

Fly Nyt



FLYVERSTABEN

FEBRUAR 1987

TIL TJENESTEBRUG



F-18 "Hornet" under regntunge skyer på Flyvestation Vandel.

FLYNYT udgives af
Flyverstabem

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

Postadresse:
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

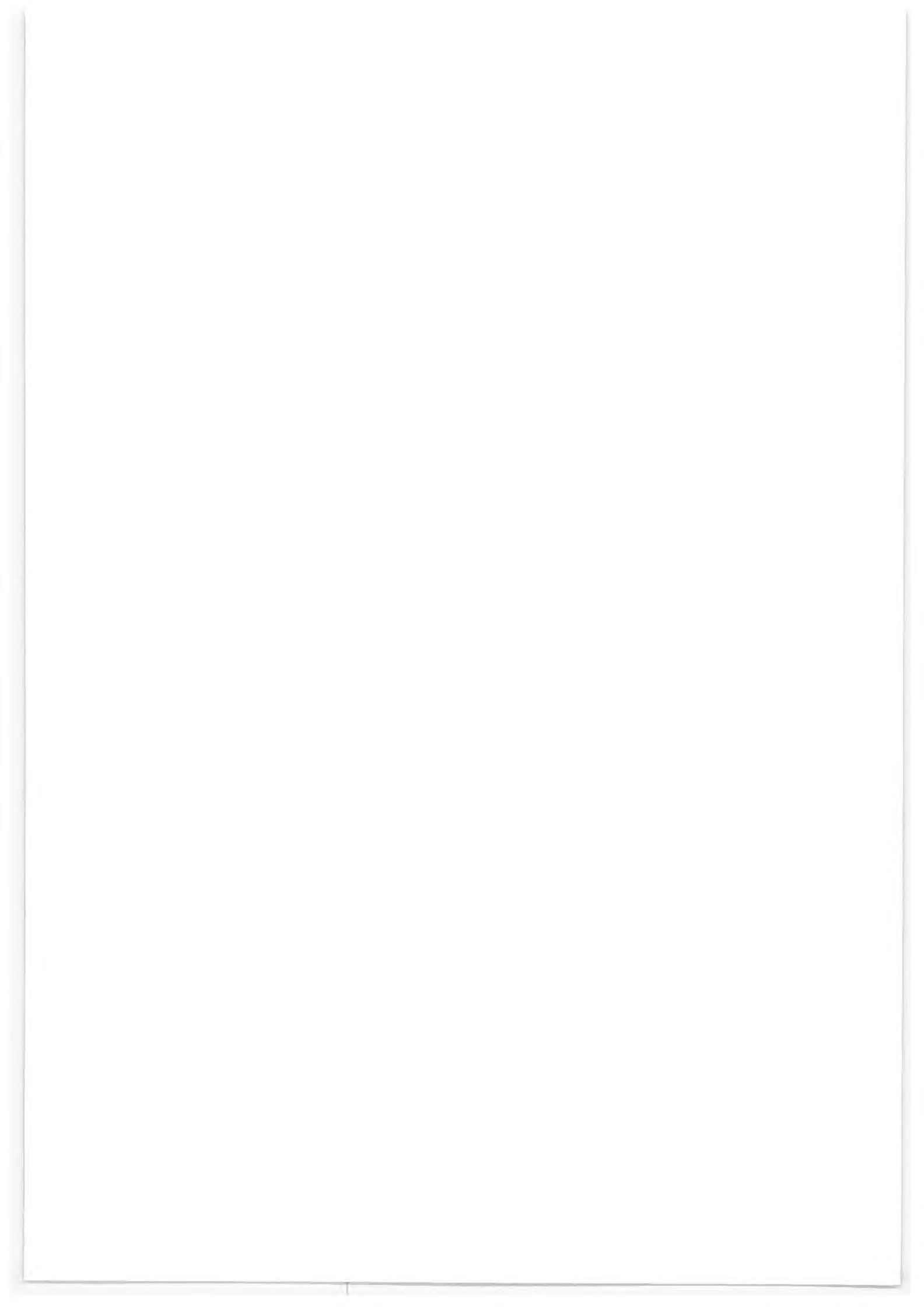
Telefoner:
(02) 89 22 55 lokal 3802
(02) 89 22 55 lokal 3823

Layout og reproduktion:
Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nummer af
FLYNYT er 24. april 1987.

Indholdsfortegnelse.

1987 – Et år i uddannelsens tegn.....	5
FWIT på Flyvestation Skrydstrup.....	6
Medaljen for udmærket lufttjeneste.....	9
FSF har fået ny landsformand.....	10
Over vandet gennem luften.....	11
De kan det hele selv.....	14
Militær grunduddannelse for flyverpræster.....	17
Well done, Frede.....	18
Egns museet fik et fly.....	19
Svendeprøver.....	21
"2 Alumner".....	22
Flyvestation Karup.....	22
Tinbox-tillægget	



1987 - Et år i uddannelsens tegn.

Det er et velkendt fænomen, at den offentlige sektor i de seneste år har haft svært ved at konkurrere med den private sektor om personel. Konjunkturfremgangen har øget efterspørgslen efter arbejdskraft, og har bevirket en lønforskel mellem de to sektorer, der gør det vanskeligt for offentlige myndigheder at rekruttere personel, ikke alene personel med en erhvervsuddannelse, men også personel til gennemgang af den offentlige sektors egne erhvervsuddannelser. Stærkest føles konkurrencen dog, når det gælder fastholdelse af det personel, der er blevet uddannet. I forsvaret er der således i disse år en afgang af uddannet personel på mellem 3 og 4% om året, medens det normale er ca. 1%. At de få procenter føles så belastende skyldes dels, at dette gennemsnit dækker over meget store udsving, der oftest omfatter specialuddannet nøglepersonel, dels at forsvaret gennem mange år har rationaliseret sit personelforbrug i en sådan grad, at selv en mangel på ganske få personer kan volde store problemer. Om de igangværende lønforhandlinger kan føre til, at personelafgangene ophører, kan vel ingen udtale sig om med sikkerhed. Men det forekommer i hvert fald lidet sandsynligt, at situationen kan ændres så meget, at det afgående personel vender tilbage til forsvaret. Skal de opståede mangler afhjælpes, er der derfor kun én udvej, nemlig at rekruttere nyt personel og uddanne dette. Uheldigvis er der samtidig andre forhold, der bevirker en øget uddannelsesvirksomhed i forsvaret. Ekspansionen efter krigen medførte en uafbalanceret aldersfordeling, og vi står over for en aldersbetinget afgang af de meget store efterkrigsårgange. Også den nye personel- og uddannelsesstruktur stiller krav om uddannelsesaktiviteter, særligt de ledelsesmæssige aspekter heraf. Lægger vi hertil et stigende behov for at modernisere nogle af de hidtidige funktionsuddannelser, ikke mindst de tekniske, er det vel berettiget at sige, at 1987 står i uddannelsens tegn. I flyvevåbnet er uddannelsesvirksomheden allerede forøget.

Den store pilotafgang har nødvendiggjort en fordobling af det årlige antal flyverelever. Forsvarets Rekruttering udvidede med henblik herpå sin kapacitet sidste år, og aktiviteten på Flyveskolen på Avnø er forøget til det dobbelte. I år sender vi over 20 flyverelever til NATO-flyveskolen i USA mod hidtil 10, og vi fortsætter hermed, til pilotstyrken er genopbygget. Der er en omlægning af piloternes samlede uddannelse på vej. Således at flyveuddannelsen og officersgrunduddannelsen integreres og rationaliseres med et kortere uddannelsesforløb som resultat. En overgangsordning for piloter, der allerede har gennemgået flyveuddannelsen, påregnes ligeledes gennemført. Afgangen af flyveledere og den begrænsede kapacitet på luftfartsvæsenets flyvelederskole har nødvendiggjort, at vi igen sender elever på grunduddannelse på Eurocontrols skole i Luxembourg, således at antallet af flyvelederelever stort set fordobles. Uddannelsen af elektronikteknikere og flyteknikere er mere end fordoblet. I 1987 påregner vi at påbegynde uddannelse af ca. 150 elektronikmekanikere og ca. 100 flymekanikere. Også uddannelse af andre kategorier på Flyvevåbnets Specialskole forøges. 24 elever forventes at påbegynde den nye, kompetencegivende administrationsuddannelse. I alt planlægges ca. 80.000 elevdage på Specialskolen i år mod ca. 60.000 sidste år og ca. 43.000 i 1985. Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole forøgede allerede sin aktivitet væsentligt sidste år. I år gennemfører ca. 90 overkonstabler og 76 værnepligtige den grundlæggende sergentuddannelse og tropslæreruddannelse på skolen, hvortil kommer 26 reserveofficerers samlede uddannelsesforløb. Desuden har det som følge af det udvidede antal flyverelever været nødvendigt at flytte sergentuddannelsen af aspiranterne til flyvelederuddannelsen og af en del af aspiranterne til officersgrunduddannelsen til sergentskolen. Flyvevåbnets skoler er således belastet i et omfang, som vi skal langt tilbage i tiden for at finde magen til. Kapaciteten er udnyttet til bristepunktet, såvel hvad angår lærere og instruktører som undervis-

ningslokaler og indkvarteringsmulighed. Denne voldsomme udvidelse af uddannelsen vil imidlertid også belaste de operative enheder. Dels i form af træk på timelære og afgivelse af personel, dels i form af elever til praktisk tjeneste.

Et væsentlig led i teknikernes uddannelse er netop den praktiske uddannelse ved enheder og på værksteder. Piloterne, der kommer hjem fra USA, skal gennem flere års operativ uddannelse, før de er fuldt kvalificeret. Og alt dette falder sammen med, at enhederne har mistet en stor del af det mest erfarne personel. I sandhed en stor udfordring til hele flyvevåbnet.

Men hermed er vi ikke ved vejs ende. Der er lagt en stram tidsplan for Forsvarskommandoens færdiggørelse af tilrettelæggelsen af videreuddannelserne for officerer og sergentgruppen. Forvaltningsuddannelsen af officerer er påbegyndt, og i løbet af 1987 skal den specifikke videreuddannelse af operative og tekniske officerer tilrettelægges, således at den kan begynde i 1988. Også videreuddannelsen på trin II skal tilrettelægges i 1987. Videreuddannelsen af mellemledere, sergentgruppen, har vi kun lige taget fat på. Et overgangskursus for mellemledere, der bestrider stillinger på højeste niveau er igang, og

resten af dette omfattende uddannelsesprogram skal tilrettelægges i løbet af 1987. Dette kan ikke gøres af Forsvarsstaben alene, skolerne og enhederne må medinddrages.

En arbejdsgruppe er gået igang med en modernisering af elektronikteknikeruddannelsen. Dette omfattende arbejde, der i allerhøjeste grad kræver enhedernes medvirken, forventes stort set afsluttet i år. Men hermed er udfordringerne ikke udtømt. ACBACCIS forudsætter omskoling af ca. 600 mand i enheder og stabe. Vi må bestandig søge at afstemme vor uddannelse med arbejdsmarkedsuddannelserne, hvis vi i det lange løb skal kunne konkurrere om de unge mennesker. Tilgangen til officersuddannelsen er ikke tilfredsstillende. Vi skal have fat i nye grupper af unge, også til konstabeluddannelsen; vi er på vej ind i de mindre fødselsårsgange. Også uddannelsen af værnepligtige kan stille yderligere krav; en ministeriel arbejdsgruppe arbejder hermed.

V. Ramlau
oberst

Chef for Flyverstabens Udviklings-
og uddannelsesafdeling



Fighter Weapons Instructor Training på Flyvestation Skrydstrup.

Af KN H. E. Hansen
FSNSKP

Fighter Weapons Instructor Training (FWIT) er en specifik del af et større initiativ (omtalt i FLYNYT, MAJ 1986), NATO TACTICAL FIGHTER WEAPONS TRAINING WORKING GROUP, NTFWTWG, som har til formål at etablere en potentiel langtidsløsning for NATO's taktiske flyvetræning.

FWIT er således ét af mange kurser, hvis formål er en videregående uddannelse af flyinstruktører specielt til F-16 våbensystemet, hvor værdifuld erfaring og viden således videregives til kommende instruktører, der fremover skal uddanne F-16 piloter på eskadrilleniveau.



Efter bestået kursus. Fra v. ses chefen for Flyvestation Ålborg, OB P. Dønvang, som lykønsker de 3 danske elever, PL K. Frederiksen, FSNALB og KN N. B. Jørgensen og KN C. Worning fra FSNSKP.



Kaptajn J. Nienhuus, Holland, som opnåede det bedste resultat på FWIT 1986.

I 1986 blev kurset ligeledes afviklet på Flyvestation Skrydstrup, hvor den belgiske kaptajn Jay Lemmens var den daglige leder af kurset. Denne gang deltog 15 elever og 9 instruktører.

I 1987 vil FWIT igen blive afholdt samlet på Flyvestation Skrydstrup, hvor kurset vil blive ledet af den hollandske major Dick Berlijn.

Derefter planlægges FWIT først etableret i 1989, eftersom de øvrige landes flyvevåben vil deltage i øvelse RED FLAG i USA. FWIT varer ca. 3 måneder og er opdelt i en teorifase og en flyvefase, som igen består af 2 dele.

I teorifasen, hvor der undervises på meget højt plan, er formålet at bibringe eleverne viden om F-16 teoretiske anvendelse som våbenplatform, og denne del varer ca. 1 måned.

Den praktiske indlæring, flyvefasen, er opdelt i en Air-to-Air fase, d.v.s. F-16 flyets rolle som luftforsvarsfly og en



Pressemøde under FWIT 1986.

FWIT WORKING PARTY, som er det styrende og koordinerende organ af FWIT, består således af medlemmer fra de 4 europæiske F-16 brugerlandes flyvevåben, Norge, Holland, Belgien og Danmark. Derudover deltager det amerikanske flyvevåben på stabsplan samt med fly og instruktører i flyvefasen.

FWIT blev første gang afholdt i 1983 på Flyvestation Kleine Brogel i Belgien samt på Flyvestation Rygge i Norge.

I 1984 blev kurset afviklet på henholdsvis Flyvestation Leewarden i Holland og Flyvestation Ålborg.

I 1985 blev hele kurset for første gang afholdt samme sted, nemlig på Flyvestation Sola i Norge, og her var den danske kaptajn S. Donby, supervisor/daglig leder af kurset.



Kaptajn Jan Lemmens og piloten foran et canadisk F-18 fly. Foto: Jørgen Kølbe.

Air-to-Ground fase, d.v.s. F-16's anvendelse i den offensive rolle.

Begge flyvefaser strækker sig over ca. 3 uger og omfatter ca. 35 missioner.

Efter afslutning af flyvefasen udleveres diplomer til de elever, som har bestået, og de er nu rede til at vende hjem med henblik på undervisning af andre piloter. Kurset, som er meget værdsat og eftertragtet blandt F-16 piloter, er hidtil gennemgået af 11 danske piloter, som alle har bestået.

Personel- og materielmæssigt er FWIT af en vis størrelse, idet hvert land kan deltage med 4 elever samt 2 instruktører og af teknisk personel deltager 20-25 teknikere pr. deltagende nation. Der kan således være over 100 personer involveret i FWIT.

Af fly kan deltage op til 16 x F-16 fly samt op til 20 fly af forskellige typer, f.eks. F-5, F-15, F-18, DRAKEN, MIRAGE, C-130 og E-3A, som støtte- og hjælpefly for træning af de forskellige roller.

Ved således at stille en dansk flyvestation til rådighed for FWIT yder Danmark et væsentligt bidrag til NATO-samarbejdet på et område som tillægges den største betydning.

Det danske forsvar har investeret store beløb i F-16 våbensystemet såvel materiel- som personelmæssigt, og det anses for godt købmandsskab i FWIT for derved at bidrage

til F-16 systemets position som et overlegent jagerfly, og derved muliggøre forsvaret af Danmark ved fortsat at holde den spidse ende meget spids.



Foran et F-5E agresorfly, ses fra v. FWIT supervisor 1986, KN Jan Lemmens, Belgien, den kvindelige jagerkontrollør Mary Ann Henry og piloten Cal Kemp.

Foto: Jørgen Kølle.



Instruktører og elever FWIT 1986.



Medaljen for udmærket lufttjeneste.



T.v. oberst Greely, i midten KN V. Boudreaux og t.h. generalmajor M. V. Hansen.

KN V. Boudreaux var den 10 JUL 1986 autoriseret som fører for en formation på 3 F-16 fly, der havde til opgave at øve jordmålsangreb i Rømø skydeområde.

Da formationen havde udført et angreb, foretog piloterne i de enkelte fly i formationen kontrol af udvendig bevæbning. Flyene befandt sig på dette tidspunkt i ca. 1000 fods højde, med en hastighed på ca. 350 knob.

Pludselig hørte KN V. Boudreaux et eksplosionsagtigt knald, efterfulgt af en skurrende motorlyd.

Piloterne på de øvrige fly i formationen så samtidig en stikflamme, der hurtigt efterfulgtes af en kraftig røgudvikling fra KN Boudreaux's fly.

Mens flyet stadig befandt sig over vand, blev den udvendige brændstoftank kastet. KN V. Boudreaux så at motoromdrejningerne var faldet og stadig var faldende. Han valgte derfor at udføre en genstartpro-

cedure for motoren. Selv om det senere viste sig, at motoren var stærkt beskadiget lykkedes det at genstarte denne. Herefter blev kursen sat mod Flyvestation Skrydstrup, hvor flyet blev landet uden yderligere hændelser.

Håndbog for F-16 foreskriver, at i tilfælde af motorfejl bør beslutningen om at lade sig udskyde med katapultsæde ikke udsættes, når flyet befinder sig under 2000 fod.

KN V. Boudreaux's første indskydelse under nødsituationen var da også at lade sig skyde ud. Med den inertie der var i flyet på hændelsestidspunktet, var det muligt for KN V. Boudreaux at stige til en højde over 2000 fod. Han valgte derfor, at forsøge at genstarte motoren. På grund af den manglende motorkraft var det ikke muligt, at bibeholde den opnåede højde. Under motorstarten reduceredes højden således til 700 fod, inden

det lykkedes at starte motoren. KN V. Boudreaux har således, for at redde et kostbart fly, bevæget sig under den højde, der er anbefalet som mindste udskydningshøjde med katapultsæde. For denne indsats blev KN V. Boudreaux tildelt medaljen for udmærket lufttjeneste. Medaljen blev overrakt af Chefen

for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor M. V. Hansen, den 4 DEC 1986. Ved samme lejlighed overrakte Chefen for ODC (Office of Defense Cooperation) oberst Greely, den amerikanske "Medal of Achievement", som det amerikanske flyvevåben har tildelt KN V. Boudreaux i samme anledning.



Flyvevåbnets Soldaterforening har fået ny landsformand.

Af B. Aalbæk-Nielsen

Efter 26 år på posten trak B. Aalbæk-Nielsen sig ved repræsentantskabsmødet i november 1986 tilbage som landsformand for Flyvevåbnets Soldaterforening (FSF), og som ny formand blev valgt halinspektør Flemming Raalund, Vordingborg.

- 1987 skal være et PR-år for FSF, siger den nye landsformand. Foreningen har i øjeblikket 3.500 medlemmer, men der er jo adskillige tusinder derudover, som kunne - og burde - være medlemmer. Det gælder de mange, der i årenes løb er hjemsendt efter længere eller kortere tids tjeneste

i FLV som faste officerer, befalingsmænd eller konstabler eller som værnepligtige, og det gælder dem, der i dag er i tjenesten.

Gennem de senere år har FSF i stigende grad taget del i debatten omkring forsvaret som en modvægt til de mange med en udpræget negativ holdning. Det er sket dels sammen med de øvrige soldaterforenings-organisationer, som FSF samarbejder med i Danske Forsvarsbroderselskabers, Soldater- og Marineforeningers Samråd (FSM), og det er - først og fremmest -



T.v. B. Aalbæk-Nielsen, i midten Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor B.V. Larsen
t.h. den nye landsformand, F. Raalund.

sket gennem FSF's medlemsblad PROPEL, som efter en gennemgribende omlægning ved bladets 40-års jubilæum i 1983 har fået en stadig større udbredelse også i kredse uden for FLV og FSF gennem en abonnementsordning.

Af andre væsentlige FSF-aktiviteter er der grund til at nævne de årlige soldaterjubilæer, der afholdes på flyvestationerne i Værløse, Ålborg, Karup og Skrydstrup og for første gang i 1986 også på FSN Bornholm. 3-400 tidligere og nuværende tjenstgørende i FLV mødes hvert år ved disse jubilæer for at genopfriske det gode kammeratskab gennem værnepligtstiden. Men ud over dette foregår der i det daglige en betydelig aktivitet rundt i foreningens 25 afdelinger, der dækker hele landet. Ikke mindst skydninger er på afdelingernes programmer, og hvert år i sommertiden mødes man på en af flyvestationerne til et landsskyttestævne. Om vinteren gennemføres en landskonkurrence indendørs på 15 m bane.

Som nævnt er det landsformanden Flemming Raalunds tanke at gøre 1987 til et PR-år,

naturligvis med en større medlemstilgang som mål.

- Og naturligvis ser vi specielt gerne alle FLV's nuværende tjenstgørende som medlemmer, siger Raalund. Økonomisk skulle det ikke betyde den helt store belastning. For et årskontingent på 175,- kr. kan man være med i alle foreningens aktiviteter, og så får man PROPEL ind gennem sin egen brevsprække 9 gange.

- Og i forsvarsdiskussionen taler vi med større vægt, når vi har 5.000 ellere flere medlemmer i ryggen, end vi gør med de nuværende 3.500.

Det er let at komme med i foreningen. Et brev med navn, adresse og oplysning om indkaldelsesår og evt. soldaternummer (hvis man hører til de årgange, der havde et sådant), kan gøre det, når det sendes til:

Flyvevåbnets Soldaterforening
Forretningsfører
Hans Egedesvej 9
9800 Hjørring.



Over vandet gennem luften.

Forstærkningsstyrker i praksis.

Af SSG N. M. Schaiffel-Nielsen
FSNVAN

Vi er igang med anden runde af efterårsøvelserne. Det brummer i luften af fly.

C-141 STARLIFTER transportfly brummer ind og ud af Billund Lufthavn. Vestfra over Nordsøen er troppetransportskibe på vej mod den jyske vestkyst.

Det der skal ske i de kommende uger er afviklingen af øvelserne Northern Wedding og Bold Guard (Nordisk bryllup og Den kække vagt). Det skal afprøves, om NATO-landene kan samarbejde om at forsvare den nordlige flanke.

TELTE

Flyvestation Vandel kan, med de få huse man råder over, ikke indkvartere en 700-800 mand. Noget af det første der kommer er et detachment marinere fra US Marine Corps, som skal gøre klar til at modtage kollegerne. De indkvarterer sig i enmandstelte, regnslag forstås. I løbet af de næste dage rejses en teltsky på omkring 100 telte til modtagelse af resten af Marine Air Group 31 (Marineluftgruppe 31),



I det klinisk rene teltområde var der en enkelt, som havde flair for "haveanlæg". På det lille skilt står der: All in the family.

som er underlagt Marine Amphibious Brigade 4 (Marine Amfibiebrigade 4). Efter at alle telte var besat med beboere, besøgte Deres udsendte området sammen med Capt. G. L. Hullopeter.

RENT OG VELFUNDERENDE

Capt. Hullopeter viste "sin" by frem med forståelig stolthed. Organisationen var i top. Her var post-kontor, læge- og tandlægeservice. Her var rengøringshold og, som et resultat heraf - RENT. Det var ikke muligt at få øje på blot et enkelt lillebitte stykke papir under rundgangen. En enkelt havde endda lavet en lille "forhave" til det telt han boede i. På bemærkningen, - Hvor er her rent! svarede Capt. Hullopeter, - Vi er nødt til at opretholde en streng disciplin omkring renholdelse. Husk, vi er en enhed, der i lang tid kan være tvunget til at leve på et skib med meget, meget lidt plads. Holder vi ikke disciplinen omkring rengøringen højt, vil vi blive ødt op af rotter på skibene.

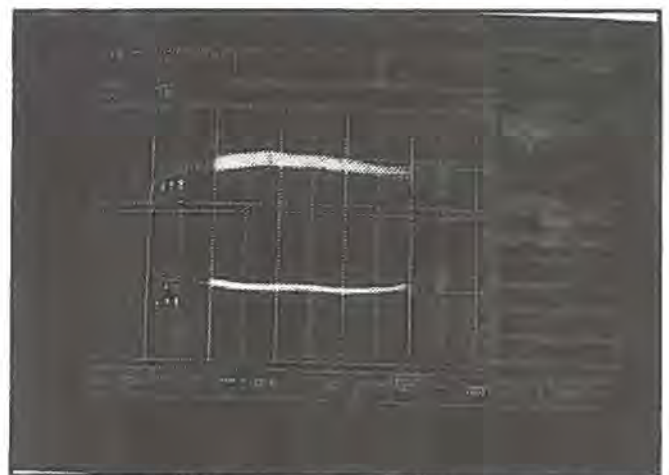
SELV RADAR MED

Ude ved hovedbanen stod en radar. - Den kan det hele ville rygtet vide. Intet var vel mere nærliggende end at bede vore gæster om lov til at se nærmere på. Udgangspunktet var et periferisk kendskab til flyvevåbnets gamle Q-radar, så der skulle ikke så meget til at imponere. Staff Sergeant Taylor fra Marine Wing Communications Squadron var den entusiastiske fortæller på den tekniske side. Udviklingen er gået stærkt. Der skal ikke trættes med teniske detaljer, men blot konstateres, at antennen der før fandt flyet

i luften når vi taler om højde/sideretning under indflyvning til banen, nu er blevet elektronisk styret og firkantet. Søgeradaren ser ud, som den slags altid har gjort. Forskellene bliver først rigtig tydelige, når man får lov at kaste et blik på scopene, det er en historie for sig. En af operatørerne Gunnery Sergeant Campbell viste, hvad man kunne med den slags. Knapper var afskaffet, man kan vælte kaffe ned i den slags. Istedet styrede operatøren scopet ved et fingertouch-system i scopets højre side. Ønskede han at ændre overvågningsafstanden fra 5 til 50 miles, så rørte han blot ved scopet og vips var området udvidet til 50 miles. Fly kunne "låses" på skærmen således at sporet blev stående så længe man ønskede det. Det kunne skiftes fra søgefunktion til indflyvningskontrol og meget, meget mere.

TRE MÅDER

Det danske vejr er just ikke stabilt, mange gange skal flyene ned under meget dårlige vejrforhold, hvor piloten først i sidste øjeblik kan se landingsbanen. Den medbragte radar kunne så at sige alt på dette område. Mange har sikkert en erindring om den gamle Q-radars "Talk-down"-procedure, hvor man fulgte flyets mere eller mindre tydelige spor på skærmen medens det nærmede sig flyvestationen. +/- 0 på centerlinien og 2,5⁰ nedstigning ad glide slop'en var ønskepositionen for pilot og radaroperatøren. Kom flyet ud af denne ønskeposition, måtte operatøren give korrektioner til piloten. Nye tider. Denne radar kunne, hvis flyet havde den rigtige instrumentering styre dette ned til en "Hands off"-landing, det vil sige en landing uden pilotens hjælp.



Det er måske ikke lige til at se det, men det er en dansk F-16, der er på vej ned af "Glide Slop'en" (Glidestien). Højre side af skærmen er "Finger Touch-området".

Det næstbedste var en landing, hvor piloten ved hjælp af et instrument i flyet selv lander flyet under marginale vejrforhold og endelig den gode gammelkendte metode med at tale flyet ned.

MEDBRAGT STRØM

I vor tidsalder ved ethvert barn, at skal følsomt elektronisk materiel fungere, skal det have en konstant strømtilførsel. Vi spurgte Capt. Hullopeter, hvordan man klarede den side af sagen. Han forklarede, at man havde haft et enkelt udfald på en af de mange generatorer, men ellers havde strømforsyningen været problemløs. Marine Wing Support Squadron 471 under kommando af Lt. Col. (oberstløjtnant) J. L. Kline, havde mere at se til end at skaffe strøm. Kørselstjenesten var et af ansvarsområderne, som omfattede alt fra almindelige biler til gaffeltrucks og laste- og losseudstyr til fly. Herudover leverede enheden soldater til bevogtning



GCA- controllerne i arbejde ved nogle af de mange skærme.

både af enhedens egne områder samt som støtte til flyvestationens hovedvagt der i hele perioden levede en trang tilværelse i den lille hovedvagt.

ARRESTING GEAR

F-18 Hornet er udstyret med en krog under kroppen (Arrester Hook), som gør, at flyet kan lande på et hangarskib. En sådan landing ser direkte halsbrækkende ud. Flyet flyves direkte ned mod dækket. Skulle krogen ikke få fat, skal flyet have så meget fart på, at det kan bringes op på flyvehastighed igen før dækket slipper op. Det samme øver man så på land, hvor wiren er udspændt tværs over hovedbanen. Det rykker lidt i nervesystemet når fly med en normal landing i tankerne ræser ned mod landingsbanen. Krogen slår mod asfalten, og gnister fyger til alle sider.



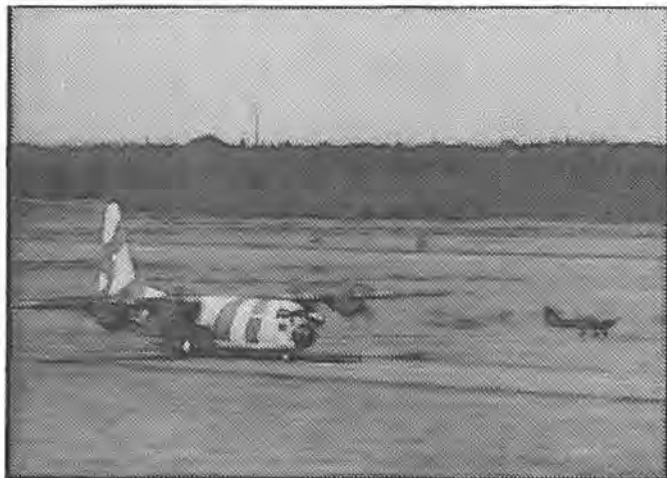
Så er der dobbelttanking igen. To Hornets bliver gentanket fra en af flyvestationens Fiat-tankvogne.

Hook'en får fat, og flyet stopper på små 100 m. For landkrabber en barsk oplevelse, for marinerne hverdag. Også denne opgave hører under MWSS 471.

SVED PÅ PANDEN

Nok havde man alting med, næsten. Flyvestationens Kørselstjeneste havde dog sit at se til under ind- og udtransport af gæsternes materiel. SSG A. V. Agrav og hans personel så til tider rimeligt rødøjede ud. For ikke nok med at US Marine Corps skulle have den støtte de havde krav på, men også No 1 (F) Squadron fra Wittering kunne bruge en hjælpende hånd.

En anden enhed havde rygende travlt. Drivmiddelgruppen. Deres store 20.000 liter Fiattankvogne lå i fast rutefart mellem tankområderne og flystandpladserne. En enkelt enhed fløj en dag over 50 missioner. I samme øjeblik flyene rullede ind i eskadrilleområdet efter endt mission,



Vi så denne lidt pudsige situation fra flyvekontrollen i Vandel, hvor en T-17 nåede ind på intersektion, før storebror C-130 Hercules fra RAF rullede forbi. Der kunne komme en skæg bobletekst ud af det.

kunne man se en Fiat tankvogn i respektfuld afstand efter flyet. Aldrig så snart var motoren shut'et ned, før tankningsoperatøren var fremme ved flyet klar til at tanke op. Ingen skulle vente på deres indsats. Det må givet have gjort indtryk på gæsterne, idet en af eskadrillecheferne ville vide, hvad man gjorde ved de mennesker og endnu hellere, han ville have hele flokken med hjem til Amerika - det blev ham nægtet. SG C. S. Rasmussen og hans tankningsoperatører gav udtryk for, at nok er det en spændende opgave at løse, men at de ikke foragter hverdagen, som er nok så rolig sammenlignet med de sidste to måneder.

TURISTGUIDES

Over mange år er det indgået i aftalerne, at værtnationen skal sørge for et informationstelt bemandedt med en til to mand. SSG C. T. E. Damgaard og SSG C. T. Quist har haft en begivenhedsrig tid. De har sendt folk rundt i hele landet for at se på vore seværdigheder. At de har gjort det med succes fremgår af mange af de samtaler Deres udsendte har ført med gæsterne.

Vandel by har ikke det helt store at byde på, men et lille egnsmuseum har man da. Hertil fandt mange af gæsterne vej. I museets gæstebog kan man læse mange begejstrede bemærkninger om besøget og det man havde set. Museets personale var lige så begejstrede for gæsterne, - De er mere høflige end normalt, sagde man, bare danskerne også vil opføre sig sådan.

Så fik vi den.

Interessen for danske forhold gav sig også udslag i, at der tre gange måtte hol-



Den samme Hercules på vej tilbage til Wittering i England, hvor No. 1 (F) Squadron er stationeret.

des briefing om flyvestationens tilblivelse. Historien om besættelsestiden optog amerikanerne meget og flere gav udtryk for savnet af litteratur om danske forhold under anden verdenskrig, på engelsk.

HVERDAG IGEN

De første dage i oktober sejlede og fløj MAG 31 og No 1 (F) Squadron igen. Til henholdsvis Italien og hjem til England. Og der blev gabende tomt på flyvestationen, pludselig var der igen masser af plads på de 982 ha flyvestationens område udgør.

Forstærkningsstyrkerne har fået et indtryk af, hvilket land de måske vil blive sendt til i en spændingsperiode og vi har fået et indtryk af, hvem det er der skal støtte os. Lad artiklen danne grundlag for en vurdering af dette forhold.

De kan det hele selv.

Af SSG N. M. Schaiffel-Nielsen
FSNVAN

Marine Air Group 31, Marineluftgruppe 31, en del af US Marine Corps 4th MAB, Marine Amphibius Brigade, besøgte i september/

oktober Flyvestation Vandel. De kunne det hele selv, hvis man ser bort fra forskellige støtteforanstaltninger, som er nødvendige i fred.



First Lieutenant A. Ballard, glad for at være i Danmark.

De kommer ind 4 på linie, efterfulgt af yderligere 4 på linie. De er F-18 HORNET og tilhører Marine Fighter Attack Squadron 115.

På højde med kontrolltårnet brækker de af for at gå på medvind til bane 27. Vi plejer at se flyene brække et efter et, men nej. Pludselig går alle 4 ind i et venstrehåndsdrej og tager afstand til hinanden i drejet, det ser i hvert fald anderledes ud.

Flyets konstruktion gør, at en fane af kondensstriber trækkes efter flyet lige før det svæver igennem til landing også det ser anderledes ud, vi ser noget nyt i disse septemberdage.

GODT FLY

Piloterne er stolte af deres fly. - Det bedste der findes, siger de. Også når der tales om vedligeholdelsestimer i forhold til flyvetimer. F-18A HORNET (Gedehamsen) er et ensædet skibs- og landbaseret flerrollet jagerfly med to motorer, som hver yder 4.810 kgp tryk. Braget det giver når efterbrænderen slås på og motorerne hver yder 7.167 kgp er til at høre. Med efterbrænder, bliver flyet nærmest slynget op i luften.

Med et luft-til-luft missil på hver vingetip og på stationerne under flyet, har flyet en maximumshastighed på 1915 km/t i 12.150 m højde. Med missiler på vingetipperne og tankene halvt fulde, når flyet en stighastighed på 304,6 m/sek.

Flyets operationsradius er udrustet til Combat Air Patrol uden droptanke, 770 km

og forøges ved at montere 3 1192 liters droptanke til 1180 km.

LANGT HJEMMEFRA

Eskadrillen er til dagligt baseret på Beaufort flyvebasen i South Carolina, USA, hvor de deler pladsen med 6 andre jagereskadriller.

På Vandel måtte man blandt andet dele pladsen med No 1 (F) Squadron, RAF, Wittering. Deres udsendte løb ind i en travl dag. Chefen for ESK 115 Lt. Col. (oberstløjtnant) H. L. Logan, tog venligt imod og overgav straks til First Lieutenant A. Ballard, som vi fik en samtale med.

- Hvordan finder I jer tilpas på Flyvestation Vandel? -

- Ganske udmærket, svarer Ballard, men her er en del anderledes.

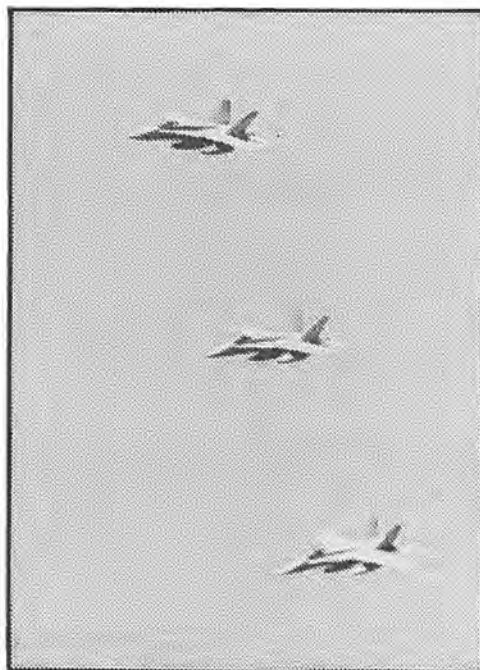
- Anderledes?

- Anderledes på den måde, at vi hjemme er vant til at have alting samlet på et sted. Her er alt spredt over et kæmpeareal, men vi har også forstået, hvorfor.

OPGAVEN

- Hvad er jeres opgave under denne øvelse?

- Vi har til opgave at flyve både ven og fjende, BLÅ eller ORANGE styrke, som det også hedder. I går fløj vi Combat Air Patrol (kamppatrulje) over kysten af Jylland for at beskytte vore styrker, som var i færd med at lave landgang på den jyske vestkyst. Vi oplevede også at flyve nærstøtte for den samme enhed, så opgaverne har været meget forskellige.



F-18 Hornet "brækker" over Vandel tårn. Alle tre på een gang, det så "forkert" ud, i hvert fald i starten.

- Hvordan finder I jer tilrette i det danske luftrum?
- De danske luftvejsregler er noget enklere end dem vi kender hjemmefra. Så snart du er startet VFR (visuelle flyve-regler), er du din egen og skal ikke hele tiden finde dig i at blive korrigeret af en radar på jorden. Det gør det hele nemmere.
Selvfølgelig er der ting vi ikke ved, men vi lærer hele tiden.

LANGT VÆK

- Hvornår regner I med at de lander igen? spørger vi flyvekontrollen. Der er gået op mod et par timer siden formationen tog af (startede).
- Det kommer da meget an på, om de har mødt en tanker undervejs, lød svaret. Deres udsendte undrede sig en smule, den slags er da normalt nøje planlagt. Noget af forklaringen kom i samtalen med Ballard. På spørgsmålet om missionernes rækkevidde lød svaret, - Sidste uge fløj vi nærstøtte for US Marine Corps under en landgangsmanøvre i Norge, hvor vi luft-tankede undervejs.
Når eskadrillen flyver nærstøtteoperationer for enheder på jorden, forklarer Ballard, har man, som regel, kontakt til en FAC (Forward Air Controller) en person på jorden, som har radiokontakt med piloten og giver ham indflyvningsanvisninger og som med en mortær kan afmærke målet med en røggranat. - Det kunne vi imidlertid ikke klare hver gang, siger han, så vi måtte klare det simuleret.

ADCAP

Endnu engang må vi stifte bekendtskab med den militære luftfarts særlige forkortelsesterminologi.
ADCAP står for Air Defence Combat Air Patrol, et dansk ord for det vil lyde noget i retning af, Luftforsvarskamppatrolje, enkelt, måske.
- Hvordan klarer I at få øje på de fjendtlige fly, når I ligger ude over havet og skal holde luftrummet rent?

- Vi har to muligheder, forklarer Ballard, den ene er radaren inde på land og den anden er vort eget øje kombineret med flyets konvertible radar.
Det er gået meget godt, vi har fløjet mod mange forskellige NATO-fly og ind imellem har vi da også haft besøg af den svenske VIGGEN.

HOST NATION SUPPORT

Flyverjysk kaldes denne indledning og står for "Støtte fra værtsnationen".
- Hvordan har I fundet Jer til rette på Vandel?
- HNS-støtten blev betegnet som komfortabel. Vi har fået al den hjælp og støtte vi har haft brug for.
- Det er første gang vi er i Europa, forklarer Ballard, og alting er bedre end det vi havde forventet. Både baner, tårnfunktioner og meget andet. Vi er vant til at leve i telte, når vi deployerer og sandelig om man ikke her har sørget for klubmuligheder både for officerer og personellet. Det er vi meget glade for.

PERSONLIGE BETRAGTNINGER

- Jeg er meget imponeret over det rene og velholdte land vi er kommet til. Både huse og haver ser så velholdte ud.
- Vi har været i Århus, Vejle og Billund. Vi rejste med tog til Århus, det var noget nyt for os alle. Hjemme i Amerika er der ingen der rejser med tog, så det var en helt ny ting at prøve. I øvrigt var togene rene og pæne, som alt andet. Ballard tilføjede med et lille smil, at også det danske øl havde gjort indtryk på ham. Ikke mindst TUBORG syntes han godt om. Normalt reklamerer vi ikke.
- Hvad er din holdning til måske at skulle til Vandel i en alvorlig situation?
- Jeg bryder mig ikke om undertrykkelse og samtidig mener jeg, at de vestlige demokratier er værd at bevare. Friheden skal forsvares og er det nødvendigt at gøre det her, så er det her jeg gør det.



Militær Grunduddannelse af flyverpræster.

Af MJ O. A. Lermark
FKO

Også flyverpræster har behov for og krav på at kunne begå sig under feltforhold for derved bedst muligt at kunne fungere og overleve under krig eller krigslignende tilstande.

For første gang i flyvevåbnet har der været afholdt et kursus for flyverpræster, hvor de fik lejlighed til at være soldater i bogstaveligste forstand. (En komprimeret rekrutuddannelse på 3 døgn). Kurset blev på fortrinlig måde tilrettelagt og gennemført af ESK661 på FSNKAR i dagene 6 - 8 JAN 1987.

Kursets formål:

- at bibringe flyverpræster kendskab til og forståelse for de almene soldatermæssige færdigheder af hensyn til flyverpræstens virke blandt mandskabet under krigsforhold samt
- at bibringe flyverpræsten færdigheder til egenbeskyttelse og overlevelse under krigsforhold.



Før den afsluttende øvelse - de store smil er fremme.



Trængslerne er i fuld gang - og smilene blev lidt anstrengte.



Førstehjælp - der knæles og gives lidt sjælesorg.



Fra den afsluttende nærkamp - smilene blev forandret til anstrengte grimasser.

Kurset blev gennemført under realistiske - til tider lidt barske - vilkår d.v.s. lange dage, kolde dage, fysisk og psykisk anstrengende dage, men hele kurset blev af præsterne gennemført med en næsten idealistisk iver og interesse for sagen.

WELL DONE.



Well done, Frede.

Onsdag den 29 OKT 1986 kl. 1613 havarerede et af flyvevåbnets lette træningsfly i Porsemosen sydvest for Stoksbjerg i Holme-gård Kommune. Havariet indtraf da besætningen, en instruktør og en flyverelev, skulle udføre en nødlandingsøvelse og ikke

i tide fik øje på nogle højspændingskabler. Flyet ramte det øverste kabel og styrtede til jorden ca. 50 meter længere fremme. Da flyet ramte jorden, blev understellet revet af, højre vinge brækkede og den øvrige struktur blev ligeledes svært beskadiget.

Ved sammenstødet med jorden blev instruktøren slået bevidstløs, og flyvereleven fik brud på højre ben. Han var ved bevidsthed, men noget uklar.

Da havariet indtraf befandt gårdejer Frede Kristiansen sig i en træbevoksning ca. 400 meter fra havaristedet. Han så flyet, da det var under indflyvning til landing, men fortsatte derefter sit arbejde. Han hørte imidlertid flyets motor blive gasset op og derefter et højt knald, og han var straks klar over, at flyet var forulykket og begyndte at løbe mod havaristedet. Samtidig med ham kom lærer Niels Linnet, der havde set nedstyrtningen.

Da Frede Kristiansen nåede hen til flyets venstre side, hvor eleven sad, havde denne allerede forsøgt at åbne canopyet indefra, men mekanismen var beskadiget, og det kunne ikke lade sig gøre. Forsøg på at åbne canopyet udefra lykkedes heller ikke. Plexiglasset var imidlertid beskadiget, og da han ikke så andre muligheder, begyndte Frede Kristiansen med de bare næver at rive stykker af plexiglasset, således at han kort efter kunne få eleven ud. I instruktørens side var det ikke muligt at rive plexiglasset ud. Her lykkedes det imidlertid at få fat under selve rammen, og ved at deformere denne, var det muligt at komme til instruktøren, som stadig var bevidstløs og ude af stand til at frigøre sig fra sikkerhedsselen. På trods af, at låsesystemet var ukendt af Frede Kristiansen, lykkedes det ham alligevel hurtigt at få instruktøren frigjort og hjulpet væk fra flyet.

Under redningsarbejdet var der betydelig risiko for at flyet kunne bryde i brand og dette har stået klart for redningsmanden, idet der omkring flyet lugtede stærkt af den udstømmende benzin. Gårdejer Frede Kristiansen optrådte meget resolut, da han uden at tage hensyn til



Frede Kristiansen gør sig klar til en demonstrationsflyvning i et af Flyvestation Avnø's T-17 fly.

sin egen sikkerhed, bistået af lærer Niels Linnet sørgede for, at besætningen blev bragt i sikkerhed.

For denne resolute indsats blev Frede Kristiansen den 20 NOV 1986, ved en ceremoni på Flyvestation Avnø, af Inspektøren for Flyvevåbnet, tildelt dennes våbenskjold.

Egns museet fik et fly.

Af SSG N. M. Schaiffel-Nielsen
FSNVAN

Egns museet i Vandel har fået eget fly. En F-84 G jagerbomber fra de dage da flyvevåbnet var udødelig, eller i hvert fald trådte i barnesko endnu.

I forbindelse med 40-års jubilæet for Danmarks befrielse blev museet opfordret til at lave en udstilling om besættelsestiden. Minder var der nok af, fra dengang da en



Vandel Egnsmuseums vartegn, en F-84 G jagerbomber.

fremmed magt beslaglagde over 40% af sognets samlede areal og byggede flyveplads på området. Det var dengang 166 familier i løbet af et halvt år måtte forlade deres hjem efterhånden, som man fik brug for husene eller gårdene.

Udstillingen skulle have et symbol, noget der kunne trække gæsterne indenfor. Man henvendte sig derfor til chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant K. S. Pedersen, og spurgte, om man kunne låne et fly.

Stationschefen var vel nok lidt forbavset over henvendelsen, men sagde dog ja til at hjælpe museumsfolket.

SVÆR AT SKILLES VED

Det blev et trækplaster. Alle der ved lidt om flys dragende kraft på det jordbundne menneske, vil vide, hvorfor. Der kom man-

ge til udstillingen, og museets folk var glade. Nu kan man jo blive helt glad for sådan et ældre fly, hvad museets folk da også blev. Flyet gav museet et ansigt. Flyet blev en markering af, hvor man kunne finde museet, hvis bygning måske er lidt anonym. Glæden over det gamle fly af fødte en rigtig ansøgning til flyvestationen, om at få lov at beholde det lånte. For at gøre en lang historie kort. Flyvestationen anbefalede ansøgningen til Flyvematerielkommandoen, som ejer flyet, og det glædelige skete, at man sagde ja. Selvfølgelig med nogle forbehold, som museet fint kan leve med. Og så sagde museet endda tak til. Flyet er blevet byens varemærke. Det hedder ikke mere, - Vandel? - hvor er det? Nej, det hedder, - Vandel? - Er det ikke der, hvor der står en flyver ved landevejen.



Svendeprøver.

Af OL V. Heide
CH/FLSP

På det repetitionskursus, som afsluttedes den 19 december 1986, var der 18 deltagere, som opnåede følgende resultater:

Særdeles vel udført (9 - 10):

4 svarende til 22,22%

Vel udført (7 - 8,99):

8 svarende til 44,44%

Bestået (3 - 6,99):

6 svarende til 33,33%

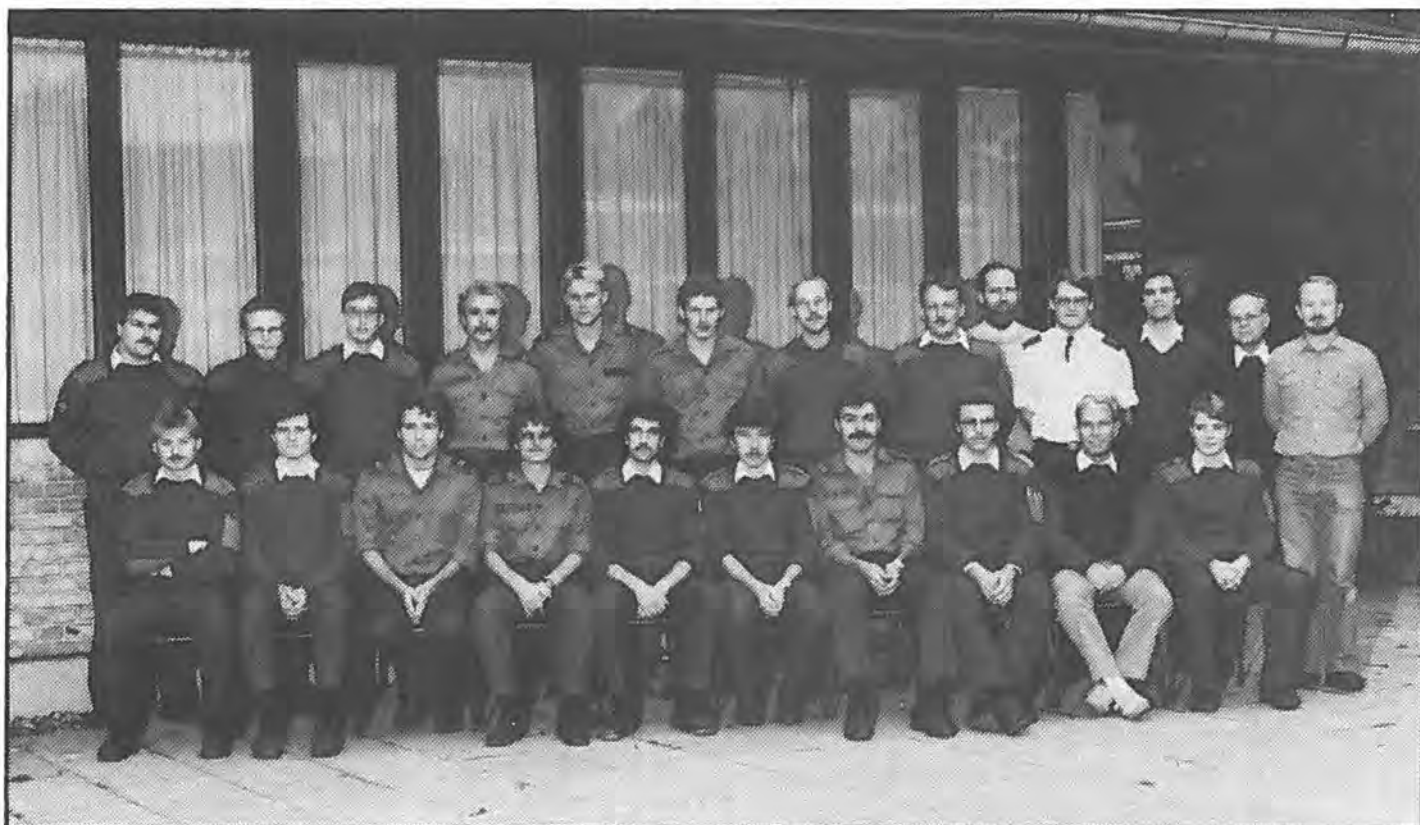
Gennemsnitskarakteren for holdet blev

7,8 (talskala 0 - 10).

Det skal særligt fremhæves at SG M. Leutenberger scorede rent 10 i alle discipliner.

2091 elever har gennemgået kurset, som var nr. 126 i rækken.

Det skal endvidere bemærkes, at dette var det første repetitionskursus i hele landet, som aflagde de ændrede svendeprøver for elektronikmekanikere. Håndværkerskolen i Sønderborg, Frederiksberg Tekniske Skole og Søværnets Konstabelskole Tele vil følge med i løbet af foråret og sommeren 1987.



Bagest fra venstre:

OKS S.N. Hoffmann, OKS O. Pedersen, OKS B.L. Jensen, OKS S. Kiersgaard, OKS J.S. Svensson, OKS F.T. Jensen, OKS P.E. Andersen, OKS J.K. Jørgensen, OVL E. Mortensen, SG M. Leutenberger, FAGL K. Rasmussen, OVL J. Stenbøg og FAGL K. Boesen.

Forrest fra venstre:

OKS K. Dahl, OKS M.H. Holst, OKS B.R. Rosager, OKS R.M. Jørgensen, OKS B. Nielsen, OKS P.F. Sørensen, OKS J.M. Larsen, OKS M. Pedersen, OVL og kursusleder K. Mortensen og OKS A.T. Larsen.

"2 Alumner".

Redaktionen har modtaget følgende:

Sorø Akademi, den 3 november 1986.

Kære hr. flyvergeneral.

Vi er to alumner fra Sorø Akademi, der med megen glæde deltog i jeres stud. luft. - 2 arrangement i forrige uge.

Vi vil med dette brev gerne takke alle fra kokkepiger, piloter til generaler, der med deres personlige, tapre indsats gjorde denne uge meget spændende for os.

Trods et tidsmæssigt stramt program hver dag lykkedes det for jer, hvad vore lærere og forældre forgæves har prøvet i de forgangne år; nemlig at få os op kl. meget tidligt, til at møde til tiden, til at deltage i en fysisk krævende konditest o.s.v.

Kort sagt, på trods af kolde ører, ømme fødder og trætte hoveder vil vi sige mange tak for en spændende, lærerig og begivenhedsrig uge.

P.S. Det kan jo være vi ses igen.

Med venlig hilsen

Navnene er redaktionen bekendt.



Flyvestation Karup.



Våbenskjoldet blev autoriseret af daværende Chef for Flyvevåbnet generalmajor J. Brodersen i FLKBST 202-2 af 14 APR 1969.

Blasonering.

I rødt skjold er anbragt en dekstervendt gående i kampstilling guld urfugl med sorte konturer og rødt øje.

Motivering.

Som våbenfigur er valgt en urfugl, for derved at markere flyvestationens tilhørsforhold til de omkringliggende hedeområder, for hvilke urfuglen betragtes som en symbolsk figur.

Devise.

På latin: "JUTUS FORTIS TENAX EST", hvilket på dansk betyder: Jyden han er stærk og sej.

Fly Nyt



FLYVERSTABEN

MAJ 1987



TIL TJENESTEBRUG



Flyvevåbnets Redningshelikopter i aktion.

FLYNYT udgives af
Flyverstabens

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

Postadresse:
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

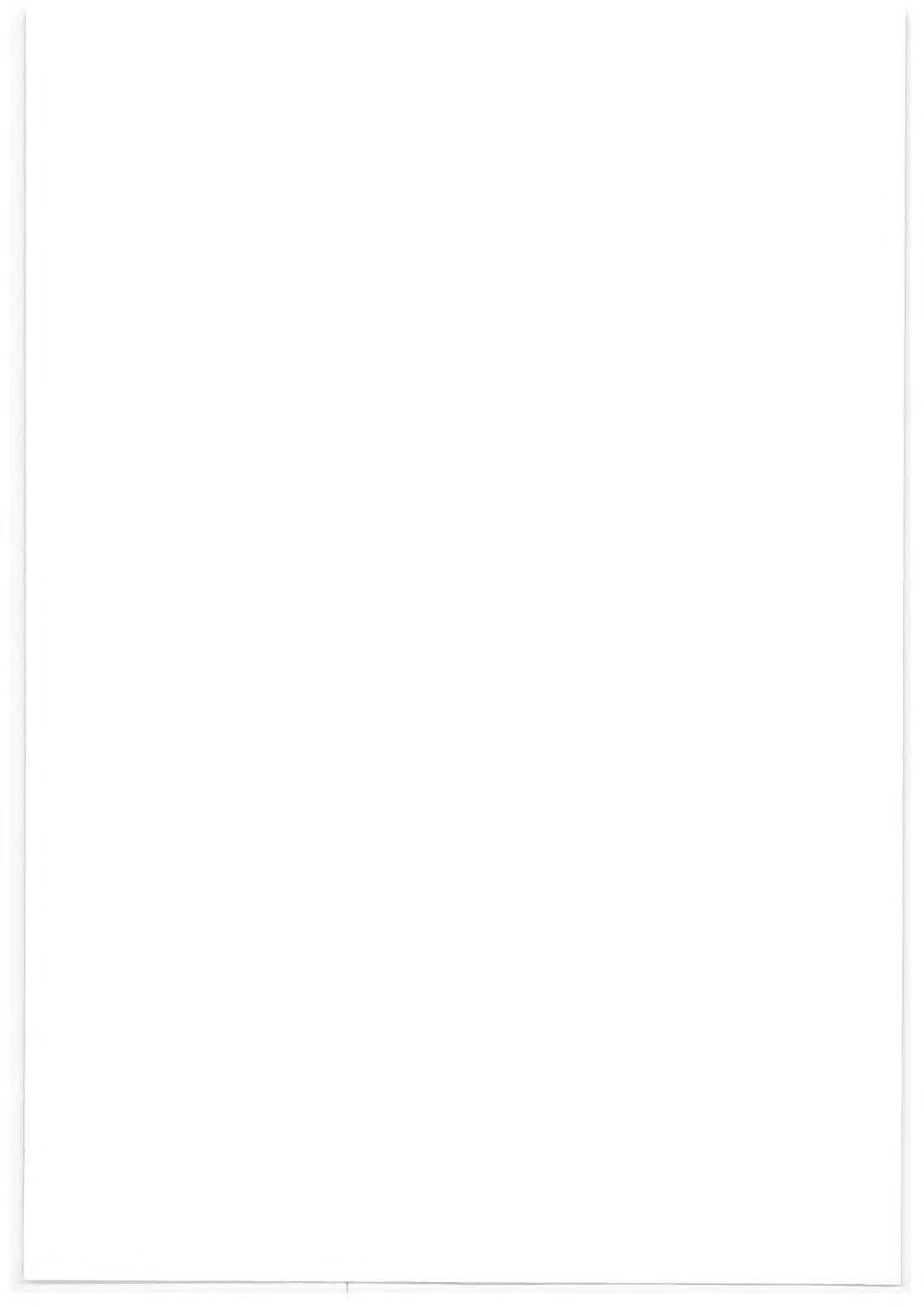
Telefoner:
(02) 89 22 55 lokal 3802
(02) 89 22 55 lokal 3823

Layout og reproduktion:
Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nummer af
FLYNYT er 24. juli 1987.

Indholdsfortegnelse.

Optakt til flyvevåbnets Åbent Hus 1987 på FSNSKP.....	5
En SAR-mission.....	7
Svendeprøver.....	9
Indfasning af ABC-dragt med tilbehør.....	10
Danmarks Flyvemuseum i Billund.....	11
Flyvevåbnets Specialskole 10 år 1 APR 1987.....	18
Flyvestation Skrydstrup.....	19
Tinbox-tillægget	



Optakt til flyvevåbnets Åbent Hus 1987

på Flyvestation Skrydstrup.

Af KN H.E. Hansen
FSNSKP



Til transport af besøgende indsettes veterantog på strækningen Haderslev - Flyvestation Skrydstrup.

Med Flyvestation Skrydstrup som arrangør afholdes flyvevåbnets ÅBENT HUS arrangement søndag den 14 JUN 1987.

Flyvestationen havde sidst arrangementet i 1983, hvor begivenheden samlede ca. 60-65.000 besøgende.

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

Der er således forventning om, at mange inviterede vil efterkomme invitationen, som herved vil få lejlighed til at mødes med flyvestationens personel.

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

I skrivende stund har flyvestationen ikke fået endeligt tilsagn.

Arrangementet foregår i tidsrummet 1000 - 1600. For de besøgende, som ankommer ad landevejen, vil der være adgang til flyvestationens område fra kl. 0900.

På jernbanestrækningen Haderslev - flyvestationen vil der være indsat veterantog. DANAIR vil morgen og aften indsat særlige ruter til og fra flyvestationen, li-



Fra Åbent Hus 1983.

gesom der vil blive arrangeret rundflyvning.

Fra arrangementet iøvrigt skal nævnes:

a. Opvisning og static display af de fly, som i dag er i tjeneste ved flyvevåbnet, Søværnets og Hærens flyvetjeneste.

b. Opvisninger i faldskærmsudspring, svæve- og drageflyvning.

c. Udstilling af ældre fly:
F-84, F-86, F-100, F-104,
HARVARD, METEOR, HUNTER, CHIPMUNK,
KZ-3 og KZ-7.

d. ESK533 fra Luftværnsgruppen, som placeres på flyvestationen fra 1 SEP 1987, vil opstille og demonstrere HAWK-materiel.

e. I opstillede telte vil der være diverse udstillinger af materiel og udstyr. I udstillingsområdet vil bl.a. følgende være repræsenteret: Danmarks Flyvemuseum, Svæveflyveklub, Modelflyveklub, Hjemmeværnet, De Danske Forsvarsbrødre, Flyvevåbnets Soldaterforening og Atlantsammenslutningen.

f. Med det sigte at skabe forøget interesse for tjeneste i flyvevåbnet og dermed

øge tilgangen af personel, vil flyvestationen med en større udstilling orientere om job- og ansættelsesmuligheder i flyvevåbnet.

Udstillingen vil vise arbejdende stande, udstyr og materiel fra forskellige tekniske materielområder. Der vil endvidere være orientering om og udstilling af materiel fra flyvestationens forsvars- og bevogtningstjeneste, herunder hundetjenesten samt materiel fra brand- og redningstjenesten.

Fra den tekniske afdeling skal nævnes udstilling af special jordudstyr, gennemskårne motorer, eksempler på fejlfinding i motorer, radarlandingsmidler, diverse våbentyper, hydrauliske systemer, EL, dæk, hjul og pladeværksted, nødudstyr, katapultsæder flyveudrustning, F-16 flyets styresystem, fly-by-wire og F-16 fuldt opladt.

g. Danske privatflyvere inviteres til et "fly-in" med max. 150 fly. Nærmere herom, tilmelding m.v. kan læses i KDY FLYV, nr. 3/1987.

h. Program og et flyhistorisk tidsskrift med titlen "Forsvarets fly efter 1945", vil blive solgt under arrangementet.

i. KFUM Soldaterhjem vil - traditionen tro forestå salg af diverse forfriskninger.

Planlægningen af arrangementet forløber tilfredsstillende, og der ses fra flyvestationens side med stor forventning hen til dagen med ønsket om, at vejrguderne vil vise sig fra sine gunstige sider. Alle sejl vil blive sat, for at flyvestati-

onens gæster skal få en festlig og udbytterig dag.

Velkommen på FLYVESTATION SKRYDSTRUP

søndag den 14 juni 1987.



Som optakt til Åbent Hus 1987 afholder flyvestationen fredag den 12 juni spisning og flyverbal i een af flyvestationens hangarer med deltagelse af flyvestationens personel, udenlandske deltagere m.v. Billedet er fra 1983, hvor en tilsvarende begivenhed havde samlet omkring 1100 mennesker i Sønderborgs ringridertelt.



En SAR-mission.

Af KN T. Hesselbjerg
ESK722

Kl. 1956 ringede den direkte telefon fra RCC i Karup. Svensk RCC havde kontakt med fragtskibet "PARMA" på en position i Oslofjorden ca. 15 NM fra kysten. Svenske "PARMA" på 2000BRT tog vand ind, havde slagside og skulle have hjælp. Da SAR-ÅLB åbenbart kunne være i luften og fremme ved havaristen før vore nordiske naboer, var opringningen samtidig en "scrambleordre". Kl. 2009 er SAR-ÅLB i luften, og i decembermørket flyver vi ind og ud af skyer i 1000 fods højde i meget kraftig turbulens. Straks efter SAR-ÅLB er i luften, forsøger besætningen rutinemæssigt at etablere radiokontakt med RCC i Karup for at få sup-

pleret den sparsomme briefing, som blev givet på telefonen. Trods mange ihærdige forsøg, lykkedes det ikke at få radiokontakt.

Vi gjorde derfor brug af Skagen Radio og Skagen CPR som relæstationer. Sidstnævnte tilbød os at fremskaffe en operativ radiooperatør - dette modtog vi med kys-hånd. Han nåede desværre ikke frem, før vi måtte forlade hans frekvens til fordel for kommunikation med norske stationer samt pejling af "PARMA".

Kl. 2104 er vi fremme ved "PARMA". Skibet ligger meget uroligt i den 10 - 15 meter høje sø og har ca. 20° slagside. Helikop-

terens fartmåler viser 50 - 60 knob, når vi holder stille over skibet, svarende til en vindstyrke på storm til orkan.

Der går ca. 25 minutter, før vi får etableret forbindelse med en guide-line, og først, da vi sætter mere vægt på linen for at få den til at hænge mere lodret i den kraftige vind og får drejet skibet mere op i vinden (en kurs ind mod kysten), lykkes det.

Vi overvejede først at sætte vores redder af på dækket for at etablere twin-lift (2 personer ad gangen), så vi kunne få skibsbesætningen samlet hurtigt op. Det kom vi dog hurtigt fra, da vi fik set lidt mere på forholdene. Skibet var meget uroligt og huggede voldsomt i søerne. Single-lift besluttedes herefter, selvom der var en vis risiko for, at personerne under opsamlingen kunne komme til skade. Denne risiko var vi tvunget til at løbe, da det eneste alternativ ellers var at personerne een efter een skulle springe i vandet kun iført redningsvest, da omstændighederne var således, at de ikke sikkert kunne komme i deres redningsbåd. Vi startede opsamlingen fra agterdækket, der på trods af sin højde over overfladen (20 meter) periodisk blev overskyldt. Da skibet bevægede sig så voldsomt i søerne, foregik opsamlingen 80 - 100 fods højde over skibets dæk. Alle blev opsamlet i single-lift.

Da de fire første var kommet op uden de store problemer, mistede vi guide-line forbindelse med skibet. Ny guide-line blev etableret og vi opsamlede den femte mand (en stor kleppert). Atter mistede vi guide-line forbindelse og en ny lineforbindelse blev etableret. Sjette mand blev opsamlet, men han gled på dækket og inden vi fik ham fri af skibet, havde han haft kontakt med dækket og gelænderet, hvorved han fik nogle knubs. Den syvende mand får sig også nogle knubs, da han efter at have iført sig redningsslyngen begynder at gå ind i styrehuset. Skibet tager en ordentlig overhaling og i et snubtag bliver han hevet ud af døren - fri af skibet; men herved når han at stifte bekendtskab med gelænderet og får et slag i brystet. Guide-linen bliver til alles tilfredshed nu liggende alene på dækket medens sidste mand er nede for at stoppe motoren. Den ottende og sidste mand kommer op uden knubs.

Under hele opsamlingen, der varede 25 minutter, havde vi stor hjælp af den norske Sea-King, som lyste for os på havover-

fladen, hjalp os med radioforbindelse til land, og sluttelig - med deres mere moderne navigationudstyr - gav os hjælp til at lande på flyvepladsen i Torp. Den norske helikopter ankom til "PARMA" 20 minutter efter vores ankomst.

Hele opsamlingen blev foretaget med vores nye elektriske kran, der har 160 fod wire. Opsamlingen kunne derfor ikke være foretaget med vores hydrauliske kran, der kun har 100 fod wire.

Efter ankomsten til Torp viste det sig, at det kun var småknubs de 2 besætningsmedlemmer havde fået, men de blev alligevel overført til Torp sygehus for undersøgelse. Under hjemflyvningen kunne vi stadig ikke få forbindelse med RCC i Karup, men kommunikerede noget så betryggende med norske og engelske stationer. Den norske helikopter informerede os om, at "PRAMA"s last af kunstgødning nu brændte.

Landing på FSNALB kl. 0102.

KOMMENTARER TIL "EN SAR-RAPPORT".

Af P. Blokdal-Pedersen
CH/ESK722

ESK722 opretholder SAR-beredskab på flyvestationerne Værløse, Ålborg og Skrydstrup døgnet rundt, året rundt. Dette er naturligvis alle bekendt. I 1986 udførte ESK722 316 SAR-missioner, lidt færre end året før. Ikke to missioner er ens, så på årsbasis kommer eskadrillens besætninger ud for hele spektret - lige fra "a piece of cake" til de mere barske missioner. Den 3 DEC 1986 havde følgende besætning vagt på Flyvestation Ålborg:

Fartøjschef:	KN	T. Hesselbjerg
Pilot:	PL	B.A.B. Thomsen
Maskinist:	SSG-1	B. Rasmussen
Redder:	OKS-1	B. Udbjerg
Radiooperatør:	SSG-1	O.R. Hansen
Læge:	RLG	T.G. Knudsen

De oplevede her en mission af sidstnævnte kategori. Besætningen ydede således under vanskelige vilkår en særdeles professionel indsats, og missionen fik en lykkelig udgang.

Fra min side skal i den anledning lyde et "WELL DONE" til hele besætningen.

Svendepøver.

Af OL V. Heide
CH/FLSP

Den 13. marts 1987 afsluttede Flyvevåbnets Specialskole (FLSP) repetitionskursus nr. 127. Der var 22 deltagere på kurset, og de opnåede følgende resultater:

Særdeles vel udført (9-10)

3 svarende til 13,64%

Vel udført (7-8,99)

14 svarende til 63,64%

Bestået (3-6,99)

5 svarende til 22,72%

Gennemsnitskarakteren for holdet blev 7,67 (talskala 0-10).

2113 elever har til dato gennemgået kursus og bestået svendepøven.

Holdet brugte en del tid på lektielæsning om aftenen, hvor FLSP stillede lokaler i bygn. 131 til rådighed.

Holdet holdt svendegilde i Jonstruplejrens personaleklub og lærerne var inviteret med.



På billedet ses bagest fra venstre:

4. række

OKS J.K.R Jensen, OKS M. Raunholt, OKS F. Hoffmann, OKS P.T. Clausen, OKS C. Haar.

3. række

OVL J. Stenbøg, OVL og kursusleder K. Mortensen, OKS A. Bennetzen, OKS B. Christensen, OKS J.E. Larsen, OKS P. Bohl-Møller, OKS E. Brøndum, OKS J. Nielsen, OKS P. Gajhede, OVL M.E. Nyholm, OVL E. Mortensen.

2. række

FAGL K. Boesen, OKS T.A.L. Olsen, OKS L. Houmark, OKS T. Laursen, OKS T.T. Pedersen, OKS C.C. Jensen, OKS A. Dahl.

1. række

OKS S. Vestergaard, OKS P.L. Neumann, OKS M. Nielsen, OKS J.E. Sørensen.

På billedet ses også holdets maskot ALF, som deltog både ved midtvejsprøver, skoleprøver og svendepøver.

Indfasning af ABC-dragt med tilbehør.

Af KN J.Q. Rasmussen
ABCTJ/HIAS

I løbet af 1987 indfases der i forsvaret nyt ABC-materiel, der har stor betydning for enhedernes kampkraft. Ud over Automatisk C-Detektor og Akustisk C-Alarm (ACD og ACA) indfases blandt andet ABC-dragten med tilhørende handsker og støvler. ABC-dragten indføres som et sæt således:

- ABC-dragt
- ABC-handsker
- ABC-støvler
- Taske til ABC-dragt m.m.

ABC-dragten er en sløringsfarvet heldragt, monteret med fast hætte. Der er lynlås foran samt burrebånd ved håndled, ben og over lynlåsen. Ved hjælp af burrebåndene tillukkes dragten udenpå ABC-handsker og -støvler.

ABC-dragten yder i forbindelse med anlægelse af ABC-maske, handsker og støvler fuld beskyttelse mod væskeformige C-kampstoffer i mindst 6 timer og overfor dampformige kampstoffer i mindst 24 timer. Endvidere yder dragten fuld beskyttelse mod gennemtrængning af radioaktivt støv i mindst 6 timer. Dragten kan være anlagt, som f.eks. en del af klargjort C-påklædning, i mindst 28 døgn uden at beskyttelsen nedsættes. I tilfælde af angreb med væskeformigt C-kampstof, der erkendes ved udslag på det påklæbde sporepapir, renses dragten på almindelig vis med antigaspudder.

Beskyttelsesmaterialet i ABC-dragten er et aktivt kullag, der er påstøbt et polyurethanskumlag. Yderstoffet er ved imprægnering gjort brandhæmmende samt olie- og vandskyende.

ABC-handskerne leveres med inderhandske af bomuld. ABC-støvlerne, der anlægges udenpå snørestøvlerne, kan tillige anvendes som vejrligsbeskyttelse og under løsning af opgaver i særlig fugtige omgivelser.

ABC-dragten leveres i en grøn varmekselet vakuumpakning og vejer ca. 2 kg. ABC-handsker og -støvler samt taske vejer yderligere ca. 1 kg, således at den samlede vægt af ABC-dragten med tilbehør er ca. 3 kg.

Med den hårdt tiltrængte indfasning af ABC-dragten gives der nu enhederne mulighed for at kunne operere i en kortere



periode i et væskeformigt C-kampstof forurenet område. På nuværende tidspunkt må det erkendes, at enhedernes personel ikke vil have store muligheder for at overleve ved direkte angreb med væskeformigt C-kampstof, hvilket derfor vil have katastrofale følger for enhedernes kampkraft. Indførelse af dragten får derfor en væsentlig operativ betydning gennem at øge enhedernes muligheder for at overleve og videreføre løsningen af pålagte opgaver. Dragten tænkes endvidere anlagt som en del af A-påklædningen ved ophold i eller passage af nedfaldsområder. ABC-dragten med tilhørende handsker og støvler anlægges i overensstemmelse med det ABC-mæssige beredskab. Indtil enheden befaler hel eller delvis anlæggelse af ABC-dragten med tilbehør, bør materiellet føres ved enhedens faglige element for ikke at belaste enkeltmand unødigt. Dragten kan erstatte kampuniformen eller supplere

denne som en del af C-påklædningen. Under normale forhold bør kampuniformen dog ikke anlægges under ABC-dragten, da denne virker hæmmende på legemets naturlige varmeafgivelse, men føres i den til ABC-dragten medfølgende taske. Ved normal arbejdsudfoldelse anslås det foreløbigt, at man ved en temperatur på 11-12 grader vil kunne opholde sig ca. 3½ time i fuldt anlagt ABC-dragt.

Indfasning af ABC-dragten med tilbehør vil blive påbegyndt primo 1987. Først gennemføres udlevering af udstyret til uddannelsesbrug ved operative og uddannende enheder i hæren, flyvevåbnet og søværnet, ligesom der påregnes opbygget en beredskabsbeholdning til flyvevåbnet. Endvidere opbygges der en større uddannelsespulje i hver af de to landsdelskommandoers område. Disse puljer kan anvendes i forbindelse med bl.a. mønstringer i hæren, søværnet og flyvevåbnet samt hjemmeværnet. Herefter påbegyndes oplægning ved de forvaltende myndigheder af beredskabsbehold-

ninger til alt personel. Indfasningen forventes afsluttet i begyndelsen af 90'erne, når alle dragter til det militære forsvar er leveret. Hjemmeværnet anskaffer sideløbende hermed en tilsvarende beredskabsbeholdning af ABC-dragter med tilhørende udstyr til alt personel. Endvidere anskaffer civilforsvaret ABC-dragten i en grå farve med tilhørende udstyr til beskyttelse af det personel, der skal operere i et væskeforurenede område.

Forsvaret og civilforsvaret har med indfasning af det anførte materiel muliggjort en større grad af overlevelse ved enhederne ved primært direkte angreb med væskeformige C-kampstoffer. Dette betyder, at de pålagte operative opgaver vil kunne løses uden alvorlig nedgang i kampkraften, som det er tilfældet på nuværende tidspunkt, hvor C-beskyttelsen, baseret på kampuniformssystem M/58 og M/84 samt civilforsvarets indsatsuniform, er utilstrækkelig.



Danmarks Flyvemuseum i Billund.

AF P. E. Ancker
DIR/DK-FLYMUS

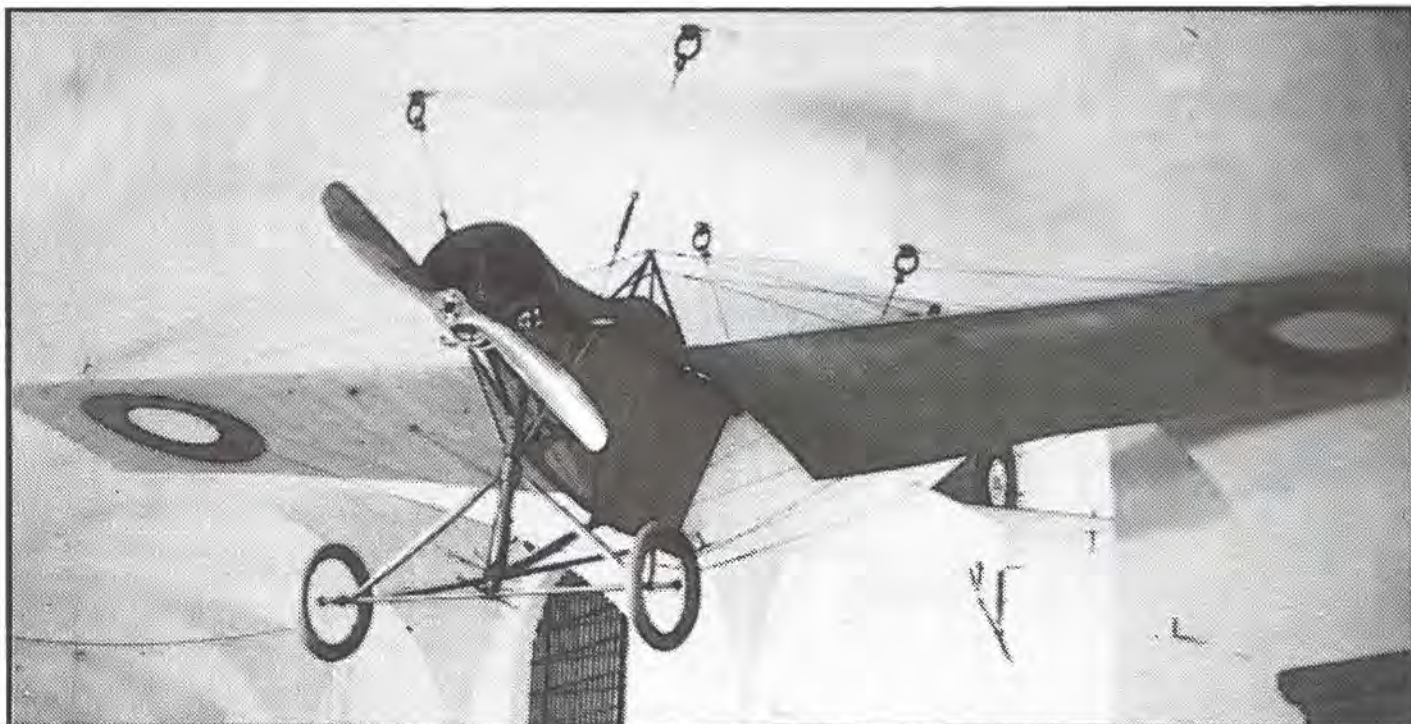
Danmarks Flyvemuseum i Billund bliver et ultrahistorisk specialmuseum for flyvning, uftfart og rumfart.

LYVEHISTORISK TILBAGEBLIK

Den gamle anken om at bevare flyvende materiel på museum er ingenlunde af nyere dato. Ingen tænkte vel i flyvningens første decade (1903 - 13) på at disse "flyvende maskiner" kunne repræsentere en værdi for eftertiden, men umiddelbart efter første verdenskrig (1914 - 18) opstod der i en række lande et ønske om at etablere egentlige flyvemuseer. - Således også i Danmark, hvor der foreligger et forslag fra 1924 om at indrette et museum for fly i de gamle hangarer i Avedøre. Dette forslag blev dog aldrig realiseret, og i løbet af tyverne og trediverne gik

museumsbestræbelserne i stå. - Det er svært at gisne om, hvad denne udvikling skyldtes, men det er nærliggende at antage, at "forbrugersamfundets indstilling: BRUG OG SMID VÆK" gjorde sig gældende på dette specielle område allerede da.

Den teknologiske udvikling i trediverne og den enorme produktion af flymateriel under 2'den verdenskrig (1940 - 45) har utvivlsomt påvirket indstillingen, således at den enkelte flyvemaskine ikke længere fremstod som et TEKNISK VIDUNDER, som tilfældet var i flyvningens barndom. - Realiteterne er, at man skal helt frem til midten af tresserne, før der på ny melder sig en massiv interesse på internationalt plan for at bevare den kulturhistoriske arv, som fly - flyvning og luftfart - har tilført vort århundrede. Mange værdifulde fly er derfor gået tabt,



B & S Monoplanet er en ren dansk konstruktion af såvel fly som motor. Udviklet af to ingeniører ved B&W (Berg og Storm) i 1909. Konstruktionen som "Monoplan" var bemærkelsesværdig for perioden, hvor det var langt mere almindeligt at bygge "Biplaner".

medens bevarelsen af andre tidlige typer ofte skyldes rene tilfældigheder. - Typisk i så henseende er et af vore mest værdifulde flyvehistoriske klenodier her i landet, det **dansk konstruerede** og **dansk byggede** "Berg & Storm monoplan" fra 1911. Dette helt uerstattelige fly blev efter endt tjeneste i 1913 udbudt på auktion, men da ingen købere meldte sig, blev det besluttet, at lade flyet indgå i Tøjhusmuseets samlinger. - Derved blev flyet bevaret for eftertiden, og Danmarks Flyvemuseum har efter forhandling med Tøjhusmuseet sikret, at "B & S monoplanet" bliver overført til Billund så betids, at det vil kunne indgå i museets "åbningstilbud" til publikum i 1989.

Tilsvarende eksempler kan påvises mange steder i udlandet, og det er i denne forbindelse interessant at notere sig, at der ved etableringen af "Royal Air Force museet" i England i 1972, forud var gået en særdeles bitter strid på højt niveau netop om holdningen til de flymuseale perspektiver. - Indtil 1968 var indstillingen i "Whitehall" helt klar:

Fly var materiel, som man
udviklede
producerede
benyttede og derefter
skrottede!

Derfor ejede Royal Air Force - museet eksempelvis ikke en "Bristol BLENHEIM" til trods for at dette fly under Anden Verdenskrig blev fremstillet i ca. 5000 eksemplarer. - Alt kan lade sig gøre, hvis der

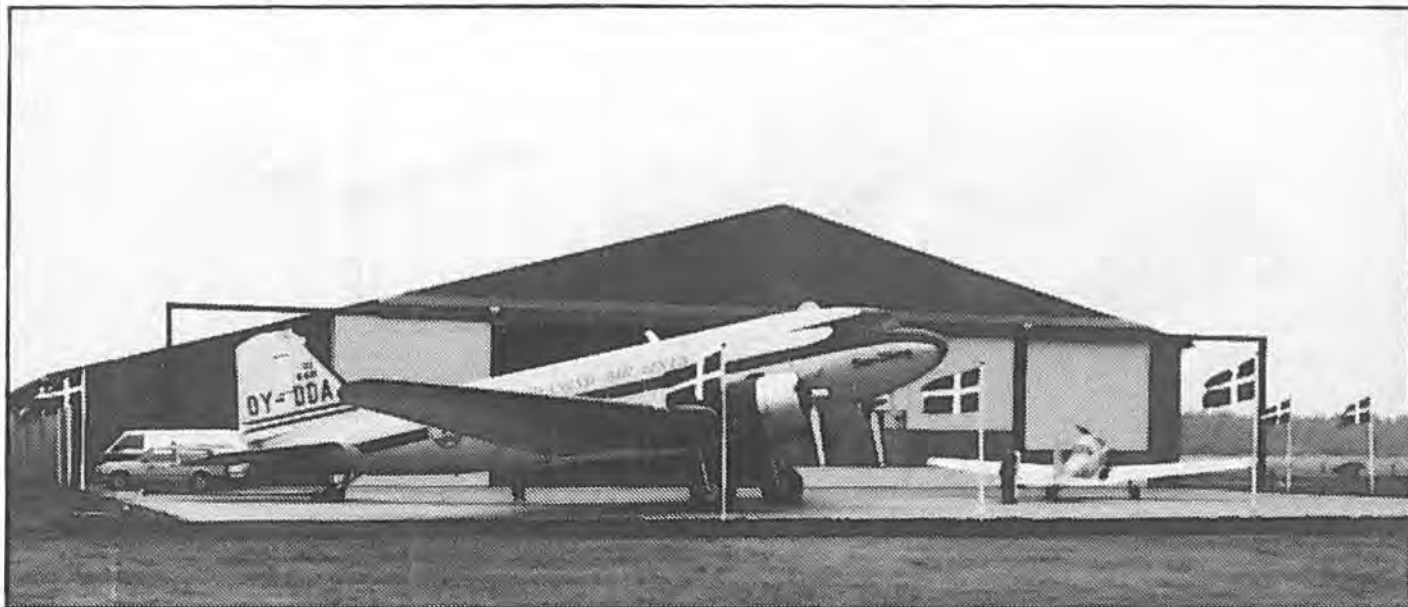
ofres tilstrækkelige ressourcer herpå, og det er nu lykkedes briterne at få sammenstykket en BLENHEIM af "stumper og dele" samlet over hele verden fra Australien til Finland, og ved anvendelse af 22.000 mand-timer på projektet!

DK-FLYMUS STIFTELSE OG UDVIKLING

Danmarks Flyvemuseum blev stiftet den 8. december 1973 ved en sammenkomst på Kløvermarken. - Et flyvehistorisk fællesudvalg repræsenterende et bredt udsnit af danske flyvemæssige interesser havde forud herfor analyseret mulighederne for at samordne de flymuseale bestræbelser i Danmark.

Efter 6 års forløb måtte kredsen bag museet opgive at få museet realiseret på Kløvermarken, da Københavns Kommune ikke kunne godkende arealernes udnyttelse til museumsbrug, og i stedet udpegede man et areal vis-a-vis Bella Center på Vestamager, der blev stillet vederlagsfrit til rådighed. - I 1979 tog museets repræsentantskab derfor bestemmelse om, at søge projektet gennemført på den anviste lokalitet, og 12. september 1981 blev der nedlagt en grundsten til museet af overborgmester Egon Weidekamp på 75-årsdagen for J.C. Ellehammers første flyvning i 1906.

Danmarks Flyvemuseum's bestyrelse gik herefter i gang med at rejse den fornødne anlægskapital til projektet (ca. 30 millioner kroner - 1981 kroner), men i 1985



Danmarks Flyvemuseums Magasin- og værkstedshangar i Billund blev indviet den 10. oktober 1986. - På forpladsen ses den restaurerede C-47, K-681 ført tilbage til DDL's bemaling som OY-DDA. Endvidere ses CHIPMUNK P-123, der nu flyver på civilt register som OY-ATG.

kunne det konstateres, at der kun forelå bindende tilsagn om 5 mio. kr. i Københavnsområdet, medens der i mellemtiden var indløbet tilbud om 23 mio. kr., såfremt projektet i stedet blev realiseret i Billund.

MUSEETS REALISERING

31. august 1985 blev det følgelig besluttet at etablere Danmarks Flyvemuseum i Billund, hvor Billund Kommune havde tilbudt at stille en egnet grund til rådighed.

Museets etableringsplan kom herefter til at se således ud:

MAJ 1986:

Iværksættelse af første fase af byggeriet, der bl.a. omfatter opførelsen af en magasinhangar med tilhørende værksteds- og depotfaciliteter på en grund stillet til rådighed af Billund Lufthavn's bestyrelse.

OKT 1986:

Indvielse og ibrugtagning af den omhandlede magasinhangar samt indflytning af prioriterede fly, motorer og andre museumsgenstande.

OKT 1987:

Iværksættelse af anden etape af byggeriet, omfattende museets hovedudstillingsbygning, der opføres på en grund stillet til rådighed af Billund Kommune, beliggende overfor terminalområdet og LEGOLAND.

DEC 1988:

Etapevis aflevering af byggeriet med henblik på indretning og etablering af hovedbygningens udstillingsaktiviteter m.m.

JUN 1989:

Indvielse af museet og åbning for publikum.

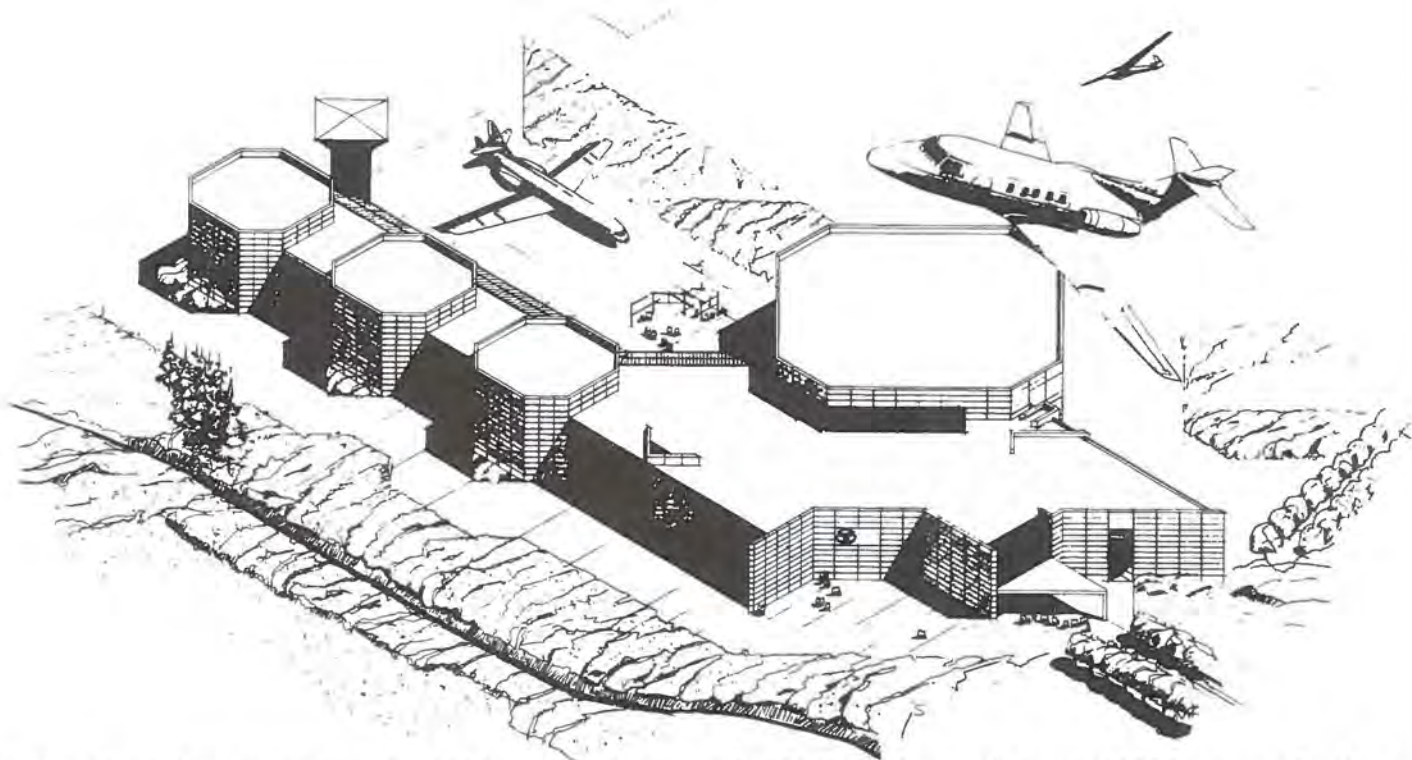
OKT 1990:

Iværksættelse af tredje fase af byggeriet omfattende et hangar miljø i tilslutning til udstillingskomplekset.

I overensstemmelse med den anførte etableringsplan, blev første spadestik til museets magasin- og værkstedsbygning på ca. 3000m² taget den 7. maj 1986 af kulturminister H.P. Clausen. - Selve indvielsen fandt sted den 10. oktober 1986, og her deltog bl.a. trafikminister Frode Nør-Christensen. - Magasinhangaren har en spændvidde på 34 meter med en sidebygning på yderligere 8 meter imod nord. - Denne



Kvindeligt Flyvekorps tambourkorps (vest) musicerede ved begivenheden. I baggrunden ses METEOR MK IX, 51-504, der blev sejlet fra Nørre-Sundby til Vejle, og i øvrigt klarede resten af turen til Billund på egne hjul.



Danmarks Flyvemuseums udstillingsbygning er på 8000 kvadratmeter udstillingsareal. Projektet er et markant bygningsværk, der både er funktionelt, arkitektonisk spændende og velfabulanceret i forhold til samlingernes størrelse.

konstruktionsform giver mulighed for at indrette et værkstedsareal på 8 x 70 meter altså ca. 560 m². - Bygningen skal primært tjene som restaurerings- og garageringsfacilitet i forbindelse med den ombygning og klargøring af museets samlinger, som forestår.

For så vidt angår konkretiseringen af museets udstillingsafsnit, er man nået frem til et særdeles spændende og fremadskuede projekt. - Grundideen er en modulopbygning, der bl.a. tillader kontinuerlig udvidelse uden at bryde arkitekturen. Samtidig har det været et ønske, at bygningen skulle fremstå som et markant bygningsværk, der kan indgå i en helhedsdisponering af området, jævnfør Billund Kommune's lokalplan for området. - Modulopbygningen omfatter en serie af ottekan-

tede "siloer" med to standard diametre (40 og 20 meter). Den store version er i særlig grad beregnet til større temaudstillinger, men kan også anvendes til udstilling af de større fly. Den mindre type er beregnet til fokusering på andre emner såsom typer, epoker eller firmaer (selskaber).

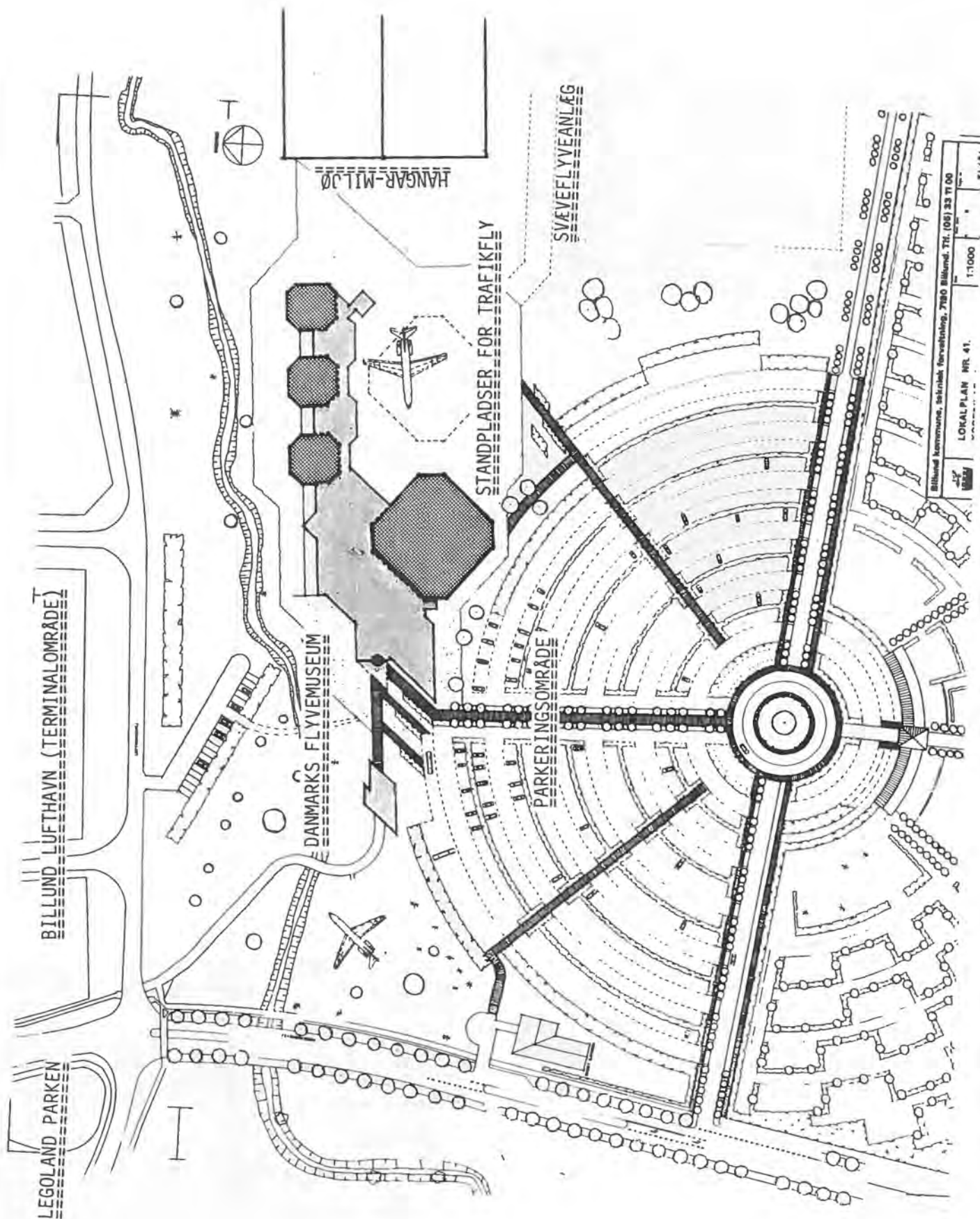
Der forestår nu en betydelig administrativ indsats med at tilvejebringe den fornødne investeringskapital til finansiering af udstillingsafsnittets hovedbygning, og der vil i denne forbindelse blive rettet henvendelse til 45 navngivne fonde samt udvalgte firmaer og enkeltpersoner. - Museet forventer at have svar fra hovedparten af disse potentielle donatorer i løbet af tredje kvartal af 1987, hvorefter der vil kunne skrives kontrakt om totalentreprisen pr. 1. oktober d.å.

MUSEETS INDRETNING

Danmarks Flyvemuseum råder i skrivende stund over ca. 50 restaureringsværdige museumsfly, men det er urealistisk at forestille sig, at mere end 12 - 15 af disse fly kan være bragt i udstillingsværdig stand inden museets planlagte åbning i juni 1989. - Udstillingsafsnittets hovedbygning er derfor dimensioneret efter en maksimal udstilling af 15 fly, medens de resterende 35 enheder efterhånden vil blive udstillet i det omtalte hangarmiljø, der er planlagt opført i den østlige begrænsning af museumskomplekset. - For



CATALINA 861, under opkørsel på rampe efter vandlandning på fjorden ud for Flådestation Grønnedal.



Som det vil fremgå af situationsplanen udgøres museet af et kompleks bestående af en hovedbygning og et antal haller sammenbundet med platforme (dispersals) beregnet for udstilling af større fly. Der er direkte kontakt med svæveflyveanlægget, hvilket betyder, at der vil kunne tilføres museet nogle særdeles levende incitamenter f.eks. ved at arrangere veteranflystævner og konkurrencer med skala fly etc.



Douglas DAKOTA DC-3 og JUMBO DC-10 vakte tilsyneladende lige stor begejstring hos publikum.

at tilgodese en samlet museums-mæssig effekt vil det mellemliggende græsareal blive udnyttet til etablering af en signalgård, opstilling af bevaringsværdige radarinstallationer samt et antal standpladser beregnet til større fly (DC-8/BO-720... el. lign.). - Umiddelbart vest for hangarområdet vil der på en forplads være skabt mulighed for at præsentere varierende flymateriel, f.eks. besøgende veteranfly eller vandreudstillinger tilvejebragt i samarbejde med Holland og Tyskland m.fl. På ovennævnte baggrund kan man konkludere, at det er museets hensigt, at lade hovedbygningen danne ramme om de mere sjældne flytyper kombineret med en udpræget fortællende del, baseret på et spektrum af flymuseale temapresentationer, der tilgodeser og afspejler museets vedtægtsmæssige status som landsdækkende kulturhistorisk specialmuseum for: flyvning, luftfart og rumfart.

En optimal publikumsoplevelse skulle på denne baggrund være tilgodeset, men herudover giver museumskompleksets samspil med et svæveflyveanlæg umiddelbart syd for, de bedst tænkelige muligheder for at føje yderligere attraktioner og incitamententer til ovennævnte. - Der tænkes her ikke alene på den oplevelse, der er forbundet med at betragte den rutinemæssige afvikling af svæveflyvning, men også på muligheden for særarrangementer såsom demonstration af veteranfly og radiostyrede modeller inklusive afviklingen af større eller mindre mesterskabs-turneringer.

For så vidt angår de store trafikfly, kan disse udnyttes på flere måder, og der har således allerede været forslag fremme om at arrangere servering ombord - altså en art "airborne cafeteria". - Man kunne også forestille sig, at flyene blev udnyttet som biograf med forestilling hver anden time.

På "VERKEHRSMUSEUM" i Luzern har schweizerne bl.a. udstillet en Convair CV-990 CORONADO, der er åben for publikum på den måde, at man går ombord i flyet via en "Airport-bus" forrest i cabinen, og forlader flyet ad den agterste udgang via en normal mobil lejder. - Erfaringerne fra "Åbent Hus" i forbindelse med SAS 40-års jubilæum 16/17 august 1986 i Kastrup bestyrker dog i høj grad den opfattelse, at der er en massiv publikumsinteresse for simpelthen at komme ombord i et stort trafikfly, hvilket klart kommer til udtryk på de ledsagende billeder fra jubilæumsdagen, hvor der er kødannelser på op til 100 meter ved snart sagt alle fly.

BIDRAG FRA LÆSERNE

Som tidligere nævnt råder Danmarks Flyvemuseum for nærværende over mere end 50 restaureringsværdige fly, som i international målestok udgør en unique samling. - Imidlertid er det museets hensigt, at variere præsentationen af de enkelte fly, således at der etableres et karakteristisk miljø omkring hver enkelt af de udstillede typer. - Der er derfor brug for mange tidstypiske genstande, f.eks. jordudstyr o.lign., men også udrustning, uniformer og beklædning (flyveudrustning omfatter f.eks. flyverdragter, hjelme, flyvebriller, flyvestøvler etc.). Danmarks Flyvemuseum mangler en række af disse genstande, og skal derfor tillade sig at benytte den kommunikationsmulighed, som spalteplads i FLY-NYT frembyder til at opfordre alle læsere, der vil bidrage til at højne standarden i de enkelte udstillingsmoduler, til at støtte ovennævnte bestræbelser ved at donere privatejede effekter af omhandlede art



En DC-9 (i forgrunden) med en ca. 100 meter lang kø af ventende tilskuere, der gerne ville gøre turen igennem flyet. - Bagved er flyvende veteran fra 2'den Verdenskrig, en Boeing B-17, "Flying Fortress".



Modstykket til den danske DC-3 i DDL's bemaling var denne svenske DC-3 i original SAS bemaling.

til museet. - Erfaringer fra andre lande peger entydigt på, at de største samlinger af efterladenskaber, f.eks. fra 2' den verdenskrig fortsat befinder sig på private hænder, specielt når det gælder: Uniformsgenstande, våben, flyveudrustning, men også mere souvenirprægede dele som instrumenter, faldskærme, bombesplinter eller dele fra nedstyrtede fly. Museet er nu i den aktive opbygningsfase, hvor det er sidste frist at få fremskaf-

fet alle de store - og små - genstande, som kan medvirke til at levendegøre en præsentation ved at belyse en situation eller hændelse i tilknytning til hovedmotivet i et givet udstillingsmodul.

Derfor - er det nu at vi er interesserede i at modtage henvendelser fra alle, som vil være med til at præge museet. Danmarks Flyvemuseum har nu faciliteter til at modtage og opbevare stort set alt (herfra dog undtaget fly af JUMBO-størrelse), og alle donatorer vil naturligvis få udstedt et modtagelsesbevis, samtidig med at den pågældendes navn vil blive nævnt i omtalen af den enkelte genstand i kataloger o.lign.

Kontaktadressen er:

Danmarks Flyvemuseum
Ved Idrætsparken 4
2100 København Ø
Tlf.: 01 42 31 41

Her kan du også tegne medlemskab af foreningen "Flyvemuseets Venner", hvorved du udover at støtte museet modtager foreningens medlemsblad.



I DANMARK BLEV " DANMARKS FLYVEMUSEUM" STIFTET DEN 8. DECEMBER 1973, MEN FØRST NU ER MUSEET UNDER ETABLERING I BILLUND. - MUSEET RÅDER OVER MERE END 50 RESTAURERINGSVÆRDIGE FLY - M E N MANGLER SUPPLERENDE MATERIALE FOR AT SKABE LIV OM DE ENKELTE UDS STILLINGSMODULER F.EKS.UNIFORMSGENSTANDE AF ENHVER ART.

DERFOR OPFORDRES ALLE FLYVEHISTORISK INTERESSEREDE TIL AT TRÆDE TIL OG BIDRAGE MED PRIVATE SAMLINGER OG EFFEKTER.

HUSK AT KIGGE PÅ LOFTET!

Flyvevåbnets Specialskole 10 år 1 APR 1987.

Af OL V. Heide
CH/FLSP

Den 1 APR i år var det 10 år siden, at den daværende Flyvevåbnets Specialskole, som havde til huse i en bygning ved Flyvevåbnets Officersskole, og Flyvevåbnets Konstabelskole blev sammenlagt til Flyvevåbnets Specialskole med domicil i Jonstruplejren. Sammenlægningen, med deraf følgende organisation og bemanning, blev foretaget på grundlag af rationaliseringsundersøgelsen FLYRAT P 1 (Flyvevåbnets skole- og uddannelsesstruktur).

Den nye skoles ansvars- og funktionsområder blev fastsat til følgende:

Flyvevåbnets Specialskole er i overensstemmelse med de af Chefen for Flyvevåbnet givne direktiver ansvarlig for planlægning, tilrettelæggelse, gennemførelse og kontrol af

- militær og faglig grunduddannelse af stampersonel,
- videre- og efteruddannelse af personel inden for de i HFLV 180-2 beskrevne områder.

Skolen er endvidere ansvarlig for

- udvikling og fremstilling af undervisningshjælpemidler,
- studier og udvikling inden for uddannelsesområdet,
- orientering om uddannelse i flyvevåbnet,
- ydelse af konsulentbistand inden for uddannelsesområdet,
- ydelse af konsulentbistand inden for området erhvervsorientering,
- fredstidsforvaltning af FLV personelreserve,
- egen administration og forvaltning.

Inden for områderne regnskabs-, ammunitions-, munderings- og kommandantskabsforvaltning er skolen henført under Flyvestation Værløse.

I de 10 år der er gået, er den militære grunduddannelse flyttet til Flyvestation



Værløse, ligesom fredstidsforvaltning af FLV personelreserve er udgået som opgave.

Skolens produktion i den forgangne 10-årsperiode har været meget svingende, idet den er snævert knyttet til flyvevåbnets behov.

For indeværende og det kommende år kan det konstateres, at produktionen skal være af et omfang, som fuldstændig udfylder de fysiske rammer skolen råder over. Størrelsesordenen vil være 1000 - 1100 kursusuger svarende til 70 - 75000 elevmanddage.



Flyvestation Skrydstrup.



Våbenskjoldet blev autoriseret af daværende Chefen for Flyvevåbnet ved Chefen for Flyverstaben, generalmajor J. Brodersen i FLKBST 202-2 af 14 APR 1969.

Blasonering.

I sølvfelt to forfra sete stående sorte ravne med indadvendte hoveder.

Motivering.

Som våbenfigur er valgt Odins to ravne, Hugin og Munin, for herved at markere flyvestationens tilhørsforhold til den omkringliggende egn, hvor ravnene indgår i Nørre Rangstrups herreds segl samt i kommunevåbent for Vojens.

Devise.

På latin: "COGITA MEMENTO", hvilket på dansk betyder: Tænk og husk.

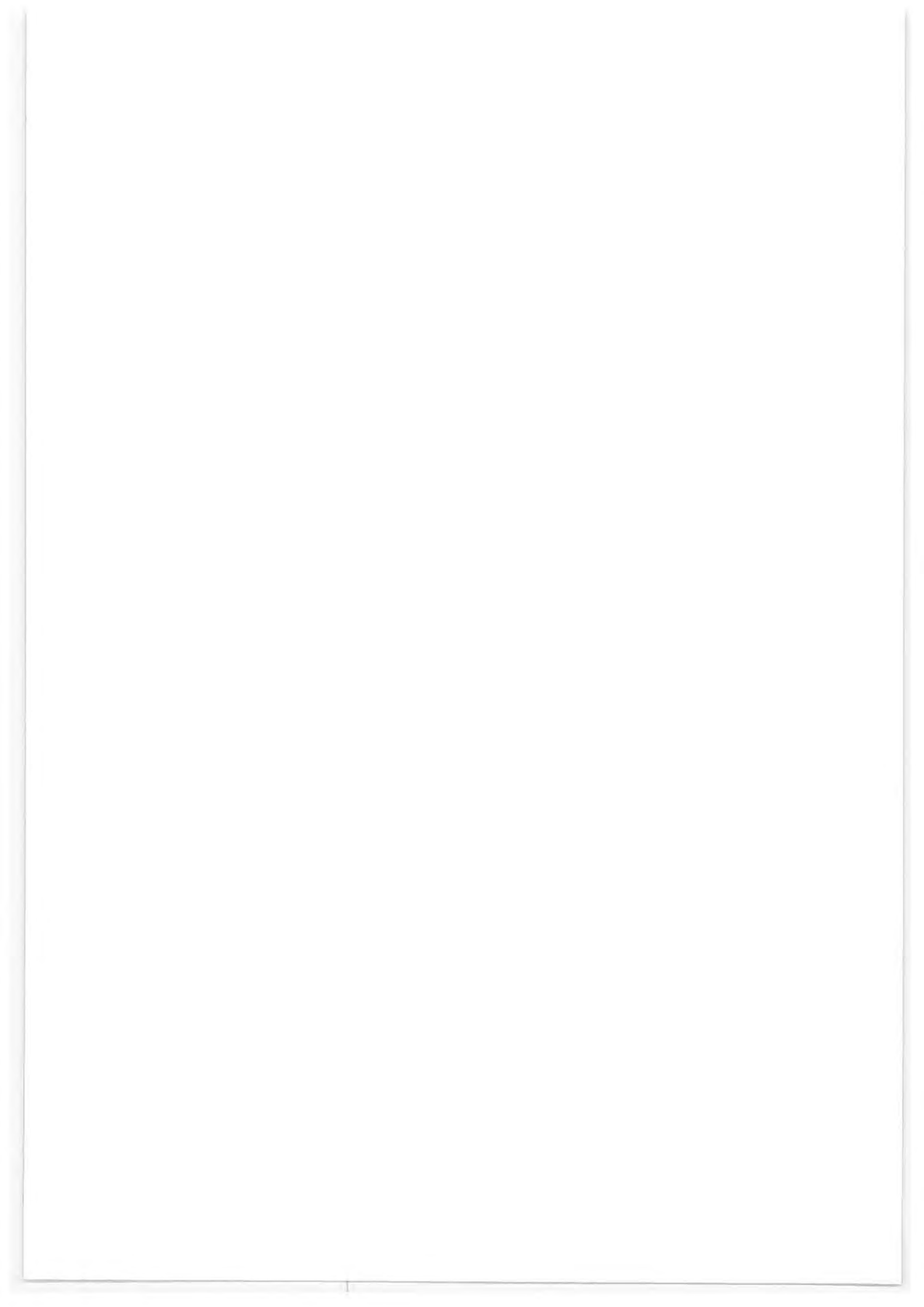


Rettelse.

I FEB-nummeret af FLYNYT under heraldiske mærker, omhandlende Flyvestation Ålborg, var der desværre "faldet" en linie ud. I første afsnit stod: Våbenskjoldet blev autoriseret af daværende Chef for Flyvevåbnet generalmajor J. Brodersen i FLKBST 202-2 af 14 APR 1969.

Der skulle naturligvis have stået: Våbenskjoldet blev autoriseret af daværende Chefen for Flyvevåbnet ved Chefen for Flyverstaben, generalmajor J. Brodersen i FLKBST 202-2 af 14 APR 1969. FLYNYT beklager!





Fly Nyt



FLYVERSTABEN

OKT 1987

TIL TJENESTEBRUG



*Situation fra det internationale HELI-MEET på flyvestation Vandel.
Læs mere herom i FLYNYT.*

FLYNYT udgives af
Flyverstabens

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

Postadresse:
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

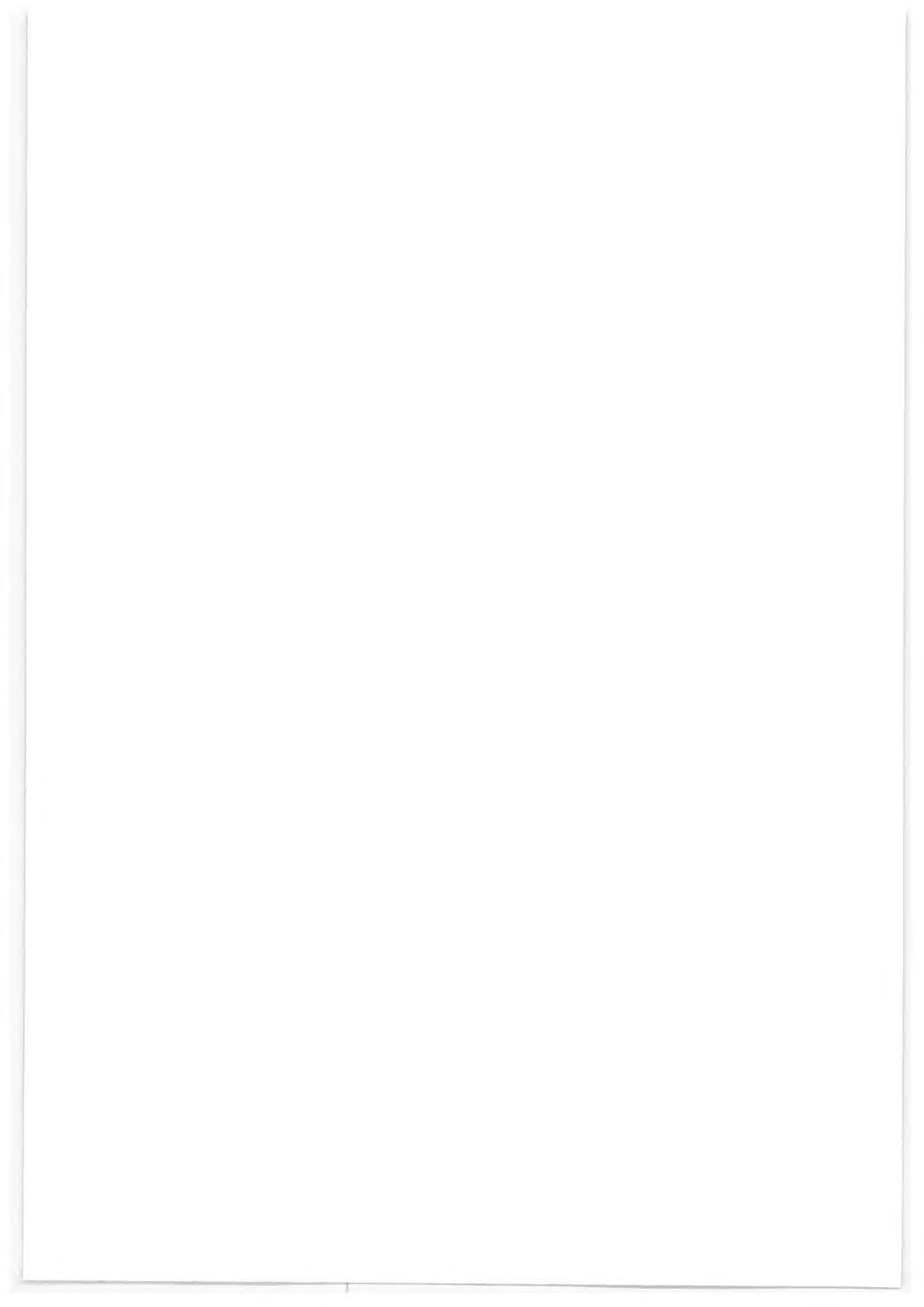
Telefoner:
02 89 22 55 lokal 3802
02 89 22 55 lokal 3823

Layout og reproduktion;
Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nummer af
FLYNYT er 30. oktober 1987.

Indholdsfortegnelse

Åbent hus 1987 på FSNSKP.....	5
KC-135 på FSNVAN.....	8
40-års jubilæum.....	10
Svendeprøver.....	10
Heli-Meet.....	12
AGARD/AMP.....	14
Viceforsvarsministeren.....	17
Militært Nordisk Mesterskab i skydning 1987.....	19
Survival - to - Operate.....	21
Sir Hugh Saunders.....	22
Bog anmeldelse.....	23
Tinbox-tillægget	



Åbent Hus 1987 på Flyvestation Skrydstrup

Af KN H. E. Hansen
FSNSKP



Veterantog bragte besøgende til flyvestationen fra Haderslev og Vojens.

- OG REGNEN KOM

Flyvevåbnets Åbent-Hus den 14. juni 1987 på Flyvestation Skrydstrup blev noget af en gysert samt en kold og våd oplevelse.

Det vejræssige forløb tegnede sig således:

Lavtryk over Frankrig lørdag morgen, har kurs mod Bornholm, og det tilhørende regnområde forventes at passere Skrydstrup søndag morgen uden at reducere sigt og skyhøjde væsentligt.

MEN DET SKULLE GÅ ANDERLEDES....

Tidlig søndag morgen ligger lavtrykket ved Hannover, med et kraftigt regnområde dækkende Nordtyskland og Sønderjylland. Lavtrykket bevæger sig nu under uddybning mod Samsø, dette medfører udbredt regn, sigt 3 - 6 km, base 500 - 1000 ft frem til middag. Temperatur ca. 11 - 13°. Vinden drejede fra nordøst til vest/nordvest fra 8 - 10 knob til 13 - 15 knob. Over middag kla-

rede det langsomt op, og sidst på eftermiddagen kom solen frem.

Trods disse vejræssige hårde odds lykkedes det alligevel at bjerge arrangementet sikkert i land, hvilket der har været mange tilkendegivelser på.

For Flyvevåbnet er der grund til at glæde sig over resultatet. Der kom fly i luften og udstillingerne på jorden kunne registrere virkelig fine besøgstal. Af udstillingerne skal fremhæves den tekniske afdeling, hvori mange gode kræfter var lagt for at vise arbejdende stande, materiel og udstyr fra forskellige tekniske områder samt orienteringer om ansættelses- og uddannelsesmuligheder i flyvevåbnet. Udstillingen høstede megen anerkendelse og anses som væsentligt bl.a. med henblik på at skabe forøget interesse for tjenesten i flyvevåbnet.

Med ca. 30.000 besøgende under sådanne vejrforhold, må dette udlægges som en dybtliggende interesse i at overvære et arrangement af denne karakter.

De - trods alt - mange besøgende udviste stor

tålmodighed, og det var tilsyneladende ikke svært for de besøgende at forstå de problemer, som afstedkom usikkerhed og forsinkelser. Dette bestyrker yderligere opfattelsen af interessen for arrangementet.

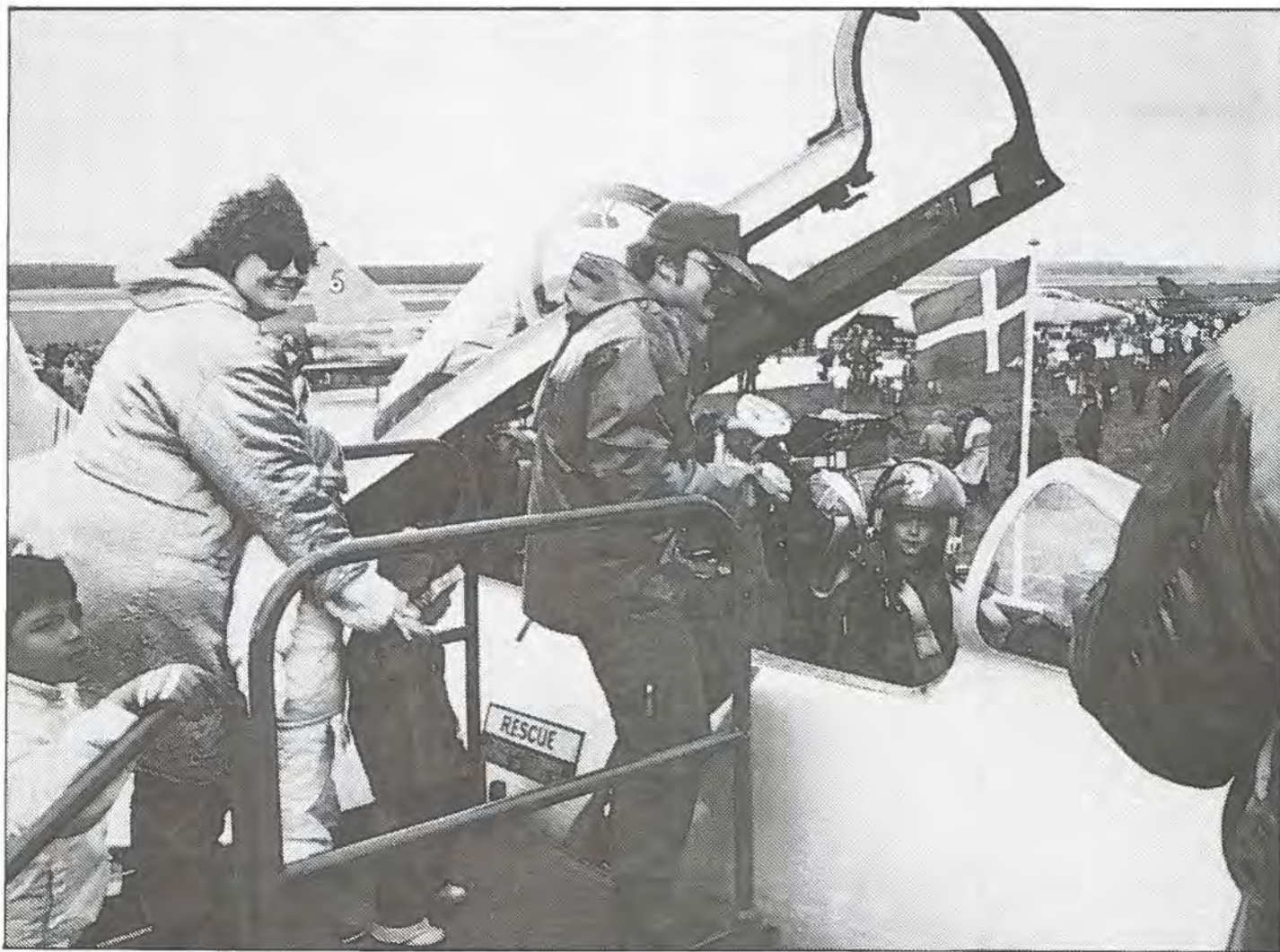
HVORDAN GIK DET SÅ.....

Flyveopvisningsprogrammet var planlagt så alsidigt og varieret ud fra antal og art af tilmeldte flytyper. Der indgik: Jagere, helikoptere, transportfly, tankningsfly, radarovervågningsfly, skolefly, radiostyrede modelfly og motoriserede dragfly. Endvidere svæveflyvning og faldskærmsudspring. Det havde ikke været muligt at få deltagelse af egentlige kunstflyvningshold. Lavt skydække og et trøstesløst regnvejr dominerede det meste af formiddagen. Meteorologens kunnen blev sat på prøve gennem mange besøg og telefonsamtaler.

Den første store ændring til programmet var aflysning af ca. 150 privatfly, som var inviteret til et "fly in". Et festligt indslag var dermed ude.

Flyveopvisningen, som skulle være startet ved 1000 tiden blev udsat. Selv de radiostyrede modelfly måtte blive på jorden, elektronikken kunne ikke klare nedbøren. Et forhold, som desværre også nogle gange satte kommentatorens højtaleranlæg ud af spillet.

Mismod og skuffelse bredte sig hos mange af de "ansvarlige". Den stakkels meteorolog lovede begrænset opklaring senere. Kommentatoren underrettes og piloterne, som nu er spredt over flyvestationen ved deres fly orienteres. Tiden gik, nedbøren faldt, og de mindst udholdende blandt publikum begyndte at gøre foranstaltninger til at forlade flyvestationen.



Interessen for at blive fotograferet i eskadrille 730's nyrenoverede F-100 fly, GT-870, var stor.



Flyveopvisning.

SÅ SKER DER NOGET.....

Sidst på formiddagen går de motoriserede drager i luften. Det giver lidt forhåbninger. Opklaringen i vejret begynder - omend langsomt. Det blev aldrig godt nok til egentlige kunstflyvningsopvisning, men fra ca. 1200 er det muligt at følge tidsplanen, dog må indholdet af de enkelte flyvninger begrænses en del. Fornyede henvendelser til piloterne og en stadig kontakt til kommentatoren. Publikum, som var på vej væk fra flyvestationen, hører fly i luften, returnerer til flyvestationen, parkeringspladserne fyldes pænt op - DER FLYVES. Svæveflyvning og faldskærmsudspring må dog helt opgives.

Tilfredsheden med at kunne gennemføre arrangementet på værdig vis under de herskende forhold bliver ikke mindre af, at det atter kunne lade sig gøre at samle mange tusinde mennesker på et af Flyvevåbnets tjenestesteder uden uheld eller uheldige episoder af nogen art.



Våde pølser.

Flyvestation Skrydstrup ønsker Flyvestation Værløse held og lykke med næste ÅBENT-HUS arrangement.



I dagens anledning var med salg for øje fremstillet et mærke i stof og et klistermærke i farverne rødt/hvidt. Mærket viser "Efterkommere af ravnene HUGIN og MUNIN, som har taget plads i et F-16 fly".



KC-135 på FSN VAN

Af SSG N. M. Schaiffel-Nielsen

Den regnede og regnede og regnede. Det var ikke nogen speciel junidag og alligevel. Det var den 14. juni og Flyvestation Skrydstrup havde åbent hus. "Kun" mellem 20.000 30.000 mennesker fandt vej til den årlige flyvebegivenhed der under bedre vejrforhold kan tiltrække næsten det dobbelte antal tilskuere.

Også på Flyvestation Vandel regnede det. Flyvestationen var "stand by" for Skrydstrup den dag. Det vil sige, kom et fly i vanskeligheder, var Vandel åben til at tage imod. - Der var ingen der kom i vanskeligheder.

EN SJÆLDEN GÆST

På trods af, at US AIR FORCE har omkring 600 af typen, var det vist første gang vi så en Boeing KC-135 STRATOTANKER sætte hjulene på startbanen i Vandel. Flyet landede torsdag eftermiddag, så der var god tid til at tage det i øjesyn. Som det fremgår af billedet var vi også tæt på halepartiet, hvor HIGH SPEED BOOM tiltrak fotografens interesse. Ved at slå efter i de kloge bøger ser vi, at KC-135 kan medtage 41.180 liter brændstof. Det var i 1961, meget er sket siden da, hvad vi vender tilbage til.



Det er svært at stå for den slags gennemførte aerodynamiske detaljer. Her Stratotankerens haleparti med HIGH SPEED BOOM til tankning af fly i luften. (foto s-n).



Boeing KC-135 STRATOTANKER parkeret på flyvestation Vandel. Flyet skulle have deltaget i Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup søndag den 14. august og var parkeret på Vandel på grund af pladsmangel hos naboen. (foto s-n).

EN ÆLDRE SAG

Flyet hører ikke til de nyeste på markedet. Faktisk fløj typen første gang den 31. august 1956, altså for næsten 31 år siden, man skulle så tro, at museumsfolkene kunne begynde at tænke på at indlemme den i samlingen, hvis man ellers har en hangar på knap 40 m i bredden, godt 41 m i længden og lidt over 11 m i højden. Det kan man godt glemme. US AIR FORCE forlængede i begyndelsen af 80'erne flyets levetid med 27.000 flyvetimer ved at udskifte planernes underbeklædning, hvilket vil holde det flyvende til på den anden side år 2000 og så i øvrigt retfærdiggjorde udskiftningen af flyets motorer med en mere moderne, mere støjdæmpet og mindre brændstofforbrugende type, nemlig General Electric/SNECMA CFM56-2B1 turbofan motor, som leverer 22.000 pund statisk tryk. Flyets betegnelse ændredes med den nye motor til KC-135R.

MERE FORNYELSE

Ikke blot motorerne er skiftet ud. Også det elektriske system, det hydrauliske system, brændstofsystemet og "Flight-control"-systemet er blevet modificeret. Denne modifikation betød, at den "nye" STRATOTANKER er i stand til at aflevere 65% mere brændstof over en 2.775 km radius ved en gennemsnitlig maximal startvægt. Og 150% mere over en 4.630 km radius. Det øgede motortryk betyder også, at flyet kan løftes fra jorden 61 m før forgængere og at støjniveauet er reduceret med 95%.

KOM IKKE MED

Flyet nåede ikke at deltage i Skrydstrup på grund af vejret, men deres udsendte og læserne fik så alligevel lejlighed til at se nærmere på det smukke fly. Vi ønsker Skrydstrup bedre held med vejret næste gang. Udstillingen var der, vanen tro, intet i vejen med.



40-års Jubilæum



Oberstløjtnant Egon Petro Willumsen - der siden 1 JAN 1984 som vederlagslønnet pensionist har været daglig leder af Flyvevåbnets Bibliotek - blev ved et mindre arrangement på Flyvevåbnets Officersskole den 13 MAJ 1987 lykønsket i anledning af 40 års tjeneste i staten. Skolechefen oberst E. Lyng-Petersen overrækker på billedet Forsvarschefens og egen hilsen til jubilaren.

FLYNYT ønsker til lykke.



Svendeprøver

Af OL V. Heide
CH/FLSP

Repetitionskursus nr. 128 for hold 0882-3099 A + B blev afsluttet 5 JUN 1987. Der var 24 deltagere på kurset, og de opnåede resultater blev som følger:

- Særdeles vel udført (9 - 10)
8 mand, svarende til 33,33%
- Vel udført (7 - 8,99)
10 mand, svarende til 41,67%
- Bestået (3 - 6,99)
6 mand, svarende til 25,0%

Gennemsnitskarakteren for holdet blev 7,67 (talskala 0 - 10).

2137 elever har til dato gennemgået kurset og bestået svendeprøven. Flyvevåbnets Specialskole (FLSP) har flere gange fået stillet det spørgsmål, om elever, som i dag gennemgår grunduddannelsen M-G-0830 (EFG) også kan/skal aflægge svendeprøve. Svaret hertil er ja, og indkaldelsen til repetitionskursus sker automatisk ved FLSP foranstaltning.

Kursuslederen, som deltager i de civile skolars lærermøder og som har været med i det udvalg, der har tilrettelagt de nye svendeproeopgaver, oplyser, at de civile skolars 2-dels kursusplaner for mesterlærlinge og EFG-lærlinge på det retningsfaglige område er ens, ligesom de også er det ved FLSP, og at svendeproeerne derfor også vil være det. Derimod er der nogle uafklarede problemer med bedømmelsesplanerne og dermed også karaktergivningen. Dette

skabte nogen forvirring hos ovenstående hold, men ved en henvendelse til Metalindustriens Svendeproe-kommissioner fik kursuslederen imidlertid fastslået, at den bedømmelsesplan, som blev udsendt af Undervisningsministeriet i NOV 1986, var den gældende.

Herefter er svendeproeen bestået, når blot gennemsnittet af de givne karakterer er 3 eller derover.



På billedet ses bagest fra venstre:

3. række

ØVL og kursusleder K. Mortensen, OKS C. Rothmann, OKS J. A. Rasmussen, OKS M. Aa. Elneff, OKS P. S. Jensen, OKS M. K. Kæseler, OKS J. F. Jensen, SG M. N. Olsen, OKS O. S. Kristensen, SG C. V. Andersen, OKS S. M. Pedersen, OKS K. Stuckert, OKS P. N. Kristensen, ØVL M. E. Nyholm, ØVL E. Mortensen, FAGL K. Boesen.

2. række

OKS J. Aa. Lauesen, OKS K. Aa. Pedersen, OKS J. Thede, OKS J. E. Jensen, OKS S. Aa. Hinrichsen, OKS K. Jørgensen, OKS P. Nielsen, OKS P. I. Villadsen.

1. række

OKS O. Kongsløv, OKS A. P. K. Hansen, OS B. Grønvaldt, OKS S. K. Jensen.



HELI-MEET

Af SSG N. M. Schaiffel-Nielsen



En BELL UH-1 fra Bundesgrenzschutz på vej ind for at parkere ved siden af en PUMA fra samme enhed. Bundesgrenzschutz deltog også i HFT Heli-Meet og de tilhørende konkurrencer. (foto s-n).

Det er først i juni måned, hvilket ikke kan ses på vejret - det er hundekoldt. Fra Hungriger Wolff bei Itzehoe letter 2 helikoptere fra 6. Heeresfliegerregiment og to fra Bundesgrenzschutz. de skal til internationalt Heli-meet (helikopter-træf) hos Hærens Flyvetjeneste på Flyvestation Vandel - tror de.

TRAVLE FORBEREDELSE

Lang tids forberedelser er gået forud for dagen, hvor helikoptere fra Norge, Vesttyskland, Holland, Belgien og England satte kursen mod Flyvestation Vandel. Nu er det dagen, og de sidste forberedelser er i gang. Man venter Fynske Livregiments musikkorps. Ved kæmpegrillen er seniorsergent O. Kongshaug ifærd med at tænde

op i et mindre læs trækul. Der ventes i sandhed gæster.

De deltagende nationers flag smælder i den kolde junivind da pludselig beskeden kommer, - De er startet fra Itzehoe! Man er slet ikke klar til at modtage gæster. Der går ekspresbesked til tårnet i Itzehoe om at kalde de utålmodige tilbage. Et 180 graders drej og de for tidligt startende gæster må spise frokost hjemme i messen i Itzehoe. Hvorfor mon det?

DEN GÆVE VIKING

Som et led i modtagelsesceremonien var overkonstabel O. Steen fra Hærens Flyvetjenestes Materielafdeling, nemlig HFT M-DEL, klædt ud som viking. I sit horn

ved bæltet havde han en Gammel Dansk og på bakken stærk Dana Blue ost, meget stærk. Tyskerne må være blevet forskrækkede, for klokken syv minutter over et, lokal tid, hørtes den karakteristiske lyd af to Bell UH-1'ere. Det er nordmændene der er på vej ind til landing. De to helikoptere Hoover ind til standplads 37 og langsomt aftager den flaprende lyd fra den to-bladede rotor.

O. Steen har stået skjult bag en folkevognsbuss og kommer nu frem med traktementet, som blev delt/skænket ud under megen moro. Kaptajn Løken fra 720 Skvadron på Rygge nær Moss fik nogle trækninger i ansigtet da han satte tænderne i osten. Oberstløjtnant E. Gotfredsen, chef for HFT, ilede til med en forklaring om, at det ikke var et "Dirty Trick" der skulle hindre deltagerne i at deltage i morgendagens konkurrencer.

SÅ FIK DE ENDELIG LOV

Endelig klokken 20 minutter over to landede de to Bölkow BO 105 helikoptere fra 6. Heeresfliegerregiment. De fik samme modtagelse af vor gæve viking, i bare fødder, som blev mere og mere blå, som eftermiddagen skred frem.

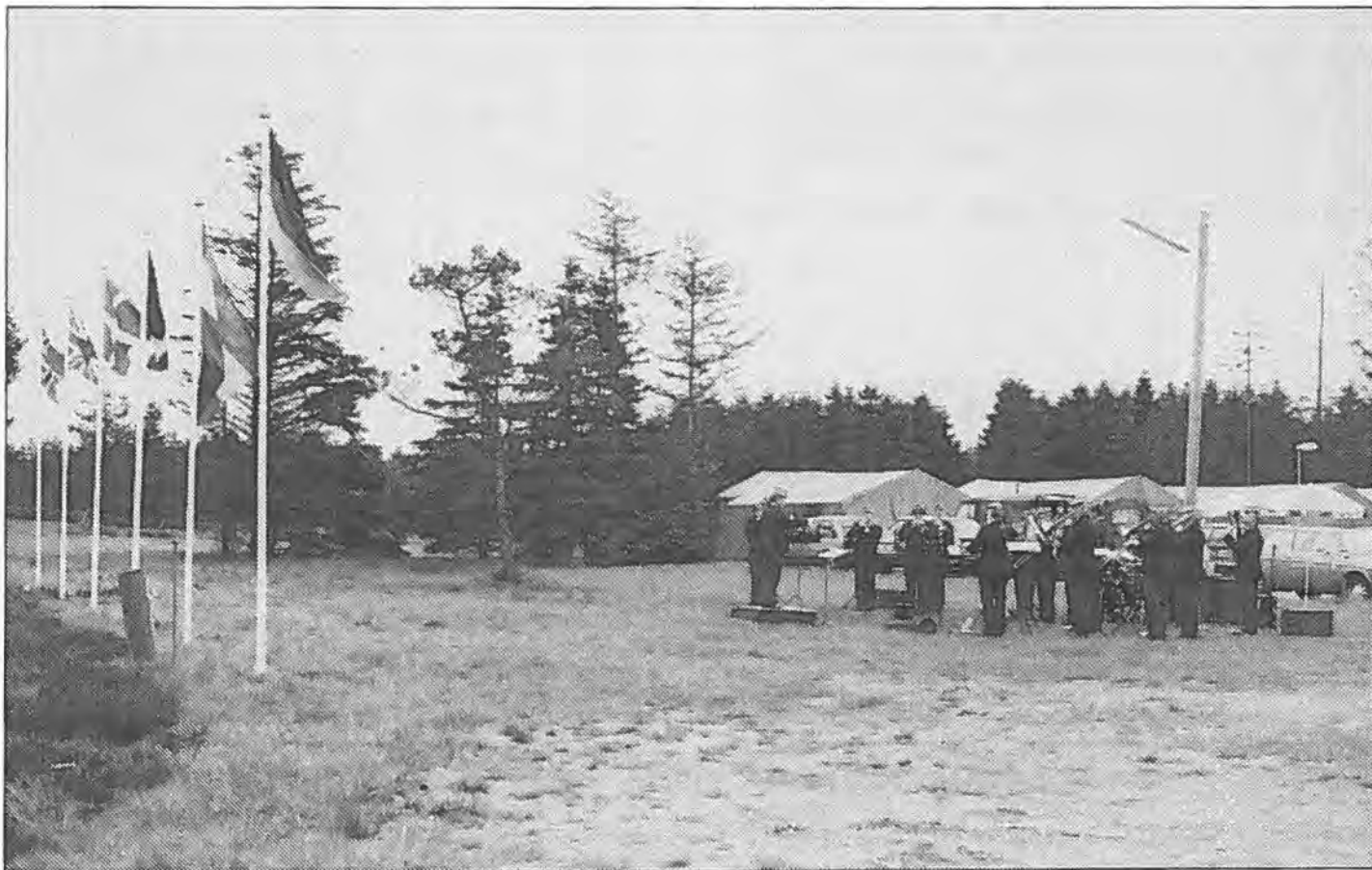
For alle gæsterne gjaldt det, at de måtte vandre til fods fra parkeringsplatformen og ind til HFT's område. Når gæsterne nåede ud for bygningerne istemte orkestret det pågældende lands nationalhymne, det var næste overraskelse i modtagelsen.

SÅ VAR DER BRIEFING

Nu kan man jo ikke deltage i en konkurrence uden at vide, hvad sagen drejer sig om. Hen ad klokken 17 var de sidste på jorden og der blev kaldt til briefing i HFT briefingrum. Der var stuvende fyldt.

Kaptajn Nørskov (NØR) gav briefing om morgendagens konkurrence. Han indledte med at fortælle, at vejret så ud til at blive nogenlunde og at deltagerne skulle ud på en navigationsopgave over vort smukke land. Hvad han derefter sagde om betingelserne, hvorunder udsigten skulle nydes, kunne godt få Deres udsendte til at tvivle på, om der blev meget tid til at nyde udsigten.

Tiderne over de forskellige kontrolposter på ruten skulle holdes, helst på sekundet. Alle afvigelser betød strafpoint. - Kommer I ud over fem minutter før eller efter den fastsatte tid skal I enten stige til 1000 ft højde eller forlade ruten af hensyn til de andres sikkerhed.



Fynske Livregiments musikkorps spillede de deltagende nationers nationalhymne efterhånden som besætningerne kom frem til HFT hovedkvarter. Ind imellem var der tid til at give numre af mere underholdende karakter. (foto s-n).

IKKE DET BARE SPAS

- I morgen starter I ud på ruten hen foran tårnet, hvor der sidder en tidtager. Nogle vil gå direkte ud på ruten, andre begynder med at deltage i en lille konkurrence på Græs Syd, HFT's feltstræk inde på flyvestationen.

Den lille konkurrence bestod i, at der blev udleveret en spand med 5 kg vand i. Vandet blev vejet før starten, og hvert spildt gram vand koster minuspoint, konstaterede NØR tørt.

- I får udleveret fotos af forskellige herregårde og slotte, som I skal identificere på ruten. Der er "Full Stop" ved Søholm, Glamsbjerg på Fyn og derfra går turen hjemover til Vandel.

- Endelig får I udleveret et nødkort i et større målestoksforhold. Bryder I kuverten, koster det dyrt i strafpoint. Det lød truende alt sammen.

- Nogen spørgsmål? Der var et par stykker. De blev besvaret.

- Så har I en time til at planlægge i inden vi skal spise. God fornøjelse, Briefingen var slut.

MEGET LIDT SPILD

Næste morgen på Græs Syd,

Med megen forsigtighed kom helikopterne hen for at få udleveret de omtalte 5 kg. vand i en spand. Spanden blev holdt i en snor ud af cockpitudøren og skulle så flyves hen til en skråtstillet plade i hvilken der var et hul lidt større end spanden med vandet.

Kaptajn E. Aarrestrup (VAM) fortalte efter

vel gennemført konkurrence, at det største spild var 100 g !! vand.

Der var let hånd på styregrejerne den dag. Herefter gik turen for deltagerne forbi tårnet og med kurs sydøst gik tiden for besætningerne med kortlæsning og det at holde idealhastigheden, som hovedbeskæftigelse. De udleverede fotos var en sag for sig. De var klippet i stykker således, at når de blev samlet rigtigt, dannede de teksten, - BIER NOW. Dette faldt sammen med landingen ved Søholm. Her skulle man spise de medbragte madpakker og gentænke helikopterne, men det med øllet måtte man vente med til hjemkomsten til Vandel. Ved Søholm skulle der også skydes lærduer ned, vi ved ikke hvem der vandt, men efter skydningen gik turen hjemover til resultatet og en fest.

RESULTATET NÆSTEN HEMMELIGT

Mellem de deltagende nationer er der enighed om ikke at offentliggøre resultatet, sådan med point og den slags. Vi fik dog at vide, at der var en besætning fra 6. Heeresfliegerregiment fra Itzehoe, som løb af med sejren.

Havde den danske helikopter fra HFT, der deltog udenfor konkurrencen, fået lov at tælle med, så havde den fået en særdeles hæderlig placering.

Fredag blev flagene strøget og to og to lettede gæsterne for at vende hjem til deres respektive baser efter anstrengelserne. Nordmændene kunne imødeses tre og en halv times flyvning over de danskes øer, Sverige og hjem til Rygge.



AGARD/AMP: NATO's flyvemedicinske spisekammer

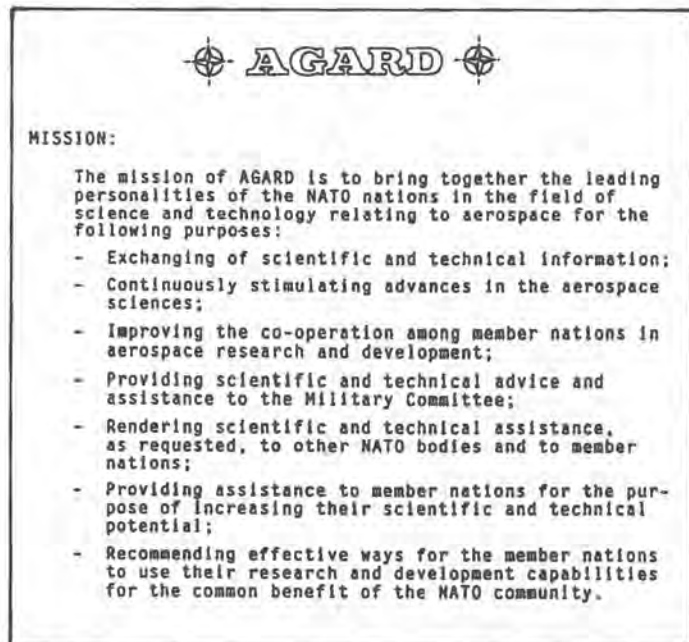
Af stabslæge Knud Jessen

Alle lande, som ejer og anvender flyvemaskiner, har behov for et flyvemedicinsk program, som skal medvirke til flyvningens sikre og effektive afvikling. Opgaven er den samme, hvadenten det drejer sig om få fly og piloter eller mange. Hvis der flyves med avancerede og moderne fly som eksempelvis High Performance Fighters (bl. a. F-16), bliver opgaven ganske stor og krævende, fordi den teknologiske udfordring fra dette våbensystem på flere områder betyder en hidtil ukendt fysiologisk og

mental belastning for piloten. Mindre lande kan have vanskeligt ved at løse opgaven, fordi de normalt ikke selv råder over tilstrækkelige forsknings- og udviklingsmæssige muligheder indenfor området. Derfor er der et stort behov for, at der internationalt er mulighed for at udveksle erfaringer og viden, så der i videste omfang kan rådgives om de teknologiske og medicinsk-fysiologiske forhold af betydning for det flyveoperative personale.

AGARD's OPBYGNING

Der er med andre ord behov for et spisekammer, hvor viden oplagres og hentes. NATO's spisekammer er AGARD, hvilket er en forkortelse for ADVISORY GROUP FOR AEROSPACE RESEARCH AND DEVELOPMENT. AGARD's opgave er defineret i dets MISSION, som i uoversat og let forkortet form er givet i fig. 1.



Figur 1:
AGARD's definerede opgaver

Området, som skal dække flyvningens viden- skab og teknologi, er selvsagt stort, hvor- for det har været nødvendigt at opdele det indenfor AGARD i 9 tekniske paneler (se fig. 2).



Figur 2:
AGARD's ni tekniske paneler

AGARD's højeste autoritet er The National Delegates Board (NDB), som består af officielt udpegede repræsentanter for NATO-landene. Dette NDB, som refererer di- rekte til Militærkomiteen, skal godkende alle aktiviteter foreslået af de enkelte paneler med henblik på løsning af de nød- vendige og identificerede opgaver. Når den- ne godkendelse er indhentet, påhviler det de enkelte paneler at bidrage med viden- skabelige og teknologiske udviklingspro- jekter til brug for opfølgelse af hensigts- erklæringerne (se igen fig. 1).

AMP's OPGAVER

Prognose og effekt-vurdering:

AGARD's AEROSPACE MEDICAL PANEL (AMP) ad- skiller sig i nogen grad fra de øvrige, mere teknisk betonedede paneler. Årsagen hertil er, at AMP særligt beskæftiger sig med flyvningens effekt på mennesket, hvad- enten det befinder sig i flyet eller har en opgave på jorden. Det er altså kun i meget begrænset omfang klassisk lægeger- ning med undersøgelse for og eventuel be- handling af sygdomme og defekter, man koncentrerer sig om. Det er langt mere interaktionen eller samspillet mellem men- nesket og omgivelserne, opgaverne koncen- trerer sig om. Hvor meget kan man byde et menneske af fysisk og psykisk belastning? Hvad sker der på kort sigt? - og på langt? Hvordan finder man de egnede individer til de efterhånden specifikke og krævende op- gaver? Eller måske snarere: hvordan undgår man de forkerte, så der ikke investeres ud- dannelselse forgæves med menneskelige tab og nederlag samt store økonomiske ressource- spild?

Eksempelvis er det nødvendigt at fastlægge nogle regler og standarder for piloters evne til at se, høre og i øvrigt modstå de fysiologiske og mentale påvirkninger. Dis- se regler m.v. er til en vis grad kunstige, idet de relaterer sig til noget "normalt". Allerede dette forhold giver anledning til visse problemer, fordi det drejer sig om mennesker: Hvilket menneske er **normalt**? Kan et **unormalt** menneske flyve (F-16)? Er kun et "normalt" menneske rask? - og altså et "unormalt" sygt? (nogle mener, at raske mennesker blot ikke er tilstræk- keligt omhyggeligt undersøgt!!) Disse spørgsmål må besvares før vi place- rer normerne for egnede piloter. Hvilke udvælgelsesmetoder kan vi anvende til det- te formål? Hvor meget kan vi benytte vor medicinske erfaring fra den kliniske ver- den, som de fleste læger indleder deres løbebane med (hospitaller, klinikker, etc.).

Og giver undersøgelse-ernes resultater os tilstrækkeligt sikre svar til at afgøre en menneskeskabne eller/og garanterer investeringen og flyvesikkerheden ?

Arbejdet er meget komplekst, hvorfor der i panelet er behov for mange slags specialister. Der er i de senere år sket en udvikling indenfor AMP, idet flere og flere tekniske eksperter (ingeniører, pharmaceuter, psykologer, forgiftningsexperter, etc.) samarbejder med lægerne. Desuden har AMP som eneste panel opnået NDB's tilladelse til som forsøg at knytte særlige eksperter (mere specifikt kan det vel ikke blive?) til nogle underudvalg uden, at de er egentlige panelmedlemmer. Det betyder, at de ikke behøver at møde de normale 2 gange om året, hvor AMP samles, men kan alene deltage efter behov. Men deres kapacitet står til rådighed for de igangværende projekter.

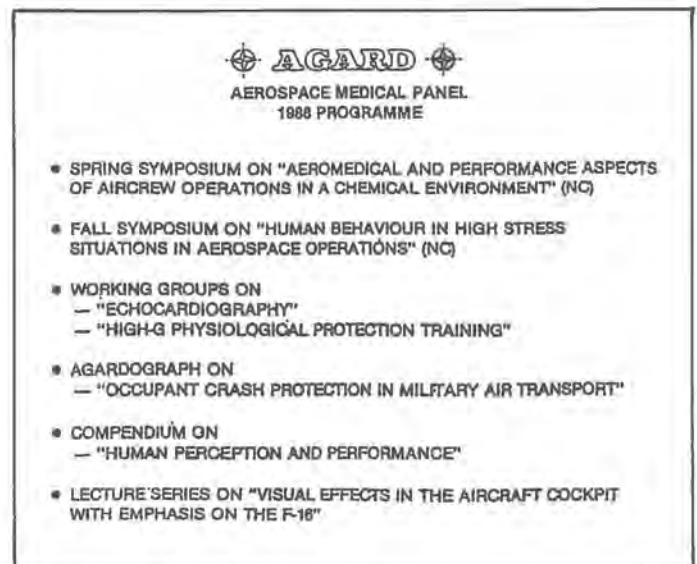
Kun stadig og indgående forskning med behandling af store datamængder kan ruste os til med rimelig sikkerhed at bidrage til løsningen på de mange spørgsmål. Vi har stort behov for et sted, hvor viden kan lagres og hentes. Et videnskabeligt spisekammer. Opgavernes løsning afhænger af en hensigtsmæssig balance mellem den klassiske lægekunst og den moderne lægevidenskab, uanset om det drejer sig om udvælgelse af de rette aspiranter eller vurdering af de teknologiske effekter af flyvningen på mennesket.

Er der (skadelig) effekt af miljø-påvirkningen på mennesket ?

Mange spørgsmål melder sig: Kan vi tillade at (gen)indføre giftstoffet Hydrazin med F-16? Kan det lade sig gøre at beskytte flyvende besætningsmedlemmer mod kemiske kampstoffer ? Hvad er effekten af infralyd på personale i en shelter under motoropstart; eller af den hørlige støj ved en motorprøvestand ? Hvorfor får helikopter-piloter rygskader ? - og F-16-piloter nakkeproblemer ? Hvad skyldes det, at vore jagerpiloter mister bevidstheden under en luftkamp ? - og hvordan undgår vi dette meget farlige fænomen ? Medfører den psykiske belastning for flyveledere stresssygdomme i en usædvanlig grad ? Kan vi kontrollere og måske styre udviklingen af visse aldersfænomener (især hjerte-karsygdomme)? Disse og mange andre problemområder behandles i AGARD/AMP. Der foregår programmerede forskningsaktiviteter på de større landes flyvemedicinske institutioner, og resultaterne herfra fremlægges og debatteres ved særlige emnemøder, hvor forskere fra også de mindre lande kan præsentere deres indsigt og afveje den med fagkolleger. Særlige opgaver bliver defineret, og forskningsteams (oftest internationalt sammen-

sat) går igang med arbejdsgrupper eller længerevarende projekter. Ønsker om kursusaktivitet og undervisningstiltag i aktuelle emner og områder tilgodeses ved afholdelse af lecture series, short courses, advanced courses, etc., så den flyvemedicinske udvikling og viden kan belyses for elever på forskelligt niveau. Endelig udgives referater af afholdte møder i bogform, ligesom AGARD sponsorerer forfattere til særligt relevante publikationer.

AGARD/AMP's nu godkendte program for 1988-aktiviteterne er som eksempel vist i fig. 3.



Figur 3:
AGARD/AMP's godkendte aktiviteter 1988

Danmarks rolle i dette selskab er meget nydende. Medlemsskabet er en simpel nødvendighed for, at danske flyvemedicinere kan bidrage med den rådgivning, som er forventet - og nødvendig. Men også indenfor dette område gælder reglen om, at for at nyde, må der også ydes. Man kan ikke alene være med til at tømme spisekammeret. Man må hjælpe med til at holde det fyldt. Danmark er derfor tillige ydende i en vis grad. I de forløbne seneste 9 år, har der fra dansk side været afholdt 7 videnskabelige foredrag over forskellige emner, været udpeget dansk ekspertise som foredragsholdere ved 3 forskellige undervisningsaktiviteter, samt været arrangeret og afholdt flyvemedicinske møder i Danmark. De danske eksperter er hentet fra den civile hospitals- og forskningsverden - men desuden og i stigende grad også fra de tjenstgørende egentlige flyvemedicinere. Udviklingen er selvforstærkende: Jo større aktivitet, des mere udbytte "med hjem". NATO har etableret spisekammeret. De små - som Danmark - lever flyvemedicinsk set af det.

Viseforsvarministeren

Af SSG N. M. Schaiffel-Nielsen



Fra venstre den amerikanske viceforsvarsminister, M.D. (Medical Affairs), William E. Mayer, GLG S. Trier, seniorsergent J. J. Rehder, sanitetsinstruktør og oberstløjtnant K. S. Pedersen. Viceforsvarsministeren betragter her indholdet af en sygehjælpertaske M.82, monteret op til undervisningsbrug. (foto s-n).

VICEFORSVARSMINISTEREN VAR TILFREDS MED DET HAN SÅ!

Lørdag midt i juni.

Flyvestation Vandels mobiliseringsenhed summer af liv. Den amerikanske viceforsvarsminister for sundhedsanliggender (Health Affairs) har meddelt sin ankomst klokken 10 for at få et indtryk af flyvestationens KRISAN, nej det er ikke et kosmetisk hårmiddel, men Krigssanitetstjenesten.

Til daglig består enheden af seniorsergent J. J. Rehder og et antal KF'ere fra Eskadrille 261. Denne lørdag er der en del flere folk fra mobiliseringsstyrken med.

HAR ØVET SIG INDEN

3 dage i maj måned. Sært nok også en weekend var 15 mand indkaldt til mønstringsøvelse i KRISAN. De fleste så gamle, at deres sønner snart skal være, eller er indkaldt, den yngste blev hjemsendt fra Flyvestation Vandel i 1977.

At det var nødvendigt at øve sig, fremgår af oversigten over forkundskaber. 4 var tidligere sygepassere, 5 var sanitets hjælpere og 6 havde gennemgået broncemærkeprøven.

- Hvordan forløb det så? spørger vi seniorsergent J. J. Rehder.

- Lige i starten var der måske ikke den

store interesse lød svaret, men efterhånden fandt man melodien og undervisningen skred godt frem.

- Jeg kan sige, at den modvilje der nok var i starten, var væk da folkene forlod os søndag.

UDEN HJEMMEVÆRN, INGEN ØVELSE

- Hvem var figuranter?

- Igen i år var vi så heldige at godt en halv snes medlemmer af Hjemmeværnskompagni 3227 Vandel, stillede sig til rådighed, som figuranter. Det er de fantastisk gode til. De leverer de forskellige lidelser på en næsten uhyggelig troværdig måde. Lige fra bugskud til granatchok. Rehder fortsætter med at fortælle, at KF'erne igen var med. Både på modtagepladsen og som ambulancechauffører. Det betyder, at de ved hjælp af opgivelser fra enheder skal kunne finde de sårede og gøre dem transportklar og bringe dem tilbage til modtagepladsen, hvor andre KF'ere så tager imod, registrerer og klargør de tilskadekomne til lægernes videre behandling. At de derefter skal assistere lægerne ved operation er en selvfølge. Gad vide, hvad vi gjorde uden dem?



Det er ikke uden grund, at figuranten KF'er Margit Skovgaard Jakobsen ser spekulativt ned. Det hun betragter er et maveskud, som er ved at blive koloreret med "blod" af sergent Karin Bøgelund, begge er fra KFK ESK 261 på Flyvestation Vandel. (foto s-n).

FLYHAVARI

For mønstringsfolkene endte det hele med, at der skulle klares 8 mand der var kommet til skade ved et flyhavari. Oversergent B. Thomsen sad hjemme på brandstationen og dirigerede rundt med ambulancerne og mønstringsfolkene fik mere end almindelig travlt i en periode. Søndag formiddag gik med en demonstration af, hvorledes man modtager sårede fra et ABC-forurenede område, hvad der gav stof til yderligere eftertanke.

VICEFORSVARSMINISTEREN

OLG major H. C. Thyregod, som er chef for KRISAN og seniorsergent Rehder, havde haft mere end almindeligt travlt. Alt skulle være i pinlig orden til besøget. På slaget 10 modtog stationschefen viceforsvarsministeren ved Flyvestationsvagtten, hvor også GLG S. Trier og OLG Thyregod var til stede. Først besøgte viceforsvarsministeren KRISANs depoter og herefter gik turen til en længere briefing på brandstationen. Medens gæsterne således blev informeret, var KF'erne og nogle hjælpere udefra i gang med at gøre modtagepladsen klar. En KF'er blev behørig sminket med maveskud og åbent benbrud og man var klar til at vise gæsterne, hvad man formåede.

FORUNDRET VICEMINISTER

Viceforsvarsminister William E. Mayer var tilfreds med, hvad han så. Han gav i samtale med KF'er udtryk for sin dybe undren over, at man kunne have personel med så stor kunnen, som ikke fik noget for det. Og var i øvrigt overrasket over, at de havde civilt arbejde ved siden af. Hjemmeværnstanken har een gang til overhalet indenom. Viceforsvarsministeren gav udtryk for, at nok var det en "lille" flyvestation han havde besigtiget, men han fandt, at tingene fungerede godt, en god reklame, sluttede han. Nu kan KRISAN så holde sommerferie med ro i sindet.



Militært Nordisk Mesterskab i skydning 1987

Af OL E. Jensen
CH/M-afd, LVG

I dagene 15 - 18 JUN afvikledes Militært Nordisk Mesterskab i skydning (MNM) med Luftværnsgruppen, Flyvestation Skalstrup som arrangør.

Mesterskaberne afholdes årligt på skift mellem Norge, Sverige, Finland og Danmark og dette års mesterskaber blev arrangeret af Luftværnsgruppen på det danske forsvars vegne.

De fire nationer deltog med deres allerbedste militærskytter på gevær og pistol. Mesterskaberne blev afviklet dels som bane-skydninger, der foregik på Hanebjerg Skyttecenter syd for Hillerød og som feltskydninger, der blev afviklet i Jægerspris. Hver nation stillede med 20 deltagere, der i løbet af mandag den 15 JUN ankom til Flyvestation Skalstrup, hvor alle blev ind-

kvarteret. For at skaffe plads til de mange deltagere og arrangører var rekrutterne fra ESK 560 forinden blevet sendt på en 4 dages øvelse!

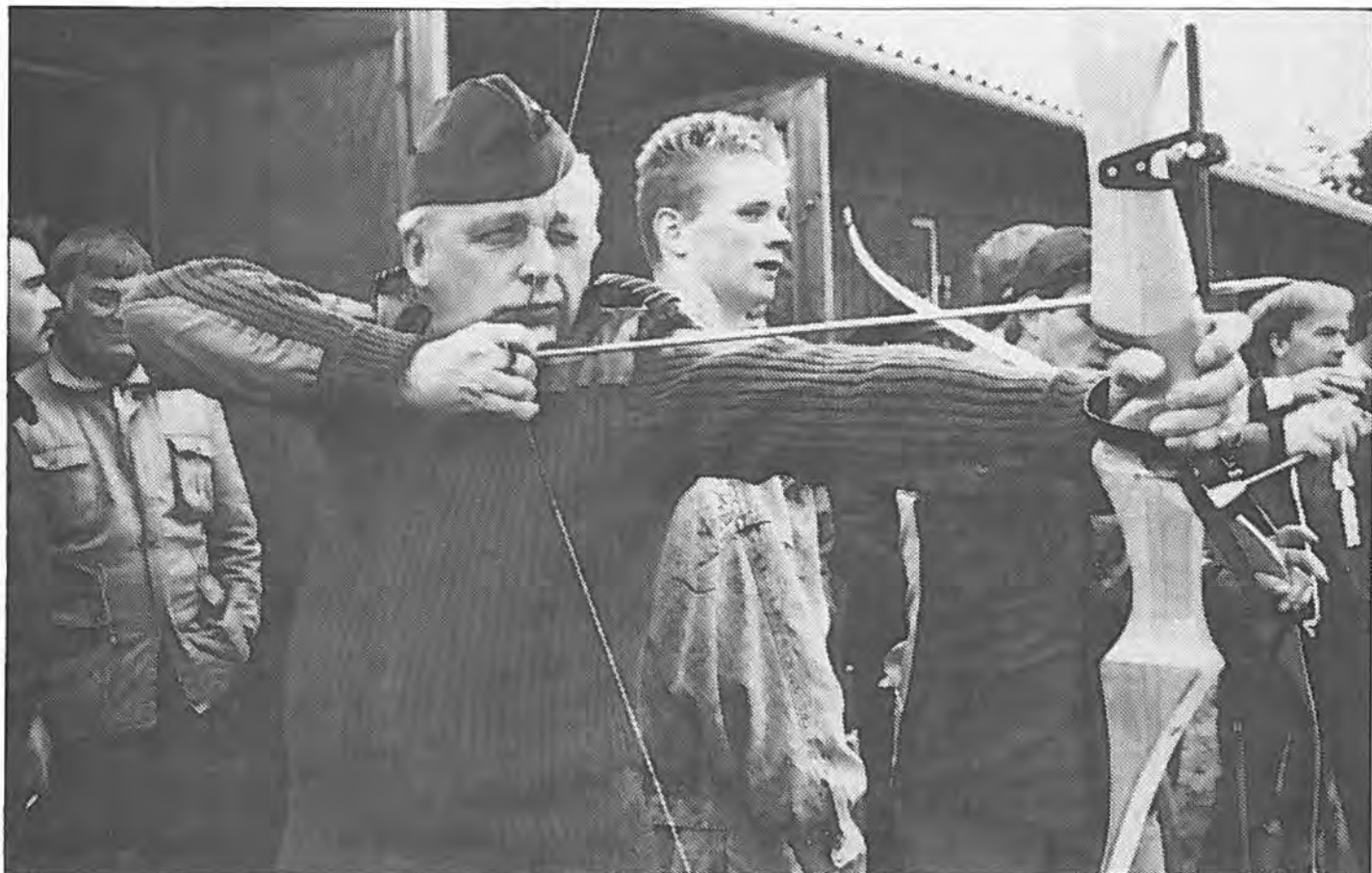
Mandag aften åbnede stævnets vært, oberst F. A. Fischer, mesterskaberne under overværelse af præsidiets, der bestod af

generalmajor B. V. Larsen, Inspektør for Flyvevåbnet

borgmester H. B. Olsen, Ramsø Kommune,

oberst E. Lyng Petersen, Chef for Flyvevåbnets Officersskole,

oberst F. A. Fischer, Chef for Luftværnsgruppen og Flyvestation Skalstrup.



*Danmark vandt lederskydningen.
Her har oberst F. A. Fischer spændt buen.*



Oberst F. A. Fischer overrækker medaljerne til det danske geværhold, der blev nr. 2 i feltskydning.

Efter åbningsceremonien var der grillfest i sergentklubben, hvor pølserne netop nåede at blive stegte, inden regnen satte ind og henlagde resten af festen til den overdækkede del af festpladsen.

Tirsdag og onsdag var helliget baneskydningerne. Det smukke og velindrettede Hanebjerg Skyttecenter gav optimale betingelser for skytterne, der på de overdækkede standpladser ikke blev generet af det danske vejrs barske optræden med storm og regn. Lad det straks være fastslået: I baneskydning kan Danmark ikke hamle op med de øvrige nordiske lande. Ikke fordi vi er dårlige - men fordi de andre er endnu bedre!! Ved verdensmesterskaberne bliver Danmark normalt nr. 7-8 ud af ca. 25 nationer, men 1., 2. og 3. pladsen besættes af MNM øvrige deltagernationer. Det er derfor hårde odds vi er oppe imod og vi måtte også denne gang se os henvist til sidstepladsen i holdmatcherne, men vi opnåede individuelt gode placeringer med en 4. plads ud af de 20 deltagere i pistolskydning som det bedste. Danmark fik dog en passende revanche. Uden for de officielle konkurrencer arrangerede værtsnationen, som det er kotyme, en lederskydning, der i år blev afviklet på bue og pil for én gang for alle at få afgjort, hvilken nation der fostrede de

ægte vikinger. Danmark vandt overlegent! Onsdag aften var der udendørs præmieoverrækkelse, der fandt sted i storm og biden-de kulde, men dog begunstiget af tørvejr. Hjemmeværnsdistrikt Roskilde Musikkorps bidrog på festlig vis til varmen med en oplivende indsats og derpå blev præmierne overrakt af præsidiemedlemmerne samt Forsvarets Gymnastikinspektør, oberst V. Jensen.

Et planlagt opvisningsprogram med en F-16 fra Flyvestation Aalborg måtte desværre aflyses på grund af vejret.

Programmet fortsatte derpå indendørs med en festbanket for de 130 deltagere, arrangører og indbudte gæster. Cafeteriet på Flyvestation Skalstrup, der under hele mesterskabet sørgede for en førsteklasses bispisning af de mange deltagere, erhvervede her 5 velfortjente kokkehuer for en udsøgt middag, der på charmerende vis blev serveret af medlemmer fra Eskadrille 230. Under middagen overrakte direktør V. H. Granberg, Sverige - en af skydningens mæcener - medbragte præmier til samtlige 25 deltagere i lederskydningen! Alle nævnt - ingen glemt!

På mesterskabernes sidste dag afvikledes feltskydningerne i Jægerspris. Her blev det danske hold i gevær-feltskydning nr. 2 og

individuelte blev KS H. C. Rasmussen, Flyvestation Værløse nr. 1 og PL O. S. Nielsen, Luftværnsgruppen nr. 3, så selv om regnen silende trøstesløs ned hele dagen, var der alligevel store opmuntringer.

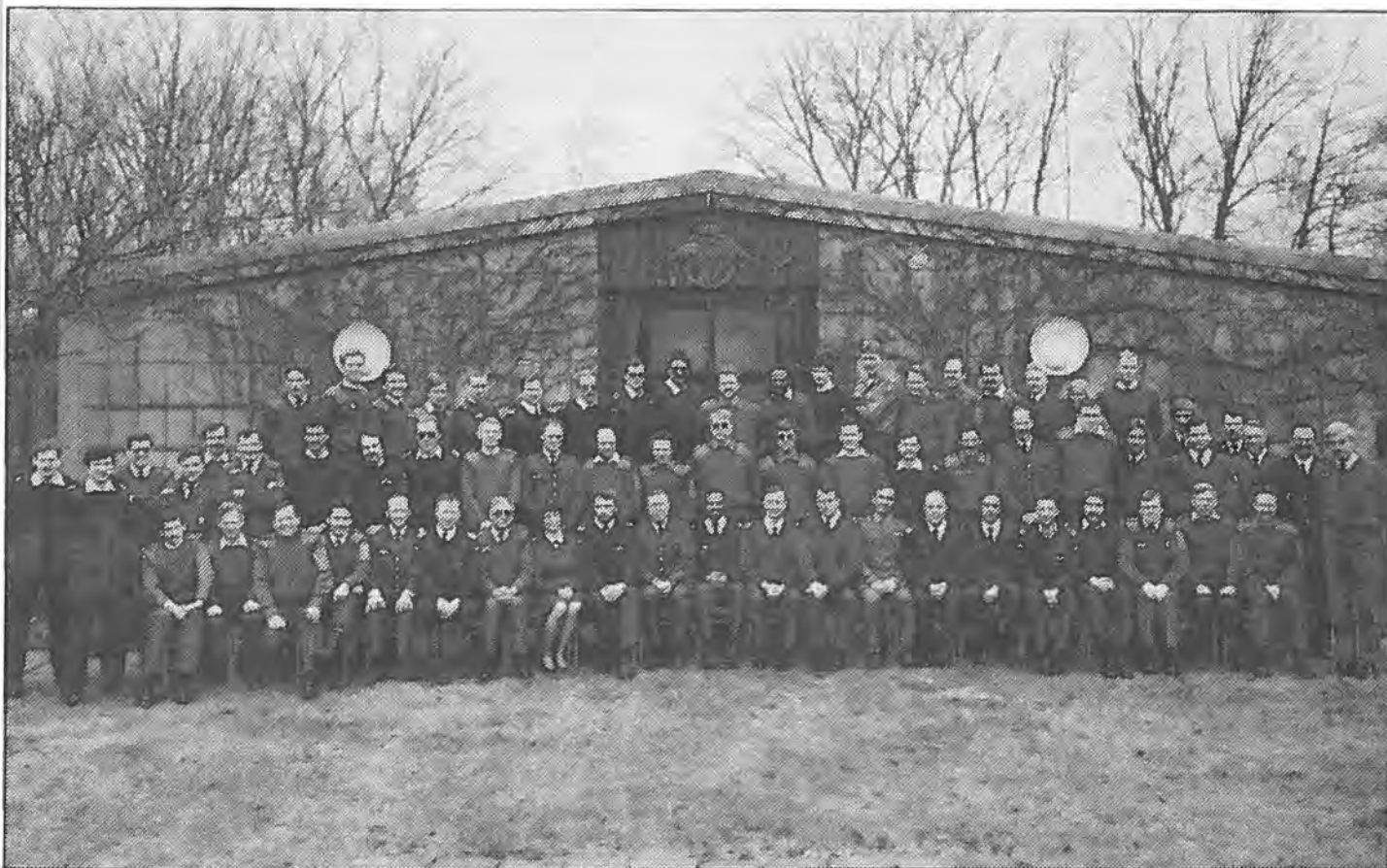
Slutresultatet for MNM blev, at Finland sejrede foran Norge, Sverige og Danmark. Den afsluttende præmieoverrækkelse fandt sted i Jægersprislejren og blev foretaget af oberst F. A. Fischer, der også afslut-

tede dette års MNM i skydning. Efter mere end 3 døgn hektiske aktiviteter kunne de fire nordiske landes flag stryges og de mange deltagere rejse hjem. De 60, der arrangerede og afviklede mesterskaberne, og de 70 markører kunne pakke sammen og drage hjem i forvisning om, at et stort arrangement, der tog sin begyndelse i OKT 1986, var blevet afviklet på tilfredsstillende måde.



SURVIVAL-TO-OPERATE kursus på FSN ÅLB

Af MJ H. G. Pedersen
FKO



Kursusdeltagere og instruktører fra SURVIVAL - TO - OPERATE kursus på FSNÅLB.

I perioden 30 MAR til 3 APR 1987 har SHAPE afholdt Survival-To-Operate (STO) kursus på FSNÅLB.

Hensigten med kurset var at uddanne officerer og befalingsmænd til evaluatører under TACEVAL's. Kurset afholdes normalt to gange årligt i Oberammergau, men SHAPE har fundet det hensigtsmæssigt at henlægge enkelte kurser til regionerne for dels at tilrettelægge undervisningen med henblik

på regionsspecifikke problemer, og dels at give regionernes nationer mulighed for et betydeligt større deltagerantal end man normalt får.

I ugen før kurset mødte ti instruktører under ledelse af SHAPE's projektofficer OL P. E. Juhl, op på FSNÅLB for at forbedre kurset. En af instruktørerne var dansk, MJ E. S. Nielsen, ABC-skolen Farum.

De ialt 61 deltagere i kurset kom fra Belgien, Italien, Norge, Vesttyskland, England, Canada, Holland og Danmark (21 elever). SHAPE har været særdeles tilfreds med både instruktørernes indsats og FSNÅLB støtte ved afviklingen af kurset. SHAPE har ved signal anmodet FKO om at overbringe sin anerkendelse for veludført arbejde.

Dette skal være en lille historie om hvorledes det kan lykkes at indpasse et større NATO-kursus i dagligdagen på en operativ flyvestation. Det er ligeledes historien om ressourcer - om dem man har og måske navnlig dem man ikke har, sådan lige uden videre.

Det er klart at SHAPE gerne ser nogle passende rammer om et sådant arrangement, så man valgte et forbesøg på FSNÅLB hvor en projektofficer fra SHAPE forklarede lidt om sine forventninger til FSN. Disse blev påhørt med fornøden respekt, som dog - i takt med at den medbragte liste over nødvendige hjælpemidler til afvikling af kurset blev gennemgået - blev afløst af noget andet og større.. Her var virkelig nogle der mestrede det audiovisuelle element i undervisningen.

Nu er det vi når til det med ressourcerne - her er nogle eksempler:

- hvor finder man et auditorium til 80 personer, 4 grupperum, lærerværelse og plads til ADMIN-element, alt under et tag og uden at gøre nogen "husvilde".

- hvor finder man en fotokopieringsmaskine med sorteringskapacitet op til 50 expl. med samtidig samling og hæftning.
- hvor finder man to forskellige videosystemer med tilhørende monitorer.
- hvor "låner" man elektriske skrivemaskiner, overhead-projektorer, filmsapparater, møbler, stålskabe o.s.v. i de 14 dage kurset varer - uden at det går ud over det daglige arbejde.

Listen kunne blive meget længere, men foranstående eksempler skal blot belyse at der skulle bruges andet og mere end "hyldevarer".

På forskellig vis og ved forenede kræfter, internt og eksternt, lykkedes det efterhånden at få afkrydset samtlige punkter på SHAPE ønskeseddel, hvorefter man gik i gang med at omdanne Officersforeningen til kursuscenter. Rammerne var således etablerede og kunne afleveres til SHAPE på behørig vis.

Alt i alt lykkedes det at få stablet arrangementet på benene til SHAPE tilfredshed - god "øvelse" for de involverede, men nok lige på kanten af hvad en FSN kan klare med de personel- og materiel ressourcer der er til rådighed.



Sir Hugh Saunders

Air Chief Marshal Sir Hugh William Lumsden Saunders døde den 8. maj 1987, 93 år gammel.

Hans militære karriere startede allerede i 1914 i Afrika.

I 1917 blev han overført til Royal Flying Corps og deltog aktivt i luftkrigen på vestfronten. Efter at have gjort sig fortjent på en lang række poster inden for Royal Air Force, blandt andet som chef for styrkerne i Burma, endte han som Inspector General for R.A.F. (1949-1951).

Fra 1951 var han Commander-in-Chief for flystyrkerne i Vesteuropa, derefter, til 1953, Air Deputy to Supreme Command, Europe.

Kendt her i landet blev Sir Hugh, da han i juli 1954 tiltrådte en post som kommitteret ved Flyvevåbnet på opfordring af daværende forsvarsminister Rasmus Hansen, der ønskede rådgivning vedrørende Flyvevåbnets organisation. Den ni måneders kontrakt blev senere forlænget til udgangen af april 1956.



Sir Hugh Saunders

En redegørelse fra Saunders fik til følge, at Chefen for Flyvevåbnet fik bemyndigelse til at gennemføre en række betydelige ændringer i organisationen. Således blev de to flyvebasiskommandoer nedlagt (1955), og Flyvertaktisk Kommando samt Træningskommandoen blev oprettet. Der var herefter tre hovedkommandoer under Flyverkommandoen:

- Flyvertaktisk Kommando (daglig direkte ledelse af de operative enheder),
- Træningskommandoen (rekruttering og grundlæggende personeluddannelse),
- Flyvematerielkommandoen (forsyning og teknisk vedligeholdelse).

Sir Hugh Saunders har en fast plads i FLV historie, idet han med visionært klarsyn var primus motor bag den organisation som er gældende for FLV i dag, bortset fra de ændringer som tiden eller ydre omstændigheder har nødvendiggjort.

"Tiden går men ånden består".



Bog anmeldelse

Af Bent Aalbæk-Nielsen

De tog vore hjem

Flyvestation Vandel 1943-1960

Af N. M. Schaiffel-Nielsen

208 sider, rigt ill.

24 x 17 cm indb.

Pris: kr. 190,-

Bogen kan fås ved henvendelse til:

Billund Boghandel

Butikstorvet 6, 7190 Billund

Tlf.: 05 33 13 00

Det vil altid skabe store spændinger og problemer, når en fremmed besættelsesmagt beslutter at beslaglægge 6.000 tdr. land, næsten halvdelen af en kommune og bebygget med 88 landbrugsejendomme, 78 beboelsesejendomme foruden skoler, alderdoms-hjem, missionshus m.v. - en beslaglæggelse, der tvinger mellem 600 og 800 mennesker

til at forlade hus og hjem. Ganske vist fik de en erstatning, som tilsammen beløb sig til næsten 5,5 millioner kroner, hvilket var mange penge dengang, og som måtte udredes af den danske stat.

Det er disse beslaglæggelser med de deraf følgende spændinger og problemer, der er udgangspunktet for Schaiffel-Nielsens bog om Flyvestation Vandel.

Men han går videre og beretter om, hvordan flyvepladsen blev til i årene fra 1943 og til befrielsen i 1945, da det, der skulle have været Nordeuropas største flyveplads, endnu næppe var halvfærdig.

Der berettes om selve arbejdet, som blev udført af mange frivillige danskere, men nok af lige så mange, som var mere eller mindre tvangsudskrevne - og et arbejde, som gav en lille gruppe af danskere - de egentlige værnemagere - kæmpeindtægter. Som tysk flyveplads nåede Vandel altså aldrig at blive operativ, men krigen gik ikke uden om Vandel, og i et kapitel får

vi hele beretningen om de fem allierede flyvere, der mødte deres endeligt ved nedstyrtningen af et bombefly, og som i første omgang blev begravet et tilfældigt sted på flyvepladsens område, men efter befrielsen fandt deres endelige hvilested på Randbøl kirkegård.

For de specielt fly-teknisk mindedede vil et kapitel med oplysninger om de forskellige tyske flytyper, som var på Vandel, være af interesse.

Et betydningsfuldt afsnit i bogen beretter om de helt specielle problemer og de mange dramatiske og ofte lidt tragikomiske hændelser, der opstod i forbindelse med den tyske kapitulation og overgangen til dansk/allieret kontrol med flyvepladsen. Opgøret med værnemagerne og de tyske håndlangere er omtalt, og det samme gælder tilbagegivelsen af den del af ejendommene, som ligger uden for det, der senere blev den danske Flyvestation Vandel.

Også som dansk flyvestation berettes der om Vandel - om den lange usikkerhed om, hvad der egentlig skulle ske med området, og naturligvis har også flyvestationens første kommandant, den legendariske ritmester K. C. Zeilau, fået en fyldig omtale. Beretningen om Flyvestation Vandel slutter

i 1960 og har altså også etableringen af Hærens Flyvetjeneste med fast base på flyvestationen med.

Det er et kæmpearbejde, der her er resulteret i en bog. Utallige dokumenter og andet kildemateriale har måttet gennemgås, og mange mennesker er blevet interviewet, så også deres viden og oplevelser har kunnet være med til at danne så fuldstændigt et billede som muligt af denne væsentlige del af besættelsestidens historie.

Det er vel forståeligt, at netop dette store og nødvendige arbejde har givet mindre tid til selve udformningen i en del af bogens afsnit, hvor en ekstra korrekturlæsning kunne have været ønskelig.

Men det vigtigste er indholdet, som naturligvis vil have helt speciel interesse for de mange, der mere eller mindre har været implicerede i Vandel før eller nu som beboere og/eller som tjenstgørende på flyvestationen. Men interessen for bogen vil række videre endnu, for den er jo, som før nævnt et godt bidrag til beskrivelsen af besættelsestidens danske historie som helhed og dertil et bidrag specielt til det danske flyvevåbens historie, som alle med interesse for den vil hilse velkommen.



Billedet viser størstedelen af de Focke-Wulf Fw 190-jagere det tyske Luftwaffe efterlod på Vandel flyveplads i maj 1945. Midt i billedet ses en kran, som anvendtes ved skift af motorer på flyene. Hangaren i baggrunden er bygget af Luftwaffe, en såkaldt Lagerhalle Typ 241 d, Delta Flugzeughalle..... Hangaren nedbrændte i 1968.

