om dansk forsvar må jeg medgive, at denne i øjeblikket bærer præg af manglende viden og vilje til at ytre sig fra de mange forsvarspositives side. Hvis den sidste opinionsundersøgelse ellers er korrekt m.h.t. at 65% af den danske befolkning er positivt indstillet til dansk medlemskab af NATO - ja, så giver denne indstilling sig i hvert fald ikke udtryk i den aktuelle debat om dette emne.

Også jeg kan græmmes, når jeg oplever, at man fornægter de militære kendsgerninger, der er forbundet med vor geografiske beliggenhed. Der er nu engang visse fakta, man ikke kan benægte, selv om det måske kunne være hensigtsmæssigt af politiske årsager. Debatten burde, iflg. min opfattelse, mere dreje sig om hvilke opgaver forsvaret skal kunne løse, fremfor at diskutere midler og våbentekniske detaljer. En saglig debat om områdeluftforsvarets betydning for det samlede forsvar burde f.eks. være højere prioriteret end en diskussion om enkelte våbensystemer. Dette luftforsvar er ikke alene en forudsætning for modtagelse af forstærkninger men også det afgørende grundlag for vor egen reaktion på en eventuel aggression. Det er ligeledes særdeles højt prioriteret i relation til vort bidrag til det samlede NATO-forsvar af Vesteuropa.

Hvis man som ansat i flyvevåbnet derfor ikke mærker den fornødne politiske opbakning i sin daglige arbejdsindsats, begynder tvivlen uvægerligt at melde sig om værdien af denne indsats. Det er jo ikke blot en arbejdsplads, vi taler om, men en sag, vi arbejder for!!!

For så vidt angår det andet hovedspørgsmål - det med lønningsposen - må man ikke glemme, at dette udelukkende er et spørgsmål mellem centraladministrationerne og personelorganisationerne. ALLE spørgsmål om LØN og ARBEJDSFORHOLD afgøres på dette niveau - og ikke i Forsvarskommandoen! Forsvarskommandoen skal fortsat "kun" administrere de indgåede aftaler - inklusive modtage de "knubbede ord" fra arbejdstagers side ude ved tjenestestederne. En kendsgerning, man tilsyneladende jævnligt glemmer i den daglige debat på flyvevåbnets tjenestesteder. Jeg møder i hvert fald problemet, når jeg er ude på mine mange tjenestestedsbesøg.

Som jeg ofte har udtalt, er det personligt mit håb, at man ved de kommende overenskomstforhandlinger i foråret 1987 får etableret et lønsystem, der klart tilgodeser

de kvaliteter og den erfaring, som flyvevåbnet ikke kan være foruden - kort og godt, et differentieret lønsystem, der motiverer personalet både til at dygtiggøre sig og til at forblive i FLV.

Med disse lidt filosofiske betragtninger er det mit håb at have fået sat et par af de mange svære ting i det rette perspektiv. Flyvevåbnet har i hvert fald brug for at bevare den gensidige tillid og dygtige indsats, som altid har præget personalet.

Enhver ved, at flyvevåbnet også i fremtiden får hårdt brug for disse kvaliteter - i særdeleshed i de næste 3 til 5 år, hvor de skader, der er sket i de sidste par år, skal repareres.



B.V. Larsen
Generalmajor
Inspektør for Flyvevåbnet



DANSK LUFTFORSVAR

- nøglen til Danmarks sikkerhed.

AF OL H.A. Schrøder
CH/FSNBOR

Der var engang en øverstkommanderende for de allierede styrker i Europa - også kaldet SACEUR - der var flyverofficer. Det er kun sket i een periode, nemlig fra 1956 til 1963. Hans navn var Lauris Norstad, og han var 4-stjernet general i det amerikanske flyvevåben.

I 1960 sagde han til dem, der bestemmer i NATO, nemlig NATO landenes regeringschefer: "There is no air defense whatsoever in any one of your countries, except as a part of the whole".

Og han foreslog NATO landene, at de på grund af luftforsvarets særlige karakter skabte et snævert samarbejde under hans ledelse.

NATO landenes regeringer forstod budskabet. Den danske regering forstod budskabet.

Ligesom de øvrige lande fandt man det hensigtsmæssigt at overlade til SACEUR's stab, SHAPE, at udarbejde ensartede planer, procedurer og definitioner for luftforsvaret, så det om nødvendigt i krigs-

tid kunne fungere gnidningsløst på tværs af nationale og regionale grænser. Vort luftforsvar må således allerede i fredstid være nøje samstemt med vore allieredes, for at det i krigstid kan virke som en del af et samlet NATO luftforsvar af en sådan styrke, at det kan afholde en modstander fra at angribe. For luftforsvar i krig kender ingen grænser.

*

En af hovedhjørnestenene i dansk forsvarspolitik er muligheden for at tilkalde og modtage allierede forstærkninger. Betingelsen for, at disse kan og vil ankomme til Danmark, er, at luftsituationen gør en sådan operation rimeligt sikker. Dette kan kun opnås, hvis dansk luftforsvar, allerede før det bliver forstærket udefra, har en sådan styrke, at det kan skabe luftoverlegenhed, når og hvor forstærkningerne ankommer.

*

En del af forstærkningerne er luftforsvarsstyrker. Disse kan kun virke effektivt, hvis de kan samarbejde gnidningsløst med det danske luftforsvar. Derfor må dansk luftforsvar have en struktur og sammensætning, som er i overensstemmelse med vore allieredes.

*

Intet enkelt våbensystem kan med sikkerhed nedskyde et fjendtligt fly. Derfor kan der kun opnås en høj nedskydningssandsynlighed, hvis de fjendtlige fly må påregne bogstavelig talt at løbe spidsrod gennem adskillige og gerne forskelligartede våbensystemer, inden målet nås. Derfor er et fremskudt luftforsvar af afgørende betydning for det samlede luftforsvars effektivitet.

*

Det er nærliggende at antage, at en fjendes målsætning kunne være gennem

luftangreb at bane vejen for overførsel af styrker til Danmark ad luft- eller søvejen eller begge dele.

Jo stærkere forsvar af dansk landområde hæren kan præstere, og jo stærkere forsvar af vore farvande flåden kan opbygge, des større ressourcer må fjenden sætte ind før en eventuel invasion kan iværksættes.

Luftforsvaret har fordelene af at "spille på hjemmebane". Et effektivt og udholdende luftforsvar kan virke uacceptabelt opslidende på en angriber.

Derfor er et stærkt luftforsvar fredsbevarende.

*

Endelig skal dansk luftforsvar være dansk, fordi vi ikke kan overlade til andre at varetage suverænitetsbevarelse i dansk luftrum. Det er både folkeretsligt og grundlovsmæssigt en ærkedansk opgave at sikre, at vore grænser ikke krænkes.

*

I den debat, der føres om dansk forsvars fremtid, savnes ofte en forståelse for den afgørende betydning, der er tillagt vort luftforsvar.

Uden et effektivt og udholdende luftforsvar kan resten af forsvaret ikke komme på krigsfod og forstærkninger ikke ankomme.

Så enkelt er det.

Derfor vil det være dybt uansvarligt at eksperimentere med luftforsvaret.

Dansk luftforsvar skal på een gang være dansk og europæisk, og det skal udvikles og moderniseres i tæt samklang med vore allierede.

Skal dets effektivitet måles, må det ske i forhold til lufttruslen mod vort land.

Og resultatet skal kunne accepteres både af os selv og af vore allierede.

Et effektivt luftforsvar er ikke militært legetøj i milliard-klassen. Det er nøglen til Danmarks fortsatte beståen som et frit og selvstændigt land.



Optakt til faneindvielsen på Flyvestation Skrydstrup.

AF KN H.E. Hansen
FSNSKP

Flyvestation Skrydstrup er 10 SEP 1986 pålagt at forestå indvielse af nye faner til

Flyvestation Aalborg
Flyvestation Karup
Luftværnsgruppen og
Flyvestation Skrydstrup.

Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen vil komme til stede for at overrække fanerne og sammen med forsvarsministeren og forsvarschefen foretage faneindvielsen.

De gamle faner, som nu udskiftes på grund af alder, blev alle overrakt af dronningens far, Kong Frederik den IX således:

- a. Den 30. september 1960 på Flyvestation Karup til flyvestationerne Aalborg, Karup og Skrydstrup.
- b. Den 1. oktober 1971 på Flyvestation Skrydstrup til Luftværnsgruppen.

Pr. 1 APR 1986 blev der derfor nedsat 1 styringsgruppe og 3 arbejdsgrupper. I styringsgruppen indgik de respektive chefer for administrationsafdelingerne og i arbejdsgrupperne repræsentation fra de 4 B-enheder. Formandsskabet blev i alle grupper naturligt pålagt Skrydstrup. Gruppernes opgaver blev formuleret således i:

Styringsgruppen:

Koordination og styring af planlægning og afvikling af faneindvielsen. Styringsgruppen har ref. til respektive flyvestationschefer, men kan forhandle og træffe beslutninger direkte med foresatte og sideordnede myndigheder m.fl. vedrørende faneindvielsen.

Arbejdsgruppe, administration:

Indbydelse af officielle gæster.
Forhold overfor pressen.
Udarbejdelse af taler, informationsmaterialer, programmer.
Modtagelse, eskortering, afsked med HM Dronningen med følge samt officielle gæster.



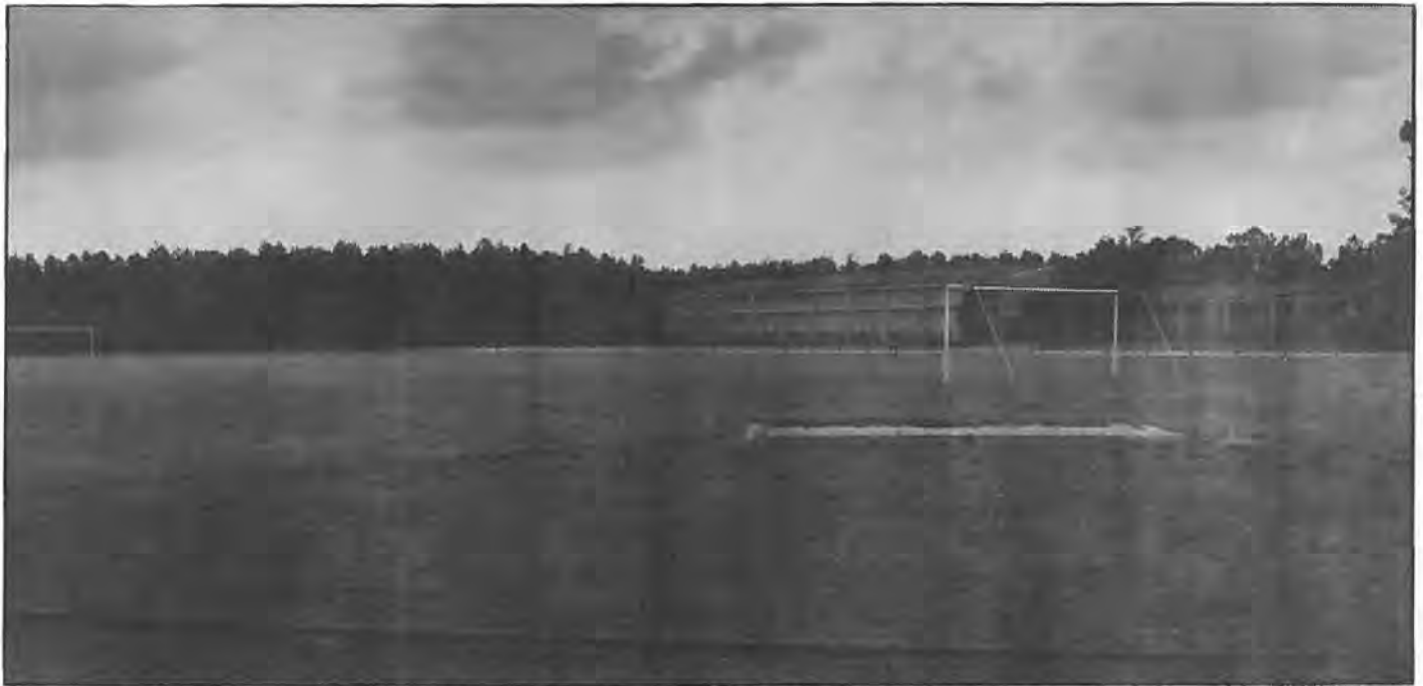
Indbydelse og varetagelse af forhold omkring musikkorps.
Planlægning og afvikling af frokost og reception.
Velfærdstjeneste.
Udarbejdelse og udgivelse af bestemmelser, operationsplaner etc.

Arbejdsgruppe, operation:

Paradens opstilling og afvikling, påklædning, deltagere.
Ceremoniel ved paraden.
Afspærring, sikkerhed, bevogtning, bl.a. i samarbejde med politiet.
Uddannelse og træning af fanekommandoer og paradestyrken.
Overflyvning af militære fly.

Arbejdsgruppe, materiel:

Fremskaffelse, opstilling og drift af tribuner, røde løbere, telte, toiletter, afspærringsmateriel, talerstole etc.
Foranstaltninger vedrørende aflevering af gamle faner (materiel til indvielse, fanegafler, -holdere, hammer).
Indretning af paradeplads og receptionslokaler, udsmykning, flaggalleer.
Fremskaffelse og drift af kommunikationsmateriel og højtaleranlæg.
Planlægning og afvikling af transport, kørsel.



Flyvestation Skrydstrups idrætsanlæg, som skal danne rammen om faneindvielsen. I baggrunden gymnastiksalen, hvor receptionen skal finde sted.

Fremskaffelse og drift af forplejning, penge, el og vand.
Sanitetstjeneste under parade og reception.
Indkvartering af fanekommandoer m.fl.

Planlægning og gennemførelse af faneindvielsen er fastlagt således:

Fase 1: 1 APR - 5 SEP 1986

- Planlægning i styrings- og arbejdsgruppen
- uddannelse og træning af fanedetachementer.

Fase 2: 25 AUG - 5 SEP 1986

- Opstilling, indretning og klargøring af lokaliteter og områder.

Fase 3: 8 - 9 SEP 1986

- Samlet uddannelse og træning af fanedetachementer på FSNSKP.
- Afholdelse af generalprøve for faneindvielsen på FSNSKP den 9 SEP 1986.

Fase 4: 10 SEP 1986

Faneindvielsen, der omfatter:

- Udstilling af poster, patruljer, vejviserpersonel samt afspørring. Kontrol af områder og lokaliteter.
- Funktionsafprøvning af kommunikationer og materiel.
- Modtagelse af presse og tilskuere.
- Modtagelse og eskortering af HM Dronningen, HKH Prinsen med følge og officielle gæster.

- Opstilling af styrken og fanedetachementer.
- Parade.
- Reception/frokost.
- HM Dronningen og HKH Prinsen med følge orienteres om F-16.
- Officielle gæster forlader reception/frokost.
- HM Dronningen og HKH Prinsen med følge forlader Flyvestation Skrydstrup.

Fase 5: 11 - 12 SEP 1986

- Oprydning, afslutning.

Hver flyvestation/luftværnsgruppe vil under paraden være repræsenteret ved chefen, 1 fanekommando samt en deltagende styrke (detachment). Chefen for Flyvestation Skrydstrup vil under paraden være tillagt kommandoen over den samlede styrke.

Slesvigske Fodregiments musikkorps vil musicere under faneparaden.

Ud over de kongelige gæster, forsvarsministeren og forsvarschefen vil der være gæster til stede fra civile og militære myndigheder med relationer til de deltagende enheder.

Efter paraden vil der være frokost og reception for indbudte gæster.

I den udstrækning, der er mulighed derfor, vil der blive lejlighed til for offentligheden at overvære paraden.

Næste udgave af FLYNYT vil bl.a. indeholde omtale med fotos af paradens forløb.

Flyvevåbnets Officersskole.

Nye tider.

Af OB E. Lyng Petersen
CH/FL05

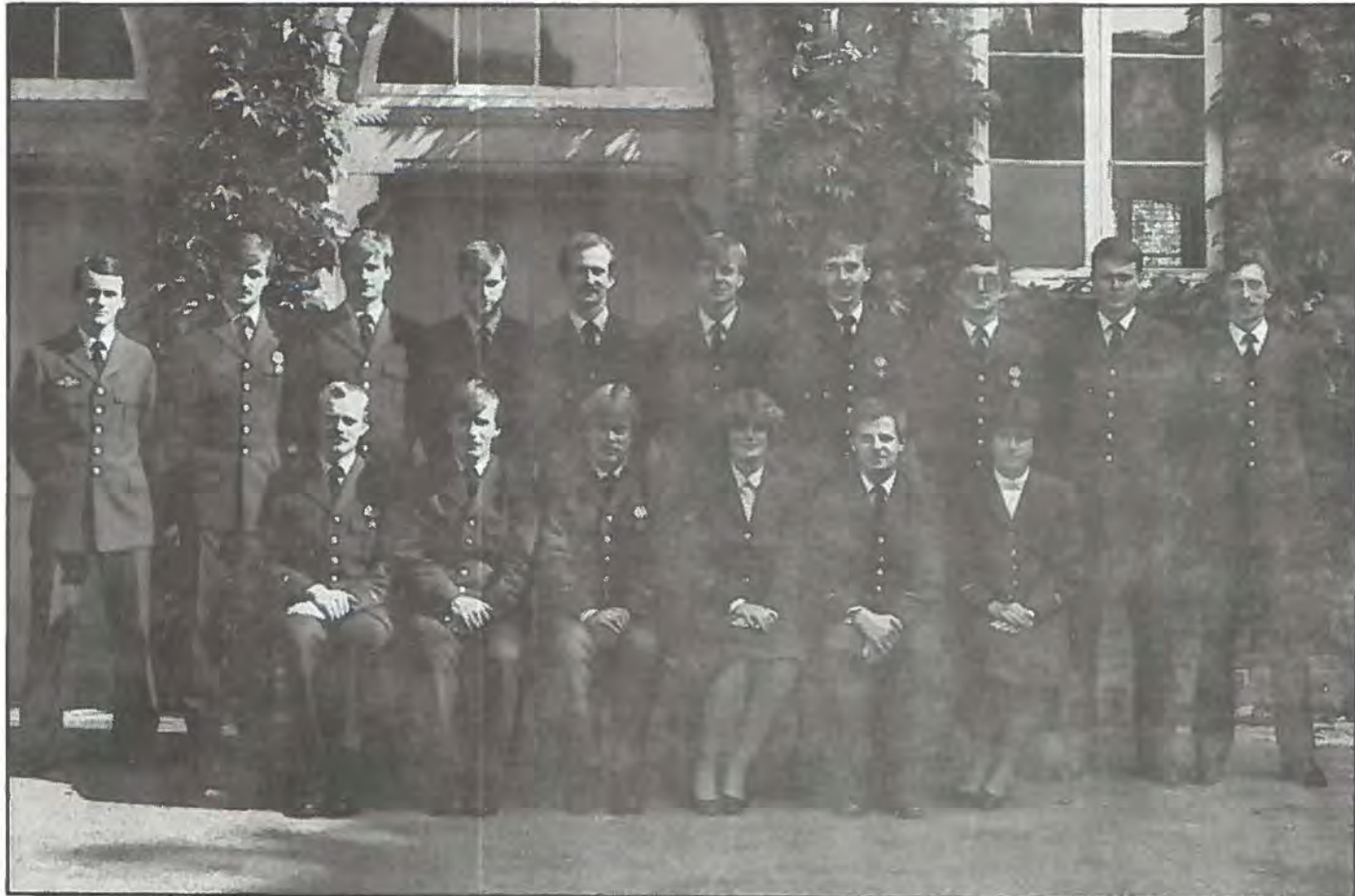
Efterfølgende indlæg skal ses som en opfølging på en artikel om FLOS i Værnskontakt nr. 1/1985.

Med de mange ændringer der på relativ kort tid er sket inden for FLOS regi, er det nok på sin plads at redegøre nærmere herom i korte træk.

EN ÆRA ER SLUT

Den sidste A-officersklasse (1982/86-A) er den 2 JUN 1986 udnævnt til PL af linien, og dermed er en æra afsluttet på FLOS, som det tidligere er sket for B-officersuddannelsen. A-officersuddannelsen startede i 60'erne med ca. 2 år og 6 mdr. varighed og afsluttedes med 3 år og 7 mdr. Før da var uddannelsestiden 2 år eller mindre. Det må således være mængden af lærestof, der har været afgørende for varigheden. A'propos indhold er de 29 mdr. af de 3 år og 7 mdr. blevet anvendt til egentlig teoretisk uddannelse på FLOS og 14 mdr. til egentlig praktisk uddannelse uden for FLOS, i og uden for FLV. Dette kunne man kalde 2/3-takt (hvad man altså ikke gjorde). Denne forholdsvis langvarige uddannelse skulle også række til det første stabskursus på FAK - derfor.

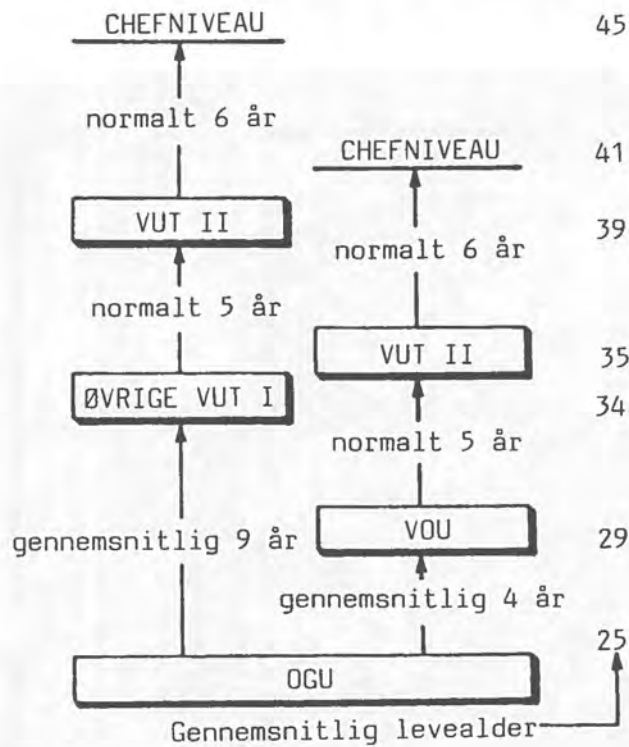
Man kan begræde dette, men denne æra er definitivt afsluttet, og naturligvis kun fordi en ny forlængst er begyndt.



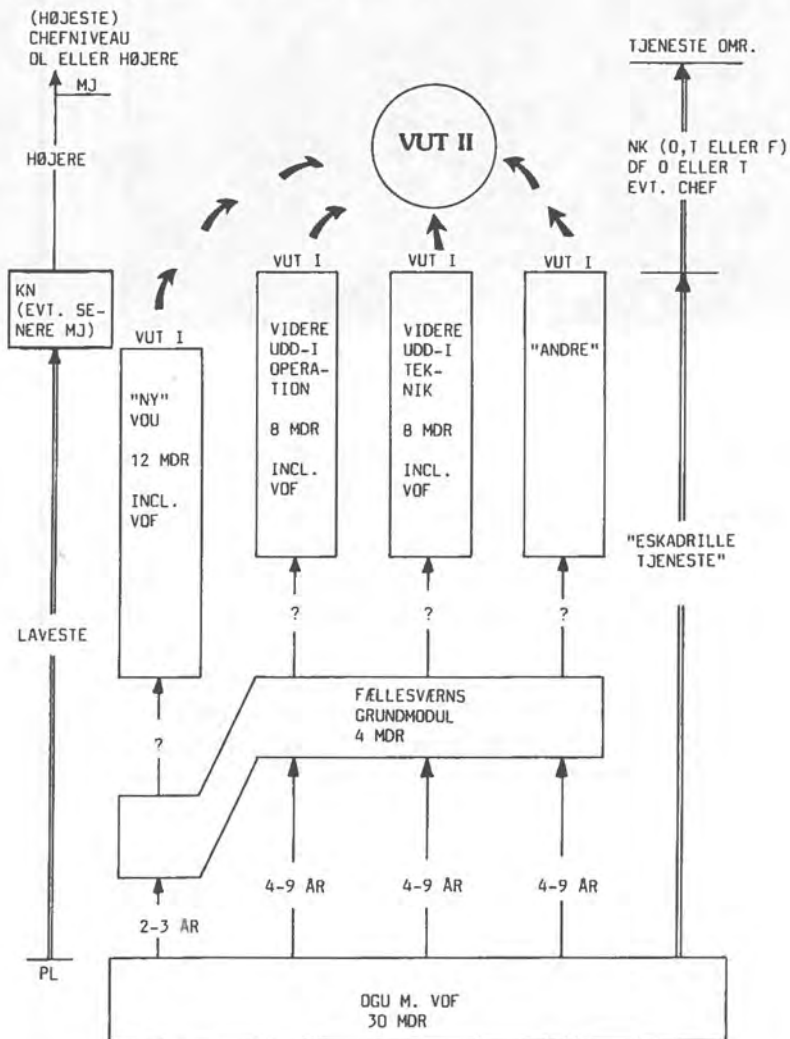
1982/86-A.

EN ÆRA ER BEGYNDT

Denne nye uddannelsestruktur/tjenesteforløb ser skematisk således ud:

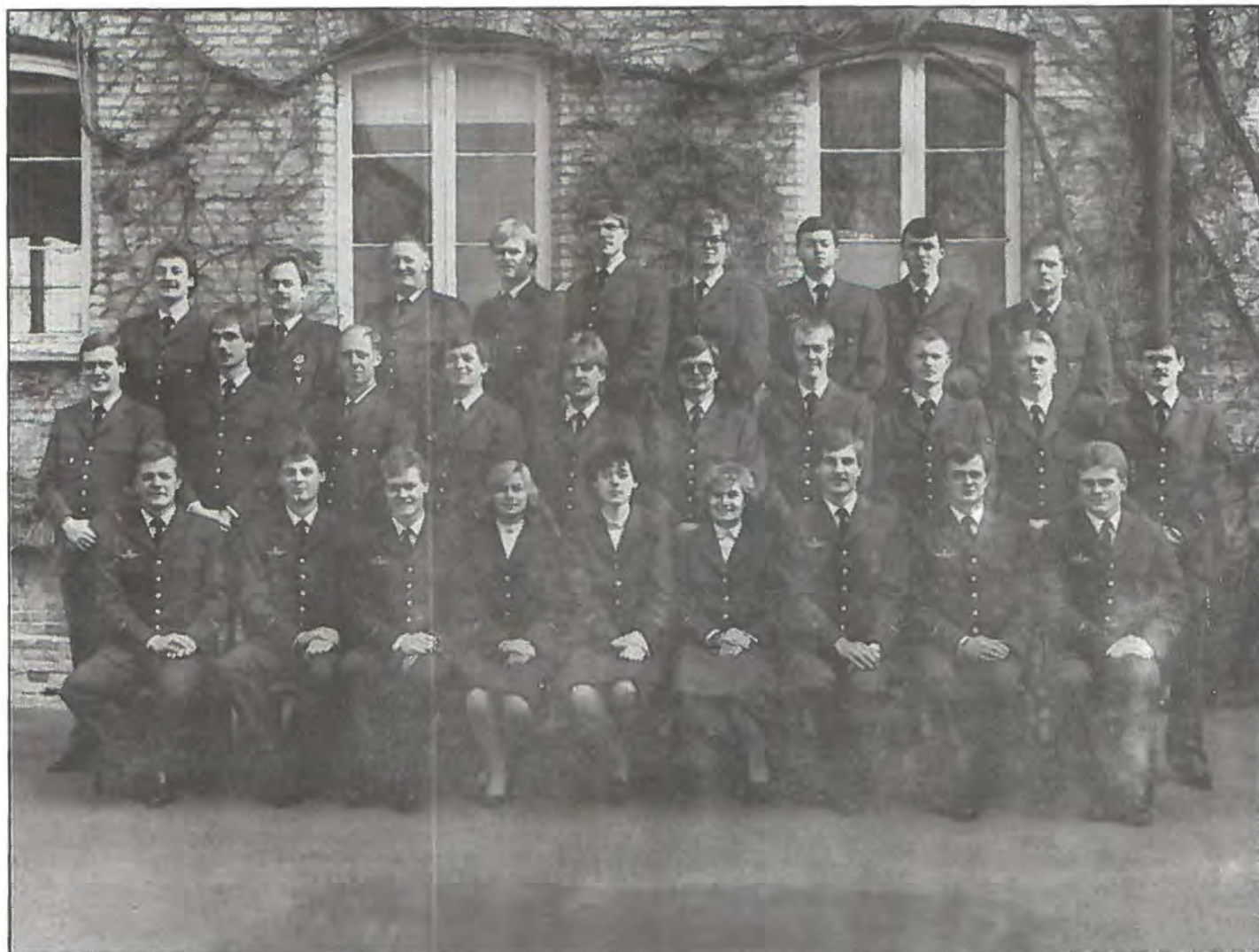


skitseret på en anden måde, ser det således ud:



Alle forbehold taget i betragtning, idet kun OGU er i faste rammer. Den nye æra er hermed startet med OGU, som står for "Officersgrunduddannelse", med VOF, der betyder "Vedligeholdelse af Opnåede Færdigheder". VOF ca. hver fjerde uge og dermed 3/4-takt (som det kaldes i folkemunde).

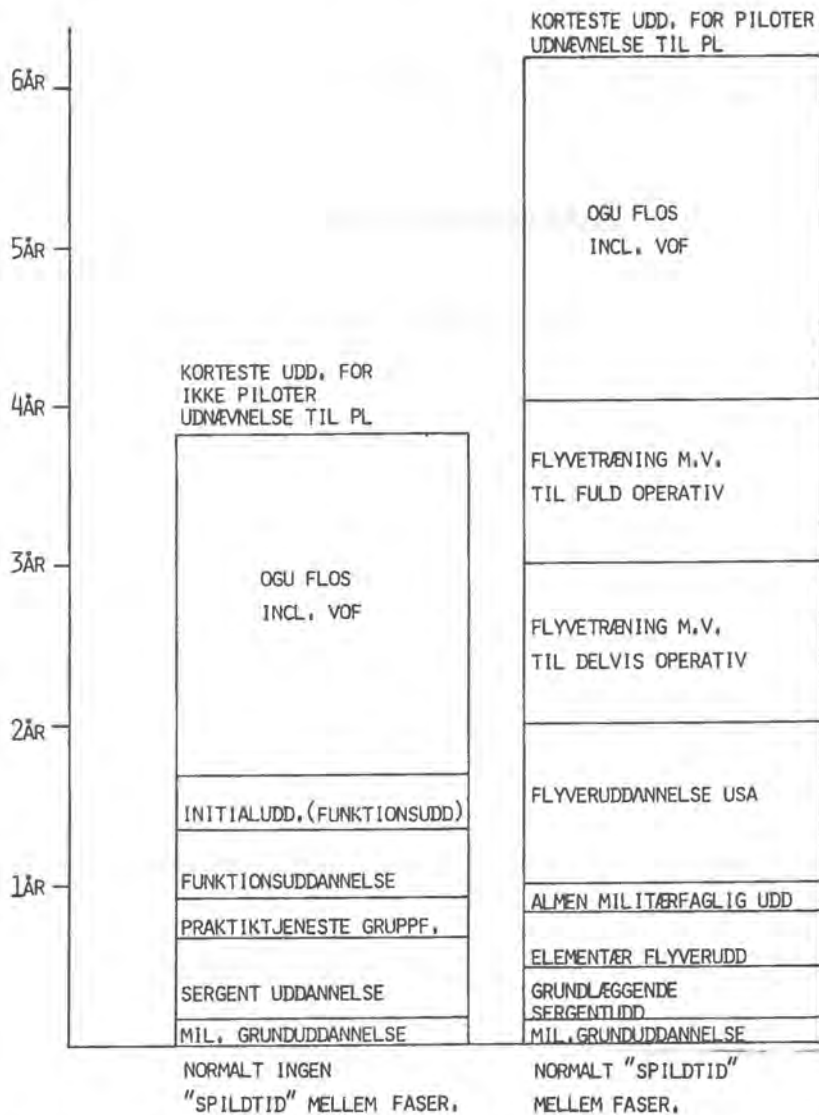
De første OGU-officerer udnævntes til PL den 1 MAJ 1986 (hold 1983/86).



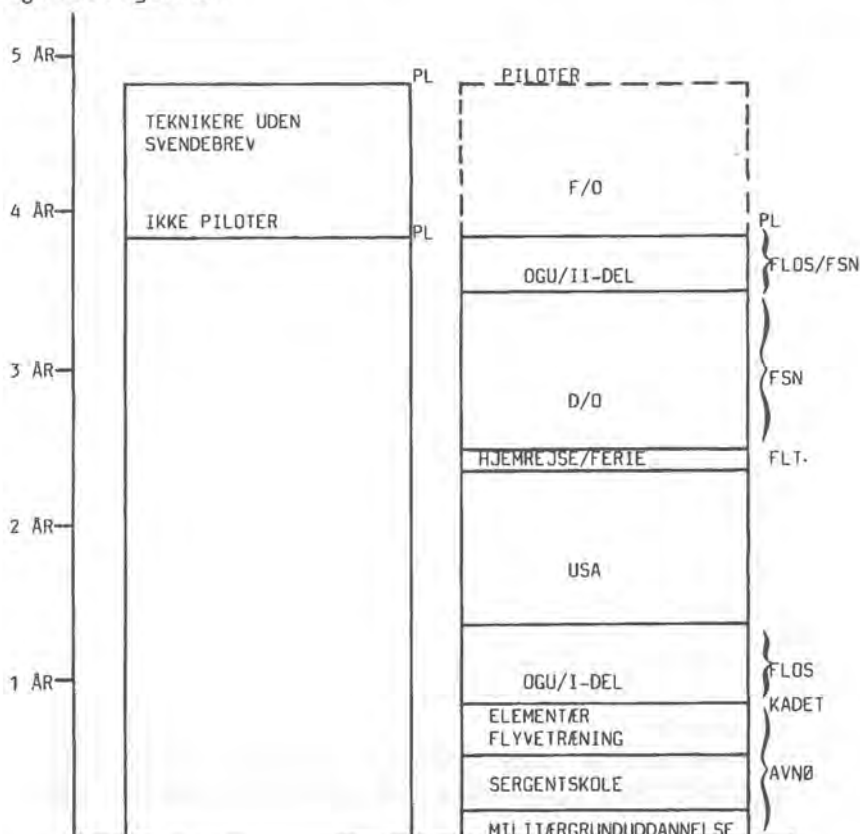
OGU 83/86.

men selv om denne uddannelse er ny, er den alligevel blevet revideret nogle gange, senest pr. 18 APR 1986 som hold 1985/88 fuldt og helt kører efter, og samtidig er Kadet-sammensætningen i klasserne ændret fra stationsoperative i én klasse og taktisk operative i en anden til en blanding af alle retninger i samme klasse. Alt i alt mange ændringer på kort tid, som kan virke forstyrrende på ikke mindst kadetter og lærere. På den anden side bør man lære af erfaringerne og tidernes omskifteligheder og ændre på uddannelsen så den konstant svarer til FLV behov.

A'propos at FLV konstant er i overensstemmelse med behov/muligheder m.m.m. har givet anledning til et "forsøg" med uddannelse af tekniske officerer - uden svendebrev - der medfører, at disse vil være 12 mdr. længere undervejs til udnævnelse til PL end øvrige "ikke piloter", idet nugældende uddannelsesforløb ser ud som følger:



Ovennævnte forløb giver naturligvis anledning til overvejelse af, om det så også bør undersøges, om pilot/OGU - strukturen kunne ændres til eksempelvis følgende forløb sammenholdt med øvrige tjenestegrene:



og denne undersøgelse er naturligvis så sat igang, og man spørger sig selv "får det da ingen ende". Nej - ikke hvis vi vil være i tråd med tidens krav og FLV behov.

EFTER OGU - HVAD SÅ?

Som det ses af den skitserede opstilling følger et "Fællesværns Grundmodul - VUT I" ved FAK med et foreslået indhold som følger:

Stabsmetodik	Retslære	Logistik
Ledelse	Sprog	Grundl. forvaltning
Uddannelsesvirksomhed	Operationer	- økonomi
Samarbejde	Operationsanalyse	- materiel
Organisationsteori	Datamatik	- personel
FSV org. og opgaver	Beredskabsplanlægning	- budgetprocedure

efter dette følger den værnsspecifikke VUT I, der for operation og teknik på FLOS meget kort skitseret formentlig vil se således ud:

VIDEREUDDANNELSE I, OPERATION

Varighed: ca. 8 mdr. (930 timer).

Indhold: Vægt på operative fag, herunder

- nærforsvar,
- efterretning,

VDF hver 4. uge.

Eksaminer: 6

Elever:

- Fly,
- kontrol og varsling,
- luftforsvar,
- nærforsvar,
- flyveledelse,
- efterretning,
- signal.

VIDEREUDDANNELSE I, TEKNIK

Varighed: ca. 8 mdr. (935 timer).

Indhold: Vægt på naturfaglige fag og teknik.

VDF hver 4. uge

Eksaminer: 7

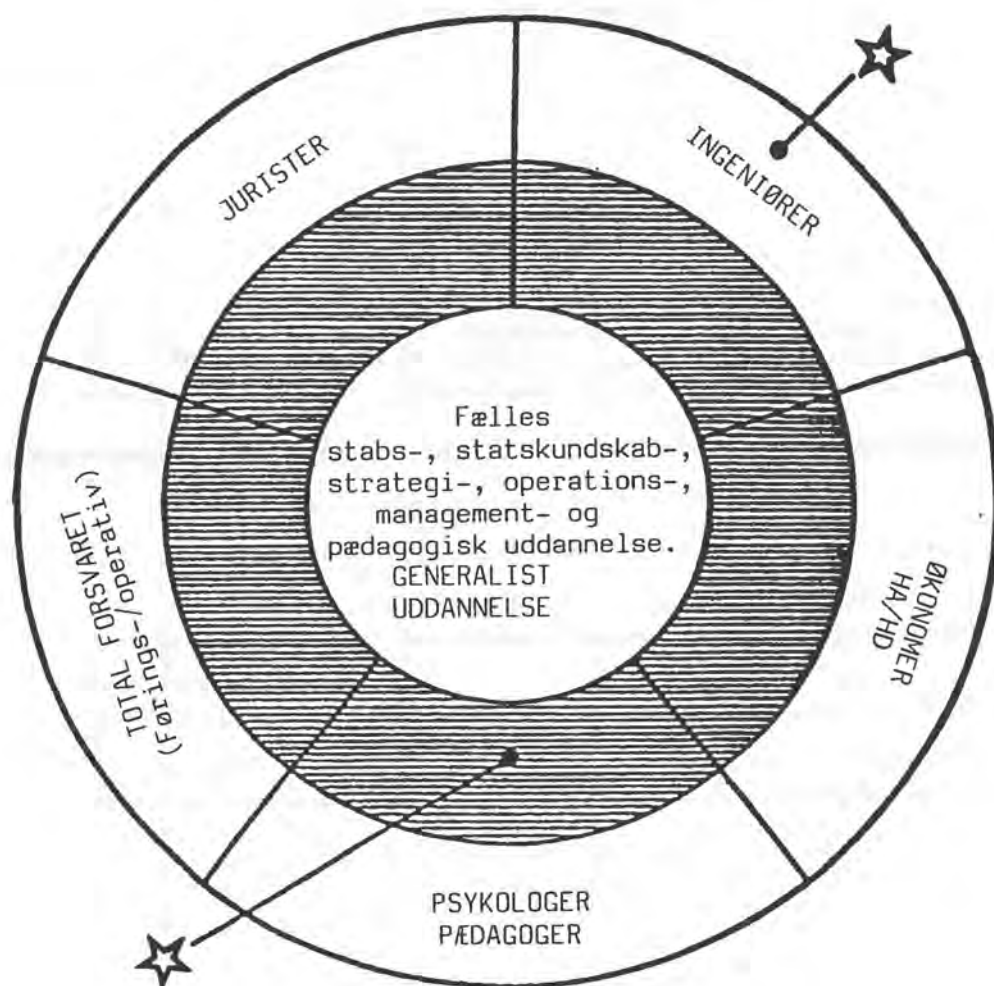
Elever: Elektronik, teknik.

Herudover vil der blive følgende retninger:
Forvaltning - Motorsagkyndig - Gymnastik - EDB
som alle nok vil blive fællesværns.

Sideløbende vil der fortsat være VOU (Videregående Officersuddannelse), hvis indhold skal ændres, idet der forinden skal gennemgås det tidligere nævnte fællesværns grundmodul.

Efter VUT I følger VUT II der p.t. er endnu løsere struktureret end VUT I, men som eksempelvis kunne omfatte de to inderste cirkler i efterfølgende illustration:

ILLUSTRATION AF VUT II UDDANNELSEN

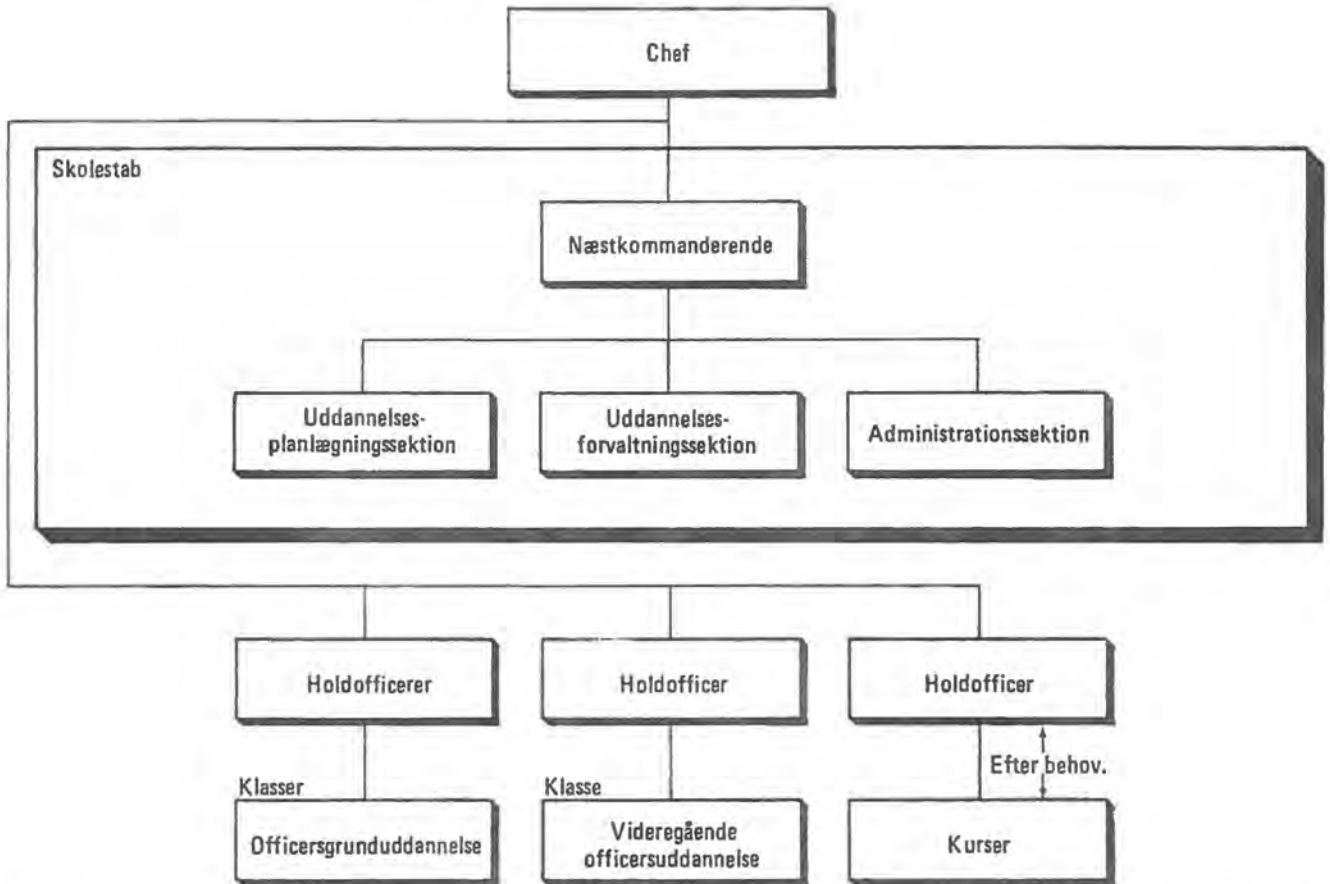


Jurister, ingeniører m.fl. skulle forsvaret kunne købe sig til. Afhængigt af FLV behov - men i realiteten - er det med ovennævnte uddannelsesstruktur op til den enkelte selv at vælge grad - stilling og løn, og det er vel egentlig ikke så galt. Altså ingen automatik. Ingen i den nye struktur bliver mere end PL og får ikke højere løn uden at have gennemgået næste trin på uddannelsesskalaen og så fremdeles.

FLOS NYE ORGANISATION

Som alle andre B-enheder har også FLOS været igennem en forslagsfase - herunder AGT - vedrørende organisation og personelnorm således, at FLOS pr. 1 JUN 1986 ser således ud:

**ORGANISATIONSSKEMA
FLYVEVÅBNETS OFFICERSSKOLE**



med 28 personer fastansat ved skolen, hvortil kommer udlånt personel til øvrige servicefunktioner, eksempelvis CAF og kaserneforvaltning, lige som FSNVÆR har andre serviceforpligtelser overfor FLOS, hvortil så skal lægges en lang række militære og civile lærere på timebasis.

En kortfattet artikel om FLOS kan naturligvis ikke gå i detaljer om de enkelte uddannelser. Disse kan søges i udgivne direktiver og instruktioner, lige som FLOS er til rådighed i enhver henseende.



Tappenstregfest.

Af OL V. Heide
CH/FLSP

Ballerup blev garnisonsby 1 FEB 1956 da Flyvevåbnets Rekrutskole Øst tog den nybyggede Jonstruplejr i besiddelse.

Få dage efter aflagde chefen for Rekrutskolen officiel visit hos byens kommu-

nale ledelse, borgmester Ove Hansen, som efter at have erkendt situationen omkring det at være garnisonsby, fremsatte følgende udtalelse:
"Javel, men vi ønsker Dem og Deres folk alt muligt godt derude i lejren og

lad os håbe, at der med tiden må opstå et godt og tillidsfuldt forhold mellem befolkningen og lejrens folk, vi her inde fra vil gøre alt for at støtte og hjælpe og er fuldt indstillet på at betragte lejrens folk som borgere i byen".

Disse ord fra byens daværende første-
mand, har Ballerup Kommune til fulde
levet op til lige siden.

29 MAJ i år blev der afholdt Tappen-
stregfest i Jonstruplejren. Det var
27. gang dette arrangement blev gen-
nemført, og heraf er de sidste 9 afvik-
let i Jonstruplejren.

Tappenstregfesten er det årlige forma-
liserede møde mellem borgerne i Balle-
rup og Jonstruplejrens personel. De



Hareskov Tambourkorps

ca. 1500 fremmødte blev modtaget med
koncert på lejrens stadion af Hjemme-
værnsdistrikt Roskildes orkester.
Dernæst gav faldskærmsudspringere fra
Nordsjællands Faldskærmsklub opvis-
ning.

Festens hovedattraktion på stadion-
anlægget er hvert år musik og optræ-
den af børne-/ungdomsorkestre, og
fortrinsvis lokale.

I år medvirkede Ballerup-Garden,
Ballerup Drum Band, Hareskov Tambourkorps
og Danmark Garden, i alt ca. 180 velop-
lagte og dygtige unge mennesker, som
høstede store bifald.

Aftenen sluttede sædvanemæssigt af med
dans, hyggeligt samvær i Visevershus og
non-stop filmforevisning for de mange
fremmødte børn.

Vejrguderne viste sig iøvrigt fra den
mest positive side denne aften.

Den historiske baggrund for afholdelse



Ballerup-Garden

af Tappenstregfesten er, at Forsvarsmini-
steriet i foråret 1960 foranledigede, at
der rundt omkring i landets garnisons-
byer blev oprettet kontaktkomiteer med
det primære formål at skabe og fastholde
gode relationer mellem den civile ungdom
og det militære personel.

For at komme den historiske sandhed så
tæt som muligt skal det tilføjes, at
kontaktarbejdet allerede i slutningen
af 1959 var begyndt, idet Ballerup
Idrætsunion arrangerede den første
Tappenstreg som en slags velkomstfest for
nyindkaldte værnepligtige menige og for-
skoleelever. Denne fest blev indledt med
et fakkeltog af soldater og civile unge,
som med musikkorps marcherede gennem
Ballerup til underholdning og dans i
Balleruphallen.

Kontaktkomiteen for Ballerup Kommune og
Jonstruplejren blev stiftet 4 APR 1960,
og er fortsat aktiv, måske som den eneste
af de i 1960 oprettede komiteer.
I de forløbne år har kontaktkomiteen
forestået en hel del idrætsarrangementer,
foredrags- og diskussionsaftener og så
den årlige Tappenstregfest.



Skolechefen takker faldskærmsudspringerne.

HAFD-V.

Af OL O.L. Andersen
CH/HAFD-V



På opfordring af FLYNYT's redaktion skal jeg forsøge at give en kort redegørelse omkring den korte historie der knytter sig til enheden bag overskriftens forkortelse, nemlig HAWK Afdeling Vest. Det vil være mange bekendt, at enhedens navn bl.a. har været en del nævnt i forbindelse med byggeprojektet på Højstrup øvelsesplads ved Odense, og i øvrigt har det ofte skjult sig bag lokale fynske pressebetegnelser som "HAWK raketterne ved Odense", "Raketsagen" o.l. Når der til dato har været en del presseomtale og lokalpolitisk støj omkring etableringen af HAWK stillingerne på Fyn, skyldes det en kombination af indsigelser fra berørte beboere omkring Højstrup øvelsesplads, protester og aktioner fra lokale fredsgupper, manglende viden om HAWK systemet og dermed associationer til stjernekrigs våben og strategiske raketsystemer og endelig stimulerede vel perioden op til kommunevalget i 1985 til lidt ekstra kløe i pennen og skriverier omkring etablering af HAWK på Fyn.

I dag er nyhedens interesse væk, lokalbefolkningen er bedre orienteret og finder ikke hold i sammenligningerne med mere frygtindgydende raketsystemer, et landsplandirektiv har foranlediget at arbejdet på Højstrup er påbegyndt og vigtigst af alt - HAWK personallet og deres familier er ankommet til Odenseområdet og kan medvirke til saglig information og indflydelse.

For nogle år siden blev det besluttet, at de fire gamle NIKE ESK, som blev anskaffet i 1959, skulle erstattes af det mere tidssvarende HAWK system, og med baggrund i forsvarsforliget 1982-84 oprettedes HAWK ESK 531 og 532 den 1 MAR 1983 med midlertidig placering i to gamle NIKE stillinger. Der var tale om lejet amerikansk materiel som skulle modificeres til "Europæisk HAWK", og endvidere skulle de to ESK opbygges med personel og øvrigt materiel, herunder køretøjer. Personelrekrutteringen til disse to første ESK var "ved hånden" idet NIKE var

under udfasning. Der forestod et meget stort omskolingsprogram af NIKE personel til HAWK systemet, et omskolingsprogram der faldt sammen med hjemtagelse af operative og tekniske uddannelser fra USA til Luftværnsgruppen samt med etableringen af den nye officersgrunduddannelse på FLOS, hvor den operative grunduddannelse som bekendt gives ved enhederne. Al denne uddannelse skulle foregå på eksisterende operative systemer.

Da det oprindeligt var tanken, at de to første ESK skulle placeres ved Odense og de to næste på Langeland, blev ESK 531 og 532 fortrinsvis bemandede med personel der af forskellige grunde var indstillet på at drage til Fyn, hvortil flytningen oprindeligt var planlagt til medio 1985. Det fører for vidt her at komme ind på de genvordigheder foresatte myndigheder måtte igennem inden de første spadestik kunne tages på Højstrup så sent som JUL 1986, men som nævnt i indledningen gik der bl.a. en hel del lokalpolitik i sagen hvorunder samtlige ankemuligheder og -instanser blev afprøvet inden der forelå et landsplandirektiv der pålagde Odense Kommune at udfærdige en lokalplan for området ved Højstrup. Først derefter kunne der meddeles byggetilladelse, liciteres og indhentes tilbud fra entreprenører og håndværkere.

Det fører ligeledes for vidt at komme ind på den usikkerhed og de genvordigheder personellet og deres familier måtte igennem. De havde jo disponeret på

grundlag af de planer og tidsterminer der forelå, og som alle ved er bl.a. handel med fast ejendom, jobskift og adgang til institutionspladser ganske store projekter for en familie i dagens Danmark.

1 OKT 1984 oprettedes HAFD-V, bestående af en stærkt reduceret stab med underlagte tjenester samt ESK 531 og 532. Det blev efterhånden klart, at ESK ikke kunne komme til Højstrup medio 85 som planlagt, og mange alternativer blev undersøgt af Forsvarskommandoen. Samtidig skete der en revurdering af afdelingens oprindelige placering, og det blev bestemt, at Langeland ikke skulle huse de to næste ESK. I vurderingen af mulige stillingsområder lå det fast, at der skulle anvendes militære arealer, og slutresultatet blev, at arealer på Flyvestation Skrydstrup og Flyvestation Karup fandtes bedst egnede. ESK 533 og 534 blev oprettet henholdsvis 1 JUN 85 og 1 FEB 86 og skulle indledningsvis ligeledes placeres i de samme NIKE stillinger som ESK 531 og 532 medens klargøring og opbygning stod på, hvorfor ESK 531 og 532 under ingen omstændigheder kunne forblive i disse stillinger.

15 AUG 1985 fik personellet ved HAFD-V mere afklaring på deres private situation, idet de pr. denne dato blev meddelt fast tjenestested Odense. Som en konsekvens af den forsinkede klargøring af Højstrup begyndte imidlertid nu en noget omflakkende tilværelse.



Primo AUG 1985 flyttede ESK 531 og 532 til midlertidige stillinger på Flyvestation Skrydstrup, staben flyttede i en bunker i Odense.

Primo SEP 1985 deltog de samme to ESK med deres materiel i TFW, placeret i henholdsvis Varde og Oksbøl.

Medio SEP 1985 flyttede de to ESK til et lejet areal ved Juelsberg nord for Nyborg.

Medio NOV 1985 flyttede de to ESK og staben med kort varsel til Flyvestation Karup med forventelig returnering 1 FEB 1986 til et midlertidigt stillingsområde ved Langeskov. På grund af den noget usædvanlige vinter måtte klargøringen af dette område imidlertid udsættes og tilsvarende altså tilbageflytningen.

15 MAJ 1986 flyttede de to ESK omsider til den midlertidige stilling på Rønninge Søgaard ved Langeskov. Staben flyttede til midlertidige lokaler på Odense Kaserne.

Og her er vi så nu. Det skal medtages her, at den uvenlige modtagelse på Fyn som nogen måske havde frygtet efter den megen kritiske omtale i pressen, den er aldeles udeblevet. Fra alle sider, såvel myndigheder som private, blev enhederne overordentligt vel modtaget, og der er blevet vist megen hjælpsomhed og forståelse.

For så vidt angår ESK 533 og 534 er de som nævnt under opbygning og tilgår først senere HAFD-V. Der har for disse enheder ikke været den samme rekrutteringsmulighed og problemet forudses først at kunne løses når enhederne er endeligt geografisk placeret.

Den midlertidige organisation og reducerede bemanning af HAFD-V, som hidtil har haft indflydelse på afdelingens opgaver

og kompetence er ligeledes under løsning. Forsvarskommandoen har således primo 1986 nedsat en arbejdsgruppe der skal udarbejde forslag til organisation af LVG fremtidige støttestruktur. Tilpasningen af støttestrukturen skal bl.a. tage hensyn til, at LVG enheder fremover vil være placeret i begge landsdele (Jylland og Øerne). Arbejdsgruppen afslutter sit arbejde i august i år.

1 SEP 1987 flytter ESK 531 og 532 fra det midlertidige stillingsområde på Rønninge Søgaard til deres endelige placering på Højstrup.

Forsvarskommandoen har fastsat samme dato for flytning af ESK 533 til Flyvestation Skrydstrup, ESK 534 til Flyvestation Karup og HAFD-V stab ligeledes til Flyvestation Karup. Den endelige dato for flytning af afdelingens værksteder fastsættes senere.

De faciliteter der skal bygges på de to flyvestationer forventes først at være klar til ibrugtagning ca. et år senere, altså omkring SEP 1988. I den mellemliggende periode bliver det ESK 533 og 534 tur til at tage en kort tårn på feltfod, men dog med mulighed for at trække på en flyvestations omfattende potentiel og den sædvanlige velvilje og hjælpsomhed der kommer til udtryk ved ophold på en flyvestation.

Således tegner der sig et billede af en fuldt udbygget - omend geografisk spredt - HAFD-V, der som en enhed i Luftværnsgruppen indgår i områdeluftforsvaret vest for Storebælt.

Mobiliteten vil som hidtil være noget meget væsentligt.



Et 30 års jubilæum.

Af MJ P.A. Stahlhut
FLSP

I uækkenden 31 MAJ - 1 JUN 1986 samledes på Flyvevåbnets Hundeskole (FLHS) hold 1955 II fra den daværende Flyvevåbnets Fenrikskole (FFS) for at markere deres afgang fra skolen og udnævnelse til

fenrikker den 1 JUN 1956. Holdet mødtes også i 1981 sammesteds for at fejre 25 års jubilæum, men denne gang deltog også hustruerne i sammenkomsten - til stor glæde for alle.

Man mødtes til en fælles frokost lørdag 31 MAJ, og det varede ikke længe, førend alle var på talefod med hinanden. Efter frokosten kørte selskabet til fiskerhytten ved Karup Å, og nød den dejlige tur - og en forfriskning. Den obligatoriske - men altid lige smukke - tur gennem Dollerup bakker forbi Hald sø var næste programpunkt, inden eftermiddagskaffen blev indtaget hos Høgfeldts i Birgitte-lyst.

En god festmiddag blev naturligvis højdepunkt på samværet, og talelysten steg i takt med stemningen. Næsten alle de mandlige deltagere havde noget på hjertet, det var - som altid ved sådanne lejligheder - minderne fra skoletiden, der blev omtalt, men talen for damerne blev selvfølgelig ikke glemt. Der var en god stemning hele aftenen, og kl. 2400 kunne man så hilse på hinanden og ønske til lykke med 30 år som tjenestemand. I den forløbne tid har holdet været ansat i fenrikgruppen, derefter i specialgruppen og nu som officerer.

Søndag formiddag sluttede samværet med fælles kaffebord, og der blev atter udvekslet minder om de forløbne år i flyvevåbnet, men også fremtiden kom på tale. Ved middagstid drog enhver til sit, efter at have takket FLHS for et godt værtsskab. Forinden var det blevet aftalt, at holdet mødes igen om fem år, selv om nogle få til den tid vil være pensioneret.

Kendetegnende for hold 1955 II er, at der har været et godt sammenhold siden afgang fra FFS. Det skyldes utvivlsomt, at vi på det tidspunkt boede på skolen og delte arbejdstid såvel som fritid. Under en sådan kostskoleform opstår der uvægerlig et nært kammeratskab, og selv om de elever, der boede i omegnen af skolen, kunne udnytte to ugentlige morgentegn, ændrede det ikke på det gode forhold, der var indbyrdes. Det meste af skoletiden, der varede 9 1/2 måned, var vi indkvarteret i bygning 67 på Flyvestation Værløse (en af de gamle træbarakker), men 1 APR 1956 rykkede vi som det første hold ind i de bygninger, der i dag er Flyvevåbnets Officerssskole i Jonstrup.



22 elever afgik fra skolen, og 14 er tjenstgørende i dag. Det er:

Forreste række fra venstre: Nr. 2 B.E. Olsen, nr. 6 H.E.R. Lund,
nr. 8 og 9 E.N. Høeg og E. Hansen.

Mellemste række fra venstre: Nr. 2 og 3 E.V. Pedersen og C.F. Christiansen
nr. 5 - 8 O.C. Bendtsen, H. Jans,
V.C. Høgfeldt og G.L. Jensen.

Bageste række fra venstre: Nr. 1 - 3 K.K. Nielsen, H.E. Jensen og
J. Pedersen, nr. 5 P.A. Stahlhut.

Kvindeligt Flyvekorps Lederskoler Anno 1986

Hvad er det?

Af MJ V. Kingo Pedersen
KFK

Som bestanddele i brudens påklædning på bryllupsdagen:
Noget nyt - noget gammelt - noget lånt -
noget blåt.

Når et korps har rundet sin 33 års fødselsdag og skal afholde lederskoler for 34. gang, så er det vel ingen skade til med NOGET NYT.

Det nye var de færdig justerede direktiver og fagplaner for de 4 kurser, gruppefører 1 og 2, delingsfører 1 og 2, som i år skulle afprøves i deres endelige form for første gang. Dette uddannelsesforløb, som skal føre den Kvindelige Flyver, over en sergentgrad efter gennemgang af GF-1 og GF-2 kursus, til en oversergentgrad efter DF-1 kursus og endelig frem til løjtnantgraden efter DF-2 kurset, alt under forudsætning af at den funktion som den pågældende skal bestride kræver en sådan, er nu indholdsmæssigt på plads. Grundlaget for hovedfagene ledelse og instruktørvirke er forsvarets ledelses- og pædagogiske principper, som heldigvis, uanset at de ikke er ganske nye, gennem den fleksibilitet og metodefrihed som rummes i det nye uddannelsessystem, til stadighed kan danne grundlag for nye udfordringer til elever på alle niveauer.

Rammen om alt dette nye er imidlertid NOGET GAMMELT.

Det gamle og helt uundværlige, hvis det overordnede mål skal nås i rimelig grad på 9 dage, er de traditioner som gennem 33 år er skabt omkring lederskolerne. Traditionen siger, at dagen begynder med morgentræning mellem kl. 6 og 7. Mange er de kommentarer som dette i tidens løb har affødt hos eleverne den første morgen, men ideen har overlevet fordi det af alle er erkendt, inden afgang fra skolerne, at denne friske begyndelse på dagen bærer over meget, når resten af dagens og aftenens timer skal tilbringes siddende.

Når Dannebrog, hver dag i skoleperioden kl. 0800 på kommandoen: "Honnør for flaget", glider til tops over de opstillede skoler, er vi ved nok en ubrydelig tradition. De 20 minutter, hvor skolerne afmarcherer fra indkvarteringsbygningerne til flaget, selve flaghejsningen, skolechefens oplæsning af dagens tekststykke, den fælles morgensang og afmarchen til undervisningsbygningerne, er en dejlig start på dagen, og det er først og fremmest en fælles oplevelse for alle på skolen, uanset hvad dagen måtte bringe af forskelligeartede opgaver og udfordringer.





Noget gammelt er også den erfaring som siger, at ingen kan uddanne eller uddannes til ledere på 9 dage, ej heller på 4 x 9 dage; men brugt rigtigt kan de een eller flere gange 9 dage, netop gennem den rette blanding af traditioner og moderne uddannelsesmetoder tilsat det personlige eksempel, grundlægge de normer og holdninger som sammen med de nyttige "værktøjer", som gives den enkelte i undervisningen, danne udgangspunkt for at løse lederopgaver på respektive niveauer. Et godt udtryk, for de oplevelser som eleverne har haft, er den traditionelle afslutningsfest fredag aften, hvor skolestab, kursusledere og instruktører, ofte i versificeret form, får en tilbagemelding på ugen der svandt. Dette års tilbagemelding viste, som de 20 jeg hidtil har oplevet, at det, efter elevernes opfattelse, var lykkedes at bibringe dem nyttig viden og brugbare værktøjer til arbejdet hjemme i enhederne. At holdningen i retning af at leve op til udfordringer er i orden, viste ikke blot afslutningsparaden, gennemført i over 30^o varme, men i særlig grad elevernes vilje til at fungere i undervisningssituationen i minimum 12 timer pr. dag under den hede bølge som glædede feriefolket i skoleperioden.

Noget må man LÅNE for at kunne køre lederskoler - naturligvis først og fremmest indkvarterings- og undervisningsbygninger, og her er Kvindeligt Flyvekorps særdeles privilegerede i Jonstruplejren. Vi har aldrig betragtet os som fremmede i Jonstruplejren og er heller aldrig blevet betragtet som sådan. For sjællandske elever er Jonstruplejren det sted hvor de fleste har fået deres grunduddannelse, så de færdes hjemmefant i lejren, men også jyderne føler sig hjemme her - først og

fremmest fordi alle møder os med den velvilje som gør livet lettere i et presset skoleforløb. I en tid, hvor de økonomiske midler er små og de personelle ressourcer heller ikke er for store, er det en kilde til glæde og inspiration at se den opfindsomhed som lægges for dagen af Jonstruplejrens feriereducerede personel for at opfylde såvel udtalte som udtalte ønsker fra vores side. Vi må naturligvis også låne instruktører i forbindelse med skolerne, for uanset at vore egne kursusledere kan klare opgaverne et langt stykke af vejen, så er der dels noget meget inspirerende i at se nye ansigter, dels er det den bedste udnyttelse af ressourcerne at anvende eksisterende viden. Også her er vi privilegerede, idet en række tidligere instruktører ikke lægger ferieplaner før de ved om de skal undervise på skolerne. Den form for opbakning og engagement, hos officerer af alle værn, er med til at gøre tilrettelæggelsesfasen til en meget positiv og spændende oplevelse.

Endelig ingen skole - ja intet korps - uden noget BLÅT. For dette års skoler, som for de 33 forudgående, gælder, at himlen var blå, uniformen var blå og om ikke blodet var blå, så var sindet det. Fra tidlig morgen til sen aften har alt slid og al lærdom haft eet formål - at gøre medlemmer af Kvindeligt Flyvekorps bedst mulig egnede til, på flyvevåbnets tjenestesteder, at løse pålagte opgaver. Eleverne har arbejdet med ledelse, instruktørvirke, uddannelses-, beredskabs- og alarmeringsplaner, NATO og værnsorganisation m.v., men uanset hvad de måtte have lært - een ting glemmer de aldrig - nemlig at i deres tjenstlige tilværelse, er den røde tråd BLÅ!

Inspektøren for Flyvevåbnet.



Våbenskjoldet blev godkendt den 7. marts 1967 med indskriften: Chefen for Flyvevåbnet. Titelændringen har ikke krævet speciel godkendelse.

Blasonering.

I guld, tre over hinanden stillede blå løver med guld bevæbning og guld kroner. Herimellem ni røde søblade pælvis stillede i tre rækker.

Inskription på båndet.

Inspektøren for Flyvevåbnet (oprindelig Chefen for Flyvevåbnet).

Motivering.

Inspektøren for Flyvevåbnet anvender som værnschef rigsvåbnets tre løver og ni søblade. Tilsvarende anvendes våbnet af de to andre værnschefer.



Fly Nyt

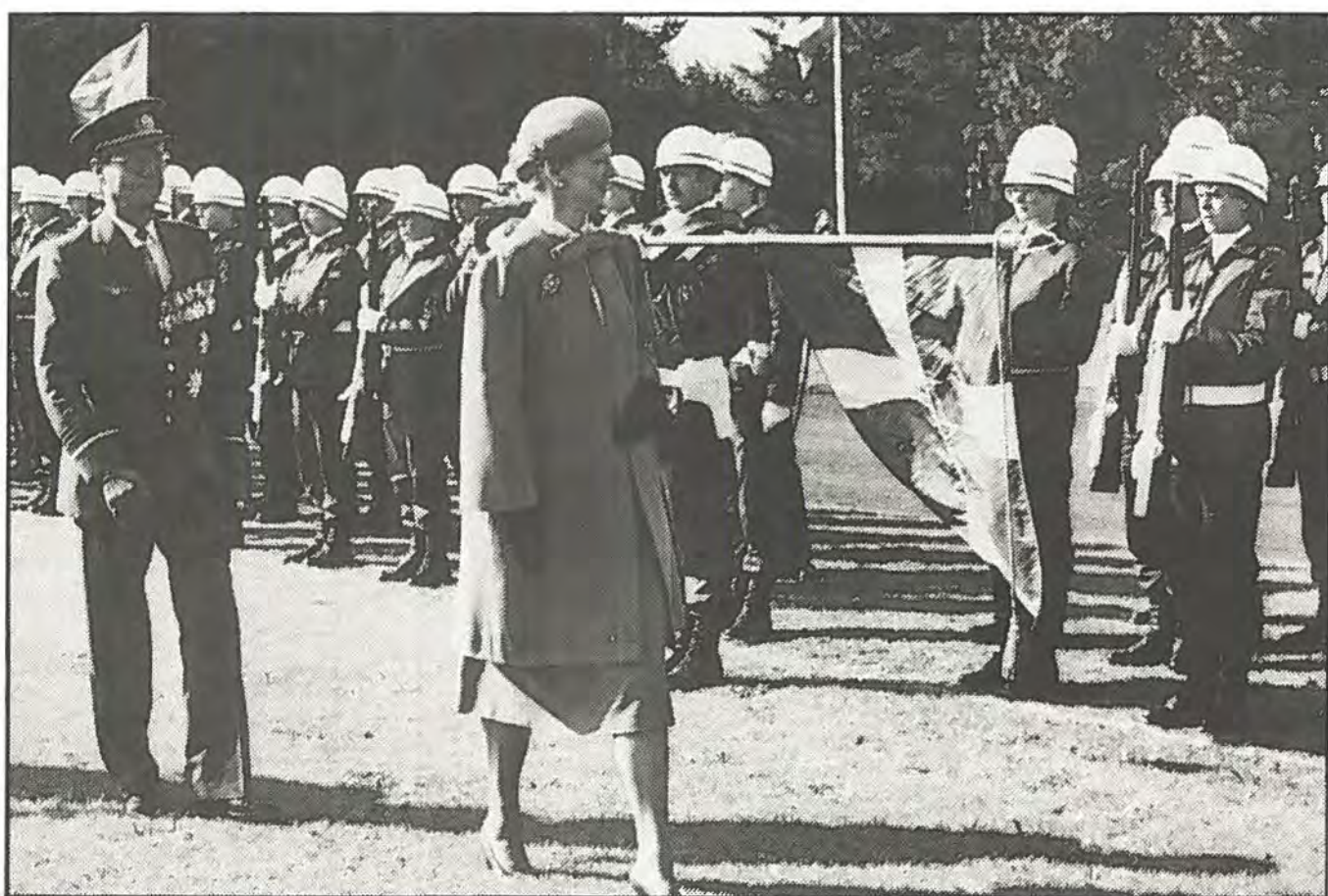


FLYVERSTABEN

NOVEMBER 1986



TIL TJENESTEBRUG



Faneindvielser på Flyvestation Skrydstrup.

FLYNYT udgives af
Flyverstabten

Redaktion:
Oberst S.O. Nielsen
(ansvarshavende)
Kaptajn E.K. Præstegaard

Postadresse:
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

Telefoner:
(02) 89 22 55 lokal 3802
(02) 89 22 55 lokal 3823

Layout og reproduktion:
Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nummer af
FLYNYT er 23. januar 1987.

Indholdsfortegnelse.

Fra redaktøren.....	5
Faneindvielser på FSNSKP.....	5
Svendeprøver.....	13
TFG 926 på FSNVAN.....	14
Fairchild A-10A Thunderbolt II.....	16
Heli-meet Internationalt '86.....	18
Farvel til flyverprovst Niels Zeuthen.....	20
Velkommen til den nye flyverprovst.....	21
Blue Eric.....	22
Flyvestation Ålborg.....	28
Tinbox tillægget	

Fra redaktøren.

FLYNYT-tanker

Der tales i denne tid meget om vores Værns- og Tjenestestedsblade og specielt om behovet for at udsende et mere professionelt blad for hele forsvaret - et blad hvor redaktionen lægges i hænderne på fagfolk.

Behovet herfor vil jeg ikke bestride, men man vil med et sådant blad henvende sig til en meget større og mere uhomogen målgruppe end det er tilfældet med FLYNYT. Det er min overbevisning, at der fortsat vil være et behov for FLYNYT - et blad hvor "vi i flyvevåbnet" taler sammen om fælles emner og problemer.

Slet så rosenrødt er FLYNYT-situationen nok ikke, idet kommunikationen har en tendens til at være lidt for envejs - vi får adskillige gode bidrag - som jeg takker for - nogle af dem dog kun efter utallige og indtrængende opfordringer!

Jeg vil dog her tilføje at vi har fået så mange bidrag til dette nummer at det ikke har været nødvendigt med "opfordringer"!

Udfra ønsket om at få ændret denne tendens til envejs-kommunikation sendte jeg i AUG 1986 et brev til presseofficererne i flyvevåbnet med følgende ordlyd:

"FLYNYT, i sit nye lay-out, nærmer sig med raske skridt sin et års fødselsdag. I det forløbne år har det efter redaktionens opfattelse vist sig, at der i flyvevåbnet er stof og interesse nok til at videreføre bladet.

I et forsøg på yderligere at højne bladets kvalitet samt lave en langsigtet planlægning for artikler til fremtidige numre af bladet, opfordrer redaktionen de respektive presseofficerer til at fremkomme med ideer til en sådan fremtidig struktur. Redaktionen forestiller sig, at bestemte emneområder behandles i bestemte numre af bladet i løbet af året. Eksempelvis at LVG til MAJ nummeret leverer artikler omhandlende HAWK-ASP på Kreta, FTK skriver om TFW til NOV nummeret etc."

Hermed en opfordring til alle FLYNYTs læsere om at bidrage med forslag, ønsker og kritik der kan gøre FLYNYT til bladet for os alle i flyvevåbnet. Redaktionen (os begge to) takker for modtagne bidrag og kommentarer i året der gik og ønsker alle i flyvevåbnet, samt deres familier, en glædelig jul og et godt nytår.

S.O. Nielsen



Faneindvielser på Flyvestation Skrydstrup.

Af KN H.E. Hansen
FSNSKP

Faneindvielsen på Flyvestation Skrydstrup den 10. september 1986, hvor Hendes Majestæt Dronningen og Hans kongelige Højhed Prinsen indviede og overrakte nye faner til flyvestationerne Karup, Aalborg, Skrydstrup samt Luftværnsgruppen fik et festligt og velgennemført forløb. Det var samtidig en historisk begivenhed for flyvevåbnet, idet de gamle faner -

flyvevåbnets første - for sidste gang deltog i parade, inden de indtog deres pladser blandt andre militærhistoriske faner på Tøjhusmuseet.

De jyske flyvestationer fik faner overrakt 1. gang af Kong Frederik d. IX ved en fælles faneindvielse på Flyvestation Karup den 30. september 1960, medens Luftværnsgruppen modtog sin fane af Kong Fre-

derik d. IX på flyvevåbnets fødselsdag den 1. oktober 1971 på Flyvestation Skrydstrup.

Faneindvielsen blev begunstiget af et smukt efterårsvejr, og en væsentlig forudsætning var dermed tilgodeset.

Den vejræssige optakt kunne ellers nok give anledning til nogen uro:

"Et område over Nordsøen med kraftig bygeaktivitet bevæger sig mod sydøst og forventes at nå Skrydstrupområdet omkring kl. 9, hvorefter der kan forventes regnbyger resten af dagen, eventuelt ledsaget af torden".

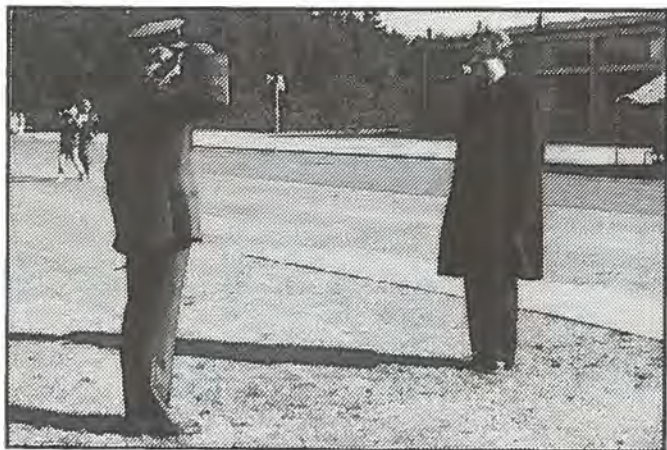
- hvordan blev det så?

"Solen skinnede, nogen skyer, en anelse køligt og en let blæst, som fik fanerne til at vaje smukt.

Området med byger bevægede sig i en mere østlig retning, hvilket medførte, at egne nord for Skrydstrup fik regnbygerne fra om formiddagen. Den første regnbyge ved Skrydstrup blev først observeret om aftenen".



Forsvarschefen modtager styrken.



Forsvarsministeren modtager styrken.

Kl. 1025 var styrkerne fra de deltagende enheder klar på Flyvestation Skrydstrups idrætsanlæg, som dannede rammen om faneindvielsen, og chefen for flyvestationen, oberst O. W. Jensen, der var tillagt den samlede kommando, kunne derefter aflevere styrken (i den nævnte rækkefølge) til

1. Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor B. V. Larsen, og Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor M. V. Hansen.
2. Forsvarschefen, admiral S. E. Thiede.
3. Forsvarsminister Hans Engell.
4. Hendes Majestæt Dronningen og Hans kongelige Højhed Prinsen.

Inden oberst O. W. Jensen afleverede styrken, blev der i hvert enkelt tilfælde afgivet honnørssignaler af Slesvigske Fodregiments Musikkorps, som musicerede under paraden.



Forsvarsministeren i samtale med Forsvarschefen, Inspektøren for Flyvevåbnet og Chefen for Flyvertaktisk Kommando.



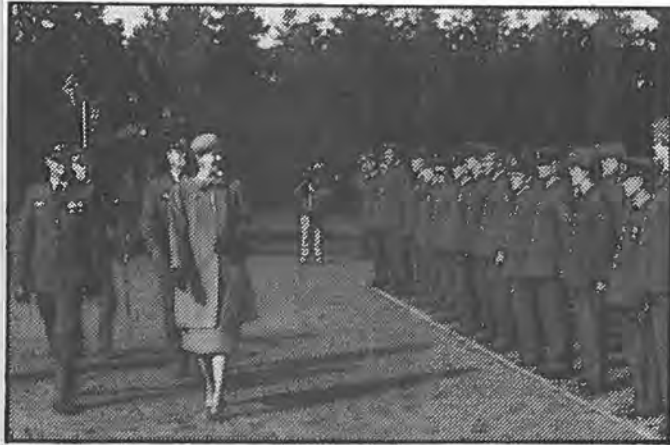
Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor J. Skjøth, følger paraden fra tribunen.



Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prinsen, ledsaget af Chefen for Dronningens Adjudantstab, oberst H.W. Gram, modtager paraden.



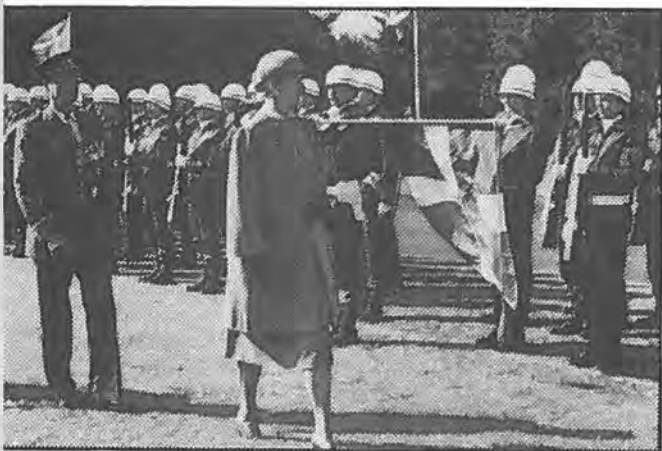
En faneborg var opstillet og blev på smukkeste vis repræsenteret ved Kvindeligt Flyvekorps, Flyvestationskorpset, Flyvevåbnets Soldaterforening,.....



Dronningen og Prinsen, ledsaget af oberst O. W. Jensen og oberst H. W. Gram,.....



.....Forsvarsbrødrene, Sergentgruppens Fællesorganisation og Hjemmeværn fra Hæren.



.....inspicerer styrken (Flyvestation Skrydstrup).



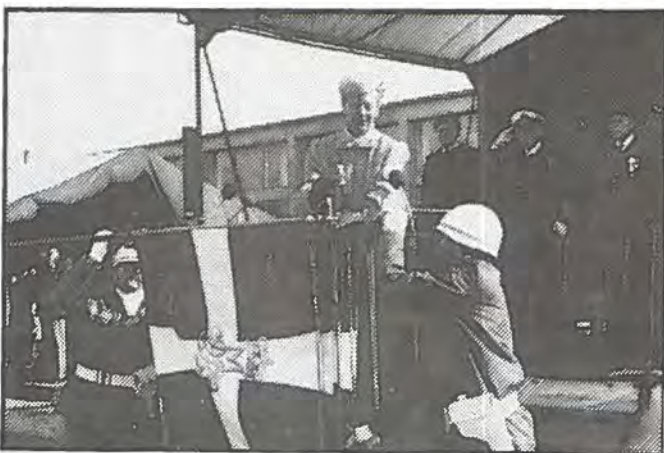
Dronningen, ledsaget af oberst O.W. Jensen, hilser på fra venstre Chefen for Flyvestation Karup, oberst J. Michaelsen, Chefen for for Luftværnsgruppen, oberst F.Aa. Fischer, og Chefen for Flyvestation Aalborg, oberst P. Dønvang.



De gamle faner præsenteres for sidste gang.



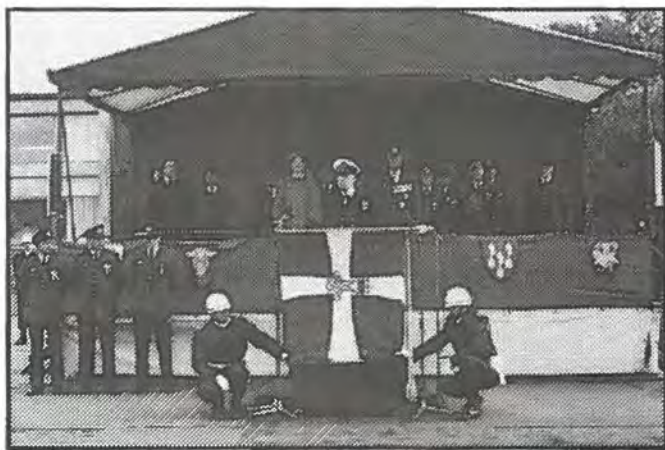
Fra venstre:
Flyvestation Karup, Luftværnsgruppen,
flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup.



Dronningen talte for fanerne til Flyvestation Karup og Luftværnsgruppen og slog 1. fanesøm i.



Prinsen talte for fanerne til flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup og slog 1. fanesøm i.



Forsvarschefen talte og slog 2. fanesøm i for alle 4 enheder.



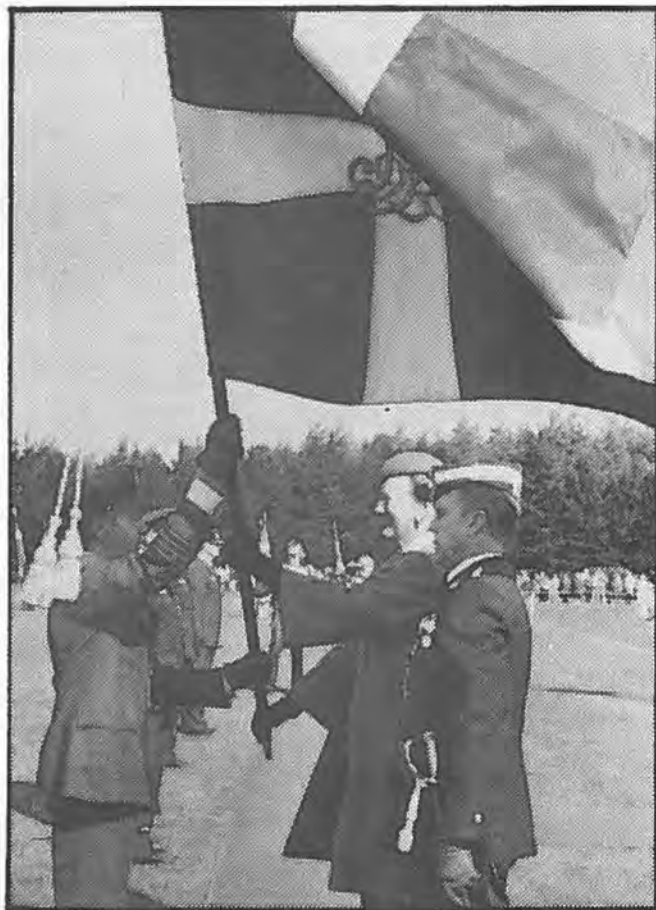
Forsvarsministeren talte og slog 3. fanesøm i.



Dronningen, ledsaget af oberst H.W. Gram, fører Luftværnsgruppens fane frem.



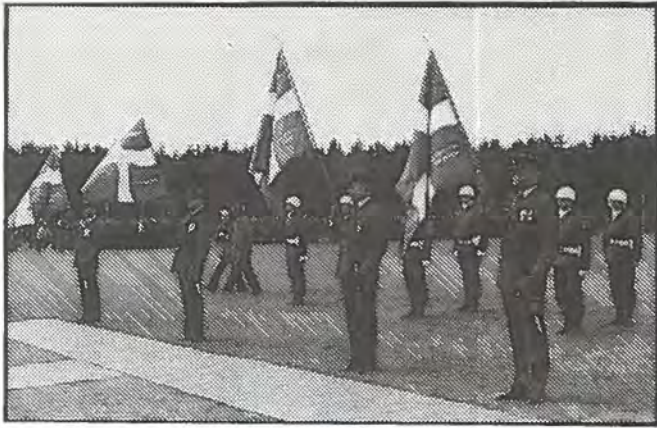
Prinsen med Flyvestation Aalborgs fane.



Dronningen overrækker den nye fane til oberst J. Michaelsen.



Dronningen overrækker fanen til oberst F. Aa. Fischer.



De 4 chefer med de nye faner, som derefter blev overrakt til respektive faneløjtnanter ved fanekommandoerne, hvorefter fanerne blev ført på plads ved enhederne.



Slesvigske Fodregiments Musikkorps.



Forbidefilering med nye faner, her FSNALB med faneløjtnanten, PL Dorte Hvidt.
Foto: L. Sylvest "Vestkysten".



Overflyvning af 4 DRAKEN og 4 F-16 fly. Her ses de 4 DRAKEN.



Efter paraden var der reception og frokost for indbudte gæster. Her ses Dronningen under receptionen i flyvestationens gymnastiksal sammen med fra v. OB O.W. Jensen, MJ L. Simonsen CH/ESK727 og MJ J.B. Leimand CH/ESK541.



Under receptionen ses her Dronningen i samtale med sergent Alice Kusk, Kvindeligt Flyvekorps, Flyvestation Karup.



Dagen blev afsluttet med besøg i FSNSKP værkstedsområde. Her ses Prinsen, ledsaget af bl.a. Chefen for Flyvestation Skrydstrup's materielaflædeling, OL H.R. Christensen.



Dronningen og oberst O.W. Jensen efter vel gennemført faneindvielse.



OB O.W. Jensen viser Dronningen foto fra faneindvielsen på FSNKAR i 1960, hvor Dronningens far, Kong Frederik IX, overrækker fanen til FSNALB daværende chef OB J. Brodersen.
Foto: L. Sylvest "Vestkysten".



Oberst O.W. Jensen orienterer Dronningen og Prinsen om F-16 flyet.

0519 KAA

T I L T J E N E S T E B R U G

P R 101256Z SEP 86 MSG ID EKR068

FM IFF

TO LUG

FSNAALB

FSNKAR

FSNSKP

INFO X IFF

BT

T I L T J E N E S T E B R U G

RCC 15780

ANG: FANEOVERRÆKKELSE PAA FSN SKP 10 SEP. 86.

UMIDDELBART EFTER ENNE NÆVANTE FANEOVERRÆKKELSE OG PAA VEJ
HJEM MED S-61 ØENSKER JEG HERMED SPONTANT AT UDTALE MIN KOMPLIMENT
OG TAK TIL ALT PERSONEL, DER VAR INVOLVERET I DENNE PARADE. DET VAR
IKKE ALENE ET SÆDELES VEL PLANLAGT OG UDFØERT ARRANGEMENT, DET VAR
LIGELEDES ET VÆRDIGT OG SMUKT UDTRYK FOR HVAD VORT FLYVEVÅBEN
STARR FOR

WELL DONE

BAU.

BT

RELEASE TIME: 101301Z SEP 86

RETRIEVAL TIME: 101301Z SEP 86

T I L T J E N E S T E B R U G

Svendeprøver.

Af OL V. Heide
CH/FLSP

Den 26. september 1986 afsluttede Flyvevåbnets Specialskole det 125'ende "Repetitionskursus for Elektronikmekanikere". Siden det første kursus i oktober 1959 har 2073 gennemgået kurset, svarende til et gennemsnitligt deltagerantal på ca. 16. Alle 2073 deltagere er blevet ført op til svendeprøve. Denne består af 2 discipliner, en systemfejlfindingsprøve på et elektronisk udstyr samt en mundtlig eksamination i den grundlæggende teori. Der gives en talkarakter (0 - 10) for hver disciplin, og sammen med den afsluttende skolekarakter, danner det opnåede gennemsnit baggrund for den udtalelse, som kommer til at stå i svendebrevet. Nedenfor er anført placeringen af de 2073 eksaminerede. Tallet i parentes angiver minimum og maximum på karakteren, der svarer til udtalelsen.

Særdeles Vel Udført (9 - 10):
334 svarende til 16,11%

Vel Udført (7 - 8,99):
1196 svarende til 57,69 %

Bestået (3 - 6,99):
535 svarende til 25,81%

Ikke Bestået

Desuden har der været 8 mand, som ikke har bestået (0 - 2,99) svarende til 0,39%. 7 af disse har dog bestået i anden omgang efter fornyet gennemgang af repetitionskursus.

På det netop afsluttede kursus med 21 deltagere (se billedet) blev fordelingen følgende:

Særdeles Vel udført:
7 svarende til 33,33%

Vel Udført:
12 svarende til 57,14%

Bestået:
2 svarende til 9,52%

Gennemsnitskarakteren for holdet blev 8,23.



Fra sidste Repetitionskursus ses fra venstre mod højre, bageste række først:

OKS H.H. Scheel, OKS F.H. Lauridsen, OKS L.Thyssen, OKS K.Jensen, OKS J.O. Kragfeldt, OKS P.S. Johnsen, OKS K.P. Hansen, OKS K.R. Hansen, OKS H. Pedersen, SG J.F. Jørgensen, OKS C. Meldgaard, OKS K.B. Bryld, OKS T. Christensen, OLÆ E. Mortensen, FAGLÆ K. Boesen, OLÆ K. Mortensen.

OLÆ J. Stenbøg, FAGLÆ K. Rasmussen, OKS S. Hansen, OKS O. Rasmussen, OKS F.G. Hyltoft, OKS K.R. Pedersen, OKS S. Foldager, OKS P.A. Heldbjerg, OKS H.M. Møller, OKS H. Andersen, OLÆ M.E. Nyholm.

Tactical Fighter Group 926 på Flyvestation Vandel.

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen
FSNVAN

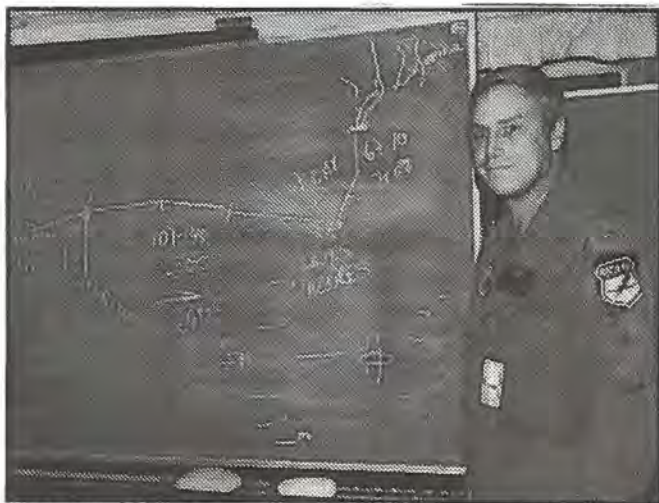
Det er lørdag eftermiddag, klokken er 1330.

Luften rives itu af den karakteristiske syngen fra to turbofan-motorer. Så er de her. De er i denne forbindelse A-10 Thunderbolt II - flyene fra 926. Tactical Fighter Group hjemmehørende på Naval Air Station, Alvin Callendar, New Orleans, Louisiana, USA.

Siden i går morges har de fløjet 11.300 km. Fra New Orleans til Azorerne på første tur og dagen efter fra Azorerne over England til Vandel på anden tur. Sammenlagt flyvetid ca. 16 timer og med 5 lufttankninger undervejs.

VEJS ENDE

Piv - piv og begge dækkene er på landingsbanen. Den foreløbige afslutning på en årelang planlægningsperiode, hvor alle detaljerne er lagt ind i aftalen mellem de operative myndigheder, og som på jorden udmønter sig i, at en del af personalet på flyvestation Vandel har haft rasende travlt de sidste par uger med at sikre, at tingene kan hænge sammen fra telte over toiletvogne til fremføring af strøm.



CH/TFG 926 Colonel William D. Tracy ifærd med at fortælle politikere, journalister og turistchefer om flyveturen fra New Orleans til Vandel.

Tegningen af fly nederst på tavlen viser, hvorledes A-10'erne liner op bag KC-10 tankflyet under lufttankning.



Major og flyinstruktør på fuldtid, Greg Wilson ifærd med at briefe en af piloterne før en tur til Oxbøl, hvor enheden deltog i flyvevåbnets taktiske skydninger.

BEDRE

Vi fik en samtale med chefen for Tactical Fighter Group (TFG) 926, Colonel William D. Tracy, som også deltog i enhedens deployering til Vandel for 3 år siden. Obersten var glad for at være i Vandel igen. - Her er sket store fremskridt siden vi var her sidst, sagde han. Både, hvad angår rutinerne omkring det at rykke ind, men ikke mindst omkring den fysiske beskyttelse af vore fly og underbringelsen af det tekniske personel, som arbejder på linen.

Vi spurgte obersten, om hans holdning til det at skulle deployere sin eskadrille til Danmark i en krise- eller krigssituation.

- Lad mig fortælle lidt om personalets holdning til at skulle til Vandel, sagde han smilende.

- En af vore piloter blev syg i længere tid, og satte sig for at lære dansk. Han troede selv det var lykkedes ret godt, men! Da han på en restaurant to gange havde afgivet sin bestilling og servitricen bad ham om at afgive sin bestilling på engelsk, fordi, han nu to gange havde fortalt hende, - At fisken havde ædt cyklen, ja da var hans skuffelse stor.

VREDE

Obersten fortalte videre, at man fra højere myndigheder havde besluttet, at enheden ikke længere skulle til Vandel. - Der blev nærmest opstandelse, siger han, og efter mange protester enedes man om, at det så stadig var 926 der skulle til Vandel.

Vreden over ikke længere at skulle til Vandel sættes i relief af følgende:

På hjembasen vajer dannebrog over eskadrillens område. På hegnet hænger et våbenskjold med guldvinger og to pælsatte modstående økser og nedenunder FLYVESTATION VANDEL.

Flyvestationen har samarbejdet med mange forskellige flyvende enheder i årenes løb, men aldrig har man hørt om en enhed der før afrejsen til Danmark har hidkaldt den danske konsul, for at høre om danske forhold. Man har heller ikke tidligere været ude for, at et næsten to timer langt foredrag om flyvestationens grundlæggelse under 2. verdenskrig er blevet optaget på video for at kunne vises for personalet på hjembasen.

FULDTID - DELTID

TFG 926 er en reserveenhed under US Air Force. Eskadrillens personel består af civile borgere, som en gang om måneden, eller når det passer ind i jobbet, trækker i uniform for at holde status på den opgave man er sat på. Erhvervsgrene fra politibetjent til økonomiprofessor var repræsenteret i Vandel. Enheden har enkelte på fuld tid, blandt andet major Greg



PR, politiker og pilot. Fra v. Vejle Amts Folkeblads journalist Claus Ormslev, med paraplyen byrådsmedlem og pilot i Mærsk Air H. O. Hollen og Colonel W. D. Tracy, som er i færd med at forklare om flyet, hvilket efter udtrykkene at domme ikke har været kedeligt. Længst th. byrådsmedlem Åge Kappel, Vejle.



Også i US Air Force Reserve kender man begrebet kvalitetskontrol. Her er en kontrolant ifærd med at checke en øvelsesbombe ophængt på et af flyets 11 hardpoints før start.

Wilson, som er fuldtidsinstruktør på A-10 Thunderbolt. Wilson fortalte om turen over Atlanten, at det kunne blive ualmindelig kedsommeligt at sidde i det snævre cockpit i 11 timer.

- Hvad fik du tiden til at gå med?

- Jeg havde arrangeret det sådan, at jeg spiste lidt hver time. Derudover kunne vi lytte til musik, og, som noget usædvanligt kunne vi sludre med hinanden på en særlig frekvens.

- Hvad var din bedste oplevelse på turen?

- Der var 2. Den første var, da solen stod op over havet, det var et fantastisk syn. Den næste var, da vi fik land i sigte.

GOD ØVELSE

- Hvad får du ud af at deltage i Tactical Fighter Weaponary?

- Nu kender vi efterhånden Dxbøl-området ud og ind, men det er stadig god træning i våbenaflevering at deltage. Vi kunne godt tænke os at flyve lavere, altså mere taktisk flyvning, men det kan naturligvis ikke lade sig gøre i fredstid.

- I næste uge skal vi deltage i øvelserne på Sjælland og det er nok endnu mere givtigt, idet vi her skal fungere i den rolle vi har, nemlig som nærstøttefly for styrkerne på jorden.

MASSER AF PAPIR

Hjemme i USA er major Wilson, som nævnt, fuldtidsansat ved enheden. Det betyder, fortæller han, en masse papirarbejde med at tilrettelægge træningen for de deltids-piloter eskadrillen har.

- De skal flyve fuldt så mange sorties (operationer), som fuldtidspiloterne skal, og det betyder, at tingene skal være ef-

fektivt tilrettelagt, for at de kan få fuld udnyttelse af den week-end de er inde, hver måned.

En anden pilot kommer ind, og Wilson skal til at briefe ham på den kommende mission og hermed er samtalen slut.

POLITIKERE - PILOTER OG PR

Enheden, mellem 4-500 mænd og kvinder havde medbragt egen PR-sektion bestående af lederen Christine Whitehurst og sergent Ben Campell. De to havde hænderne fulde med at udgive enhedens daglige avis foruden at skulle skaffe fotografisk dokumentation af indsatsen, som skulle bringes med hjem.

En af opgaverne lød på at tilrettelægge et møde mellem politikere fra Egtved, Vejle og Billund kommuner. I mødet deltog også turistcheferne fra de tre kommuner og repræsentanter for pressen.

Oberst Tracy kunne blandt andet fortælle, at han havde fået fælt ondt i ryggen, idet han dagen i forevejen havde forsøgt at undgå at blive skudt ned af en dansk F-16.

- Uanset alle mine anstrengelser, inclusive ondt i ryggen, så fik han mig alligevel.

Politikere og pressefolk blev med bus kørt ud til 926. Flight Line, hvor der var lejlighed til at se på fly og sludre med personellet.

Vanen tro, så styrtede regnen ned, den slags bør ikke være nogen fornøjelse.

FARVEL

Enheden inviterede alle, der havde været med til at hjælpe dem godt igennem de 14 dage på Vandel til et farewell-party. Op mod halvdelen af flyvestationens personel deltog og man havde et par gode timer sammen.

Dagen efter var det så op i cockpittet igen og samme tur tilbage.

Obersten foretrak dog at lade sig flyve hjem i et passagerfly, for som han sagde, - Vinden er imod denne gang, det forlænger flyvetiden over Atlanten med flere timer og det kan min ryg godt undvære.

US Air Force RESERVE's drog af og ind rykkede US Marine Corps, men det er en anden historie.



Fairchild A-10A Thunderbolt II.

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen
FSNVAN

Når man står på jorden og ser op på Thunderbolten, synes flyet mildt sagt ikke særligt smukt, det er nærmest grimt. Det sidste er ved et nærmere studie af flyets opgaver en naturlig følge.

A-10A er det første fly det amerikanske flyvevåben har modtaget, som er specielt konstrueret til close air support (nærstøtte) for styrker på jorden. Thunderbolt-navnet er taget fra den berømte P-47 Thunderbolt-jager, som USA satte ind sent i 2. verdenskrig.

TÅLER MANGE STØD

Thunderbolt II tåler mange stød. Det vil sige, at flyet kan tåle direkte træffere af indtil 23 mm pansergennemtrængende og højeksplosive projektiler.

Flyet er konstrueret således, at vitale dele i konstruktionen er dobbelte, hvilket øger flyets overlevelse over et kampområde.

Det har selvtætnende brændstoftanke. Brændstofrørene som fører fra tanke til motorer er ligeledes selvtætnende. Flyets hydrauliske styresystem er dobbelt og skulle selv det ikke være nok, er der et manuelt system, som gør piloten i stand til at flyve og lande flyet, uanset hele det hydrauliske system er sat ud af kraft.

KAMPVOGNES SKRÆK

Thunderbolt II er bygget op omkring en 7-løbet 30 mm GAU-8 roterende kanon. Hertil kommer 11 stationer under krop og vinger, hvorpå der kan hænges godt 7 t. vå-



ben af forskellig art, så som: Almindelige jernbomber, brandbomber, Rockeye II Cluster bomber, Maverick, et laserstyret missil og elektrisk-optisk styrede bomber af forskellig art. Hertil kommer, at projektilerne fra flyets kanon er pansergennembrydende og kan bryde panseret på mellemtinge og tunge kampvogne. Kanonen kan også skyde med højeksplosivt ammunition, som er meget effektivt mod lastbiler og forskellige andre mål. Kanonen kan skyde med 2 hastigheder. Lidt over henholdsvis 2000 og 4000 skud i minuttet.

MANØVREDYGTIG

Når man ser på flyets planer, får man en klar fornemmelse af ikke at stå overfor en hurtigløber. Knap 700 km/t er det maksimale der kan presses ud af de to General Electric TF34-GE-100 turbofan-motorer der hver yder 4112 kgp.

Kravene til flyets motorer var hårdførhed og pålidelighed, samt det, at de skulle være enkle at vedligeholde. Det sidste krav på grund af flyets operationsområde, nemlig tæt på fjendens linier og ofte fra startsteder der ikke har blot de simpleste støttefaciliteter.

Både piloter og teknikere bekræfter, at begge krav er opfyldt. Ikke mindst understreges pålideligheden af, at flyvningerne over Atlanten ikke giver anledning til at udstationere redningsfartøjer på turen. Flyets motorer kan byttes rundt således at bagbords motor kan placeres på styrbords motors plads og omvendt. Det samme gælder for mange andre af flyets dele, som f.eks. hovedhjul og vertikale stabilisatorer.

GODT UDSYN

Cockpittet, anbragt helt fremme på flykroppen over kanonen, er kuppelformet og giver piloten udsyn hele vejen rundt. Frontruden er af skudsikkert glas, et praktisk opbygget kontrolsystem og et Douglas katapultsæde, som virker sikkert fra hastigheder omkring 960 km/t ned til 0 km/t og på jordoverfladen.

Avionic-udstyret omfatter, kommunikation, navigation identifikation, brandalarmsystem og våbenafleveringssystemer. Det sidste system inkluderer et Head-up display, som angiver flyvehastighed, højde og dykvinkel, som vises på frontruden. Hertil kommer en Pave Penny laser målsøger, som er anbragt i en pod under flyet. Flyet har også et våbenkontrolsystem, samt infrarødt og elektronisk krigsførelsesmidler til imødegåelse af jord-til-luft truslen.

Man er i færd med at udstyre Thunderbolt med et inertinavigationssystem, som forbedrer piloternes mulighed for at navigere over ukendt terræn.

MANGE I BRUG

714 Thunderbolt-fly er i tjeneste ved US Air Force, Air National Guard og Air Force Reserve enheder.

I januar 1979 kom den første eskadrille til Benwaters i England og i dag har 81. Tactical Fighter Wing 6 operationsklare eskadriller stationeret på flyvestationerne Benwaters og Woddbridge TFW 81 deployerer jævnligt sine fly til 4 faste områder i Vesttyskland. Herudover er en eskadrille designet til Pacific Air Force på flyvestation Suwon i Sydkorea og en eskadrille til Alaskan Air Command på flyvestation Eilson.



Heli-meet International '86.

Af KN E. Mølgaard
ESK722

ESK722 har deltaget i Heli-meet International '86 (HMI) i tiden 7 - 14 juli, på Army Air Corps Centre Middle Wallop, Hampshire, England.

HMI 86, bestod af en helikopterkonkurrence, udstilling, symposium samt air show. Vi deltog med 1 S-61 og en 5 mands besætning.

Ved ankomsten mandag d. 7. juli, blev vi fint modtaget og taget igennem toldbehandling, flightplanning og booking. Indkvartering var bestilt på et hotel i Ladbroke.

Tirsdag morgen blev vi afhentet på vores hotel og transporteret til Middle Wallop, hvorfra "flying competition" startede.

Efter at have fået en briefing om turen vi skulle flyve, gik vi igang med planlægning, som vi havde 1 time til. Vi fik

udleveret et kort med to store huller i, samt et skema med "turning points" og opgaver enroute.

Den første opgave var selvfølgelig at lave en flight plan og tegne ruten ind på kortet.

På vej ud af døren fik vi overrakt et stykke kort til det første af hullerne, men i en anden målestok, klippet ud som en strimmel og limet på et hylster fra en køkkenrulle.

Første flight var præcisions/slalom hover med en spand vand, hængende i hoisten, på en afmærket bane.

Derefter fortsattes på navigationsturen gennem flere "turning points".

Den anden event var "bombing" af et mål fra 150' højde. Bomberne, 3 ialt, var 250 g bønneposer.



Fra venstre ses:

Flymaskinist

Flyradiooperatør

Pilot

Fartøjschef

Flymekaniker/redder

SG J.H. Jørgensen

SSG-2 C.E. Norman

PL T. Dansted

KN E. Mølgaard

OKS-1 B. Udbjerg

Nu fortsatte vi navigationsturen for at lande på en anden flyveplads, hvor vi skulle flyve en "timed circuit" i 300'. Efter landing blev vi refueled. Herefter T/O til et sted hvor vi skulle hente vores næste "target recce brief".

Efter endt flyvning, returnerede vi til Middle Wallop for at afslutte med en "winching competition", hvor vi skulle flytte en bøjse gennem en bane og aflevere den i en kasse.

Alt i alt en meget lærerig og begivenhedsfuld tur.

Der måtte ikke benyttes navigationshjælpe midler af nogen art.

Torsdag blev der afholdt en "ground competition", fortrinsvis for "ground crew personel".

Eftersom vi ingen "ground personel" medbragte, trak vi i træningsdragter og joggingsko og meldte os til konkurrencen.

Vi fik udleveret en jerry-can m/vand, samt en pose med forskellige hjælpemidler som snor, faldskærm, tændstikker m.m.

Banen var timed med forskellige events enroute, fjernkending, skydning, forhindringsbane, førstehjælp samt survival. Godt planlagt og udført med megen morsskab.

I mellemtiden var helikopteren blevet pudset og poleret for at deltage i Concours d'Elegance (bedste præsentation af helikopter i static display området).

Fredag aften var der uddeling af de forskellige trofæer, hvor vi modtog prisen for "Spirit of the Meet".

FSNVÆR's velfærdstjeneste havde skænket 2 skjolde til uddeling. De blev givet til Colonel R. J. Abbott, commandant Army Air Corps og til Wingcommander J. Patterson, director of Heli-Meet.

Turen var særdeles indholds- og lærerig, idet vi mødtes med besætninger, både civile og militære, fra flere lande, som laver det samme som os.

Der udveksles mange erfaringer, og problemer bliver diskuteret.

De sidste to dage var der International Air Show, hvor vi stod på static display sammen med de andre deltagere fra Heli-Meet.

KOMMENTARER TIL HELI-MEET INTERNATIONAL 86

Af MJ P. Blokdal-Pedersen

CH/ESK722

Heli-Meet International (HMI) betragtes idag af både militære og civile helikopter-operatører som et enestående arrangement, som tilbyder deltagende besætninger realistisk træning i krævende flyvemæssige discipliner, et symposium vedrørende helikopteroperationer samt et forum for uformelle kontakter og udvekslinger af informationer.

Jeg mener, at det er af stor betydning for ESK722, også fremover at deltage i lignende internationale arrangementer. Det giver ikke kun ESK722 personel god og værdifuld operativ træning i krævende konkurrence med andre flyvende besætninger, men er ligeledes af stor værdi for opbygning og vedligeholdelse af en uundværlig eskadrilleånd.

Det var således specielt glædeligt at erfare, at det trofæ som besætningen hjembragte var "SPIRIT OF THE MEET TROPHY", som gives til: "The person, group of persons or participating crew which in the opinion of the Coordinator and Organizing team of Heli-Meet International makes the most outstanding overall contribution to the meet".

Der skal derfor lyde et "GOOD SHOW" til besætningen som på forbilledlig vis repræsenterede ESK722 og de danske farver.



Farvel til flyverprovst Niels Zeuthen.

Efter 35 års virke i flyvevåbnet (FLV) er flyverprovst Niels Zeuthen - efter ansøgning - afskediget fra sin stilling som flyverprovst.

Niels Zeuthen begyndte som flyverpræst på Flyvestation Karup i 1953 og blev i 1966 indsat som flyverprovst.

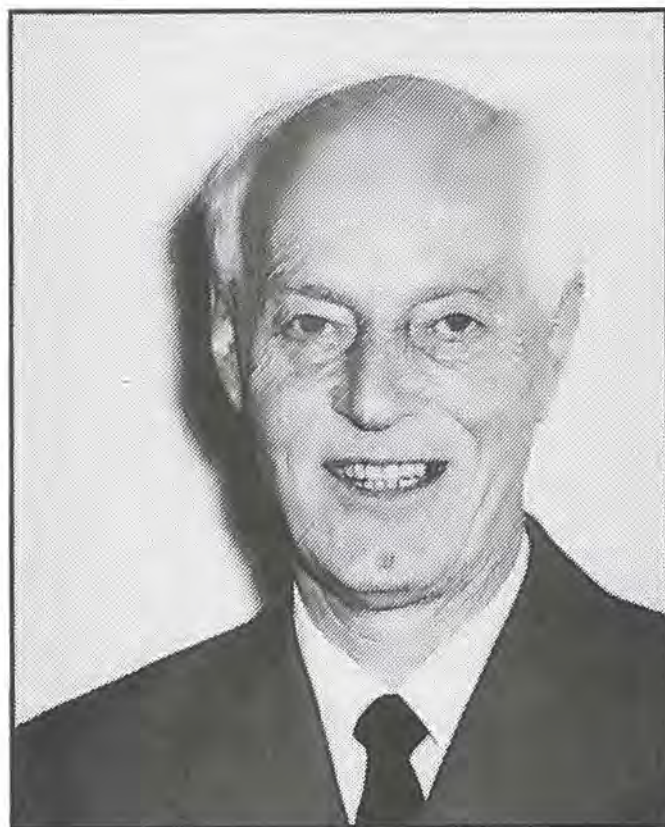
Gennem de mange års tilknytning til FLV er Niels Zeuthen blevet en kendt skikkelse overalt i FLV, idet hans aktiviteter medførte, at han med mellemrum har været på besøg ved så godt som alle FLV's tjenestesteder.

Den nuværende værnspræsteordning blev godkendt i 1970 og det er ikke mindst Niels Zeuthens fortjeneste, at ordningen blev godt implementeret i FLV. Det er ligeledes Niels Zeuthens fortjeneste, at FLV i dag har en god præstestand. Dette er lykkedes fordi Niels Zeuthen har taget sig den fornødne tid til at introducere og motivere vordende flyverpræster til gerningen i FLV.

Niels Zeuthen har gennem de 20 år som flyverprovst forstået - om nødvendigt med "jernhånd" - at styre, hjælpe, vejlede og motivere den blandede flok flyverpræster, der gennem årene har været under hans vinger.

Siden 1971 har der været afholdt et årligt kursus for flyverpræster. Disse kurser har i høj grad været præget af Niels Zeuthens ånd og inspiration således, at sammenholdet mellem flyverpræsterne og interessen for tjenesten i FLV til stadighed er blevet udviklet. Kursus i 1986 blev altså det sidste Niels Zeuthen deltog i og tog der afsked med sine flyverpræster bl.a. ved at tale over emnet "Erfaringer, indtryk og vurdering efter 20 år som flyverprovst".

FLV afsked med flyverprovst N. Zeuthen foregik den 8 OKT 1986 på Flyvestation Værløse i fortsættelse af Inspektøren for Flyvevåbnets (IFF) orienteringsmøde for operative chefer. IFF var her vært ved et



særligt arrangement, med deltagelse af FLV operative chefer. Som særlige gæster var indbudt såvel den afgående som den kommende flyverprovst. Under arrangementet holdt generalen afskedstale for Niels Zeuthen, hvori han takkede ham for indsatsen i flyvevåbnet. Generalen overrakte sit våbenskjold til flyverprovsten og sluttede sin tale med ordene "en værdig repræsentant for den danske folkekirke".

Niels Zeuthen, der er 62 år gammel, valgte at gå af som flyverprovst fordi han selv følte det var det rigtige tidspunkt og den rigtige alder at forlade FLV på. Niels Zeuthen fortsætter sit arbejde i folkekirken som sognepræst i Taastrup Nykirke.

FLV siger hermed tak til Niels Zeuthen og ønsker ham fortsat "god vind".



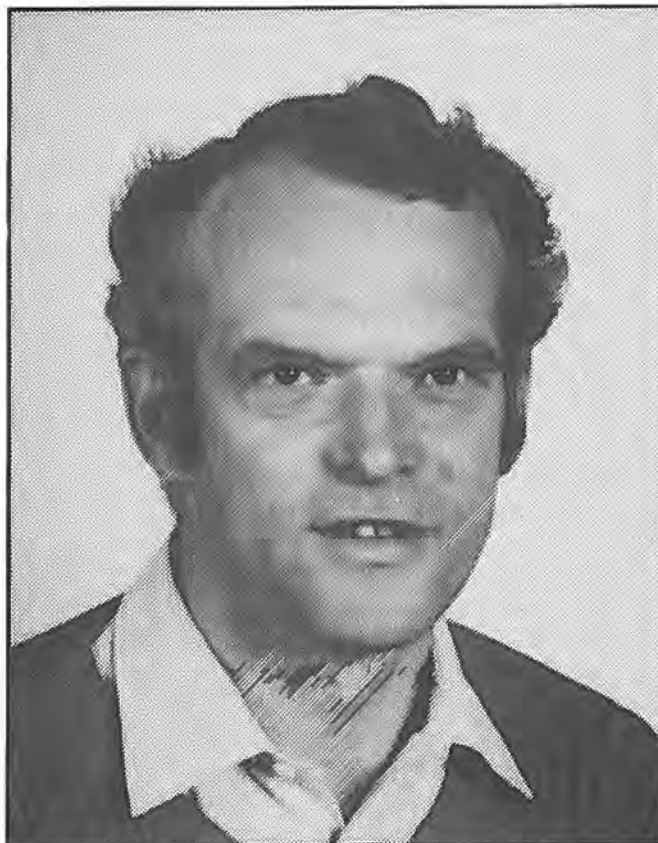
Velkommen til den nye flyverprovst.

Ifølge meddelelse fra Kirkeministeriet er sognepræst i Grove-Simmelkær-Ilskov pastorat i Viborg Stift, Vilhelm Elmholdt Værge ved kongelig resolution af 6 OKT 1986 tilige ansat som flyverprovst fra den 1 NOV 1986 at regne.

Således lyder teksten i KFF A. 51-1986. V. E. Værge blev den 8 OKT 1986 kreeret som flyverprovst ved Københavns Stifts landemode, der foregik i Københavns Domkirke. Indsættelsen foregik i forbindelse med en gudstjeneste, der blev forestået af Københavns Biskop, Ole Berthelsen, og som blev overværet af Inspektøren for Flyvevåbnet (IFF) og en del af flyvevåbnets chefer.

Forinden den kirkelige indsættelse i Københavns Domkirke blev V. E. Værge budt velkommen som flyverprovst ved det samme arrangement hvorunder IFF tog afsked med flyverprovst Niels Zeuthen.

IFF velkomsttale til den nye flyverprovst siger en hel del om hvem flyvevåbnets nye flyverprovst er og hvad han står for. Generalen sagde: "Vilhelm Elmholdt Værge. Født i Horsens i 1943 - en sindig jyde med de bedste kvaliteter. En kandidat, der var fuld enighed om ved valget af flyvevåbnets nye provst. En præst, der begyndte sin teologiske tjeneste som værnepligtig teolog i søværnet i januar 1970 og som blev ansat som flyverpræst i februar 1977 ved Flyvestation Karup. En flyverpræst, der til fulde har forstået hvordan man virker i flyvevåbnets regi, d.v.s. ugentlige besøg ved flyvestationens forskellige enheder i et arbejde, hvor det



er naturligt at tale med præsten. Alle på flyvestationen kender ham, også de værnepligtige, der har faste timer med præsten. En sand repræsentant for den danske folkekirke midt i vor arbejdsplads. En naturlig og respekteret leder af vore flyverpræster". Denne karakteristik af V. E. Værge kan ikke gøres meget tydeligere. Derfor kun: Kære provst Værge - hjertelig tillykke og velkommen som flyverprovst.



BLUE ERIC

- The 15 Day Radar Jammer

Falklandskrigen mellem England og Argentina i 1982 bekræftede endnu en gang, at den teknologiske udvikling følger nye dimensioner og nye perspektiver til så godt som enhver ny krig. Følgende beretning handler om, hvordan det lykkedes englænderne på meget kort tid at udvikle, teste og producere en helt ny radar jammer til deres Harriers.

Et udstyr der senere skulle blive kendt som BLUE ERIC - "The 15 Day Radar Jammer".

Gennem de seneste tre-fire år har man kunnet læse adskillige beretninger om den bitre strid i forsommeren 1982 mellem Argentina og England om retten til Falklandsøerne.

Bøger, tidsskrifter, aviser, radio og TV har udførligt omtalt baggrunden for krisen, der blev til krig, - den argentinske besættelse af Islas Malvinas, som argentinere kalder Falklandsøerne, - overførselen af den britiske Task Force til Sydatlanten, - de følgende måneders hårde og vanskelige kampe i et meget barskt klima og de politiske konsekvenser, krigen fik i både England og Argentina.

Et område har imidlertid kun været sparsomt beskrevet og optager fortsat forsvarsanalytikere og - kommentatorer, militære kredse og konstruktører og producenter af militært udstyr. Der tænkes her på indholdet af de "Black Boxes", som gav både skibe, landstyrker og fly i den britiske Task Force en vital og afgørende styrke på området Electronic Warfare.

Som bekendt er emnet følsomt, og der er til nu kun sluppet få og censurerede oplysninger ud til offentligheden om hele EW-siden under Falklandskrigen. En pressemeddelelse, som vi modtog fra Marconi Defence Systems Limited, løftede pludselig sløret for nogle af de aktiviteter, som krigsudbruddet udløste. Følgende beretning er baseret på blandt andet denne pressemeddelelse og bringes med Marconis tilladelse.

VÆKSTOMRÅDE UDEN SIDESTYKKE

Betegnelsen Electronic Warfare bruges almindeligvis om elektriske anlæg og systemer, som benyttes til opsporing, undertrykkelse eller neutralisering af andre elektroniske systemer, primært radio og radar. Betegnelsen omfatter også elektro-optiske systemer som for eksempel infra rød og laser.

Den strategiske og taktiske betydning, som EW har fået, har gjort det til et industrielt og økonomisk vækstområde uden sidestykke. Det ses blandt andet af, at der for tiden anvendes omkring 4 milliarder dollars om året på EW alene i USA.

I England har man kunnet iagttage en tilsvarende udvikling, idet af 7 større forsvarsprojekter i 1984 vedrørte de 3 direkte etablering, udbygning eller forbedring af EW-systemer til det britiske forsvar. Projekterne beløb sig til i alt 550 millioner pund, dvs en ganske stor sum penge - også målt med britiske forhold. (Oplysningerne er hentet fra "Statement on the Defence Estimates 1984" Vol.1, Chapt.3, HMSO Cmnd 9227-1).

MARCONI IND I BILLEDET

Som så mange andre engelske firmaer modtog også Marconi Defence Systems Limited (Marconi Space and Defence Systems indtil 1. april 1984) en anmodning om assistance for at imødegå det akutte behov fremkaldt af Argentinas landgang på Falklandsøerne i begyndelsen af april 1982. Marconi, der i forvejen var en af

de største leverandører af elektronisk udstyr til det britiske forsvar, blev i løbet af kun få dage involveret i et antal "her-og-nu projekter" - englænderne kaldte dem selv for crash-programmes - og ét af disse hasteprojekter var Blue Eric.

Blue Eric eksisterede end ikke som idé på det tidspunkt i slutningen af april, hvor briterne i største hast søgte at stable en Task Force på benene. En større flådestyrke var blevet afsendt så tidligt som den 5. april for at begive sig ud på den mere end 14.000 km lange tur sydover. Den 28. april var den nået frem med så mange enheder, at man kunne erklære en 200 sømil zone omkring Falklandsøerne for krigszone. Men kun 10 dage efter at den etablerede Task Force havde forladt England med kurs mod Sydatlanten, kunne et antal Harriers lette med kurs mod Ascension øen udstyret med et splinternyt radar jammer udstyr. Blue Eric - som udstyret var blevet døbt - var da blevet konstrueret, testet på jorden og i luften, seriefremstillet, leveret og installeret på bare 15 dage! Tro det eller lad være.

Systemet fik sit navn efter Sqn.Ldr. Eric Annal, der som Ministry of Defence Project Officer koordinerede den mangesidede indsats, der førte frem til Blue Eric. At Eric Annal ikke fik megen søvn

i de to uger, hvor idé blev omsat til virkelighed, fremgår af Eric Annals egne kommentarer til forløbet:

"Den 6. maj 1982 kom min chef i forsvarsministeriet, Wing Commander Malcolm Caygill til mig og fortalte om det akutte behov for en self protection radar jammer til Harrier'en, som den nu én måned gamle konflikt i Sydatlanten havde forårsaget."

"Vi satte os sammen med folk fra operationsafdelingen i forsvarsministeriet for at kortlægge, hvilke typer radar hos argentinerne, der kunne forventes at volde os de største problemer."

VANSKELIG UDVÆLGELSESPROCES

Når det var blevet opklaret, hvilke typer radar de engelske Harriers kunne blive udsat for at møde, var det op til Eric Annal at afgøre, hvilke af dem det ville være muligt at imødegå med en jammer, som lod sig konstruere hurtigt nok. En vanskelig udvælgelsesproces, for så at sige alt kan imødegås med mere eller mindre sofistikeret udstyr, men tidsfaktoren var i den foreliggende situation meget afgørende.

Til hjælp ved udvælgelsesprocessen kunne Eric Annal trække på assistance fra afdelingen for Electronic Warfare i Farnborough og fra Royal Air Force Electronic Warfare Operational Support

Under Falklandskrigen anvendte englænderne dels SEA HARRIER, dels HARRIER GR.3. Hverken XZ131/CM herover eller XZ810/CX på billedet fire sider længere fremme var med på turen til Sydatlanten. Billederne viser imidlertid de gun pods, som kom til at spille en central rolle i forbindelse med udviklingen af BLUE ERIC. Begge de viste HARRIER GR.3 tilhører RAF 4. Sqn. som i november 1981 befandt sig på Gütersloh i Vesttyskland, hvor billederne er taget. (foto: TINBOX)



Establishment (EWOSE) i Benson. Tilsammen var disse to enheder i stand til at give detaljerede oplysninger og karakteristika for de argentinske radarsystemer. Eric Annal fortsætter:

"Jeg ringede til Marconi Space and Defence Systems i Stanmore og sagde, at jeg ville se op til dem i løbet af eftermiddagen (torsdag den 6. maj). Jeg havde samarbejdet med dem flere gange tidligere, eftersom de var vor hovedleverandør af elektronisk udstyr. Hvis Marconi ikke kunne hjælpe os med det, som vi ønskede os, ville ingen kunne det."

"Jeg sørgede for, at også repræsentanter fra Farnborough og EWOSE kom med til mødet, og vi blev i alt ca 10 mand på holdet. Bryan Sheppard ledede Marconi-gruppen."

"Først så vi på Marconis "Sky Shadow" jamming pod, som anvendes på Tornadoen, og på den amerikanske ALQ-10 pod fra Westinghouse, som blev benyttet på vor egen Buccaneer. Begge var imidlertid for store og for tunge til at kunne gå på Harrieren. Derefter så vi på muligheden for at tage noget af Sky Shadow indmaden og bygge det ind i en kortere og lettere pod. Den ville i givet fald lægge beslag på én af Harrierens våbenstationer - og dem var der ikke for mange af - men en mulighed var det."

"Som et alternativ blev det foreslået, at vi indbyggede den reducerede Sky Shadow elektronik i en Harrier gun pod, og vi besluttede at undersøge også denne mulighed nøjere."

"Fredag den 7. maj genoptog vi drøftelserne og gennemgik i detaljer de to forslag, dvs den reducerede Sky Shadow enten en mindre nykonstrueret underwing pod eller i en modificeret gun pod. Indledningsvis opregnede vi begge løsningsmodellers krav med hensyn til plads, montering, kraftforsyning, køling, funktionering osv."

GUN POD LØSNINGEN

På dette tidspunkt i projektet, dvs fredag den 7. maj om eftermiddagen, fik Eric Annal knyttet Fl.Lt Bob Munns til sig som No.2 Project Officer. Bob Munns var engineering officer ved RAF og på dette tidspunkt placeret hos Marconi. Han stod således med et ben i begge lejre og dermed i en ideel position i denne helt specielle situation. Sidst på fredagen pegede vurderingerne af de to forslag på løsningen med den modificerede gun pod, og fredag aften var det andet

forslag med den vingemonterede jamming pod definitivt opgivet. Marconis teknikere gik i gang med designarbejdet, og Eric Annal fortsætter:

"Lørdag den 8. tog Bob og jeg til British Aerospace i Kingston for at undersøge konsekvenserne af at indbygge en jammer i en gun pod. Ved BA mødtes vi med George Latham, som er ekspert på Harrierens elektriske system. Han sagde, at det ville være muligt for os at få den nødvendige kraft via multistikket, som normalt benyttes til flyets reconnaissance pod, når denne er påmonteret."

"Mens vi var hos BA, undersøgte firmaet i øvrigt også muligheden for at indbygge ALE-40 chaff and flare dispenser i Harrieren. Det var Harrier-modifikation No. 1500, og "min" jammer ville blive No. 1504!"

HÅRDE AFPRØVNINGER

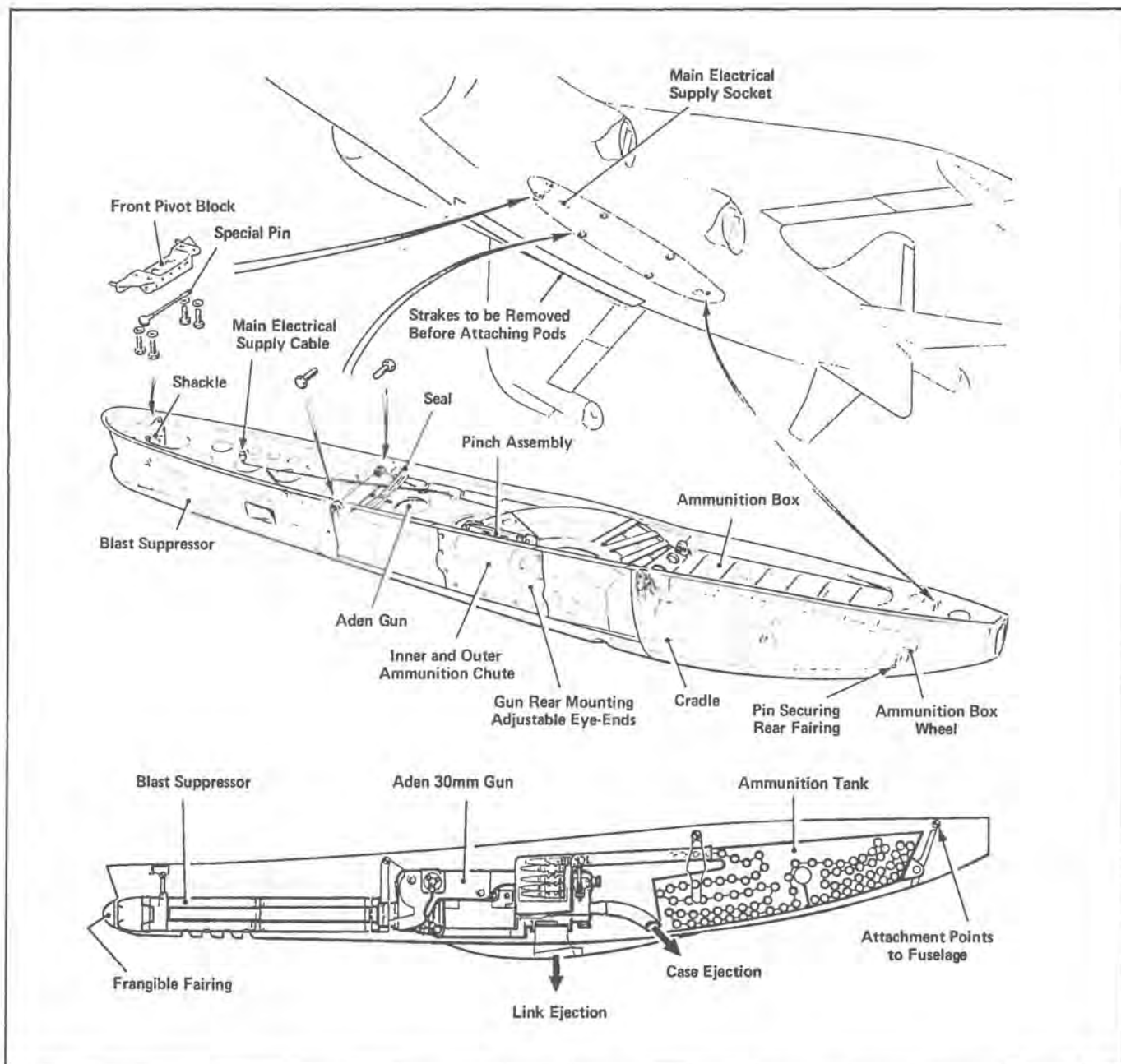
Den følgende dag, søndag den 9. maj, rejste Annal og Munns op til Wittering for med en Harrier foran sig at gennemdiskutere de operationelle konsekvenser af at anbringe en jammer i en gun pod. Om mandagen - kun 5 dage efter den første drøftelse af projektet - var Marconis teknikere færdige med designarbejdet vedrørende jammeren. Eric Annal igen:

"Mandag den 10. begyndte Marconi at sammenbygge den første jammer. De fleste komponenter blev taget fra Sky Shadow, men der måtte også trækkes på underleverandører og endog firmaer, der til daglige var konkurrenter. Komponenter blev hjemkøbt i største hast, og enkelte dele blev hasteproduceret hos Marconi selv. Sky Shadow komponenterne måtte omplaceres og sammenpakkes med de nye dele for at kunne klemmes ind i gun pod'en, og helt fra begyndelsen af denne fase var H.R.Smith Ltd., som er specialister i at fremstille radomer, inde i billedet."

"Smith Ltd. påtog sig at designe og bygge de specielle radomer, vi skulle bruge, og leverede de første sæt allerede tirsdag den 11. maj!"

Alle involverede parter kiggede så at sige hinanden over skulderen hele tiden for at minimere fremstillingstiden, og onsdag den 12. maj - 7 dage efter start - var Blue Eric prototypen klar til ground testing. Eric Annal fortsætter:

"Vi monterede gun pod'en med dens nye indmad på et vibrationsbord hos Marconi og gav den 25 minutter med 3g-rystelser og derpå 5 minutter med 14g. I begyndelsen var der småproblemer af mekanisk art som for eksempel skruer, der begyndte at



Opbygningen af Harrier'ens gun pod fremgår af denne illustration. Styr og op-hæng for Aden 30 mm Gun blev fjernet lige som Inner og Outer Ammunition Chute og Ammunition Tank. Jammerens elektronik blev derefter indbygget i midter- og næsesektion, mens agtersektionen blev reserveret til eventuelle udvidelser.

skruer sig selv ud, men det blev klaret med wiresikring eller en dråbe Loctite. Afgørende for os var det, at hele elektronikpakken klarede denne ildprøve særdeles fint."

KØLEPROBLEMER

"Et andet problem var kølingen, for kraftforsyningen frembragte ikke uventet en god portion varme. Normalt ville vi have klaret det problem med et glycol-baseret kølesystem, men vi havde ganske enkelt ikke tid til at konstruere og bygge et. Enden på det blev, at vi forsynede anlægget med en køleblok med fin-

ner, helt igennem af kobber. Den lod vi omstrømme af luft fra gun pod'ens normale luftindtag. Løsningen indebar selvfølgelig, at flyet skulle være i luften og i fart for at frembringe den fornødne køling, men da anlægget blev prøvekørt på jorden uden denne ram air køling, præsterede vi en max sendetid på 2 minutter, inden temperaturen blev uacceptabelt høj, og det skønnede vi tilstrækkeligt."

Fredag den 14. maj gik Blue Eric på vingerne for første gang ophængt under en Harrier fløjet af Fl.Lt. Steve Cheeseman. Monteringen og etableringen

af alle forbindelser var forløbet uden problemer, alle checks og take off lige-så, men kort efter at Cheeseman havde slået jammeren til, svigtede den!

Det fremkaldte naturligvis straks bekymring hos projektgruppen, men det hele viste sig at være noget så banalt som en overbrændt sikring i kraftforsyningen. British Aerospace blev kontaktet med det samme, og efter at Blue Eric holdet havde fået vished for, at ledningsnettet kunne klare det, satte man en sikring nummeret større i, og problemet var løst.

SERIEPRODUKTION

Lørdag den 15. maj gik jammeren i luften for anden gang, og Harrieren fløj ud til Wainfleet skydeområde. Her affyrede Cheeseman først et helt magasin ammunition fra 30 mm Aden kanonen i venstre gun pod, altså kanonen umiddelbart op ad højre gun pod med Blue Eric. Vibrationserne fra affyringen fremkaldte ingen problemer, og efter affyringen virkede jammeren stadig perfekt.

Prøven havde vist, at Blue Eric kunne fungere som nabo til en kanon, men tilbage stod spørgsmålet, om kanonen med sit elektriske affyringssystem kunne fungere som nabo til en jammer. Der var en risiko - lille ganske vist - for, at den fra jammeren udstrålede energi kunne forårsage utidig affyring af flere eller alle patroner i nabopod'ens magasin, og det ville i så fald udløse en katastrofe.

Den normale gun pod blev derfor erstattet med en gun pod forsynet med en masse målegrej, og jammeren blev startet - intet kunne registreres i den kritiske zone - heldigvis. Dagen efter blev Blue Eric erklæret sikker og operationsklar og dermed cleared til at gennemgå fuld test i luften mod særlige modtagere på jorden på en af RAF's electronic warfare test ranges.

Tirsdag den 18. maj indledtes serieproduktionen af 10 stk Blue Eric jammer pods, og Eric Annal fortæller igen:

"Vi tømte de 10 gun pods for al indmad og hele tiden med det for øje, at de skulle kunne genopbygges som gun pods. Jammerens elektronik blev monteret i midter- og næsesektionerne, mens den bagste sektion, som normalt husede ammunitionsmagasinet, blev holdt i beredskab til en eventuel udvidelse af systemet."

"Der var involveret omkring 30 Marconi medarbejdere i fremstillingen af de 10 pods, og de var simpelt hen fantastiske.

Nationen var i krig, og alle tog den ekstraordinært store arbejdsbyrde uden at kny."

Fire dage efter at serieproduktionen var sat igang, var den første serie færdig i Stanmore. 9 Blue Eric pods blev sendt til Wittering for at blive monteret på en af de sendinger Harriers, der var udtaget til afsendelse til Falkland via Ascension. Marconi beholdt den 10. pod for at have et referenceeksemplar, dels i tilfælde af problemer, når Blue Eric forventedes at være i aktiv tjeneste, dels ved bygning af eventuelle nye serier pods. Fra idé til levering af 9 seriefremstillede operationsklare jammer pods var der da gået bare 15 dage.

De 9 pods blev hængt på den anden sending Harriers, der blev gjort rejseklar på Wittering. Flyene blev samtidig forsynet med de allerede omtalte ALE-40 chaff and flare dispensers. Den 28. maj afgik første fly i denne sending fra Wittering med kurs mod Ascension, og den 1. juni startede de 2 Flight Lieutenants Murdo Macleod og Mike Beech fra basen på Ascensionøen for at tage det næste meget lange hop til farvandet øst for Falklandsøerne.

8:25 timer senere landede de på HMS "Hermes" dæk uden at have haft landkending på så at sige hele turen. Andre 2 Harriers med Blue Eric pods fulgte efter den 8. juni og landede ligeledes i god behold på HMS "Hermes".

STOF TIL EFTERTANKE

Efter så mange menneskers enestående indsats i den forudgående måned med at udtænke og fremstille Blue Eric havde det været rart at kunne afslutte denne beretning med at fortælle om systemets afgørende indflydelse på krigens forløb og hurtige afslutning. Men sådan kom det ikke til at gå.

I de første 4 dage efter Macleods og Beechs ankomst til "Hermes" var vejret meget dårligt over hele øgruppen. Det var så dårligt, at det ikke var muligt at udføre A/G missioner, og da Harrierne igen kunne komme på vingerne, var de landvårts kampe i deres afsluttende fase og af en sådan karakter, at Harrierne ikke blev indsat der. I stedet for blev de hovedsagelig benyttet mod argentinske stillinger nær frontlinierne og andre typer mål, som ikke var beskyttet af de radartyper, som Blue Eric var konstrueret til at imødegå. Rent faktisk nåede Blue Eric ikke at blive anvendt i kamp.

Det er så nærliggende at spørge, om



Blue Eric så var alle de anstrengelser værd, men på det punkt er hverken Royal Air Force, Marconi, Ministry of Defence eller Eric Annal i tvivl. Samstemmende siger de "Ja, - det var bestemt anstrengelserne værd!"

Hvis argentinerne havde nået at opbygge det forventede stærkere forsvar af jordstyrkerne med brug af radar, og var Harrierne i højere grad blevet sat ind mod de radarbeskyttelser, som Blue Eric var konstrueret til at matche, ville der utvivsomt have vist sig en effekt. Men helt afgørende efter det faktiske forløb er det, at både Royal Air Force, det britiske forsvar i øvrigt, den militære elektronikindustri i almindelighed og Marconi i særdeleshed lærte en masse om, hvordan effektivt EW-udstyr kan udvikles på ekstremt kort tid.

Også andre NATO-partners industrier har kunnet lære af Blue Eric projektet, men det har sandelig også vakt eftertanke. Skønt adskillige og i det daglige konkurrerende firmaer i og udenfor England i den foreliggende situation viste sig utroligt hjælpsomme, er det urealistisk at forvente, at en tilsvarende hjælpsomhed automatisk er til stede ved eventuelle fremtidige konflikter. Ændringer i det internationale politiske billede, nye politiske bindinger, neutralitetsønsker osv kan stille sig hindrende eller forsinkende i vejen, og Blue Eric projektet viste i hvert fald briterne, hvor vigtigt det var for dem at besidde en stærk indenlandsk industri på det højteknologiske område. Det giver

uafhængighed og sikkerhed for levering også i krisesituationer.

Blue Eric døde ikke med afslutningen af Falklandskrigen. Nogle af de fremstillede Blue Eric pods er endnu i brug i Farnborough i forbindelse med et udviklingsprogram, og skulle et nyt behov opstå, kan Blue Eric hurtigt vækkes til live igen.

Omkostningerne til Blue Eric projektet lå på ca 500.000 £ alt iberegnet, og det er naturligt at sammenholde dette tal og projektforløbet med et tilsvarende projekt gennemført i fredstid. Hvad ville det så have kostet? Eric Annals svar lyder: "Normalt ville et sådant projekt have strakt sig over et par år og kostet omkring 2 millioner £, eller 4 gange så meget, som Blue Eric kostede."

Ville en sådan fredstidsproduceret jammer så have været bedre end Blue Eric? Hertil siger Eric Annal: "Ja! - det ville den ubetinget have været, men 4 gange bedre? - Næppe. Men bedre ville den have været, for selv om et firma sætter alle kloge hoveder ind på et hasteprojekt og lader dem arbejde dag og nat på overtid, er der grænser for, HVOR mange mandtimer og HVOR mange overvejelser og HVOR mange tests, der effektivt kan puttes i projektet. Tidsfaktoren er afgørende, og som direktøren for et af de involverede firmaer udtrykte det: Har man kun 15 dage, er der grænser for, hvor meget man kan klemme ind i det færdige resultat!"

-ps-

Flyvestation Ålborg.

Våbenskjoldet blev godkendt den 19. september 1966.

Blasonering.

I rødt felt et guld tyrehoved.

Motivering.

Som våbenfigur er valgt et tyrehoved for derved at markere flyvestationens tilhørsforhold til Ålborg by og amt. Kimbreertyren, en statue af A. J. Bundgård, står på Vesterbro i Ålborg og betragtes som et vartegn for byen og egnen. Tyren føres endvidere i Ålborg amts våben med de for flyvestationen valgte tinkturer. Som forbillede for figuren er valgt et tyrehoved af bronze fra jernalderen fundet i Store Vildmose nær flyvestationen.

Devise.

På latin: "CAVE TAURUM CIMBRICUM", som på dansk betyder: "Vogt dig for kimbreertyren".

