

# Fly Nyt



FLYVERSTABEN

JAN 1988

TIL TJENESTEBRUG



*En stolt Prins Joachim efter en veloverstået flyvetur i F-16 på Flyvestation ALBORG. Mere om begivenheden i FLYNYT.*

FLYNYT udgives af  
Flyverstabten

Redaktion:  
Oberst S.O. Nielsen  
(ansvarshavende)  
Kaptajn B.B. Christiansen

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 14. marts 1988.

## ***Indholdsfortegnelse***

|  |    |
|--|----|
| Prins Joachim's luftdåb.....               | 5  |
| Luftværnsgruppen 25 år's Jubilæum.....     | 7  |
| Rotor Running Refueling.....               | 13 |
| Internationalt hundestævne.....            | 15 |
| ACCORD EXPRESS på flyvestation Vandel..... | 16 |
| Tactical Fighter Meet 1987.....            | 21 |
| Nordisk Flykadetstævne 1987.....           | 24 |
| Erhvervspraktikanter i Flyvevåbnet.....    | 25 |
| Chefskifte ved FLSR.....                   | 26 |
| Svendeprøver.....                          | 27 |
| Bog anmeldelse.....                        | 28 |
| Tinbox-tillægget                           |    |





## "Royal" Danish Air-Combat

Af FL-1 Michael Gjedsted Keating (KET)



*Chefen for Flyvestation Ålborg - oberst P. Dønvang - ønsker i overværelse af chefen for Eskadrille 726 - kaptajn Karsten Schultz (TUL) - JOE tillykke med veloverstået tur.*

Vi befinder os på Flyvestation Ålborg en kølig morgen sidst i september. Vejret ser ikke for godt ud. Piloterne sværmer om fjernskriveren, hvor vejrudsigten er ved at tikke frem. Men endnu en person følger, med forstærket interesse, udviklingen i vejret. Hans Kongelige Højhed Prins Joachim er på besøg i Eskadrille 726, et besøg som gerne skulle afsluttes med en tur i F-16. Prins Joachim ankom dagen før til flyvestationen for blandt andet at blive iklædt den nødvendige udrustning til flyveturen. Dagen og aftenen gik ydermere med foredrag om flyvestationens og eskadrillens daglige og krigsmæssige opgaver samt om F-16 flyets opbygning, udstyr og præstationsevne.

På selve dagen for flyveturen mødte Prins Joachim, nu med flyvernavnet JOE, op sammen med de øvrige flyvende besætninger til morgenbriefingen. Vejret tegnede ikke alt for lovende, men de evigt optimistiske vejrprofeter lovede dog opklaring op ad dagen.

I den mellemliggende tid modtog JOE de sidste briefinger på flyets nødudstyr og blev ligeledes gjort fortrolig med cockpittets interiør.

Efterhånden som vejret var ved at klare op, begyndte forberedelserne til selve missionen. Fartøjschefen for de to-sædede fly, som JOE skulle med i, var chefen for Eskadrille 726 kaptajn K. Schultz (TUL). Turen var en almindelig mission i træningspro-

grammet og skulle foregå som en interceptionstur i mellem- og stor højde med to fly.

Efter endt missionsbriefing og indspænding startede de to fly nu motorerne og rullede ud til bane i brug.

Hvad JOE har tænkt i det øjeblik TUL førte gashåndtaget helt frem til fuld efterbrænder, kan vi kun gætte på, men for os andre, der flyver daglig, er det stadigvæk imponerende, når alle hestekræfterne slipper løs på een gang.



*Overkonstabel Claus H. Michelsen, Eskadrille 726 døber Prinsen med en spand kold vand efter veloverstået flyvning medens chefen for flyvestationen ser til.*

Det kunne synes, som om Einstein havde ret. Prins Joachim følte det, som om vi kun havde været i luften i ti minutter, men registrerede imidlertid på jorden, at vi havde været væk i godt en time. Måske havde det noget at gøre med, at vi fløj supersonisk noget af tiden, eller også mangler Einstein et element i sin relativitetsligning "how time flies when you're having fun".

JOE førte selv flyet et par gange i løbet af missionen og følte også på sin egen krop, hvad det vil sige at trække "G". Efter missionen udførtes et angreb på Eskadrille 726 for også at demonstrere flyets anden rolle, luft-til-jord.

Piloter har en række traditioner, og for også at give JOE et indblik i denne side af livet i en flyvende eskadrille, fik Prinsen lejlighed til at gå "solo", ganske vist på et af stationens mere jordnære flytyper, miniudgaven af en F-104 som til daglig kaldes "TUT", og til en solotur hører jo som regel både vandgang og en buket af årstidens markblomster. Efter begivenheden takkede Prins Joachim af og udtrykte, at det var noget af det mest spændende, han havde prøvet. Her hjælper G-dragten jo også lidt til, især hvis man, som Prinsen sagde, "har glemt at få sit regimentsbælte af!".

Om eftermiddagen returnerede Prins Joachim i T-17 til Als, hvor en våd bivuktur ventede. Turen til Ålborg med T-17 var forøvrigt også Prinsens første i denne type, og Prinsens adjudant major W. Langebæk (BAK), som ledsagede Prinsen på turen, gav her en lille demonstration af nogle af de ting, der var i vente.



*Prinsen kører sammen med TUL til presse-møde i eskadrillebygningen på en gammel Nimbus ført af overkonstabel Poul Pedersen fra flyvestationens kørselstjeneste.*





# Luftværnsgruppen 25 år's Jubilæum

Af Palle Sick

Set med en artillerists øjne er 25 år ikke meget. Det har jo i mere end et par tusinde år været på mode at bruge først kastemaskiner og senere ildvåben til at smide tunge, spidse eller brændende ting efter ufredelige folk, der ikke kan lade én være i fred.

Men hvad har artilleri og 25 år med Flyvevåbnet at gøre, vil nogen måske spørge. Det er der en enkel forklaring på, for torsdag den 2 JUL 1987 var det 25 år siden, at Flyvevåbnet som resultat af en forsvarsministeriel bestemmelse overtog ansvaret for NIKE-raketsystemet fra Hæren. 10. Luftværnsafdeling ved Sjællandske Luftværnsregiment blev til Luftværnsgruppen, fire batterier blev til eskadriller og et antal artillerister blev til flyversoldater.

Denne overtagelse, som vi i dag kan diskutere rimeligt afslappet, var et yderst kontroversielt emne dengang ved indledningen til de glade 60'ere. Det var, da forsvarschefen hed Kurt Ramberg og forsvarsministeren Poul Hansen.

Overtagelsen blev på flere måder en smertefuld proces, hvor både seriøse og desværre også mindre seriøse synspunkter blev slæbt af stalden, og der nåede også at gå politik i foretagendet. Fortalerne for en overførsel til Flyvevåbnet blev skudt de usleste motiver i skoene, og ganske mange fandt, at det var et udtryk for mistillid sådan at fratage hæren det senest tilkomne og mest moderne våben.

Debatten var til tider meget hed, og mange ønskede senere, at det havde været muligt at holde mund med tilbagevirkende



Luftværnsgruppen modtog et væld af gaver på 25 år's dagen for dens oprettelse i 1962. OL G.E. Andersen afdækker her stabens gave til LVG, som var - ikke sammenplantningen, som man måske kunne tro efter G.E. Andersens overraskede blik - men det smukke ur på væggen. Istedet for tal var anbragt 12 skjolde repræsenterende henholdsvis FLV, FTK, FMK, LVG og de otte raketeskadriller. (foto: FLV)

kraft. Lykkeligvis sejrede fornuften, fremsynet og de holdbare argumenter, og i dag kan det være svært at forstå, at en så logisk disposition kunne udløse så voldsomme reaktioner.

#### PARADE OG RECEPTION

Luftværnsgruppen markerede de første 25 år som enhed i Flyvevåbnet ved en parade med efterfølgende reception på Flyvestation Skalsstrup på selve datoen. Det var vist oprindeligt tanken at lade de 25 år markere ved kun en reception med et mindre antal deltagere - for som CH/LVG, OB F.A.Fischer, udtrykte det i sin jubilæumstale "... parader og eksercits har aldrig været det, vi har dyrket mest i Flyvevåbnet!"

Men heldigvis valgte Luftværnsgruppen at synliggøre både dagen og sig selv for omverdenen. Heldigvis, fordi Luftværnsgruppens arbejde jo mindst lige så meget er i omverdenens interesse. Og både



*Blandt gæsterne sås flere tidligere chefer for LVG. Her underholder allestedsnærværende adjutant sig med GM B.P.J. Faaberg og OB B. Rasmussen, chefer henholdsvis 01 JUL 1976 - 31 MAR 1978 og 01 JAN 1979 - 30 SEP 1985. (foto: FLV)*

parade og eksercits tålte selvfølgelig at blive set.

I paraden deltog først og fremmest et antal enheder fra Luftværnsgruppen og repræsentanter fra Flyvevåbnet i øvrigt. Fra FMK kom chefen, GM J.Skjøth, og fra FTK stabschefen OB O.Fogh. Desuden sås flere tidligere chefer for Luftværnsgruppen, og endvidere var der inviteret gæster fra andre militære og civile myndigheder samt et antal personer med relationer til Luftværnsgruppen.

De forløbne 25 år var forståeligt nok det gennemgående tema i talerne, og den på samme tid lange og korte periode blev sat i relation til både Flyvevåbnets og andre værnsheders alder, den teknologiske udvikling samt politisk betingede ændringer i både opgaver, mål og midler.

GM J.Skjøth, sagde i sin tale, at man ved sølvbryllupsalderen ofte konstaterer, at noget er gået tabt, men at andet er kommet til. Sådan var det også gået for Luftværnsgruppen. Ændringerne af Luftværnsgruppens oprindelige placering på stationære ramper omkring hovedstadsområdet til mobile enheder med nu næsten hele landet som arbejdsfelt, havde gjort Luftværnsgruppen til en af landets største vognmandsforretninger. Samtidig var elproduktionen, som Luftværnsgruppen præsterer for at kunne fungere, nok til at forsyne en mindre dansk købstad.

OB O.Fogh mindede i sin tale om, at Luftværnsgruppen med sine HAWK-batterier er Flyvevåbnets største enhed. Sammen med F-16 våbensystemet er den ryggraden i dansk luftforsvar, og i den forbindelse glædede han sig over den nu gennemførte spredning til Jylland og Fyn. Da vi aldrig vil kunne måle os med omgivelserne i kvantitet, må vi nu som før satse på kvalitet.

OB F.A.Fischer hæftede sig ved den meget store udvikling, som Luftværnsgruppen havde gennemlevet i løbet af de 25 år. Han fremhævede også den positive oplevelse, det var, at arbejde i en atmosfære af fornyelse. Den var rammen om en positiv og velmotiveret personelstyrke.

#### BEGYNDELSEN

I forbindelse med jubilæet havde Luftværnsgruppen ladet fremstille et smukt jubilæumshæfte, som gennem historiske tilbageblik, officielle skrivelser og enkeltpersoners levende beretninger om egne oplevelser giver et billede af en enheds opståen og udvikling til operativ og slagkraftig styrke.

I glæden over Luftværnsgruppens 25 år ved Flyvevåbnet bør det ikke glemmes, at der før denne periode lå fem år, hvor det egentlige grundlag for vore dages raketenheder blev skabt. I 1989 vil vi kunne fejre 30-året for raketternes indførelse i dansk luftforsvar

Tankerne om et raketluftforsvar blev diskuteret allerede i midten af 50'erne, hvor udviklingen af stadigt hurtigere fly med stadigt større flyvehøjde gjorde det nødvendigt at finde en afløser for Hærens 90 mm kanonluftforsvarsbatterier.





CH/LVG OB F.A. Fischer modtager CH/FMK GM J. Skjøth ved paradens begyndelse. Kun hurtig reaktionsevne havde få sekunder tidligere reddet CH/FMK fra at måtte lande med Arresting Hook ude. Chaufføren i tjenestevognen kørte - sikkert i den bedste mening - så tæt på cindersbanens træbænde, at generalens udtræden mindede om et hækkeløb. Men værtsstedets devise, SEMPER PARATUS, viste sig at fungere. (foto: FLV)

Da USA via våbenhjælpprogrammet tilbød Danmark en NIKE-bataljon, indledte Hærstaben et planlægningsarbejde med sigte på at integrere NIKE-systemet ind i luftforsvaret af det østlige Danmark. Enkelte officerer fra luftværnsregimenterne og stabene havde da allerede været på et orienteringskursus på Fort Bliss i Texas for at få grundlæggende kendskab til det nye og efter danske forhold meget avancerede luftforsvarssystem.

Under denne planlægningsfase blev der forståeligt nok gåttet livligt på, hvor mange og hvem, der i givet fald skulle til uddannelse. Hærstabens med spænding imødesete udspil gav en del af svaret.

Der skulle oprettes en NIKE-afdeling under Sjællandske Luftværnsregiment, hvor den ene af regimentets to såkaldt tunge afdelinger, 10. Luftværnsafdeling, skulle etableres i Københavnsområdet som raketafdeling. Det betød et farvel til 90 mm kanonerne, og raketbatterierne skulle fremover placeres med 1. batteri i Gunderød, 2. batteri i Kongelunden og 3. batteri på Stevns samt 4. batteri i Tune.

Afdelingens stab og stabsbatteri blev henlagt til Avedørelejren, hvor også et af Forsvarets Krigsmateriel Forvaltnings værkstedskompagnier skulle rykke ind med sine støttefunktioner.

#### UDDANNELSE I USA

Mens mange af Hærstabens planlægningsopgaver i efterkrigsårene for det meste havde kunnet gennemføres på grundlag af eksisterende viden og erfaring, betrødte man nyt land under planlægningen af den nye raketenhed. Teknologien var stort set ny for alle, og der behøvedes en omfattende uddannelse af både operativt og teknisk personel til den nye generation våben.

I midten af 1957 var det første hold personel udvalgt og klar til afrejse til uddannelse på Fort Bliss i Texas og ved Redstone Arsenal i Alabama. Det drejede sig om det personel, der skulle fungere som såkaldt 2. echelon ildledespersonel i batterierne samt personel til værkstedsenheden i Avedørelejren. Uddannelsen i USA skulle vare i næsten to år, og for mange betød det, at de kunne have deres





" Kan man være bekendt at tage en portion til ?" OB K.W. Hansen, chef for luftværnsgruppen i perioderne 01 FEB 1965 - 03 AUG 1969 og 01 FEB 1974 - 30 JUN 1976 troede sig uset, da han forberedte endnu et angreb på det overdådige bord ved receptionen. (foto: FLV)

familier med i uddannelsesperioden.

I januar 1958 fulgte næste hold efter. Det var det personel, der skulle virke som raketmekanikere og stå for vedligeholdelsen af raketterne og det øvrige materiel i batteriernes afskydningsområder. I eftersommeren 1958 fulgte så det kommende operative personel efter, og dermed var alle kategorier personel i gang med deres indledende uddannelse.

Uddannelsesperioden i USA, betød en kraftig sammentømring af det talstærke danske kontingent. I El Paso var der samlet over 100 danske, og på tværs af rang og stand etableredes et sammenhold, der kan spores endnu den dag i dag.

De medbragte familiemedlemmer var med til at styrke dette sammenhold, og der blev etableret kontakter til kolleger fra andre NATO lande og til den civile amerikanske befolkning. Disse kontakter udviklede sig i adskillige tilfælde til venskaber, af hvilke mange er blevet holdt vedlige gennem snart 30 år.



Hundekommandoerne fra Sigerslev og Skalstrup var et dejligt islat i paraden. Deres indmarch kunne gøre enhver hundemand blød om hjertet, og hundenes reaktioner på kommandoerne RET og RØR var kontante og tydelige. Læserne må selv finde ud af, hvilken af kommandoerne billedet viser. (foto: FLV)





*Selv generaler kan - indledningsvis - komme til at tale for døve øren. Forstærker og højtalere kunne sagtens hamle op med den hændende støj fra de bortflyvende formationer F-35 og F-16, men det var straks sværere at fange tilskuernes opmærksomhed. (foto: FLV)*

#### ENHEDERNE FORMERES

Umiddelbart før jul 1958 afsluttedes samtlige uddannelser, og efter en hårdt tiltrængt ferie blev 10. luftværnsafdeling etableret i USA med OBLT H.G.Hansen som chef og kaptajnerne B.I.Thetmark, H.S.Møller, B.P.J.Faaberg, P.Ø.Nielsen, T.Bonde og S.E.Nielsen som henholdsvis O-officer, M-officer og chefer for de fire batterier.

Efter formeringen af enhederne fulgte tre måneders træning, hvor batterierne skulle sammentømre de mange forskellige specialister til funktionsdygtige hold. Samtidig begyndte staben at udarbejde grundlaget for de nationale operative og logistiske bestemmelser.

Den afsluttende eksamen efterfulgt af den officielle overdragelse af materiellet til Danmark fandt sted på McGregor Range i New Mexico. Den danske forsvarsminister deltog og modtog materiellet på Danmarks vegne. Batterierne skød her for første gang live mod droner, og summen

af lærdom erhvervet gennem et utal af teori- og praktiktimer, et væld af tests samt masser af hjemmearbejde skulle stå sin prøve - og gjorde det med bravour.

Efter træningens afslutning indledtes sammenpakning og afskibning af materiel til Danmark. Skydningerne i det glohede New Mexico markerede både afslutningen på et betydningsfuldt første kapitel i dansk raketluftforsvars historie og begyndelsen på et nyt.

Sidst i JUL 1959 begyndte mandskabet at tiltræde tjeneste ved deres enheder i Danmark, og i AUG ankom materiellet fra USA. Efter ni måneders hårdt arbejde med opstilling og udcheckning i de danske sites kunne 10. Luftværnsafdeling i MAJ 1960 meldes operativ.

Den rutineprægede hverdag var begyndt, beredskabet etableret, og enhederne tog fat på en 24-timers vagtcyklus, der skulle komme til at bestå i hele 23 år. Arbejdet var præget af høj disciplin og

et stærkt sammenhold, som blev bemærket af omgivelserne. Operative og tekniske kontroller på alle tider af døgnet og årlige skarpskydninger i USA bekræftede den høje standard og skabte respekt i NATO-kredse.

#### NYE TIDER

Den 18 juni udsendte Hærkommadoen den officielle meddelelse om at Forsvarsministeriet havde truffet bestemmelse om, at Flyvevåbnet fra den 2 JUL 1962 skulle overtage det kommandomæssige, faglige og beholdningsmæssige ansvar for NIKE-systemet. 10. Luftværnsafdeling under Sjællandske Luftværnsregiment blev efter fire og et halvt år som hærenhed til det nuværende Luftværnsgruppen under Flyvevåbnet, og 1., 2., 3. og 4. raketbatteri blev til eskadrillerne 531, 532, 533 og 534.

Den 2 JUL 1962 var således også dagen, hvor nogle khakifarvede blev blå, og det skete bestemt ikke uden vemod iblandet bekymringer og andre stemninger fra den mere negative side af følelsesregistret.

Var det ikke noget nær forræderi mod det værn, man tjente, sådan at skifte kulør? Og hvad med traditionerne og korpsånden? Hvad ville der ske, når man fra den ene dag til den anden skulle sluses ind i et kun 12 år gammelt flyvevåben, hvor alt gik stærkt og var mere straight?

Som afgørelsens time nærmede sig, steg spændingen. Stampersonellet skulle overføres administrativt, men hvad med alle de fritstillede officerer? Det viste sig imidlertid, at næsten alle officerer valgte at følge med over i Flyvevåbnet, og dermed bekræftede de på tydeligste måde det sammenhold og den identitet, der var skabt omkring raketterne.

Trøstende kan det siges til de gamle artillerister, at Sancta Barbara - alle artilleristers beskytterinde siden den første brug af ildvåben - ikke er nøje-regnende med, hvad farve uniformen har, eller hvad der skydes med, når blot det gøres med respekt for hende, for krudtet og for opgaven. Tiden har jo vist, at hun havde plads også til blå uniformer og raketter.



# Rotor Running Refueling der gik lidt anderledes

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen



Så kan tankningen begynde. Bemærk radomen på siden af helikopteren. Når der opereres, er radomen sænket ned til lodret. Alligevel kan man godt forestille sig, at dens tilstedeværelse kan have en indflydelse på helikopterens flyveevne. (foto s-n).

Parløb mellem en Rosenbauer crashtender og en 20.000-liter FIAT tankvogn til flybrændstof er ikke noget almindeligt syn på flyvestationen. Normalt vil den første kunne dukke op, hvis den anden har problemer med ildløs.

Sådan er det imidlertid ikke når der er bestilt RRR, på flyverjysk Rotor Running Refuelling gentankning af en helikopter med rotoren kørende. Deres udsendte havde fået et tip om at noget sådant skulle løbe af stabelen og fandt, at det var et emne at kigge på.

## LIDT SENERE

Ude i det sydvestlige eskadrilleområde holdt parret Rosenbauer/FIAT tankvognen klar til at modtage en Westland Sea King fra Royal Navy, det britiske søværn. Landingstidspunktet var opgivet til 1330 GMT, forsinket til

1338 GMT og aktuel landing blev 1353 GMT, sådan går det af og til.

## SÅ ANDERLEDES UD

En Westland Sea King helikopter ligner ved første øjekast Eskadrille 722's S-61 Sea King til forveksling. Den sidste er bygget af Sikorsky i USA, den anden bygget på licens af det nu solgte Westland company i England. Da gæsten rullede ind, var der alligevel tydelig forskel. På styrbords side af helikopteren sad en radome med en diameter på omkring 125 cm. I radomen er monteret antennen til en Thorn-EMI searchwater radar. Radaren anvendes til Aerborne Early Warning. Det er overladt til læseren at gætte om, om denne forsvarsforanstaltning har noget at gøre med Royal Navy's tab af skibe under Falklandskrigen, hvor det franske Exorcet-missil kostede briterne flere tab, og hvor



det eneste forsvarsmiddel er radarovervågning og nedkæmpelse af missilet inden det når frem.

#### SÅ GØR VI KLAR

Cross-servicing-holdet bestående af overkonstablerne H. Nielsen og L.V. Jensen stod klar til at tage imod da Sea King'en rullede ind i eskadrilleområdet. Med de autoriserede armsving blev luftfartøjet dirigeret på plads og stopklodser lagt foran og bag hovedhjulene. Ud hoppede et af besætningsmedlemmerne fra helikopteren. Stillede sig op foran denne og indledte med nogle roterende armsving med armene lodret afsluttende med signalet, Stop motorene, i hvert fald det ene. Hele seancen,



*Det engelske besætningsmedlem har givet signal til Stop rotoren, som er ved at gå i stå. OKS L.V. Jensen og H. Nielsen er ved at gøre klar til at tanke helikopteren. (foto s-n).*



*Ved siden af sin Airborne Early Warning opgave, fungerer Sea King'en også, som redningshelikopter, bemærk hejseaggregatet over døren. H. Nielsen er ved at sætte Single Point Head på plads og kan derefter give besked om at tankningen kan påbegyndes. (foto s-n).*

endte med, en foroverbøjning af overkroppen to gange. Deres udsendte kunne notere, at rotorhovedet derefter blev lagt en smule fremefter. De beskrevne signaler har ikke kunne findes i gældende bestemmelser, men man oplever jo iblandt noget nyt.

#### PRÆCISSION

Nu opfatter de færreste vel en FIAT-tankvogn, som noget særligt elegant. Alligevel var det en fornøjelse at se arbejdsmand Karlsen manøvrere det store køretøj, baglæns, ind mod helikopteren med ikke alt for megen plads mellem markeringslys til den ene side, og rotorbladene, som stod stille, til den anden. Det blev nemlig ikke en RRR-refuelling, men en, med hjemmelavet forkortelse ERR (Engine Running Refuelling). Og vel at mærke kun bagbords motor.

Hele proceduren med at tanke kører næsten ekcercermæssigt. Selv håndslukkeren kom ud på plads. Den så lidt lille ud i forhold til Rosenbauer crashtenderen der holdt lige bagved.

Hele ideen med denne operation er selvfølgelig at gentanke luftfartøjet i en fart og få det tilbage til opgaven, men at dette skal ske under iagttagelse af optimal sikkerhed for materiel og mennesker.





# GREAT DANES!

Af KN F.V. Hansen Flyvevåbnets Hundeskole

Grand Danois, Great Danes og mange andre fremmedklingende gloser blev brugt om det danske hold, som deltog i den 7 "International Caine Biathlon" i Sennelager i Vesttyskland, årsagen til de klingende gloser var ikke, at danskerne medbragte den "store danske hund" som tjenestehund, eller at MJ V.C. Høgfeldt fra Flyvevåbnets Hundeskole var delegationschef.

Årsagen var derimod den flotte danske placering. I top blandt 97 deltagere fra 10 NATO lande.

Danmark tog pokalen for 3 mands hold, besatte første og anden pladserne i handicap, og første og tredjepladsen i den åbne konkurrence.

5,8 km. i vanskeligt terræn med 16 forhindringer, som skulle passeres af både fører og hund. Efter 4 km. løb, skydning med maskinpistol og sluttelig, efter yderligere 1,8 km., stop af en flygtende person før "tiden" stoppes.

Silende regn gjorde vilkårene meget vanskelige. Passage af vandløb og vejunderføringer var i høj grad en prøvelse ikke mindst for hunden som fik afprøvet hundesvømmnings færdighederne ved disse passager. Lodtrækningen om startrækkefølgen afgjorde, at en af debutanterne på det danske hold, OKS S. Damsgaard (KAR), skulle løbe først. I silende regn, torden og lynild fik han i bogstavelig forstand sin ilddåb. Efter ham var det de to alderspræsidenter, SSG E.K. Bruun (FLHS) og SSG H.J. Poulsen (VAN), som stod turen igennem. Poulsen iøvrigt med et fint resultat også i skydning, hvor han efter 4 km. løb - med engelsk maskinpistol - skød 90 af 100 mulige.

På anden dagen startede SG K. Emborg (FLHS) og OKS A.N. Manø (KAR) i lidt bedre vejr end den foregående dags. Som sidste dansker startede SG T. Simonsen (ÅLB). Simonsen var efter sidste år's deltagelse en af favoritterne, og han skuffede ikke. Suverænt løb Simonsen



De seks dygtige præmietagere.

og hans hund Alf banen igennem på tiden 27,18, og slog dermed Coporal David Toole RAF Brüggeren med 1 sekund. Sejren var hjemme. Ingen af de efterfølgende løbere nåede under 31 minutter.

Med spænding afventede holdet de endelige resultater, som var:

|     |              |       |       |          |       |
|-----|--------------|-------|-------|----------|-------|
| SG  | T. Simonsen  | total | 27,18 | handicap | 23,38 |
| SSG | H.J. Poulsen | -     | 32,11 | -        | 23,51 |
| SSG | E.K. Bruun   | -     | 36,14 | -        | 27,14 |
| Oks | A.N. Manø    | -     | 34,57 | -        | 28,52 |
| SG  | K. Emborg    | -     | 33,55 | -        | 31,55 |
| Oks | S. Damsgaard | -     | 37,52 | -        | 36,57 |

I handicap konkurrencen justeres tiden i forhold til deltagernes alder. Bedste tid overhovedet var T. Simonsens, som dermed besatte første pladsen i den åbne konkurrence, medens Poulsen måtte "nøjes" med en tredje plads. I handicap besatte Simonsen igen første pladsen, medens Poulsen her tog sig pænt af anden pladsen og SSG E.K. Bruun af syvende pladsen, således at

sammenlagt tid for de tre blev ialt 85,43 minutter, 34 sekunder bedre end RAF holdets og en første plads for hold til Danmark. Efter, en for det danske hold uforglemmelig præmieoverrækkelse, lykønskninger og megen opmærksomhed blev placeringerne fejret, og turen gik hjem medbringende trofæerne for hold, for åben klasse og handicap klassen, plus det individuelle sølvtøj til ejendom.



## ***ACCORD EXPRESS på Flyvestation Vandel***

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen

### FLYVESTATION VANDEL HJEMBASE FOR FJENDEN

Der har været pivetravlt på flyvestationen de sidste 14 dage. Man skal være klar til at opfylde det der på flyverjysk hedder Host Nation Support Agreement, værtsnationens forpligtelser, i forbindelse med øvelsen ACCORD EXPRESS 1987.

Et forkommando er ankommet og har rigget TACAN og andre hjælpemidler til, nu mangler vi bare dem det hele drejer sig om, flyene.

De første er på vej. Den forlængede version af C-130 HERCULES transportflyene dykker ud af de lavthængende regnskyer. Godset er på vej og kørselstjenesten holder klar til at losse.

De sidste der ankommer er HARRIER-flyene fra No. 1 (F) Fighter Squadron hjemmehørende på Wittering flyvestation i Cambridgeshire, Østengland.

### LODRET NED !

Så er de på vej ind til landing. Uanset, hvor mange fly deres udsendte har set lande gennem årene, er det stadig en fantastisk oplevelse at se et jetfly foretage en anflyvning med normal hastighed for derefter at gå ned i hastighed og ende med at sætte hjulene fra en lodret position og uden fremadhastighed. At denne manøvre ikke er helt let fremgår af, at en af de nyuddannede piloter fejkalkulerede sin position og landede for kort i forhold til det landingspunkt, med fast bund, han havde valgt og dermed forsvandt i en støvsky. Brand- og Redningstjenestens personel fik pludselig travlt. Flyet havde dog ikke lidt væsentlig skade ved at sætte hjulene på den bare jord. Det fortæller en hel del om, hvor robust flyet og ikke mindst Rolls-Royce Pegasus-motoren er.



*Deres udsendtes interviewofre, Wing Commander Barry Horton, tv, og Squadron Leader Ian Mortimer. (foto s-n).*

## DE ONDE FJENDER

No. 1 (F) Squadron hørte denne gang til på fjendens side "the bad guys" sammen med A-10 og Alpha-jets fra henholdsvis US Air Force og German Air Force. Dels skulle de støtte landgangsoperationer på de sjællandske kyster og dels skulle de tyske styrker på landjorden efter at landgangen var overstået.

Om disse operationer fortæller Wing Commander Barry Horton, -når vi flyver ind mod det område vi skal angribe, kontakter vi FAC'en medens vi endnu befinder os over fredeligt område. (FAC oversættes til Forward Air Control og er en observatør på jorden, som over radio er i kontakt med flyet og udpeger målet for piloten). Han giver os besked om flyveretning og afstanden til målet fra det vi kalder Initial Point (indflyvningspunktet). Herefter er der nok at se til i og udenfor cockpiloten. Kursen skal holdes, der skal holdes udkig efter målet og der skal vælges våben. Hvis FAC'en er tæt på målet taler han os ind hele vejen, er han af forskellige grunde trukket længere tilbage må vi nøjes med

en beskrivelse. Det fungerer alt i alt godt og alle FAC'erne taler et godt engelsk.

## TOPPRÆSTATIONER

Den 14. september var en af de dage, hvor man kunne få åndenød ved at besøge de Hides, skjul, hvorfra Harrierne opererede. 5-6 operationer pr. fly den dag betød, at alle havde sved på panden fra planlæggere over piloter til yngste tekniker. Alt skulle helst være gjort lidt før tiden.

Det hele starter tidlig morgen med briefing af piloterne. Imens har teknikerne travlt med at gennemgå flyene for at sikre, at der ikke er fejl og mangler, som kan udsætte flyvningen. Efter briefing går de enkelte piloter igang med detailplanlægningen af de kendte flyveopgaver. Flere ukendte dukker op i dagens løb, med sikkerhed.

Klar til dagen første tur. Piloterne bliver kørt ud til forskellige Hides, hvor teknikeren tager imod. En kort snak med teknikeren og piloten går igang med sit Walk



Around Check. Det vil sige en visuel inspektion af flyet inden han kravler op i cockpitet, hvor teknikeren hjælper til med at spænde piloten ind. Dette er ikke turistklasse i et charterfly, men en stram tilpasset arbejdsplads.

En finger bliver strukket i vejret. To teknikere fjerner klodserne foran hjulene. Hiver sikringspinde ud og viser den for piloten. Teknikerne trækker ud til siden. En kort hvinen, efterfulgt af en dump lyd, hvorefter Pegasusmotorens turbineblade kreerer den karakteristiske hyl. Man er klar til at rulle ud af Hiden og ud til start.

#### FAST RUTINE

Fire fly forsvinder under horisonten. Der er tid til at se efter om der mangler noget i Hiden, og gør der det, så få det skaffet til veje.

Så snart flyet efter endt mission er hjemme igen sker alting på een gang. Teknikerne går igang med at "Turne" flyet. Filmkassetter hives ud og bringes over til RIC'en (Reconnaissance Intelligence Center), rekognoscerings- og efterretningscenter, hvor filmen fremkaldes og resultaterne meddeles piloten. Nye kort og opgaver bringes ud til piloten og inden man rigtig får taget sig sammen er han på vej igen.



*Nej, teknikeren har ikke tabt sin pung. Han er ved at gøre flyet klar til dagens første tur. (foto s-n).*



*Så er Harrieren klar til næste tur over det Sjællandske for at støtte den vesttyske landgang. (foto s-n)*



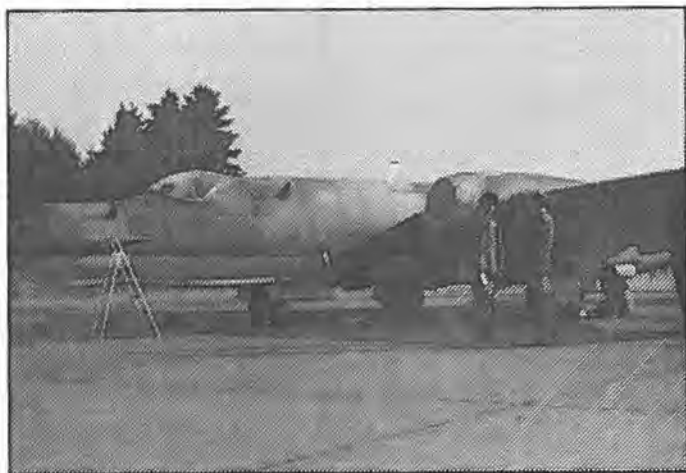
## KOMPLEKST FORETAGENDE

I det daglige går ingen vel og tænker så meget på, hvor mange hænder der skal igang når en mission skal gennemføres. På toppen af alting sidder flyvelederen og skuer ud over flyvestation, hvis han da ikke har travlt med at koordinere flyene i luften. Ikke mindst med Billund tårn. Det skal jo gerne lykkes at holde den militære og civile trafik adskilt, hvis altså ikke en en del af den militære skal til Billund. Brand- og Redningstjenesten, som har fået hjælp af en ambulance og et brandslukningskøretøj fra Wittering, en såkaldt Light Water car, er på plads på positionerne ved banesystemet for at kunne gribe ind, hvis noget går galt.

Drivmiddelgruppen fragter flybrændstof rundt til flyene og sørger for brændstof til de biler bl.a. kørselstjenesten kører personel og gods rundt i/på. Der er liv overalt, og alle har nok at se til med at få enderne til at nå sammen. Ingen, heller ikke den vi ikke har nævnt går ram forbi når tingene skal fungere.

## SIDSTE GANG

I Deres udsendtes samtale med Wing Commander Barry Horton deltog også Squadron Ian Mortimer. Sidstnævnte havde den dramatiske oplevelse at måtte ejekte fra sin



*Elektronisk krigsførelse indgår i alle øvelser og til den ende er English Electric CANBERRA en uundværlig ting. (foto s-n).*

Harrier ud for Port Stanley på Falklandsøerne under englændernes krig med argentinere i april/maj 1982.

De to fortæller, at det sikkert er sidste gang vi ser Harrier GR. Mk 3 på Vandel. Næste år kommer man med den nye HARRIER GR. Mk. 5, som er resultatet af et samarbejde mellem British Aerospace og McDonnell Douglas. I USA benævnes flyet AV-8D HARRIER II, hvor man allerede i



*En sidste sludder med teknikeren før der spændes ind og gøres klar til flyvning. (foto s-n).*

1983 påbegyndte leveringen til United States Marine Corps, som har købt 336 stk. af typen. RAF har bestilt 60 stk.

-Vi ved vi får et væsentligt mere moderne fly, svarer Horton.- Vi vil opnå en væsentlig større præcision i våbenafleveringen. Og flyet er udstyret således, at vi også kan operere om natten.

-Vil det nye fly kunne foretage rekognosceringsopgaver på samme måde som GR.Mk 3?  
-Det er ikke meningen, at det nye fly skal udstyres med kameraer, som det vi har nu. Istedet vil det blive udstyret med videooptagere af samme type, som dem der sidder i F-16. Det vil betyde en kraftig reduktion af mandskabsforbruget ved RIC.

-Har i modtaget de første af den nye type?  
-Ja, vi har modtaget et fly. Det får vi dog ikke lov at flyve meget rundt i, idet det er overgivet til teknikerne. Det er vigtigt for os, at de lærer flyet at kende udenad og opdager evt. fejl og mangler før vi tager flyet i anvendelse. Hvad vi også er trykke ved.

-USMC havde store indkøringsproblemer da de indkøbte de første Harriers bygget i England.





Selv om denne JAGUAR tilhørte modpartens parti kunne der også blive plads til ham på flyvestationen. Faktisk opererede JAGUAR-fligten herfra i en lille uges tid. (foto s-n).

Modtager i to-sædede versioner af den nye type?

Hertil svarer Ian Mortimer, -Deres tab ligger nok lidt i måden at gøre tingene på. Da vi begyndte med at flyve Harrier, var det kun de allerbedste piloter der fik lov at flyve dem. Med indførelsen af den to-sædede version, kunne vi tillade gennemsnitspiloten at flyve typen. Med hensyn til den nye Harrier er det sådan, at vi modificerer de gamle to-sædede til en standard der ligger meget tæt på den nye GR. Mk. 5 og dermed skulle omskolingsproceduren kunne fortsætte, som hidtil.

#### PLADS TIL ANDRE

BLÅ styrke, som vennerne hed under denne øvelse, fik støtte af blandt andet JAGUAR jagerfly fra Royal Air Force. Selv om det var på et hængende hår, lykkedes det Deres fotograf at få et enkelt billede af denne fransk/engelske produktion af hvilke RAF har fået leveret ialt 202. Ingen kan huske at have set typen på Vandel før. Nostalgikerne fik deres, da to English Electric CANBERRA's landede på flyvesta-

tionen. Firmaet English Electric er forlængst hedengangent. Canberraen, som fløj første gang i 1949 burde vel også være det, men sådan er det altså ikke, den flyver stadig, men nok mod tiden.

#### HVERDAG IGEN

No. 1 (F) Squadron er draget hjem. Til gengæld for dem har vi fået Hærens Flyvetjeneste til- de forlod nemlig flyvestationen for på Sjælland at støtte de samme enheder som flyvestationens gæster. Flyvestation Vandel er vendt tilbage til den hverdag, som er travlt optaget af at forberede ankomsten af den nye panserværns-helikopter Aérospatiale AS 355F Ecureuil 2. En helikopter, som teknikerne er glade for, ifølge det de kan læse sig til. En og anden har nok også skævet til erindringerne om Alouette III, som dansk forsvar havde så gode erfaringer med. Læserne vil sikkert høre mere om den nye helikopter med tiden.





# TACTICAL FIGHTER MEET 1987

Af MJ S.G. Martinussen, KN P.J. Larsen  
og PL S.W. Clausen Eskadrille 544.

Eskadrille 544 (ESK) deltog i øvelse "TACTICAL FIGHTER MEET 1987" (TFM) i perioden 14 AUG til 30 AUG 1987. Øvelsen, hvori der deltog offensive og defensive fly fra 5 forskellige NATO-lande samt SAM og SHORAD systemer fra Norge, Storbritannien, Holland og Danmark, var centreret omkring Ørland Hovedflystasjon, 50 km NV for Trondheim.

ESK opererede som halveskadrille uden afskydningsramper og missiler fra ialt fire forskellige sites. I perioden 17 - 20 AUG var ESK placeret på Hjerkin site, Snøheim. 21 AUG opererede ESK fra Røros site, Einarvola. 25 og 26 AUG fra Steinkjer site, Grønøre flyveplads. Sidste øvelsesdag 27 AUG deltog ESK i luftforsvaret af selve Ørland Hovedflystasjon fra Kopperen. Transport foregik med DFDS fra København til Oslo og retur.

## SÅDAN BEGYNDTE DET HELE

ESK startede detailplanlægningen efter TFM site survey conference, Ground based systems, 26 - 27 MAJ 87. Grundet vejrforholdene under site survey var detaljeret recce ej mulig. Site selection baseredes derfor udelukkende på anbefalinger fra TFM distaff og map recce, hvilket skabte enkelte overraskelser under øvelsen. De lange afstande og ekstreme forhold ESK opererede under gjorde det nødvendigt, at træffe helt specielle forholdsregler ved sammensætning af vognkolonne samt ved opgørelsen over de forsyningsgenstande, der skulle medbringes under øvelsen. Øvelsens længde tvang ESK til at tage særlige hensyn ved planlægningen af personellens arbejdstid og indkvartering. Det blev derfor besluttet at tilstræbe en 8



Holdteftersyn i Guldbrandsdalen.





*Hjerkinn site taget fra helikopter.*

timers arbejdsdag for alle bortset fra 2 vagter, der udenfor arbejdstid var ansvarlige for systemets operativitet og fysiske sikkerhed. Denne arbejdstidsplanlægning har sparet ESK for mere end halvdelen af den overarbejdsfrihed, der var blevet optjent, hvis øvelsen var blevet afviklet på normal vis, fordi personalet afviklede frihed under turen.

De specielle forhold omkring øvelsen (isolerede sites og transporter der foregik i weekends) betød, at ESK ikke kunne regne med at få forplejning udefra. ESK besluttede derfor, at man ville være selvforsynende i så stor udstrækning som muligt. Dette forsøg lykkedes i en grad så ESK var fuldstændig uafhængig af omverdenen på det forplejningsmæssige område, udover indkøb af særligt letfordærlige fødevarer (øl). ESK fik bl.a. afprøvet feltkomfur med gasinstallation.

Under site survey var ESK advaret om, at de ekstreme vejrforhold i bjergene særligt omkring Hjerkinn siden kunne hindre flyvning i længere perioder. ESK medbragte derfor sin simulator, for det tilfælde at flyvningen skulle blive aflyst.

#### ØVELSEN

Det var planlagt, at flyaktiviteten skulle finde sted følgende dage: 18, 19, 20, 25, 26, 27 AUG.

Total aflysning af flyaktiviteten fandt

kun sted den 18 AUG p.g.a. dårligt vejr. I øvrigt forløb øvelsen således:

- 16 AUG: ESK ankom til Hjerkinn site midt på dagen og var fuldt operative efter 1½ time.
- 17 AUG: Systems checks. Simulator træning.
- 18 AUG: Flyvning aflyst. Simulator træning. Kvalifikation af 1 TCO ved OIC Luftværnsgruppen.
- 19 AUG: Stor aktivitet. P.g.a. vejrforhold og andre specielle forhold besluttede distaff at gøre ESK til primært target. ESK engagerede ialt 38 gange, heraf 29 kills.
- 20 AUG: Ringe aktivitet i ESK område. ESK var kun mål for 1 raid, der til gengæld var meget lærerigt.
- 21 AUG: Stor aktivitet. ESK deltog i luftforsvaret af Røros flyveplads. ESK engagerede ialt 12 targets, alle succesfulde.
- 25 AUG: Moderat aktivitet. ESK engagerede 8 gange heraf 5 kills.
- 26 AUG: Stor aktivitet. ESK engagerede 17 gange 1 kills.
- 27 AUG: Voldsom aktivitet. Under mass attack på Ørland flyvestasjon var ESK på intet tidspunkt under direkte angreb, eftersom ESK site var dækket af skyer. ESK engagerede mere end 60 gange, hovedparten kills.

Det må slås fast, at alle operatører på systemet har haft et stort udbytte af de



missioner, man har observeret og engageret under øvelsen. Operationer fra vanskelige sites med store blinde vinkler, de offensive flys udstrakte brug af lavflyvning, manøvrering og terrænmaskering har givet uvurdelig træning til operatører af alle kategorier.

#### TRANSPORT

Den korteste afstand ESK deployerede over var på ca. 150 km. Længste afstand var mere end 400 km. Den rutine personallet opbyggede i at deployere over så lange afstande - omfattende rutebriefing, kolonnekørsel, hvilepauser, skift af kører - ville ikke kunne opnås under hjemlige forhold.

ESK fordelte 3 radioer i kolonnen og havde gode erfaringer med brugen af disse i ukendt terræn og på smalle veje, hvor modkørende trafik nødvendiggjorde flere standsninger.

ESK køretøjer tilbagelagde mere end 20.000 km, og havde kun mindre problemer - i det væsentlige med de elektriske systemer - undervejs.

#### OG DET VIRKEDE

ESK havde ingen væsentlige materielproblemer. En mindre fejl på søgeradaren

blev indledningsvis løst ved "field repair", indtil man i det medbragte mobile elektronikværksted havde fremstillet en fuldt holdbar løsning.

ESK var fuldt operativ i samtlige perioder med flyaktivitet.

ESK medbragte 4 mobiltelefoner. Desuden medbragtes 5 radioer. 1 stk. HF-SSB Sailor radio var medbragt med henblik på kontakt til CRC Gråkallen. Det var imidlertid først muligt - lejlighedsvis - at kontakte CRC, da ESK lånte 1 UHF radio fra Hjerkinns skydeterræn.

Der blev etableret kontakt mellem ESK og RNLAFLY CATCHER v.h.a. radio med henblik på udveksling af target info. Dette fungerede fuldt ud tilfredsstillende.

Den støtte ESK modtog fra de norske myndigheder og i særdeleshed fra vor forbindelsesofficer var meget omfattende og til stor hjælp. Alle problemer blev løst effektivt, enkelte ret utraditionelt.

#### STORT UDBYTTE

ESK havde stort udbytte af øvelsen. Det operative træningsudbytte af øvelsen var meget stort, henset til den taktik de offensive fly - p.g.a. det specielle terræn - kunne anvende mod ESK.

På det logistiske område har planlægningen af en øvelse, hvor ESK tilstræbte



*Selv på toppen kan der være blødt, Røros.*

total uafhængighed i 16 dage givet uvurderlige erfaringer. Operationer, deployeringer og indrykning i sites under så specielle forhold som den norske natur bød ESK, har sammen med de øvrige særlige omstændigheder ved øvelsen haft stor betydning for moral og motivation blandt ESK personel. Øvelsens betydning på dette plan må ikke undervur-

deres, for selv om førnævnte begreber som moral og motivation vanskeligt lader sig kvantificere, er det vel i virkeligheden overskriften på en væsentlig del af eskadrillens virke i fredstid. ESK har haft en særdeles udbytterig og spændende øvelse, og det kan meget anbefales, at man fremover søger, at få eskadrillerne med i en lignende øvelse.



## ***Nordisk Flykadetstævne 1987 på Flyvevåbnets Officersskole***

Af KN Torben Nielsen, FLOS



*Billede fra Nordisk Flykadetstævne, fra venstre ses MJ F. Cramer-Larsen og frue FLOS, Skolechefen OB E. Lyng Petersen FLOS, MJ H. Bjurström og frue Finland, MJ J.S. Kristensen og frue Norge, MJ J.E. Wahlgren og frue Sverige og KN T. Nielsen og frue FLOS.*

Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) afholdt Nordisk Flykadetstævne med deltagelse af officerer og kadetter fra Sverige, Norge, Finland og Danmark i perioden 27 - 30 AUG 1987. Formålet med disse stævner er bl.a. at udbygge samarbejdet mellem de nordiske landes officersskoler. Deltagerne får

herigennem et øget kendskab til hinandens arbejdsvilkår. Stævnet sluttede med skolens årsfest den 29 AUG med deltagelse af kadetter og officerer fra FLOS samt repræsentanter fra både danske og udenlandske myndigheder.





# Erhvervspraktikanter i Flyvevåbnet

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen



SG og flyveelev Kim Kreibjerg, (KIM) som absolut ikke drømmer om at flyve andet en F-16. (foto s-n).

## DET KAN ÅBENBART BETALE SIG!

Får Flyvevåbnet nogensinde noget ud af alle anstrengelserne med STUD LUFT og erhvervspraktikanter. Uundgåelig stjæler det jo ressourcer når de unge besøgende skal sættes ind i tingene og en og anden tjenestestedsleder har da også ind imellem stønnet "nu igen!". Ingen har vel tal på, hvor mange erhvervspraktikanter der over årene er passeret gennem Flyvestation Vandels værksteder og kontorer og alle de andre tjenestesteder, for nu ikke at glemme nogen.

## EN KOM IGEN!

Under den afsluttede øvelse ACCORD EXPRESS kunne Flyvestation Vandels Operationsafdeling sige, -Goddag igen! Til to tidligere erhvervspraktikanter fra 1980 og 1981.

John Hansen, NES, søgte i 1981 om at blive erhvervspraktikant ved Flyvestation Skrydstrup, det kunne ikke lade sig gøre sagde Arbejdsformidlingen og sendte ham til Jydsk Telefon. Det var han ikke udelt tilfreds med. Ad private kanaler efter mund til øre metoden fandt han ud af, at det kunne lade sig gøre at komme til Vandel og en begivenhedsrig uge tog sin begyndelse.

-Var opholdet på Vandel så årsagen til, at du søgte om at blive pilot?

-Nej, svarer NES, jeg har siden jeg var en lille dreng vidst, at jeg ville være pilot. Jeg har gjort, hvad jeg kunne for at forberede mig på optagelsesprøverne. Jeg har taget studentereksamen og læst alt, hvad jeg kunne finde om flyvning. Herunder aeroplanlære, motorlære og meget andet. Og på næste torsdag skal jeg afsted til USA på jagerkursus i 13 måneder.



Sergent og flyveelev John Hansen, (NES) på sin yndlingsplads i cockpittet på en T-17. (foto s-n).

OG DER KOM EN TIL

Kim Kreibjerg, KIM, blev også sendt til Vandel under øvelsen for at bistå i Operationsrummet. KIM var erhvervspraktikant på Flyvestation Vandel i november måned 1981. Han kunne imidlertid ikke få nok af Flyvevåbnet, så han deltog i STUD LUFT på Flyvestation Skrydstrup i 1983. Det gælder også for NES, at det er en drøm om at blive pilot der er gået i opfyldelse. For begge gælder at de ser

frem til at komme hjem for at flyve F-16. Da deres udsendte kom til at nævne muligheden af at skulle flyve transportfly eller helikopter, blev han klar over at han havde sagt noget meget forkert. Det drejede sig om F-16, BASTA. Det er vel ikke usansynligt at tro, at de to ikke har tænkt på meget andet siden indkaldelsen til Flyvestation Avnø den 4. august 1986. Vi kan kun ønske held og lykke og god tur og håbe på, at F-16 venter herhjemme.



## ***Chefskifte ved Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole***

Af MJ N.V. Nyvang Petersen

### CHEFSKIFTE

Onsdag den 14 OKT 1987 tog Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole ved en reception afsked med skolens chef, oberstløjtnant S. Brynel, der som 60-årig efter 36 års tjeneste trak sig tilbage

som pensionist.

Oberstløjtnanten fremdrog i sin afskedstale de problemer, skolen havde - og har - at kæmpe med, samt de resultater der var opnået.

Oberstløjtnanten ønskede til slut skolen alt det bedste i fremtiden.



*IFF overdrager skolen til OL A.T. Bruhn.*



Mandag den 2 NOV 1987 kl. 1200 var skolen opstillet til parade og blev afleveret til Inspektøren for Flyvevåbnet (IFF), der overdrog kommandoen af skolen til oberstløjtnant A.T. Bruhn.

IFF nævnte i sin indsættelsestale OL fortid fra uddannelse på Hærens Officersskole gennem tjeneste ved luftværnsartilleriet og senere i flyvevåbnet ved Luftværnsgruppen, Flyvevåbnets Specialskole og sidst som afdelingschef på Flyvestation Ålborg og nu denne spændende opgave som skolechef. IFF kom i sin tale også ind på skolens fremtid, der efter den nye uddannelsesstruktur ville få den samlede uddannelse i flyvevåbnet af mellemledere, det vil sige ikke alene uddannelsen til sergent, men

også den videregående uddannelse til sergentgruppens højere (VUT 1) og højeste (VUT 2) funktionsniveau.

Og IFF sluttede

"..... Jeg er overbevist om, at alle på skolen er indstillet på at møde disse udfordringer og loyalt samarbejde om at nå de mål, der sættes for skolens virksomhed. Mål, som er så væsentlige for, at flyvevåbnets mange forskellige enheder og funktioner kan bemannes med befalingsmænd af den rette støbning og med den bedste uddannelsesmæssige baggrund.

På forsvarschefens vegne overdrager jeg hermed OL A.T. Bruhn kommandoen over FLYVEVÅBNETS SERGENT- OG RESERVEOFFICERS-SKOLE".



## *Svendepøver i Elektronik*

AF OL V. Heide  
CH/FLSP



På billedet ses fra venstre: Stående: OKS J. Søncksen, FGL K. Boesen, OKS R. Møller, OKS T.P. Brøslø, OKS J. Mølgaard, OKS H. Andersen, OKS K. Skovbjerg, OKS T. Nielsen, OKS D.W. Pedersen, OKS J.K. Sørensen, OKS L. Pedersen, OKS R.S. Andersen, OKS G.D. Hesel, OKS N.C. Hansen, SG J.H. Thøgersen, OVL og kursusleder K. Mortensen, OVL M.E. Nyholm og OVL E. Mortensen.

Siddende: OKS J.P. Martinsen, OKS K. Johansen, OKS J. Sidenius, OKS C.S. Petersen, SG K.Aa. Kristensen, OKS S.S. Johansen, OKS G. Mørk, og OKS H. Majlinder.

Repetitionskursus nr. 129 for hold 1182-3099A & B blev afsluttet den 18 SEP 1987 og de 22 deltagere opnåede følgende resultater:

- Særdeles vel udført (9-10)  
3 mand, svarende til 13,6 %.
- Vel udført (7-8,99)  
13 mand svarende til 59,1 %.
- Bestået  
4 mand, svarende til 18,2 %.
- Ikke bestået  
2 mand, svarende til 9,1 %.

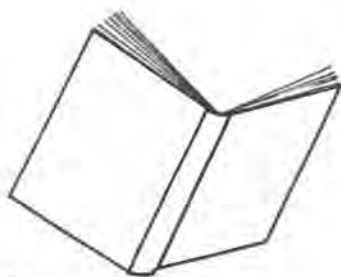
Gennemsnitskarakteren for hele holdet blev 7,26 (karakterskala 0-10).

2166 elever har til dato gennemgået kurset og 2163 har bestået svendepøverne. Metalindustrien har meddelt, at den bedømmelsesplan, som blev udsendt af Undervisningsministeriet NOV 1986, kun gælder for læreforhold som er indgået efter denne dato. Det betyder, at svendepøverne for FLV's vedkommende indtil 1990 vil blive afviklet efter de gamle regler, hvor praktik og teori er to uafhængige prøver, som skal beståes hver for sig, (minimumskarakter 3).



## Boganmeldelse

Af SSG N.M. Schaiffel-Nielsen



LUFT- OG RUMFARTSÅRBOGEN 1987-88

Redaktion: B.Aalbæk-Nielsen  
Format: 22.5 x 16 cm, indbundet  
Sideantal: 208  
Illustrationer: 150  
Bogladepris: 168.00 kr.

Det er så sjette gang, at Luft- og Rumfartsforlaget sender LUFT- OG RUMFARTS-ÅRBOGEN på gaden. Det er en rar fornemmelse, at få den i hånden. Alene indbindingen og det smukke billede giver en forudelse om kvalitet. Dette indtryk forstærkes når bogen af den utålmodige anmelder bladres igennem. Man sidder tilbage med et indtryk af en afbalanceret anvendelse af de mange, gode, billeder - velindpasset i en klar tekst. Redaktøren selv har forfattet en artikel om fotografering fra luften, hvor han i et sprog alle kan forstå indfører læseren i, hvad luftfotograferingen betyder for vor tids kortlægning af alt de vi anlægger over, såvel som under jorden. Læs den og bliv lidt klogere.

Nogle piloter elskede denne "Vilde, buldrende bisontyr", andre betegnede den, som svigermor: "Før stor, for tyk, for tung - og for strid!"

Flyet der beskrives på denne måde er den amerikanske Thunderbolt fra anden verdenskrig. Hakon Brønnum har skrevet et velop-

lagt kapitel med titlen "Da kavalleriet kom...." om dengang det amerikanske luftvåben kom Europa til hjælp under anden verdenskrig. En god historie der ender med ankomsten af Mustang-jageren, som gjorde livet hedt for det tyske Luftwaffe. Hans Koføeds lille kapitel om SAAB fly gennem 50 år, er en interessant indføring i svensk flyindustri siden 1936, med mange gode illustrationer, den kan læserne glæde sig til.

Aalbæk-Nielsen har skrevet et kapitel om Havørnen "V-22 Osprey - helikopterens afløser". Historien begynder i 1940'erne med "SM-4", de ældre læsere vil huske tegneserien om Villy og Jonna samt onkel Svend og deres specielle fly der kunne starte og lande lodret. Udviklingen er gået over denne fantasi til Bell Helicopters XV-15 en kombination af et konventionelt fly med vendbare vinger og en mellemting mellem propel og rotor til fremdrift. Udviklingen er fortsat og ved hjælp af kompositmaterialer ser det nu ud til at



der skal komme virkelighed i tingene. US Marine Corps er udset til at modtage 552 Havørne der vil være istand til at flyve op til 555 km/t., hvad der slår alt, hvad helikoptere kan klare. Dansk flyveindustri har aldrig været noget at prale af, men vi havde Skandinavisk Aero Industri. Hans Kofoed har været rundt om KZ II og dens historie i detaljer, uden at dette gør historien kedelig, tværtimod, den er god at få forstand af.

Den 1. februar i år fejrede Søværnets Flyvetjeneste sit 25 års jubilæum. Sammen med Eskadrille 722, er Søværnets Flyvetjeneste vel den enhed der har modtaget flest hædersbevisninger for sin indsats. Her blev mennesket honoreret og mekanikken trådte i baggrunden. I Jan Jørgensens indledende kapitel i bogen er det svært at få øje på mennesket. Der er tale om et historisk indlæg af tyngde. Med korrekt brug af forkortelser i et sådant omfang, at jeg kan frygte, at de læsere, som ikke kender dansk militærflyvning indefra, vil få meget lidt glæde af artiklen. Kendere derimod, vil have det, som ål i mudder under læsningen, det er alltsammen korrekt - men jeg savner beretningerne om indsatserne i vinternatten i Nordatlanten, som ville have understreget de mange tekniske op-

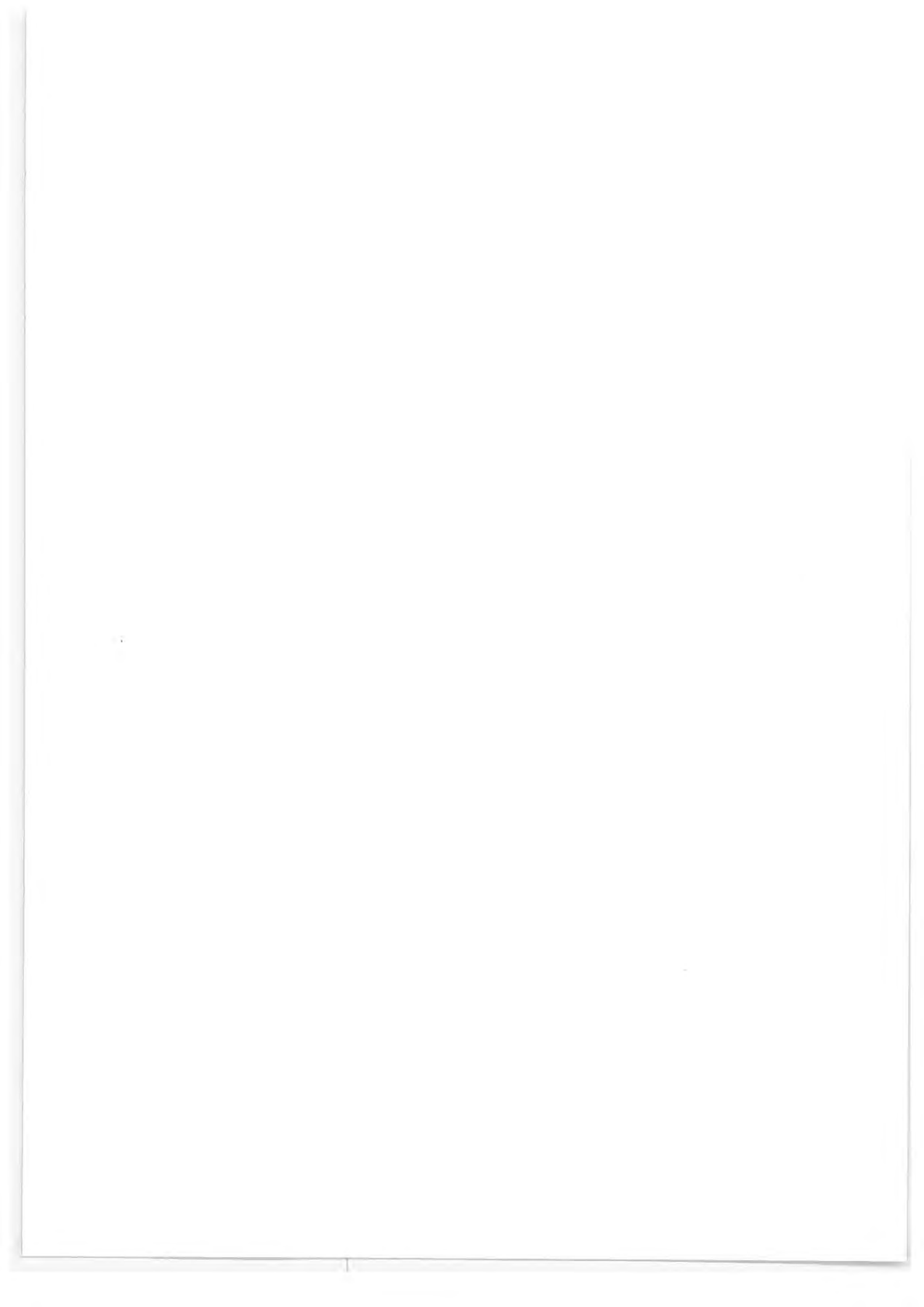
lysninger og behovet for Søværnets Flyvetjeneste.

Ole J. Knudsen tager os en tur ud i rummet. Han giver en analyse af Challengers uheld, hvor hele besætningen omkom. Hans kapitel har underrubrikken: Status over løfteraketsituationen. Stagnation og manglende målsætning i Vest - Stabil udvikling i Øst, et udsagn der er rigelig dækning for i indholdet. Når man er færdig med artiklen sidder man med en fornemmelse af, at Vesten nok burde tage sig lidt sammen på området!

Luft- og Rumfartens: Hvad skete, hvornår? fortsætter også i denne udgave af årbogen. En utrolig sum af viden om, hvornår hvad skete fra 1. juli 1986 til ultimo juni 1987 er samlet på bogens sidste 59 sider. Vi får at vide, at 8. januar i år forærede Jannie Spies Danmarks Flymuseum i Billund 1 mio. kr., at 18. maj i år sagde SAS farvel til sine JUMBO-passagerfly efter lidt over 16 års brug. At Søværnets Flyvetjeneste den 14. december 1986 har fejret sit 75 års jubilæum. Jeg kunne blive ved, jorden rundt.

Flyvelitteratur på dansk er en sjældenhed og når det har kvalitet, som denne bog, er det fuldt og helt prisen værd. Enhver flyentusiast bør eje den.







# Fly Nyt



FLYVERSTABEN

MAJ 1988

TIL TJENESTEBRUG



*Åbent hus Flyvestation Værløse 1988. Læs mere herom i FLYNYT*



FLYNYT udgives af  
Flyverstabens

Redaktion:  
Oberst S.O. Nielsen  
(ansvarshavende)  
Kaptajn B.B. Christiansen

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 28. juli 1988.



## ***Indholdsfortegnelse***

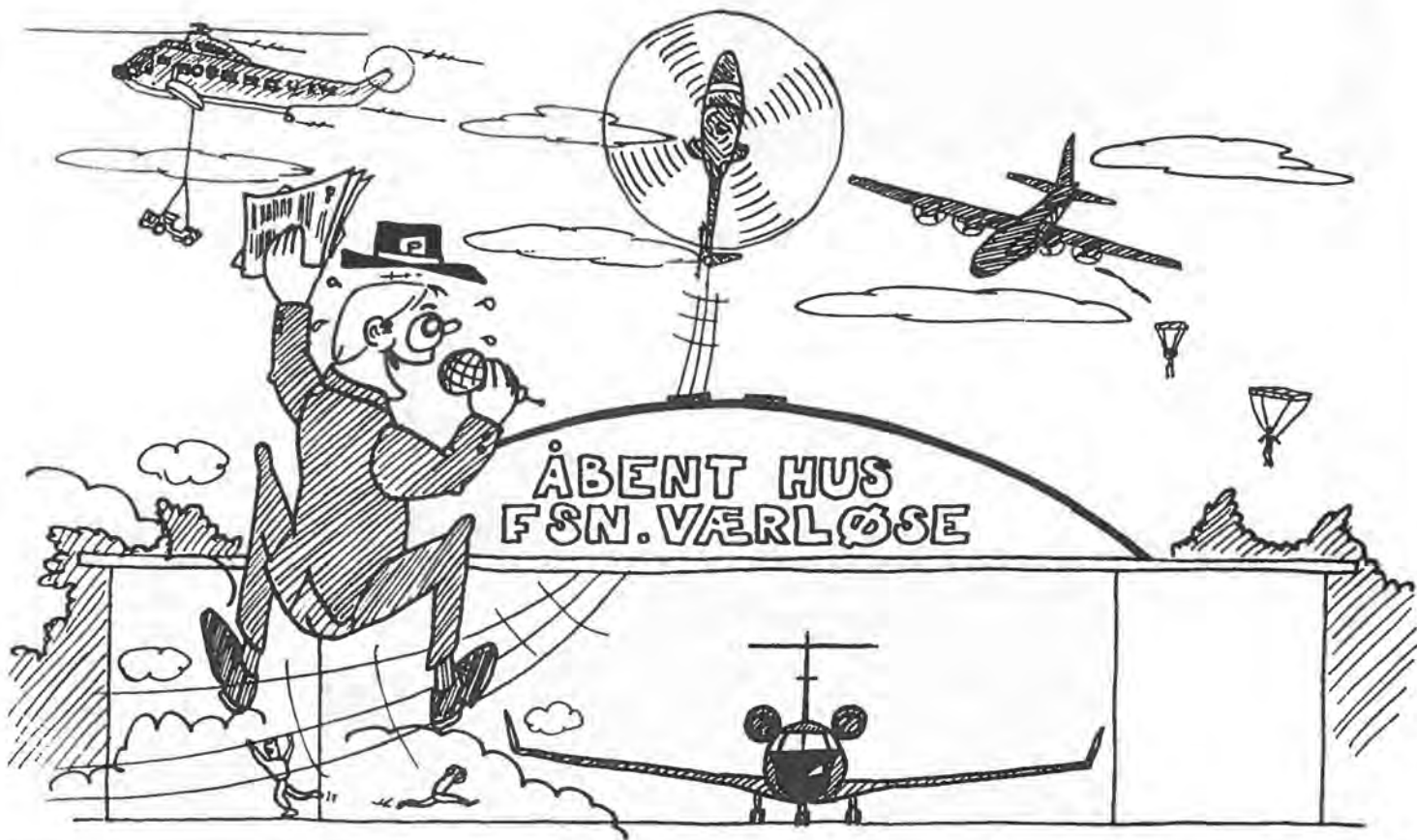
|   |    |
|---|----|
| Åbent hus Flyvestation Værløse 1988.....    | 5  |
| Flyvevåbnets Redningstjeneste 1987.....     | 7  |
| Flyvevåbnets Idrætslederpris 1987.....      | 10 |
| Studie og Konceptarbejde i Flyvevåbnet..... | 11 |
| CATCAS.....                                 | 15 |
| Rapport om luftforsvaret af Danmark.....    | 17 |
| Luftværnsgruppen's historie.....            | 19 |
| Anerkendelse til Eskadrille 729.....        | 24 |
| Flyvermonumentet.....                       | 25 |
| Hjælp FLYNYT.....                           | 26 |
| Tinbox-tillægget                            |    |





# Det ville glæde Flyvestation Værløse at se .....

Af ASS Jeanne Madsen, FLYSIK, FSNVÆR



**1988** er et vigtigt år for Flyvestation Værløse. Og **12 juni** er en vigtig dato dette år. På denne dag afvikles Flyvevåbnets årlige ÅBENT HUS arrangement på Flyvestation Værløse.

ÅBENT HUS skal tages bogstaveligt. Portene åbnes på vid gab for at modtage interesserede fra nær og fjern. Alle er velkomne til at se, hvordan en operativ flyvestation ser ud indvendig fra.

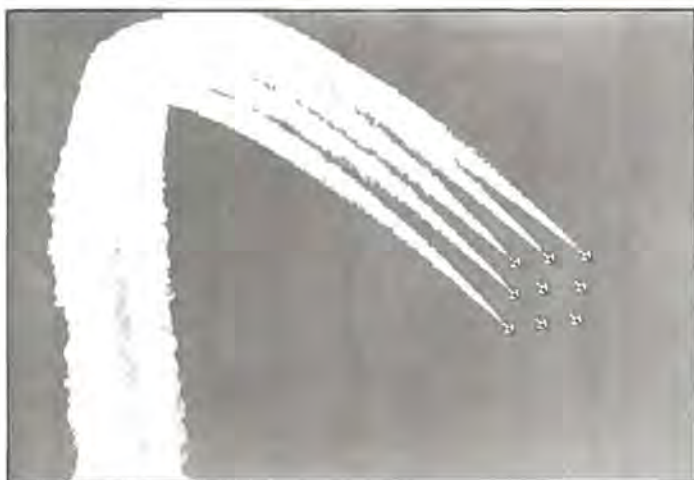
Det er ikke altid let at være nabo til en aktiv flyvestation. Støj og uro kan ikke helt undgås, selv om flyvestationen gør meget for at begrænse de larmende aktiviteter. Det har altid været Flyvestation Værløses ønske at opretholde et godt forhold til de omkringboende.

Derfor er det vigtigt at invitere naboerne - og hvem der ellers måtte have

lyst - indenfor og vise dem, hvordan vi bor, hvad det er, vi laver, hvordan vi arbejder, og hvorfor vi er her.

På dagen er der åbent for besøgende fra kl. 0800 gennem Søndre vagt (Jonstrup) og Gammelvadbrovagt (Knardrup). Fra kl. 1000 - 1500 går det løs med selve luftshow'et. Der bliver demonstration af danske flytyper så som F-16, DRAKEN, C-130/HERKULES, G-III/GULFSTREAM, T-17 og helikoptertyperne S-61, LYNX samt H-500. Tillige forventes det, at såvel Jægerkorpset som Frømandskorpset vil vise deres formåen.

Af udenlandske opvisningsteams er inviteret de italienske FRECCIE TRICOLORI, de engelske THE RED ARROWS og THE FALCONS, de franske LA PATROUILLE DE FRANCE, de hollandske THE GRASSHOPPERS, F-27/ FOKKER og F-5 TEAM samt de belgiske THE RED DEVILS. Endvidere er der inviteret



*THE RED ARROWS i imponerende opvisningsstil.*

til nordisk deltagelse med TEAM VIGGEN og/eller SAAB 105 TEAM fra Sverige samt F-5 og ORION fra Norge. Også NATO, vesttysk, fransk, amerikansk og øvrig britisk medvirken er sat på ønskesedlen med flytyper som E-3A, F-4, ALPHA JET, TORNADO, MIRAGE 2000, F-111, F-15, A-10, HC-130, BUCCANEER, HARRIER, JAGUAR, CANBERRA, CHINOOK og PUMA. Vi håber, at så mange som muligt af de inviterede vil efterkomme vor invitation.

Heller ikke en udstilling af gamle flytyper - f.eks. C-47 - kommer til at mangle. Og Luftværnsgruppen, Nærluftforsvaret, Hjemmeværnet, soldaterforeninger o.a. med deres udstillinger, skal nok være et besøg værd, ligesom der bliver lejlighed til at se nærmere på den tekniske side, f.eks. den "arbejdende tekniske udstilling".

Særligt indbudte gæster og ikke mindre end to militære musikkorps samt Værløse Garden vil kaste glans over dagen.

Flyvestationen vil summe af liv og aktivitet denne dag, og skulle sulten og tørsten melde sig, vil der være boder med salg af forfriskninger (is, pølser, øl, vand og kaffe/te etc.).

På baggrund af erfaringerne fra ÅBENT HUS på Flyvestation Værløse i 1984, hvor mange af de 80.000 besøgende "sad fast" i endeløse bilkøer på adgangsvejene til flyvestationen, opfordres publikum til at indfinde sig tidligt på dagen.

Med forhåbentlig velvillig assistance fra vejrgudernes side håber Flyvestation Værløse at kunne byde på en oplevelsesrig dag.



*Ulovligt parkerede biler? Intet problem!*

P Å G E N S Y N





## *Flyvevåbnets Redningstjeneste aktivitetsoversigt 1987*



*Flyvevåbnets Redningstjeneste i funktion.*

Flyvevåbnets Redningscentral (RCC KARUP) registrerede i 1987 ialt 1047 tildragelser. (De i parentets nævnte tal er for 1986).

Der blev foretaget 486 (330) udrykninger med redningshelikoptere og eftersøgningsfly, hvilket er det hidtil højeste antal udrykninger på et år. Der blev foretaget 133 (84) udrykninger til hændelser i forbindelse med fritidsprægede aktiviteter. Ligeledes noteredes en stigning i antallet af ambulanceflyvninger, 191 (133), heraf 150 overførsler af patienter mellem hospitaler og afhentning af akut syge eller tilskadekomne på øer, der var isoleret fra omverdenen på grund af issituationen.

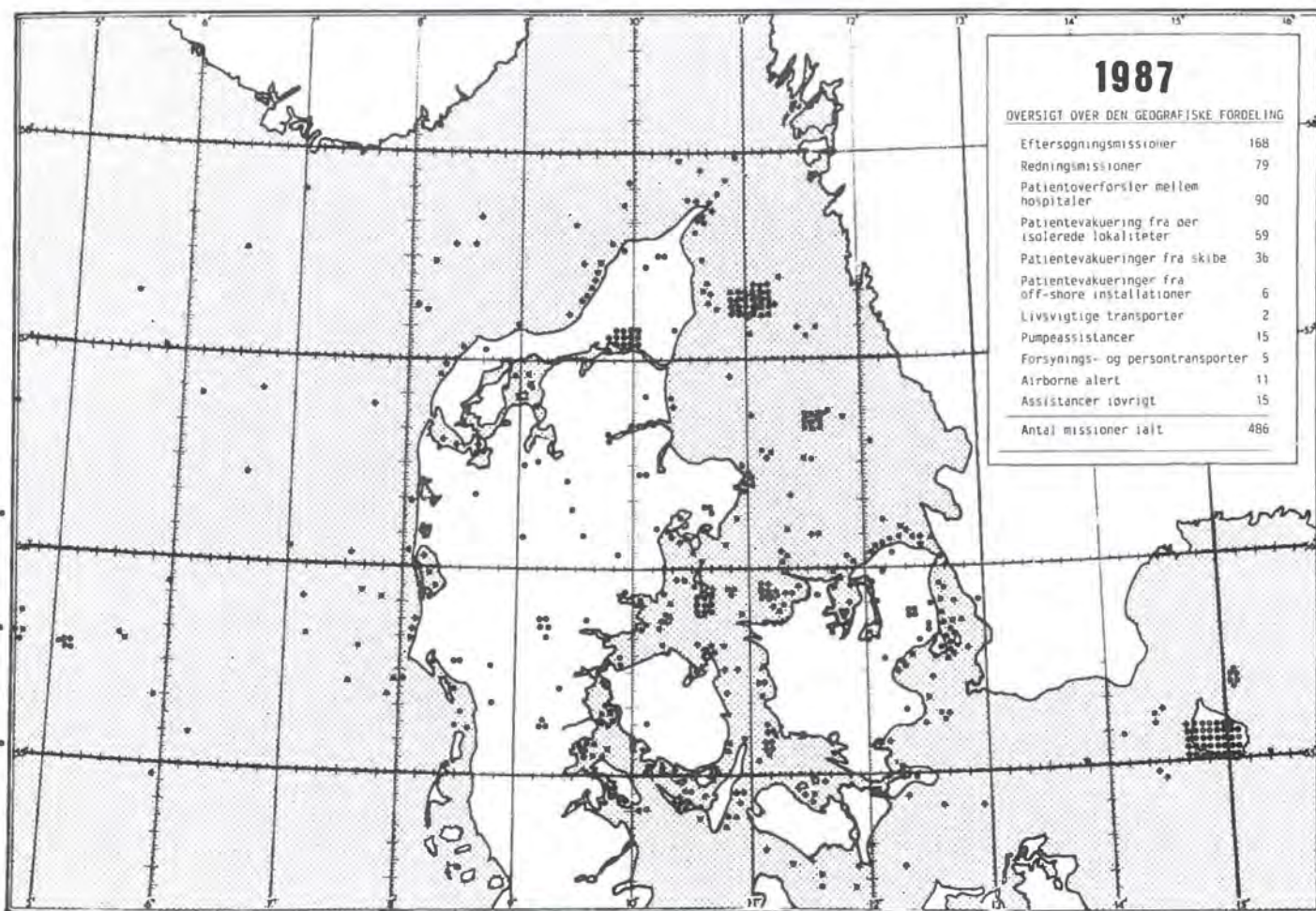
Som følge af issituationen og en stor fiskeriaktivitet i Østersøen, blev der i perioden 21 JAN - 15 APR 1987 etableret yderligere et helikopterberedskab

i Rønne med 1 LYNX helikopter fra Søværnets Flyvetjeneste. Beredskabet udførte i perioden ialt 14 udrykninger.

Flyvevåbnets redningshelikoptere fik i januar 1987 leveret nyt læsepumpemateriel til erstatning af gammelt nedslidt materiel. De nye læsepumper har været i brug ved 15 assistancer, hovedsagelig til fiskekuttere, der havde fået lækager ved sejlads i is. Pumperne har vist sig at fungere overordentlig tilfredsstillende.

Der blev i slutningen af 1987 bevilget ca. 22 millioner kroner til indkøb af infrarødt søgeudstyr til S-61 redningshelikopterne. Udstyret vil forbedre redningshelikopternes muligheder for at eftersøge og lokalisere selv små objekter (f.eks. personer i vandet) i mørke og under dårlige vejrforhold. Udstyret er i





øjeblikket under indkøb og installeres i den første helikopter i sidste halvår af 1988 og forventes færdiginstalleret i samtlige redningshelikoptere i 1990.

Flyvevåbnets Redningscentral modtog, som nationalt dansk kontaktpunkt til COSPAS/SARSAT satellitsystemet, i 1987 127 alarmer, heraf 24 inden for dansk ansvarsområde, samt alarmer fra 85 positioner i det Grønlandske/Canadiske område. Hovedparten af disse alarmer skyldes nødsendere, der utilsigtet er blevet aktive-ret, enten på grund af tekniske fejl eller fejlagtig betjening. På Grønland er 10 personer blevet reddet i 1987 i forbindelse med 2 nødsituationer, som en direkte følge af alarmering fra COSPAS/SARSAT.

Redningscentralen i Karup har fået EDB-udstyr, der vil medvirke til en hurtig og effektiv planlægning og kontrol med udførelsen af eftersøgnings- og redningsopgaver. Ligeledes udskiftes redningscentralens gamle HF-radioudstyr med moderne udstyr, der vil forbedre og effektivisere radioforbindelsen mellem redningscentralen og redningshelikopterne væsentligt.

Af særlige hændelser i årets løb kan f.eks. nævnes 8 juni 1987 (2. pinsedag),

hvor Flyvevåbnets Redningstjeneste udførte 6 eftersøgnings- og redningsmissioner og 1 ambulanceflyvning i forbindelse med windsurfere og sejlere, der var kommet i vanskeligheder som følge af hårdt vejr.

16. oktober havde redningstjenesten 3 beredskabshelikoptere og et vesttysk eftersøgningsfly i luften, da et tankskib under bugsering i Nordsøen i hårdt vejr rev sig løs og truede med at kolliderede med en produktionsplatform i DAN-feltet. 10 personer blev evakueret fra platformen og overført til en anden platform i området, indtil faren for kollision var drevet over.

Der blev reddet 56 personer i nød. 156 patienter blev transporteret mellem hospitaler eller afhentet på øer til hospitaler på fastlandet, 35 patienter blev afhentet fra skibe i søen og 6 fra off-shore installationer. 3 omkomne blev op-samlet. Ialt 255 personer.

Der blev i alt anvendt 691:30 flyvetimer, heraf 673:10 til civile redningsopgaver.





# FLYVERTAKTISK KOMMANDO

KØLVRAA, DK 7470 KARUP J

TELEFON (07) 10 15 00



## AKTIVITETSOVERSIGT FOR PERIODEN 1 JANUAR - 31 DECEMBER 1987

|   |      |
|---|------|
| ANTAL TILDRAGELSER, HVOR FLYVEMESSIG ASSISTANCE BLEV YDET                         | 463  |
| ANTAL TILDRAGELSER, HVOR FLYVEMESSIG ASSISTANCE IKKE VAR/IKKE SKØNRET PÅKREVELT   | 570  |
| ANTAL TILDRAGELSER, HVOR FLYVEMESSIG ASSISTANCE IKKE BLEV YDET P.G.A. VEJRFORHOLD | 14   |
| ANTAL TILDRAGELSER, HVOR FLYVEMESSIG ASSISTANCE IKKE BLEV YDET AF ANDRE ARSAGER   | 0    |
| ANTAL TILDRAGELSER I ALT  | 1047 |
| HERAF ANTAL COSPAS/SARSAT TILDRAGELSER  | 127  |

## FLYVEVÅBNETS REDNINGSTJENESTE

| ANVENDTE BEREDSKABS HELIKOPTERE OG FLY | MISSIONSOVERSIGT       |                   |                                       |  |                               |  |                         |                 |                                  |                |                     |                       |
|--|------------------------|-------------------|---------------------------------------|--|-------------------------------|--|-------------------------|-----------------|----------------------------------|----------------|---------------------|-----------------------|
|  | EFTERSØGNINGSMISSIONER | REDNINGSMISSIONER | PATIENTOVERFØRSELER MELLEM HOSPITALER | PATIENTEVAKUERING FRA DER OG ISOLEREDE LOKALITETER | PATIENTEVAKUERINGER FRA SKIBE | PATIENTEVAKUERINGER FRA OFF-SHORE INSTALLATIONER | LIVSVIGTIGE TRANSPORTER | PUMPEASSISTANSE | FORSYNING- OG PERSON-TRANSPORTER | AIRBORNE ALERT | ASSISTANSE I ØVRIGT | ANTAL MISSIONER I ALT |
| BEREDSKABSHELIKOPTER AALBORG (S-61)    | 42                     | 21                | 25                                    | 40   | 15                            | 1  | 0                       | 8               | 0                                | 4              | 5                   | 161                   |
| BEREDSKABSHELIKOPTER SKRYDSTRUP (S-61) | 51                     | 28                | 23                                    | 5  | 14                            | 3  | 0                       | 0               | 1                                | 4              | 3                   | 132                   |
| BEREDSKABSHELIKOPTER VÆRLØSE (S-61)    | 63                     | 29                | 40                                    | 11   | 4                             | 0  | 2                       | 4               | 2                                | 3              | 5                   | 163                   |
| S-61 HELIKOPTER TOTAL                  | 155                    | 78                | 88                                    | 56   | 33                            | 4  | 2                       | 12              | 3                                | 11             | 13                  | 456                   |
| BEREDSKABSHELIKOPTER RØNNE (LYNX)      | 3                      | 0                 | 2                                     | 3  | 2                             | 0  | 0                       | 2               | 2                                | 0              | 0                   | 14                    |
| C-130/G111                             | 1                      | 0                 | 0                                     | 0  | 0                             | 0  | 0                       | 0               | 0                                | 0              | 0                   | 1                     |
| ANDRE FLY                              | 7                      | 0                 | 0                                     | 0  | 0                             | 1  | 0                       | 0               | 0                                | 0              | 2                   | 10                    |
| UDENLANDSKE FLY                        | 1                      | 1                 | 0                                     | 0  | 1                             | 1  | 0                       | 1               | 0                                | 0              | 0                   | 5                     |
| TOTAL                                  | 168                    | 79                | 90                                    | 59   | 36                            | 6  | 2                       | 15              | 5                                | 11             | 15                  | 486                   |

| UDFØRELSESOVERSIGT      |               |             |                      |                |                               |                         |             |               |                                |               |                      |                        |
|-------------------------|---------------|-------------|----------------------|----------------|-------------------------------|-------------------------|-------------|---------------|--------------------------------|---------------|----------------------|------------------------|
| FRIIDSPØRGE AKTIVITETER | FISKERIFLADEN | SKIBSPARTER | OFF-SHORE INDUSTRIEN | CIVIL FLYVNING | MILITÆR FLYVNING OG SKIBSPART | ASSISTANCE TIL POLITIET | NØDSIGNALER | COSPAS/SARSAT | ASSISTANCE TIL SVÆRHUS-VESENET | ANDRE OPGAVER | CIVILE OPGAVER TOTAL | MILITÆRE OPGAVER TOTAL |
| 31                      | 18            | 10          | 2                    | 6              | 7                             | 2                       | 15          | 1             | 65                             | 4             | 151                  | 10                     |
| 53                      | 14            | 8           | 3                    | 3              | 5                             | 1                       | 12          | 1             | 28                             | 4             | 127                  | 5                      |
| 46                      | 14            | 14          | 1                    | 5              | 2                             | 4                       | 16          | 4             | 52                             | 5             | 157                  | 6                      |
| 130                     | 46            | 32          | 6                    | 14             | 14                            | 7                       | 43          | 6             | 145                            | 13            | 435                  | 21                     |
| 0                       | 4             | 1           | 0                    | 0              | 0                             | 0                       | 2           | 0             | 5                              | 2             | 14                   | 0                      |
| 0                       | 0             | 0           | 0                    | 0              | 0                             | 0                       | 1           | 0             | 0                              | 0             | 1                    | 0                      |
| 3                       | 1             | 0           | 1                    | 2              | 0                             | 0                       | 3           | 0             | 0                              | 0             | 10                   | 0                      |
| 0                       | 3             | 0           | 1                    | 0              | 1                             | 0                       | 0           | 0             | 0                              | 0             | 4                    | 1                      |
| 133                     | 54            | 33          | 8                    | 16             | 15                            | 7                       | 49          | 6             | 150                            | 15            | 464                  | 22                     |

| ANVENDTE BEREDSKABS HELIKOPTERE OG FLY | RESULTATER    |   |  |                                     |  |                        |                       |
|--|---------------|---|--|-------------------------------------|--|------------------------|-----------------------|
|  | ANTAL REDDEDE | ANTAL PATIENTER TRANSPORTERET MELLEM HOSPITALER | ANTAL PATIENTER EVAKUERET FRA DER OG ISOLEREDE LOKALITETER | ANTAL PATIENTER EVAKUERET FRA SKIBE | ANTAL PATIENTER EVAKUERET OFF-SHORE INSTALLATIONER | ANTAL OMKØRTE OPSÅNLET | ANTAL OPSÅNLEDE I ALT |
| BEREDSKABSHELIKOPTER AALBORG (S-61)    | 12            | 25  | 42   | 13                                  | 1  | 0                      | 93                    |
| BEREDSKABSHELIKOPTER SKRYDSTRUP (S-61) | 25            | 25  | 5  | 15                                  | 3  | 2                      | 75                    |
| BEREDSKABSHELIKOPTER VÆRLØSE (S-61)    | 19            | 44  | 10   | 4                                   | 0  | 1                      | 78                    |
| S-61 HELIKOPTER TOTAL                  | 56            | 94  | 57   | 32                                  | 4  | 3                      | 246                   |
| BEREDSKABSHELIKOPTER RØNNE (LYNX)      | 0             | 2   | 3  | 1                                   | 0  | 0                      | 6                     |
| C-130/G111                             | 0             | 0   | 0  | 0                                   | 0  | 0                      | 0                     |
| ANDRE FLY                              | 0             | 0   | 0  | 0                                   | 1  | 0                      | 1                     |
| UDENLANDSKE FLY                        | 0             | 0   | 0  | 1                                   | 1  | 0                      | 2                     |
| TOTAL                                  | 56            | 96  | 60   | 34                                  | 6  | 3                      | 255                   |

| GEOGRAFISK FORDELING |           |          |                           |                            |               |          |  |
|----------------------|-----------|----------|---------------------------|----------------------------|---------------|----------|--|
| NORDSØEN             | SKAGERRAK | KATTEGAT | ØSTERSØEN ØST FOR 14° ØST | ØSTERSØEN VEST FOR 14° ØST | INDRE FARVAND | FRA LAND |  |
| 11                   | 23        | 28       | 0                         | 0                          | 21            | 78       |  |
| 24                   | 0         | 4        | 0                         | 2                          | 63            | 39       |  |
| 2                    | 0         | 25       | 1                         | 6                          | 59            | 70       |  |
| 37                   | 23        | 57       | 1                         | 8                          | 143           | 187      |  |
| 0                    | 0         | 0        | 7                         | 0                          | 0             | 7        |  |
| 1                    | 0         | 0        | 0                         | 0                          | 0             | 0        |  |
| 4                    | 0         | 3        | 1                         | 0                          | 2             | 0        |  |
| 3                    | 0         | 1        | 0                         | 1                          | 0             | 0        |  |
| 45                   | 23        | 61       | 9                         | 9                          | 145           | 194      |  |

| OPERATIONSOVERSIGT           |                             |              |              |                         |                           |                |
|------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|-------------------------|---------------------------|----------------|
| INDENFOR DANSK ANSVARSOMRÅDE | UDENFOR DANSK ANSVARSOMRÅDE | DAGMISSIONER | NATMISSIONER | FLYVETID CIVILE OPGAVER | FLYVETID MILITÆRE OPGAVER | FLYVETID TOTAL |
| 158                          | 3                           | 98           | 61           | 219:25                  | 8:50                      | 228:15         |
| 129                          | 3                           | 106          | 26           | 195:50                  | 2:25                      | 198:15         |
| 154                          | 9                           | 121          | 44           | 221:20                  | 6:45                      | 228:05         |
| 441                          | 15                          | 325          | 131          | 636:35                  | 18:00                     | 654:35         |
| 10                           | 4                           | 10           | 4            | 17:35                   | 0                         | 17:35          |
| 1                            | 0                           | 0            | 1            | 0:30                    | 0                         | 0:30           |
| 9                            | 1                           | 8            | 2            | 11:45                   | 0                         | 11:45          |
| 3                            | 2                           | 4            | 1            | 6:45                    | 0:20                      | 7:05           |
| 464                          | 22                          | 347          | 139          | 673:10                  | 18:20                     | 691:30         |

| COSPAS/SARSAT                |     |
|------------------------------|-----|
| INDENFOR DANSK ANSVARSOMRÅDE | 24  |
| UDENFOR DANSK ANSVARSOMRÅDE  | 18  |
| GRØNLAND                     | 85  |
| FÆRDERNE                     | 0   |
| TOTAL                        | 127 |

| NØDSIGNALER     |           |             |       |
|-----------------|-----------|-------------|-------|
|                 | NØD RADIO | PYRO TEKNIK | TOTAL |
| AKTUELLE        | 2         | 4           | 6     |
| FEJL/FALSKE     | 26        | 4           | 30    |
| UIDENTIFICEREDE | 24        | 32          | 56    |
| TOTAL           | 52        | 40          | 92    |

| AMBULANCEFLYVNINGER  |     |
|----------------------|-----|
| BORNHOLM - KØBENHAVN | 38  |
| JYLLAND - KØBENHAVN  | 29  |
| LESØ - JYLLAND       | 27  |
| ANHOLT - JYLLAND     | 8   |
| SANSØ - JYLLAND      | 9   |
| NORDJYLLAND - ODENSE | 7   |
| SEJERØ - SJÆLLAND    | 7   |
| ÆRØ - FYN            | 5   |
| ANDRE                | 20  |
| TOTAL                | 150 |



# Flyvevåbnets Idrætslederpris 1987

Af: MJ P. Johansen



SSG-1 Ib Helmer Larsen

På Flyvevåbnets Idrætskomite's møde den 04 DEC 1987 var Inspektøren for Flyvevåbnet, GM B.V. Larsen til stede for at overrække Flyvevåbnets Idrætslederpris for året 1987 til

Seniorsergent af 1.grad  
Ib Helmer Larsen  
ESK 543, Luftværnsgruppen

Inspektøren motiverede valget med følgende ord:

Idrætslederprisen tildeles en gang årligt til en idrætsleder eller instruktør, der har ydet en ganske særlig ind-

sats for den frivillige idrætsudøvelse i Flyvevåbnet. For året 1987 er valget faldet på en idrætsmand, der i mere end 20 år har beskæftiget sig med idræt i Flyvevåbnet, både som aktiv udøver og som leder og instruktør.

SSG I.H. Larsen har siden sin tiltrædelse af tjenesten ved Luftværnsgruppen i 1966, været med til at præge idrætten der. Han har i en lang årrække - ved siden af sit primære job - haft ansvaret for så at sige alt vedrørende fysisk uddannelse og træning ved sit tjenestested, og har ligeledes professionelt planlagt og gennemført et meget stort antal stævner og turneringer m.v.

I.H. Larsen har således i 13 år siddet som medlem af Luftværnsgruppens Idrætsforenings bestyrelse, og har i samme periode været formand for LVGI's fodbold- og bordtennisafdeling. Det skal endvidere nævnes, at han i de forgangne år har vundet flere LVG- og FLV-mesterskaber.

Kendetegnende for dette omfangsrige engagement i idrætten, har altid været hans entusiasme og gå-på-mod, og en vilje til at tage en ekstra tørn, når det har været påkrævet - også selv om dette skulle være efter tjenestetid!!!

At denne indsats tidligere er blevet værdsat fremgår af, at I.H. Larsen tidligere har fået tildelt LVGI's hæderstegn og Dansk militært Idrætsforbunds sølv- og guld-embem.

Inspektøren sluttede med, at han var overbevist om, at Flyvevåbnets Idrætslederpris for 1987 ikke kunne gives til en bedre mand.

De 32 deltagere i FLYVIK mødet tilkendegav stående med applaus deres tilslutning og hyldest til seniorsergenten.





# Studie- og konceptarbejde i Flyvevåbnet

Af OL Bundesen, FSB.



*Draken flyet forventes udfaset i løbet af 1990.*

## Baggrund

Forsvarskommandoens overordnede planlægning omfatter studie- og forskningsvirksomhed og udarbejdelse af Forsvarskommandoens overordnede planer.

Studie- og forskningsvirksomheden omfatter den militære forskning, specialstudier og konceptarbejde.

Den militære forskning varetages i hovedsagen af Forsvarets forskningstjeneste, hvor forskningen består af selvstændig forskning samt indhentning og behandling af relevant ekstern militær og civil forskning.

Specialstudier gennemføres i hovedsagen af Forsvarskommandoen hvorved udviklingstendenser af betydning for forsvaret belyses indenfor en tidshorisont på 12 - 15 år. Der behandles f.eks. emner som ændringer i samfundsudviklingen, trusselvurderinger, dansk sikkerhedspolitik, teknologi

m.v. Studierne har naturligt nok nøje sammenhæng med resultaterne af den militære forskning.

Konceptarbejdet har baggrund i specialstudierne og omfatter forsvarskoncepten og delkoncepter.

Forsvarskoncepten fastlægger forsvarets hovedopgaver, overordnede strategi og dertil hørende prioriteringer og hovedprincipperne for opgavernes løsning.

Delkoncepter beskriver den mulige fremtidige udvikling inden for områderne strategi, doktriner, taktik, materiel og organisation. Delkoncepternes forslag er detaljeret beskrevet og i muligt omfang omkostningsberegnet.

## Delkonceptarbejdet i flyvevåbenregi

Flyverstaben varetager styringen af arbejdet med flyvevåbenspecifikke delkoncepter, og har til dette formål etableret



en styringsgruppe.

I styringsgruppen indgår chefen for Flyverstabens Udviklings- og uddannelsesafdeling, stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando og teknisk chef ved Flyvematerielkommando. Flyverstabens Udviklingssektion varetager sekretariatsvirksomheden for styringsgruppen.

Der er for øjeblikket nedsat 3 permanente studiegrupper i flyvevåbenregi:

#### FLY STUEK

Studiegruppe for ajourføring af delkoncept for elektronisk krigsførelse (EK) samt materiel hertil ved operationer med flyvevåbnets fly og helikoptere.

Den delkoncept, der skal ajourføres, blev godkendt af Forsvarskommandoen i 1983.

Forslag til opdateret delkoncept skal tilsendes styringsgruppen i august 1989.

Formandskabet varetages af Flyvertaktisk Kommando og der deltager endvidere repræsentanter fra Forsvarskommandoen, Flyvematerielkommandoen, Forsvarets Efterretningstjeneste, Forsvarsakademiet og Luftværnsgruppen.

#### FLY VAK II

Studiegruppe vedrørende våbensystemer og ammunition til flyvevåbnets kampfly.

FLYVAK II afløste i 1980 FLYVAK I. FLYVAK I og II har siden 1976 udarbejdet 6 delrapporter/delkoncepter, som direkte eller indirekte har været styrende for anskaffelser til flyvevåbnet frem til i dag.

En revideret delkoncept - dækkende perioden frem til årtusindskiftet - forventes tilsendt styringsgruppen i nærmeste fremtid.

FLYVAK II skal i øvrigt årligt rapportere til styringsgruppen.

Formandskabet varetages af Flyvertaktisk Kommando, og der indgår endvidere repræsentanter fra Forsvarskommandoen, Flyvematerielkommandoen og Forsvarets Forskningstjeneste.

#### SIV

Studiegruppe IHAWK videreudvikling.

SIV blev nedsat i 1984. En delkoncept blev udarbejdet i 1984-85 og godkendt i 1986. En ajourført delkoncept tilgik sty-



*Studiegruppen's arbejde har været styrende for våbenanskaffelse til Flyvevåbnet.*





*Opdatering af C-130 forventes gennemført i perioden 1989-1993.*

ringsgruppen i januar 1988. Denne delkoncept angiver detaljer vedrørende bl.a. en videreudvikling af HAWK-systemet og alternativt anskaffelse af et nyt SAM-system til afløsning af HAWK på en planlægningshorisont til år 2005.

Formandsskabet i SIV varetages af Luftværnsgruppen.

Der deltager endvidere repræsentanter fra Forsvarskommandoen, Flyvertaktisk Kommando, Flyvematerielkommandoen, Forsvarets Efterretningstjeneste, Forsvarets Forskningstjeneste og Forsvarsakademiet.

Det ovenfor anførte vedrører de permanente nedsatte studiegrupper. Der er endvidere i løbet af de sidste par år udarbejdet et antal delkoncepter/rapporter af ikke permanent nedsatte grupper. Det drejer sig bl.a. om:

Delkoncept for et missilnærluftforsvarssupplement af det eksisterende kanonluftforsvar af flyoperative flyvestationer.

Det videre arbejde med projektet er stoppet, idet projektet er udgået af Forsvarets Materielanskaffelsesplan.

Rapport vedrørende modernisering og opdatering af flyvevåbnets C-130 fly.

Rapporten er en ajourført udgave af en i 1983 udarbejdet rapport. Den er godkendt af Forsvarskommandoen i oktober 1987. Projektet indebærer bl.a. udskiftning af autopilot, inertnavigationsystem og ra-

darindikatorer samt foranstaltninger til at effektivisere den forebyggende flyvesikkerhedsvirksomhed (bl.a. installation af Flight Data Recorder og Cockpit Voice Recorder). Foranstaltninger til at forbedre overlevelsesevnen under krigsforhold indgår ligeledes i projektet. Projektet forventes gennemført i perioden 1989 - 1993.

Delkoncept for flyvevåbnets kommunikationstjeneste.

Samtlige kommunikationer, der er nødvendige i et kommando-, kontrol- og kommunikationssystem for løsning af flyvevåbnets operative og logistiske opgaver i fred, i spændingsperioder og i krig, er behandlet i delkoncepten.

I styringsgruppens fremsendelsespåtegning til Forsvarskommandoen er der angivet en prioritering af de af studiegruppen fremsatte forslag.

Delkoncepten er for øjeblikket under behandling i Forsvarskommandoen med henblik på godkendelse.

Delkoncept for erstatning for flyvevåbnets DRAKEN-fly.

I delkoncepten beskrives de opgaver, som foreslås løst af en erstatning for DRAKEN-flyene, når disse udgår i løbet af 1990'erne.

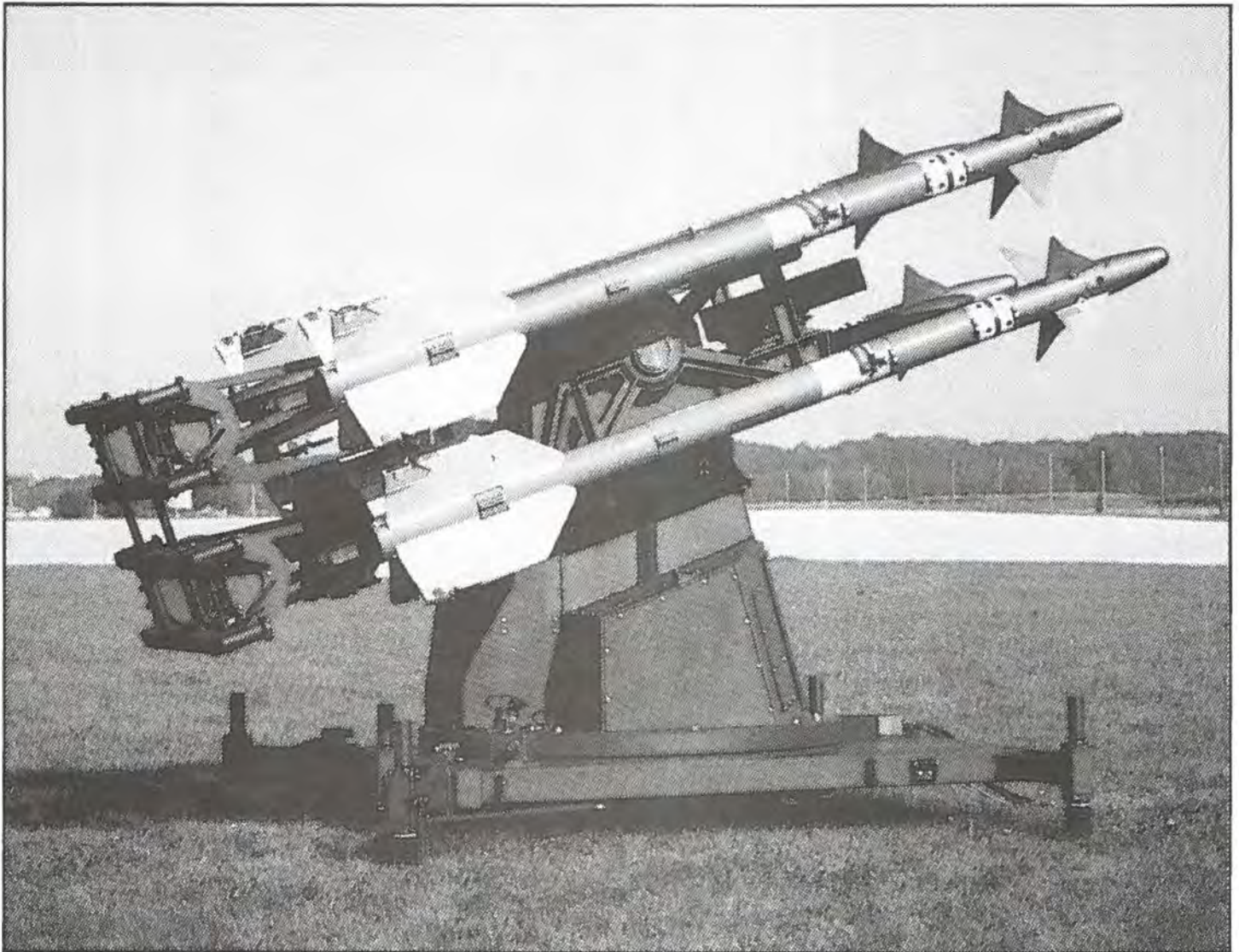
Vægtningen af de operative opgaver foreslås

ændret i forhold til i dag, idet der lægges større vægt på at løse luftforsvarsopgaver. Det påpeges i delkoncepten, at det opgavekompleks, der er foreslået pålagt en DRAKEN-erstatning, kun kan løses af kampfly, hovedsageligt p.g.a. flyenes fleksibilitet. Delkoncepten begrænser de praktiske løsningsmuligheder til ganske få flytyper, herunder MIRAGE 2000 og F-16. Forsvarskommandoen har godkendt delkoncepten. En indledende markedsundersøgelse er gennemført og en egentlig markedsundersøgelse - baseret på bl.a. delkoncepten er iværksat ved en

skrivelse fra Forsvarskommandoen til Flyvematerielkommandoen i februar 1988. Flyvematerielkommandoens indstilling til Forsvarskommandoen skal tilgå senest 1 MAR 1990.

#### Detaljer vedr. delkoncepter

I efterfølgende numre af FLYNYT vil der blive givet en mere detaljeret beskrivelse af forslagene anført i udvalgte delkoncepter.



*Et muligt missilnærluftforsvarssystem. Projektet er p.t. stoppet.*





# CATCAS

Af MJ F.B. Pedersen



*CATCAS er hjertet i LUFTRAFIKTJENESTEN KØBENHAVN's operative funktioner.*

STATENS LUFTFARTSVÆSEN, LUFTRAFIKTJENESTEN KØBENHAVN, tog den 17 FEB 1988 et nyt automatisk flyvekontrollsystem i brug. Systemet betegnes COPENHAGEN AIR TRAFFIC CONTROL AUTOMATED SYSTEM (CATCAS)..

Datasystemet er hjertet i LUFTRAFIKTJENESTEN KØBENHAVN operative funktioner, der dækker OMRÅDEKONTROLTJENESTE i KØBENHAVN FLYVEINFORMATIONSREGION og INDFLYVNINGSKONTROLTJENESTE til KASTRUP og ROSKILDE lufthavne.

Radardata fra seks dataanlæg i Danmark tilgår CATCAS centrale computerkompleks, der består af fire computere med følgende funktioner:

- Nr. 1 kører operativt
- Nr. 2 "HOT STANDBY"
- Nr. 3 OFF LINE
- Nr. 4 simulatortræning ved ATS-skolen

Computersystemet kan behandle op til 350 systemtracks ad gangen. Tracks præsenteres på de enkelte kontrolpositioners radar-skærme i OMRÅDEKONTROLCENTRALEN og IND-

FLYVNINGSKONTROLTJENESTEN. Radarskærmene betegnes PVD = PLAN VIEW DISPLAY. Der arbejdes i fuldt dagslys. Max. antal tracks pr. PVD 150.

I forbindelse med overgang til CATCAS er der sket visse ændringer i luftrumstrukturen for så vidt angår områder til særlig træningsflyvning og omstrukturering af sektoropdelingen indenfor KØBENHAVN FLYVEINFORMATIONSREGION.

En væsentlig ændring er sket på flyveplanområdet, idet alle IFR-flyveplaner der sendes via det faste telekommunikationsnet (AFTN) behandles i computersystemet og præsenteres på en skærmterminal på diverse arbejdspositioner, hvorfra der aktiveres automatisk stripudskrivning på de involverede sektorer.

Den varme linie mellem Kontrol- og Varslingssystemet og områdekontrolcentralen er også blevet automatiseret i form af et nyetableret informationssystem betegnet "CATCAS-KVG". Dette system er beregnet til at modtage og behandle flyveplanoplysninger direkte fra CATCAS.

CATCAS-KVG er et selvstændigt system, betalt af forsvaret, med eget programmel. Det tilhørende præsenterings- og behandlingsudstyr er placeret ved ESK 500, ESK 503, ESK 601 og ESK 602.

Forud for ibrugtagningen af CATCAS er gået ca. et år med intensiv undervisning af operativt personel samtidig med, at den daglige funktion skulle opretholdes. En "dyr" affære for FLD 515 i form af overførsel af uafholdt ferie og mistede fridage !!

En helhjertet indsats fra personellens side - militært som civilt - har medvirket til at CATCAS nu "kører". Selvfølgelig vil der være "ting og sager", der skal rettes, men der er ingen tvivl om at STATENS LUFTFARTSVÆSEN har fået et fantastisk stykke værktøj, der i hænderne på en professionel operativ og teknisk personelstyrke vil bidrage til opretholdelse af sikker flyvning og større kapacitet i dansk luftrum for såvel den civile luftfart som for militære operationer.





# Rapport om luftforsvaret af Danmark fra Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe

Pressemeddelelse fra Forsvarsministeriet

Bevarelsen af et effektivt dansk luftforsvar kræver, at DRAKEN-flyene i midten af 90'erne erstattes af en flytype med tidssvarende luftforsvarsegenskaber, siger forsvarsminister Bernt Johan Collet.

Det fremgår af en ny rapport fra den uafhængige rådgivnings- og analysegruppe, der blev nedsat som led i forsvarsforliget i 1984. Det er rapporten om luftforsvaret af Danmark.

Rapporten beskriver luftforsvaret af Danmark. Områdeluftforsvarets struktur og udviklingsmuligheder frem til år 2000 er analyseret.

Rapporten konstaterer indledningsvis, at Warszawapagtens muligheder for offensiv luftkrigsførelse mod Danmark er blevet stærkt forøget i det seneste tiår.

F-16 flyene vil med visse nødvendige våbenforbedringer, være effektive gennem hele perioden. F-35, DRAKEN, bør af strukturelle og effektmæssige årsager udskiftes, begyndende i 1993. Levetidsforlængelse er ikke mulig. HAWK missilsystemet vil være effektivt i hele perioden under forudsætning af, at tekniske ændringer gennemføres.

En række alternative våbensystemer er undersøgt. Det konstateres, at ingen af disse systemer kan indføres på denne side af år 2000. Udviklingen bør dog nøje følges.

En operationsanalyse af flyvestationernes overlevelsessevne i krig viser, at luftforsvaret med jagerfly kan gennemføres i en nærmere specificeret tidsramme. Dette er afgørende, bl.a. for evnen til at modtage allierede forstærkninger, som er afhængige af lufttransport.

Rapporten gennemgår også hærens og søværnets luftforsvarsmateriel, og det påpeges, at begge værn har behov for egne luftforsvarsmidler.

Der er gennemført såvel kvalitative som kvantitative analyser af områdeluftforsvarets våbenmæssige sammensætning. Det konkluderes, at sammensætningen fortsat bør være en blanding af jagerfly og jordtil-luft missiler. En operationsanalyse af forskellige strukturers effektivitet viser, at strukturer med et højt indhold af kampfly giver den mest effektive nedslid-

ning af fjenden. Derfor bør F-35, DRAKEN, erstattes af jagerfly med tidssvarende luftforsvarsegenskaber.

Efter gennemgang af de økonomiske faktorer, og en sammenfatning, konstateres det, at investeringsbehovet er så højt, at det ikke modsvares af forsvarets nuværende investeringsevne. Prioritetsmæssige overvejelser fører til anbefaling af en række balancerende forbedringer over en årrække med hovedvægten på forbedring og udskiftning af våbensystemerne.

Hertil siger forsvarsminister Bernt Johan Collet:

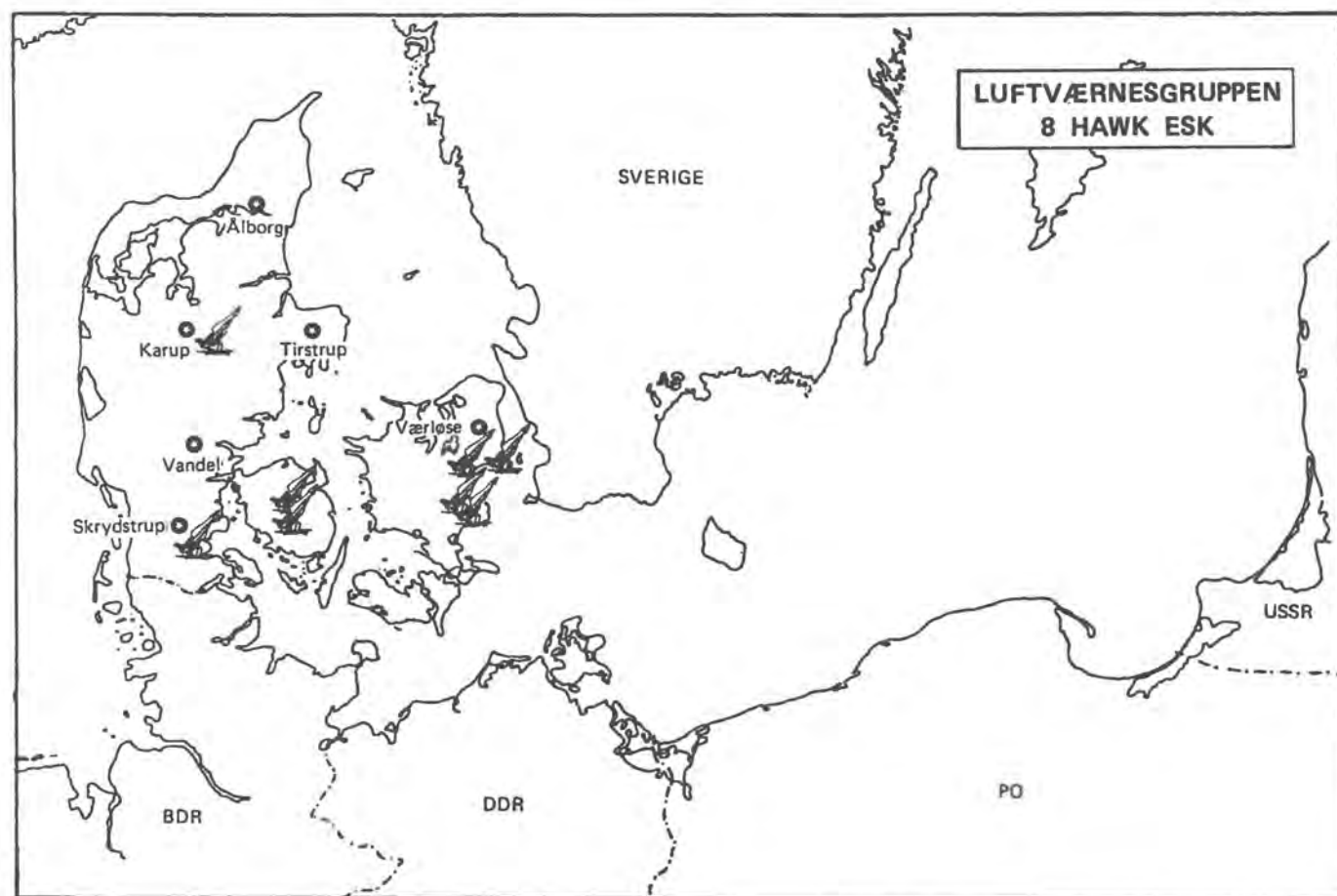
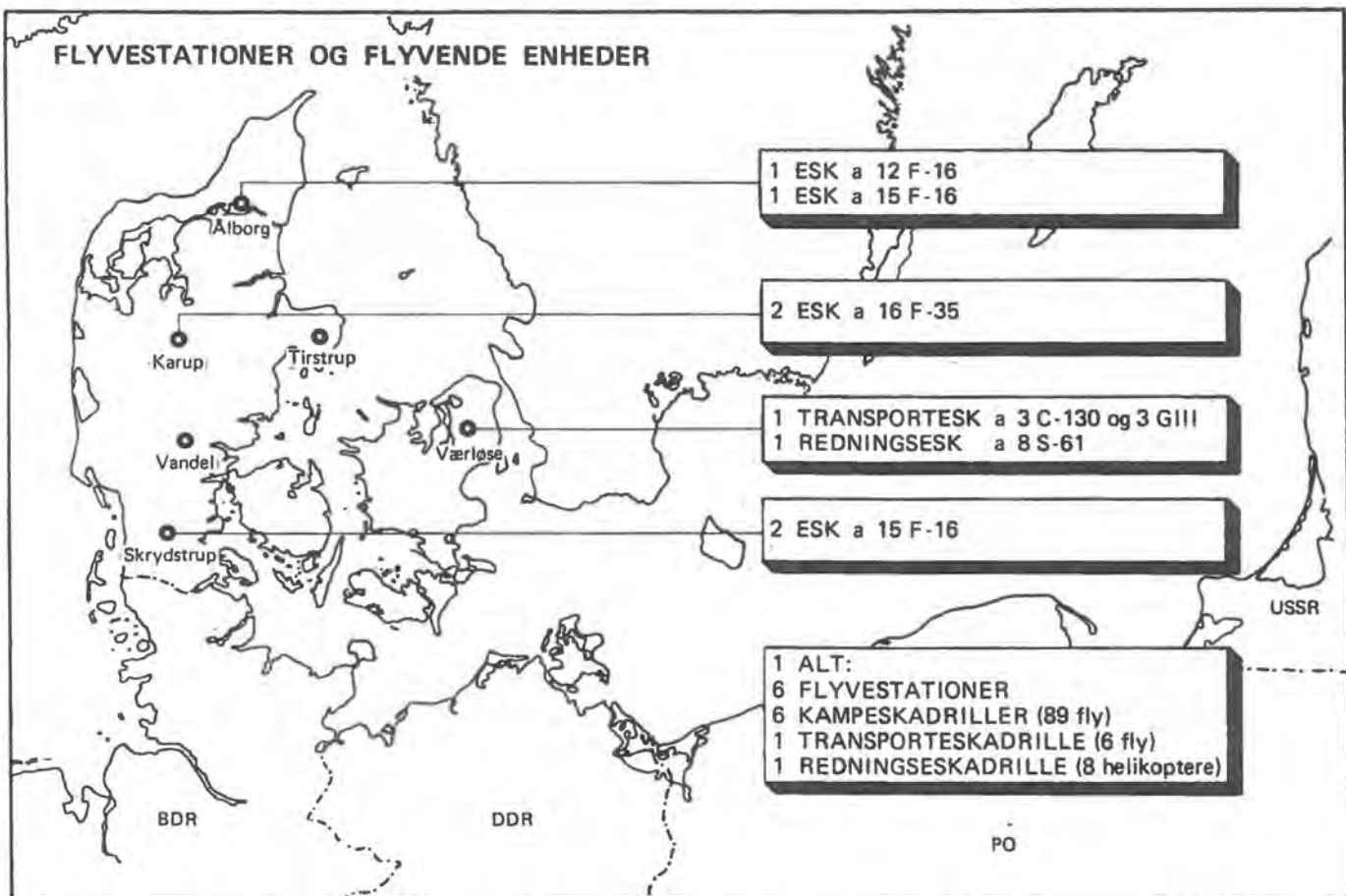
"Rapportens konklusioner overrasker mig ikke. Regeringen tilkendegav allerede i april i fjor i sit oplæg til ny forsvarsordning, at tiden er inde til at træffe principbeslutning om erstatning for DRAKEN-flyene. Rapporten dokumenterer med al tydelighed behovet for, at DRAKEN-flyene afløses af en flytype, der primært skal styrke luftforsvaret, og at antallet af jagerfly opretholdes. Den bekræfter samtidig, at luftforsvaret fortsat må bestå af en blanding af fly og jordtil-luft-missiler. Rapporten bør studeres nøje af de, der mener, at Danmark kan undvære fly i luftforsvaret. Dansk forsvars evne til effektiv imødegåelse af lufttruslen må fortsat tillægges høj prioritet, dels for at sikre tilgang af allierede forstærkninger, dels for at sikre det samlede forsvars operationsfrihed."

Rådgivnings- og Analysegruppen har direktøren for Forsvarets Forskningstjeneste som formand, og gruppen omfatter både civile og militære akademiske medarbejdere.

Gruppen har tidligere afgivet rapporter om

- et dansk ubådsvåben,
- mulig anvendelse af landbaserede sømålsmissiler i Danmark,
- overvågning,
- mulig anvendelse af Synthetic Aperture Radar i F-16 i forbindelse med overvågning,
- materielafløsning for CENTURION kampvogne og
- mulig anvendelse af egentlige flådehelikoptere i Danmark.

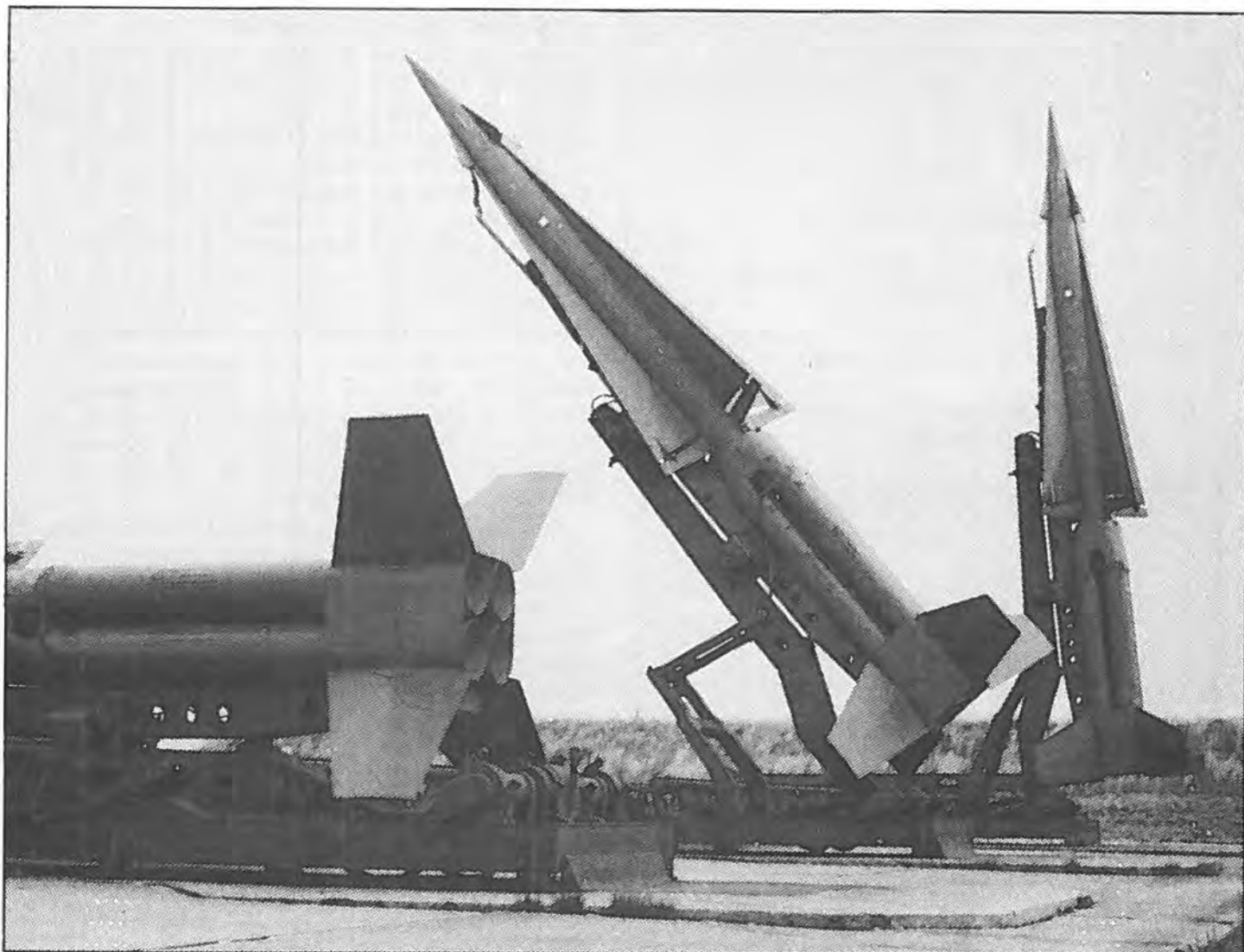
# FLYVESTATIONER OG FLYVENDE ENHEDER





# Luftværnsgruppen's historie

Af Palle Sick



*NIKE-systemet var effektivt mod flyangreb fra mellemstore og store højder.*

Flyvevåbnets overtagelse af ansvaret for NIKE-systemet den 2 JUL 1962 betød også et uniformsskifte for personalet ved 10. Luftværnsafdeling, og som omtalt i forrige nummer af FLY-NYT skete det ikke uden vemod og bekymringer.

Måske følte de blå uniformer lidt uvante i begyndelsen, men bekymringerne viste sig at være overdrevne. De fem forudgående års uddannelsesrunder og skydeøvelser i USA efterfulgt af daglig operativ tjeneste herhjemme i Danmark havde givet artilleristerne både et solidt sammenhold om opgaverne og et teknologisk løft ikke så forskelligt fra, hvad Flyvevåbnet havde gennemlevet i 1950'erne.

Kort efter at Luftværnsgruppen var oprettet i Flyvevåbnet, blev de første skridt taget til at hæve antallet af

raketeskadriller fra fire til otte. De fire NIKE-eskadriller omkring hovedstadsområdet kunne forsvare det østlige Danmark mod flyangreb fra mellemstore og store højder, men systemets pulsradarer viste sig at være mindre effektive mod fly i lav højde.

## FLV FÅR HAWK

Det amerikanske firma Raytheon havde omkring 1960 udviklet et luftværnsraket-system med betegnelsen HAWK, der ved sin brug af dopplerradarer netop var i stand til at opdage, følge og nedskyde lavt-flyvende mål. Da USA tilbød Danmark nyt HAWK-materiel som våbenhjælp, mod at vi selv stillede personel til rådighed og betalte driftsudgifterne, accepterede forsvaret.

Det blev besluttet, at de fire nye

HAWK-eskadriller skulle indgå i område-luftforsvaret af Storkøbenhavn og her primært sikre NIKE-eskadrillerne. De fire HAWK-sites blev derfor etableret som stationære HAWK-enheder i nærheden af NIKE-stillingerne.

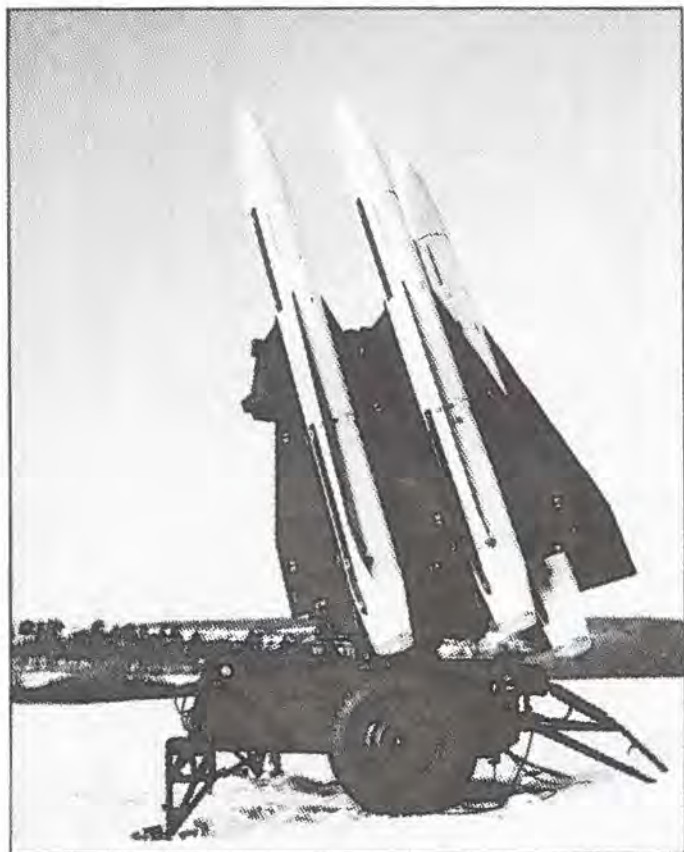
Det krævede samtidig tilpasning til de topografiske forhold og kravet om, at ekspropriation så vidt muligt skulle undgås. Det afspejles også i de valgte placeringer, af hvilke kun den sidste nær Tune krævede ekspropriation:

ESK 541 på Middelgrundsfortet

ESK 542 på Birkelundsgårdens areal ved Aflandshage

ESK 543 ved Stevns Fyr nær Højerup

ESK 544 på Svælggårds landbrugsareal syd for Tune



*HAWK indgik oprindeligt i luftforsvaret primært for at sikre NIKE-Eskadrillerne.*

#### BLANDET FLOK TIL USA

Alle stillingsområder blev fælles-financieret af NATO, men som bekendt er proceduren herfor kompliceret, og det tager tid, inden ansøgninger udmønter sig i penge. Spaderne kom derfor først i jorden i sommeren 1966.

Det var heller ikke nogen let sag at skaffe personel til fire nye eskadriller

med stabs- og støttefunktioner, når der ikke samtidig blev nedlagt andre enheder i Flyvevåbnet. NIKE-systemet kunne af beredskabsmæssige grunde kun afgive et begrænset antal, så resten måtte findes andre steder i Flyvevåbnet og enkelte endda ved Hæren og Søværnet.

Det var derfor en meget blandet flok med vidt forskellige forudsætninger, der ad flere gange blev sendt til uddannelse på US Army Air Defense School på Fort Bliss i El Paso, Texas. Teknikerne med de længstvarende kurser blev sendt af sted som de første i efteråret 1963.

Den 1 AUG 1964 afrejste 27 officerer for at gennemgå kursus for Tactical Control Officers (TCO), men spændingen i Mellemøsten blandede sig i deres rejse til Fort Bliss på en for deltagerne behagelig måde. På selve afrejsedagen, hvor det viste sig umuligt at lave om på flyrejsen med SAS til New York, blev det besluttet at bytte om på det danske og det israelske TCO-kursus.

Med "Inprocessing" udsat i næsten fire uger blev holdet befalet på tjenesterejse fra New York til El Paso ved egen foranstaltning med 24 dage til rådighed. En sådan chance er kun forundt de få, og alle købte da også bil i New York for ad vidt forskellige veje at finde frem til Texas.

#### FIRST DANISH HAWK BATTALION

Kurserne for teknikerne og TCO'erne sluttede i begyndelsen af OKT og samtidig ankom 84 fremtidige operatører fra Danmark. Den 8 OKT blev The First Danish HAWK Battalion oprettet på Fort Bliss med OB K.W.Hansen som chef og majorerne A.Th.Bruhn, H.A.Etzerodt, P.A.Hegaard Hansen og F.C.E.Peitersen som eskadrillechefer.

I løbet af de følgende tre måneder gennemførte eskadrillerne Package Training på hver sit HAWK-system, som skolen stillede til rådighed i Tobin Wells ørkenen i Fort Bliss nærhed. Træningen omfattede praktik for TCO'ere og teknikere samt grundlæggende operatøruddannelse af de senest ankomne 21 mand pr. eskadrille.

Den afsluttende eksamen bestod af en skarpskydning på McGregor Range i New Mexico cirka 80 miles nord for Fort Bliss midt i JAN 1965. Den blev gennemført som en Annual Service Practice med amerikansk evaluering af hvert af de to hold operatører og teknikere i de fire eskadriller.

Basic HAWK-missilerne var relativt billige dengang, og hver eskadrille fik lov til at afprøve alle procedurer inden





*ESK 543's nuværende stilling ved Stevns fyr.*

den evaluerede skydefase, herunder at affyre et missil mod dronefly. Holdene fik reelt et prøveskud og to gældende, men alle 12 missiler ramte plet og alle otte hold bestod eksamen.

#### UD I KULDEN

Hjemkomsten til Danmark blev en brat omvæltning på flere måder. Godt nok var det hundekoldt i Kastrup den 1 FEB 1965, hvor HAWK-mandskaberne landede efter en behagelig hjemtur med SAS, men mere frustrerende var det dog, at der nu stod 174 veluddannede og velmotiverede HAWK-soldater uden materiel og uden noget sted at være.

HAWK-materiellet ville først blive leveret fra fabrikkerne i Europa syv måneder senere. Midlertidige stillinger fandtes der ingen af, og de endelige stillinger kunne først være klar til indflytning tre og et halvt år ude i fremtiden.

Indledningsvis blev alle fire eskadriller indkvarteret på Dragørfortet det

første par måneder. ESK 541 indledte derefter sin maritime tilværelse ved at flytte til sit kommende midlertidige stillingsområde på Flakfortet. ESK 543 skulle opstille sit materiel ovenpå Stevnsfortet og flyttede derned, hvor ESK 541 befinder sig i dag. ESK 544 slog sig midlertidigt ned på Flyvestation Værløse og indrettede sig vest for Nordlejren.

Ingen skal fremhæves på andres bekostning, men ESK 542's arbejde med at skabe et midlertidigt stillingsområde giver et godt billede af, hvilke vanskeligheder man kæmpede med den vinter.

#### FLYVEVÅBNETS ENTREPRENØRER

ESK 542 blev på Dragørfortet, mens der etableredes midlertidig stillingsområde på Aflandshagegårdens mark umiddelbart vest for ESK 542's nuværende placering. Personellet sled og slæbte og udførte et arbejde, som ikke umiddelbart forbindes med en teknisk avanceret raketenhed.

Grunden lå i kote 1 ned til Øresund,





*Transporten af HAWK materiel til Eskadrille 541's daværende stilling på Middelgrunden, foregik ikke altid uden problemer, det blev bl.a. bevist at HAWK ikke kan operere i saltvand.*

og eskadrillen fik tildelt 1 stk mark, et antal store fliser som underlag for Missile Storage Area, et antal brugte jernbanesveller, nogle PSP-plader til veje og stier samt de nødvendige redskaber.

Man havde lov til at fælde enkelte træer midt i området og hente grus til radarhøje i en nærliggende nedlagt skydevold, men marken skulle kunne genetableres som landbrugsareal, når eskadrillen skulle flytte ind i den endelige site.

Selv om projektet mest mindede om en entreprenøropgave, blev den midlertidige site etableret i løbet af foråret 1965 under udfoldelse af stor entusiasme. Til gengæld kunne entusiasmen ligge på et meget lille sted den følgende vinter, da vandet på pløjemarken stod knædybt. Da brændeovnen, der skulle varme vagtteltet op, brændte hul i telttaget, og der ikke var råd til flere telte det år - ja, da var målet ved at være fuldt.

## OJT I TYSKLAND

Men alt får en ende - også trængsler - og for at enhederne ikke skulle glemme lærdommen fra Fort Bliss, blev der indgået aftale med de amerikanske myndigheder om, at hver eskadrille kunne få tre måneders On the Job Training (OJT) ved en amerikansk HAWK-battalion, der med sine fire batterier var stationeret i Vesttyskland ved byerne Grafenwöhr og Hohenfels nær Nürnberg og Regensburg.

OJT'en ved disse mobile HAWK-enheder viste sig at være en særdeles værdifuld opfølgning af uddannelsen i USA. Blandt andet skulle de danske TCO'er gennemgå en amerikansk TCO Examination, hvilket er bemærkelsesværdigt, da tilsvarende kvalifikationsprøver først blev indført ved Luftværnsgruppen 10 år senere.

I AUG-SEP 1965 kunne Flyvematerielkommandoen udlevere det netop modtagne HAWK-materiel til de fire eskadriller i Avedørelejren. Det blev transporteret ud til de midlertidige stillingsområder og opstillet. Transporterne til Flakfortet og senere Middelgrundsfortet skete med diverse skibe og helikopter, og der verserer ganske hårrejsende beretninger om specielt disse ture.

Efteråret og vinteren 1965-66 gik med indfasning og afprøvning, med uddannelse af nytildgået personel og med holdtræning af alt operativt og teknisk personel. Da nogle komponenter hyppigt gik i stykker, og reservedele endnu ikke var på lager, var hverdagene ikke problemfri. Dertil kom, at personellens erfaringsniveau trods alt endnu var lavt.

## AFSTED TIL USA IGEN

Luftværnsgruppens operationsafdeling fulgte nøje den operative træning, og der blev foretaget Operational Readiness Evaluations (ORE) og kontroller med AN/TPQ-21 simulatoren. De første Annual Service Practices blev gennemført med to eskadriller i JAN 1966 og to i MAR 1966. Da der kun fandtes én eneste Hawk Firing Range i verden - McGregor Range i New Mexico - måtte alle fire eskadriller en tur til El Paso.

Eskadrillerne blev fløjet til USA i hver sin C-54D fra ESK 721, og turene huskes endnu med ærefrygt. I modsætning til de nu benyttede C-130 HERCULES kunne C-54D'erne hverken flyve over eventuelt dårligt vejr eller særligt hurtigt. Da hver eskadrille skulle have missilet med i en transportcontainer, måtte turene gennemføres med cargoversionen af C-54D. Det betød sidelæns flyvning i ubekvemme sæder, ingen rygning og maksimum 15°C i lastrummet.



Den ene af eskadrillerne oplevede endog, at C-54'erens navigationsudstyr svigtede midt ude over Atlanten. Den fortsatte turen inden for synsvidde af den anden C-54 og nåede land. Senere over Labrador var det snestorm, og over Texas røg flyene ind i tordenbyger. Trods 8-9 timers daglig flyvning tog det fire døgn at nå fra Værløse til El Paso. Der blev mellemlandet og overnattet i Keflavik på Island, Goose Bay i Canada og i Dayton i Ohio.

Første gang amerikanerne i Dayton så C-54'erne på flyvefeltet, troede de, at danskerne var kommet for at aflevere dem med henblik på udstilling på det lokale flyvemuseum! - og tænk, Flyvevåbnet havde taget de senest modtagne C-54'ere i brug så sent som året før!

#### FARVEL TIL NIKE

Trods sandstorm over McGregor Range blev ASP gennemført med gode resultater for alle fire eskadrillers vedkommende, og efter et par dages rekreation i El Paso entrede man C-54'erne igen for at returnere til Danmark.

HAWK-eskadrillerne gik i operativt beredskab den 1 MAJ samme år efter at have været gennem en TACEVAL-lignende amerikansk evaluering. Siden da har HAWK-systemet uafbrudt indgået i luftforsvaret af Danmark.

I 1964 blev ESK 534's NIKE modificeret og fik i forbindelse hermed en High Power Acquisition Radar samt en Target Ranging Radar (TRR) og rådede dermed over et Anti Tactical Ballistic System. I 1970 fik også ESK 531-533 TRR.

Året forinden var NIKE AJAX blevet udfaset, og i 1975 og 1977 gennemgik NIKE dels SAMCAP-, dels IFF/SIF-modifikationer. Alderen indhentede dog efterhånden NIKE-systemet, og forsvarsforliget af 12 AUG 1981 omfattede blandt andet udfasning af NIKE og leje af fire HAWK-eskadriller.

Den 1 JUL 1981 blev ESK 531 og ESK 532 nedlagt, og den 30 DEC 1982 udgik også ESK 533 og ESK 534 af det operative beredskab for endeligt at ophøre som våbensystem den 28 FEB 1983. Dermed var en epoke i dansk luftforsvars historie definitivt slut.



*Afslutningen af NIKE systemet's epoke i Dansk Luftforsvar, blev markeret med en parade på Flyvestation Skalstrup.*



# Anerkendelse til Eskadrille 729

Af KN C. Jensen



*Chefen for Flyvestation Karup Oberst C. Hvidt overrækker Flyvestationens våbenskjold til Chefen for Eskadrille 729, Major L. Steen.*

Ved en kort parade onsdag morgen den 10 FEB overrakte chefen for Flyvestation Karup, Oberst C. Hvidt, flyvestationens våbenskjold til Eskadrille 729.

Skjoldet blev modtaget af eskadrillechefen, Major L. Steen, som anerkendelse for eskadrillens helt enestående indsats ved gennem mere end 10 år at have gennemført krævende flyoperationer - hovedsageligt i eensædede, eenmotorede jagerfly og i lav højde - uden tab af fly og menneskeliv.

"Hele flyvestationen står bag denne

indsats, men eskadrillen har fuldført den", sagde obersten bl.a. ved overrækkelsen og sluttede med ordene "Well done - Eskadrille 729".

Eskadrille 729 er en af Flyvestation Karup's to DRAKEN eskadriller.

Eskadrillen har fløjet DRAKEN fly siden begyndelsen af 1970'erne.

Hovedopgaven er invasionsforsvar og støtte til Søværnets og Hærens operationer, ligesom eskadrillen varetager overvågnings- og rekognosceringsopgaver.





# Flyvermonumentet

Af L.A.T. Ege

Enhver der gør tjeneste - eller har gjort tjeneste - i Flyvevåbnet, har antagelig på et eller andet tidspunkt dvælet et øjeblik ved FLYVERMONUMENTET ved Stadsgraven i nærheden af Amager Boulevard. På en høj sokkel af grønlandsk marmor tegner en bronzegruppe sig med himlen som baggrund. Gruppen forestiller nogle fly, der i skyerne møder fuglenes konge, den kæmpe-mæssige ørn. Dette monument, der nok er det ældste af vore flyverminder, hævder sig, selv i dag, på smukkeste måde blandt de mange andre monumenter og skulpturer, der efterhånden er dukket op i hovedstaden.

Beskueren har måske også gjort sig sine tanker om, hvorledes dette monument blev til. Historien er som følger: Allerede i marts 1930 besluttede foreningen "Danske Flyvere" - der i 1992 kan fejre 75-års jubilæum - sig til at rejse et varigt minde om de kammerater, der havde sat livet til under flyvning. Tanken måtte i første omgang skrinlægges, idet der netop i dette år, hvor økonomiske kriser hærgede verden, ikke kunne skabes et sikkert grundlag.

I 1936 tog man for alvor fat igen. Som skaber af monumentet valgte man professor Utzon Franck, der snart fremkom med et udkast, der vakte megen begejstring. Prisen for selve monumentet, samt opstillingen af dette, ville beløbe sig til 25.000 kroner - en særdeles rimelig pris, der dog oversteg foreningens midler. Pengene måtte derfor søges rejst gennem sponsorbidrag. Utzon Franck tilbød at gå i gang med arbejdet straks og var så imødekommende at love, at kunne man ikke skaffe hele det nødvendige beløb, da ville han være tilfreds med, hvad der måtte komme ind!

Af den grund tog Utzon Franck sig dog ikke opgaven let, nej, han fordybede sig i studiet af flytyper, skyformationer og fugleflugt og søgte sagkyndig bistand, for at alt skulle blive korrekt.

Imedens havde "Danske Flyvere" udarbejdet en plan til fremskaffelse af midler. Den daværende flyveinteresserede trafikminister, ingeniør Gunnar Larsen, varetog jobbet som kasserer, og de henvendelser, der blev udsendt, blev varmt anbefalet af flere ministre med statsminister Th. Stauning i spidsen samt af betydnings-



Flyvermonumentet blev skabt af Utzon Franck.

fulde personer inden for forsvaret og den civile luftfart.

Henvendelsens velmotiverede udformning bar frugt: det lykkedes at få tilvejebragt det stipulerede beløb.

Det havde oprindeligt været foreningens ønske, at monumentet skulle opstilles i anlægget ved Christiansholms voldgrav lige ved Amagerbrogade. Den historiske flyveplads "Kløvermarken" lå jo lige i nærheden. En kommende omlægning af Amagerbrogade lagde sig dog i vejen for denne plan, og godt det samme. Hvem kunne dengang have forudset, at "Kløvermarken", takket være komplet mangel på historisk forståelse fra Københavns vekslende overborgmestre, i dag henligger som en knoldet græsmark, der vel

sagtens snart må lægge ryg til grå beboelsejendomme!

Der blev dog fundet det nuværende smukke sted til monumentet, der så kunne blive afsløret under højtidelige former den 18. august 1938. Til stede var foreningens høje protektor, kronprins Frederik - der overdrog monumentet til Københavns kommune - repræsentanter for Ministeriet for offentlige Arbejder, for hær og flåde,

Det Kongelige Aeronautiske Selskab samt bidragsydere og pårørende til afdøde flyvere. Også Svenske Flyveres Rigsforbund og den Kgl. Svenske Aeroklub var repræsenteret.

På monumentets ene side står at læse: "For Danske, der satte Livet til i Flyvningens Tjeneste" og på modsatte side: "Rejst af Foreningen Danske Flyvere 1938" med foreningens embleme indhugget.



## **HJÆLP FLYNYT !!!**

FLYNYT har siden første start i 1971 nydt en varierende interesse - ikke mindst fra den bidragsydende del af bladets læsere.

FLYNYT's opgave er at bringe information om aktuelle hændelser m.m. i FLV, der afspejler FLV's hverdag og øjeblikkelige situation, og som kan tænkes at have generel interesse i FLV. FLYNYT har - desværre - ikke en skrivende redaktion, så bladet er i høj grad afhængig af de artikler der modtages ude fra. En forudsætning for et levende og spændende blad er således, at redaktionen modtager artikler fra det personale der arbejder og oplever FLV i dagligdagen. Artiklernes indhold kan være:

- Beskrivelse af enhedens dagligdag, deltagelse i øvelse-, udvekslinger med udenlandske enheder m.m.
- Uddannelser på skoler, kurser ect.

- Implementering af nyt materiel.
- Rationaliseringsforslag.
- Redningsaktioner m.v.
- Idrætsarrangementer.
- Fortjenester og jubilærer.
- Flyhistoriske emner.

Som det fremgår af ovenstående, er mulighederne mange, og har bladets læsere andre forslag til artikler, er redaktionen åbne for disse.

Kære læsere, hjælp redaktionen med at bevare FLYNYT som et levende og spændende blad - fat pennen og fotografiapparatet og send et indlæg til bladet.

Redaktionen





# Fly Nyt



FLYVERSTABEN

AUG 1988

TIL TJENESTEBRUG



Operation "VOV VOV". Læs mere herom i FLYNYT.

FLYNYT udgives af  
Flyverstabten

Redaktion:  
Oberst S.O. Nielsen  
(ansvarshavende)  
Kaptajn B.B. Christiansen

Postadresse:  
Forsvarskommandoen  
Flyverstabens Inspektionsafdeling  
Postbox 202  
2950 Vedbæk

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

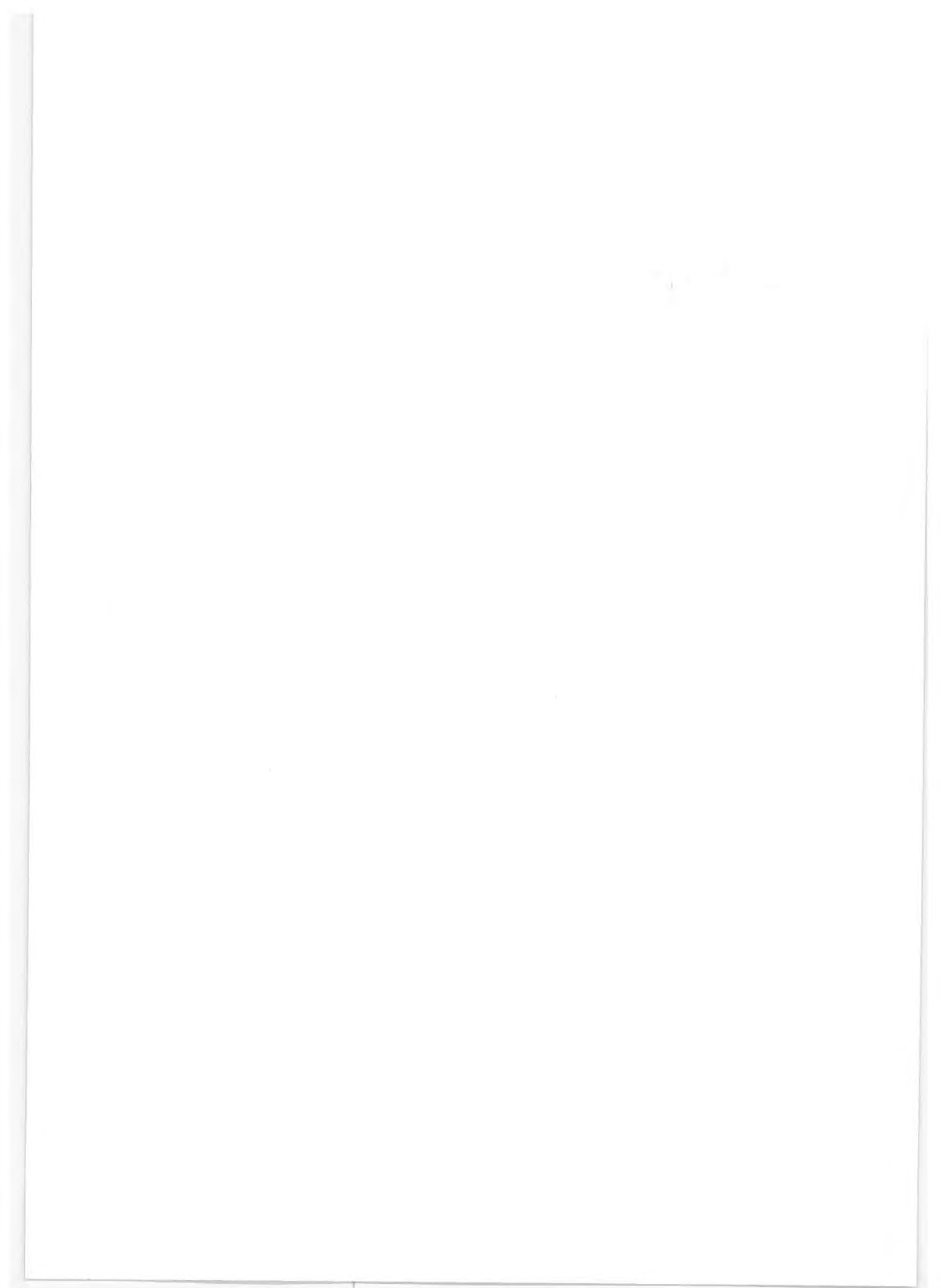
Layout og reproduktion:  
Flyvevåbnets Specialskole

Sidste frist for indlevering  
af stof til næste nummer af  
FLYNYT er 28. okt. 1988.



## ***Indholdsfortegnelse***

|   |    |
|---|----|
| 419TH Tactical Fighter Wing på Flyvestation Skrydstrup.....                                 | 5  |
| Inspektøren for Flyvevåbnets tale ved "Forsvarets dag på Kronborg",<br>den 29 maj 1988..... | 8  |
| Store præmier for rationaliseringsforslag.....  | 12 |
| Videreudvikling af HAWK-systemet.....   | 14 |
| Udnævnelse af klasse OGU 1985/88 på Flyvevåbnets Officersskole.....                         | 18 |
| Velkommen til Flyvestation Værløse.....   | 20 |
| Coastal Radar Integration Segment (CRIS).....   | 22 |
| STUD LUFT 1988.....   | 23 |
| Artikel fra FTK, STO område.....  | 26 |
| Flugtskydning i tordenluft.....   | 29 |
| Operation "VOV VOV".....  | 31 |
| HAWK Annual Service Practice 1988.....  | 33 |
| Award Program Certificate.....  | 35 |
| Første kvindelige EFG flymekaniker i Flyvevåbnet.....                                       | 36 |
| Tinbox-tillægget  |    |





# 419TH Tactical Fighter Wing på Flyvestation Skrydstrup

Presseofficeren Flyvestation Skrydstrup



*Chefen for Flyvestation Skrydstrup oberst O.W. Jensen byder Chefen for 419TH Tactical Fighter Wing, oberst Forest Weinbarger velkommen til Skrydstrup. Oberst Weinbarger landede som een af de første*

Øvelse CORONET CASTLE: Deployering af 8 F-16 fly fra det amerikanske flyvevåben til Flyvestation Skrydstrup i perioden 14 MAJ - 11 JUN 1988.

Flyene indgår i 466TH Tactical Fighter Squadron (TFS) under 419 Tactical Fighter Wing (TFW) og er hjemmehørende på Hill flyvebasen i staten Utah. Enheden, der endvidere indgår i NATO's forstærkningsenheder og tilhører det amerikanske flyvevåbens reserve, AFRES, blev under øvelsen støttet af 50TH TFW/HAHN i Vesttyskland. Deployeringen var et led i et større program, Checkered Flag, hvor amerikanske flyvevåbenenheder træner i forlægninger til Europa, Alaska og Stillehavet.

Enheden består i hovedsagen af reservepersonel, som ved rådighedstjeneste stiller sig til disposition for det amerikanske flyvevåben. Til daglig indtager personallet således mange forskellige stillinger i det civile samfund og vedligholder gennem jævnlige genindkaldelser den nødvendige træning og uddannelse.

F-16 flyene blev fløjet NON-STOP Hill/Skrydstrup, idet de undervejs blev tanket 5 gange i luften af KC-10 fly. Flyvetur på ca. 5000 Miles og varighed ca. 10 timer!!

To F-16 fly, ledsaget af en tredje, måtte dog på grund af tankningsproblemer gå til Goose Bay, hvorved ankomsten til Skrydstrup blev forsinket nogle dage.

Ialt 500 personer, 2 hold à 250, opholdt sig hver 14 dage på Skrydstrup. Hovedparten blev transporteret i fly af typerne KC-10 og C-141. Enheden har 2 gange tidligere besøgt Skrydstrup, i 1981 med F-105 fly, Thunderchief og i 1985 med F-16 fly. Efter 10 år med F-105 fly blev 466TH TFS i 1984 den første F-16 enhed i det amerikanske flyvevåbens reserve og deployeringen til Skrydstrup var således eskadrillens første oversøiske med F-16 fly.

Ved et presse- og kontaktmøde, hvori foruden pressen deltog såvel repræsentanter for det civile samfund som militære myndigheder fra den sønderjydske landsdel, bød oberst Weinbarger velkommen, og i det efterfølgende gengives oberstens tale:

"Tak for den varme velkomst I udviste mod os i Danmark. Vi værdsætter jeres venlige gæstfrihed og muligheden for at træne med jer igen. Vi påskønner særligt det vidunderlige vejr, som OB Jensen forvissede mig om, var bestilt specielt til os. Jeg er sikker på, at I er klar over, at vi har mange tætte bånd til det danske folk. Foruden at være NATO allierede, har mange af os familiære bånd hertil.

Vi tilhører den 419. Taktiske Jager Enhed, en flyvevåben reserveenhed placeret på

Flyvestation Hill i Utah. Vores reserver udfører vidt forskellige civile jobs. Vi samles to dage hver måned og har yderligere en to ugers aktiv tjeneste hvert år for at træne til vores militære opgaver. Denne træning holder os fuldt kvalificerede og sikrer kampfærdigheder til mobilisering inden for 24 timer. Det er tvingende nødvendigt, at vi er klar til tjeneste overalt i verden.

419, var den første reserveenhed i De Forende Stater, som fløj F-16 Fighting Falcon og er den eneste flyvende reserveenhed i UTAH.

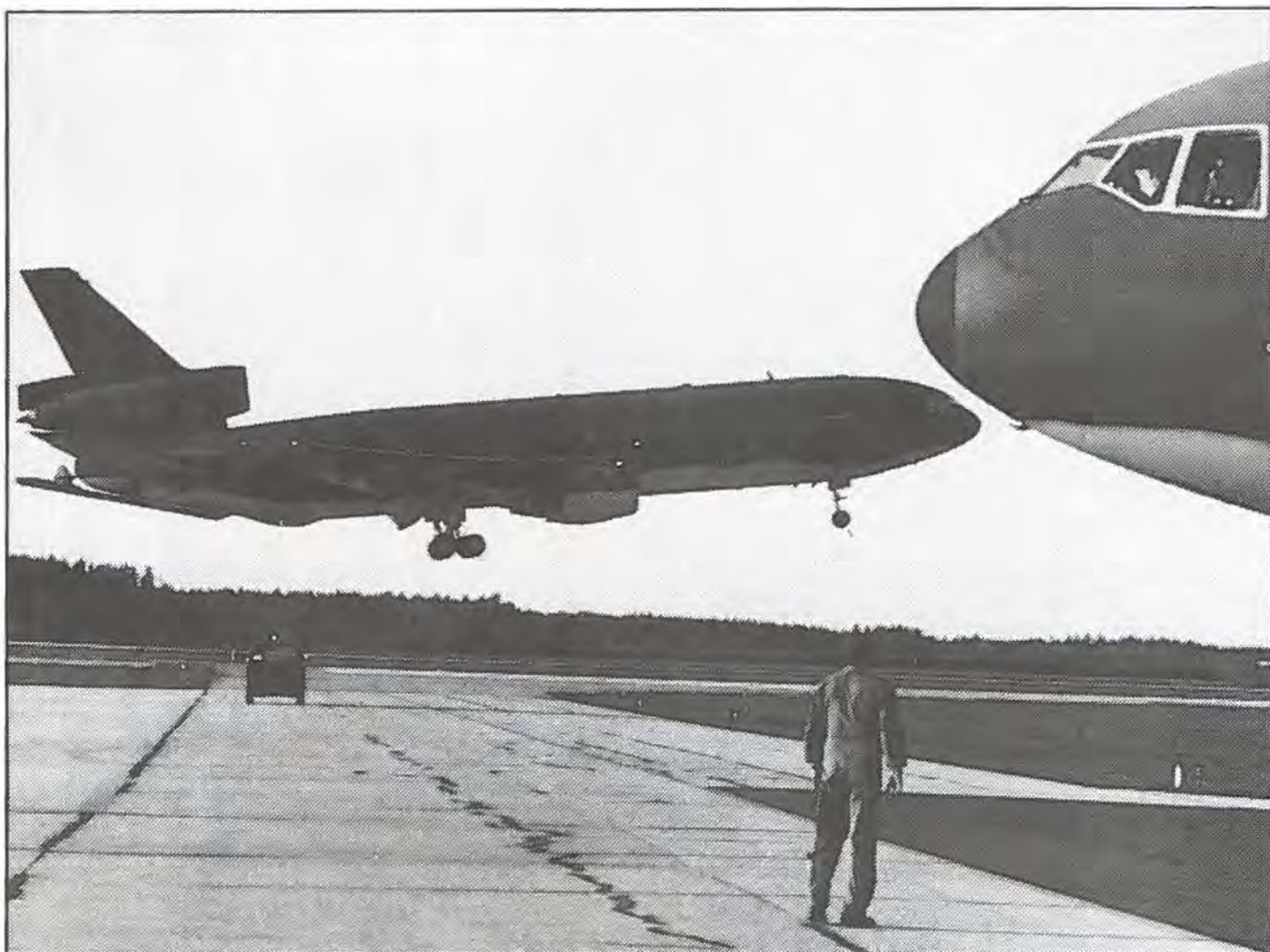
Blandt dets mange æresbevisninger modtog 419 pokalen for bedste holdindsats i skydekonkurrencen GUN SMOKE i 1985.

Under skydekonkurrencen i 1987 vandt 419 "TOP GUN" plus en samlet andenplads. Når man tager omfanget af konkurrencen i betragtning, er dette ubetinget en ære for både reserverne og de aktive i tjenesten.

Det er nødvendigt for os at træne med vore NATO allierede, og Danmark giver en fortrinlig mulighed for dette.

Vi kan lære af hinanden, forbedre vores fælles forståelse og tiltro til hinandens evner. Udvikling af personligt venskab igennem orientering, socialt samvær eller fælles flyveøvelser vil styrke os som en kampenhed.

Udstationering af 250 personer med 8 fly



*Fra ankomsten ses fly af typen KC-10*





*Den amerikanske ambassadør i Danmark, Terance A. Todman, ledsaget af Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor B.V. Larsen, var på besøg*

plus udrustning, reservedele og forsyninger fra USA til Danmark er ikke en let opgave.

For at vedligeholde vore færdigheder i at flytte vores tropper til Europa, må vi træne i den 5000 Miles lange non-stop tur.

Under vores 4 ugers ophold vil danske og amerikanske piloter flyve sammen. Vi er her for at lære af jeres militære ledelse, så vi kan tilpasse indsatsen ud fra de umiddelbare krav, når der er trusler mod den danske suverænitet. Vi må lære om europæisk vejr, geografi og flyvebetingelser, hvilke er meget forskellige fra Utahs. Vi har let ved at identificere kendemærker såsom bjerge, store søer og floder, hvor Danmark har et fladt terræn og vandområder med hundrede af øer. Vi er uvante med regn og skyet vejr, som vanskeliggør flyvning.

Ved at flyve under ledelse af jeres flyveledere tilegner vi os en enestående forståelse for jeres vendinger og procedurer. Det er også vigtigt for os at blive fortrolige med områder, der er sikre at flyve i og som grænser op til Warszawapagtområder.

Lad mig endnu engang sige, hvor glade vi er for at være her. At træne sammen med vores venner og allierede er grundlæggende for at sikre fortsat fred og frihed for begge nationer."

Øvelser af denne art er af uvurderlig betyd-

ning. Værdifuld erfaring er atter indvundet, og det har igen været en stor oplevelse at i-agttage den hurtighed, effektivitet og evne, hvormed en allieret forstærkningsenhed er i stand til at flytte, omstille sig, operere og samarbejde med en enhed under væsentlig andre forhold og i en anden verdensdel. At personallet yderligere tilhører reserven og indgår i en reserveenhed gør ikke tilliden mindre.

Med de støttemuligheder en sådan forstærkningsenhed råder over vil flyvestationens kampkraft blive væsentlig forøget og det skaber en høj grad af troværdighed.

I en tid, hvor NATO's forstærkningsaftaler undertiden er til heftig debat i vort samfund, har det været en yderst positiv oplevelse, at en øvelse af denne art har kunnet gennemføres uden mislyde, uheld eller uheldige episoder af nogen art.

Den amerikanske enhed satte naturligvis sit præg på det sønderjydske, hvor imidlertid kun positive tilkendegivelser, tolerance og forståelse for sagen har været fremherskende.

Under opholdet var der udenfor tjenestetiden tilrettelagt forskellige arrangementer: Week-endture til København, besøg ved forskellige myndigheder, udflugter m.v..



## Inspektøren for Flyvevåbnets tale ved "Forsvarets dag på Kronborg 1988", den 29 maj 1988



Inspektøren for Flyvevåbnet, GM B.V. Larsen

I dansk folkedigtning er Holger Danske beskrevet som folkets kårne fører, der sidder sovende i Kronborgs Kassematter og som først vågner op til kamp, når landet er i yderste nød.

Et sagn der som bekendt gav navn til en berømt modstandsgruppe under 2. verdenskrig !!!

Jeg kan melde, at jeg umiddelbart forud for denne tale har aflagt den Gamle Kæmpe et besøg for at se, om vor sorgløse adfærd her til lands samt den seneste tids "rumlen" inde på Christiansborg skulle have givet anledning til at forstyrre hans søvn?

Dette er ikke tilfældet - måske fordi man nu har udskiftet den tidligere bløde gipsfigur af Holger Danske med en af beton!

Man skal ihvertfald også være gjort af noget meget solidt, hvis man ikke skal tage skade af det, der i øjeblikket er ved at ske

med vort nationale renommé blandt gode venner og allierede. Og det så relativt kort efter, at vi sidst var på nibbet til at blive sat udenfor "det gode selskab" efter afslutningen af 2. verdenskrig.

Vi skal jo ikke glemme, at vi ved ikke at gøre næneværdig modstand den 9 APR 1940 - samt i konsekvens af den forudgående periodes danske udenrigs- og forsvarspolitik, meget vel kunne være havnet i en grøft, hvor de allierede ikke stolede på os.

Sådan kom det heldigvis ikke til at gå - men faren var der !!! Dobbelttheden om Danmarks stilling bestod lige til det sidste. Danmark var således ikke inviteret med, da De Forenede Nationer holdt deres stiftende generalforsamling i San Francisco i APR 45 - en konference, der dengang kun stod åben for allierede nationer, der under 2. verdenskrig har været forenet i kampen mod Tyskland og Japan. Og dette hovedsageligt, fordi vi ikke havde haft en eksilregering i udlandet under besættelsen.

For det befriede Danmark var det derfor meget om at gøre, at vi hurtigst muligt kom ind i De Forenede Nationer, så ingen kunne være i tvivl om vor "ægte" allierede status. En status vi så opnåede, forinden FN pagten trådte i kraft ca. et 1/2 år senere - og dette primært p.g.a. den indsats som Modstandsbevægelsen havde ydet. Specielt i tiden omkring den 29 AUG 43, hvor der for alvor blev sat en stopper for vor ydmygende samarbejdspolitik - og tiden herefter !!!

Dengang var vi tæt på at blive udelukket af den "vestlige familie" - og hvad har vi så lært heraf ??? Og hvorfor bringer jeg i det hele taget et sådant emne på bane ved en lejlighed som denne?

Simpelt hen fordi jeg som officer og forsvarsbroder nu er kommet til det punkt, hvor jeg mener det nødvendigt at nogen "råber vagt i gevær", hvis vi som nation fortsat ønsker at blive betragtet som en værdig allieret i det vestlige fællesskab.

Og hvorfor ikke lade et sådant "initiativ" udgå fra denne "Forsvarets Dag på Kronborg 1988" - der er ihvertfald ingen tid at spille !!!

Vi har allerede overhørt mange "varselskud" fra vore allierede - som f.eks. i foråret 1981, vor den daværende engelske forsvarsminister Michael Hesselatine var på besøg i Danmark og i forbindelse hermed holdt en tale på Frederiksberg Rådhus, hvor han bl.a. udtalte:

"NATO's fælles forsvarsevne bæres ikke bare oppe af våben og penge - den fælles psykologiske styrke er mindst lige så afgørende".



Mr. Hesseltine opfordrede os derfor til meget omhyggeligt at overveje, om vi ikke netop af denne grund burde acceptere vores del af de fælles omkostninger.

Det var ihvertfald ikke fodnoter til NATO communicuer, der bragte Sovjetunionen tilbage til nedrustningforhandlingerne, men derimod respekten for en stærk og enig modstander. - Og deri var der jo intet nyt, udtalte den engelske Forsvarsminister.

Altså endnu et klart signal til os sorgløse danskere om at holde os livets realiteter for øje og ikke tro, at man kan undgå problemerne ved - ligesom strudsene - at stikke hovedet i busken !!!

Kun ved at basere vores politik på kendsgerninger, kan vi holde den balance, der nødvendigvis må til, indtil de politiske spændinger mellem Øst og Vest forhåbentlig engang ad åre kan blive udjævnet.

Altså en velment advarsel til os om, at frihed ikke bare er noget man får foræret - det er noget man dagligt må fortjene !

Man kan derfor godt undre sig over, hvordan det i et oplyst land som vort - efter alle de advarsler vi siden har fået - er muligt at komme i en sådan miskredit hos vore allierede, som vi p.t. rent faktisk er.

Ifølge min vurdering er den primære årsag hertil dels, at vi danske tror vi udgør "verdens navle" dels en ligegyldighed hos alle de mange, der i virkeligheden har en positiv holdning til forsvaret, men som ikke sætter sig ordentligt ind i problemerne og dermed taber debatten.

Selv i Folketingssalen er der politikere, der ikke tager dette vitale spørgsmål alvorligt nok. Den seneste behandling af denne del af den samlede danske politik overlader man til "de få udvalgte fra de positives kreds" samt dem, der vil det modsatte. Og sidstnævnte er meget dygtige til det !!!

Selvom jeg selvfølgelig ikke deler den yderste venstre fløjs synspunkter, "tager jeg min hat af" for deres energiske og dygtige måde at gribe tingene an på i denne sag.

Uden iøvrigt at skulle blande mig i politik, er det jo en realitet, at det ikke kun er de yderste venstre i Folketingssalen, der giver anledning til hævede øjenbryn hos vore allierede - tænk blot på hvad hr. Lasse Budtz er citeret for i BT den 21 APR i år. Jeg citerer: Nej. Jeg havde virkelig ingen anelse om, at min sidste handling i Folketinget skulle blive udløsning af et valg. Jeg tænkte slet ikke i de baner. Jeg tænkte kun på, at Socialdemokratiet skulle få vedtaget sin dagsorden", citat slut.

Valget blev som bekendt en realitet. Det 23. trin i "fodnotedansen" blev een gang for meget for Regeringen.

Vi kan lære heraf, men det kræver, at vi der støtter dansk medlemskab af NATO, nu "får skeen over i den anden hånd" - og ikke fortsat betragter dansk sikkerheds- og forsvarspolitik som et mindre vigtigt spørgsmål.

Ifølge min vurdering er Danmarks medlemskab af NATO således en afgørende forudsætning for, at vi fortsat kan bevare det demokrati vi idag sætter så højt her til lands - incl. den frihed i fred vi dermed nyder. Det største sociale gode, der iøvrigt kan gives ethvert menneske !!!

Vi har derfor en pligt til at forsvare dette gode - bl.a. med konkret viden og politisk sans for livets realiteter.

Et lands sikkerhedspolitik er nemlig ikke et isoleret eller selvstændigt fænomen, men en funktion af og nært knyttet sammen med udenrigs- og handelspolitikken. De har det faktisk med hinanden som "forbundne kar".

Konsekvenserne af en usolidarisk sikkerhedspolitik kan i værste fald skade vort renommé hos vore allierede i en sådan grad, at dette kan medføre alvorlige gener for vor udenrigs- og handelspolitik, med dertil hørende økonomiske tab for det erhvervsliv, der er en forudsætning for vort velfærdssamfund.

Det er således min overbevisning, at en solidarisk alliance som NATO er den eneste sikre garanti for, at vi fortsat kan nyde vore demokratiske goder samt på lang sigt opnå den af alle ønskede afspænding i vor del af verden. Dette kan imidlertid kun opnås, hvis vi alle - også de forsvaret positivt stemte politikere i Folketinget - til fulde forstår nævnte sammenhæng, incl. de militære konsekvenser heraf !!!

Denne vidne kan bl.a. erhverves ved, at sætte sig grundigt ind i henholdsvis Forsvarschefens pjece "Forsvarets rolle" - udsendt kort før de nu "strandede" forhandlinger om et nyt forsvarsforlig - samt den såkaldte Dyvig rapport, der fik sit navn efter formanden for "Det Sikkerheds- og Nedrustningspolitiske Udvalg", Ambassadør Peter Dyvig, der i NOV 84 afgav en redegørelse for "Danmarks Sikkerhedspolitiske Situation i 1980'erne".

- Ja! man kunne evt. som nævnt i Berlingerens i tirsdags, anmode Ambassadøren, der p.t. er vor Ambassadør i London, om at udarbejde en tillægsbetænkning hertil.

Det er nu engang vor skæbne at være placeret i en strategisk vigtig del af verden, ved indsejlingen til Østersøen, uanset hvor meget vi danskere måtte ønske at leve et stilfærdigt og uprovokerende liv - som den ansete engelske Professor Lawrence Freedman fornylig skrev det i den ansete britiske avis The Independent.

Og Professor Freedman ved, hvad han taler om som medlem af Bestyrelsen for det internationale Institut for Strategiske Studier i London og een af de mest anerkendte sikkerhedspolitiske forskere i Europa - ikke mindst i kernevåbenspørgsmål.

Ifølge Professor Freedman vil Danmark i de kommende måneder og år blive nøje fulgt med henblik på, om vi tager vore NATO forpligtelser alvorligt og ikke blot er tilfreds med at nyde alliancemedlemsskabets fordele - medens





Fra venstre: Generalmajor B.V. Larsen,  
Medlem af Folketinget  
Connie Hedegaard, Major  
Ib Snoer

andre tager sig af udgifter og risici !!!

Et synspunkt som jeg i de senere år personligt har mødt med stigende styrke ved diverse møder samtaler med allierede kolleger og diplomater, senest i en arbejdsgruppe, hvor man bl.a. diskuterede betydningen af dansk luftforsvar.

Som man formentlig ved fra den daglige avislæsning, er det en kendsgerning, at vore allierede bl.a. forventer, at det danske Søværn i tilfælde af krise er istand til at sætte "en prop i flasken" ved at spærre vore gennemsejlingsfarvande for Warszawa Pagten's (WAPA) maritime operation.

På lignende vis forventes det af os, at vi fortsat vil være i stand til at udgøre en barriere mod WAPA luftoperationer gennem vort område - I modsat fald vil WAPA dermed have fri adgang til at flyve direkte til England af den kortest mulige rute, ligesom det vil være muligt for WAPA flystyrker at angribe Centralregionen bagfra ved at omflyve denne regions nordre flanke ved den dansk/tyske grænse.

Sidst - men ikke mindst - vil det hermed være muligt for WAPA næsten uhindret at angribe Sydnorge, der indtil nu hovedsageligt er forsvaret af det danske områdeluftforsvar. - Dette selvfølgelig fordi det norske forsvar p.g.a. Norges enorme udstrækning, er nødt til at prioritere forsvaret af Nordnorge højest. Ikke alene af hensyn til Norge selv, - men mest fordi det er her, at russerne nødvendigvis vil angribe først, hvis deres enorme kamppotentiel fra Murmansk og Kola området skal ud og operere i Atlanterhavet - og dermed afskære Europa fra U.S.A.

Hvis vi således ikke kan holde det danske luftrum, har det ikke kun betydning for forsvaret af Danmark, men også for det samlede NATO

forsvar af den centrale og nordlige del af Europa.

Der er bl.a. kendsgerninger af denne art, der får vore allierede til at være bekymret for de tendenser, der tydeligt har præget den sikkerhedspolitiske linie i praktisk dansk politik og gerning de seneste år.

Som et land, der såvel kulturelt som i økonomisk henseende er stærkt tilknyttet Vesteuropa og USA, må det være i vor egen interesse at bevare et troværdigt fællesskab med de nationer, der danner basis for de livskvaliteter, der idag præger det danske samfund.

Observa's meningsmåling af 24 APR d.å. synes da også at være en klar indikation heraf, idet 66% af den danske befolkning tilsyneladende er tilhængere af vort NATO medlemskab, medens kun 16% er imod og 18% ved ikke.

Nu mangler vi så blot at se, at Folketinget tager denne opinionsundersøgelse alvorligt !!!

Verden er ihvertfald ikke blevet bedre siden afslutningen af 2. verdenskrig. Den tørre statistik viser os klart og tydeligt, at der siden afviklingen af omtalte verdenskrig har været udkæmpet 150 krige rundt omkring i verden - med en omkostning på skønsmæssigt ca. 20 mio døde, samme størrelsesorden som de samlede krigstab i Verdenskrigen. Og det uden brug af atomvåben !!!

Kunsten består således i at undgå krig !!!

Det er en kendsgerning, at NATO indtil videre har formået at holde fred i vor del af en iøvrig urolig verden siden denne organisation blev etableret den 4 APR 1949 - for snart 40 år siden !!!

Den længste periode med fred i Europa - noget vi ikke uden videre må sætte overstyr, blot fordi NATO har virket efter hensigten og vi derfor dagligt har kunnet nyde frugterne heraf.

Om ikke andet så skylder vi vore efterkommere de samme livsbetingelser, som vi idag nyder godt af samt muligheden for at komme endnu videre ud af "den vej", der på lang sigt kan skabe så stabile forhold i vor del af verden, at der kan blive stillet yderligere ressourcer til rådighed for de mange lande, hvor krige, sult og nød stadig hører hverdagen til.

Baseret på vore erfaringer indenfor NATO ved vi, at sådanne positive resultater kun kan opnås ud fra en rimelig stærk og respekteret forhandlingsposition, når vi "handler" med Warszawa Pagtens lande - og her i særdeleshed Rusland !!!

Man skal således ikke umiddelbart lade sig forlede af "de nye strømninger", der følger i Mr. Gorbachev's fodspor i dagens russiske politik.

Ikke sådan at forstå, at jeg ikke ønsker Mr. Gorbachev al mulig held og lykke med hans nye politik - tværtimod !!! Men han er op imod et fantastisk konservativt system, bureaukrater og politiske modstandere, der ikke uden videre ønsker at afgive de privilegier, de har opnået gennem mange år i "et andet system".

Den der sætter sig op mod den slags, kan nemt komme til skade. Tænk blot på "Khrustjov perioden" der har mange lighedspunkter med den



nuværende Gorbachev's æra. Khrustjov arbejdede også hårdt på afspænding, indtil det var ude med ham.

Ligeledes er det jo en kendsgerning, at Mr. Gorbachev's "nye" politik ikke har ændret på de militære kendsgerninger i vort område - tværtimod !!! - De er stadig af samme størrelsesorden og under en kontinuerlig kvalitativ forbedring, hvilket gør dem relativt stærkere dag for dag.

Disse styrker er ligeledes - til forskel fra NATO's - offensivt orienteret i deres struktur og operationsmæssige grundlag. Hovedideen ved de russiske styrker er fortsat "at angreb er det bedste forsvar" - noget de lærte udenad under 2. verdenskrig, og det er de "gearet" til. !!!

Grunden til at der endnu er fred i Europa, skyldes bl.a. den militære kendsgerning, at man i den russiske generalstab formentlig koldt og nøgternt har erkendt, at et angreb på NATO ikke kan betale sig - så enkelt er det !!!

Vi skal derfor ikke svække NATO's forsvarspotentiel førend dette er forsvarligt, men derimod fortsat søge at sænke det militære niveau i Europa via de muligheder der eksisterer herfor ved en enig, stærk og fornuftig forhandlingsposition.

Det vil selvfølgelig tage sin tid - men de mange små skridt i den rigtige retning er bedre end eet stort, der er baseret på en naiv tro på Mr. Gorbachev's faktiske formåen.

Jeg kan, som jeg sagde det før, kun ønske Mr. Gorbachev held og lykke i hans bestræbelser, men må advare mod, at vi løssluppet hengiver os til tanker om, "at vi danskere ved bedre". Og da ihvertfald ikke på vore allieredes bekostning !!!

Sagt i al beskedenhed skal vi sørge for ikke "at gå i vejen" i den igangværende politiske proces - så er det sagt !!! Der er kokke nok i det køkken, der dels ved bedre - dels har bedre ingredienser til rådighed for at opnå det bedst mulige resultat for den vestlige familie.

Og medens disse mange processer foregår på den politiske arena, kan vi så glæde os over, at der bl.a. stadig er civile amerikanske kvinder og mænd, der i påkommende tilfælde er klar til at give os en hånd her i Danmark som reservister i det amerikanske flyvevåben.

I disse dage har vi således et besøg på Flyvestation Skrydstrup af 466 Taktiske Reser-

veeskadrille fra Hill AFB i UTAH, USA.

Denne enhed har fløjet deres F-16 fly non stop fra UTAH og hertil - fulgt af ca. 250 civile amerikanere, der i deres ferie og fritid har "trukket i trøjen" i godt og vel 2 uger, for i givet fald med kort varsel at kunne forstærke områdeluftforsvaret af Danmark sammen med deres militære danske kolleger.

Denne eskadrille bliver her en hel måned og udskifter deres personel 2 gange, for herved at give eskadrillens samlede styrke på ca. 500 personer den fornødne træning - og det alt sammen på de amerikanske skatteborgers regning !!!

En øvelse der vidner om den effekt og ofervillighed, man bl.a. udviser i USA overfor en alliancepartner - noget der forpligter !!!

Well - som jeg sagde det i min indledning, mener jeg, at vi nu er kommet til det punkt i den sikkerhedspolitiske proces i Folketinget, at det er nødvendigt at nogen "råber vagt i gevær", hvis vi som nation fortsat ønsker at blive betragtet som en realistisk og værdig allieret i det vestlige fællesskab.

Det er ikke alene skammeligt, at vi nu er kommet i en situation, hvor vi tilsyneladende har svært ved at forvalte vores goder - det er faktisk også for ringe overfor dem der gik forud for os samt i særdeleshed dem der skal følge.

Størstedelen af landets befolkning - ikke mindst de 40.000 ansatte i dansk forsvar, der er landets største arbejdsplads - forventer at der anarest bringes orden på det sikkerhedspolitiske område af dansk politik.

I Danmark roser vi os altid af at have en lang historie - somme tider ville det gavne os, om vi også huskede noget af den !!!

Jeg har hermed "råbt vagt i gevær" og håber, at der fra denne "Forsvarets Dag på Kronborg i 1988" kan udgå det fornødne initiativ til at vi igen kan se vore allierede i øjnene som respekterede medlemmer af såvel NATO som "den vestlige familie" i almindelighed.

Tiden og den politiske situation er moden hertil !!!

TAK

☆☆☆☆☆

# Store præmier for rationaliseringsforslag

AF MJ C.G. Olsson, CH/KVG-M

Ved en lille højtidelighed på Inspektøren for Flyvevåbnets kontor, den 5. maj 1988, fik de 4 teknikere overrakt checks til et samlet beløb på 181.000 kr. samt anerkendelsesbeviser for udviklingen af et Radar Data Overføringsssystem.

Præmieringens størrelse er udtryk for, at de pågældende har udformet ideen til og - under præstation af en betydelig arbejdsindsats i og uden for tjenestetiden - har foretaget udvikling af systemet, som repræsenterer løsningen på et komplekst operativt problem for brug i flyvevåbnet.

GM B.V. Larsen komplementerede i sin tale til de 4 teknikere det initiativ og den entusiasme, der var udvist i forbindelse med udviklingen af projektet og fremhævede, at det var med glæde og ikke uden en vis stolthed, at han kunne overrække et sådant beløb til en gruppe teknikere i Flyvevåbnet, der i fællesskab havde løst en opgave af den karakter og af så stort et omfang.

## Historien bag projektet DATA 36

DATA 36 er - populært sagt - et elektronisk overføringsystem, der kan overføre et radarbillede via en telefonlinie.

Det er udviklet for at erstatte såkaldt MANUEL TELLING af varslingsinformationer samt give BACK-UP for NADGE systemet.

Behovet for et sådant system opstod i 1984, da Sector Operationscentralen i Vedbæk skulle ombygges og som følge heraf blev lukket i en periode på 1 år. I denne periode skulle varslingsinformationerne fra eskadrille 502, Flyvestation Skovhuse overføres til eskadrille 602, Flyvestation Skrydstrup. Hidtil var en sådan opgave løst manuelt, dvs. at personel pr. telefon afgav informationerne og disse blev derefter hos modtageren manuelt plottet ind på dertil indrettede tavler/kort. En sådan løsning er både langsom og særdeles personelkrævende, da det jo skal foregå i døgndrift.



Fra venstre: FOKS S.L. Jørgensen, SSG T. Bergenstøff, GM B.V. Larsen, FOKS K.M. Larsen, OS B. Lund



I januar 1984 opstillede FTK og KVG de operative krav til et eventuelt RADAR DATA OVERFØRINGSSYSTEM til erstatning for den personelkrævende MANUELLE TELLING.

Ideen til et overføringssystem af en sådan art blev første gang fremsat i foråret 1981 af FOKS K.M. Larsen, eskadrille 502. Systemet, der skulle kunne overføre de ubehandlede radarinformationer pr. telefonlinie, blev imidlertid vurderet som ikke teknisk gennemførligt på grund af den meget store informationsmængde, der skulle overføres.

Ultimo januar 1984 fremsatte SSG T. Bergenstoff, KVG, forslag om et PLOT OVERFØRINGSSYSTEM, hvor man i en SOFTWARE EXTRACTOR kunne behandle de modtagne radarinformationer og omsætte dem til PLOT's. Forslaget medførte, at datamængden, der pr. telefonlinie skulle overføres, kunne reduceres med 94% i forhold til det tidligere omtalte overføringssystem.

KVG etablerede herefter en arbejdsgruppe (AG) bestående af bl.a. forslagsstillerne og opgaven var at bevise forslaget gennemførlighed. Efter ca. 1 månedes forløb var AG klar til at gå i gang med arbejdet og FMK stillede de nødvendige midler til rådighed til indkøb af materialer.

KVG meddelte AG, at såfremt opgaven blev løst med et tilfredsstillende resultat ville projektet, kaldet DATA 36, blive fremsendt som rationaliseringsforslag og indstillet til præmiering.

Tidspresset der blev arbejdet under, var meget stort, idet systemet skulle være klar til brug i september 1984 og det kan uden overdrivelse siges, at der i perioden februar - august blev arbejdet meget intenst både i arbejdstid og fritid på udviklingen af såvel SOFTWARE som HARDWARE. De 4 mand anvendte således sammenlagt 1650 fritimer i perioden, og desuden skal bemærkes, at hele eskadrille 502 teknikerstab gjorde en meget stor og målrettet indsats i fremstillingen af den nødvendige HARDWARE.

Den 3. september 1984 blev DATA 36 taget

i anvendelse og MANUEL TELLING mellem eskadrille 502 og eskadrille 602 var hermed overflødig.

Da eskadrille 500 genåbnede - efter en lukkeperiode på knapt 1 år - kunne det konstateres, at DATA 36 var et særdeles pålideligt system, idet dets operative driftstid var på 99,96%.

#### Rationaliseringsforslaget.

Projektet DATA 36 blev ultimo juni 1985 fremsendt til FKO som rationaliseringsforslag, hvor det i overensstemmelse med FKOBST Ø.204-3 skulle vurderes og behandles. Den tekniske vurdering fandt sted ved FMK, som anbefalede at forslaget præmieredes med 181.000 kr., hvilket FMN tiltrådte i april 1988.

#### Fremtiden for DATA 36.

Udviklingen af det eksisterende DATA 36 anlæg har bl.a. omfattet udvikling af en Radar Interface Unit (RIU) og denne er specielt udviklet til radarstationen på eskadrille 502.

FTK og FMK har sammen med KVG imidlertid vurderet, at det for relativt små midler vil være muligt at videreudvikle RIU således, at den vil kunne tilsluttes et større antal forskellige radarer, hvorved DATA 36 - efter operativ godkendelse - vil kunne udgøre et fleksibelt BACK-UP system. Udviklingsarbejdet pågår og udføres af KVG-teknikere, idet projektets videreførelse styres af FTK/FMK.

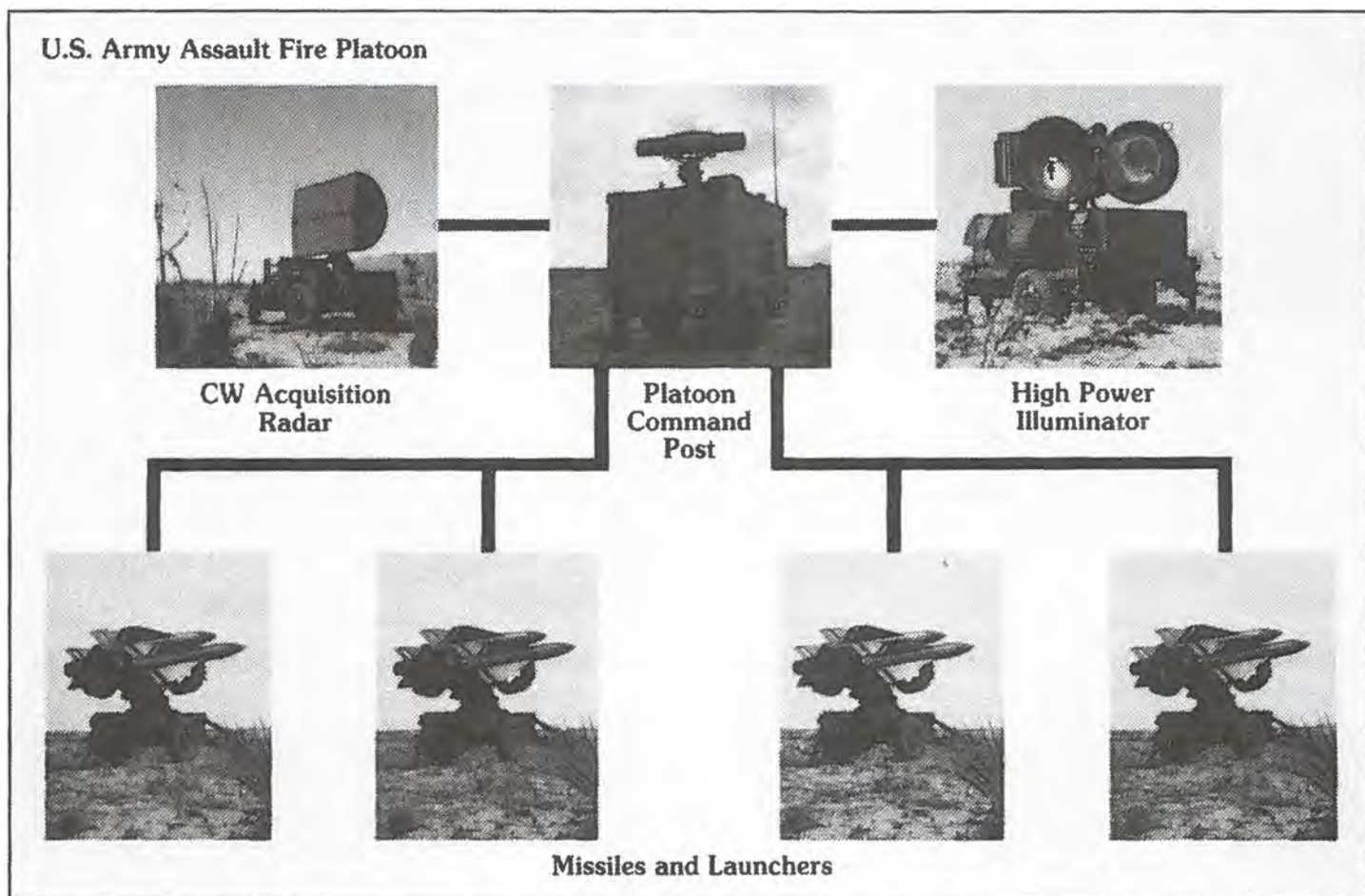
NB!

Til slut er det på sin plads at nævne, at et projekt af den art nyder stor bevågenhed og systemet er derfor blevet demonstreret ved adskillige lejligheder i ind- og udland for såvel forsvarets ledelse som NATO repræsentanter.

☆☆☆☆☆

# Videreudvikling af HAWK - systemet

Af MJ Kaj Larsen, FSBU-1



*Grundelementer i en HAWK PIP-III enhed*

I MAJ udgaven af Fly Nyt gennemgik OL B. Bundesen studie- og konceptarbejdet i Flyvevåbnet; som nævnt her er studiegruppe IHAWK videreudvikling (SIV) en af de permanent nedsatte studiegrupper.

## Baggrund

HAWK-systemet blev udviklet i midten af 50'erne og har i Danmark været i brug i 23 år. Systemet forventes med løbende opdateringer at have en levetid ud over år 2000.

HAWK er et effektivt våbensystem, men det begrænses af manglende muligheder for at engagere mere end to mål samtidigt (multiengagement). Det betyder, at en modstander, der vil igennem en enheds dækningsområde, kan gøre det ved at anflyve med flere mål, end der kan engageres på den tid, det tager at passere området, dvs. at systemet kan mættes.

HAWK kan ikke engagere taktiske ballistiske missiler, men kan derimod engagere mindre aerodynamiske missiler, f.eks. visse antiradiationsmissiler.

I denne forbindelse skal også nævnes, at systemet består af mange, separate enkeltkomponenter. Dette medfører dels risiko for fejl i dataoverførslen mellem disse, dels nedsættes mobiliteten, som er en væsentlig forudsætning for systemets overlevelsessevne, og dermed dets operative effektivitet.

## Studiearbejdet

Med det formål at få belyst og analyseret den videre teknologiske udvikling af HAWK-systemet, samt hvilken indvirkning udviklingen har på de operative, logistiske og økonomiske områder, blev det i 1984 besluttet at nedsætte en studiegruppe, der blev pålagt at udarbejde forslag til del-



koncept for den videre teknologiske udvikling af HAWK-våbensystemet.

Den første delkoncept, der blev godkendt i 1986, indeholdt forskellige forslag til videreudvikling af HAWK-systemet. En del af forslagene kunne SIV af tidsmæssige årsager ikke analysere nøjere og disse var endvidere på et lavt udviklingsstade.

De konkrete anbefalinger, som SIV fremsatte, er blevet fulgt, og det har resulteret i, at følgende projekter blev iværksat og vil blive implementeret i de kommende år:

- Reliability, Availability and Maintainability/Emission Control (RAM/EMCON) modifikation på High Power Illuminator (HPI) radaren.
- Electro Optical Tracking System på HPI.
- Forøgelse af ESK mobilitet til 100%. Dette blev senere ændret til kun at omfatte HAWK VEST, idet udskrivning af køretøjer til ESK på Sjælland under forhøjet beredskab vil blive søgt forbedret.
- Modifikation af et antal danske missiler (M3).

Den anden delkoncept blev i JAN 1988 afleveret til FLV styringsgruppe for studievirksomhed til behandling. Delkoncepten blev af styringsgruppen videresendt med anbefaling om, at den godkendes som grundlag for det videre arbejde.

#### Videreudvikling af HAWK-systemet

SIV har i sit arbejde forudsat, at HAWK-systemet skal forblive i operativ drift til efter årtusindskiftet med et opgavekompleks og en kommando-, kontrol- og logistikstruktur, der i det væsentlige forbliver uændret inden for perioden. Der er fokuseret på de enkelte HAWK-komponenters tekniske og taktiske sårbarhed i relation til den nuværende og forudsigelige trussel samt mulige foranstaltninger til imødegåelse af disse svagheder.

I konklusionen har SIV skitseret følgende tre hovedmuligheder for udvikling inden for den angivne tidshorisont:

- Ingen modifikation af HAWK, men indkøb af et alternativt SAM-system, når dette er udviklet.
- Modifikationer foretaget af Danmark alene eller sammen med andre HAWK-brugerlande til afhjælpning af erkendte svagheder på enkelt-

komponenter.

- Modifikation af HAWK-systemet efter en overordnet sammenhængende plan koordineret med øvrige HAWK-brugerlande ved modulære udskiftninger inden for "Launch-, Fire Control-, Search- og Acquisition Areas".

SIV vurderer den sidste mulighed som mest lønsom, da den ud over at give mulighed for langsigtet disponering af midler også sikrer, at systemet til stadighed vil være på højde med den teknologiske og operative udvikling samt være forberedt til fremtidige forbedringer.

Derfor anbefaler SIV, at Danmark i koordination med øvrige NATO HAWK-brugernationer deltager i et faseopdelt videreudviklingsprogram for HAWK-systemet og gennemfører delprojekter successivt suppleret med erstatningsanskaffelse af udstyr, som ikke



*Tactical Display and Engagement Console i PIP-III PCP*

er HAWK-specifikt, men som forbedrer HAWK-enhedernes operative muligheder. På denne baggrund har SIV anbefalet følgende faser.

#### Fase 1 indeholdende:

- Product Improvement Program III (PIP-III).

Ved dette første trin udfases et antal hovedkomponenter og de resterende fulddigitaliseres. Vedligeholdelsen lettes, idet samme type computer anvendes i alle hovedkomponenter. Grundelementet i en PIP-III enhed består af en Platoon Com-





HPI udstråling i LASHE mode

mand Post (PCP) med HPI og fra 3 - 6 launchers tilkoblet ved feltkabler. I PIP-III indgår en Low Altitude Simultaneous HAWK Engagement (LASHE) mode, der øger "fire power" betydeligt, idet der kan engageres med flere missiler ad gangen mod hvert sit mål. LASHE modifikationen kan indføres i det eksisterende system.

Der indgår modifikation af Continuous Wave Acquisition Radar (CWAR) således, at detektions- og reaktionsmuligheder samt nøjagtighed i måldata forbedres. Såfremt denne modifikation ønskes uden PIP-III, skal der udvikles et interface modul.

Ligeledes indgår et Electronic Mapping System (EMS) til erstatning for de manuelle påføringer af taktiske oplysninger på scoper. Ved EMS undgås en del tidskrævende arbejde, samtidig med at risikoen for fejl mindskes, og der opnås bedre præcision. EMS kan tilføres det eksisterende system.

- Integrering til NADGE

Ved at integrere HAWK til NADGE vil

enhederne kunne modtage og opretholde et luftbillede uden brug af egne sensorer. Omvendt kan HAWK give NADGE systemet spordata. Projektet kan formentlig finansieres som NATO-infrastruktur.

Fase 2 består af:

- Integrated Fire Control Centre (IFFC).

Dette trin giver mulighed for en bedre koordination og identifikation samt et bedre totalbillede af luftsituationen. IFFC vil muliggøre, at et fremtidigt missil vil kunne anvendes som erstatning for eller supplement til HAWK missilet.

I fase 3a indgår:

- Ny søgeradar.

Som ny søgeradar bør en type med bl.a. 3-dimensionel måludlæsning introduceres. Radaren bør udnytte en moderne antenntype, scanningsmetode og frekvenshopteknologi, således at ARM-sårbarheden reduceres væsentligt. Ved at erstatte



både CWAR og PAR med en sådan radar kan vedligeholdelsen forenkles og bemanningen reduceres, samtidig med at mobiliteten øges.

#### Fase 3b indeholder:

- Nye missiler og launcher modifikation.

Et væsentligt mindre og hurtigere "fire and forget" missil, der efter måludpegning finder målet ved "active homing", kan supplere eller erstatte HAWK-missilerne. Der vil kunne anvendes et større antal missiler pr. launcher, typisk 9, hvilket giver større "fire power". Det vil være muligt at anvende luft-til-luft missilet AMRAAM i denne forbindelse.

#### Fase 4 består af:

- Autonom, selvkørende launcher.

Som sidste led i en trinvis udvikling bør en ny fleksibel, autonom og vertikalstillet launcher anskaffes. Herved øges yderligere mobilitet, fleksibilitet og overlevelsessevne, samtidig med at behovet for betjeningspersonel reduceres.

#### Sammenfatning

HAWK vil, når ovenstående trinvis videreudvikling er tilendebragt, have karakteristika som et Medium Surface-to-Air Missile (MSAM) system. Et færdigudviklet MSAM-system forventes at indgå i operative enheder omkring år 2005.

Det trinvist videreudviklede HAWK-system vil kunne indgå i operative enheder i sin endelige udgave omtrent samtidigt hermed, men billigere og med tilførsel af en betydelig operativ forbedring og mereffekt i den mellemliggende periode.

#### RETTELSE

I sidste nr. af FLYNYT havde der desværre indsneget sig en redaktionel fejl i artiklen om Studie- og Konceptarbejde i Flyvevåbnet af OL B. Bundesen. Billedtekst under Draken flyet skal lyde: "Draken flyet forventes udfaset i løbet af 1990'erne", og ikke som skrevet: "----- i løbet af 1990".

Redaktionen beklager.

☆☆☆☆☆

## *Udnævnelse af klasse OGU 1985/88 på Flyvevåbets Officersskole*



*Flyvevåbnets Officersskole  
Klasse OGU 1985/88  
Førslev/Meteor*

Ved en udnævnelsesceremoni på Flyvevåbnets Officersskole den 1 JUN 1988 blev 27 kadetter af OGU-hold 1985/88 udnævnt til premierløjtnanter.

I sin tale til de nye officerer, rettede Inspektøren for Flyvevåbnet GM B.V. Larsen en tak til skolechefen og hans stab, for det nye hold premierløjtnanter, der nu skal ud at vise, hvad de duer til i "FLV hverdag". GM B.V. Larsen fortsatte:

""En "hverdag", hvor det som officer kun er muligt at "holde den rette kurs", ved en passende kombination af intellekt, mod, humor samt en veludviklet sans og evne til

at få "FLV målsætning", de afstukne ressourcer og det " at kunne holde sig indenfor de mange bestemmelser", til at gå op i en højere enhed.

Det at være manager - som det hedder på "nydansk" - i dagens forsvar, er således noget af en kunst, hvis opgaven skal lykkes - og det skal den, uanset de herskende politiske og økonomiske forhold, der bydes vort forsvar!

Verden er nemlig ikke blevet bedre siden afslutningen af 2. verdenskrig. Den tørre statistik viser os klart og tydeligt, at der siden afslutningen af denne krig har været udkæmpet ca. 150 krige rundt omkring



i verden, med en omkostning på ca. 20 mio døde - og det uden brug af atomvåben!

Kunsten består derfor i, at undgå krig !!!

Og det er lige netop dér, hvor dette nye kuld af "vordende chefer i FLV", kommer ind i billedet.

Med den uddannelse I nu har fået, er det vort håb, at I fremover må formå at bevare et troværdigt og effektivt forsvar og dermed konstruktivt medvirke til at mindske de politiske og militære spændinger, der fortsat består mellem Warszawa Pagten og de vestlige lande.

Kun herved kan vi opnå den fornødne respekt og styrke for bl.a. vore synspunkter, ved de igangværende nedrustningsforhandlinger mellem NATO og WAPA.

Frihed i fred er i hvert fald ikke noget man får foræret - det er noget man som nation dagligt må fortjene -, bl.a. ved jeres fremtidige indsats i dansk forsvar !!.

Set ud fra denne alvorlige baggrund, er det mig derfor idag en stor glæde at kunne udnævne jer til premierløjtnanter i Flyvevåbnet - en meningsfyldt tilværelse med kvaliteter på såvel det menneskelige som det faglige område, som ikke kan opnås mange andre steder i tilværelsen.

Gennem den uddannelse I nu har afsluttet, har Flyvevåbnet bibragt jer det bedst tænkelige grundlag for den videre tjeneste og det, at kunne føre kommando ved det personlige eksempel !!!

Resten er nu op til jer selv !!!

Med disse ord vil jeg ønske jer "god vind fremover" samt takke jeres familier og dem der iøvrigt står bag jer, og som sammen med jer, har ydet en indsats til gavn og glæde for det samfund, vi ønsker at bevare som en fri, selvstændig og respekteret nation blandt de vestlige lande".

2 kadetter af den raketoperative gren K.J. Jørgensen og P.P. Olsen har begge fået tildelt Hendes Majestæt Dronningens æresdolk, idet de har opnået gennemsnitskarakteren 11,0.

FLYNYT ønsker de nyudnævnte premierløjtnanter tillykke.

☆☆☆☆

# Velkommen til Flyvestation Værløse

Af ASS Jeanne Madsen, FLYSIK, FSNVÆR



Ca. 85.000 besøgte Flyvestation Værløse. I baggrunden se Grasshoppers

De sidste gæster er taget afsted. Der er ved at være stille nu. Luften genlyder ikke mere af hvirvlende propeller og udblæsningen af jetmotorer.

Flyvevåbnets Åbent Hus 1988 på Flyvestation Værløse er forbi.

Og hvordan forløb dagen så?

Fra tidlig morgen søndag den 12 JUN 1988 begyndte strømmen af tilskuere at indfinde sig, mange belæssede med madkurve, tæpper, parasoller og klapstole. Veloplagte lejrede man sig på græsset i det varme solskin og fulgte det imponerende flyveopvisningsprogram, som udfoldede sig på den smukke sommerhimmel. Eller man besøgte mange udstillingsstande. Der var nok at se på for de ca. 85.000, der mødte op.

For flyvevåbnet og forsvaret som hel-

hed er der grund til at glæde sig over denne dybtliggende interesse i at overvære et arrangement af denne karakter, som normalt er lukket land for de fleste.

Fra flyvestationens side gjaldt det om - som stationschefen udtrykte det i sine velkomstord - at fremvise de aktiviteter, som vi i hverdagen beskæftiger os med, og som forudsætter en professionel holdning hos hver enkelt ansat.

Den store og omfattende indsats med at koordinere og samarbejde skulle nu stå sin prøve, og den gode ånd og vilje, der kendetegner flyvestationens hverdag, bevirkede, at såvel planlægning som afvikling af dette store arrangement forløb gnidningsløst.

Hovedingredienserne i det alsidigt



sammensatte flyveprogram vekslede mellem vore egne kampfly, F-35 og F-16, med S-61 og LYNX helikoptere og med C-130 og T-17 fly suppleret med luftfartøjer fra de udenlandske gæster. De yndefulde GRASSHOPPERS henrykkede publikum, og RED ARROWS brød for en stund tyngdeloven. Atter og atter steg de til vejrs for at suse mod jorden i svimlende fart. Sammenstød mellem flyene syntes uundgåeligt, men i sidste øjeblik gled de fordi hinanden og svang sig igen opad. De farvede røgfонтæner stod tegnet på himlen længe efter, at flyene var forsvundet i det klare luftrum. Et kæmpeherte af røg blev tegnet på himlen og gennembrudt af de røde pile. Jægerkorpset og Frømandskorpset demonstrerede faldskærmsspring, Nærluftforsvaret og Luftværnsgruppen viste deres våbensystemer.

I udstillingsområdet kunne alle danske flytyper beses. Endvidere var udstillet TORNADO, BUCCANEER, GAZELLE, CANNON, NF-5, ALPHA JET, F-11, A-10 og mange andre.

Den arbejdende tekniske stand samlede mange interesserede, selv om det gode sommervejr lokkede udenfor.

Et telt samlede mange børn. Her fik de lejlighed til at adskille og samle våben. De små fingre arbejdede hurtigt og sikkert efter fornøden instruktion. Og mange blikke løftedes opad, hvor en ung pige på et stillads hjalp børnene på plads i et cockpit, hvor dagens fotografi blev taget - et godt minde om dagen.

Ja, det var en dejlig dag. Mange tilskuere forlod kun trevint den varme grønsvær for at slutte sig til de lange bilkøer.

Sådan endte dagen.

Tilfredsheden ved at kunne gennemføre et sådant arrangement med militær præcision og nøjagtighed - forenet med en fornøjelig og afslappet atmosfære og ikke at forglemme uden uheld eller uheldige episoder af nogen art - er en dejlig oplevelse for alle de involverede personelkategorier, når indsatsen ses at stå i forhold til resultatet.

Til den næste flyvestation, der skal afvikle Flyvevåbnets Åbent Hus ønskes GOD VIND!



*Bare det går godt !!! Red Arrows i aktion*

☆☆☆☆☆

# COASTAL RADAR INTEGRATION SEGMENT (CRIS) afleveret til Kontrol- og Varslingsgruppen

AF MJ C.G. Olsson, CH/KVG-M



Håndtryk og smil udvekles mellem CH/FMK og CH/KVG

Chefen for Flyvematerielkommandoen, GM Johs. Skjøth, foretog den 25. april 1988 den officielle overdragelse af CRIS udstyret til chefen for Kontrol- og Varslingsgruppen, OB E. Skriver.

Overdragelsen, der fandt sted i Eskadrille 500, Vedbæk, overværedes af repræsentanter fra bl.a. Forsvarskommandoen, Flyvematerielkommandoen og leverandøren Thorn EMI Electronics, Wells UK.

CRIS er et selvstændigt computersystem, som producerer et lavvarslingsbillede ved hjælp af radarinformationer fra søværnets kystradarstationer.

Behovet for et supplementsbillede til NADGE varslingsbilledet har længe stået på ønskesedlen i Kontrol- og Varslingsgruppen, og da det blev besluttet at anskaffe nye kystradarstationer til søværnet, viste muligheden sig for at udnytte dette udstyr

til formålet. Disse radarer er i stand til at producere radarinformationer til såvel søværnets overfladevarsling som til flyvevåbnets lavvarsling.

Informationerne sendes via telefonkredsløb til computersystemet, som producerer et lavvarslingsbillede, der herefter indgår som supplement til varslingsbilledet i NADGE.

Systemet, der er infrastrukturfinansieret, er udviklet af ovennævnte firma, som i juni 1983 fik kontrakten med NATO i konkurrence med 5 andre firmaer.

De afsluttende prøver på udstyret blev foretaget i februar-marts måned og firmaet afleverede derefter udstyret til Flyvematerielkommandoen.

Eskadrille 500 vil - indtil søværnets radarstationer bliver tilkoblet - anvende udstyret til teknisk og operativ træning.



SSG Poul Harrison, ESK 500-0 ved en af CRIS-operatorpositionerne

☆☆☆☆☆



# STUD LUFT 1988

Presseofficeren Flyvestation Skrydstrup



*Kødannelse ved F-16*

Flyvevåbnet har i 1988 planlagt afholdelse af arrangementerne "STUD LUFT 88-1" og "STUD LUFT 88-2" i perioderne 4-8 juli og 1-5 august.

Arrangementerne, som er åbne for elever fra 2G, 3G og HG, har til formål gennem orientering, rundvisning og diskussioner at vise flyvevåbnet frem, således at den enkelte deltager kan danne sig et personligt indtryk af flyvevåbnet som uddannelsessted og element i samfundet.

"STUD LUFT 88" afholdes på flyvestationerne Skalstrup og Skrydstrup. Deltagerne opdeles i 2 hold således:

- et hold omfatter deltagere fra Bornholm, Sjælland og Lolland. Hol-

det starter på Flyvestation Skalstrup, som er beliggende i nærheden af Roskilde.

- et hold omfatter deltagere fra Fyn og Jylland. Holdet starter på Flyvestation Skrydstrup i Sønderjylland.

Alle vil som led i arrangementet blive fløjet med flyvevåbnets transportfly mellem landsdelene og i periodernes sidste del vil alle være samlet på Skrydstrup.

I hvert arrangement deltager ca. 160 elever, hvoraf der på 1. hold er ca. 40 og på 2. hold ca. 50 piger.

Medens dette skrives er "STUD LUFT 1988-1" afsluttet og gennemførelsen heraf

må betegnes som vellykket.

Positiv stemning, holdning og interesse har været kendetegnende under gennemførelse af et program, som har strakt sig fra tidlig morgen til sen aften.

Unge mennesker, som på deres vej gennem tilværelsen står over for et betydningsfuldt valg af afgørende indflydelse på deres fremtidige tilværelse har nu fået tilført yderligere informationer, som for mange uden tvivl vil indgå i deres videre overvejelse ved valg af livsstilling.

Tilbagemeldinger fra deltagerne har overvejende været af positiv karakter.

En gennemgående bemærkning har dog været, at der i orienteringer m.v. har været for mange gentagelser, samt at programmet på enkelte områder m.v. har været for sammenpresset, hvorved trætheden kunne indfinde sig.

De mange indtryk, som er bibragt disse unge mennesker skal nu bearbejdes - Vi skal dog ikke forvente at se alle som fremtidige ansatte i flyvevåbnet, for som een udtalte, "det er vel også vigtigt at blive klar over, hvad jeg ikke vil! - og det er vel så sandt, som det er udtrykt.

I flæng gengives nedenfor nogle af de fremsatte bemærkninger:

- "Selve programmet var godt sammensat, således at vi hele tiden blev underholdt og derved fik bedre kendskab til flyvevåbnets forskellige afdelinger, men programmets enkelte punkter overlappede hinanden....."
- "Det har givet mig større interesse for flyvevåbnet....."
- "Arrangementet har gjort mig mere forsvarsvenlig, men samtidig overbevist mig om, at det ikke er i forsvaret jeg skal arbejde, når jeg bliver færdig med skolen....."
- "De sergenter, som fulgte os på vores ture var alle både rimelige og flinke, hvilket betyder meget for helhedsindtrykket. Det er i alt et perfekt og godt tilrettelagt program....."
- "Personligt mener jeg, at I har lavet et for presset program. Hermed mener jeg den lange "arbejdsdag". Tak for et godt arrangement....."



*S-61 helikopteren er jo altid imponerende*





*T-17 orientering*

- "Man bør have lidt mere fritid. Drengesbarakker og pigebarakker burde ikke ligge separat, da det må være de enkelte individers egen sag, hvad de foretager sig om natten..."
- "Kortere foredrag. Ikke så mange gentagelser og frem for alt lad være med at koncentrere jer lige så meget om pilotuddannelsen, vi er også nogle, der gerne vil lave noget andet. Jeg har været glad for at være her og vil stærkt overveje at komme igen ....."
- "Jeg syntes godt, vi kunne have haft noget boldspil hver dag, bare en ½ times spil hver eftermiddag.."
- "Fed tur....."
- "Tak for et godt og lærerigt arrangement. Det giver en indsigt i forsvarrets opgaver....."
- "Det har virkelig været en stor oplevelse....."
- "Bland jyder med sjællændere. For lidt fritid....."

☆☆☆☆☆

# Artikel fra FTK, STO område

AF MJ S. Nielsen, FTK

## Indledning

Ved forsvarschefens ledelseskonference, FLV 83, APR 1983, var flyvestationernes overlevelsessevne, forstået ved NATO-begrebet "Survival to Operate" (STO), på dagsordenen.

På baggrund af vurderinger og kritik som blandt andet er kommet til udtryk i TACEVAL-rapporter, hvor ikke mindst flyvestationernes kommandostruktur er blevet kritiseret, drøftede konferencen problemet, hvilket resulterede i en konstatering af et behov for en ændring af flyvestationens organisation med henblik på at bringe overensstemmelse mellem organisationen og de pålagte opgaver.

De nødvendige ændringer skulle, ud over at bringe flyvestationens organisation nærmere i overensstemmelse med andre NATO-lande, tillige indeholde sådanne justeringer af organisationen, som var nødvendiggjort af de pågående strukturændringer i hæren, der blandt andet ville indebære et reduceret lokalforsvar.

## Arbejdsgruppe

På grundlag af disse drøftelser fandt Inspektøren for Flyvevåbnet at problemet skulle gøres til genstand for et særligt studie- og udviklingsarbejde, hvilket blev iværksat ved "FKO skr. F.140.2/FSBU 1-08488 af 11 APR 1984". Projektet styres af den i flyvevåbnet etablerede styringsgruppe for studievirksomhed, og der etableres herunder en arbejdsgruppe bestående af:

|    |                 |                     |
|----|-----------------|---------------------|
| OB | P.S. Sørensen   | CH/FSNALB (formand) |
| MJ | S. Nielsen      | FTK                 |
| OL | J. Sannom       | FMK                 |
| OL | E.F. Jørgensen  | FSNSKP              |
| MJ | K. Rasmussen    | LVG                 |
| MJ | I. Christiansen | KVG                 |
| MJ | B.S. Nielsen    | FSB (sekretær).     |

Arbejdsgruppens kommissorium var baseret på følgende forudsætninger:

- Der tages udgangspunkt i flyvevåbnets freds- og krigsmæssige organisation og bemanding som angivet i FKO PP 403-1.
- Der lægges vægt på en hurtig og smidig overgang fra fred til krigs-

tid, således at bl.a. mangler af-dækket under øvelser og inspektioner m.v. afhjælpes i størst mulig omfang.

- Der påregnes ikke stillet yderligere personelressourcer til rådighed i fredsstyrken.
- Materiel- og bygningsmæssige investeringer vil sammen med de forventede driftsmidler, der kan stilles til rådighed, være stærkt begrænsede og hovedsageligt omfatte tilde-ling til forbedringer af Airfield Damage Repair. Investeringsprojekter er anført i eksisterende materielanskaffelsesplaner.
- Organisationen af O- og M-afdelinger ændres kun, hvor disse direkte er berørt af sikrings- og overlevelsesfunktionerne.
- Det i HFLV 180-lo, kap. 1 anførte mål er fortsat grundlaget for be-vogtning og nærforsvar.
- Der tages hensyn til de i arbejdsgruppen vedr. Airfield Damage Repair fremsatte forslag, hvor disse berører krigsorganisationen.

Opgaven var således formuleret:

- At udarbejde en studie, der belyser problemerne omkring flyvestationernes og andre taktiske enheders organisation i fred og krig med hovedvægten på de funktioner, der indgår i evnen til at modstå fjendtligt angreb samt begrænser følger-virkningerne heraf.
- At fremsætte forslag til en justering af flyvestationernes og andre taktiske enheders opgaver, struktur og materiel f.s.a. sikring og overlevelse.

Senere blev på foranledning af FTK endnu en forudsætning tilføjet:



- Den overordnede ledelsesfunktion for STO-området skal samplaceres med Wing Ops i flyvestationernes COC-bunker.

Med baggrund i bla. den såkaldte AGURO-rapport har FTK opstillet en trusselsmodel, som er lagt til grund for vurdering af STO-organisationens sammensætning og udrustning. Trusselsmodellen konkluderer, at sandsynligheden for en WAPA-erobring af en flyvestation for anvendelse i egne operationer er størst i den sydlige del af landet. Flyvestationer i den nordlige del af landet vil mere sandsynligt blive søgt ødelagt frem for erobret. Alle flyvestationer må anses at være potentielle ødelæggelsesobjekter for WAPA specialstyrker m.v.

### Rapport og implementering

I juni 1985 forelå "Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende flyvestationers m.fl. organisation".

Rapporten underkastedes herefter behandling i "Flyvevåbnets styringsgruppe for studievirksomhed" ligesom den har været til høring ved FTK, FMK, HJK, FLV operative B-enheder samt internt i FKO.

På denne baggrund har Forsvarskommandoen udarbejdet og beordret en reorganisering af flyvestationer m.fl. opgaver, organisation og bemanning som iværksættes fra 1 AUG d.å., og implementeringen skal være tilendebragt 1 OKT 1988.

### Oprettelse af Stationsafdeling

Med det mål at styrke flyvestationernes og enhedernes evne til overlevelse, hvilket vil sige en styrkelse og intensivering af såvel aktive som passive forsvarsforanstaltninger, har der specielt været fokuseret på den hidtidige administrationsafdeling som den enhed, der primært skulle varetage dette stationsoperative virke.

Ved at gennemgå NATO direktiver og STANAG's med relation til "Survival to Operate" området (STO-området), samt ved aflæggelse af studiebesøg ved flyvestationer i Vesttyskland, og i øvrigt baseret på kendskab til andre allierede landes flyvestationsorganisation, samt, ikke mindst, på grundlag af studie af den eksisterende organisation, er konklusionen blevet, at flyvestationernes administrationsafdeling bør reorganiseres, således at afdelingens stationsoperative funktioner styrkes, medens adjutantursektionen udskilles og placeres direkte under stationschefen.

Det fremhæves, at der ikke alene bør

finde en styrkelse sted af denne afdelings stationsoperative virke, men også, at der skabes en krigsorganisation, med klare kommandoforhold, med så få organisatoriske ændringer som muligt i forbindelse med overgang fra "fred" til "krig", og sådan at den stationsoperative del af afdelingen opfattes som en afdeling med et antal underafdelinger/eskadriller, der skal løse et opgavekompleks ved en samordnet og koordineret indsats, således at de samlede midler kan udnyttes og prioriteres bedst muligt.

Afdelingen bør ikke, som hidtil, være karakteristisk ved sit "administrative" ansvarsområde (alle tre afdelinger på flyvestationen har administrative opgaver og ansvarsområder). Afdelingen skal derimod være karakteristisk ved sit stationsoperative virke, ved at have ansvaret for flyvestationens forsvars- og overlevelsesforanstaltninger. Det er således naturligt, at ændre afdelingens benævnelse fra "Administrationsafdelingen" til "Stationsafdelingen".

### Stationsafdelingens Stationssektion

Som konsekvens af ovennævnte ændringer etableres der i afdelingen en planlægningssektion nævnt "Stationssektion" (ST) med opgave at varetage beredskabs- og krigsplanlægning samt uddannelses- og øvelsesplanlægning for STO-området - bevogtning og nærforsvar, nærluftforsvar, retablerings- og ABC-tjeneste samt sanitetstjeneste.

Ved forhøjet beredskab er det denne sektion der etablerer Stationsafdelingens operationsrum (GDCC) i COC-bunkeren, hvorfra afdelingschefen skal koordinere og samordne afdelingens indsats inden for STO-området. Afdelingschefen bistås i føringen af afdelingen af en "taktisk fører", der tilgår ved forhøjet beredskab.

Stationssektionen tilvejebringes ved at omdanne den eksisterende "Nærforsvarssektion" til formålet - sektionen styrkes ved tilførsel af 1 officersnorm og 2 SSG-normer.

### Etablering af STO-eskadriller

På det udførende plan styrkes STO-området ved at der oprettes et antal STO-eskadriller. I personelstyrke svarer disse nye eskadriller til den hidtidige krigsstyrke, men reorganiseringen skal sikre en bedre føring og indsats inden for alle områdets tjenestefelter - således organiseres den hidtil meget store stationseskadrillestyrke nu i 4 eskadriller: 1 stationseskadrille (stabseskadrille) og 3 nærforsvarseskadriller, nævnt eskadrille A, B og C, hvor A-eskadrillen er mobil indsatseska-

drille, medens B- og C-eskadrillerne er sektorovervågnings- og perimenterforsvars-eskadriller.

Nærluftforsvarets organisation ændres ikke ved denne lejlighed udover at dets stabselement flyttes fra OO til SI.

Baseret på den hidtidige BOR-styrke og kørselstjenesten, samt en tilgang af retableringspersonel, etableres en ingeniøreskadille med opgave at varetage BOR- og KØR-funktionerne samt forberede retableringsindsatsen.

Den hidtidige krigssanitetstjeneste etableres som sanitetseskadrille.

#### Behov for rådighedsofficerer

Den nye organisation er stort set baseret på en uændret personelnorm, dog vil der specielt inden for nærforsvarsområdet blive et øget behov for rådighedsofficerer på kaptajn- og majorniveau, i stillinger som næstkommanderende/eskadrillechefer ved de etablerede nærforsvarseskadriller, der almindeligvis først vil blive aktiveret ved forhøjet beredskab. (I den nye organisation er der et behov for oberstløjtnanter-R med rådighedspligt til bestridelse af opgaven som taktisk fører ved Stationsafdelingerne ved enkelte flyvestationer.

#### Styrkelse af STO-området på materielsiden

Også på materielsiden er STO-området blevet styrket, idet ny materiel er tilgængelig/er under tilgang i betydeligt omfang. Der kan således nævnes:

- feltaffutager til maskingevær/vognaffutager
- panserværnsraketter
- termisk natovervågningsudstyr

- natsigtekikkerter (lysforstærkning) med gevær M/75
- feltkikkerter
- mobile radioer
- automatiske C-detektorer/ABC-alarmhorn
- C-overtræksdragter
- kampuniformssystem M/84
- opdateret L-70 NLF materiel
- opdateret NLF ammunition, 40 mm
- opdateret 12,7 mm ammunition
- entreprenørmateriel

#### Tilvejebringelse af den fremtidige mobiliseringsstyrke

Hvordan tilvejebringelse og uddannelse af mobiliseringsstyrken skal foregå i fremtiden - om det skal foregå centralt på en eller to flyvestationer, eller decentralt ved alle B-eneheder, er endnu ikke afklaret. Rapport vedrørende den fremtidige anvendelse af værnepligtige i flyvevåbnet, af DEC 1987, er foreløbigt arbejdsgrundlag i denne sammenhæng.

Flyvevåbnets hidtige mobiliseringsstyrke omenkadreres foreløbig til den nye organisation således at denne kan implementeres pr. 1 OKT 1988.

-----

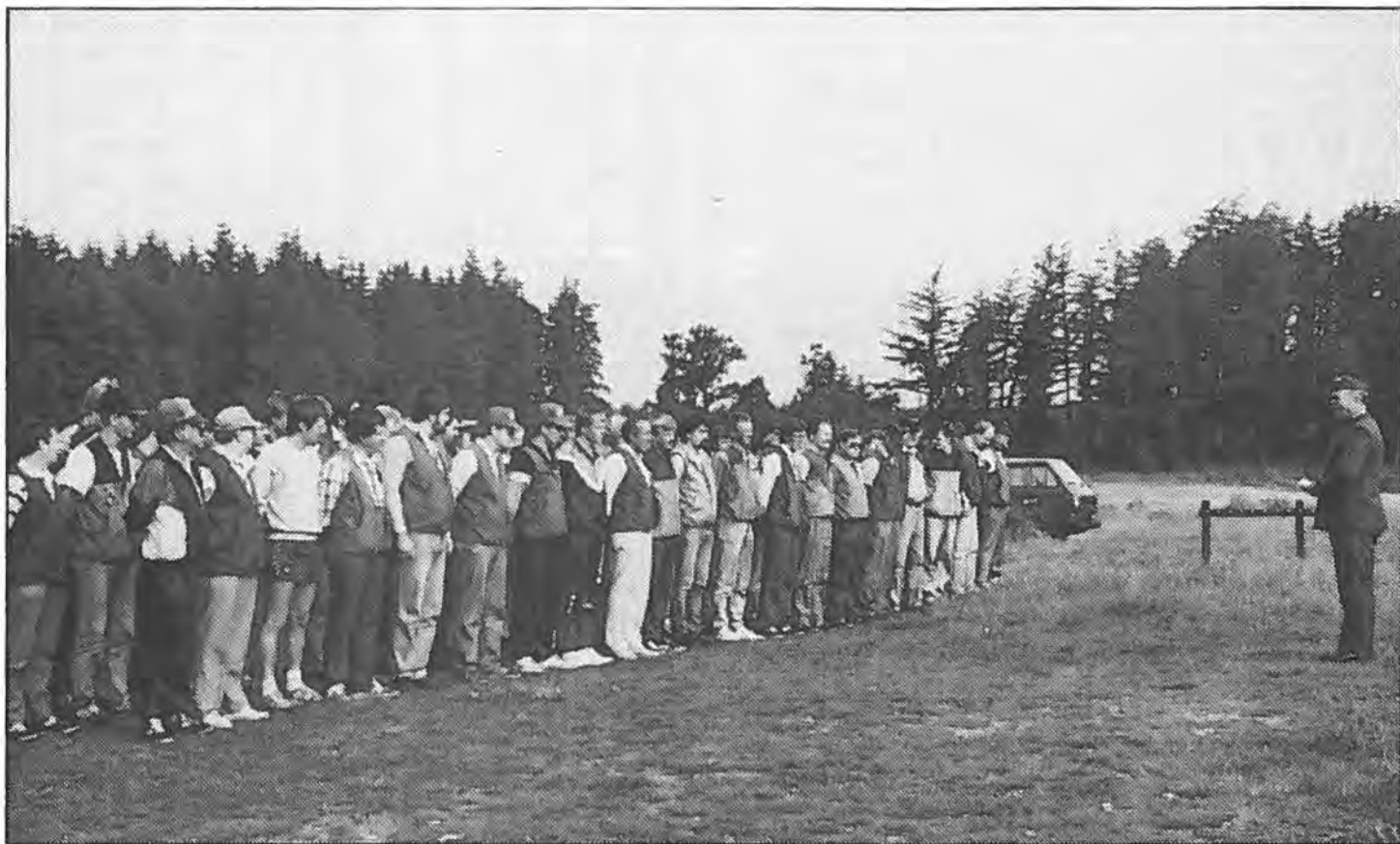
I kommende udgave af FLYNYT vil der blive bragt artikler omhandlende mere specifikke områder indenfor STO-området.

☆☆☆☆☆



# Flugtskydning i tordenluft

Af N.M. Schaiffel-Nielsen



*Skytterne, 67 i tal, bydes velkommen til Flyvevåbnets mesterskab i flugtskydning 1988 af fungerende stationschef, major O. Eriksen*

Efter en nat med kraftig torden og hvor kroer, gårde og plejehjem havde stået i flammer, blev der gjort klar til Flyvevåbnets mesterskab i Flugtskydning med Flyvestation Vandel, som arrangør.

Flyvestationen havde fået tildelt opgaven på et møde i FLYVIK og nu var de 67 deltagere samlet på Bække Jagtforenings Flugtskydningsbane.

Morgenparade med flaghejsning og velkomstord fra fungerende stationschef major O. Eriksen og man var klar til at gå igang.

Sidste års mester, seniorsergent T. Roslev fra Flyvestation Skrydstrup skulle have den i denne forbindelse tvivlsomme ære at starte. Vi fulgte med. Et par lerduer fløj ud over terrænet, intet skud. - En prøve. Herefter råbte Roslev KLAR, og umiddelbart efter fløj den første due ud over mosen. - BANG og lerduen fordelte sig i en støvsky på den overskyede himmel. Det var nu ikke alle duer der led denne skæbne og det at være den første til at skyde, endte da også i en 12. plads, hvad der ikke er

noget at kimse af i det skrappe selskab. Roslev nåede dog at indhente anerkendende klapsalver fra kollegerne da han skød alle fire spidsduer ned. Spidsduerne er dem der slynges skråt op i luften lige frem mod skytten, så ved man det.

Hele formiddagen, godt og vel, tordnede skudene ud over den eller så stille mose midt i granplantagen.

I sekretariatet havde seniorsergenter, lånt fra Flyvestation Tirstrup travlt med at holde styr på resultaterne.

## MERE LÅN

Flugtskydning er, som alle sportsgrene, noget for entusiaster, Flyveoverkonstabel P. Mogensen, Kørselstjenesten, er i sin fritid formand for Bække Flugtskydningsbane og havde koordineret lånet af banen, med klubhus, til en meget rimelig pris. Ifølge formanden for Flyvestation Vandels Idrætsforening, kaptajn P.E. Højgaard-Hansen, var man meget tilfreds både med banens tekniske



indretning og de øvrige faciliteter og så ikke mindst prisen, som jo er væsentlig i disse sparetider.

Højgaard-Hansen fortæller videre, at arrangementet har udviklet sig til at være en af flyvevåbnets største konkurrencer med normalt mellem 60 og 80 deltagere. - Vi har tidligere fået ros for at stå for arrangementer, siger han, og det er da også min opfattelse at vi denne gang har fået tingene til at glide til skytternes tilfredshed.

#### AFSLUTNING

Ved et-tiden strømmede skytterne tilbage til flyvestationen. Cafeteriet havde dækket op til den traditionelle frokost, hvor der skulle overrækkes præmier. Ikke mindst vigtigt for dem der har gjort det bedst.

Flyvevåbenmester 1988 blev seniorsergent P. Dragsbæk, Flyvestation Karup, samme flyvestation tog sig ubeskedent af holdmesterskabet 1988 med seniorsergenterne,

P. Dragsbæk og J. Maul sammen med CIV P. Frandsen på holdet. A-klassen blev vundet af flyveoverkonstabel V.H. Christensen, Flyvestation Skrydstrup, der heller ikke så sig for god til at løbe med klassens holdmesterskab. Holdet bestod af flyveoverkonstablerne, V.H. Christensen, H. Hansen og E. Jepsen. Som om dette ikke var nok, hjemførte Skrydstrup også B-mesterskabet for hold ved flyveroverkonstabel U. Zinn og menig T.L. Jacobsen og M.B. Stænger. Mester i B-klassen blev flyveroverkonstabel E.K. Mariager fra Flyvestation Værløse. Flyvestation Vandel blandede sig også i præmieuddelingen, idet seniorsergent K.A.W. Nissen besatte 1. pladsen hos Ældre Old Boys, i generalprotokollen er definitionen på en ældre Old Boys (50 år +).

Ved frokosten holdt oberstløjtnant og chef for Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole en kort tale til deltagerne, hvori han glædede sig over bredden i deltagerne og især det forhold, at der er kommet mange nye og yngre ansigter til, hvad der lover godt for fremtiden.



Seniorsergent T. Roslev, sidste års Flyvevåbenmester i flugtskydning åbnede konkurrencen. Lidet misundelsesværdigt at være den første. Dommeren ser da også noget skeptisk ud





# Operation "VOV VOV"

Af OK E. Thomsen  
Forbindelsesofficer, Thule Air Base



## Velkommen

Som det er læserne bekendt, har der i vinter raset en hundesyge i Thule-distriktet. Denne syge har resulteret i, at næsten 40% af hele distriktets hunde er blevet udslettet. Det gik især ud over distriktets to sydligst beliggende landsbyer Savissivik og Moriussaq, der mistede næsten 90% af deres hunde. Der blev foretaget en hel del hjælpeforanstaltninger, for at afbøde skaderne, fordi befolkningen var blevet frataget deres eneste erhverv, nemlig fangererhvervet.

Lionsklubberne i Danmark og Grønland iværksatte en operation "VOV VOV", idet disse indkøbte ca. 270 hunde i Jakobshavn, hvorfra de skulle transporteres til Thule.

Midt i april transportererede det amerikanske lufthjemmeværn (Air National Guard) ca. 240 hunde - voksne såvel som hvalpe - til Thule Basen, hvorfra de forspændt deres nye slæder og "chauffører" med mere eller mindre besvær kørte ud til deres respektive bygder.

Det danske Flyvevåben var også blevet anmodet om assistance til transporten. I perioden 6. til 27. april havde det danske Flyvevåben haft en C-130 på arbejde fra Thule Basen med den årlige refueling af Station Nord (operation Brilliant Ice). Denne operation var færdig den 26. april, og den 27. var C-130 flyet med JOL ved roret tømt for de indvendige olietanke, og

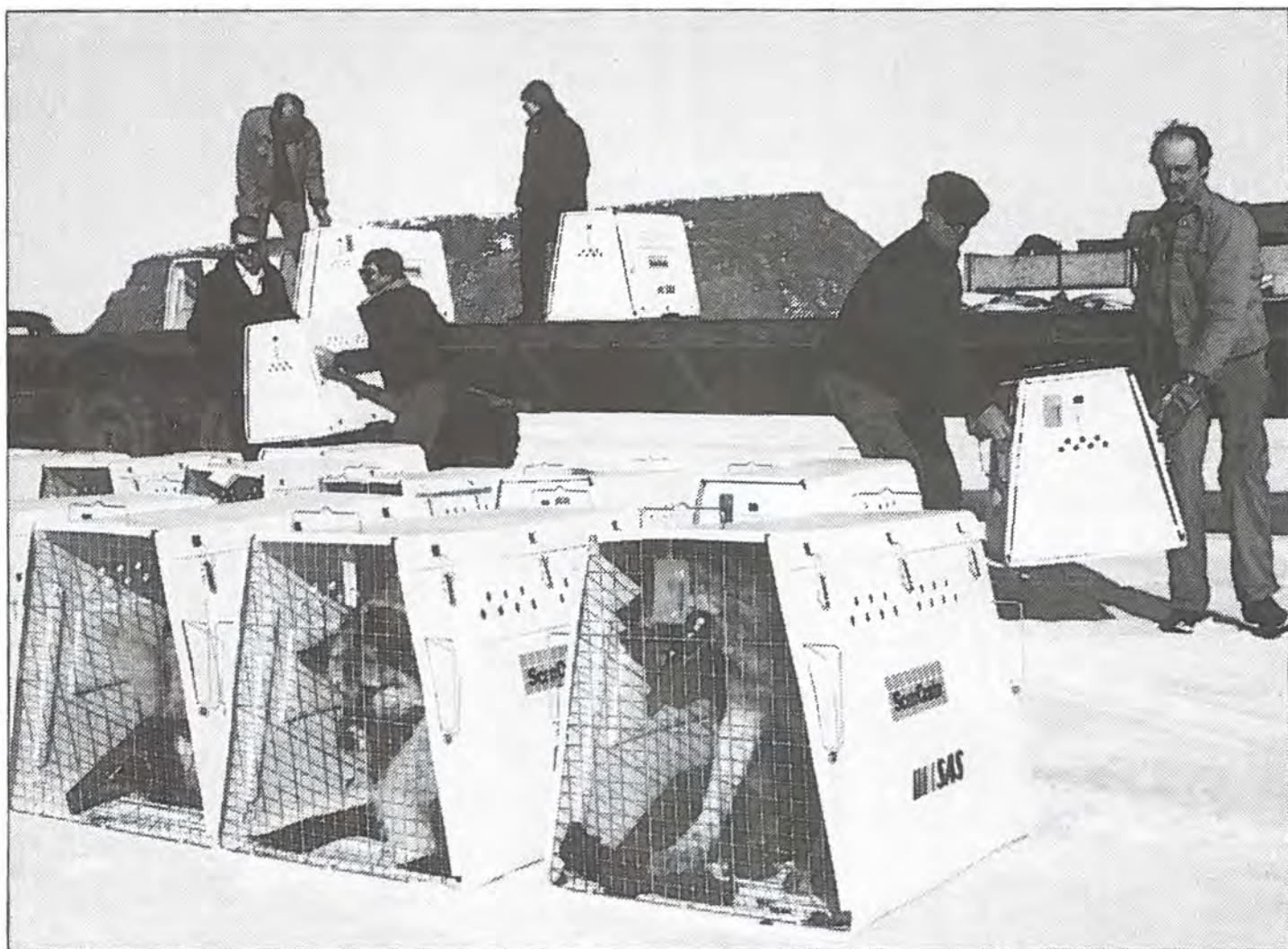
lasten var erstattet af ca. 140 hundebure, der i parentes bemærket var stillet til rådighed af SAS. Flyveturen til Jakobshavn varede ca. 1½ time, og efter et groundstop var de ca. 140 hunde lastet i flyet og kursen blev - under megen hundeglæmme i lasten - sat mod Thule Air Base.

Vel ankommet dertil blev alle kasserne sat på lastbiler, og transporteret ned til havisen, hvor de sidste grønlandske "tomme slæder" stod parkeret.

Ved en mindre overdragelsesceremoni blev de sidste hunde overdraget til befolk-

ningen. Det var et ret komisk syn at se hundeførernes store besværligheder med at få de nye hunde til at arbejde sammen. Slæder væltede og hunde blev slæbt efter slæderne, men hjemover gik det dog trods alt.

Der blev ialt transporteret ca. 380 hunde til distriktet, og grunden til at ikke alle de døde hunde blev udskiftet var, at man fra distriktet mente, at der var for meget schæferblod i dyrene sydfra, og at man derfor ville "nøjes" med 380 og derefter forsøge at fremavle de resterende manglende hunde.



*Aflæsning af hundetransportkasserne på isen. I baggrunden ses Thulefjeldet*





# HAWK Annual Service Practice 1988

Af MJ J.F. Jørgensen, CH ESK 531

Efter måneders forudgående træning drog Eskadrille 531 (ESK) afsted mod Kreta den 20 MAJ 1988.

En HAWK ESK skyder hvert andet år et "live" missil, så det vil sige, at det var to år siden ESK 531 sidst var på Kreta. Luftværnsgruppen (LVG) deltog i 1988 med 2 ESK fra Sjælland og 2 ESK fra Jylland (den nyoprettede HAWK Afdeling Vest). Af disse skulle Eskadrille 533 på Annual Service Practice (ASP) for første gang.

Flyvertaktisk Kommando og LVG havde planlagt ASP for 1988 således, at de 2 sjællandske ESK var afsted i perioden 13 - 21 MAJ 1988 og de 2 vest ESK i perioden 20 - 27 MAJ 1988.

For ESK 531 vedkommende startede dagen med, at man mødtes i ESK bygninger på Højstrup ved Odense, hvor holdet bestående af 22 af ESK personel (officerer, operatører og teknikere) samt en officer fra ESK 532 samlet spiste morgenmad. Herefter blev vi transporteret til Flyvestation Skrydstrup, hvor et af flyvevåbnets C-130 fly holdt klar til at flyve os til Kreta, hvor vi landede 7 timer senere. Turen gik fint og man skal måske lige erindre sig, at vi landede på Kreta på 47 års dagen for den tyske invasion af øen, på en flyveplads på øens nordlige side



ESK531

ikke langt fra det sted, hvor tyskerne foretog deres indledende angreb.

Efter toldeftersyn og indcheckning havde holdet fri i weekenden, hvor øen blev taget i nærmere øjesyn. Det var strålende vejr med op mod 30 grader, så mange tilbragte weekenden ved stranden, hvor enkelte fik for meget sol.

Mandag morgen kl. 0700 startede den egentlige klargøring af missilsystemet, som vi fik udleveret af organisationen Nato Missile Firing Installation (NAMFI).

Mandag og tirsdag gik med klargøringen af systemet, hvor vi havde mange tekniske problemer, bl.a. måtte en hel radar udskiftes med en anden.

I denne klargøringsfase stilles der store krav til samarbejdet mellem ESK forskellige personalekategorier. Operatører og



Fire Phase

teknikere arbejder snævert sammen med den taktiske kontrolofficer, der har ansvaret for såvel klargøringen af systemet som selve afskydningen.



*Flyvningen til Kreta foregik i C-130 på 1. klasse !*

Alle ESK forberedelser frem til og med afskydningen finder sted med et internationalt kontrolhold, som overvåger alle ESK bevægelser og indgreb i raketsystemet. Denne kontrol finder sted af 2 årsager:

- 1) at kunne give ESK en bedømmelse og
- 2) at sikre, at raketsystemet sikkert kan afskyde et missil.

Efter således at have gennemført klargøringen på de to første dage - med mange problemer af teknisk art og overarbejde til kl. 2200 om aftenen - afsluttes klargøringsfasen.

På dette tidspunkt var humøret nede, alle var præget af de mange tekniske problemer med udstyret.

På afskydningsdagen skulle der adskillige opmuntrende bemærkninger til fra undertegnede i et forsøg på at opmuntre holdet, for at vanskelighederne under klargøringsfasen ikke skulle få følger for den meget vigtige Pre Fire Testing Phase, der finder sted på selve afskydningsdagen, forud for selve afskydningen.

Begge faser (Pre Fire Testing Phase) og selve afskydningsfasen (Fire Phase) forløb godt, men stadig med tekniske problemer. Kl. 1031z kunne TCO endelig trykke på affyringsknappen som sendte et af ESK ældste missiler ud over Middelhavet mod en lille jetdrevet drone.

Endelig kunne hele holdet ånde lettet op, der kan nu ikke gøres mere. Alle ESK handlinger er noteret af kontrolholdet og alle går rundt i spænding og afventer debriefingen, hvor en udvalgt skare fra ESK, suppleret med personel fra Hawk Vest og LVG med Chefen for LVG i spidsen, bliver præsenteret for resultatet.

Debriefingen foregår ved, at Chefen for ESK får overrakt en rapport, som han meget hurtigt skimmer igennem, for hurtigt at kunne give den nu meget spændte skare resultatet.

For ESK 531 vedkommende blev resultatet 91,25%, et meget pænt resultat, selv om vi havde sat næsen lidt højere op af hensyn til vores interne konkurrence i LVG om at være den bedste.

De andre resultater i 1988 for ASP:

Eskadrille 542 - 94,30%

Eskadrille 543 - 88,50%

Eskadrille 533 - 90,90%

Onsdag aften (eller aftenen efter skydningen) foregår efter sædvane med "Missile Away Party", hvor holdet udsætter chefen, og specielt den skydende TCO, for diverse mere eller mindre humoristiske indfald i en eller anden kombination af verbale udfald krydret med cigarrøg og alkohol.



*I klargøringsfasen var der mange tekniske problemer med udstyret*

Dette arrangement fandt - som så ofte før - sted i NCO klubben i Hania (den nærmeste by i forhold til NAMFI).

Om torsdagen havde hele holdet en meget tiltrængt fridag til at komme sig efter aftenens udskejelser og de foregående dages nervepres. Dagen blev for de flestes vedkommende brugt til afslapning på stranden og til at foretage de sidste indkøb inden hjemrejsen.

Vi har nu nået den sidste ASP dag. Dagen startede med udcheckning fra værelser, toldbehandling og derefter transport til flyet, som var kommet til øen dagen i forvejen. Turen til Danmark gik uden problemer med kaptajn Rasmussen fra ESK 721 ved roret.

På Flyvestation Skrydstrup blev de to vest ESK modtaget med flag og en rødmalet raket påmalet ESK 533 ASP resultat.



For ESK 531 vedkommende var der nu kun tilbage at blive kørt til Fyn, men også her var der visse tekniske problemer, idet bagakslen på vores bus knækkede på motorvejen. Det gav selvfølgelig en kortere ventetid, men ellers skete der ingen skade.

Alle kom sikkert til Fyn og er nu en oplevelse rigere at kunne kigge tilbage på, og et emne som blandt personalet i ESK of-

te bliver taget op til diskussion med indledningen:

"Kan du huske da...."

Og for ESK som helhed en oplevelse, der betyder meget for indlæringen og vedligeholdelsen af nødvendige færdigheder, for at kunne opretholde et professionelt niveau i en raketeskadrille.

☆☆☆☆

## *Award Program Certificate*

Ledelse og SU-medlemmer på Flyvestation Skovhuse var til stede da Chefen for Kontrol- og Varslingsgruppen, OB E. Skriver, overrakte SSG F.S. Jensen et diplom (Award Programme Certificate) som var tilsendt fra E-3A Component, Geilenkirchen, Tyskland.

SSG modtog desuden en check på 500 DM som belønning for udvikling og fremstilling af 2 stk. Test Set til anvendelse i E-3A flyenes radarudstyr.

I et medfølgende lykønskingsbrev blev det pointeret, at testudstyret har resulteret i forbedrede muligheder for fejlsøgning på udstyret, hvilket er medvirkende til at reducere DOWN TIME på flyene og dermed forbedre status for disse.

Sammen med sin lykønskning benyttede CH/KVG lejligheden til at understrege værdien af, at vore teknikere, også i international tjeneste, udfører et godt og kvalificeret arbejde og dermed på afgørende måde er medvirkende til at give det danske personel et godt omdømme.



*Award Program Certificate  
til  
SSG F.S. Jensen  
Fra Nato Airborne Early Warning Force  
E-3A Component*

☆☆☆☆

## *Første kvindelige EFG flymekaniker i Flyvevåbnet*



*Annette Bateman*

Den 11. august 1988 blev EFG-elev Annette Bateman ved Hovedværksted Aalborg færdiguddannet som flyvemekaniker med særdeles tilfredsstillende resultat. Annette er den første pige, der har gennemført denne uddannelse ved Flyvevåbnet.

FLY NYT ønsker tillykke og håber på mange efterfølgere.





# ***Fly Nytt***



FLYVERSTABEN

DEC 1988

TIL TJENESTEBRUG



**Nærforsvar i Flyvevåbnet.**

FLYNYT udgives af  
Flyverstabten

Redaktion:  
Oberst S.O. Nielsen  
(ansvarshavende)  
Kaptajn B.B. Christiansen

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 21. feb. 1989.



## ***Indholdsfortegnelse***

|   |    |
|---|----|
| Tactical Fighter Weaponry 1988.....                       | 5  |
| Aircraft Battle Damage Repair.....                        | 8  |
| Øvelsesforberedelse i sommervarmen.....                   | 12 |
| Luftværnsgruppen er klar i hele landet.....               | 14 |
| Aktivt nærforsvar af flyvestationer i United Kingdom..... | 18 |
| Delkoncept for flyvevåbnets kommunikationstjeneste.....   | 25 |
| Airfield Damage Repair.....                               | 29 |
| Mønstringsøvelse på Flyvestation Vandel.....              | 31 |
| Tænk på Flyvevåbnets Bibliotek.....                       | 36 |
| Fly på fejespån.....                                      | 38 |
| Uddeling af legater på FAK.....                           | 39 |
| Chefskifte på Flyvestation Vandel.....                    | 39 |
| Flyveskolen 1938.....                                     | 42 |
| Så langt rækker folkekirken også.....                     | 43 |
| De militære danske mestre 1988.....                       | 45 |
| Tinbox-tillægget  |    |

## *Tactical Fighter Weaponry 1988*



*Radarskærmen i centrum er en udrangeret skærm fra Færøerne.*

Som optakt til årets taktiske skydninger udsendte Flyvertaktisk Kommando den 15 SEP 1988 følgende presseorientering:

Flyvertaktisk Kommando vil i perioden 3 - 21 OKT afvikle sin årligt tilbagevendende store øvelse, der i år kaldes "TACTICAL FIGHTER WEAPONRY 88". Siden den første øvelse, der blev afholdt i oktober 1959, har det primære formål med øvelsen været at give de deltagende piloter mulighed for at

udføre taktisk korrekt angreb mod forskellige former for sandsynlige fjendtlige mål i et miljø, der så langt som fredsmæssige begrænsninger gør det muligt, ligner de forhold som en pilot må forvente at skulle operere i under en virkelig krigssituation. Øvelsen dækker alle aspekter og komponenter, som indgår i planlægningen og udførelsen af en krigsmission, herunder ikke mindst koordination og samarbejde med egne og allierede land-, flåde- og luftstyrker.



Øvelsen vil indebære intensiv flyvning i alle højder over Kattegat, Skagerrak, Vesterhavet og store dele af Vestjylland. Der vil forekomme luftkampe over Skagerrak og Vesterhavet, hvilket lejlighedsvis vil kunne medføre, at "lydmursbrag" vil kunne høres i kystområderne. Over Jylland vil der i forbindelse med øvelsen forekomme flyvning i 500 - 1000 fods (150-300 m) højde uden for byer. I et område, der begrænses til Vesterhavet mod vest samt mod nord, øst og syd af en linie gående fra Lodbjerg fyr, vest om Holstebro og Brande nord om Esbjerg til Blåvandshuk, vil der forekomme omfattende lavflyvning, med formationer af varierende størrelse, ned til 300 fod (100 m) over terrænet. Overflyvning af byer vil blive søgt undgået, men skulle det af en eller anden grund forekomme, må det ikke ske i lavere højde end 2000 fod (600 m).

Øvelsen der for det flyvende personels vedkommende er forbeholdt de fuldt uddannede piloter, vil blive afviklet så realistisk som Flyvertaktisk Kommando har fundet det muligt. Flyvertaktisk Kommando er klar over, at en øvelse af denne art - uanset alle be-

stræbelser på at undgå gener for civilbefolkningen - vil være mere eller mindre belastende for trediemand og har derfor begrænset øvelsesaktiviteten til udelukkende at finde sted på hverdage mellem kl. 0800 og 1730. Weekends vil således være helt uden øvelsesaktiviteter.

Der vil i lighed med tidligere år også i år deltage et antal luftfartøjer fra andre NATO-lande i øvelsen. Der deltager således fly fra det amerikanske-, tyske-, hollandske- og engelske flyvevåben samt fra den tyske flådes flystyrker.

Udover nævnte flyvende enheder, der vil kunne høres og ses over hele øvelsesområdet, deltager søværnet og fartøjer fra ovennævnte nationers flåder i Kattegat og Nordsøen, medens hæren deltager med luftværnsmissiler og støtteenheder i Oksbølområdet. Herudover deltager, i selve Oksbølområdet, flyvevåbnets raket- og kanonluftforsvar sammen med andre NATO-landes missil- og antiluftskytsenheder. I overvågnings- og kontrolfunktion deltager NATO med radarovervågningsfly, medens det amerikanske flyvevåben vil opstille radarstationer langs Jyllands vest-



Radarenhed TACP.



kyst. Endelig deltager Luftmeldekorpsset med luftmeldeposter i Vestjylland og med lavvarslingscentralen i Århus.

Igen i år var øvelsen opdelt i to faser, hvor fase 1, den såkaldte TASMO fase, fandt sted over Kattegat og Djursland, primært med sigte på at indøve samarbejde med Søværnet, medens fase 2 skulle bestå af koncentrerede flyveoperationer mod målopstillinger i det militære øvelsesterræn ved Oksbøl.

Udover den nationale deltagelse i øvelsen var der som sædvanligt inviteret et stort antal udenlandske enheder, såvel flyvende som mere jordbundne. Ikke alle de inviterede enheder kunne komme men de der modtog invitationen fik formentlig ikke helt indfriet forventningerne, hovedsagelig fordi vejret var som det nu engang kan forventes at være i oktober måned. Det var da heller ikke Flyvertaktisk Kommando's livret da denne sene øvelsesperiode blev fastlagt, men en flytning fra forårsperioden var tvingende nødvendig, og med så kort varsel, var der ikke andre muligheder i det meget anvendte øvelsesområde. Som en trøst til alle som føler skuffelse over dette års øvelse, er man i 1989 tilbage til den gennemprøvede AUG/SEP periode. Vejrguderne viste sig allerede under klargøringen af målgrupper og områdemarkering i Oksbøl terrænet fra den barske side, således måtte opstillingsholdene fra Aalborg, Karup og Skrydstrup se timers hårdt arbejde forsvinde i havet eller blæse i laser, hvoraf det blev nødvendigt med en ekstra stor indsats i weekenden den 8-9 OKT, således at alt kunne være klar til den første mission mandag morgen den 10 OKT hvor vejret så pludselig var fint, næsten som på bestilling. Det skulle imidlertid hurtigt vise sig at være en kort fornøjelse, for allerede om onsdagen, og herefter under resten af øvelsen blev, for første gang nogensinde, afblæst før den planlagte tid, det skete den 20 OKT da vejruddsigten ikke gav håb om bedring for resten af perioden. Men det var ikke alene i Oksbølområdet at vejret voldte problemer, måske følte de amerikanere der var knyttet til radar- og kommunikationsenheden ved Vestkysten, og udenfor



#### RAPIER

FTK, det værre end nogen andre, de kom nemlig, ca. 350 mænd og kvinder, direkte fra det solrige Florida og Georgia, med alt deres udstyr som så blev opstillet, i vejrforhold som man normalt ikke forbinder med disse steder.

På trods af disse urimelige vilkår kom det hele på plads og alt virkede som det skulle da øvelsens fase 2 begyndte med mange fly der skulle kontrolleres igennem de 2 LOFEZ områder i Vesterhavet og Skagerak, her foregik de luftkampe som krævede den højeste grad af koncentration og professionalisme fra piloter og radarstationens personels side, for at forløbe uden uheld, at det lykkedes er ingen i tvivl om.

Det har igennem mange år været FTK's holdning, at deltagende udenlandske fly skulle deployere til danske baser og udføre deres missioner herfra, dette var også tilfældet i år, hvor de tre store jyske flyvestationer husede gæsterne som bestod af F-15, F-16 og F-4 fra det amerikanske flyvevåben, Jaguar fly fra Royal Airforce, Alpha Jet fra det tyske flyvevåben, F-5 fra det hollandske flyvevåben og Tornado fra den tyske flådes flyvevåben. Men ingen regel uden undtagelser, og undtagelserne her bestod af amerikanske A-10 fly der udførte deres missioner fra baser i Nordtyskland, og endelig den uundværlige flyvende radarstation E-3A forblev baseret på sin hjembase, men som dagligt støttede øvelsen fra luftrummet over Danmark. Udover øvelsesledelsen var hele oksbølområdet spækket med luftforsvarsenheder såvel egne som udenlandske.

Den der under øvelsen så



Oksbøl fra luften vil erkende, at også for disse enheder var øvelsen en våd og kold omgang med mange timers forgæves venten på at komme i aktion, det har sikkert været en ringe trøst, at også Luftmeldekorpsets frivillige personel i observationstårnene og rådighedsofficererne i flystøttesystemet led samme skæbne. Uanset de vejrmæssige dårlige perioder så var der dog dage som tillod flyvning og som straks blev udnyttet af den hårdt arbejdende øvelsesstab i FTK, og naturligvis af de deltagende enheder.

Alting får en ende og som tidligere nævnt kom TFW 89 afslutningen lidt tidligere end beregnet. De udenlandske enheder der stadig var i landet pakkede sammen og rejste hjem. For de 350 amerikanere var turen ekstra lang, de skulle nemlig først til en udskibningshavn i Tyskland før turen gik tilbage til USA. Som officiel afslutning på TFW 88 sendte Chefen for Flyvertaktisk Kommando en skriftlig tak til samtlige deltagende enheder med ønsket om at se dem igen i 1989 til en ihvertfald vejrmæssig bedre øvelse.

\*\*\*\*\*

## *Aircraft Battle Damage Repair (ABDR)*

Af Civilingeniør P.H. Nielsen, FMK

ABDR betyder på dansk krigsskadereparation af fly, men da forkortelsen ABDR har vundet hævd næsten overalt i NATO, er det mere praktisk at bruge denne forkortelse, frem for at "opfinde" en tilsvarende dansk.

Baggrunden for ABDR er, at fly vender tilbage fra en krigs-

mission i beskadiget stand, og så hurtigt som muligt bringes i stand til at gennemføre den næste mission.

I ABDR følger man det sunde tekniske princip:

- At gøre tingene godt nok til formålet,



FLV ABDR instruktører fra venstre: OKS O.Jensen FSN SKP, SG I.H.Jensen FSN KAR, SSG B.Ølesen FSN ÅLB, SSG F.L.Ølsen FSN KAR, FSPC W.Knudsgaard FSN SKP og SSG J.Hamiltorn FSN ÅLB.





ABDR værkstedstrailer på FSN KAR

hvilket her kan udtrykkes som:

- At flyet skal holde til de forventede belastninger.
- At de systemer i flyet, der er nødvendige for missionens gennemførelse, kan fungere.

Dette betyder også, at flyet kan blive frigivet til flyvning med div. systemer ude af funktion, og i en stand hvor flyvning ikke ville blive tilladt i fredstid.

Kriterierne for krigsbrugbar stand kan kort udtrykkes som flg:

- Flyet skal rent fysisk kunne starte og flyve.
- Flyet skal kunne nå frem til målet/krigsskuepladsen.
- Flyet skal kunne gennemføre selve krigshandlingen.

Der er for så vidt ikke noget nyt i ABDR, som altid har været praktiseret under krigsforhold

og været karakteriseret ved opfindsomhed, improvisation og fantasi.

Det man prøver på nu, er en mere systematisk udnyttelse af teknikens muligheder, dvs. at man forbereder anvendelsen af ABDR under krigsforhold i fredstid ved:

- Gennemførelse af ABDR uddannelse.
- Sammenstilling af ABDR værktøjer, udstyr og materialer.
- Udgivelse af ABDR lærebøger og anden dokumentation.

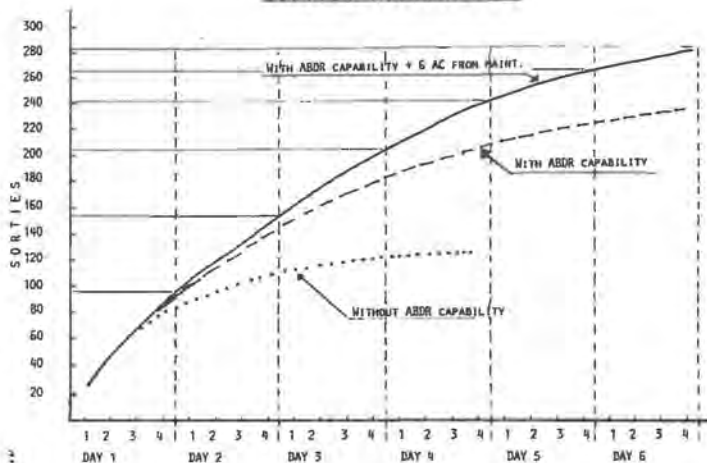
Man bruger således ressourcer i fredstid for at opnå en effektiv ABDR tjeneste i krigstid.

Problemet er så om denne investering vil forrente sig, og her kan man foretage nogle enkle statistiske udregninger, som kan belyse dette.

Det flg. eksempel er taget fra en ABDR briefing i det norske flyvevåben. De opgivne talfaktorer



SORTIES-ACCUMULATED



er hypotetiske, men ser alligevel rimeligt realistiske ud.

Forudsætningerne er:

1. To SKV F-16 (36 fly).
2. 70% kampdygtige fly er klar (26 fly)
3. 6 u/s fly kampdygtige inden 3 dage.
4. 4 sorties pr. fly pr. dag.
5. Tabsrate 5%.
6. Skadesrate 15%.
7. 2/3 af alle skader kan reparerer inden 24 timer.
8. Gennemsnitlig reparationsstid pr. skade 8 timer.
9. Gennemsnitlig arbejdstid pr. skade 26,2 mandtimer.
10. To skift á 12 timer

Af figuren fremgår antal Sorties opsummeret:

- Uden ABDR.
- Med ABDR.
- Med 6 fly (2 pr. dag) udover de 26.

Som det ses vil man med 26 fly og uden ABDR efter 3 dages forløb (svarende til 12 sæt missioner) have præsteret i alt ca. 125 sorties, og der vil kun være nogle enkelte kampklare fly tilbage.

Med ABDR vil man i samme tidsrum kunne præstere i alt ca. 180 missioner, dvs. ca. 55 flere.

Det vil nu være interessant, at beregne hvor mange fly vi skulle have haft for at kunne præstere de 180 Sorties på 3 dage uden ABDR.

Vi har:

$$\text{Tabsrate} \times \text{Skaderate} =$$

0,8 og X = Antal fly.

Vi har da:

$$X \cdot (1 + 0,8 + 0,8^2 + 0,8^3 + 0,8^4 + \dots + 0,8^{12}) = 180$$

$$X = \frac{180}{4,73} = 38$$

Vi skal altså bruge 12 fly ekstra (á ca. 85 mio. kr.) for at opnå samme resultat uden ABDR.

Det er klart, at realismen af resultatet afhænger af, om forudsætningerne er korrekte, men selv om de er 70-80% forkerte, hvilket ikke er sandsynligt, vil FLV med en effektiv ABDR tjeneste kunne forøge antal mulige missioner, svarende til en investering i fly på flere 100 mio. kr.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at man i de flyproducerende lande, specielt USA, gør sig store anstrengelser for at forbedre kampflyenes overlevelsessevne (Survivability), dels ved at gøre dem vanskeligere for fjenden at opdage (Susceptibility), og dels ved at nedsætte deres sårbarhed (Vulnerability), hvis de bliver ramt.

Dette betyder, at flere beskadigede fly vil kunne vende tilbage, hvilket accentuerer behovet for ABDR.

FLV ABDR projekt begyndte med FMK deltagelse i Eurolog Air Sub Group Battle Damage Repair Working Group, som blev nedsat i 1978 og fungerede til medio 1984.

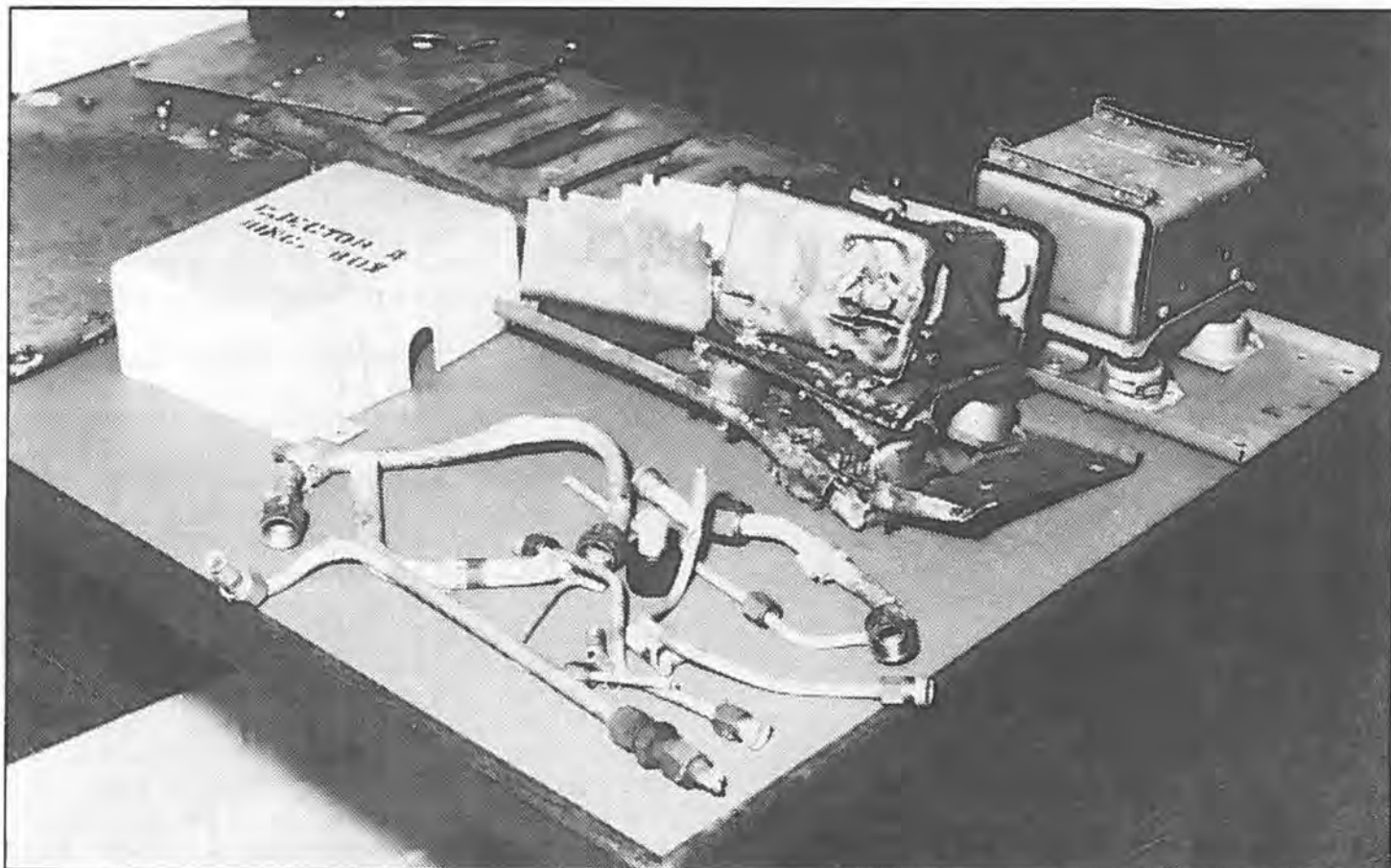
I gruppen deltog Belgien, Danmark, England, Holland, Norge, Tyskland og USA.

Gruppens formål var:

- At udvikle et standardiseret "Battle Damage Repair Concept" for fly, som kunne anbefales til indførelse i Eurolog medlemmernes flyvevåben.

Gruppens arbejde sluttede med en rapport med titlen: "A Philosophy of Aircraft Battle Damage Repair for NATO nations".

Samtidigt blev, af EUROLONG-TERM Air Sub Group, udviklet et "Tactical Sub Concept ABDR" (ELT-63, FTR), som af FKO blev autori-



*Resultatet af en mindre sprængladning i et fly*

seret i DEC 1983 som retningsgivende i FLV.

Disse arbejder har bl.a. vakt en stærk interesse for ABDR i de enkelte nationer, og har forårsaget at grundkonceptet er fælles, ligesom betegnelser, definitioner m.v. er rimeligt standardiserede, hvilket er af stor betydning for det internationale samarbejde herom.

Det bør nævnes, at RAF var ledende i udarbejdelsen af konceptet, dels p.g.a. traditionen helt tilbage fra 2. verdenskrig, dels fordi man på RAF Abingdon havde et ABDR center, som tog sig såvel af uddannelse som udvikling af ABDR metoder, materialer og værktøjer.

FLV har i årenes løb haft et antal teknikere på ABDR Instructor Course ved dette center.

For indførelsen af en egentlig ABDR tjeneste i FLV, valgte FMK først at udsende de grundlæg-

gende BST i form af:

- FMKBST 680-3, Krigstidsvedligeholdelse af fly (DEC 1983)
- FMK 607-12. Direktiv for BDR Tjenesten i FLV. (APR 1986)

Det næste skridt var etableringen af en ABDR uddannelse ved FLV, hvilket krævede bl.a.:

- Uddannelsesfaciliteter (en hel hangar).
- Anskaffelse af værktøjer og udstyr m.v.
- Udarbejdelse af lærebog og fremskaffelse af ABDR dokumentation for flytyperne.
- Udarbejdelse af kursusbeskrivelser og fastlæggelse af kursus.

Dette arbejde blev gennemført i snævert samarbejde mellem



FSNKAR, FLSP og FMK i tidsrummet 1987 til medio 1988, og d. 3 juni 1988 blev FLV ABDR Uddannelses- og Udviklingscenter (ABDR UCC) i HG 12 på FSNKAR indviet med en præsentation af hangaren med værksted, udstyr, undervisningsmaterialer og -lokale m.v.

Centrets hovedopgave er indtil videre, at gennemføre uddannelse af ABDR teknikere (Kursus M-V-1154) og ABDR assessorer (Kursus M-V-1153), men det er hensigten senere også at uddanne ABDR instruktører.

Kursus varighed er 1 uge, og giver den grundlæggende uddannelse med ABDR koncept, principper og reparationsmetoder både i teori og praksis.

De praktiske arbejder gennemføres dels på mock-up sæt og dels på udrangerede fly (RF84F, F-100 og F-104), og kursus afsluttes med at en (mindre) sprængladning bringes til eksplosion i et fly, hvorefter der foretages besigtigelse (Assesment) af skaderne med efterfølgende reparation.

Disse kurser skal senere følges op med flyspecifikke ABDR kurser på flyvestationerne.

Centret har imidlertid også til opgave, i samarbejde med FMK at følge ABDR teknikens udvikling med nye materialer, metoder og værktøjer, samt at virke som konsulent ved tilrettelæggelse af øvelser m.v.

Dette indebærer også samarbejde med andre nationer, og FLV har ved tilrettelæggelsen af uddannelsen haft en værdifuld erfaringsudveksling med bl.a. Norge.

For så vidt angår ABDR materiel, vil dette komme til at bestå af en værkstedstrailer med inventar, værktøjer, udstyr og materialer, samt en mobil kompressor med indbygget 220 volt generator.

Trailer prototypen er under udvikling/afprøvning, og en produktion forventes startet primo 1989, således at de første sæt kan udleveres til enhederne i løbet af 1989.

\*\*\*\*\*

## *Øvelsesforberedelser i sommervarmen*

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Midt i sommerferien, vi skriver juli måned 1988, er 35 reserveofficerer på Flyvestation Vandel i gang med at forberede mønstringsøvelsen 1988, som skal finde sted i september. Der synes at være længe til, det var der ikke.

### **BEGYNDTE I FORÅRET**

Tidsintervallet mellem de enkelte mønstringsøvelser præcist så langt, at glemselskurven får lejlighed til at øve indflydelse i rimeligt omfang.

Af ovennævnte grund var flyvestationens reserveofficerer indkaldt i en weekend i marts for så småt at forberede sommerens og efterårets aktiviteter. Mandag den 11.

juli var det så vidt. I stedet for at tage til Rivieraen forelægger reserveofficererne residensen til området nord for den smukke Randbøl Hede, som man iøvrigt ikke fik megen tid til at kigge på. Nu gjaldt det planlægning og gennemførelse af GMU, på dansk afpudsning af de generelle militære færdigheder.

### **UDDANNELSES- OG KARRIEREMULIGHEDER**

Tirsdagen bød på gennemgang af øvelseslister, lektionsplaner og man kunne blive ved. Efter et våbeneftersyn og frokost, blev der tid til at tænke på fremtiden og karrieren for reserveofficererne. Efter J.H. Grens information om



*Skydning med pistol på flyvestationens pistolbane. Der udvistes megen koncentration under skydningen.*

emnet kunne man tænke videre på sagen under et orienteringsløb i Frederikshåbs Plantage.

#### NYE GASDRAGTER OG RADIOER

Påstanden om, at der aldrig sker noget i flyvevåbnet blev tilbagevist på det kraftigste. Om formiddagen instruerede flyvestationens forsyningsofficer premierløjtnant Pia M. Wognsen de indkaldte i brugen af de nye ABC-drage. Eftermiddagen gik blandt andet med at gøre sig fortroligt med den nye FLORA-radio, som kan så meget, at det umiddelbart syntes svært at finde ud af, hvor lidt den skulle bruges til. GV M/75 med natkikkertsigte, automatisk C-detektor og akustiske alarmsystemer skulle også gennemgås - jo der var nok at se til.

#### STABS- OG SIGNALØVELSE

Sommerferie eller ej, flyvestatio-

nens afdelinger måtte skaffe folk nok til at bemane kommandostationerne for at deltage i en stabs- og signaløvelse sammen med de indkaldte reserveofficerer. Som sagt, så gjort, det hang sammen. Og da dagen var forbi, var alle klar over, hvorfor det var nødvendigt at øve sig, hvilket een og anden kritisk røst ikke lagde skjul på ved den afsluttende de-briefing. Det var også derfor øvelsen var blevet afholdt.

#### BETYDNINGEN AF RESERVEOFFICERER

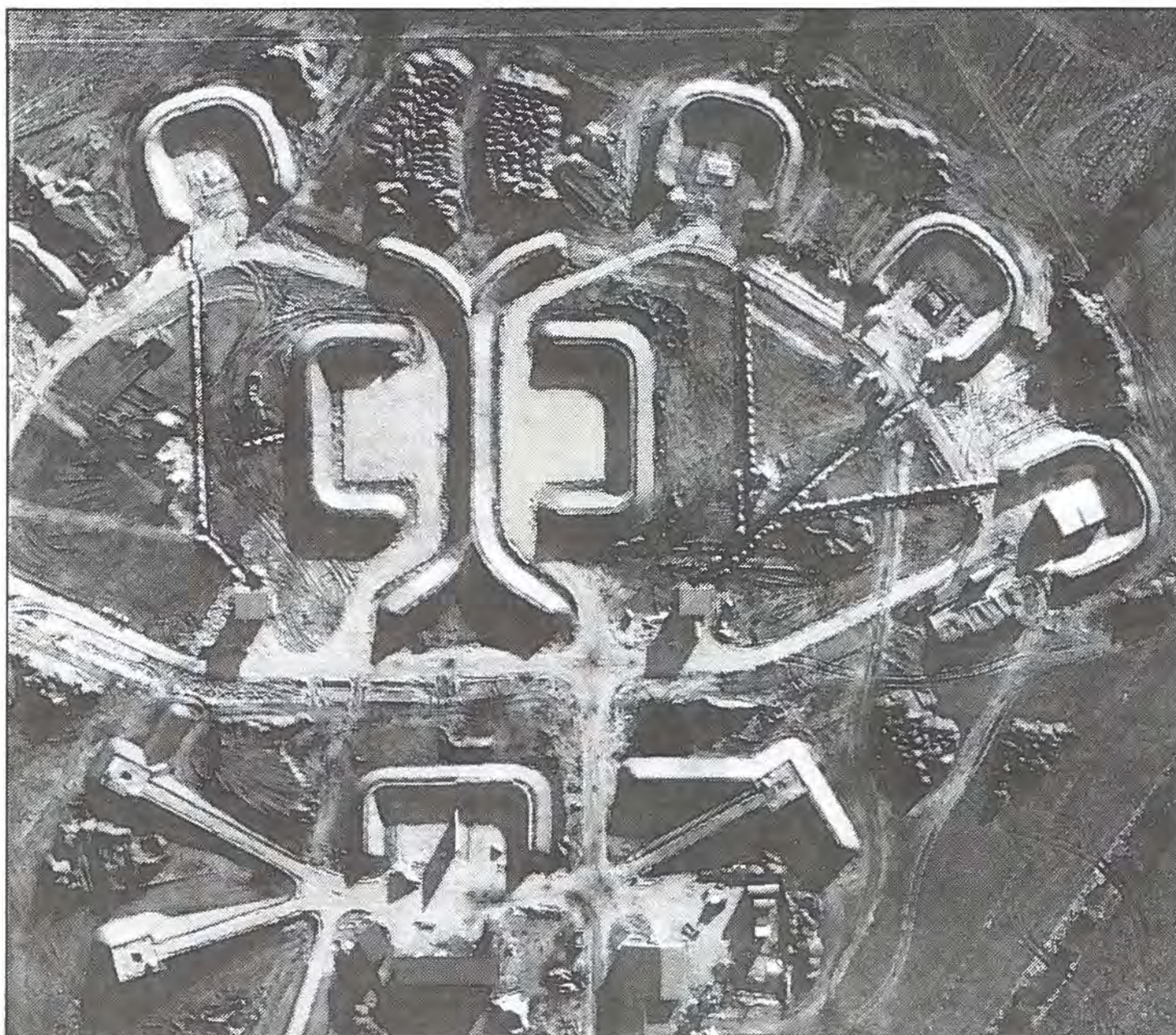
Som deployeringsflyvestation, med en meget "tynd" bemanning i det daglige er Flyvestation Vandel belært om, hvor vigtigt det er at have et godt sammentømret hold af reserveofficerer, som gang på gang møder op for at planlægge øvelser og som senere artikler i nærværende blad vil understrege, gennemføre dem.

\*\*\*\*\*



# Luftværnsgruppen er klar i hele landet

Af oberstløjtnant A. Petersen  
Chef for Luftværnsgruppens Operationsafdeling.



ESK 534 stilling på Flyvestation Karup set fra luften.

Hvordan flytter man 500 ansatte fra Sjælland til Jylland og Fyn?

Det kan man ikke give noget simpelt svar på! Luftværnsgruppen har imidlertid gennemført det i forbindelse med nedlæggelsen af det gamle NIKE-luftforsvarssystem, ændring af koncepten for flyvestationernes nærluftforsvar til et mobiliseringssystem, leje af 4 HAWK-eskadriller og ændring af hele Luftværnsgruppens ledelses-

struktur. Næsten 8 år har det taget, og talløse har de enkelte problemområder været. Men nu er den der.

Den nye struktur, hvor Luftværnsgruppen består af 4 eskadriller øst for Storebælt og 4 eskadriller vest for Storebælt.

Og samtidig med dette, er Luftværnsgruppens ledelsesstruktur ændret, således at der i spidsen for hver 4 eskadriller, er sat en afdelingsstab, der har ansvaret for, at indsætte HAWK-eskadriller-



ne der, hvor Luftforsvarschefen vurderer behovet som størst.

Hele forløbet har været præget af, at personellet og ledelsen har samarbejdet om alle de meget følsomme personelaspekter. Det har ikke kunnet forhindre at der har været forvaltningsproblemer af mange forskellige slags, men personellet har været helt afgørende for, at processen har kunnet gennemføres med en høj arbejdsmoral undervejs, og nu her hvor de forskellige nye faciliteter er taget i brug, kan alle i Luftværnsgruppen drage et lettelsens suk over, at det er overstået. For følsomme problemer har der bestemt været undervejs.

Specielt var der mange vanskeligheder med at få eskadrillerne 531 og 532 placeret på Højstrup ved Odense, og for mange af soldaterne i disse eskadriller vil perioderne ved Juelsberg og Rønninge Søgård gå over i hukommelsen som en "højst besynderlig mellemakt". Men jo sikkert også - når forglemselsens skær har pyntet på de barske oplevelser som noget af det, man husker, netop fordi det var så besynderligt. Et er naturligvis alle de følelser der har knyttet sig til denne proces. En helt afgørende og spændende faktor har det dog været, at Luftværnsgruppen midt i nogle iøvrigt barske tider for forsvaret, har været engageret i en fremadrettet proces, og været de, der skulle oprette en ny organisation for at styrke dansk luftforsvar.

De historiske mærkedage ser iøvrigt sådan ud:

- 300681 NIKE Eskadrille 531 (Gunderød) og 532 (Kongelunden blev nedlagt.
- 010383 NIKE Eskadrille 533 (Sigerslev og 534 (Tune) blev nedlagt.
- 010383 HAWK Eskadrille 531 og 532 blev oprettet med midlertidig placering i Tune og Sigerslev.
- 010984 HAWK Eskadrille 532 fik operativ status.
- 011084 HAWK Adeling Vest blev oprettet med midlertidig



FSN SKP byder velkommen til ESK 533.

- 011184 HAWK Eskadrille 531 fik delvis operativ status.
- 000485 HAWK Eskadrille 532 gennemførte Annual Service Practice (ASP) på Kreta med 90,15%. Kravet for at bestå en ASP er 70%.
- 010685 HAWK Eskadrille 533 blev oprettet med midlertidig placering i Tune.
- 150885 Personellet i Eskadrille 531 og 532 fik fast tj. sted Odense og administrationen flyttedes til intermiste, underjordiske faciliteter på Odense Kaserne. Da der forsat var politiske problemer i forbindelse med etableringen af de endelige stillingsområder ved Højstrup, blev HAWK materiellet samtidigt opstillet midlertidigt på Flyvestation (FSN) Skrydstrup og i forbindelse med den efterfølgende "Tactical Fighter Weaponry 85" på Oksbøl øvelsesterræn (ESK 531) og ved Varde (ESK 532).
- 130985 Eskadrille 531 og 532 deployerede fra Oksbølområdet til midlertidige, absolut feltmæssige stillingsområder på Juelsberg Gods ved Nyborg.



- 151185 Lejemålet på Juelsberg udløb, hvorefter eskadrillerne og HAWK Afdeling Vest flyttede fra Odense/Juelsberg til endnu en midlertidig, feltmæssig opstilling på FSN Karup.
- 010286 HAWK Eskadrille 534 blev oprettet i midlertidig stilling ved Sigerslev.
- 000486 Eskadrille 531 gennemførte ASP med 91,25%
- 010586 HAWK Afdeling Vest, Eskadrille 531 og 532 flyttede tilbage til midlertidige faciliteter på Odense Kaserne med opstilling af HAWK-materiellet i feltmæssige stillinger ved Rønninge Søgård, hvor eskadrillerne blev indmeldt som fuldt operative kampenheder til SACEUR.



ESK 534's nye bygninger.

- 000986 Eskadrille 531 og 532 bestod SACEUR Initial Tactical Evaluation med tilfredsstillende resultat.
- 000587 Eskadrille 532 gennemførte ASP med 96.00%.
- 000787 Eskadrille 532 flyttede fra Rønninge Søgård til sit endelige stillingsområde på Højstrup øvelsesterren ved Odense.
- 200787 Eskadrille 531 flyttede midlertidigt til Haderslev Kasernes øvelsesterren, da deres endelige

- stillingsområde endnu ikke var klar til indflytning og lejekontrakten med Rønninge Søgård udløb.
- 010987 Eskadrille 533 flyttede til det faste tjenestested på FSN Skrydstrup med opstilling af HAWK-materiellet i midlertidig feltmæssig stilling på FSN. Her blev eskadrillen meldt delvis operativ. Eskadrille 534 flyttede (v.hj.a. "Vognmandsruten") til det faste tjenestested på FSN Karup med opstilling af HAWK-materiellet i midlertidig, feltmæssig stilling på FSN. HAWK Afdeling Vest flyttede til det faste tjenestested på FSN Karup med det gamle infirmeri som midlertidig kontorbygning.
- 150987 Eskadrille 531 flyttede til Højstrup.
- 010188 Eskadrille 533 meldtes fuldt operativ til SACEUR.
- 010288 HAWK Afdeling Vest flyttede ind i sit endelige hovedkvarter i bygning 11 på FSN Karup.
- 000388 Eskadrille 533 bestod SACEUR Initial Tactical Evaluation med tilfredsstillende resultat.
- 000588 Eskadrille 533 gennemførte sin første ASP med 90,90% og ESK 531 sin anden med 91,25%.
- 010988 Eskadrille 533 flyttede ind i sit endelige stillingsområde på FSN Skrydstrup. Eskadrille 534 flyttede ligeledes ind i sit endelige stillingsområde på FSN Karup og meldtes delvis operativ. HAWK Værksted Vest flyttede fra FSN Skalstrup



*Chef for Luftværnsgruppen OB F.Aa. Fischer taler ved indvielsen af ESK 534's bygninger.*

til sine nye værkstedsbygninger på FSN Karup.

010189 Eskadrille 534 meldes fuldt operativ til SACEUR.

Den 1. januar 1989 bliver dagen, hvor indfasningen af fire operative HAWK eskadriller som afløser for de fire NIKE eskadriller er afsluttet.

Flyvevåbnets karrusseltur "Danmark rundt" er slut.

Da de fire nye HAWK eskadriller blev oprettet, var det uafklaret, hvor de skulle endeligt placeres. Langelandsfortet, Haderslev og Fredericia garnisoner var bl.a. inde i billedet. Rekrutteringen af det faste personel var derfor en yderst kompliceret sag, som Luftværnsgruppen fra begyndelsen fik delegeret fra Forsvarskommandoen.

I modsætning til mange andre forsinkede beslutninger i denne etableringssag, var denne beslutning overordentlig hensigtsmæssig.

Nu er alle enhederne på plads. Vi føler selv, at vi er

kommet helskindede igennem en meget vanskelig periode. Flytning af 500 ansatte - mange med familie, er vel en af de vanskeligste militære operationer i fredstid.

Tilbage står den proces, hvor der skal anvendes tusindvis af arbejdstimer på at opbygge operativ erfaring og erhverve rutine.

Med den proces kan vi, og vi er helt trygge ved, at de mange millioner, skatteborgerne har anvendt på os, vil give et godt bidrag til, at luftforsvaret af Danmark er troværdigt og dermed medvirkende til at forhindre krig.

Tre reorganiseringer samtidig.

Udover ovennævnte reorganisering med "NIKE ud - HAWK ind og vestpå" er Luftværnsgruppen for tiden i gang med to andre reorganiseringsprocesser.

Den ene er resultatet af de anbefalinger, som Forsvarskommandoens arbejdsgruppe vedrørende Luftværnsgruppens fremtidige organisation fremkom med i 1986.

På grund af den tidligere besluttede spredning af de otte



HAWK eskadriller øst og vest for Storebælt, etableredes den 1. oktober 1984 HAWK Afdeling Vest og pr. 1. august 1988 HAWK Afdeling Øst, således at disse små stabe bliver føringsenheder for hver fire mobile HAWK eskadriller og en mobil værkstedsenhed.

Luftværnsgruppens stab bliver tilsvarende reduceret. De to afdelingsstabe er hver normeret med en oberstløjtnant som chef og bliver placeret på henholdsvis Flyvestation Karup og i det tidligere NIKE afskydningsområde ved Tune. Afdelingsstabene vil fremover få ansvaret for den daglige ledelse og kontrol af eskadrillerne i fred og krig, mens Luftværnsgruppens stab får ansvaret for den overordnede ledelse og direktivgivning og for ressourcetildeling og opstilling samt uddannelsesmæssig og logistisk støtte til kampenhederne.

Den tredje reorganisering fandt sted i Luftværnsgruppen i perioden 1. august - 1. oktober 1988 - samtidig med det øvrige flyvevåben. Det drejer sig om reorganiseringen inden for "Survi-

val-to-operate" området, hvor Administrationsafdelingen ændres til en Stationsafdeling, nærforsvarsorganisationen ændres til i krig at omfatte Eskadrille 550 og 560, og Sanitetseskadrille 591 oprettes i krig.

Alle disse reorganiseringer, der til dels har fundet sted samtidig, kan være vanskelige at overskue konsekvenserne af - ikke mindst når forsvaret samtidig oveni indfører den nye personelstruktur med de heraf følgende grads- og lønmæssige konsekvenser. Det er dog særdeles mærkbart, at Luftværnsgruppens totale fredstidsnorm er nedskåret med 80 bemandsingsposter.

Luftværnsgruppens personel er imidlertid gennem deres tilidsrepræsentanter løbende blevet medinddraget i udviklingen og der forventes ikke at blive større problemer med at få Luftværnsgruppens nye organisation og bemanning af de otte operative, slagkraftige HAWK kampeskadriller med stabs- og støttestruktur bragt på plads inden for de fastsatte tidsterminer.

\*\*\*\*\*

## *Aktivt nærforsvar af flyvestationer i United Kingdom*

Group Captain K.H. Minton har i nedenstående artikel, oversat af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen, påpeget mange af svaghederne ved nærforsvaret af flyvestationer i United Kingdom.

De engelske problemer ligger i deres substans ikke langt fra mange af de problemer vi kender i det danske flyvevåben, både hvad angår personel og materiel og måske ikke mindst med hensyn til holdningen til at løse nærforsvarsopgaven. Den interesserede læser vil notere sig, at ABC-problematikken ikke berøres i artiklen, men de behandlede problemer er store nok endda. Artiklen er oversat og bragt med tilladelse af:

Group Captain M van der Veen CEng RAF. Director of Defence Studies Royal Air Force og The Editor of the Royal Air Force Magazine "Air Clues".

"Et luftfartøj er ..," En slags "levende" raket affyret fra en flyvestation, - der er, et våben .. imobilt, som et fort.

Hvis det var muligt at finde en transportabel landingsbane på størrelse med græsklædt tennisbane, da var et stort skridt taget henimod den endelige afskaffelse af armeer og flåder, i stedet for de taktiske eksperimenter vi i dag gennemfører. Sagt kort, fremtiden for de militære luftstridskræfter skal ikke søges i luften men på jorden".

General J.F.C. Fuller 1920

Den sårbarhed, som general Fuller hentydede til blev udnyttet til det yderste under Tysklands lyn-

krigsførelse under den Anden Verdenskrig.

Alligevel blev denne sårbarhed først rigtig anerkendt efter israelernes dramatiske succes i 1967-krigen mod bl.a. Egypten.

Siden 1967 er der sket væsentlige fremskridt med hensyn til at beskytte luftfartøjer og dertil hørende kritiske støttefaciliteter. Alligevel, og på trods af USA's erfaringer i Vietnamkrigen, hvor man gjorde den erfaring, at evnen til at imødegå truslen om angreb på flyvestationer (FSN) var utilstrækkelig, har man ikke ofret midler til at sikre disse mod angreb af jordstyrker. Det må fastslåes, at FSN ikke vil kunne fungere effektivt med mindre, at jordforsvaret organiseres effektivt for at kunne modstå et angreb.

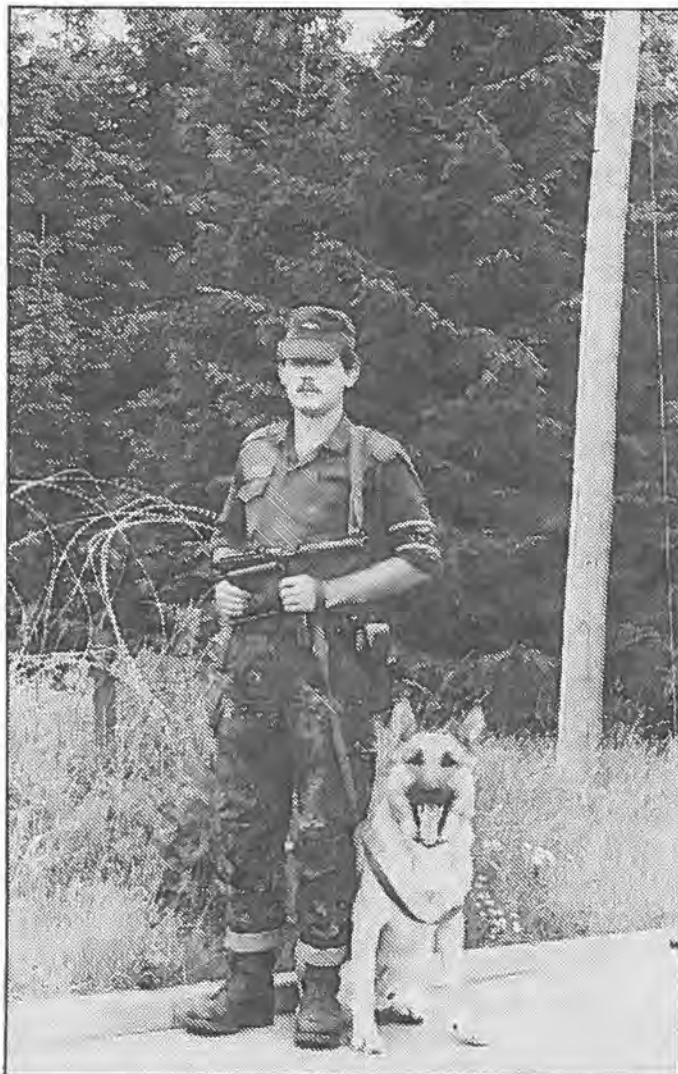
Denne artikel handler om jordforsvarets problemstillinger. Da disse er umådelige vil kun de aktuelle aspekter indenfor United Kingdom (UK) område blive gennemgået. I denne artikel gennemgås først truslen mod vore FSN, derefter de nødvendige hovedelementer i en effektiv jordforsvarsplan og til slut de elementære svagheder i RAF's muligheder på området.

## TRUSLEN

Enhver gennemgang af truslen må ikke koncentreres om dele af denne. Truslen skal vurderes i forhold til dessidenter og almindelig politisk utilfredshed over terroristaktivitet til "den grå periode" til krig. I virkeligheden er der to hovedområder, FSN interne forsvar (IF) og den potentielle fjendtlige aktivitet i den grå periode og efter krigsudbrudet.

## DET INTERNE FORSVAR

Det interne forsvar former sig meget forskelligt og omfatter enhver militær indblanding, som kræver et minimum af magtanvendelse primært for at genoprette lov og orden og livsvigtige funktioner, som er forstyrret af civil uro og ulydighed. Mange stationschefer vil al-



*Denne form for opstilling af en vagtpost vil i en spændingsperiode ikke finde sted, det ville være, -At bede om katastrofen. At hund og vagt skal beskyttes er der ingen tvivl om. Lige så sikkert er det, at hunden ikke kan undværes.*

lerede nu have erfaringer med forskellige IF-situationer. Demonstrationer foretaget af ekstremistgrupper kan være fredelige. Fx. som fredelige demonstrationstog nær FSN perimeter. Eller mere voldeligt, kan demonstrationerne føre til oprørske samlinger ved FSN vagt, som kulminerer i en indtrængen på FSN med magt eller i sabotage.

Ekstremistgrupper kan dække over terroristbevægelser som infiltrerer organisationer og hen ad vejen udnytter den uro der herved skabes.

Forsøg på sabotage såvel som undergravende virksomhed kan udvikle sig til en trussel. Militære installationer og personel både på og udenfor FSN vil blive mål for truslen,. Sabotørerne har et bredt



spekter af våben til deres rådighed. Mellemtunge og lette morterer anvendes over større afstande. På mellemdistance kan anvendes geværer og maskinpistoler og på kort afstand raketkastere, håndgranater, pistoler, maskinpistoler og hjemmelavede våben, som improviserede antipersonelbomber, sprængladninger, "BOBY TRAPS" og miner mod køretøjer. Fjenden er her uforudsigelig, uprofessionel og følelsesbetonet.

#### FJENDTLIGE AKTIVITETER

Den trussel der er rettet mod flyvestationen i den grå periode og i krig, er langt fra uprofessionel. Muligheden for angreb af jordstyrker på Royal Air Force (RAF) flyvestationer har længe været et fundamentalt princip i den sovjetiske militærdoktrin.

Under den anden verdenskrig trængte de sovjetiske styrker, såkaldte "Afledningsbrigader" gennem de tyske linier og forårsagede stor uro. Sovjetunionen blev selv offer for de tyske "Afledningsbrigader". De skabte så stor kaos i det sovjetiske bagland, at hver af de russiske felthære måtte allokere to regimenter til sikring af området lige bag fronten. Sovjetunionen lærte af sine erfaringer i "Den store Patriotiske krig" og udviklede, "Desant-koncepten" for taktiske og strategiske operationer. Desant-operationerne ser terrænet bag fjendens linier, som, "Den anden front". Angreb i baglandet anses for en effektiv måde at reducere fjendens mulighed for at gennemføre et gengældelsesangreb eller måske at knække hans kampvilje. Det er vigtigt at bemærke, at den sovjetiske militære doktrin har bevæget sig fra koncepten om uundgåelig og umiddelbar anvendelse af atomvåben, til, accepten af, at fjendtligheder kan omfatte en indledende konventionel fase, hvis længde ikke kan forudses. Konsekvensen heraf er, at Sovjetunionen nu lægger større vægt end hidtil på sabotage og undergravende virksomhed. Den slags operationer er ikke umiddelbart lette at gennemføre. Deres værdi afhænger meget af koordineringen. I forståelse heraf, har Warszawa-pagten opstillet en bemærkelses-

værdig og veltrænet styrke, som generelt består af den bedste del af de værnepligtige. Viktor Suvorov, pseudonym for en højtstående officer i den sovejettske hær, som hoppede af til vesten, har fremsat påstande om, at hovedparten af Spetsnazstyrkerne (Styrker specialtrænet i mord og sabotage, red. bem.) ikke værnepligtige, men professionelle fra en specialenhed under GRU (Den sovjettske militære efterretningstjeneste). Disse professionelle mordere har forud planlagte opgaver at udføre, hvis en krig skulle bryde ud.

Suvorov fortsætter, at en massiv indsættelse af disse specialstyrker i krigens første timer vil blive indledt af grupper fra Spetsnaz, som vil trænge dybt ind i det fjendtlige territorium under dække af at være besætning og passagerer på handelsskibe, civile fly eller busser.

Målene for disse grupper vil være militære og civile kommandoposter, radar og centre for elektronisk krigsførelse, deployerings flyvestationer, og med høj prioritet, alle tilgængelige atomvåbensystemer. Det er indlysende, at listen over mål inkluderer hovedparten af Strike Commands frontliniestationer.

Vestlige observatører kan ikke præcist anslå specialstyrkernes størrelse. Suvorov antager, at Sovjetunionens fredsstyrke på dette område er mellem 12.000 og 15.000 mand plus ca. 30.000 i reserven. Hvor stor en del af styrken der vil blive indsat mod United Kingdom er usikkert, men et sandsynligt gæt er, at omkring 150 vil blive sat ind, og opererer i grupper på mellem 4 og 15. Den skade disse sabotører vil kunne påføre vil være ude af alle propositioner i forhold til deres talmæssige størrelse.

#### OMRÅDET DER SKAL FORSVARES

For RAF FSN benævnes området der skal forsvares som Ground Defence Area (GDA) i denne artikel i to underområder:

1. Området for FSN hegn til den yderste begrænsning af GDA, "yderområdet".



*Godt gemt nede i sit Ho Chi Mihn-rør er soldaten næsten ikke til at få øje på og vil være en ubehagelig overraskelse for en ubuden gæst.*

2. Området indenfor FSN hegn, "stationsområdet".

#### STYRKER TIL RÅDIGHED

De styrker der er til rådighed for forsvaret vil være af varierende størrelse. Ved RAF i Vesttyskland vil FSN i krig blive forstærket med RAF Regiment Field Squadrons (KUPESK). I UK vil enkelte FSN blive forstærket med personel fra RAFSC-enheder. Hertil vil nogle FSN have Royal Auxiliary Air Force (R Aux AF) Regiment Squadrons underlagt til forsvaret af område 1. Hvor R Aux AF ikke er til stede, vil ansvaret for forsvaret af områder påhvile hæren - især Territorial Army.

Ikke desto mindre er det desuagtet en af chefen for UK FSN ansvar at forsvare FSN "stationsområdet", han må derfor vide, hvad der sker i "yderområdet".

Vedrørende forsvaret af "Stationsområdet" vil hans styrke til rådighed være begrænset til den på FSN værende styrke. Selvom han kan

forvente forstærkninger, kan han ikke forvente at disses uddannelsesniveau ligger over standarden for den første generelle militær uddannelse, og hovedparten af styrken vil være ubekendt med FSN geografi. Det er derfor klart, at planen for forsvaret af FSN, og de ressourcer der skal til for at gennemføre den, må omhyggelig identificeres. Planen skal samtidig være fleksibel for at kunne imødegå varierende trusler.

Problemet er ikke nyt. I 1941 blev premierminister Winston Churchill, på grund af tabet af Malene på Kreta, tvunget til at revurdere RAF politik på nærforsvarsområdet. I et brev af 29 JUN 1941 adresseret til; Secretary of State for Air og til Chief of the Air Staff, opremsede premierministeren RAF mangler og irettesatte dem, han skrev:

- Personel af alle grader må forstå, at de kæmper og dør for forsvaret af deres FSN. Hver eneste



flyvestation skal være en fæstning bemanded med kæmpende jordpersonel; og ikke bopæl for uniformerede civile i deres bedste alder beskyttet af et detachment soldater.

## FSN FORSVARSKARAKTERISTIK

FSN er i almindelighed geografisk isolerede og omgivet med åbent land eller måske skove. De objekter, som skal forsvares er ofte spredt og nogle af dem beliggende i det ydre forsvarsområde. Sådanne objekter er hovedsagelig faste installationer som ikke kan flyttes hvis truslen enten øges eller ændres. Endelig er flyene normalt spredt, enten i eskadrilleområderne i shelters eller taktisk ud over hele FSN.

Kort sagt kan flyvestationschefen ikke selv vælge hverken kampområde eller placeringen af værdifulde objekter i kampområdet. Disse karakteristika afslører en vital faktor, som ikke er tilstede for chefer i søværnet og hæren, nemlig, at chefer i RAF præcis ved, hvor de skal gennemføre den defensive kamp. Han vil have et intimt kendskab til terrænet og infrastrukturen. Hans defensive styrker kan sættes i position forberedt på at slå et angreb tilbage. Hans installationer kan forberedes til forsvar og han skal operere i et venligsindet og kendt lokalområde. Uanset dette, hvis planen skal være effektiv skal der tilføres endnu et fundamentalt princip. FSN sårbare punkter (SP) må identificeres og prioriteres. Ansvar for denne identifikation påhviler klart det personel som har ansvaret for de enkelte enheders mulighed for at operere. De ansvarlige skal udvalge og periodisk genvurdere SP for at vurdere den effekt tab eller skade af/på et SP vil have på FSN operative funktioner. Når SP er identificerede vil det fremgå, at nogle af dem kan grupperes i "Sektorer", herved vil der tegne sig en geografisk opdeling af planen for nærforsvaret. Flyvestationschefens problem er at

skulle forsvare de spredte objekter med en begrænset måske svinende styrke. Hans fjende kan være alt fra emotionelle, men uforudsigelige, idealister til højt uddannede professionelle sabotører.

For at afklare hvorledes flyvestationschefens dilemma kan løses, er der to elementer, som skal tages i betragtning: Først gennemgangen af de fundamentale nødvendigheder i en effektiv plan for nærforsvaret og derefter en vurdering af hvilke tjenestelige svagheder der forringer effektiviteten af en sådan plan.

## OVERVÅGNING OG ALARMERING

Angriberen vil søge at forbedre sine chancer ved et overraskelsesangreb. Overraskelser kan bedst undgås ved et effektivt overvågnings- og alarmsystem. Uden et sådant system løber flyvestationschefen den risiko at holde sit personel i et for højt beredskab. At beherske yderområdet er klart af vital betydning. Det er derfor nødvendigt at foretage recognoscering for at identificere det område fjenden må forvente at ville besætte af hensyn til eget overblik eller til placering af egen ildkraft.

Forsvareren må forhindre fjenden i at få adgang til nøgleterræn, enten ved fysisk at besætte det, eller råde over ildoverlegenhed. I spændingsperioder, den grå periode, eller under krig bør recognoscering foretages af patruljer, eller hvor det kan lade sig gøre, som en blanding af patruljer og luftovervågning. Når fjenden er observeret i yderområdet, men ikke engageret, skal hans tilstedeværelse rapporteres. Når en trussel mod FSN område er erkendt skal der tages skridt til at besætte FSN forsvarsstillinger. Dog bør en trussel imod et område på FSN ikke automatisk føre til en umiddelbar og fuldstændig besættelse af alle poster. Svaret på truslen må graderes i forhold til denne.

## TAKTISK FORSVAR

Det er uundgåeligt at nogle fjendtlige styrker vil trænge igennem det ydre område. Fjenden

udviklet sig til at ligge lidt over basisuddannelsen, er bemandingen i nærforsvarsområdet sørgelig utilstrækkelig.

En forøgelse af udrustningen og træning vil gøre meget til at forbedre holdningen til nærforsvaret, og bedre ledelse på alle niveauer forekommer essentiel. Giver man

flyvestationscheferne de nævnte forbedringer, vil dette forbedre deres muligheder for at indøve og perfektionere nærforsvaret i forhold til en i forvejen udarbejdet nærforsvarsplan, hvorved mulighederne for at beskytte luftfartøjerne, så længe disse er på FSN, yderligere forbedres.

\*\*\*\*\*

## Delkoncept for flyvevåbnets kommunikationstjeneste

Af MJ B. Cornelius, FSBU1.

### Baggrund

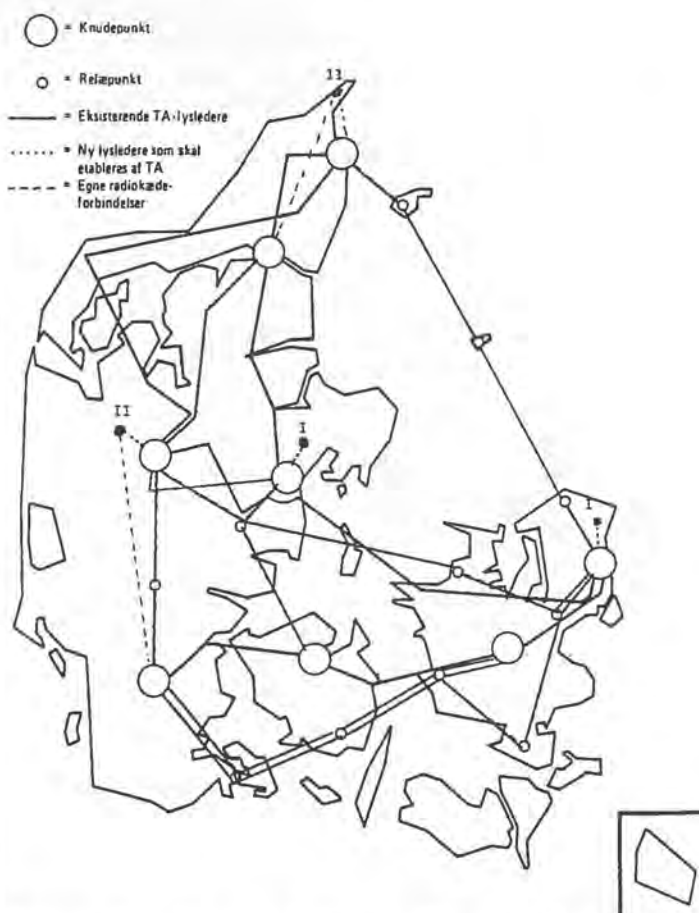
I den sidste udgave af Fly Nyt startede en gennemgang af udvalgte delkoncepter. Fly Nyt er denne gang nået til "Delkoncept for flyvevåbnets kommunikationstjeneste".

Studiegruppen (SG), der udarbejdede delkoncepten, hører til gruppen af ikke permanent nedsatte grupper. Den blev ved kommissorium fra Flyverstaben nedsat den 23 JAN 1987 med den opgave at udarbejde forslag til delkoncept vedrørende flyvevåbnets (FLV) fremtidige kommunikationsformidling. Delkoncepten blev afleveret til "flyvevåbnets styringsgruppe for studievirksomhed" den 24 SEP 1987, og på et møde den 20 OKT 1987 besluttede styringsgruppen med enkelte bemærkninger at anbefale Forsvarskommandoen (FKO), at "Delkoncept for flyvevåbnets kommunikationstjeneste" blev godkendt som grundlag for det videre arbejde.

### Studiearbejdet

Opgaven blev løst gennem et arbejdsforløb, som i hovedtræk omfattede:

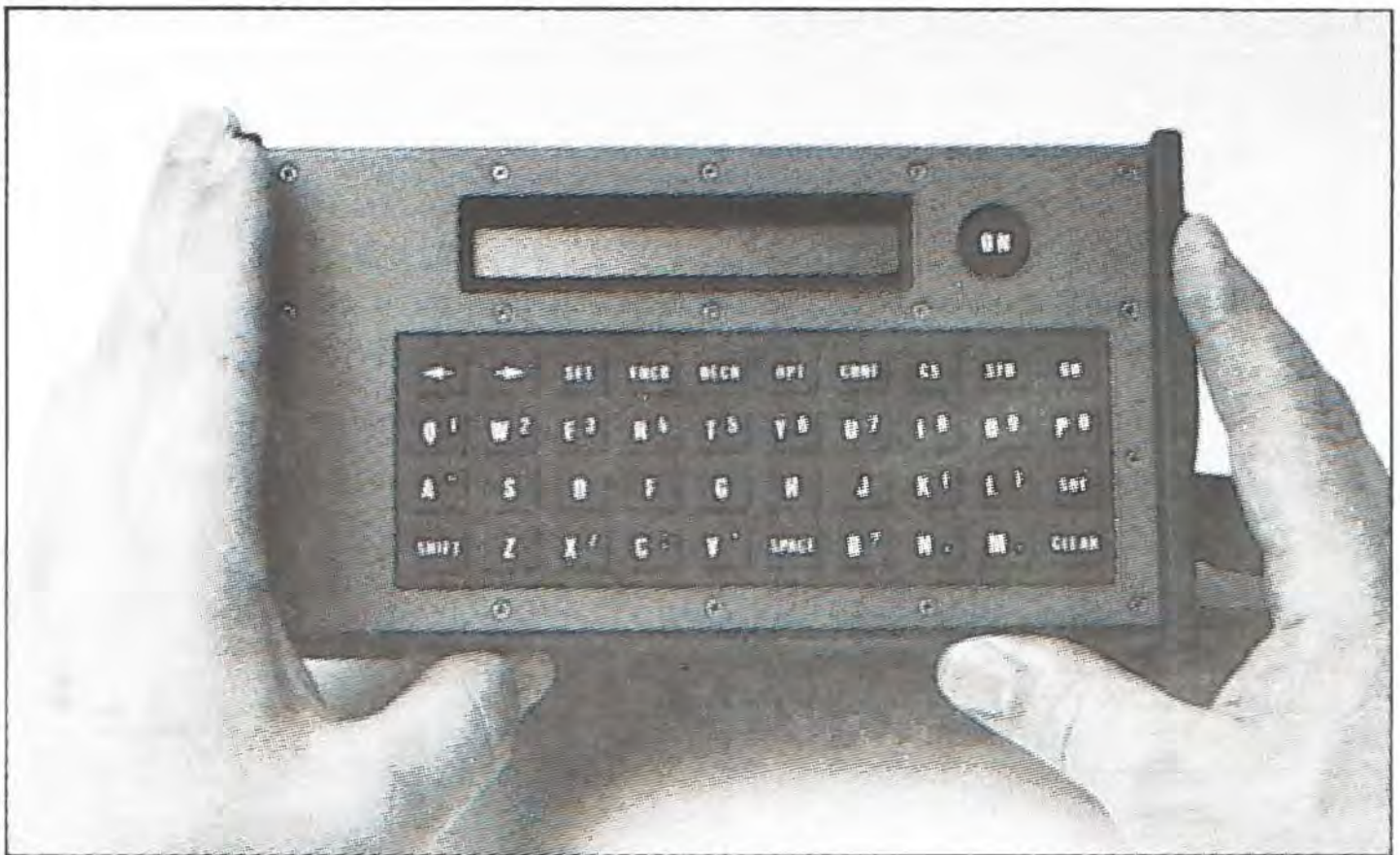
- kortlægning af status pr. 1987,
- analyse af det eksisterende system,
- udarbejdelse af forslag til forbedringer.



Tjenesteintegreret digitalt netværk baseret på løsningsmulighed C i KOM FREM, TA-lysledere kombineret med egne radiokædeforbindelser.

Kortlægning af status indebar en tilvejebringelse af den nødvendige basis til brug for analysen og udarbejdelse af forslag til forbedringer. Forsvarets Ef-





Bærbart kryptoudstyr, udstyr af denne type indgår i delkonceptets løsningsforslag.

terretningstjeneste vurderede truslen mod FLV kommunikationssystemer og SG redegjorde derefter for den forventede teknologiske udvikling samt beskrev FLV nuværende kommunikationssystemer og struktur.

Analysefasen afdækkede et antal utilfredsstillende forhold, herunder bl.a.:

- manglende mulighed for sikker og hurtig kommunikation med HAWK enheder under bevægelse og i deployerede stillinger,
- utilstrækkelige muligheder for overførsel af klassificeret tale, skrift og data mellem flyvevåbnets øvrige operative enheder,
- begrænsede alternative muligheder for kommunikation, hvis primære systemer helt eller delvis blev sat ud af spillet,
- betydelig sårbarhed i visse vitale dele i det

eksisterende kommunikationssystem.

Ved udarbejdelsen af forslagene blev disse søgt tilpasset på en sådan måde, at de kunne indgå i eller gennemføres sideløbende med andre kendte nationale og allierede planer vedrørende samme eller tilgrænsende emner.

Alle forslag skulle endvidere muliggøre en gradvis forbedring af flyvevåbnets kommunikationsformidling inden for konceptens 15-årige tidshorisont.

De væsentligste forslag omfattede:

- et tjenesteintegreret, digitalt transmissionsnet til hurtig og sikker udveksling af tale, skrift og data,
- et forbedret kommunikationssystem til HAWK enheder under bevægelse og i deployerede stillinger,

- anskaffelse af "secure voice" telefonudstyr samt bærbart mini-kryptoudstyr til operative enheder, som ikke var tilsluttet ovennævnte integrerede transmissionsnet og
- modernisering af det landsdækkende HF-radio-system.

### Løsningsforslag.

Delkoncepten indeholder et antal løsningsforslag, store som små (prisfastsat fra få millioner kr. og op til over 100 millioner kr.). Blandt forslagene er:

"Secure Voice" til FLV operative enheder. Omfatter national anskaffelse af SPENDEX-40 telefonudstyr, som skal anvendes sammen med NATO-anskaffet udstyr af samme type eller af typen STU-II.

Kommunikation imellem HAWK enheder under bevægelse. Indebærer opbygning af et radiocellenet med en stationær basestation i hver celle. Basestationerne forbindes via det offentlige net til en speciel automatcentral, der sammenkobler trafikken mellem abonnenterne. HAWK-AFD/Ø og HAWK-AFD/V får hver sit adskilte system.

Overførsel af klassificeret fjernskrivertrafik til deployerede eskadriller. Omfatter supplerende anskaffelse af AROFLEX udstyr, opstillet i radiotrailer. Ved hjælp af det ovenfor anførte radiocellenet kan HAWK-AFD dermed kontakte enhver firing unit (FU), i deployeret opstilling.

Bærbart kryptoudstyr. Udover en planlagt NATO-anskaffelse af bærbart kryptoudstyr, der kan tilsluttes almindelige radio- og telefonkredsløb, foretages en national anskaffelse som et supplement.

HF-radiosystem som alternativ for kabel- og radiokædeforbindelser. Det eksisterende radionet (RD 200) mellem FLV faste enheder bibeholdes med nuværende sende/modtageudstyr. Terminaludstyrene udskiftes derimod med moderne, tidssvarende udstyr, som øger nettets ka-

pacitet, og forenkler og forbedrer betjeningen.

Tjenesteintegreret, digitalt netværk. Forslaget er baseret på den i "Forsvarets delkoncept for datatransmission i fremtiden" (KOM FREM) skitserede løsningsmodel C. Samtlige FLV punkt-til-punkt kredsløb tilsluttes dette net og ændres

til at være korte tilbringerforbindelser til nærmeste knudepunkt.

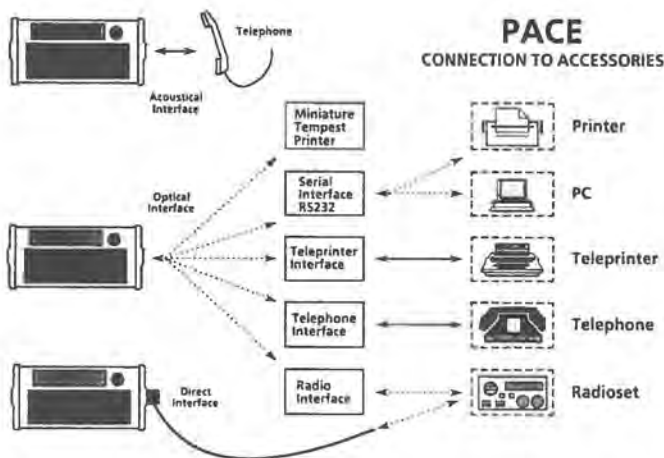
Kryptoudstyr til brug på civile lufthavne. For at sikre taktisk brug af civile lufthavne etableres en klassificeret, to-vejs fjernskriverforbindelse til civile lufthavne baseret på anvendelse af lufthavnens eksisterende TELEX i forbindelse med AROFLEX krypto-/fjernskriverudstyr. Som back-up anskaffes et enkelt sæt mini-kryptoudstyr pr. lufthavn, (bærbart kryptoudstyr).

Modifikation/supplement af Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG) telefoncentral MD 110. Indebærer forbedring af telefonforbindelser til, fra og internt i KVG. KVG behov for telefoncentraludstyr til operative formål tilgodeses ikke med eksisterende MD 110 udstyr, som hverken har (eller umiddelbart kan forsynes med) programmel, der tilgodeser kravene om en række operative servicefunktioner.

Udvidelse af ACBA CCIS til at omfatte KVG med dispositionsenheder samt HAWK AFD/Ø og V. For at kunne tilgodeses behovet for udveksling af datainformationer mellem enheder tilsluttet ACBA CCIS og KVG/LVG udvides ACBA CCIS til at omfatte KVG med dispositionsenheder samt HAWK AFD/Ø og HAWK AFD/V.

Kommunikation mellem LVC og SØRA. Den igangværende kabellægning imellem (COC) og søgeradaren erstattes af en radiokædeforbindelse (SHF) med drejbar antenne på COC. Forbindelsen skal kunne overføre i alt 5 datakanaler, 5 talekanaler samt en bredbånds-videokanal.





FLV integrerede vejrinformations-  
system. METRING 1, 2 og 3 samt  
FAXRING foreslås nedlagt. Det på  
FSN etablerede MIDAN system samt  
de civile lufthavnes vejrtjenester  
forbindes via basisnetværket til  
en central computer i Vejrtjene-  
stecenter Karup. Alle vejrinforma-  
tioner tilføres nævnte computer.  
Samtlige vejrtjenester forsynes  
med skærm, tastatur og printer  
samt tilslutning til fælles data-  
netværk. Kryptografering af infor-  
mationerne mellem militære brugere  
gennemføres.

Formidling af beredskabsordrer  
m.v. til luftmeldekorpsset.

Formidling af beredskabsordrer og  
andre korte, klassificerede medde-  
lelser til luftmeldedistrikterne  
foreslås gennemført ved anvendelse  
af mini-kryptoudstyr, der er aku-  
stisk tilsluttet telefonforbin-  
delser.

Databaseret meldesystem (LUCIA)  
til luftmeldekorpsset. For at til-  
sikre hurtigere spordataoverførsel  
og -præsentation udrustes hver  
luftmeldepost med en lille data-  
terminal, som via en transmissi-  
onslinie kan forbindes til et com-  
puterudstyr i den nærliggende  
LAVAC. Meldesystemet anvendes også  
til formidling af ABC informatio-  
ner til Civilforsvaret.

Udvikling siden 20 OKT 87.

Delkoncepten har efter frem-  
sendelsen været til høring ved FTK  
og FMK samt internt i fagstabene i  
FKO. Det afsluttende stabsarbejde  
foregår p.t. i FKO, og resultatet  
kan forventes ved udgangen af  
1988.

Som følge af den manglende  
godkendelse er ingen af løsnings-  
forslagene gennemført, ligesom in-  
gen af forslagene er påført mate-  
rielanskaffelsesplan eller mate-  
rieldriftplan.

Med hensyn til bærbart kryp-  
toudstyr har NATO anskaffelsen  
fundet sted, og udstyret er for-  
delt til enhederne.

"Secure voice" problematiken  
skal snarest behandles samlet for  
alle tre værn.

"KOM FREM" koncepten, der er  
basis for det foreslåede netværk,  
er endnu ikke godkendt.

\*\*\*\*\*

# Airfield Damage Repair (ADR)

KN E. Kristensen, FMK



*Et krater*

Airfield Damage Repair (ADR) har sin baggrund i STANAG 2929, der er implementeret i Flyvevåbnet.

ADR omfatter den kæde af aktiviteter, der er nødvendige, for at genetablere den operative kapacitet på en flyvestation efter et konventionelt angreb.

Aktiviteterne omfatter følgende hovedområder:

- Rekognoscering og rapportering af skadesomfang, forsaget/forsinket ammunition samt evt. B og C kampstoffer, til Damage Control Center (DCC).
- Skadesvurdering og beslutning om hvor og hvorledes genetableringen skal iværksættes i prioritetsorden.
- Ammunitionsrydning, også betegnet Explosive Ordnance Disposal (EOD).

- Genetablring af Minimum Operating Surface (MOS) inklusiv flymanøvreringsområder og tilkørselsveje, også betegnet Rapid Runway Repair (RRR).
- Genetablring af faciliteter og funktioner, der er nødvendige for udførelse af luftoperationer, også betegnet Restoration of Essential Service (RES).

MOS er defineret som en startbane på minimum 15x1500 meter. I praksis vil udgangspunktet imidlertid være de krav, der stilles til længden af banen for de flytyper, der opererer fra flyvestationen.

Rekognoscering og rapportering af alle operative områder skal være tilendebragt indenfor 30 minutter ellers vil det ikke være muligt at leve op til det overord-



nede tidskrav.

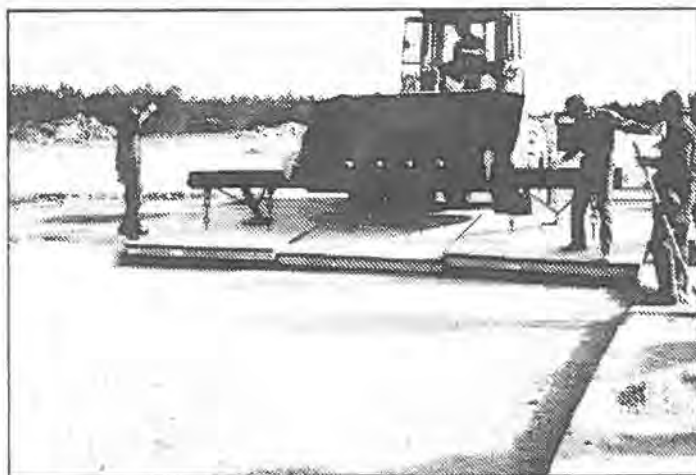
Rapportering kan foretages med alle til rådighed værende kommunikationsmidler, men skal være nøje planlagt og prioriteret for at undgå kaos.

På grundlag af rapporteringen beslutter DCC hvor MOS skal etableres, og iværksætter samtidig en nøjere skadesanalyse for på dette grundlag at kunne indsætte ressourcerne mest effektivt.

Før genetableringen kan påbegyndes, skal EOD-personel rydde området for ammunition, hvilket kan være en vanskelig opgave, især hvis der i samme område er større tidsforsinkede bomber og et større antal følsomme eller elektronisk udløste bomblets, i form af små bomber, miner etc.

Traditionelle EOD-operationer er tidskrævende, og den anvendte systematik er baseret på højst mulig sikkerhed. Ved udførelse af ADR-EOD-operationer er tiden til rådighed imidlertid så kort, at såvel risiko som systematik må vurderes og besluttes i hvert enkelt tilfælde.

Der foretages i NATO både forskning, forsøg og udvikling af materiel med henblik på at kunne løse denne EOD-opgave så effektivt og sikkert som muligt.



Nedlægning af topplag. Her betonfliser, vægt ca. 1635 kg. pr. stk.

Når området er ryddet for ammunition, iværksættes reparation af start- og rullebaner. Som vurderingsgrundlag for de nødvendige ressourcer hertil anvendes et såkaldt NATO standard crater sammen med et forventet skadesomfang.

NATO standard crateret er et typisk krater forårsaget af en bombe med 100-150 kg sprængstof.

Ved reparationen forudsættes den nederste del af krateret opfyldt med udkast fra sprængningen.

For at opnå tilstrækkelig bæreevne, er det imidlertid nødvendigt at anvende nye materialer til den øverste meter af krateret. Et standard krater vil have et areal på 315 m<sup>2</sup>, hvorfor der skal tilføres nye materialer i et omfang på 315 m<sup>3</sup> og en samlet vægt på ca. 500 tons - PR. KRATER.

Toplaget skal kunne bære vægten af et fly under såvel start som landing. Der findes forskellige muligheder, men på danske flyvestationer anvendes primært store betonfliser på 2x2 meter eller asfaltbeton i 20-40 cm tykkelse.

Samtidig med genetablering af nødvendige faciliteter såsom ATC, brændstofledninger, kommunikationssystemer med videre.

Hele forløbet iværksættes, styres og koordineres fra DCC, en vanskelig opgave, der kræver stor indsigt og erfaring af det involverede personel.

ADR-tjenesten indgår i flyvevåbnets organisation som et element i de nyoprettede Ingeniør-eskadriller på de flyoperative flyvestationer.

På Flyvestation Karups ydre område er der etableret et træningsområde og indkøbt entreprenormateriel, køretøjer m.m. til uddannelse af ADR-personel, en uddannelse der indledningsvis omfatter RRR-delen, men som på længere sigt er påtænkt udviklet til at omfatte hele ADR-området.

Etablering af af en ADR-tjeneste i flyvevåbnet er ingen let sag og vil tage tid.

Men vi er igang og på rette vej.

\*\*\*\*\*

# Mønstringsøvelse på Flyvestation Vandel

Af N.M. Schaiffel-Nielsen



Søndag ved aftenstide. Seniorsergent K.E.H. Jørgensen havde sammen med major E. Ryge tilrettelagt en kammeratskabsaften. Her underholder Egtved Kommune Musikskolens Harmonikaorkester. De gjorde utrolig lykke og ved den senere koncert i teltet, var taget ved at løfte sig under begejstringsudbrudene.

## SA MØDTES DE GAMLE DRENGE IGEN

Så blev det fredag den 2. september 1988. Det er en grå halvtrist morgen. Skyerne slæber i lav højde hen over Flyvestation Vandel. I flyvestationens østlige del er en græsmark ved at blive omdannet til parkeringsplads for omkring et hundrede biler, civile vel at mærke. Mere end et års planlægning er ved at få krop. Omkring 350 tidligere værnepligtige og konstabler skal mønstres. Befalingsmændene og officererne har allerede været på flyvestationen i flere dage, men nu skal mandskabet altså komme. Når de er mange nok, det vil sige en lastbilfuld, er der afgang til en skole i den fjernere liggende omegn.

Her har Personelsektionen indrettet sig til modtagelse sammen med regnskabsføreren, feltpræsten, socialrådgiveren og andre, som skal sikre de genindkaldtes velfærd i de sidste minutter, som civilister.

## OG DET GIK STÆRKT

Ind kom de i den ene ende og inden de eller Deres udsendte havde fået sig set rigtigt om, var de ude i den anden ende. Det samme gentog sig på depotet, hvor der blev udleveret uniformer og så videre, alle der har gjort tjeneste kender denne mølle. Med sækken under armen og efter at have købt sokker, der blev i al beskedenhed solgt sokker for 12.500 kr., var man



klar til at forlade det civile liv.

Fra depotet gik turen tilbage til Flyvestation Vandel, hvor en teltby ventede på de genindkaldte. Her blev de sorteret ud til de forskellige endheder. Ved de respektive telte blev de modtaget af delingsføreren, som sagde goddag og velkommen til. Vi fulgte med et par af de "nye" til Eskadrille 664, nærforsvarseskadrillen, til deres "hjem" i de kommende 5 døgn. På sengen lå endnu en sæk med udrustning og en sovepose, de var klar til at få udleveret våben.

### TOG DET SOM EN OPLEVELSE

Vi spurgte de to "nye", hvad de mente om genindkaldelsen? -Det er jo noget vi skal, svarede de samstemmende, - Og nu vi er her, kan vi jo ligeså godt få det bedst mulige ud af det.

Der var iøvrigt en slående god og positiv stemning over hele mønstringsholdet. En sergent sad og vippede på en stol op ad "Sølvbryllupsteltet" (Cafeteriet), - Jo, han var da genindkaldt for 3. gang og sad og nød det, man kan tidligt nok komme til at stå op længe, mente han.

Om Hærens Flyvetjeneste ønskede at byde velkommen ved vi ikke, men der var livlig trafik af H-500 helikopteren hen over teltlejren hele formiddagen.

### MODTAGELSE AF STYRKEN

Udleveringen af håndskydevåben tog lidt længere tid en beregnet, men kl. 1245 var man klar til at stille op til den officielle modtagelse, som blev foretaget af chefen for Operationsafdelingen, major O. Eriksen, idet den nytiltrådte stationschef, oberstløjtnant P. Helge var forhindret af møde andetsteds i Flyvevåbnet.

I luften var der hidsig trafik. C-130 Hercules transportfly fra RAF startede og landede i en lind strøm. De bragte personel og gods ind til NO. 1. (F) Squadron. Eskadrille 730's F-16 drønedes hen over flyvestation for endelig at lande og parkere i sydøstområdet. Flyene skulle senere anvendes af de gen-

indkaldte fra den centraliserede ammunitionstjeneste til opladningsøvelser. På det mere jordnære plan modtog flyvestationen 4 M 41 kampvogne og et antal pansrede mandskabsvogne hjemmehørende ved Jydske Dragonregiment i Holstebro. De skulle næste uge agere fjende i forbindelse med Øvelse Stridsøkse. Et nyt og mere barsk indslag i øvelsen, men ikke urealistisk. At de så parkerede lidt tæt på flyvefeltet, hvad der fik fungerende tårnchef major Eliassen til at bede dem om at flytte lidt længere væk fortæller kun, at fly og kampvogne ikke er nogen god blanding.

### GMU

Den nævnte forkortelse fortæller noget om, at nu skulle man igang fra bunden af. Sådan da. Deres udsendte fik sin tro på Det danske Forsvar bekræftet ved at se på, med hvilket håndelag de genindkaldte tog på deres våben under rengøringen af disse. For slet ikke at tale om repetitionen i våbenbetjening. Jo det blev hverdag i tiden mellem klokken 0700 og klokken 1300 den fredag.

Klokken 1900 var det så fyraften og de fleste var vel også rimeligt trætte efter en lang dag. Dog ikke mere trætte end at nogen ikke var helt tilfredse med, at de ikke måtte forlade lejren. Næste dag fortsatte enkeltmandsuddannelserne. Gaskammeret er det faste indslag. Her skulle de genindkaldte for første gang stifte bekendtskab med de nye gasdragter.

### SPECIALUDDANNELSER

Sanitetstjenesten, de går under betegnelsen specialister sammen med brandfolkene og personellet fra CAT-tjenesten (Centraliceret Ammunitionstjeneste), var lørdag morgen i fuld gang med at repetere indholdet i førstehjælpskassen på forbindepladsen. Værdien af deres tilstedeværelse er målbar idet moralen i en krig falder proportionalt med deres fravær.

På brandstationen var der fuld gang i den teoretiske, såvel som den praktiske uddannelse. På billedet ses tydeligt, hvorledes man ikke skal søge at slukke magnesium



CAT-personel fra Flyvestation Skrydstrup ifærd med at klargøre til opladning af F-16. Imens svedte de genindkaldte med at gøre selve ammunitionen klar.

med en 5 kilos halonslukker. Brandkøretøjerne blev gennemgået fra a til z og funktionen af hver enkelt ting blev forklaret. Mange af de genindkaldte kunne blot nøjes med at nikke genkendende til tingene, for andre var der ændringer og nyt materiel at lægge mærke til. Vel ikke underligt, når den ældste af de genindkaldte brandfolk var 49 år gammel - vi er begyndt at indekalde bedstefædrene.

I briefingrummet teoretiserede CAT-folkene over deres opgaver, men så egentlig ud, som om de hellere ville ud at lade op, på flyene altså.

Det er en speciel oplevelse at se de genindkaldte stå der med bogen i hånden og så moment for moment at samle et hypermoderne missil af typen Sidewinder. Stille og roligt tager missilet form og er klar til at blive hængt på flyet.

#### TORDEN

Truende sorte bygeskyer trak hen

over flyvestationen og læssede en mængde regn ned over alle. En ny cumulonimbus sky trak hen over den sydlige del af pladsen. Denne gang med ild og tordenbrag til følge. Fra CAT-holdføreren var reaktionen omgående. -Vi afbryder opladningen. Kombinationen lynnedslag, bomber og raketter dur ikke rigtig, man må passe på sig selv.

#### BJERGNING

Kørselstjenesten havde andet at gøre end at holde hjulene igang. Uddannelsen af de genindkaldte i bjergning af køretøjer, hvor hjulene var gået i stå, optog en del af tiden.

Seniorsergent Liboriussen fra Flyvestation Skrydstrup gennemgik den teoretiske side af, hvorledes man flot - bringer en lastbil, der er havnet i grøften eller andet ubekvemt sted. Det var noget med trækraft i forhold til vægt og forankring, som vi så tog med ud for at se på.



Hvordan man får anbragt en lastbil i en så umulig position uden at ødelægge den, ja det kræver viden om kræfternes påvirkning af køretøjet. At den kunne hales op igen, ja det så vi med egne øjne. At lastvognen kunne køre efter den behandling fik vi også syn for, da personellet skulle lære at køre ned over en ca. 12 meter høj skrænt. Deres udsendte kunne næsten høre adrenalinpumpens slag hos de første der kørte ud på en "hylde" og derefter skulle dreje det tunge køretøj 90 grader ud over den stejle skrænt. På anden tur hørtes pumpen ikke mere.

#### ESKADRILLE 674

Eskadrille 674, kanonluftforsvaret, eksercerede kanonbetjeningen og alt det der hører til den del. Til kanonbetjening hører også målfølgeøvelser, ikke mindst for håndrettede L60 kanoner.

Seks håndrettede L60'ere stod og ventede på at blive trukket fra sydvestområdet til vejen ved flyvekontrolltårnet. Desværre var enhedens chauffører ikke omskolet endnu og hvad bestemmer chefen så? Jo, han beordrer kanonerne håndtrukket ad sydlige parrallel til bemeldte vej. Selv om det var tungt, kanonen vejer 2,5 t., ja så morede mandskabet sig ikke så lidt



Slukning af magnesiumbrand med Halon. Ikke nogen helt fin kombination. Magnesium har det med at sprede sig når det forsøges slukket med andet end vand. Det vi ser er en del af uddannelsen af de genindkaldte brand- og redningsfolk. Den ældste var iøvrigt 49 år.

over det kanonrace, de der kom ud i. Der blev sågar foretaget overhalinger.

Denne lørdag eftermiddag skulle så oberstløjtnant P. Helge flyve rundt med en T-17 og udgøre mål for kanonerne. Det gik ikke helt sådan. C-130'ere er et meget større og bedre mål, for slet ikke at tale om Harrier-fly, der i slow motion kommer ind til landing. Trafikken i luftrummet sendte den lille T-17 i venteposition, og personellet havde nok at sigte på.

#### BORRIS SØNDERLAND

Det militære skydeområde på Borris Sønderland var målet for søndagens aktiviteter.

Som tidligere nævnt, var der ankommet et antal kampvogne og PMV'er til flyvestationen. For at kunne nedkæmpe disse i den kommende øvelse, måtte de genindkaldte fra Eskadrille 664 uddannes i at anvende pansernæver benævnt PNÆV M74.

Oversergent Toft fra flyvestationens ABC- og Nærforsvarssektion var taknemmelig for det gode vejr. Hans flip-overs ville ikke have gjort sig særlig godt i øsregnvejr, mente han. Septembersolen var da heller ikke karrig den søndag og lyngen blomstrede.

Skydning med gevær M/75 med kikertsigte var en nyhed for de genindkaldte og måtte derfor også øves og endelig er skydning med LMG i feltaffutage også en del af uddannelsen.

#### TID TIL UNDERHOLDNING

Søndag aften havde velfærdsbefalingsmanden, seniorsergent K.E.H. Jørgensen, arrangeret kammeratskabsaften. For en enkelt gangs skyld skulle man væk fra feltrationer og instruktioner, det var tid at slappe af.

Til musik fra et veloplagt harmonikaorkester fra Egtved Kommunale Musikskole, blev omkring 400 mand holdvis lukket ind i sølvbryllupsteltet.

Herlig mad, så god, som vor mor lavede den. Efter maden kom pigerne, som harmonikaorkestret bestod af igen for at spille. Begejstringen ville næsten igen ende tage. Pift, hyl og tramp efter hvert

nummer.

25 mand fra No. 1 (F) Squadron var inviteret til at deltage i kammeratskabsaftenen. Det viste sig at være alle tiders idé og endte med, at englænderne underholdt deres danske kolleger med korsang. En festlig aften.

### STRIDSØKSE

Flyvestation Skrydstrup har sin SORTE RAVN, Flyvestation Karup sin URKOK og Flyvestation Vandel har sin STRIDSØKSE-øvelse. Af ukendte grunde løb en øvelse STRIDSØKSE af stablen den mandag aften klokken lidt over 22. Personellet strømmede til i løbet af meget kort tid. Kommandostationer blev rigget til og mønstringspersonellet og No. 1 (F) Squadron gjorde klar til at forsvare sig. Det ellers så venligt sindede Hjemmeværn, personellet ved Hærens Flyvetjeneste og Jydske Dragonregiment påtog sig fjendens rolle. Det blev et hektisk døgn, hvor Deres udsendte måtte nøjes med at følge begivenhederne adskillige meter under jorden ved hjælp af moderne kommunikationshjælpemidler. Når da ikke en fjern sirene igen meldte om luftalarm.

ABC-alarm igen. Maske på, - det bliver aldrig helt rutine at vænne sig til den.

Tirsdag aften var der ingen, der skulle i byen. Flyvestationen var befolket med grå og trætte ansigter, det var den øvelse og dem kommer der sikkert flere af.

### FARVEL - OG TAK

Onsdag morgen gik hele det store afviklingsapparat igang. Efter et par små rykvise tilløb flød tingene igen i olie, med nogle tabs- og skademeldinger til følge, noget skal næsten blive væk, når så, når så mange skal holde styr på så meget.



*Udlevering af mundering, her tilbydes rene underbenklæder.*

Tilbage sad så flyvestationens faste personel, som skulle igang med at rydde op. Lagertjenesten, som mere eller mindre havde arbejdet i døgndrift ved hjælp af personel fra stort set hele Materielafdelingen, kunne begynde at geare lidt ned. Og resten kunne sætte sig hen og skrive rapporter - det kunne man så kalde selvransagelsens stund. Hvad gik godt? Og hvad gik galt?

Næste øvelse er under forberedelse.

\*\*\*\*\*



# Tænk på Flyvevåbnets Bibliotek

Af: Tidligere leder af Flyvevåbnets Bibliotek  
E.P. Willumsen



*Henny Horskjær og bibliotekshunden Rexie varetager udlånet.*

Flyvevåbnets Bibliotek er, som det vil være bekendt, jf. bl.a. kundgørelse for forsvaret B 17-1987, en selvstændig enhed i flyvevåbnet. Biblioteket indgår endvidere - i lighed med hærens og søværnets biblioteker - i den del af det samlede danske biblioteksvæsen, som hedder forskningsbibliotekerne. Disse ledes alle i biblioteksfaglig henseende af Rigsbibliotekaren. Flyvevåbnets Bibliotek er offentligt tilgængeligt, og alle kan låne i henhold til de herfor fastsatte regler.

At et bibliotek er et forskningsbibliotek vil sige, at det inden for et bestemt fagligt område - ofte som landets hovedbibliotek på dette område - skal tilvejebringe, udlåne og opbevare al væsentlig litteratur, der dækker dette område, herunder søge at hjemskaffe væsentlig udenlandsk litteratur inden for fagområdet.

Alt naturligvis i det omfang, de til rådighed stillede midler gør dette muligt.

Bevaringspligten er ubegrænset, så et forskningsbibliotek vil aldrig kassere materiale, der henhører under det område, der er dette biblioteks særlige speciale. Det tilstræbes derimod at opbygge og bevare for eftertiden omfattende samlinger, der rummer udvalg af alt det væsentlige inden for det særlige emneområde.

Flyvevåbnets Bibliotek er landets hovedfagbibliotek vedrørende luftmilitære emner og flyvning. Alle i Danmark, der har en videregående interesse for disse emner, vil i praksis være henvist til at benytte Flyvevåbnets Biblioteks litteratursamling.

Biblioteket søger endvidere at opbygge så fyldig en samling som mulig af litteratur, der vedrører selve det danske flyvevåben,



d.v.s. alle bøger samt artikler i tidsskrifter o.l., der omtaler flyvevåbnet, diverse jubilæums-skrifter og tjenestestedsblade. Endvidere indsamles publikationer udgivet i særlige anledninger som f.eks. åben hus-dage.

Endelig skal nævnes, at Flyvevåbnets Bibliotek virker som "læreanstaltbibliotek" for Flyvevåbnets Officersskole, der ligger som nabo til biblioteket. Som følge heraf anskaffes også litteratur, der særlig tager hensyn til især de samfundsfaglige fag på Officersskolen, bl.a. meget om udenrigs-, sikkerheds- og forsvarspolitik.

Flyvevåbnets Bibliotek er et forholdsvis "ungt" bibliotek, i hvert fald hvis man sammenligner med hærens og søværnets biblioteker, der begge er over 200 år. Men interessen for luftmilitære emner og især for flyvning er stor og ser også ud til at være voksende. Bibliotekets største lånergruppe er civile mennesker, spredt over det ganske land, og i et vist omfang også i vore nabolande. De låner bøger i Flyvevåbnets Bibliotek gennem deres lokale biblioteker.

Også blandt flyvevåbnets eget personel er der voksende interesse for at låne ved Flyvevåbnets Bibliotek. Det ser for biblioteket ud som om, der ligger en stigende interesse for flyvevåbnets historie bag læselysten. Vi er tilsyneladende nu blevet så gamle i flyvevåbnet, at interessen for det, der ligger forud for ens egen nutid, har meldt sig er begyndt at gøre sig gældende mange steder.

Hvis denne interesse ville resultere i, at flere end de endnu ret få, der allerede har skrevet om flyvevåbnet og om dertil knyttede emner, ville fatte pennen og bidrage med kvalificerede indlæg af historisk eller fagmilitært art, ville et savn blive afhjulpet. Sammenlignet med andre lande er vi desværre sørgeligt bag efter. Dansk produceret litteratur om luftmilitære emner, flyvning og om flyvevåbnet er meget begrænset.

Grundlaget for forskning af historisk og fagmilitært art er imidlertid, at der er et rimeligt fyldestgørende kildemateriale til rådighed. I samme omfang, der er mangler i grundlaget, besværliggø-

res - måske nærmest umuliggøres - en senere forskning på vedkommende område.

Ved Flyvevåbnets Bibliotek er der desværre mange mangler i den eksisterende samling af bøger og tidsskrifter. Årsagerne hertil er mange. Det kan først og fremmest nævnes, at indkøb i perioder har været stærkt begrænset af økonomiske grunde, som bl.a. nok har været præget af en mangelfuld forståelse for et biblioteks betydning i et moderne flyvevåben. Desværre har også en usikker og svingende målsætning og anskaffelsespolitik spillet ind. Endvidere er opstået mange mangler, især i tidsskriftsamlingen, som følge af udlån og rundsendelse til enhederne i flyvevåbnet.

Ud over at følge med i udviklingen gennem nyanskaffelser af litteratur søger Flyvevåbnets Bibliotek at supplere og komplettere den ældre samling, når mulighed foreligger. Det sker bl.a., at Flyvevåbnets Bibliotek som gave modtager litteratur fra personel, som, måske fordi de er blevet ældre, vil skille sig af med litteratur om militære emner og flyvning, som de ikke længere selv synes, de har brug for. Dette er Flyvevåbnets Bibliotek taknemmelig for. Det giver os mulighed for at supplere vor samling af bestemte emner eller af serier.

Flyvevåbnets Bibliotek vil derfor slutte med at bede flyvevåbnets enheder og personel om at tænke på Flyvevåbnets Bibliotek, når man lejlighedsvis skal disponere med litteratur af forskellig art.

Når der udgives særlige skrifter i anledning af jubilæer og diverse arrangementer, er Flyvevåbnets Bibliotek interesseret i evt. at overtage materialet med henblik på at supplere den eksisterende samling. Det vil i disse tilfælde oftest være praktisk at tage telefonisk kontakt med biblioteket for at aftale nærmere om evt. overtagelse.

Som det forhåbentlig er fremgået af ovenstående, har Flyvevåbnets Bibliotek en vigtig målsætning at leve op til, og der kan også registreres et stigende behov for at trække på bibliotekets samlinger. Hvis flyvevåbnets enheder



og personel hjælper biblioteket med at gøre samlingen af litteratur så komplet som mulig, vil Flyvevåbnets Bibliotek bedre være i stand til fremover at hjælpe de personer, såvel i som uden for flyvevåbnet, der fordyber sig i de

emner, der naturligt ligger os alle nær.

Tænk derfor på Flyvevåbnets Bibliotek, når der produceres ny litteratur, eller der skal tyndes ud i lokale beholdninger af bøger og tidsskrifter.

\*\*\*\*\*

## *Fly på fejespån*

Af N.M. Schaiffel-Nielsen



*T-17 i en lidt uvant situation.*

Fredag den 5. august kom piloten på T-412 ud for en kedelig oplevelse. På vej ind til landing, holdt motoren pludselig op med at levere trækraft. Der var kun et at gøre, se at komme ned i en fart, helst med hjulene først og derefter afslutte landingen med flyet i et stykke. Det lykkedes

trods det, det foregik ned over en svag skrænt og med 15 knob vind på tværs. Ikke de allerbedste forudsætninger for at gennemføre en landing uden motor.

Som det ses, måtte T-412 ud på en køretur på en af de til den slags formål konstruerede fejespån.

\*\*\*\*\*

## Uddeling af legater på FAK



MJ L. Eiming

Ved afslutning af Stabskursus II på FAK blev det meddelt at MJ L. Eiming fra FLV skulle modtage en legatportion af HOA's legat.

MJ L. Eiming har afsluttet Stabskursus II med et særdeles tilfredsstillende resultat og har hertil formidlet et særdeles godt samarbejde. MJ L. Eiming har tillige udført et forbilledligt arbejde som klasseformand.

FLYNYT ønsker tillykke.

\*\*\*\*\*

## Chefskifte på Flyvestation Vandel

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

DET BEDSTE JOB ER AT VÆRE CHEF PÅ FLYVESTATION VANDEL.

Onsdag den 31. august var Flyvestation Vandel nået frem til en skiftedag.

Flyvestationens chef gennem de sidste ni og et halvt år, oberstløjtnant K.S. Pedersen skulle gå på pension.

Hangar tre var gjort klar til parade og ved halv et tiden begyndte personelet at ankomme. Ikke blot flyvestationens faste personel, men også personellet fra mobiliseringsenhederne Eskadrille 664 og Eskadrille 674 var til stede idet disse var indkaldt til mønstringsøvelse.



Oberstløjtnant P. Helge fotograferet under sin tiltrædelsestale til personellet.



Oberstløjtnant K.S. Pedersen sagde i sin tale til personalet, - Det er altid svært at tage afsked. Der er med vemod jeg siger farvel, fordi jeg gennem årene har skabt en række bindinger, som jeg ikke ønsker at kaste fra mig.

- Det har altid heddet sig, at det bedste job i flyvevåbnet var jobbet, som eskadrillechef. Efter at have været eskadrillechef i to perioder må jeg sige, - Det bedste job i flyvevåbnet er at være Chef for Flyvestation Vandel.

Oberstløjtnant K.S. Pedersen takkede i sin tale personalet for den gode indsats og samarbejde gennem de mange år. Han omtalte videre de mange forandringer flyvestationen i disse år undergår og sagde videre, - Alt dette kunne ikke lade sig gøre uden den loyale indsats personalet har ydet.

Den officielle overdragelse af kommandoen blev foretaget af Chefen for Flyvertaktisk Kommando generalmajor M.V. Hansen, som i sin tale til K.S. Pedersen bl.a. sagde, - Flyvestation Vandel står i en situation, som har den allerstørste betydning for vort forsvar. Mandskabet på flyvestationen har en god korpsånd, der kan tjene, som eksempel andetsteds.

Videre sagde generalmajoren om K.S. Pedersen, at han i flyvevåbnet er kendt, som den der sætter en ære i at få en opgave løst, og som har orden i tingene og yder en redelig og retfærdig behandling af sit personel.

M.V. Hansen videregav forsvarschefens tak for hans indsats gennem næsten fyrre år og føjede hertil sin egen tak.

Herefter overdrog generalma-



Onsdag den 31. august var sidste tjenestedag for OL K.S. Pedersen, som chef for Flyvestation Vandel.

Ved en parade i hangar 3 blev kommandoen af Chefen for FTK, GM M.V. Hansen overdraget til, major og dagen efter oberstløjtnant P. Helge. Ved sin fratræden fik K.S. Pedersen overrakt flyvestationens heraldiske våbenskjold, som han her holder sammen med GM M.V. Hansen, tv. og OL P. Helge, th.



joren kommandoen til major P. Helge, som dagen efter blev udnævnt til oberstløjtnant. Han ønskede P. Helge til lykke med sit nye job og betegnede ham som en velkvalificeret chef, der selv havde ytret ønske om at komme til Vandel.

#### FORVENTNING

Major P. Helge sagde i sin tiltrædelsestale, - Det er med glæde og forventning jeg i dag overtager kommandoen over Flyvestation Vandel. For mig er det en ønskestilling. Jeg håber på, og vil arbejde for, at vi alle i et positivt og konstruktivt samarbejde kan løse de opgaver flyvestationen bliver pålagt.

Majoren omtalte herefter den kommende mønstringsøvelse og besøget af No 1 (F) Squadron og de krav det ville stille til flyvestationens personel. Han kom ind på alle de ændringer der vil ske på flyvestationen med implementeringen af panserværnshelikoptere ved Hærens Flyvetjeneste og sagde, - Jeg forventer ikke, at dette byggeri vil spolere flyvevåbnets mest naturskønne flyvestation, som jeg lærte at kende i min tid, som jagerpilot i fotoeskadrillen, hvor vi i tresserne deployerede til Flyvestation Vandel.

P. Helge sluttede med at sige, - Det er mit mål, at vi alle

fremover må opleve Flyvestation Vandel, som en effektiv krigsde- ployeringsstation og, som en god støttebase for Hærens Flyvetjenes- te og for den enkelte, som en god arbejdsplads.

#### PERSONELLETS TAK

Ved en efterfølgende recep- tion for indbudte gæster i flyve- stationens cafeteria, overrakte formanden for kontaktudvalget til flyvestationens samarbejdsudvalg, kaptajn H.J. Damsgaard, K.S. Pedersen et guldlommeur fra flyve- stationens personel. I sin tale til den afgående stationschef sag- de Damsgaard - At personelorgani- sationerne havde været glade for det gode samarbejde K.S. Pedersen havde stået som eksponent for gen- nem de mange år.

Egtved kommunes borgmester Jørgen Pedersen sagde tak fra Egtved Kommune for et godt samar- bejde, og udtrykte sin glæde over, at K.S. Pedersen også udenfor tje- nestetiden havde blandet sig i lo- kalområdets anliggende og dermed været flyvevåbnet en værdig repræ- sentant.

Ved dagens slutning bugnede gavebordet, som et klart vidnes- byrd om, at Flyvestation Vandel havde sagt farvel til en chef, som man vidste at sætte pris på langt udenfor flyvestationens hegn.

\*\*\*\*\*



# Flyveskolen 1938

Af Presseofficer KN H.E. Jensen, FSNVÆR



De tilstedeværende blev fotograferet foran hovedbygningen og er fra venstre: H. Christensen, A.S. Lannøe, H.P. Venningbo, J.H. Hansen, E. Møller, E.H. Krum-Hansen, P. Hesdahl-Madsen.

På flyveskolens hold 1938 (1. april til 8. oktober) mødte 23 unge håbefulde mennesker. Resultat: 14 flyvere og 4 observatører.

Ud af 8 mulige mødtes 7 torsdag 1. september på FSN Værlose for at fejre deres 50 års jubilæum. Den 8. bor i USA, men har netop været i Danmark 14 dage i august.

Tiden går hurtigt; da holdet mødte i 1938, var motorflyvningen kun 35 år gammel (brødrene Wright

ved Kitty Hawk 1903) og nu er der altså gået yderligere 50 år.

2 mand af holdet faldt som følge af krigshandlinger, G.M.H. Kristensen som pilot i det finske flyvevåben i Finlands vinterkrig mod Sovjetunionen og G. Brodersen, der var observatør på den rekognosceringsmaskine, der blev skudt ned af de tyske Messerschmidt 110 der angreb flyvepladsen den 9. april 1940 om morgenen.

\*\*\*\*\*



# Dansk konfirmation og dåb på Sheppard AFB i Texas

Af Flyverprovst Vilhelm Værgе.

## SA LANGT NAR FOLKEKIRKEN OGSA.

I begyndelsen af 1988 blev jeg kontaktet af Flyverstabem, der spurgte, om jeg kunne påtage mig at rejse til Sheppard AFB og holde konfirmation og barnedåb i løbet af foråret.

Allerede tidligere havde det været på tale, at jeg på et tidspunkt skulle aflægge et tjenstligt besøg ved den danske enhed ved ENJJPT (i lighed med, hvad f.eks. min norske kollega gør hver år), men nu var anledningen der.

Ved kontakt med Ældste danske Officer, OL M.P. Kristensen (KRI), viste det sig, at der var ikke mindre end 6 konfirmander og 2 små børn, som skulle døbes, - i betragtning af antallet af instruktører derovre et forbavsende stort tal.

Tidspunktet for begivenheden blev nu fastsat. Jeg skulle blandt andet have det til at passe med mine konfirmationer herhjemme i Danmark.

Næste spørgsmål var konfirmationsforberedelsen, men også det blev klaret, idet en af instruktørhustruerne, Lene Petersen, (gift med BOP) var læreruddannet med kristendom som liniefag. Hun ville gerne undervise dem, så jeg sendte blot nogle materialer over sammen med nogle anvisninger, så klarede hun det.

Alt var i orden. Tiden nærmede sig. Resten skulle klares på stedet.

Så den 19. april om aftenen landede jeg med et lille lokalt fly i Wichita Falls lufthavn og blev modtaget på bedste maner af en stor modtagelseskomite, blandt



Flyverprovst Vilhelm Værgе med de danske konfirmander.



andet nogle af konfirmanderne.

Jeg blev så indkvarteret på basen, og de næste dage gik nu hurtigt, dels med at lære basen og de faciliteter, som jeg havde brug for at kende, besøge de forskellige både på og udenfor basen. En af dagene afgik OL M.P. Kristensen som eskadrillechef ved ENJJPT. I den forbindelse var der en parade, som jeg havde lejlighed til at overvære. Men det var selvfølgelig forberedelsen af gudstjenesten, der optog min tid.

De fleste papirer og attester havde jeg fået i forvejen. Men ikke på forhånd at kende hverken dåbsforældre eller konfirmander eller disses forældre er specielt. Det skulle der rådes bod på.

Jeg kom da også rundt og fik snakket barnedåben igennem, og fik også mine konfirmander 2x2 timer. De viste sig at være vakse og velmotiverede. Jeg er imponeret over så meget "min konfirmandlærer" havde nået med dem på den forholdsvis korte tid.

Selvfølgelig holdt jeg også generalprøve med dem på konfirmationen. Hertil mødte organisten også op. Hun var kulsort og ikke særlig vant til danske salmemelodier. Noder havde hun fået i forvejen, så da hun var dygtig til at spille fandt vi ved fælles hjælp ud af det.

Og så endelig kom den store dag, lørdag den 23. april. Af praktiske grunde var det henlagt til en lørdag. Desværre kom det til at betyde, at flertallet af elever ikke kunne deltage, da der ekstraordinært var flyvning netop den lørdag.

Men hele den øvrige danske koloni tillige med tilrejsende bedsteforældre og andre familie-medlemmer samledes i Chapel 4 (en af basens 3 kirker). Pyntet var kirken (i rødt og hvidt), - og pyntede var vi. Alt var parat. Kun en ting manglede: Elektricitet. Det betød et lidt dunkelt kirkerum, og at vi i stedet for orgel måtte benytte et klaver. Men gudstjenesten gik sin gang. Vi sang danske salmer, holdt dåb, som vi gør det i Danmark, jeg prædikede, og vi var kommet til selve konfirmationen, da lyset pludselig kom og strålede ned over de 6 unge. Det blev det ikke mindre festligt af. (For en sikkerheds skyld: Det var ikke planlagt sådan.) Men gudstjeneste og konfirmation blev gjort færdig, og der var lykønskninger på kryds og tværs. Det var virkelig en dansk gudstjeneste og en dansk konfirmation i helt anderledes omgivelser. Det virkede for mig at se ægte og rigtigt selv i en internationalt indstillet tid som vores. Den danske kirke hører med som noget, der betyder mere end vi normalt regner med.

Bagefter blev der så festet efter god dansk skik.

Da jeg et par dage senere vendte hjemad til Danmark var det nogle gode oplevelser rigere. Besøget på ENJJPT og på basen i det hele taget, den gode behandling fra danskernes side, men først og fremmest glæden ved at få lov ved en så festlig lejlighed at være Den danske Folkekirkes forlængede arm.

\*\*\*\*\*

# De Militære Danske Mestre 1988

Af J. Richtendorff



Bagerste række fra venstre:

KN Frantz Lucas, SSG Oluf Bach, SG Finn Elbæk, SSG Kjeld O. Andersen, KN Kurt Rasmussen, SSG John Richtendorff.

Forreste række fra venstre:

FSPC Knud Christensen, KN Marius Petersen, SSG Jens Martin Rasmussen, SSG Ole Johnsen, SSG Tom Houmann.

Flyvestation Karups skytter vandt i dagene 28 - 30 oktober det Militære Danske Mesterskab i skydning ved Dansk Militært Idrætsforbunds forbundsmesterskaber i Oksbøl og Vingsted med en udsædvanlig rekord - nemlig 5 ud af 6 holdmesterskaber. Det er formentlig aldrig sket før i det militære idrætsforbunds 70 årige historie, og præstationen sættes yderligere i relief idet der ved stævnet var rekord-deltagelse i antal skytter. Holdmesterskaberne blev vundet på pistol, gevær, maskinpistol, i feltskydning samt grovpistol.

Af individuelle resultater kan fremhæves KN Marius Petersen,

nr. 2 på pistol, SSG John Richtendorff, nr. 2 på gevær, SSG Ole Johnsen, nr. 4 på maskinpistol samt SSG Oluf Bach, nr. 3 sammenlagt.

Flyvestationens skytter vandt i juni Flyvevåbnets mesterskaber ved stævnet på Sjælland og vandt også Midtjysk Holdkapskydning i Viborg i september.

Holdet, der har "holdt sammen" i mange år lever til fulde op til Flyvestation Karups motto:

JUTUS FORTIS TENAX EST

(JYDEN HAN ER STÆRK OG SEJG)

\*\*\*\*\*