

Fly **Nyt**



FLYVERSTABEN

MARTS 1989

TIL TJENESTEBRUG



FLYVEVÅBNETS REDNINGSÅKTIONER 1988

FLYNYT udgives af
Flyverstabten

Redaktion:
Oberst M.J. Johansen (ansvarshavende)
Flyverstabten Tlf. 02 89 22 55 lok. 3802

Kaptajn B.B. Christiansen
Flyverstabten Tlf. 02 89 22 55 lok. 3823

Seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel Tlf. 05 88 52 00 lok. 4010

Postadresse:
FLYNYT
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafdeling
Postbox 202
2950 Vedbæk

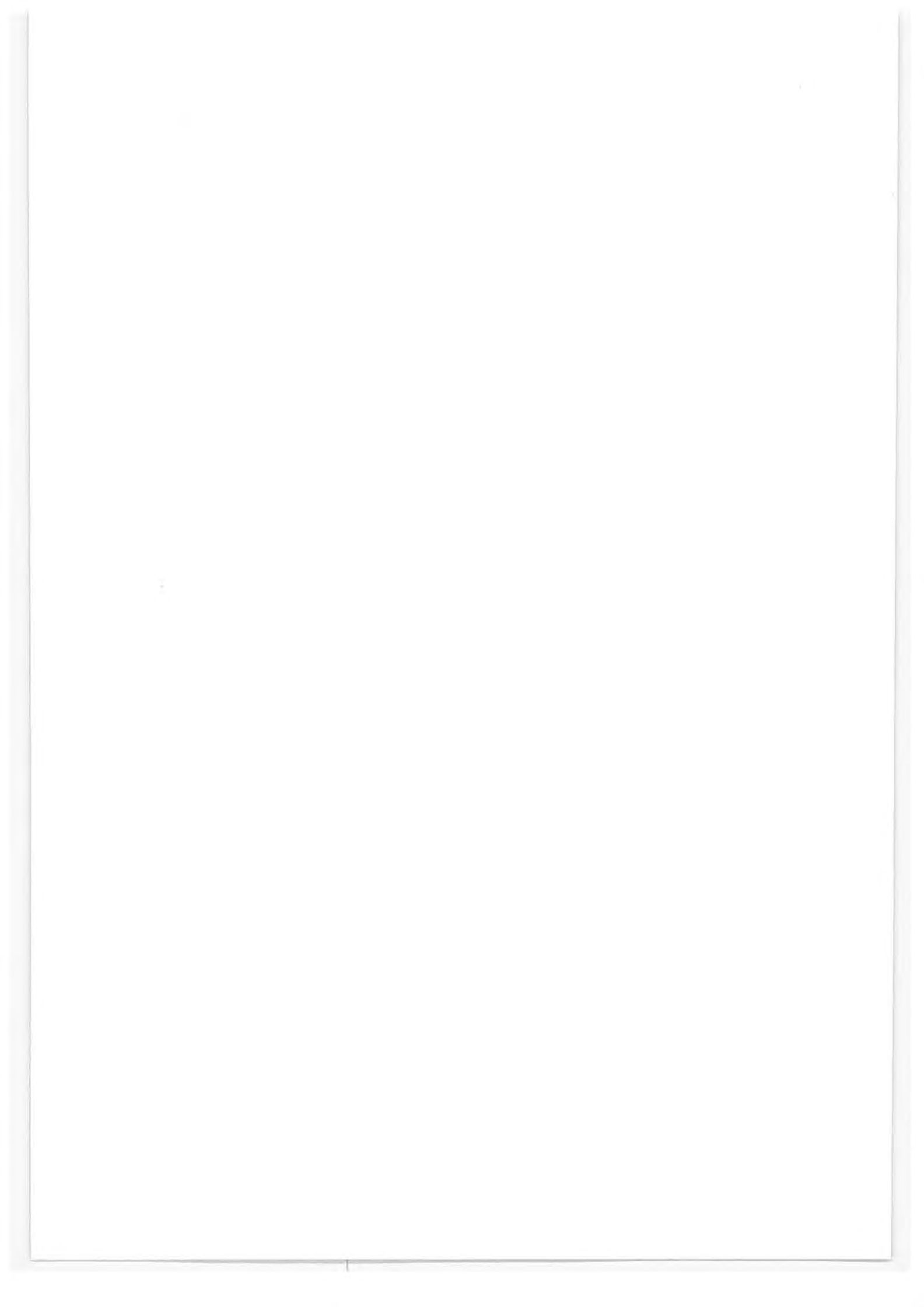
Layout, reproduktion og fordeling:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet Tlf. 02 97 20 00 lok. 3650

Sidste frist for indlevering af stof til næste
nr. af FLYNYT er **16 MAJ 1989**

Indholdsfortegnelse

Flyvevåbnet nu og i fremtiden.....	5
Vi skriver uforståeligt til hinanden.....	12
Ny medarbejder ved FLYNYT.....	16
Forsvarschefen på tjenestestedsbesøg.....	17
Den teknologiske udvikling indenfor Flyvemateriel- kommandoens ansvarsområde.....	20
Med Inspektøren for Flyvevåbnet på inspektion.....	26
Flyvevåbnet hjælper hæren.....	29
Der var overhovedet ingen fornemmelse af fart.....	32
Chef for FTK vurdering og målsætning for 1988/89.....	34
Hærens kommende panserværnshelikopter Aerospatiale AS350 Ecureuil.....	37
Gæst hos Hærens Flyvetjeneste.....	39
Flyvevåbnets redningstjeneste 1988.....	41
Tak til den "gamle" redaktør og velkommen til den nye.....	43
Rationaliseringsforslag sparer forsvaret for 1,2 millioner om året.....	44
Kursus for rådighedsofficerer og befalingsmænd.....	45
Norsk observatør imponeret af dansk stilfærdighed.....	46
På den måde bliver det lidt sjovere.....	48
Luftforsvarets grå eminence.....	49

Tinbox-tillægget



Flyvevåbnet nu og i fremtiden

Inspektøren for Flyvevåbnet GM B.V. Larsens tale ved Reserveofficersdagen på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole.

ORGANISATION

Som udgangspunkt herfor, vil jeg tage flyvevåbnets situation som den var, ved vor 38 års fødselsdag den 1 OKT sidste år. Samme dag skete der nemlig en radikal ændring i flyvevåbnets struktur.

Pr. denne dato fik vi ajourført vor organisation således, at den nu, er i overensstemmelse med de operative krav, som vi bl.a i påkommende tilfælde skal kunne honorere under området "Survival to operate" - STO!!!

Som bekendt omfatter STO-området bevogtning og nærforsvar, nærluftforsvar, retablerings- og ABC-tjeneste samt sanitetstjeneste.

En sag, der startede så tidligt som i 1983, og som nu har udmøntet sig i en ny organisationsplan for FLV - med hvad dertil hører.

Fra 1 OKT 1988 har vi således 70 ESK i flyvevåbnet. En tilvækst på 33 ESK i forhold til tidligere - bestående af:

- 6 mobile indsatseskaller til flyvestationernes nærforsvar,
- 14 overvågnings- og perimeterforsvarseskadriller,



Generalmajor B.V. Larsen

- 6 ingeniøreskadriller og
- 7 sanitetseskadriller.

En numerisk tilvækst, der tilsyneladende får FLV til at se større ud på papiret - end der egentlig er tale om!

Ud af det totale antal eskadriller på 70 er 28 ESK nemlig rene mobiliserings ESK. Det hele er blot sammensat på en mere hensigtsmæssig måde, - med tilhørende forøgelse af den operative effekt!!!

De nye ingeniøreskadriller er således opbygget af de hidtidige brand- og redningstjenester og

kørselstjenester, dog suppleret med en passende krigsbemanding, til at udbedre skader på startbaner m.v.

Ligeledes er sanitetseskadrillerne baseret på infirmeriernes nuværende personel- og materielmæssige grundlag.

Den mest markante forskel fra før, består således i, at de nye STO AFD ved vore flyvestationer og grupper allerede i dyb fred, vil kunne koncentrere sig om planlægningen af forsvars- og overlevelsesforanstaltninger samt forberede sig på føringen af alle disse enheder i krig (TAC EVAL). Samtidig hermed har vi også opnået at få en organisation, der er mere i samklang med vore NATO-partners tilsvarende organisationer på området. Endelig er denne organisation tilpasset de strukturændringer i hæren, der har indflydelse på forsvaret af vore flyvestationer, f.s.v.a. det regionale forsvar!

PERSONEL

På personelsiden, vil FLV med den nye organisation langsomt kunne rette op på den eklatante mangel, der altid har hersket i FLV på rådighedsofficerer - især på kaptajs- og majorniveau - der skal anvendes som næstkommanderende og eskadrillechefer ved nærforsvarseskadrillerne.

Ligeledes vil vort normerede behov for oberstløjtnanter af reserven med rådighedspligt (som taktiske førere) ved stationsafdelingerne, støt og roligt kunne blive opfyldt.

F.s.v.a. materielsiden i den nye organisation, er der også på dette område sket en vis styrkelse. Af nyt materiel, der enten er tilgået, eller som nu er under anskaffelse, kan jeg nævne:

- feltaffutager til maskingevær,
- panserværnsraketter,
- 81 mm morterer,
- termisk natovervågningsudstyr,
- natsigtekikkerter med tilhørende geværer M/75,

- feltkikkerter,
- mobile radioer,
- automatiske C-detektorer og C-alarmhorn,
- C-overtræksdragter,
- kampuniformssystem M/84 og
- entreprenørmateriel.

Well - efter disse betragtninger over vor nye organisation pr. 1 OKT 1988, er der også andre forhold, der dels præger FLV aktuelle hverdag, dels kommer til at præge FLV fremtid.

MATERIEL

Som bekendt har vore styrkemål i en række år, været præget af en eklatant numerisk reduktion. Hvor vi i 1965 f.eks. havde 128 kampfly og 8 jager ESK, har vi i dag kun 89 kampfly i 6 ESK. Ligeledes er de daværende 19 transportfly til rådighed, som bekendt nu reduceret til 3 C-130 fly samt 3 Gulfstream fly til fiskeriinspektion. Disse reduktioner har selvfølgelig deres rod i forsvarets opbygningsfase efter 2. verdenskrig samt ditto "nedture" ved diverse forsvarsforlig siden hen. I 1950'erne og i 60'erne opbyggede vi således et forsvar, der var større, end det vi betalte for - på grund af den våbenhjælp, vi modtog.

For dem, der formentlig ikke kan huske det, kan jeg oplyse, at vi i forbindelse med våbenhjælpen bl.a. gratis modtog:

330 kampvogne, 360 kanoner og habubitzere, 8 luftforsvarsrakettereskadriller, 30 skibe af forskellig størrelse, herunder fregatter, mineskibe og torpedobåde, samt ikke at forglemme kampfly svarende til 12 eskadriller.

En hjælp, der engang udgjorde en værdi, svarende til over 20 mia. "1988 kr." - hvilket i dag svarer til mere end 10 års materielinvesteringer i forsvaret, med et forsvarsbudget på ca. 2% af bruttonationalproduktet.

Styrkeniveauet har derfor ikke kunnet opretholdes, og der er som

bekendt sket væsentlige reduktioner i takt med materiellets forældelse og diverse sparerunder.

Nu da det mere negative er omtalt, vil jeg gerne pege på, at der da i dagens forsvar også er noget at glæde sig over, på det materielmæssige område:

- Ved levering af F-16 flyene fik vi således for første gang i flyvevåbnets historie helt moderne kampfly, der kan konkurrere selv med de bedste af vor potentielle modstanderes fly.
- Da F-35 Draken for nogle år siden blev moderniseret med et nyt navigations- og våbenafleverings-system, fik dette fly på visse områder samme våbentekniske kvalitet som F-16.
- Ligesom vore 8 HAWK ESK og 6 nærluftforsvarseskadriller i dag er udrustet med tidssvarende materiel.

Og hvad angår våben til kampfly, er situationen her ligeledes i en positiv udvikling m.h.t. kvalitet - jfr. de eksisterende planer for materielanskaffelser.

At vi på dette område fortsat er bagud m.h.t. kvantitet, er så en anden historie. Her deler vi vilkår med de øvrige værn.

Generelt kan man vel sige, at den kvantitative reduktion i vort operative potentiel, til en vis grad er blevet kompenseret ved tilgang af moderne materiel.

Vi må imidlertid ikke glemme, at dette kun har været muligt ved en reduktion af personelstyrken i forsvaret som helhed, især m.h.t. antallet af værnepligtige. En reduktion, der også er mærkbar i flyvevåbnet, selv om flyvevåbnet i langt større grad end hæren, baserer sig på professionelt personel.

Opførelsen af nye shelters på flyvestationerne til vore kampfly samt til de allierede forstærkningsfly er ligeledes noget, vi kan glæde os over.

Det er et program af et betragtelig økonomisk omfang, ca. 720 mio. kr., der betales af NATO-infrastrukturmidlerne, og som vi dermed også selv bidrager til økonomisk set.

Byggeriet, der er igangsat, omfatter således i alt 88 stk. 3. generations flyshelters og 19 stk. tankvognsshelters samt diverse følgearbejder fordelt på de 5 jydsk flyvestationer.

Med forbehold for vejrets indflydelse på byggeriet, forventes disse arbejder afsluttet ved udgangen af FEB 1991. En del af de jydsk FSN bliver derfor i de næste par år omdannet til byggepladser - samtidig med, at der skal opereres med fly!!!

Inden for "AIRFIELD damage Repair"-tjenesten - der som bekendt har med reparation af beskadigede flyvepladser at gøre - er vi på det seneste ligeledes kommet et godt stykke hen ad "rette vej". Der er nu leveret en del specialmateriel til reparation af kratere i startbaner, ligesom der er etableret en speciel øvelsesbane herfor på Flyvestation Karup - og den indledende uddannelse af personel er igangsat!!!

Samtidigt hermed er der nu også på FSNKAR etableret et træningscenter for reparation af krigsskader på luftfartøjer, - det vi kalder for "AIRCRAFT Battle Damage Repair" tjenesten.

Udover at uddannelsen indenfor dette speciale er i fuld sving, er man på dette Center igang med at fremstille et antal trailere med specialværktøj og publikationer for denne tjeneste, der i løbet af 1-2 år vil blive fordelt til samtlige eskadriller, flyvestationer og hovedværksteder.

Vi mangler nu kun at få luftværnsgruppen og Kontrol- og Varslingsgruppen involveret i tilsvarende aktiviteter.

PERSONEL

Herefter lidt om personelområdet. Her er der såvel noget man kan glæde sig over, som noget der giver anledning til bekymring.

Vanskelighederne med at bemane vore kampeskadriller med piloter er som bekendt et stort problem. Jeg tror, at alle her er klar over dette.

Situationen er den, at vi først i 1994 kan forvente, at bemanningen vil være nået op på normen.

Vi har først og fremmest fordoblet antallet af flyverelever til kampeskadrillerne, nemlig fra 10 til 20 elever om året. Det er - også besluttet at rekruttere flyverelever - såvel kvinder som mænd - direkte til transport- og redningseskadrillen. Det drejer sig i alt om 6 flyverelever pr. år. Uddannelsen til disse tjenester starter AUG i år.

Vi har endvidere integreret pilotuddannelsen og officersgrunduddannelsen, således at samtlige piloter nu bliver officersuddannet inden de tilgår eskadrillerne.

Formålet hermed er selvfølgelig at placere denne uddannelse på det rigtige tidspunkt i det samlede karriereforløb - inden "fristelserne" bliver for store indenfor den civile flyvning, eller savnet ved at forlade det operative miljø gør det svært at sidde på skolebænk.

Ligeledes har vi etableret en overgangsordning for officersuddannelse af piloter, der var flyveruddannet efter "den gamle ordning". Det væsentlige i denne overgangsordning er, at piloterne kun i korte perioder skal være væk fra eskadrillerne og deres familier.

Endelig vil jeg nævne et lån af 8 instruktører fra USAF.

Årsagen hertil er det tidsmæssige sammenfald af fordoblet elevantal og afgang af erfarne piloter, som bevirker, at vi ikke har instruktører nok til vor F-16 "Operational Conversion Unit" (OCU). Denne F-16 OCU er som bekendt

placeret på Flyvestation Skrydstrup, hvor flyvereleverne umiddelbart efter hjemkomst fra USA får den operative uddannelse på F-16.

Vi har derfor måttet låne 8 instruktører fra USAF frem til primo 1991.

Som det formentlig er bekendt, blev loven om uddannelse af erhvervspiloter vedtaget i sommeren 1986.

Formålet med denne lov er dels at dæmpe afgang af militære piloter til de civile flyselskaber, dels at kunne honorere disse selskabers behov for kvalificerede piloter - såvel flyvemæssigt som m.h.t. at besidde de nødvendige menneskelige kvaliteter.

Loven forudsætter bl.a., at de koncessionerede luftfartsselskaber afholder alle udgifter forbundet med uddannelsen, hvilket selvsagt har medført, at denne lov er umådelig upopulær hos flyselskaberne, der hævder, at det offentlige skal betale pilotuddannelsen i samme udstrækning som andre højere uddannelser.

Luftfartsselskaberne har derfor taget afstand fra loven og har været meget tilbageholdende i det nødvendige samarbejde om uddannelsen, som loven forudsætter. I konsekvens heraf har der derfor indtil nu kun været etableret 2 forsøgsklasser.

Den første blev påbegyndt i NOV 1988 på Flyveskolen med en forsøgsklasse på 10 elever - hvoraf 6 bestod.

Den anden klasse blev oprettet i NOV 1988 med 8 elever.

Det skal anføres, at eleverne ikke er garanteret ansættelse i luftfartsselskaberne efter afsluttet uddannelse, samt at der i øvrigt skal uddannes langt flere piloter på årsbasis, såfremt den civile flyvnings behov skal dækkes - og dermed virke dæmpende på afgang af piloter fra flyvevåbnet.

Forinden jeg afslutter min omtale af "pilotproblemet", skal jeg understrege, at den nye ordning for kvindelige piloter i forsvaret

indtil videre kun omfatter piloter til ESK 721 og ESK 722. Indtil nogle flyvemedicinske undersøgelser i NATO-regi af de kraftige G-påvirkningers indflydelse på kroppens forskellige funktioner er afsluttet, vil det således ikke være muligt at antage kvinder til tjeneste som jagerpiloter i FLV.

Nok om pilotproblemer - derefter lidt om den generelle mangel på officerer i FLV, som desværre synes at ville blive større i de kommende år.

Vi mangler for øjeblikket ca. 150 officerer.

Problemet forværres ved, at manglen ikke er jævnt fordelt ud over de forskellige tjenestefelter. Ud over pilotmanglen, vil der således meget snart blive en kritisk mangel på Kontrol- og Varlsingsofficerer.

Vi forsøger at modvirke denne generelle mangel ved en forbedret fastholdelsespolitik samt ved at uddanne et større antal kadetter på officersskolen. Det må imidlertid konstateres, at selv om der tilsyneladende er interesse for forsvaret til stede hos de unge mennesker, giver det kun begrænsede resultater i antallet af ansøgere.

Efter disse personelorienterede bemærkninger, skal jeg herefter kommentere et par andre områder, som også præger FLV's hverdag!

ARBEJDSSTID

Først lidt om arbejdstidsnedsættelsen og dens konsekvenser.

Som bekendt er arbejdstiden pr. 1 SEP 1988 nedsat til 38 timer pr. uge og vil blive yderligere nedsat til 37 timer pr. 1 SEP 1990. I forhold til 40 timers arbejdsugen, der var gældende i 1986, og som forsvarets virksomhed generelt er dimensioneret efter, vil arbejdstiden ved 37 timers ugens indførelse reelt være reduceret med 7,5 %.

I forhold til 1986 kan vi derfor sige, at vi pr. 1 SEP 1990 - alt andet lige - vil have et for-

svarsbudget, der er reduceret med ca. 1/2 mia. kr.

Man skal huske at tage dette forhold i betragtning, dels når vi drøfter behovet for ressourcer til forsvaret, dels når vi sammenligner os med andre lande, der ikke har haft tilsvarende arbejdstidsreduktioner.

Kompensation i form af mere personel, vil således kun kunne finde sted i meget begrænset omfang og i praksis kun ved enheder, der har kontinuerlig tjeneste.

I praksis betyder alt dette, at chefer og ledere - på alle niveauer - konstant skal sikre sig, at arbejdstiden udnyttes fuldt ud, hvilket bl.a. indebærer overvejelser om yderligere rationaliseringer, herunder om overgang fra kontinuerlig skifteholdstjeneste til den langt mindre ressourcekrævende døgntjeneste.

For flyvevåbnets kampeskadriller betyder dette f.eks., at tjenesten tilrettelægges således, at der nu skal flyves 14 pas pr. uge - fordelt med 3 pas på ugens 4 første dage og 2 pas om fredagen, hvilket giver en relativ kort arbejdsdag om fredagen.

Endelig skal nævnes, at de overordnede retningslinier, inden for hvilke de lokale drøftelser om arbejdstidstilrettelæggelsen skal finde sted, blev udsendt af Forsvarskommandoen i AUG 1988 - efter forudgående drøftelser i Forsvarskommandoens Samarbejdsudvalg.

RESSOURCESTYRING

Herefter et par ord om ressourcestyring - et særdeles aktuelt emne i disse tider, hvor decentralisering ikke kun er et modeord, men en disciplin, vi nu er ved at omsætte til praksis i forsvaret.

Det overordnede styringsprincip i forsvaret er, som det formentlig er bekendt - målstyring!

Målstyring er karakteriseret ved, at den overordnede myndighed fastsætter mål for den underordnede myndigheds virksomhed, men,

overlader det til denne at afgøre, hvilke aktiviteter, der skal gennemføres, for at målet kan nås.

De underordnede myndigheder udarbejder til dette brug, et budget for omkostningerne til de aktiviteter, der anses for nødvendige for at opfylde målene for den årlige produktion.

Efter en vurdering af de samlede budgetter i forhold til de til rådighed værende ressourcer og en eventuel justering af de fastsatte mål - tildeles der herefter de underordnede myndigheder en afstemt ressourceramme, herunder et godkendt budget.

Altså, en omfattende administrativ proces, der uvægerligt øger den administrative arbejdsbyrde i vore enheder - generelt set uden den fornødne administrative hjælp til rådighed. Kun ved Flyvertaktisk Kommando og ved Kontrol- og Varslingsgruppen tilgår der således ekstra personel - nemlig henholdsvis 3 og 2 personer - for at disse myndigheder kan varetage den nye opgave.

Jeg skal slutte dette punkt med at slå fast, at decentraliseringsprocessen først lige er påbegyndt.

Det, der er sat i gang, kræver tilpasning i vore enheder og en ekstra indsats.

Vi tror, at resultaterne vil vise sig, dels ved en større medindflydelse fra personellet side, dels ved en bedre ressourceudnyttelse på alle områder, - det var jo trods alt det, der var meningen med det hele!!!

DEN POLITISKE BAGGRUND

Lad os derefter vende blikket mod det, der p.t. foregår på den politiske front.

Den 30 JUN 1988 pålagde Folketinget regeringen, inden udgangen af OKT 88, at give en redegørelse om regeringens politik for løsning af forsvarets opgaver i de nærmeste år - herunder - regeringens forslag til beslutninger om bevillingsrammer, styrkemål, strukturændringer, rationaliseringer

og materielanskaffelser for finansårene 1989, 1990 og 1991.

Den 1 NOV 88 forelagde Forsvarsministeren denne redegørelse med et oplæg til en forsvarsordning for 1989-1991.

Et oplæg, der som bekendt er baseret på et uændret årligt budget i perioden i forhold til året 1988.

Jfr. redegørelsen er anskaffelse af ammunition til kampfly, primært luft-til-luft missiler, opbygning af beholdninger og anskaffelse af elektronisk identifikationsudstyr til kampfly, højt prioriteret.

Det, der for FLV's vedkommende er mest interessant, mangler desværre i denne redegørelse, idet der ikke står noget om erstatningsanskaffelse for DRAGEN-flyene. Et projekt, som FKO havde regnet med skulle indledes i 1991.

Oplægget omfatter i øvrigt ingen ændringer for flyvevåbnets vedkommende. Fredsstyrken er således uændret ca. 9.400 mand.

Herudover foreslås der i redegørelsen, en yderligere differentiering af tjenestetiden for VPL - ud over den, der for hærens vedkommende blev indført i 1984.

Normalt bør den første samlede tjenestetid for menige være mellem 9 og 12 måneder. Ved enkelte typer tjenester foreslås den dog nedsat til 4 måneder (sanitetspersonel formentlig).

Ideen er, at den enkelte værnepligtige ikke skal gøre tjeneste udover, hvad der er nødvendigt for uddannelsen til mobiliseringsfunktionen.

Samtidig foreslog regeringen en nedsættelse af værnepligtslønnen i de første måneder af tjenestetiden. Dette forslag har, som man vil have set i dagspressen, givet anledning til nogen debat, og der er tilsyneladende endnu ikke opnået enighed mellem regering og opposition herom.

Af folketingsbeslutningen af 30 JUN 1988 fremgik det endvidere, at der nedsattes en forsvarskommission, der senest inden udgan-

gen af 1989 skal gennemføre en kulegravning af forsvarets opgaver i lyset af den teknologiske udvikling og forholdet mellem Øst og Vest, herunder de stedfindende nedrustningsbestræbelser.

Kommissionens redegørelser skal danne grundlag for en eventuel genforhandling mellem forligspartierne af forsvarsbudgettet for 1991 samt indgåelse af et forsvarsforlig for de følgende år. Arbejdet i kommissionen er i fuld gang og resultatet heraf vil utvivlsomt få afgørende værdi for FLV fremtid!!! Kommissionens møder er lukkede, og medlemmerne må ikke referere fra møderne.

Som tidligere omtalt, er det for FLV's vedkommende specielt af betydning, at erstatningskøb for DRAKEN gennemføres, således at den første erstatningseskadrille kan erklæres operativ i 1995 og den næste forhåbentlig i 1997. De nuværende DRAKEN fly løber jo simpelt hen ud af strukturel "levetid" i sidste halvdel af 1990'erne.

Anskaffelse af nye fly er derfor en absolut nødvendighed for at kunne sikre et tilstrækkeligt stærkt OMRÅDELUFTFORSVAR - uden hvilket dansk forsvar godt kan glemme resten af sit samlede opgavekompleks.

Områdeluftforsvar er således af afgørende betydning for såvel de militære operationer på landjorden som på havet, samt sikringen af de planlagte allierede forstærkninger, - uden hvilke dansk forsvar hurtigt vil komme til kort.

Med størrelsen af den trussel, vi p.t. står overfor, og med luftterritoriet grænsende direkte op til Warszawapagtens luftterritorium, er der iflg. FLV opfattelse således intet der taler for en reduktion i antallet af kampfly - tværtimod, hvis vi skal være i stand til at producere den fornødne HOLDETID inden planlagte flyforstærkninger ankommer.

På længere sigt er der imidlertid også andre projekter, der er af-

gørende for flyvevåbnets fremtid, og som kan tænkes at blive drøftet i kommissionen.

Jeg skal således nævne en opdatering af F-16 flyene i den sidste halvdel af 1990'erne, for hermed at sikre at disse fly teknisk set kan holde trit med tilsvarende fly i WAPA, samt en tilsvarende opdatering eller erstatning af HAWK våbensystemet - der ligeledes vil være nødvendig i den sidste halvdel af 90'erne.

Sidst - men ikke mindst - vil det være nødvendigt med en radikal fornyelse af kontrol- og varselingsystemet, for at dansk forsvar fortsat skal kunne sikre en optimal udnyttelse af fly og andre forsvarskomponenter.

En detaljeret planlægning i NATO-regi på dette område er allerede godt igang, - nu får vi så se, hvordan det kommer til at gå med ressourcerne?

KONKLUSION

Det er min konklusion, at vi med de givne ressourcer gør det godt i FLV!!! Jeg synes ligeledes, at vi med givne mangler generelt har godt og moderne materiel til rådighed for vore operationer.

Jeg ville ønske, at jeg også kunne sige, at mængden af materiel og personel, der indgår i flyvevåbnet, er tilstrækkeligt til at producere den fornødne HOLDETID.

Det er jo reelt set ikke os, der bestemmer, hvad der er tilstrækkeligt. Det er den potentielle trussel!!!

Selv om der i øjeblikket er glædelige tegn på afspænding mellem de to supermagter på nogle områder, er der endnu intet som helst tegn på, at Warszawapagtens krigspotentiel og dermed den mulige trussel er eller bliver reduceret i en sådan grad, at det berettiger os til at foretage ensidige styrkereduktioner, ihvertfald ikke i vort ansvarsområde!!!

Jeg håber derfor, at forsvarskommissionen - og vore politikere i øvrigt - fastholder den hidtidige

opfattelse, nemlig, at vestens reaktion på det sovjetiske udspil i styrkereduktionsforhandlingerne i Wien skal være den samlede NATO-alliances reaktion - og ikke de enkelte medlemslandes ensidige skridt, hvor velmente disse så end måtte være. Det kan nemlig desværre ikke udelukkes, at afvigelser fra solidariteten inden for NATO kan få Warszawapagten til på ny at ændre forhandlingstaktik.

Og til slut, hvor kommer flyvevåbnets reserveofficerer nu ind i billedet???

I.h.t. Bemandingsreglementet skal

i alt 540 bemandingsposter i en krigssituation bestrides af reserveofficerer - heraf 7 poster på CH-niveau. Disse OL, der vil blive anvendt som taktiske føre-re, skal således bistå afdelingschefen for FSN S-afdelingen i at føre denne krig.

Fra yngste til ældste mand er reserveofficererne således et helt afgørende element i flyvevåbnet på krigsfod.

Med den nye STO-organisation - som jeg omtalte indledningsvis - er dette mere sandt end nogensinde.



Vi skriver uforståeligt til hinanden

Befinder Forsvaret sig i en informationskrise ?

N.M. Schaiffel-Nielsen

Det lykkedes ikke Forsvaret at overbevise politikerne om, at vi skulle have 800 mio. kr. for fortsat, at kunne opretholde det Forsvaret mener er et troværdigt forsvar.

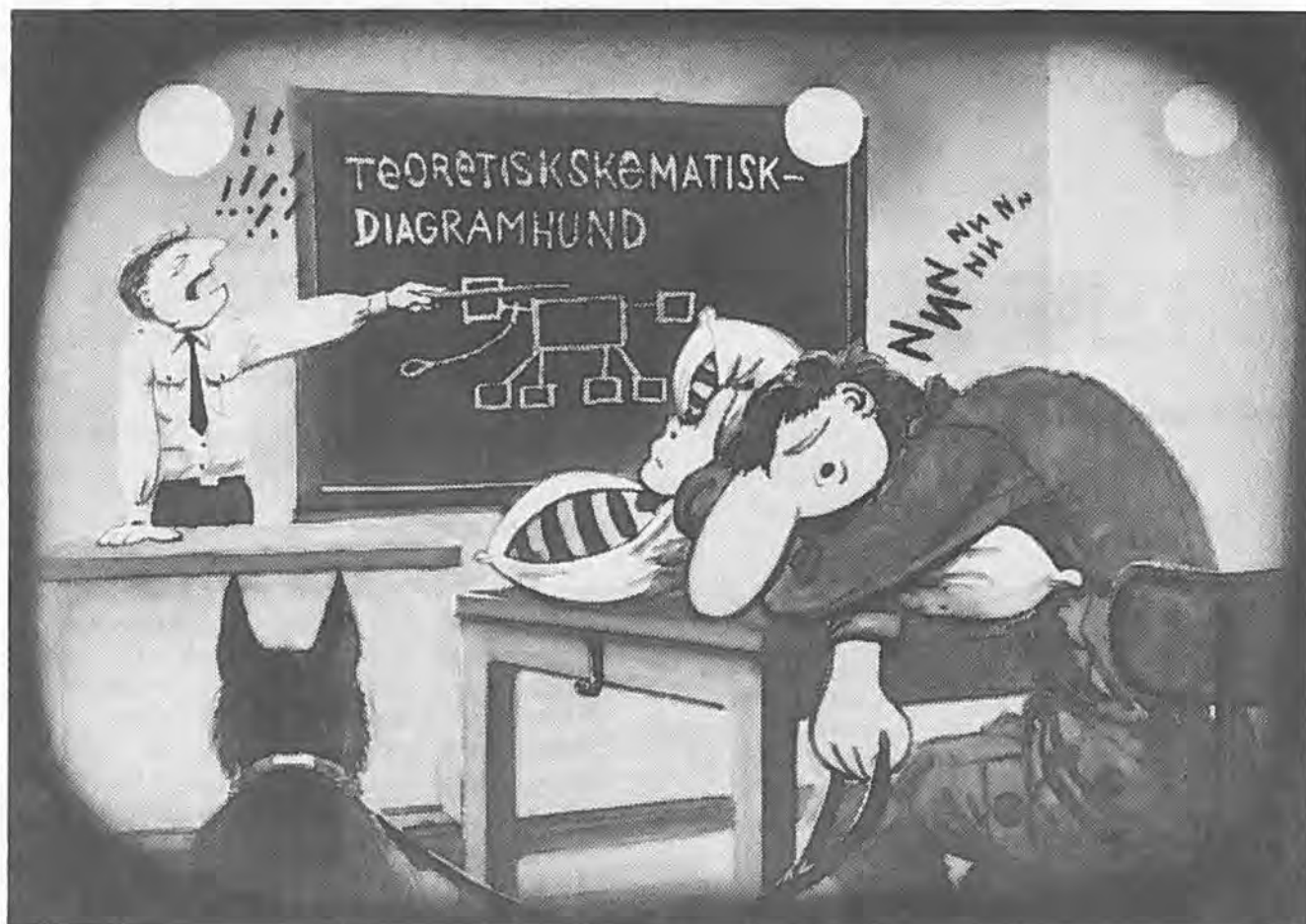
Siden begyndelsen af 60'erne har det omgivende samfund nok ment, at vi skulle have et forsvar, men i dalende omfang har det samme samfund ikke ønsket at betale for det.

Der er i den samme periode sket det, at bevillingerne til det sociale område er steget og steget, medens forsvarets budgetter har udgjort en tilsvarende mindre del af statsbudgettet.

Af det kan udledes, at socialområdet har kunnet argumentere bedre, men også er følt mere vedkommende af borgerne i Danmark.

LANG FREDSPERIODE

Først den amerikanske våbenhjælp, og derefter den lange fredsperiode siden 1945, har vel været to af grundpillerne til, at danske politikere har følt mindre og mindre for at bevilge penge til Forsvaret. Kun begivenhederne i Ungarn i 1956, Tjekkoslaviet i 1968 og USSR's invasion i Afghanistan i julen 1979, gav små krusninger



på viljen til at se på forsvarrets udgifter.

FOR DÅRLIG INFORMATION

Ind imellem rejser der sig kritiske røster om Forsvarets evne til at informere resten af samfundet om, hvad Forsvaret er for en størrelse. Samtidig kritiseres den interne information sønder og sammen. Denne kritik modtages ikke altid med lige stor begejstring, der hvor informationerne kommer fra. Det sidste er vel forståeligt når man betænker, at de der udsender informationerne altid har skrevet, som de gør, og er blevet forstået. Men af hvem? Af embedsværket! Af dem der har den samme uddannelse, og det samme kendskab til fagområdet på det plan, hvor man nu befinder sig.

VERBALSUBSTANTIVERNE?!

De der beskæftiger sig professionelt med sproget, det danske altså, anklager embedsværket

for at lide af den "prøjsiske syge". De laver med usvigelig sikkerhed aktive udsagnsord om til navneord, med det resultat, at sproget bliver stift og abstraktionsniveauet stiger dertil, hvor de der ikke, efter mange års øvelse, er fortrolige med den form for sprogbrug, ganske enkelt står af, - og siger uforståeligt!

For ikke at lade nogen i den tro, at det kun er Forsvarets ansatte der bruger et uforståeligt sprog, skal følgende eksempel fra det "virkelige" liv gives:

" Ubegrundet udeladelse af afgivelse af fraværsmedling kan sidestilles med udeblivelse med mulig afbrydelse af arbejdsforholdet og tab af dagpengeretten til følge, med mindre særlige omstændigheder gør sig gældende."

Se det var jo en melding, som enhver kan forstå. Det mente i hvert fald firmaet Danfoss, da den informerede sine medarbej-

dere om den nye dagpengereform. Hvad står der i den meddelelse? - Hvis De ikke meddeler firmaet en lovlig fraværsgrund, risikerer De at blive fyret, og derved mister De også retten til dagpenge fra arbejdsløshedskassen.

Det sidste fylder en linie mindre, men meldingen må siges at være ikke så lidt klarere.

UNDSKYLDNINGERNE

Mange vil sikkert mene, at sådan kan man ikke skrive. Sproget er ikke juridisk korrekt. Det er ikke noget godt argument, idet konsekvenserne i "oversættelsen" er klargjort. - Sproget mangler værdighed! Vil andre sige. Ind imellem er det måske vigtigt, at værdigheden sættes til side, til fordel for forståelsen.

Mange af Forsvarets bestemmelser er affattet i et sprog, som er fuldt så uforståeligt, som det Danfoss præsterede.

Mange har en uendelig erfaringsrække i, hvor meget tid der er brugt på at "oversætte" de enkelte bestemmelser til dansk. Her tør nævnes arbejdstidsbestemmelsen, som bare en af mange. På den brugte ansatte på alle niveauer masser af arbejdsdage før forståelsen faldt på plads.

Løsningen på problemet hedder aktive udsagnsord og færre indskudte sætninger.

INFORMATION I ØVRIGT

Forsvarets udadvendte information har også været genstand for megen kritik. Kritikken går på hemmelighedskræmmeri og uforståelighed. Det første har vel sin grund i det behov, ethvert forsvar har, for at holde visse oplysninger for sig selv. Det andet vel i, at de der skal informere oftest er taktisk uddannede officerer og ikke professionelle journalister. Endelig er forsvarrets hieraki indrettet således, at ingen slipper noget ud uden tilladelse. Det skal man have forståelse for, men det skubber også an-

svaret for informationskrisen opad i systemet.

I Officersbladet nr. 1 januar 1989 skriver uddannelsesofficer i Hjemmeværnet John Kreiner; - Forsvaret informerer ikke om forsvaret, og når det ikke længere er en del af hverdagen, "(for befolkningen, red. bem.)" så fortaber interessen sig i det uvisse (læs: det uinteressante, som vi bare betaler til).

Det må da siges at være noget af en anklage!

KOSTER MANGE PENGE

Det er let nok at kritisere Forsvaret for ikke at informere, vanskeligere bliver det at finde en løsning på et kritikpunkt, der synes reelt nok. Svaret er en omlægning af ressourcer til informationsområdet. De midler, Forsvarskommandoen i dag har afsat til et lille informationselement, rækker ikke til det massive informationsfremstød. Herunder kunne nævnes de annoncer svensk forsvar indrykker i aviserne, med det ene formål, at bearbejde befolkningens holdning til forsvaret i positiv retning. Det vil også være begrænset, hvad de ansatte har af tid, til at komme ud med informationer, når forsvaret har behov for at få oplysninger korrigeret, uanset dette ind imellem kan synes mere end nødvendigt. Om information så skal bestå af et kraftigt og velunderbygget dementi, eller en indrømmelse af en fejl, og hvad Forsvaret vil gøre for at rette denne. Ja, det bestemmes udelukkende af midler til rådighed og viljen.

LOKAL INFORMATION

På det lokale område bestemmer Flyvestations- Flådestations- eller Regimentschefer, hvad det omliggende samfund skal vide om, hvad der foregår på tjenestestedet. Presseofficerens job er en opgave der løses ved siden af havende tjeneste. Det vil sige, at presseofficeren ikke har nogen uddannelse på

informationsområdet, men er henvist til at bruge sin sunde fornuft og tænke sig til, hvad der vil "gøre" sig. Hvis hans tjeneste iøvrigt levner ham tid til sådanne tanker. Det er vel ikke urealistisk, at tro, at planlægning af en større øvelse kommer før kreative informationstanker.

Skal opgaven løses hedder løsningen: - Tid.

Det er, som alle ved, det samme som, penge.

Skal disse penge findes, betyder det, at andre opgaver ikke bliver løst. Igen er vi tilbage i prioriteringsdebatten, som kun kan føres på det højeste bevillingsniveau, nemlig i Forsvarskommandoen.

DET LILLE LYS I MØRKET

Det lille lys i mørket, når der tales om intern information i Forsvaret er Værnsorienting. På dette lille "Flyveblad" udsender Forsvarskommandoen nyheder, som virkelig er nyheder. At de foreligger på tjenestestederne samme dag, som de fremkommer i pressen må siges at være prisværdigt.

Mindre prisværdigt er nok det sprog, som anvendes i de publikationer, som udsendes af Forsvarskommandoen og andre myndigheder, også den information, man må tro skal nå ud over en lille inderkreds.

Forfatteren til denne artikel har tilladt sig at lave en læsbarhedsprøve på en artikel i Værnsnyt fra oktober 1988, hvor man tager afsked med sin gamle redaktør under overskriften: - Den gamle Redacteur er trådt af.

Læsbarheden blev målt til 55 LIX, det sidste er forkortelsen for det lange ord læsbarhedsindeks. Altså en noget høj temperatur.

Sprogforskere siger: -Mennesket dør ved en temperatur på 42 grader, det samme gør sproget! LIX er ikke udtryk for lødigheden af en artikel, men kun et udtryk for, hvor vanskelig den er at læse. Forfatteren kan kun bruge LIX til at udvalge sin

målgruppe. Jo højere LIX-tal, jo færre læsere.

Selvfølgelig skal man tage hensyn til sprogets værdighed, og selvfølgelig skal artikler ikke skrives i et plat sprog, men mellemvejen vil med garanti lokke flere læsere til.

Det er ingen kunst, at skrive en lang uforståelig artikel om dette eller hint. Kunsten ligger i, at skrive kort og informativt i et sprog, de fleste med en normal skoleuddannelse kan læse.

LIX udregnes ved, at man tæller alle ord i en artikel. Derefter alle meninger eller punktummer, om man vil. Endelig optælles alle ord over seks bogstaver, også selv om disse er skrevet med forkortelser eller tal. Herefter udregnes, hvor mange ord der gennemsnitlig er i hver sætning, og de "lange" ord udregnes i procent. Gennemsnittet af meninger lægges sammen med procenten af "lange" ord, og vips, har man sprogets temperatur.

FORSVARSKOMMANDOEN GØR NOGET

I forhold til de lokale tjenestestedsblade gør Forsvarskommandoen det, at man hvert andet år indkalder redaktører af tjenestestedsbladene og deres medarbejdere til et kursus. Her bliver de heldige udsat for et bombardement af viden fra de lektorer ved Danmarks Journalisthøjskole, som står for undervisningen.

De har ingen respekt for "den prøjsiske syge", ej heller anerkender de retten til at holde oplysninger tilbage, og de er nådesløse i deres kritik af forsvarets brug af forkortelser og andet andet fagligt sprogbrug. Et forsigtigt forslag til afslutning på en lang artikel om et alvorligt problem, kunne passende være, at forsvarskommandoen sendte medarbejderne i "det store hus", og presseofficerer iøvrigt, på et kursus ved nævnte institution. Det vil dog indebære den risiko, at deltageren vil begynde at ændre adfærd, ikke mindst på det sproglige område.



Ny medarbejder ved Fly Nyt

Som den opmærksomme læser af FLYNYT måske har bemærket, er der en enkelt skribent, der går igen i hvert nr. af FLYNYT. Det er ikke mange begivenheder på Flyvestation Vandel og omegn, der får lov til at gå upåagtet hen, og som ikke resulterer i en god artikel.

Det har redaktionen nu taget konsekvensen af!

Seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen er ikke et ubeskrevet blad i informationens verden. Fra OKT 1973 og frem til slutningen af 1984 var han - med en kort afbrydelse i 1980 - ansvarshavende redaktør af Flyvestation Vandels tjenestestedsblad GULDØKSEN, der i parentes bemærket fik Forsvarskommandørens pris som bedste tjenestestedsblad i forsvaret i 1985. Fra 1981 til 1984 var han ansat som områdejournalist ved Hjemmeværnsbladet i Hjemmeværnsregion III. Schaiffel-Nielsen har endvidere i en lang årrække skrevet artikler til flytidskrifter, fagblade og aviser. Ingen tvivl om, at FLYNYT har fået en dygtig og engageret medarbejder i redaktionen. Velkommen til.



Fly Nyts nye medarbejder Seniorsergent og leder af Materielafdelingens afdelingskontor på Flyvestation Vandel, N.M. Schaiffel-Nielsen.



Forsvarschefen på tjenestestedsbesøg

Det må være slut med at dyrke sine egne kæpheste og male fanden på væggen, udtaler Forsvarschefen.

N.M. Schaiffel-Nielsen

Årets storm, med en topstyrke på 107,4 km/t, eller i sømil 58 fejede hen over den jyske hede da forsvarschefen admiral Svend E. Thiede blev modtaget i Billund Lufthavn af Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor M.V. Hansen.

Grunden til modtagelsen var, at admiralen skulle på tjenestedsbesøg på Flyvestation Vandel. Grunden til stormen var, at et lavtryk under Færøerne havde delt sig, og sendt den ene kerne ind under Sydnorge med de kolossale vindhastigheder til følge.

OG KASKETTERNE FLØJ

Ved flyvestationsvagten førte flyvestationens chef, oberstløjtnant P. Helge og seniorsergent H.J. Poulsen en indædt kamp for at holde henholdsvis kasket og hjelm på hovedet.

Medlemmerne af modtagelseskommandoen havde det lidt lettere, de havde næsen op i vinden. Bedst som admiral Thiede modtog styrken fra seniorsergent Poulsen, sejrede vinden og stationschefens kasket fløj bort. I bogstaveligste forstand fik forsvarschefen en stormende modtagelse.

STRAMT PROGRAM

Om formiddagen skulle forsvarschefen møde flyvestationens chefer og ledere for at blive informeret om, så at sige, stationens tilstand. Lidt over kl. halv tolv var det så den lokale presses tur



Alle måtte læne sig op mod vinden den formiddag i Billund lufthavn. Også Forsvarschef, admiral Svend E. Thiede, til højre, som her modtages af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor M.V. Hansen.

til at hilse på forsvarschefen. Det blev et pressemøde på højt plan, idet det foregik i tårnkabinen i sjette sals højde, hvor admiral S.E. Thiede gav pressen en redegørelse på sit syn på den forsvarspolitiske udvikling. Fotograferne fik deres muligheder og admiralen stillede sig villigt til rådighed. Betydningen af forbindelsen til pressen var ingen i tvivl om.

FELLESVÆRN BOGSTAVELIGT TALT

Efter en meget kort frokostpause skulle forsvarschefen på besøg hos Hærens Flyvetjeneste. Nu kunne det ikke blive mere fællesværns. Hær, flåde og flyvevåben forenet under samme tag fra højeste til laveste grad.

Deres udsendte må notere sig, at det er første gang siden Flyvestation Vandel blev overtaget af Krigsministeriet i 1947, at flyvestationen har haft besøg af en forsvarschef.

Hærens Flyvetjenestes modtagelsesparade var, på grund af vinden, blevet henlagt til Hangar 3, hvor personellet kunne stå stille, medens Chefen for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant B.G. Bagge, meldte styrken af til forsvarschefen.

Herefter fik forsvarschefen en briefing om, tilstanden ved enheden.

MØDE PERSONELLET

Forsvarschefen mødtes i besøgets sidste time med officerer og befalingsmænd fra flyvestationen og Hærens Flyvetjeneste.

I sin tale kom forsvarschefen ind på den usikre situation forsvaret befandt sig i, på grund af et forsvarsforlig der ikke er blevet indgået.

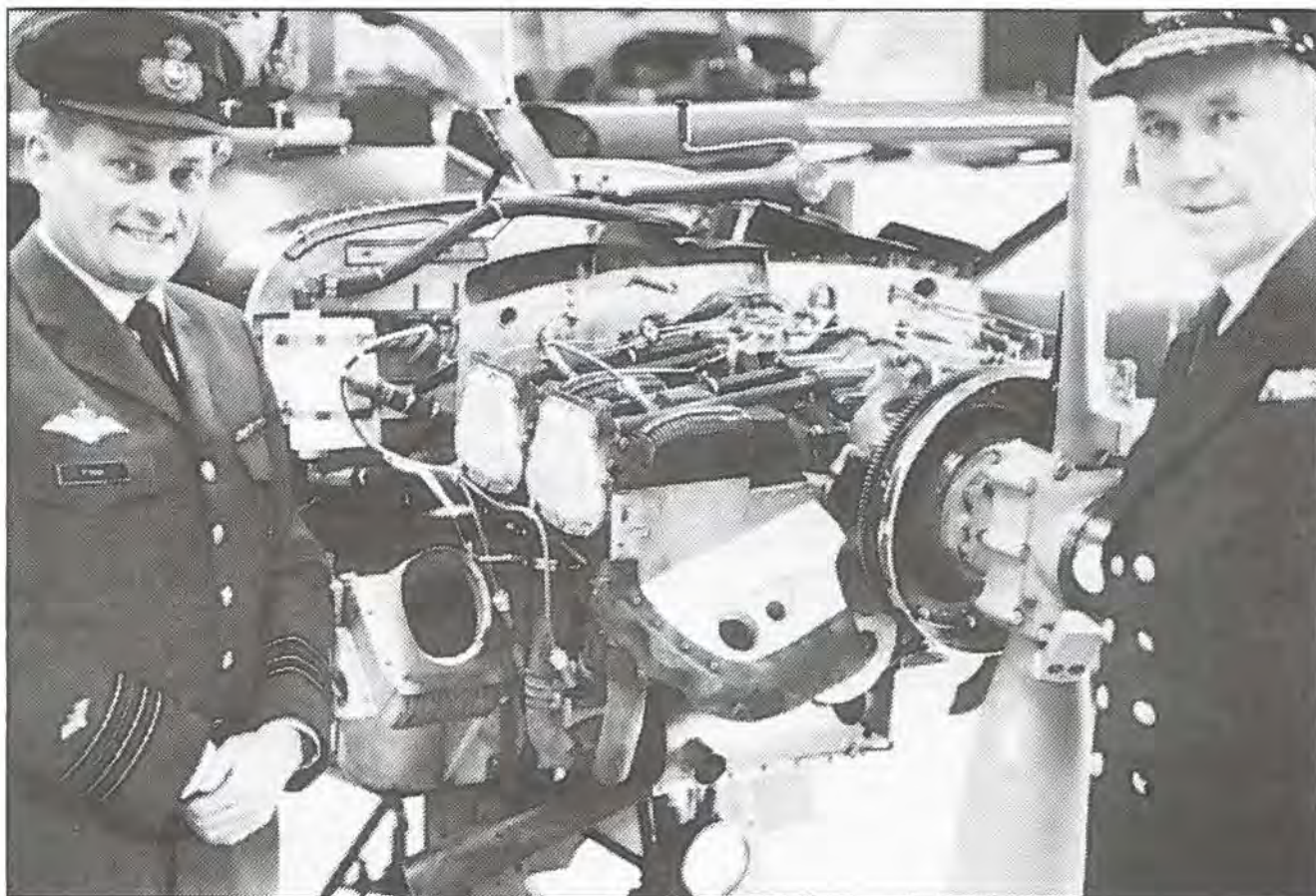
- Det er uheldigt og usikkert, at

vi ikke kan planlægge, og er henvist til at handle efter en finanslov, som gælder for et år ad gangen. Vi har i dag levet i et år og 144 dage uden forsvarsforlig, sagde han.

INTERNATIONAL BEDRING

- Det er en glæde, sagde forsvarschefen, at der er en bedring undervejs i det internationale miljø. Både USSR, DDR og Polen siger, at de vil reducere deres styrker. Man skal blot være opmærksom på, at selv en ensidig nedrustning fra de tre landes side, kun vil hjælpe lidt på den ulighed i styrketallet, som er stort i deres favør.

- Der er intet, på trods af de udtalte hensigter, der indikerer ændring i dansk forsvars hovedopgaver. Det er vigtigt, at vi fastholder vor styrke, og gør den troværdig, både i vore allieredes og vore formodede modstanderes øjne.



Der blev også tid til at se på luftfartøjer. Her er Forsvarschefen, admiral Svend E. Thiede, th. fotograferet ved et T-17 fly sammen med chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Helge.

ALLIERET SAMARBEJDE

Med henvisning til det byggeri der finder sted på Flyvestation Vandel, omtalte forsvarschefen det allierede samarbejde både med englændere, amerikanere og vest-tyskere. Han glædede sig over de bilaterale forstærkningsaftaler, som er kommet i stand med England og USA. Den sidste med England indenfor den sidste uge, hvor det nu er sikret, at UK Mobile Force er designeret til BALTAP-området, og, - er en kærkommen forstærkning, ikke mindst fordi den kan flyttes hertil på kort tid, sagde admiralen.

RATIONALISERING I FORSVARET

Uden at gå i detaljer, nævnte forsvarschefen nødvendigheden af rationalisering indenfor forsvaret. Her berørte han såvel nedlæggelsen af kaserner, som udflytning af søværnet fra Holmen til Korsør og Frederikshavn og mange andre tiltag, som vil blive nødvendige for at holde forsvarrets styrketal blot nogenlunde, da man ved, at 0-løsningen allerede er en realitet.

- Det må nu være slut med at dyrke sine egne kæpheste og male fanden på væggen, sagde admiralen, tiden er inde til, at vi kommer med konstruktive løsninger.

Forsvarschefen udtrykte sin glæde over, at det nedsatte forsvarsudvalg, havde godkendt mange af de tiltag forsvaret selv har foreslået, til løsning af nogle af de mange problemer.

Han gjorde det klart, at ikke alt er sort og heller ikke hvidt, og at der skal arbejdes hårdt for at opretholde et troværdigt forsvar.

BUDGETTER

Ved besøgets afslutning spurgte vi admiral S.E.Thiede, - Er det Deres opfattelse, at forsvaret er på rette spor i decentraliseringen, og med det budgetarbejde det har påført forsvarrets enheder?

- Ja, svarede han, det er min opfattelse, at vi er på rette vej. Vi er i ledelsen meget vel klar over, at dette er noget nyt og medfører meget arbejde. Det er



Admiralen studerer dagens vejrkort sammen med flyvemeteorolog Finn Sørensen.

dog min overbevisning, at det er både nødvendigt og rigtigt at decentralisere. Både for at give den lokale ledelse et bedre styringsværktøj, men også for at give den indflydelse på, hvad pengene bruges til. Ligeledes finder jeg det vigtigt, at personalet gennem samarbejdsudvalgene får indsigt i forsvarrets budgetter og dermed medindflydelse på, hvad pengene bruges til.

Jeg er overbevist om, at når dette om nogle år er indarbejdet, vil det blive til glæde for alle parter.

- Er De tilfreds med det De i dag har set på Flyvestation Vandel og hos Hærens Flyvetjeneste?

- Det må jeg sige at jeg er. En deployeringsflyvestation er jo tyndt bemanded. Men det er min opfattelse, at det jeg ser mangler i kvantitet, er opvejet af kvalitet.

- Endelig er det jo også noget lettere at være personel på en flyvestation under udbygning. Jeg tænker her på panserværnshelikopterne til Hærens Flyvetjeneste. Knap så let er det nok at være ansat på Holmen, hvor tingene jo går i den modsatte retning. Vinden var taget lidt af. Personalet havde fået forsvarschefens mening om den militærpolitiske situation i alle dens aspekter. En travl dag var til ende. Næste dag gjaldt besøget Hærens Kampskole i Oxbøl.



Den teknologiske udvikling indenfor Flyvematerielkommandoens ansvarsområde



En F-16A med en blanding af TV-styrede, krigsskarpe Maverick missiler og ekscermissiler. I alt seks missiler medføres på de to LAU- 88 A/A launchers.

Af OL J. Sannom
Flyvematerielkommandoen

Aftalen om forsvarets ordning i perioden 1985-87 er udløbet, og den økonomiske situation i forsvaret i de kommende år er endnu ikke afklaret, om end der tilsyneladende er udsigt til bevillinger af en størrelsesorden, som ikke i tilstrækkeligt omfang tillader materieludskiftninger eller modernisering af eksisterende materiel i takt med materiellets nedslidning eller tekniske og operative forældelse. Det er desværre en kendsgerning, at prisstigningerne for militært "isenkram" er betydelig større end prisstigninger for køleskabe, biler og lignende i en tilsvarende periode, hvorfor en kompensation for den almindelige prisudvikling er utilstrækkelig, når der er tale om anskaffelse af avanceret militært materiel.

Der er måske så meget des mere anledning til at glæde sig over de materielmæssige forbedringer, der rent faktisk har fundet sted på visse områder i de senere år, og til at se frem til de planlagte anskaffelses- og modernise-

ringsprojekter, der efter en overordentlig hård prioritering trods alt må forventes gennemført som planlagt i det kommende tiår. I nærværende artikel er der kun behandlet de materielområder, som vedrører flyvevåbnet samt helikoptermateriel i hæren og søværnet, som flyvematerielkommandoen af praktiske årsager og af økonomiske hensyn har det materiefaglige ansvar for som største bruger af denne materielkategori.

Den prioritering, der naturligt lægges med hensyn til flyvevåbnets materielinvesteringer, kan groft skitseres således:

1. Oprettelse af styrkemålene for kampflyenhederne gennem anskaffelse af erstatning for udfasede og tabtgåede fly.
2. Fastholdelse af en høj, relativ kampkraft gennem periodisk kvalitativ ajourføring af de primære våbensystemer, der skal indgå i flyvevåbnets operative enhe-

der i endnu en lang årrække. Disse våbensystemer udgør for tiden F-16 flyene og IHAWK luftværnsmissilsystemet.

3. Anskaffelse af tidssvarende våben til kampflyene.

4. Anskaffelser/opdatering af systemer, der kan forøge primær-systemernes overlevelsessevne.

5. Øvrige materielinvesteringer.

KAMPFLY:

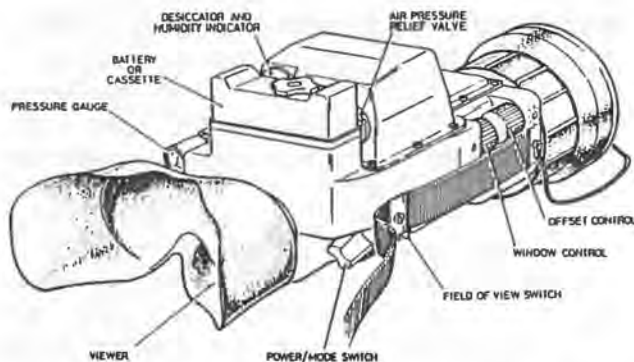
a. Det helt store projekt i flyvevåbenregi i det næste tiår vil være valg og indfasning af et erstatningsfly for de snart udtjente DRAGEN-fly. Årsagen til behovet for udskiftning er dels af operativ, dels af teknisk og dels af økonomisk karakter.

Warszawa-pagtens jagerflystyrker bliver netop i disse år i stor udstrækning udskiftet med moderne fly, der er i stand til at engagere mål på stor afstand selv i meget lav højde, (MIG-29 Fulcrum, Su-27 Flanker og MIG-31 Foxhound). Der indføres avancerede flyvende kontrol- og varslingsstationer (Mainstay) og luftværnsmissilsystemer, som er effektive i selv meget lav højde (f.eks. SA-10 og SA-12) introduceres.

Derfor bliver DRAGEN-flyenes evne til at varetage de pålagte opgaver og at overleve væsentlig ringere i de kommende år. Flyene har i mange år været fløjet intensivt, hvorfor strukturens levetid er ved at være opbrugt, og metaltræthedsfænomener af en potentiel særdeles alvorlig karakter ville ved fortsat brug med en uacceptabel høj sandsynlighed indtræffe.

Endelig er muligheden for på rimelig økonomisk måde at vedligeholde et så gammelt fly, der har været ude af produktion i en lang årrække, ikke til stede.

Der er udarbejdet et delkoncept for erstatning af DRAGEN-flyene, som i korthed konkluderer, at erstatningen bør udgøres af et



Termisk billeddannende overvågningsudstyr som indført i flyvevåbnet.

kampfly, hvis primære opgave vil være luftforsvar under alle vejr- og lysforhold med såvel langt- som korttrækkende missiler i modsætning til DRAGEN-flyene, som kun med meget begrænset effekt kan indsættes i luftforsvarsopgaver. DRAGEN erstatningsflyets sekundære opgaver vil udgøres af forskellige former for luft-til-jord operationer med missiler, raketter og bomber, f.eks. ved anti-invasionsopgaver og støtte til de andre værn. Endvidere vil der være behov for en fotorekognosceringsmulighed for et mindre antal af erstatningsflyene. En "pod-løsning" er forudsat at dække dette behov.

Efter en indledende markedsanalyse er kandidattyperne begrænset til:

Fabriksnye F-16 A/B fly

Fabriksnye F-16 C/D fly

Brugte F-16 A/B fly fra USAF eller andre F-16 brugerlande

Fabriksnye JAS-39 fly.

Udbudsmateriale i forbindelse med den endelige markedsanalyse blev tilsendt de potentielle leverandører den 15 SEP 1988. Kontrahering af 1. eskadrille forventes at finde sted i 1991, og operativ status af henholdsvis 1. og 2. eskadrille forventes at finde sted i 1995 og 1998.

b. Levering af de 12 såkaldte Follow-on-Buy (FOB) F-16 fly til supplering af de oprindeligt leverede 58 fly er påbegyndt, og

sidste fly leveres ultimo 1989. Disse FOB fly har den seneste konfiguration for F-16 A/B fly, idet det såkaldte Operational Capabilities Upgrade (OCU) program er implementeret på flyene.

c. OCU modifikation af de oprindelige fly er planlagt gennemført i løbet af 1989 og 1990. Efter modifikationen er computerkapaciteten i flyet dramatisk forbedret, primært med henblik på, at moderne våbentyper kan introduceres i flyets våbenafleveringssystemers Software, og Interface med våbenstationerne er bragt op til den seneste standard. Desuden øges sikkerheden ved flyvning i lav højde ved det såkaldte Low-Altitude Warning System (LAWS), der foruden Software forbedringer - tilføjer flyet en radarhøjdemåler (Combined Altitude Radar Altimeter (CARA), og hurtigere og sikrere programmering af flyets navigations- og våbenafleveringssystem muliggøres ved indførelse af et Data Transfer Unit modul.

d. Vedrørende elektronisk krigsførelse er der af Flyvematerielkommandoen draget omsorg for, at opdatering af flyenes radarvarslingsystemer (ALR-69) og senere aktivt transmitterende udstyr til elektronisk krigsførelse (ALQ-162) kan ajourføres Software-mæssigt efter behov. Installationen af ALQ-162 er nu defineret, og produktion af de nødvendige dele er påbegyndt. Endvidere er der foretaget væsentlige forbedringer af flyenes Chaff og Flare dispenserudstyr (ALE-40 på F-16 og MFCD på DRAGEN), idet blandt andet de gamle upålidelige sequencer kredsløb udskiftes med tidssvarende intelligente halvleder kredsløb.

e. Der forudses indført et Mid-Life Update (MLU) program på F-16 flyene i midten af 90'erne, hvis indhold fortiden defineres af en multinational arbejdsgruppe. Det er imidlertid overvejende sandsynligt, at MLU vil indeholde et satellitnavigationsudstyr (Global Positioning System (GPS)) og visse forbedringer af flyets radar-



Fire forskellige Maverick versioner med AGM-65D infrarødt målsøgende Maverick forrest, efterfulgt af den laserstyrede AGM-65E, den TV-styrede AGM-65B og endelig den infrarødt målsøgende AGM-65F.

system samt en mere integreret Avionic-arkitektur og Cockpitpræsentation. Desuden forventes flyene forberedt til senere installation af et moderne multifunktion og multibruger jammerresistant dataformidlingssystem (MIDS alias JTIDS) samt forberedelse til at modtage et billede fra termisk billeddannende udstyr (Forward Looking Infrared (FLIR på Heads up Display (HUD)).

STØTTEFLY OG PANSERVÆRNSHELIKOPTERE:

a. En opdatering af C-130 flyene er planlagt udført i to faser, hvoraf første fase nærmer sig sin afslutning. Denne fase indebærer indførelse af et Omega-navigationsystem, en forbedret TACAN og et radarvarslingsystem samt diverse mindre tiltag. Næste fase, der påbegyndes i 1991, indebærer primært udskiftning af inertinavigationsystem og autopilot samt en lang række forbedringer, herunder måske en ny radar og udstyr til aktiv elektronisk krigsførelse.

b. På LYNX indføres et Electronic Support Measures (ESM) system, som er i stand til at analysere radarsignaler og typebestemme radarer samt give en nøjagtig retning til denne. Desuden indføres et taktisk datasystem (TDS), hvorved udpegning af mål, der optræder på LYNX' sensorer,

kan formidles til andre interesser. En prototype-installation af ESM delen er under udførelse, medens TDS delen er forsinket en del i forhold til det planlagte. Den overordnede idé med disse modifikationsforanstaltninger er at muliggøre LYNX helikopterens anvendelse som fremskudt platform, som udpeger interessante mål for søværnets missilbærende (Harpoon) skibsenheder i den såkaldte Over-the-Horizon Targeting rolle.

c. På S-61 installeres termisk billeddannende udstyr (FLIR) til forbedring af muligheden for at finde nødstedte til havs, og et forbedret navigationsudstyr indføres.

d. 12 panserværnshelikoptere af typen Ecureuil SA350L1 udstyret med Helitow våbensystemet leveres til hæren i løbet af 1990. Panserværnshelikopterne vil indledningsvis være begrænset til operation i dagslys og i godt vejr, men såvel helikopter som våbensystem er forberedt til udbygning til natkamp og operation i dårligt vejr, når de økonomiske forhold tillader iværksættelse heraf.

VÅBEN:

a. Flyvevåbnet råder nu over et større antal moderne kortrækkende luft-til-luft missiler af typen AIM-9L Sidewinder med "all aspect" mulighed. En yderligere forbedret version AIM-9L/Improved vil blive leveret primo 1989, og de eksisterende AIM-9L missiler er planlagt bragt op til AIM-9L/Improved standard i de kommende år. Forbedringen består af en betydelig bedre modstandsevne over for brug af infrarøde modmidler i form af såkaldte Flares. Ældre Sidewinder missiler af typen AIM-9N er nu forsynet med tidssvarende aktive laserbrandrør, hvilket forbedrer disse missiler betydeligt, ligesom søgehovedet er blevet renoveret.

b. Der er indført moderne udstyrede raketter af typen CRV-7 med væsentlig større rækkevidde end de hidtidige FFAR raketter og som kan udstyres med et krigshoved, som specielt er optimeret mod skibsmål.

c. Der indføres 2.000 pounds Mk.84 bomber til brug mod hårde mål, og der er til supplement af ældre brandrør anskaffet nærheds-

Provisions for Advanced Weapons

- MIL STD 1760 Wiring/Connectors
- AMRAAM/Penguin Missile Compatibility

Mission Data Load Capability

- Data Transfer Unit (DTU)
- Mission Support System/CAMPAL Compatible

APG-66 Radar Set

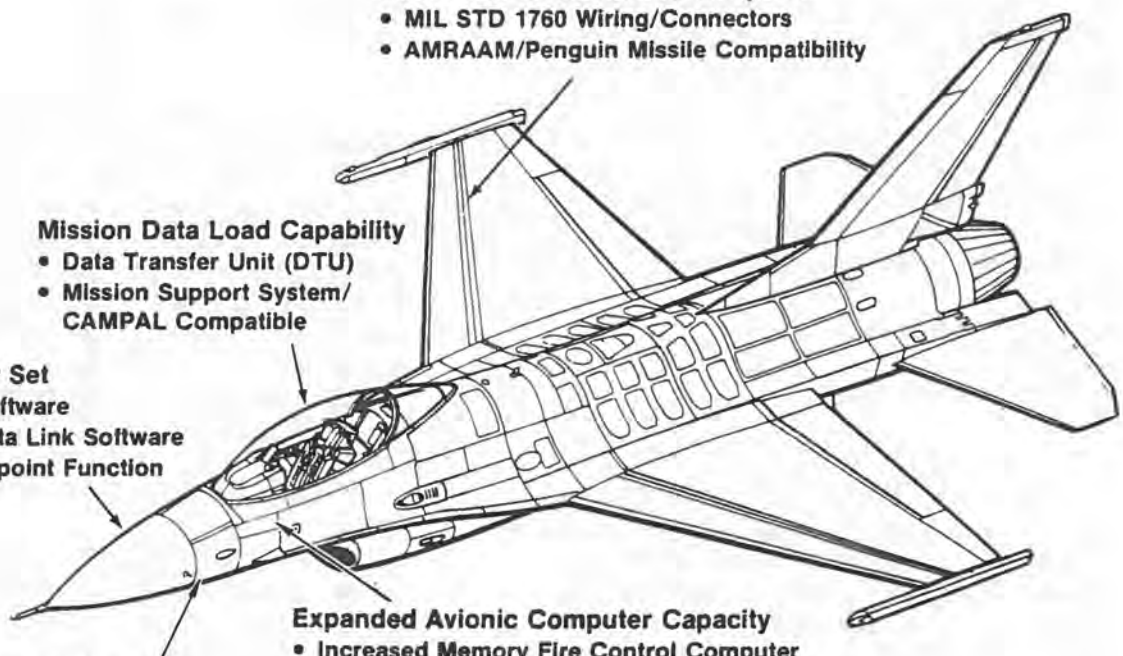
- Block 15S Software
- AMRAAM Data Link Software
- Penguin Waypoint Function

Expanded Avionic Computer Capacity

- Increased Memory Fire Control Computer
- Increased Memory Central Interface Computer
- AMRAAM/Penguin Software

Low Altitude Warning System

- Cockpit Displays
- Combined Radar Altimeter (CARA)
- Voice Message Unit (VMU)



Operational Capabilities Upgrade

brandrør og brandrør med lang tidsforsinkelse.

d. Til erstatning for gamle Mk.15 Snakeye High Drag bombehaler, som i stort antal er nedslidte efter mange års oplæg - undertiden under mere primitive forhold - er anskaffet moderne såkaldte "Ballute"-haler af typen BSU-49, som desuden medfører operative fordele i forhold til de hidtidige, herunder muligheden for større anflyvningshastighed og eliminering af faren for at løsele fra bombehalen beskadiger egne fly i nærheden. Desuden forbedres træffenøjagtigheden.

e. Der anskaffes AGM-65G Maverick missiler til brug primært ved antiinvasionsforsvaret og sekundært mod hårde veldefinerede mål.

f. Der er planlagt anskaffet moderne langtrækkende radarstyrede luft-til-luft missiler af typen AIM-120A AMRAAM. Herved opnås en egentlig altvejrs luftforsvaregenskab med F-16 flyene, ligesom flyene for første gang kan kæmpe på lige fod mod de bedste af en potentiel modstanders kampfly på lang afstand.

g. Opdatering af kanonnærluftforsvarssystemet L/70 er fremskredet, og prøveskydninger pågår for typen. De seneste skyderesultater, som opnåedes i løbet af efteråret 1988, er meget tilfredsstillende, og opdaterede L/70 systemer indgår nu i flyvestationernes nærluftforsvarsenheder.

Moderne ammunition med nærhedsbrandrør til L/70 systemet indgår nu i beholdningerne.

h. Der pågår flere moderniseringsprogrammer i IHAWK-systemet, såvel på radarsiden som i missilerne. Der er nu opstillet 8 IHAWK eskadriller i Luftværnsgruppen, og eskadrillerne vest for Storebælt vil primo 1989 have 100% mobilitet.

i. Tidssvarende geværer M/75 er indført i begrænset omfang; mortérsektioner forventes snarligt

oprettet ved de flyoperative flyvestationer, og moderne ammunition til 12,7 mm luftværnsmaskingeværer er indført.

KONTROL- OG VARSLINGSMATERIEL SAMT KOMMANDO- OG KONTROLSYSTEMER

a. Moderne 3-D radarer af typen Martello S723 er nu opstillet på Bornholm og Færøerne. Der resterer blot en fejlafhjælpning af Interface med NADGE systemet, før disse NATO-finansierede radarer kan udnyttes optimalt.

b. Det såkaldte CRIS (Coastal Radar Integration Segment), som skal integrere søværnets kystradarstationer med NADGE, er installeret. Søværnets del, radarhovederne, er imidlertid endnu ikke opstillet, hvorfor CRIS kun har været afprøvet med simulerede data.

c. Det bør her bringes i erindring, at integration af de NATO-finansierede og -opererede flyvende kontrol- og varslingsstationer af typen NA-3A (Airborne Warning And Control System (AWACS)) i NADGE systemet, allerede har fundet sted, hvorfor specielt lavvarslingen har undergået en essentiel forbedring i de perioder, hvor NA-3A flyene opererer i vort område.

d. Det meget omfattende Allied Command Baltic Approaches - Command, Control And Information System (ACBA-CCIS), der databasemæssigt integrerer kommandohovedkvarteret og de flyoperative flyvestationer, og som muliggør en koordineret og optimeret indsats af de luftmilitære styrker på en mere hensigtsmæssig måde end hidtil, ventes nu taget i brug i 1989. Den fysiske installation er allerede færdiggjort.

e. Flyvevåbnets Lokalradiosystem (FLORA), som forbedrer og erstatter ældre, utidssvarende radiosystemer, som ikke kunne anvendes på tværs af de mange forskellige typer, er nu iværksat.

f. Et nyt mobilt kommunikati-



En F-16A med de to TV-styrede AGM-65A Maverick missiler, der hver bæres på den nederste af de tre skinner på en LAU- 88 A/A launcher.

ons- og dataformidlingssystem til IHAWK er taget i brug.

ØVRIGT

En lang række tiltag, som ikke er indeholdt i ovenstående, er ligeledes iværksat. For eksempel er der indført nye ambulancer, nat-sigteudstyr, termisk billeddannende overvågningsudstyr, ABC-beskyttelsesdragter og -udstyr til jordpersonel og piloter, beklædning, moderne programmérbare værkstedsmaskiner m.m., og yderligere anskaffelser finder for tiden sted, herunder tankvogne og et komplet system af Containers med nødvendigt udstyr til at støtte operationer af kampfly fra civile lufthavne.

Desuden er der gjort et stort arbejde inden for genetableringstjenesten efter kampskader, såvel med hensyn til fly (Aircraft Battle Damage Repair (ABDR)); som retableringstjeneste for flyvestationerne selv (Airfield Damage Repair (ADR)), der er en temmelig omfattende affære i sig selv, idet ADR omfatter såvel vurdering af skadesomfang samt fastlæggelse af en hensigtsmæssig handlingsplan, ammunitionsrydning og genetablering af tilstrækkelige

startbanesegmenter, tilkørselsveje, nødvendige støttefaciliteter og funktioner og meget mere, alt sammen på meget kort tid.

Et kapitel for sig er, at et væld af EDB til administrativt brug er taget i anvendelse, men sådanne systemer er næppe af den helt store interesse for FLYNYT's læsere.

AFSLUTNING

Som det fremgår af det foranstående, er der i de seneste år trods alt sket betydelige forbedringer inden for flyvevåbnet, og der forventes fortsat iværksat en lang række yderligere tiltag til anskaffelse og forbedring af materiel i fremtiden. Det ser dog - som tidligere anført - beklageligvis ud til, at de økonomiske muligheder svækkes i den kommende tid, såfremt et nyt forsvarsforlig ikke tilfører midler i et større omfang end for nuværende. Der er planlagt endog meget resourcekrævende anskaffelser i alle tre værn i det næste årti, nemlig kampvogns- og luftværnsprojekterne i hæren, standardflex skibe og u-både i søværnet samt DRAKEN erstatning i flyvevåbnet, hvorfor de resterende beløb til øvrige nødvendige, yderligere materielanskaffelser vil være beskedne.

Til allersidst skal blot anføres, at de fleste af Flyvematerielkommandoens større anskaffelser og udviklingsarbejder finder sted i et snævert samarbejde med dansk industri ved kontraktindgåelse med danske virksomheder, eller hvor dette ikke er muligt, ved kontraktindgåelse med udenlandske virksomheder, som så forpligter sig til at involvere dansk industri som underleverandører i forbindelse med den aktuelle materielanskaffelse eller alternativt i forbindelse med en modkøbsaftale.



Med Inspektøren for Flyvevåbnet på inspektion



Generalmajor B.V. Larsen kom flyvende til tjenestedsbesøg på Flyvestation Vandel. Om det er glæden over igen at være på Vandel eller de 35 kt. tailwind der bragte ham 25 min. for tidligt til Flyvestationen, der får ham til at smile, melder historien intet om. GM var på turen ledsaget af sin adjutant KN B. B. Christiansen.

Dengang en generalinspektion mest drejede sig om velpudsede støvler, rent lommestørklæde, ren kam og den rigtige fodvinkel samt en pletfri uniform er forgangne. I dag drejer det sig om helt andre ting, det første forudsættes at være i jorden, i dag er det, det tjenestested, som får besøg, der har fået taget sin temperatur på en helt anden måde. Det kan meget kort udtrykkes, virker det? Er der noget der klemmer? Og det er jo en helt anden snak.

FORBEREDELSE

Inden T-17 flyet med generalmajor B.V. Larsen BAV ved pinden sætter hjulene på hovedbanen på Flyvestation Vandel, 25 min. for tidligt på grund af en kraftig tailwind, ja da har der været liv i mange klude.

Generalmajorens adjutant, kaptajn B.B. Christiansen, har planlagt besøget i detaljer. Hvem hedder hvad, og er placeret hvor. Ankomstid, afgangstid til stedet og derefter tjenestestederne. Forespørgsler rundt i Forsvarskommandoen til de forskellige stabe for at høre, hvad rør der sig omkring, i dette tilfælde Vandel.

Som generalmajoren siger i et interview deres udsendte havde med ham, - Med disse forespørgsler, bliver jeg helt automatisk de forskellige staves "dårlige" samvittighed.

FORTELT SÅ!

20 til 24 gange på et år dukker Inspektøren op på et af Flyvevåbnets tjenestesteder. Dog ikke uden at anmelde sin ankomst. På

den flyvestation eller den eskadrille Inspektøren ønsker at besøge, har ledelsen haft sin del af arbejdet, med at forberede den redegørelse Inspektøren forventer at modtage om enhedens tilstand. Pustet mærkes så at sige overalt. Det var måske lidt lettere dengang med den rene kam og fodvinklerne.

Om formiddagen er det altså ledelsens tur, og om eftermiddagen, eller vise versa, er det samarbejdsorganisationen der må holde for.

- Har i nogen problemer? spørger generalen med et smil. Her har vel en og anden chef i tidens løb krummet tær, og tænkt, - Hvad nu?

Nu er det rimeligt svært at finde problemer der skal løses på generalsniveau, men i Vandels tilfælde, fik man sig en god snak om uddannelse af personellet indenfor enkelte tjenestefelter.

TJENESTEDSBESØG

At følge Inspektøren ind på et

flyværksted, som deres udsendte har gjort flere gange, er en gentagelse.

Generalmajorens fortid, som flyvemekaniker fornægter sig ikke. På under fem sekunder er han i en dyb snak med doklederen om, hvorledes der gennemføres 300 timers eftersyn på H-500 helikoptere. Om det gik bedre på elektronikværkstedet. Nej, Lederen af "Radio Luft" (Flyradio) måtte med over på Linen, for at forklare en snedig divice han havde modificeret H-500 med.

Resten af de besøgte tjenestesteder gik efter samme opskrift.

FORSVARSCHEFENS FORLÆNGEDE ARM

Når Inspektøren for Flyvevåbnet "tager i byen", er hans Forsvarschefens forlængede arm. Det er til ham, udenom alle stabe, at rapporten går når generalmajoren og hans adjutant vender hjem til Vedbæk.

Er det så enkelt, at du blot skriver en rapport til Forsvarschefen og så er problemet løst?



Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor B.V. Larsen (BAV) modtages af chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Helge (HEP).



Generalmajorens interesse for teknik er velkendt. Her snakkes der teknik med doklederen i dok 1, seniorsergent J. Windbirk.

- Nu er det i reglen sådan, at den flyvestation eller eskadrille der har problemet, kender det bedst. Derfor er det dem der må starte med at skrive om sagen og belyse den. Derefter kan jeg, hvis tingene ikke virker, følge sagen op.

Hvad Inspektøren også interesserer sig for på sine inspektions-ture, er, om de ressourcer der er stillet til rådighed også udnyttes fornuftigt. Det er altså ikke bare for at hilse på, at generalmajoren tager på "besøg".

ANDRE ASPEKTER

Flyvestation Skrydstrup's tilgang af amerikanske instruktører har vakt en del opsigt, blandt andet på grund af den løn de skal have. Rygtet siger noget om 900.000 kr. om året.

Generalmajoren måtte på en ekstrasur til Skrydstrup for at byde piloterne og deres familier velkommen til landet, og for at høre, om de indgåede aftaler om boliger, skoler med mere var blevet opfyldt. Det var de.

Generalen sluttede med at sige, - Jeg kan naturligvis ikke nå at tale med alle under et tjene-stedsbesøg, men også ham der fra sin arbejdsplads så mig fare igennem lokalet, har gennem samarbejdsorganisationen mulighed for, at lade sit problem forelægge for mig gennem sin tillidsmand. Det er sket noget siden dengang med fodvinklerne.

S-N.



Flyvevåbnet hjælper Hæren

Sprængningsulykken i Jægersprislejren fredag den 25. november 1988 er et godt eksempel på et effektivt samarbejde mellem forsvarrets enheder og civile myndigheder.



Traxcavator ("Rullemaries" storebror) er klargjort med sprængmätte.

**Af G. Thalsø-Madsen
Flyvematerielkommandoen**

Når jeg tænker tilbage på min vagt i Flyvematerielkommandoen, dagen efter ulykken, kan jeg glædes over det effektive samarbejde mellem forsvaret og de civile myndigheder, som jeg var vidne til. Et samarbejde som var medvirkende til, at det efterfølgende professionelle oprydningsarbejde i Jægerspris kunne få den nødvendige materielhjælp relativt hurtigt.

Det lykkedes at samle personel og materiel i Jylland lørdag eftermiddag, samt igangsætte transport og eskorte således, at den fjernstyrede Traxcavator (der er en overstørrelse af "Rullemarie" kombineret med en grab, der virker som mobilt skjold) kunne tages i anvendelse til det vanskelige og yderst farlige arbejde med at uskadeliggøre suspect ammunition fra kl. 9 søndag morgen den 27. november i Jægerspris. Efter oprydningsarbejdets afslutning har major P.E. Sørensen fra Sjællandske Ingeniørregiment udtalt, at uden udlån af flyvevåb-

nets Traxcavator ville det have været nødvendigt at evakuere Jægersprislejren og halvdelen af Jægerspris by, i en del af den tid oprydningsarbejdet forestod p.g.a. ammunitionens kaliber - størrelse.

SÅDAN STARTEDE DET HELE

Klokken var 1405. Jeg tog den kommende vagttelefon i Flyvematerielkommandoen. Det var major P.E. Sørensen fra Sjællandske Ingeniørregiment, der kort orienterede om situationen i Jægersprislejren efter sprængningen af ammunitionsdepotet dagen i forvejen den 25. november.

LÅN AF GREJ

Der var behov for flyvevåbnets Traxcavator med tilhørende fjernstyringsgrej, som stod på Flyvestation Karup, Eskadrille 681. Kort efter denne opringning orienterede jeg Flyvematerielkommandoen Tekniske Chef J. Damkjær Nielsen om hovedpunkterne. Han gav tilladelse til udlån af materiellet. Vagthavende officer på Flyvestation Karup blev kontaktet og sat ind i situationen og ønsket om materielstøtte.

TRANSPORTMULIGHEDER UNDERSØGES

Herefter blev lufttransportmuligheder fra Jylland til Sjælland undersøgt ved Flyvertaktisk Kommando. Desværre viste det sig, at denne mulighed måtte opgives. Den ca. 10 tons tunge Traxcavator ("Rullemaries" storebror) skulle over til Jægersprislejren så hurtigt som muligt. Gode råd var dyre. Den skulle være til rådighed i lejren fra søndag morgen. Der var så ikke andet at gøre end at beslutte sig for blokvogns-transport.

Vestre Landelskommando blev kontaktet og anmodet om blokvognsassistance. Vestre Landelskommando gik straks igang med opgaven og arbejdede energisk på at skaffe blokvogn og personel, planlægge kørerute på Jylland og Fyn siden, samt med at få transporten over med den sidste færgeoverfart natten mellem lørdag og søndag fra Fyn til Sjælland.

KLARGØRING PÅ KARUP

På Flyvestation Karup var man også igang. Her gjorde man, hvad der var muligt for at få samlet og klargjort materiel og finde en operatør der kunne rejse med til Jægersprislejren.



"Rullemarie" udtager suspect ammunition fra storebrors grab. Grabben har virket som mobilt skjold.

PAPIRARBEJDE IGANGSAT

Papirarbejdet skulle jo også klar-
res, så nødvendige aktionssigna-
ler blev klargjort til berørte
myndigheder og afsendt med høj
prioritet.

Der blev løbende givet meldinger
om hvor langt man var nået de
forskellige steder. Dette var
vigtigt for den videre koordine-
ring af køreruter, færgeoverfart,
politieskorte o.s.v.

POLITIET INVOLVERES

Valget af blokvognsløsning med-
førte også at politiet blev in-
volveret. Politiet gik igang med
at arrangere eskorte på Sjælland.
Der blev taget højde for broer,
luftledninger m.v.

NYE OPGAVER INDLØBER

Sjællandske Parkområde ringede og
ønskede assistance vedrørende
batterier/akkumulatorer til "Rul-
lemarie" fra forsyningssystemet
MILLAG NØD. Opgaven blev igangs-
sat med det samme via forsyningsvag-
ten på Forsyningsdepot Værløse.

KLARMELDING FRA JYLLAND

Omkring klokken 2100 indløb mel-
dinger fra Vestre Landsdels-
kommando og fra Flyvestation
Karup. Udstyr, materiel, opera-
tør, blokvogn med personel m.v.
var klargjort på Flyvestation
Karup. Om få minutter ville tran-
sporten afgå ned gennem Jylland
og over Fyn i langsomt tempo.
Kunne vi nå færgen?

STATUS OMKRING MIDNAT

Tidsplanen så ud til at kunne
holde med de afgivne meldinger.
Der var en rimelig chance for at
få transporten over til Sjælland
med færgen klokken 0400 søndag
morgen.

MELDING FRA POLITIET

Da klokken var lidt over 0700 om
morgenen meddelte politiet, at
blokvognstransporten var i
Roskilde området og at man for-
ventede at være i Jægersprislej-
ren lidt efter klokken 0800 hvis
alt gik vel.

"Det lykkedes, det virker bare";
det var nogle af de første tan-
ker, der løb gennem mit hoved den
søndag morgen.

AFSLUTNING PÅ VAGTEN

Klokken var efterhånden blevet
0800 og jeg overdrog vagten til
min afløser, efter at have infor-
meret om vagtens hændelser og øn-
skede ham en god vagt.

Min afløser modtog kort efter
klokken 0900 melding fra Jægers-
prislejren om, at flyvevåbnets
Traxcavator var vel ankommet.
Mens vi andre kunne nyde de ny-
bagte rundstykker og den friskla-
vede kaffe i familiens skød, gik
arbejdet igang med ammunitions-
rydningen i Jægersprislejren.
"Rullemarie" og hendes storebror
i et fælles samarbejde på tværs
af værnene; - det virkede bare!

★ ★ ★ ★ ★

Der var overhovedet ingen fornemmelse af fart

Premierløjtnant Pia M. Wognsen var begejstret for sin første tur i en T-BIRD.

- Det var en pragtfuld tur. Der var overhovedet ingen fornemmelse af fart, på trods af, at vi fløj med en hastighed af omkring 500 knob.

Det er premierløjtnant og leder af Lagertjenesten ved Flyvestation Vandel, Pia M. Wognsen der giver udtryk for sin begejstring for en nylig afsluttet flyvetur i en Harrier G.R. Mk. 4, kaldet T-BIRD, No. 1 (F) Squadron, som deltager i øvelsen Bold Grouse med base på Flyvestation Vandel.

BETÆNKELIG MINE

Den torsdag morgen var der ingen grænser for, hvilke grusomme historier Wognsen måtte lytte til, når det fra kollegers side drejede sig om at udmale, hvilke påvirkninger positive og negative G-påvirkning kunne udsætte det menneskelige legeme for. Især malende var det at høre om, hvad negativ G-påvirkning kunne gøre ved maveindholdet. Der blev gjort meget for at "opmuntre" passageren og der var ikke noget at sige til en vis betænkelig mine.

KLARGØRING OG VENTETID

Vel udrustet med en noget odiøs viden om, hvad der ventede oppe i lufthavet mødte Wognsen sammen med premierløjtnant af reserven Lise-Lotte Basse op hos No. 1 (F) Squadron præcis klokken 0800 lokal tid. Forventningerne var i top. Ind for at klæde om til raksok-



Det at få sådan en hjelm til at passe kan godt være lidt af en prøvelse. Hvis premierløjtnant Pia M. Wognsen ser lidt betænkelig ud kan deres udsendte fotograf garantere for, at det var en betænkelig affære.

ker, lange underbukser og flyvedragt, hertil ikke at forglemme støvler. - Forstår du, sagde korporalen der stod for iklædningen, fødderne kan ikke klare den, hvis du skal "ejecte" i små sko. Nå, ja, det var en mulighed der var med til at gøre det lidt mere spændende.

Klar til flyvning? Både ja og nej, det næste var nemlig en besked om, at der ikke blev tale om at starte før klokken 1000, altså ventetid. Det fik deres udsendte til at tænke på engang for mange år siden, da en C-130 aborterede en start fra Vandel og tilbage stod 50 sultne sultne Special Air Service-folk, som havde drømt om at komme hjem til mad og dyner. Lederen, en ældre

Warrant Officer udtalte da de "bevingede" ord, - If you have time to spare, travel by air!

IKKE SPILDT

Dagen i forvejen havde der være lægecheck for de to deltagere, ingen tilfældigheder. Nu blev tiden brugt til en gennemgang af cockpitets indretning, og hvad passageren ikke skulle røre ved, men så sandelig også, hvad der skulle foretages. I katapultsæder sidder et antal sikringspinde. Disse skal fjernes for at armere sædet. Nu kan man ikke lade den slags flyde rundt i cockpitet. Instruktioen lød derfor på, hvor de skulle stuves for derefter med seks fingre at vise teknikeren på jorden, at manøvren var udført. Vel hjemme igen skulle der monteres to sikringspinde, hvilket så skulle vises teknikeren med to fingre, system i tingene.

SIDSTE FORBEREDELSE

Det tog en rum tid at gennemgå cockpitets indretning. Hertil kom at nu skulle der "monteres" G-suite, hjelm og oxygenmaske. Det var bestemt ikke nogen enkelt operation. Især da ikke, da den der tidligere havde brugt hjelmen, havde et væsentlig større hoved end Wognsen. Bedre blev det ikke da oxygenmasken skulle passes til. Starttidspunktet fastsat til kl. 1000. Nå sådan blev det alligevel ikke. Men lidt over 1000 var man igang med "Strap-in". Det vil på dansk sige, at placere passageren i sædet, hvorefter følger en langvarig montering af slanger til oxygen, fastgøring af seler, gennemgang af instrumenter og meget andet. Dette er ikke en Boing 737 til Kastrup med servering.



Thombs up, et venligt smil og klar til afgang efter en ventetid på over to timer.

ENDELIG

Klokken er blevet 1040 lokal tid. Teknikerne hiver beskyttelsen ud af indsugning og kort tid efter møller Rolls-Royce Pegasus-motoren rundt. Alle har hørevern på. Motoren karakteristiske hylen går gennem marv og ben uden disse. Sløringsnettet på Hiden er hevet til side, og ud ruller T-Birden. Wognsens mavemusklér er lidt mere spændt end de plejer og pladsen er meget trang. Jetkampfly tages så at sige på.

PRAGTFULD TUR

Wognsen fortæller med begejstring efter hjemkomsten. - Det var fantastisk. Først stoppede vi oppe i eskadrilleområdet for at lave de sidste cockpit-checks og derefter rullede vi ud til start.

- Vi starter om ti sekunder sagde piloten over samtaleanlægget og inden jeg fik mig set rigtig om, var vi i luften. En herlig fornemmelse. - Der

startede to fly efter os, og bedst som vi fløj med kurs mod Vejle, sagde piloten, at vi var nødt til at vente lidt på dem. - Du godeste jeg troede næsten vi faldt ned, da han reducerede farten.

- Der gik ikke lang tid, før jeg mistede orienteringen. Den fandt jeg dog igen over Kalundborg. Herfra fløj vi ned over Sjælland til Farøbroen og derfra hjem til Vandel.

Wognsen beskriver det, som en helt speciel oplevelse at komme ind til landing med en Harrier når landingen afsluttes med et Full Stop i luften efterfulgt af en lodret nedstigning.

- Efter denne oplevelse, siger hun, - Jeg kan godt forstå, hvorfor de er blevet piloter, det er en fantastisk oplevelse at sidde deroppe og se ned på tingene. Lidt mere eftertænksom tilføjer hun, men de mange timer det tilbringer i cockpitet på jorden, hvor de gør klar til næste flyvning, dem kunne jeg godt undvære.

S-N.



CH FTK vurdering og målsætning ved årsskiftet 1988/89

Jeg konstaterer med stor tilfredshed, at målbevidst arbejdsomhed i overensstemmelse med den opstillede prioritering i det forløbne år har resulteret i en klar, operativ fremgang inden for FTK's område.

Vor overordnede målsætning har været

- Opretholdelse af overvågning og beredskab samt
- Omskoling og operativ uddannelse.

Det er endnu et stykke vej til retableringen af et fuldt operativt flyvevåben er en kends-

gerning, men målet er nu synligt.

Vore væsentlige opgaver i det kommende år er derfor uændret som anført ovenfor.

Kampflyeskadrillernes operative beredskab står nu overfor klare forbedringer, overbevisende demonstreret ved den netop gennemførte TACEVAL på Flyvestation Skrydstrup. Et væsentligt forøget antal F-16 fly vil i det kommende år indgå i vort beredskabsbidrag til NATO. Derimod er pilotbemandingen ved F-



CH FTK generalmajor M.V. Hansen

35 eskadrillerne nu på minimum, hvilket desværre medfører en væsentlig, men heldigvis kortvarig, reduktion af det beredskab, der har været af afgørende betydning, medens andre eskadriller har været dårligt stillet.

Uddannelsen af nytilgåede piloter fra de store Euro Nato Joint Jet Pilot Training (ENJJPT) hold tager fart i 1989, og vil stille store krav til ledelse og instruktører. Lad os som hidtil med omhu fastlægge det operative ambitionsniveau, der svarer til vor øjeblikkelige situation - et generelt beskedent erfaringsgrundlag, både hos ledelse, instruktører og piloter. Den i det forløbne år ydede indsats giver mig al mulig grund til optimisme. I den forbindelse vil jeg ikke undlade at udtrykke min glæde over, at så mange relativt unge piloter yder en ekstra indsats ved at gennemgå Flyvevåbnets Officersskole. Det lover godt for fremtiden.

Transporteskadrillens virksomhed vil fortsat være påvirket af den overordnede prioritering

af pilotstyrkens genopbygning, og af de igangværende hoveddeftersyn. I erkendelse af manglende ressourcer iværksættes der i det kommende år en reduktion af indenrigstransportflyvningen. Fiskeriinspektionsflyvning samt Grønlandsopgaverne tillægges stadig høj prioritet, og disse opgaver har været udført meget tilfredsstillende. Henset til redningsberedskabets betydning er alle muligheder for tiltrængt tilgang af piloter søgt udnyttet. Men alle ressourcer til varetagelse af redningsopgaverne er det endnu ikke lykkedes at tilvejebringe. Ældre personel falder fra, og vi er på det seneste blevet pålagt nye opgaver i Østersøen. Jeg vil fortsat gøre mit for at udvirke rimelig overensstemmelse mellem ressourcer og opgaver. Jeg udtrykker min anerkendelse af redningseskadrillens trofaste indsats og appellerer til alle implicerede om konstruktivt og besindigt at bidrage til fortsat eksemplarisk varetagelse af denne samfundsopgave.

Opstillingen af alle Luftværnsgruppens eskadriller er blevet gennemført ganske som planlagt, og de sidste organisatoriske ændringer iværksættes snarest. De nye bygninger i Karup og Skrydstrup er afleveret, og vidner om et prisværdigt samarbejde mellem enheder og bygningstjeneste. Jeg er særdeles tilfreds med den gennemførte modernisering af Luftværnsgruppen og dens enheder, og anerkender den indsats, som alle har ydet. Men vi kan ikke hvile på laurbærene. Store modifikationsprogrammer er iværksat, hvilket for en tid vil udfordre vort beredskab, og jeg opfordrer alle til at medvirke uanset personlige ulemper. Vi genanskaffer nu et mindre antal missiler, og understreger herved den betydning, der tillægges ASP. FTK vil dog fortsat sammen med Luftværnsgruppen overveje det fremtidige missilforbrug ved skarpskydningsøvelser i lyset af de økonomiske forhold.

Jeg finder fortsat virksomheden og det operative niveau i Kon-

trol- og Varslingsgruppen og dens enheder tilfredsstillende, og de opnåede TACEVAL resultater understreger det. Men indfasningen af nyt radarmateriel er ikke gennemført uden problemer, der forhåbentlig løses snarest. Jeg er endvidere betænkelig ved de beredskabsmæssige reduktioner, som især officersbemandingens utilstrækkelighed har nødvendiggjort. Jeg beder om forståelse for, at personellets videreuddannelse, affødt af den nye personel- og uddannelsesordning, må tilpasses de operative opgaver, herunder især kravene til overvågning og suverænitetsbevarelse. Flyvevåbnets personelsituation i de kommende år, herunder vore forventede rekrutterings- og uddannelsesmuligheder, tyder desværre ikke på nogen nært forestående løsning. Planer for en modernisering af Kontrol- og Varslingssystemets sensorer har i nogen tid været under udarbejdelse som led i et større NATO-projekt, omfattende det samlede føringssystem for alliancens luftstyrker. Der synes på denne baggrund at foreligge realistiske muligheder for yderligere fornyelse af vore radarstationer inden for de nærmeste år.

Justering af flyvestationernes organisation er gennemført i det forløbne år med den klare hensigt at forbedre muligheden for at modstå og overvinde fjendtlig indsats. Jeg har med stor tilfredshed set tjenstgørende og frivilligt personel betjene vort nye startbane-reparationsmateriel med dygtighed og oplevet, hvorledes vi nu, med beskedne midler, opbygger vore færdigheder i udbedrelse af kampskader på vore jagerfly. Natkampudstyr, C-beskyttelsesdragter og et avanceret lokalradiosystem har forbedret vore muligheder væsentligt, og forventeligt har vi inden længe alt vort modificerede nærluftforsvarsmateriel. De seneste skyderesultater lover godt.

I det kommende år forventer jeg, at FTK's luftoperationscentral (ACOC) flyttes til den nye lokalitet i Finderup, idet midlertidige installationer i nogen tid må anvendes i afventning af Allied Command Baltic Approaches Command, Control And Information System (ACBA CCIS) klarmelding. Herved imødekommes NATO's ønske om i-brugtagning af det nye krigshovedkvarter med henblik på en stedse mere tiltrængt forbedring af kommando- og kontrolsystemet. Den nært forestående øvelse Wintex 1989 ledes for flystyrkernes vedkommende for sidste gang fra Karup, og den er væsentlig for indøvelse af styrkernes føring, FTK's såvel som vore allieredes. Jeg ved, at flyvestationer og grupper under øvelsen må afsætte ressourcer, der umiddelbart og lokalt betragtet kunne synes bedre anvendt til opfyldelse af de højt prioriterede opgaver. Jeg må imidlertid kraftigt påpege nødvendigheden af, at kommando-systemets beslutningstagere får de nødvendige træningsmuligheder i et realistisk miljø.

Vi står på kanten til det nye år overfor yderligere arbejdstidsreduktioner, et uomtvistligt gode for os alle, men også en udfordring. Det stiller krav til ledelse og til medarbejdere om at udvise maksimal effektivitet inden for de gældende rammer. FTK vil i de kommende år revurdere gængse arbejdsrutiner, og det er uundgåeligt, at mange umiddelbart vil reagere kritisk.

Lad mig opfordre alle til, som det i årenes løb i talrige tilfælde er sket med praktiske, tekniske opfindelser og løsninger, at medvirke til at finde nye veje. For nok giver mere fritid øget tilfredshed, men ikke uden vished om, at den opgave, vi i forsvaret har valgt at løse, også bliver tilgodeset fuldtud.

★ ★ ★ ★ ★

Hærens kommende panserværnshelikopter

Aerospatiale AS350 Ecureuil.



AS350 B1 Ecureuil civil udgave med lavt understel.

Af TKING Henning Rose Flyvematerielkommandoen

I 1987 underskrev Danmark kontrakt med det franske firma Aerospatiale om køb af 12 panserværnshelikoptere til Hærens Flyvetjeneste. For bedre at kunne beskrive denne panserværnsmodel samt valget af Ecureuil, vil det være en fordel, at kende helikopterens historiske udvikling.

Beslutningen om at bygge en prototype af Ecureuil, blev taget i april 1973. Allerede i

juni 1974 fløj den første prototype, og den fik fabriksbetegnelse AS350.

Ecureuil er en lille 6-sædet, alsidig helikopter, der er specielt designet til at imødekomme det civile markeds krav med hensyn til vedligeholdelse og økonomi. Samtidig var den også tænkt som en afløser for deres Alouette III-model, som også er kendt i forsvaret, idet Søværnets Flyvetjeneste har benyttet den.

Ved fremstillingen af Ecureuil

er der i stor udstrækning anvendt composite materialer, bl.a. er rotorbladene samt rotorhovedet fremstillet af disse materialer, og hovedparten af kroppens strømlinede beklædnings-skærme er fremstillet af termoformede plastplader eller støbte glasfiberplader.

VERSIONSOVERSIGT:

AS350 har en 3-bladet hovedrotor samt et specielt konstrueret rotorhoved, kaldet "Starflex", af yderst enkel konstruktion.

I kabinen er der plads til en besætning på 2 mand i cockpittet, og bag disse er der et langsæde til 4 passagerer. AS350 kan leveres med et lavt eller et højt medeunderstel. Ecureuil er blevet ret populær, og der er indtil nu leveret godt 1100 helikoptere verden over. Grunden hertil skal måske findes i, at AS350 er simpelt/enkelt opbygget og har et meget lavt vibrations- og støjniveau.

AS350B er udstyret med en Turbomeca Arriel 1B turbinemotor på 650 HK. Den er i stand til

at løfte ialt 906 kg., har en topfart på 272 km/t og en rækkevidde på 720 km.

AS350D er en udgave med en Lycoming LTS 101 turbinemotor beregnet for salg i USA. AS350D bærer navnet Astar og er ellers identisk med AS350B.

AS350B1 er den seneste civile version. Den er udstyret med Turbomeca Arriel 1D turbinemotor på 693 HK. B1 er i stand til at løfte 1160 kg. (nyttelvægt), og topfarten er 287 km/t. AS350B1s øvrige egenskaber blev også forbedret, og i 1985 satte den 3 verdensrekorder i stigning til hhv. 3, 6 og 9 km højde.

AS350B1 bliver i flere lande brugt som vandbomber ved skovbrande, den kan nemlig udstyres med et "kit", så den er i stand til at opsuge 700 l vand i løbet af 30 sekunder. Herved kan den i løbet af 50 min. udkaste 11 t vand.

Det franske politi har bestilt 30 stk. og det australske forsvar 24 stk., hvoraf de 18 skal bruges til pilottræning, for-



AS350 L1 en af prototyperne viser skydning med luft - jord raketter. Bemærk det høje understel.

bindelses- og som SAR helikopter, de 6 sidste skal anvendes af flåden.

AS355E er en version med 2 motorer, og den fløj første gang i SEP 1979. Mange dele er de samme som anvendes i AS350, dog er de største ændringer udført på hovedrotorbladene, transmissionen, motorerne, brændstoffsystemet og visse dele af strukturen i kroppen.

AS350L1 er en version for militært brug. Den har en del af de bedre egenskaber fra AS355. Bag kabinedørene er der mulighed for at påsætte pylons til op-hængning af våben. På våbenstationerne vil der kunne monteres en 20 mm kanon samt en raketbeholder eller ialt 2 raketbeholdere. Ved andre missioner kan den medbringe op til 3 m gods eller medføre (evt. i sling) op til 1,1 t. Ved SAR-missioner kan der monteres en hoist, der kan klare 135 kg. Som ambulancehelikopter kan medføres 2 bårer. Der er AS350L1 versionen den danske hær vil få leveret i et antal af 12 stk. Vores AS350L1 vil på våbenstationerne

kunne medføre op til 4 TOW-missiler.

AS355M2 Ecureuil 2 er en 2 motoret udgave af den militære version. Det franske flyvevåben har bestilt 50 stk. af denne type. M2 versionen er normalt udstyret med Allison 250-C20F motorer, men de fleste leveres til det franske flyvevåben får monteret Turbomeca TM 319 motorer, derudover får den et omfattende radio/kommunikations/navigations udstyr.

Begge de militære modeller kan udstyres til Invisible Flight Route IFR-flyvninger og kan også indrettes til NVG-flyvninger (Night Vision Goggles), dvs. flyvning med natsynsbriller.

M2 modellen kan nu også leveres som marine udgave. Til dette formål er der monteret en 360 Bendix radar under næsen og der kan ophænges op til 2 torpedoer under kroppen.

I en følgende artikel vil det Danske panserværnshelikopterprogram blive beskrevet.



Gæst hos Hærens Flyvetjeneste

Af Henriette Topp
Foto: S-N.

AT FLYVE

...højre hånd på pinden, benene på siderorspedalerne og venstre hånd velplaceret på speederen, fuld power, 20 - 40 - 60 - 80 knob, pinden lidt tilbage, næsen løfter sig og efter et par dansende trin er vi i luften. I god højde flader vi ud, går ind i en krængning på ca. 15, drejer næsen næsten 180 rundt, ind på kurs 261. Vi ROJ og jeg, er



Henriette Topp holder den helikopter i hænderne, som hun drømmer om at komme til at flyve, Ecureuil AS350.



Indtil nu må Henriette nøjes med at flyve med i den aldrende H-500, som hun deler levealder med.

på vej fra Flyvestation Vandel (FSN VAN) til Oxbøl øvelsesteræn i en T-17 SUPPORTER.

HVORFOR NU DET

P.g.a. min interesse for fly og flyvning var jeg i foråret 1988 i erhvervspraktik i Hærens Flyvetjeneste (HFT) på FSN VAN, som flymekaniker.

1. juni d.å. åbnede Forsvaret for kvindelige piloter til transportfly og helikoptere. Dette gav mig mulighed for, ved HFT imødekommende tilsagn, at besøge enheden for at følge piloterne i en uge.

LIDT OM HFT

VÅBENSBJOLD: - "VIDEMUSPRO PATRIA" (VI SER FOR FÆDRELAND-ET) - GLENTEN - (fuglen med det skarpe blik) - SANDE ORD OM HFT, der i krig bl.a. skal løse opklarings-, rekognoscerings- og overvågningsopgaver for hærens enheder. Til løsning af disse opgaver har gennem årene været anvendt forskellige lette

flytyper, som PIBER L-18C SUPER CUB, KZ-VII og senest helikopteren HUGHES-500 samt T-17 SUPPORTER, som i dag sammen med det flyvende personel, er enhedens "GLENTE".

MORGENBRIEFING

Vi er til morgenbriefing - hvad sker der her -, meteorologen taler lidt om vind og vejr, ikke løs snak - næh, facts om de højere og lavere luftlag i et sprog, hvor et vist kendskab til meteorologiens terminologi, er en fordel! Den ansvarslige officer for dagens opgaver ta'r over. Han fordeler dagens planlagte flyvninger, forelægger hvilke områder, der er restriktioner på, f.eks. øvelsesaktivitet i Oxbølområdet, specielle oplysninger for netop denne dag og besvarer til sidst evt. spørgsmål.

THAT'S THE WAY TO DO IT

De piloter, som har fået tildelt en flyvning, går igang med at lave en flyveplan over den rute, de hver især skal flyve. ROJ og jeg finder ud af, hvordan vejret er i Oxbøl, beregner kursen, brændstofmængden og hvor lang tid turen vil tage. Mens vi var til morgenbriefing, har teknikerne foretaget morgencheck på T-413, den T-17 vi skal ha'. Flyets logbog hentes og vi bevæger os ud til maskinen. Op i den, cockpit låst, cockpitcheck, motor start, vi kører - ud på rullebanen, motorcheck, radiokontakt med tårnet, tilladelse til start givet, højre hånd på...

HFT-HVERDAG

Formålet med turen var at udskifte T-418, der var på øvelse i Oxbøl med T-413. Øvelser, flyvning for politiet, hvori eftersøgning, eskortering og trafikovervågning bl.a. indgår, brandovervågning og fotoopgaver eksempelvis for ornitologere er nogle af de opgaver HFT har i det daglige.

KVALITET - EN NØDVENDIGHED

En veltrænet og teoretisk vel-

funderet pilot samt et fly i perfekt stand er en del af forudsætningerne for gennemførelse af opgaverne.

Med jævne mellemrum kontrolleres piloternes helbred, teoretiske viden og praktiske færdigheder.

Da piloterne ikke kan være i luften hele tiden - desværre mener de fleste - bruges en del af "spildtiden" på jorden til teoretisk repetition og teknisk læsning.

NOGET FOR SIG

HFT anden flytype, HUGHES-500,

fik jeg lejlighed til at flyve i, da NØJ skulle en tur til Flyvestation Skrydstrup. Det var en helt speciel oplevelse, dels p.g.a. dens evne til at starte og lande lodret og dels fordi den manøvreres anderledes end fastvingede fly.

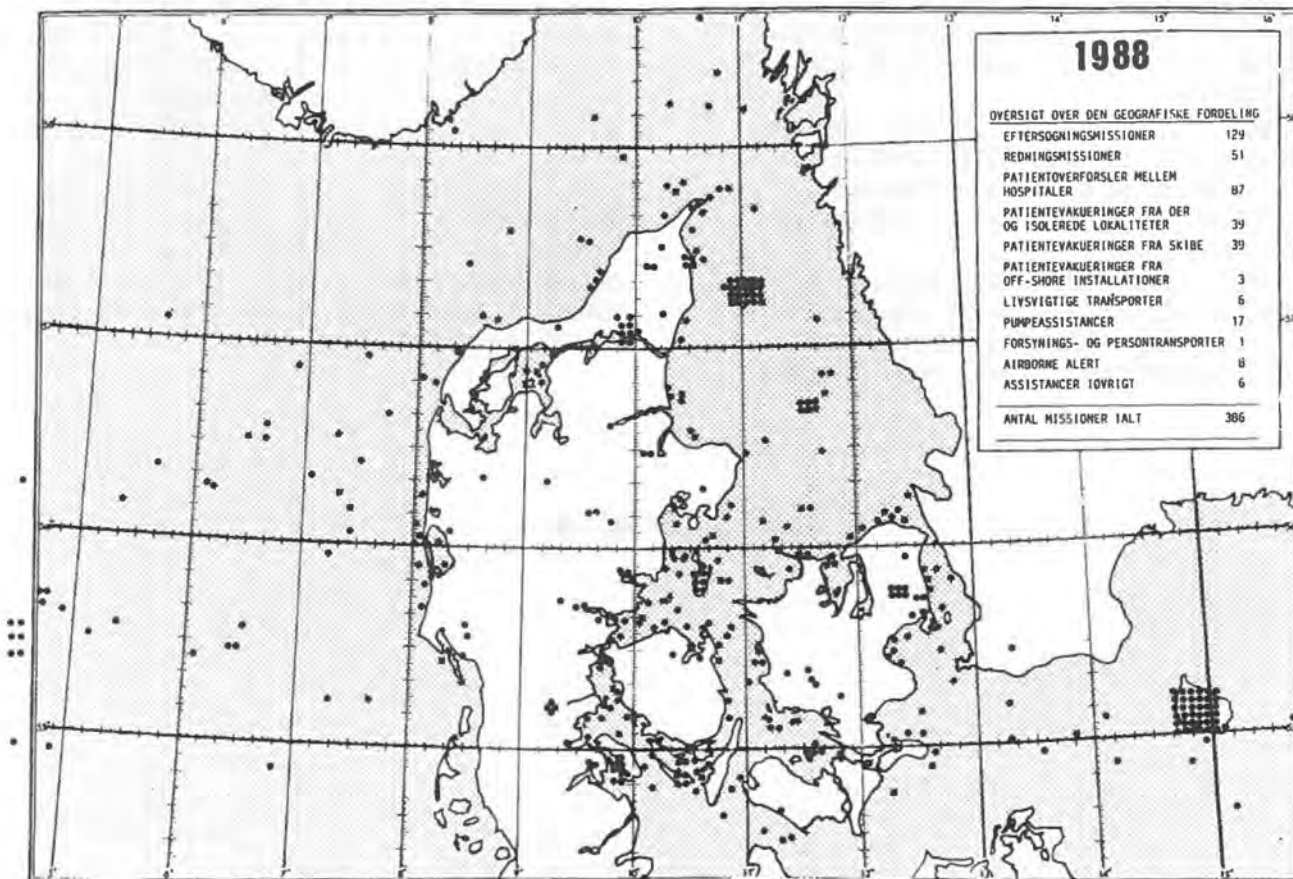
NYE FLY

I begyndelsen af 90'erne får HFT endnu en helikoptertype, den franske ECUREUIL, et fly alle de nuværende piloter glæder sig meget til - og DET fly de nye kvindelige piloter kommer til at flyve.



Flyvevåbnets Redningstjeneste 1988

I 1988 blev der foretaget 386 udrykninger med redningshelikoptere og eftersøgningsfly, mod 486 året før.



Flyvevåbnets Redningscentral (RCC KARUP) registrerede i 1988 (de tilsvarende tal for 1987 er anført i parentes) ialt 680 (1047) tildragelser, i hvilken forbindelse der blev foretaget 386(486) udrykninger med redningshelikoptere og eftersøgningsfly. Der kan ikke umiddelbart angives en årsag til det betydeligt mindre antal udrykninger i 1988. Flyvertaktisk Kommando (FTK) kan dog konstatere, at antallet ligger tæt på det gennemsnitlige årlige antal missioner på ca. 390.

Der blev udført 180(247) eftersøgnings- og redningsmissioner, heraf 106(133) foranlediget af de fritidsprægede aktiviteter, 41(54) i forbindelse med fiskerflåden og 34(33) i forbindelse med anden professionel skibsfart. Flyvevåbnets redningshelikoptere udførte ialt 174(193) ambulanceflyvninger og livsvigtige transporter, heraf 87(90) patientoverførsler mellem hospitaler, 39(59) afhentninger af patienter fra øer og isolerede lokaliteter, 39(36) afhentninger af akut syge eller tilskadedekomne fra skibe i søen og 3(6) afhentninger af patienter fra faste havinstallationer. I perioden 9 JAN - 28 MAR 1988 var der oprettet helikopterberedskab i Rønne lufthavn på Bornholm.

9 JAN - 1 MAR blev beredskabet varetaget af en LYNX helikopter fra Søværnets Flyvetjeneste. Helikopteren havde i perioden 1 udrykning.

1 FEB - 28 MAR blev beredskabet varetaget af en S-61 redningshelikopter fra Flyvevåbnets Redningseskadrille. Helikopte-

ren udførte ialt 8 udrykninger. I samme periode var beredskabet på Flyvestation Værløse inddraget.

Helikopterberedskabet i Rønne var desuden etableret med S-61 redningshelikopter 13-14 DEC og 21-25 DEC på grund af stærk storm i Østersøen. Der blev i perioder ikke foretaget udrykninger.

Der blev i 1988 indkøbt infrarødt søgeudstyr til S-61 redningshelikopterne. Udstyret er foreløbig installeret i 1 helikopter og gennemgår operativ afprøvning, der forventes afsluttet ca. 1 JUN 1989.

Flyvevåbnets redningshelikoptere ydede assistance til søredningstjenesten ved Søværnets Operative Kommando (SOK) i 225 tilfælde, hvorunder 32(56) personer blev reddet og 41(40) syge/tilskadedekomne blev afhentet fra skibe i søen og faste havanlæg. 128(156) personer blev overført mellem hospitaler eller afhentet på øer til hospitaler på fastlandet. 2(3) omkomne blev opsamlet, ialt 203-(255) personer.

Der blev anvendt ialt 591:05-(691:30) flyvetimer, heraf 572:40(673:10) flyvetimer til løsning af civile opgaver.

Flyvevåbnets Redningscentral modtog 12 alarmeringer fra COSPAS/SARSAT satellitsystemet fra positioner indenfor dansk ansvarsområde. Samtlige alarmer kunne henføres til utilsigtet aktivering af nødradiosendere. Redningscentralen i Sdr. Strømfjord på Grønland modtog ialt 59 alarmeringer fra COSPAS/SARSAT. 3 personer blev reddet som en direkte følge heraf.



Tak til den "Gamle redaktør" og velkommen til den nye

Af GM B.V. Larsen
Inspektør for Flyvevåbnet

Den 31 DEC 1988 sagde flyvevåbnet (FLV) farvel til en af de gamle flyvere, der har været med til at bygge det FLV op vi kender i dag.

OB S.O. Nielsen forlod FLV efter mere end 40 års tjeneste, der har indeholdt mange forskellige job og gøremål. OB startede sin militære karriere i 1946, som menig i hæren (HRN) og gennemgik i perioden 1947-50 Hærens Officersskole.

Herefter fulgte uddannelse som pilot ved Hærens og Søværnets Flyveskole med afsluttende uddannelse i USA.

I 1953 blev OB S.O. Nielsen overført til FLV, og efter forskellige chefstillinger i FLV og en periode som Flyverhjemmeværnsinspektør kom OB til Flyverstabens Inspektionsafdeling (CH/FSBI).

En af de opgaver OB blev pålagt



Oberst S.O. Nielsen



Oberst M.J. Johnsen

var jobbet som redaktør af FLYNYT. Sagen var den, at FLYNYT - som så mange andre af forsvarrets blade - var ved at løbe på grund. Som inspektør for Flyvevåbnet mente jeg ikke, at FLV kunne være tjent med dette, og jeg besluttede derfor, at FLYNYT skulle have en chance til med nye kræfter på broen.

OB har - i samarbejde med de øvrige medarbejdere ved FLYNYT - i de sidste 4 år løst opgaven med et godt resultat. FLYNYT har nu et format og indhold, som FLV kan være tjent med, og som opfylder det formål, der er med bladet, nemlig at afspejle FLV hverdag og øjeblikkelige situation, og samtidig være et forum, hvor meninger og holdninger kan komme til udtryk. Hermed ikke sagt, at redaktionen og læserne kan sætte sig tilbage i stolen og hvile på laurbærene. For at fastholde bladets nuværende niveau, er det nødvendigt, at alle fortsat deltager aktivt i processen.

Hvilket bl.a. betyder, at læsere indsender artikler til bladet!

DEN NYE REDAKTØR

CH/FSBI OB M.J. Johnsen begyndte sin militære karriere i HRN i AUG 1954 og gennemgik Hærens Officersskole i perioden 1955-57.

Efter NIKE uddannelse i USA blev OB i 1963 overført til FLV med tjeneste ved Flyverdetachment 531 i Gunderød.

I 1969 blev OB Chef for HAWK ESK 543 på Stevns. Efter en periode ved ESK 500 i Vedbæk, hvor OB i 1972 overtog stillin-

gen som Chef for Operationssektionen, fulgte en periode ved SHAPE. Hjemvendt fra Belgien blev OB i 1980 udnævnt til OL og blev Chef for Operationsafdelingen i KVG. I 1983 overtog OB stillingen som Chef for FSNTOH og var herefter en kort periode afdelingschef i FTK. 1 DEC 1986 kom OB til FST. Der var han frem til 1 JAN 1989, hvor han blev udnævnt til OB, og var Chef for Forvaltningssektion HRN-FLV-FIK-FLGK (PSV 1).

Det er min klare overbevisning at FLYNYT med den nye redaktør på broen, er vel rustet til at se fremtiden i møde.



Rationaliseringsforslag sparer forsvaret for 1.2 millioner kroner om året



Chefen for Luftværnsgruppen oberst F.Aa. Fischer omgivet af de glade præmiemodtagere seniorsergent K.H. Jørgensen (Kelly) og flyverspecialist B.L. Pedersen.

Seniorsergent K.H. Jørgensen og flyverspecialist B.L. Pedersen, tjenstgørende ved Luftværnsgruppen Materielafdeling, fik den 10 JAN 1989 ved en højtidelighed på Flyvestation Skalsstrup hver overrakt en præmie på kr. 25.000 af Chefen for Luftværnsgruppen, oberst F.Aa. Fischer.

Præmien blev tildelt for et rationaliseringsforslag vedrørende rensning af Elektron Tubes i

HAWK-radarer.

Rationaliseringsforslaget bevirker, at Elektron Tubes, der tidligere blev udskiftet og kasseret, nu ved en forholdsvis enkel gennemskylningsproces kan genanvendes i samme omfang som en ny Elektron Tube.

Ved denne proces har forsvaret inden for et år sparet ca. 1.2 mio kr., idet en ny Elektron Tube koster ca. 65.000 kr., og en gennemskylning beløber sig til ca. 300 kr.



Kursus for rådighedsofficerer og befalingsmænd ved Flyvestation Tirstrup

Af MJ-R Ole Bisp
Flyvestation Tirstrup

Længe før disse kurser for rådighedsofficerer blev lagt i faste rammer med udvalg på lokalt- og landsplan, havde man etableret sig uformelt på Flyvestation Tirstrup (FSNTIR). For et par år siden begunstigedes flyvevåbnet (FLV) med flere reserveofficerer, hvilket bevirkede flere med rådighedstjeneste.

I nogle år har vi så benyttet muligheden til vedligeholdelse og ajourføring af allerede indhentede færdigheder af såvel personlig som generel karakter. På FSNTIR mente vi så, tiden var inde til en fornyelse på en sådan måde, at det tiltrak personellet så meget, at man ville gøre meget for at deltage i sommerkursus 1988.

Resultatet blev en stor succes, lad være slået fast med det samme. Udover de sædvanlige øvelser, blev der indlagt en gennemgående mangelkamp som bestod af:

- kanosejlads m. forhindringer,
- 0-løb med indlagt pistol-skydning a la skiskydning,

- en minitriathlon samt,
- en "big surprise".

Kanosejladsen foregik på Stubbe Sø, og da det blæste voldsomt, fik vi en ekstra forhindring forøret i form af adskillige kæntringer undervejs på 1000 m. banen. Den planlagte forhindring var en landtransport (bæring) på ca. 200 m. gennem et væld af brombær og brændenælder.

Efter sejladsen og omklædning i det fri, var der primitiv madlavning, hvortil der dog serveredes et par grønne flaskeæbler.

Om aftenen var der natskydning, og ud på natten "natbusser" med diverse!

Næste dag bød så på 0-løb med pistolskydning. Løbet var arrangeret som et stjerneløb med 5 poster, og hver gang man returnerede til centrum (pistolbanen) skulle der afgives 5 skud mod præcisionsskive. For hver skud, der ikke sad i det sorte felt, skulle løbes en ekstra omgang på 200 m. - Mange svedte tran!

Tredjedagen bød på den "frygtede" tre-kombination svømning -

cykling og løb. Den mest krafttappende disciplin var de 15 km på cykel - DAMECYKEL - med lav saddelføring (meget ophidsende). Herefter 5 km løb. Alle tre discipliner foregik i væde. Svømningen, 200 m. (forlænges næste år) var naturligvis våd, men det øsregnede minsandten, da vi skulle på cyklerne, og det fortsatte med milde dråber under resten af seancen.

Det var spændende og meget interessant at opleve unge og gamle reserveofficerer dyste. Det viste sig nemlig, at de erfarne i højere grad forstod at økonomisere med kræfterne end de unge.

Resultatet blev da også, at de

ældre officerer placerede sig fint i top, bortset fra en ildsprudlende PL der blev nr. 1. Vinderen tildeltes en vandrepokal i messing - 120 mm granathylster med sit navn indgrave-ret.

Pokalen befinder sig i messen. Sommerkursus 1989 vil byde på nye discipliner, men "triathlon" fortsætter, og vi vil fortsat indlægge en løbende mangelkamp ved vort sommerkursus, som naturligvis også byder på spændende faglige aktiviteter.

I øvrigt trives det sociale samvær i bedste stil med små hyggelige traditioner allerede.



Norsk observatør imponeret af dansk stilfærdighed



Fenrik Sverre Uran.

Under sidste mønstringsøvelse på Flyvestation Vandel kunne en fremmed uniform betragtes. Den fremmede uniform tilhørte fenrik Sverre Uran fra hovedflyvestation Ørlandet i Nordnorge. Deres udsendte, som søgte at dække øvelsens forløb, mødte Uran alle steder og på alle tider, og fik ved øvelsens slutning lejlighed til at spørge Uran om hans indtryk af en dansk mønstringsøvelse.

OVERVÆLDENDE

Vi spurgte Uran om hans generelle indtryk af øvelsen, hvortil han svarede, -Der har været et hav af indtryk, og lige nu har jeg svært ved at få orden på rækkefølgen. Jeg har fulgt Chefen for Eskadrille 674, major E. Gøtze under stor set hele øvelsen og majoren har sørget for, at jeg fik indblik i så meget, som muligt.

- Hvad er dit indtryk af selve indkaldelsen?

- Jeg havde lejlighed til at følge personellet, fra de stod

af toget i Give, og til de ankom til Flyvestation Vandel. Jeres måde at få folkene igennem selve indskrivningen og iklædningen er fantastisk, det går meget hurtigt. Sverre Uran giver her videre udtryk for, at han var meget forbavset over, at kun en ud af de ca. 350 genindkaldte mødte lettere beruset.

- Hjemme i Norge, fortsætter han, er det noget af et problem når vi mønstrer personellet. Vi har en del, som under den lange rejse har mødt gamle kammerater, og fået sig en meget stor tår over tørsten. Så stor, at vi må sætte dem i arresten. Der får de så lov at sidde et døgn tid. Derefter deltager de i øvelsen, og får så et par ekstra dage i arresten, inden de får lov at tage hjem igen.

GODT FORHOLD

En af de ting der havde slået Sverre Uran, var tonen og tiltaleformen mellem officerer, befalingsmænd og de værnepligtige.

- Det har imponeret mig, siger han, at ingen råbte op og kommanderede, men at man blot sagde tingene, og så blev de udført. Og det uden at nogen på noget tidspunkt mukkede eller havde andre ideer om, hvorledes ordren skulle gennemføres.

- Hjemme i Norge er omgangsformen meget forskellig fra det jeg her har oplevet, og jeg tror, vi med sikkerhed kan lære noget af danskerne på dette felt, hvad også vil fremgå af min rapport, som jeg skal skrive, når jeg kommer hjem.

SAMME PROBLEMER

- Hvorledes har du oplevet uddannelsen og den indlagte øvelse?

- Problemerne her i Danmark synes stort set at være de samme, som vi oplever hjemme i Norge. Der opstår fejl i materiellet og ind imellem, kan der være tvivl om, hvorledes en opgave skal løses. Dog må jeg sige, at tvivlen får, som regel ikke lov at vare længe.

FÅ TIL MEGET

- Jeg vil gerne have lov at give udtryk for, hvor glad jeg er for den gode modtagelse og orientering jeg fik af kaptajn H.J. Damsgaard. Det til trods for, at han havde rivende travlt med at sætte øvelsen i værk.

- I det hele taget har det forbavset mig, at der har været så få officerer til at planlægge så stor en øvelse. Havde det været hjemme i Norge, ville vi have været mange gange det antal i har her, for at lave det samme.

KAMMERATSKABSaften

Uran var imponeret af den kammeratskabsaften der blev holdt for personellet, søndag aften, midt i genindkaldelsen.

- Det var en herlig aften, siger han, men jeg var meget forbavset over, hvor meget øl der blev drukket, og frygtede det værste for næste dag.

Havde det været hjemme i Norge, havde det endt i en katastrofe.

- Og, hvad ser jeg så? - Næste dag er alle klar til tjeneste, og det til tiden, og ingen ser ud, som om de ikke er i stand til at passe deres tjeneste.

OP I LUFTEN

Uran gav udtryk for sin glæde over den store gæstfrihed han havde mødt alle steder. Som han sagde, - Jeg fik set det hele både fra luften og under jordoverfladen, idet jeg fik en flyvetur i en af Hærens Flyvetjenestes helikoptere, og blev af major Gøtze ført under jorden i de mange forskellige bunkers, så hvad kunne jeg næsten forlange mere. - Det har alt i alt været en god tur jeg har haft, og nu skal jeg hjem og skrive min rapport til det Norske Flyvevåben.

Den får vi givet aldrig at se, men det kunne måske være interessant, at få lov at kigge vore norske venner i kortene ved en lignende lejlighed, vi har jo dog haft fælles konge i ca. 400 år.

S-N.



På den måde bliver verden da lidt sjovere

Mørk nat. Det plaskregner. Vestenvinden driver nedbøren hen over den midtjyske hede. Det er begrænset, hvor morsomt det er at være hundefører, for slet ikke at tale om at være hund under sådanne tjenesteforhold. Om det var under en sådan "hundevagt", at sergent O.O. Hansen fik ideen med at gøre hverdagen lidt mere spændende for sine kolleger og sig selv, ved vi ikke. Men han fik i hvert fald en ide om, at der kunne indlægges et konkurrencemoment i træningen for at løse jobbet, som hundefører på bedste vis.

KONKURRENCE OG POKAL

Konkurrencemomentet blev noget med at give point for den måde træningen blev gennemført på. Vurderingsgrundlaget var det gammelkendte. Vi har jo i forsvaret skalaer for næsten alt. Ikke mindst hundetræning, pistolskydning og de andre færdigheder en god hundefører og hans hund, skal være i besiddelse af. Altså det var ikke så svært at klare.

Det med pokalen var straks lidt værre. Den slags koster jo penge. Dem har vi i forsvaret færre af, end vi har pointskalaer. Tankevirksomhed. Jo, den lokale VVS-mand, ejeren af Randbøldal VVS blev forespurgt, om ikke han kunne tænke sig at sponsorere foretaget med en pokal. Om der var betænkningstid ved vi ikke, men forleden overrakte Svend Åge Jensen, ejeren af Randbøldal VVS, en stor flot pokal til afdelingschef for Stationsafdelingen, major P.E. Christensen. Hans del i pokalen blev straks at videregive den



Fra venstre Lederen af bevogtningstjenesten seniorsergent H.J. Poulsen med tjenestehunden Schang og til højre Svend Åge Jensen, som har givet pokalen.

til lederen af Bevogtningstjenesten, seniorsergent H.J. Poulsen med ordene, - Det er temmelig ubeskedent af lederen, den ældste af alle, at være den første til at vinde pokalen. Til de unge sagde han, - Nu ved i jo hvor den står, og jeg forventer, at i indleder jagten på den med det samme. Man kan så kun ønske ungdommen god jagt på den aldrende seniorsergent (alder 42).

S-N.



Vi anmelder

Luftforsvarets grå eminence

Af oberstløjtnant Hans A. Schrøder

Bogen har undertitlen - Træk af Kontrol- og Varslingstjenestens historie, og hvilke træk. Hvad er egentlig Kontrol- og Varslingstjenesten? Det spørgsmål har mange i flyvevåbnet gennem årene stillet sig selv. Jeg tør slet ikke nævne, hvilke spørgsmål der er stillet udenfor flyvevåbnets rækker indenfor Forsvaret, for ikke at hviske civilbefolkningen.

Når man er kommet gennem oberstløjtnant H.A. Schrøders bog, så har man en stor del af svaret.

Når man sidder med denne lyseblå "mursten" i den ene hånd og sit manglende kendskab til det emne den omhandler i den anden, kan man blive lidt forskrækket. Det går over. Allerede på første linie i kapitel et føler man sig lidt hjemme. Indledningen er, på "flyverjysk", mellem LISBON BLUE, et jagerfly og GCI Værløse, radaren der styrer flyet ind mod sit mål. Vi er tilbage ved Kontrol- og Varslingstjenestens rødder.

Et imponerende stykke arbejde er lagt i at beskrive denne tjeneste tilbage fra 1934 til i dag.

Det er fortælleren, som med fortællerens glæde fører os gennem historien. Ikke tørt og kronologisk, men med stor saglighed og samtidig blikket for, at tjenesten bestod af mennesker, som måtte med, for at give historien liv.

Her er kostelige historier om, hvorledes den militære straffelov blev forvaltet i halvtredserne. Endnu mere kostlige historier om hemmelighedskræmmeriet om, hvor tjenestens radarstationer lå. Det var så hemmeligt, at kom man fra Vestjylland, kunne det blive nødvendigt at runde Bornholm for at finde ud af, at radarstatio-



Oberstløjtnant Hans A. Schrøder

nen lå i Nordsjælland.

Et utroligt spændende kapitel er beskrivelsen af Øvelsen POST MORTEM, hvor danskere og englændere, sammen med tilbageblevne tyskere, afprøvede det tyske kontrol- og varslingssystem i det danske luftrum under anden verdenskrig.

Bogen fortæller om en tjeneste, hvis værd ikke altid har ligget klar for de bevilligende myndigheder. Den fortæller også om en tjenestegren i flyvevåbnet, som hele tiden har været inde i en rasende udvikling, for at følge med den trussel, indtrængende fjendtlige fly betyder. Der er meget langt fra den frivillige luftmeldemand i 30'erne, udstyret med "EYEBALL Mk One" (det menneskelige øje) til NATO Airborne Early Warning-systemet, hvorfra det

ind imellem har været svært, at råbe de besluttende myndigheder op.

Bagerst i bogen findes tre tillæg, et med et kronologisk register, et person- og stikordsregister og endelig, en oversigt over forkortelser med tilhørende ordforklaring, et stort hensyn til de læsere, der ikke er helt fortrolige med flyvevåbnets hang til forkortelser.

Sammenfattende er bogen et godt

bidrag til forståelsen af flyvevåbnets historie, og i tilgift letlæselig og ind imellem ganske fornøjelig, det sidste er ikke at kimse ad.

299 sider, rigt illustreret
21 x 29 cm.

Udgivet af Forsvarskommandoen
ISBN 87-982509-1-4.

Bogen kan ikke købes, men lånes på biblioteket.

S-N.



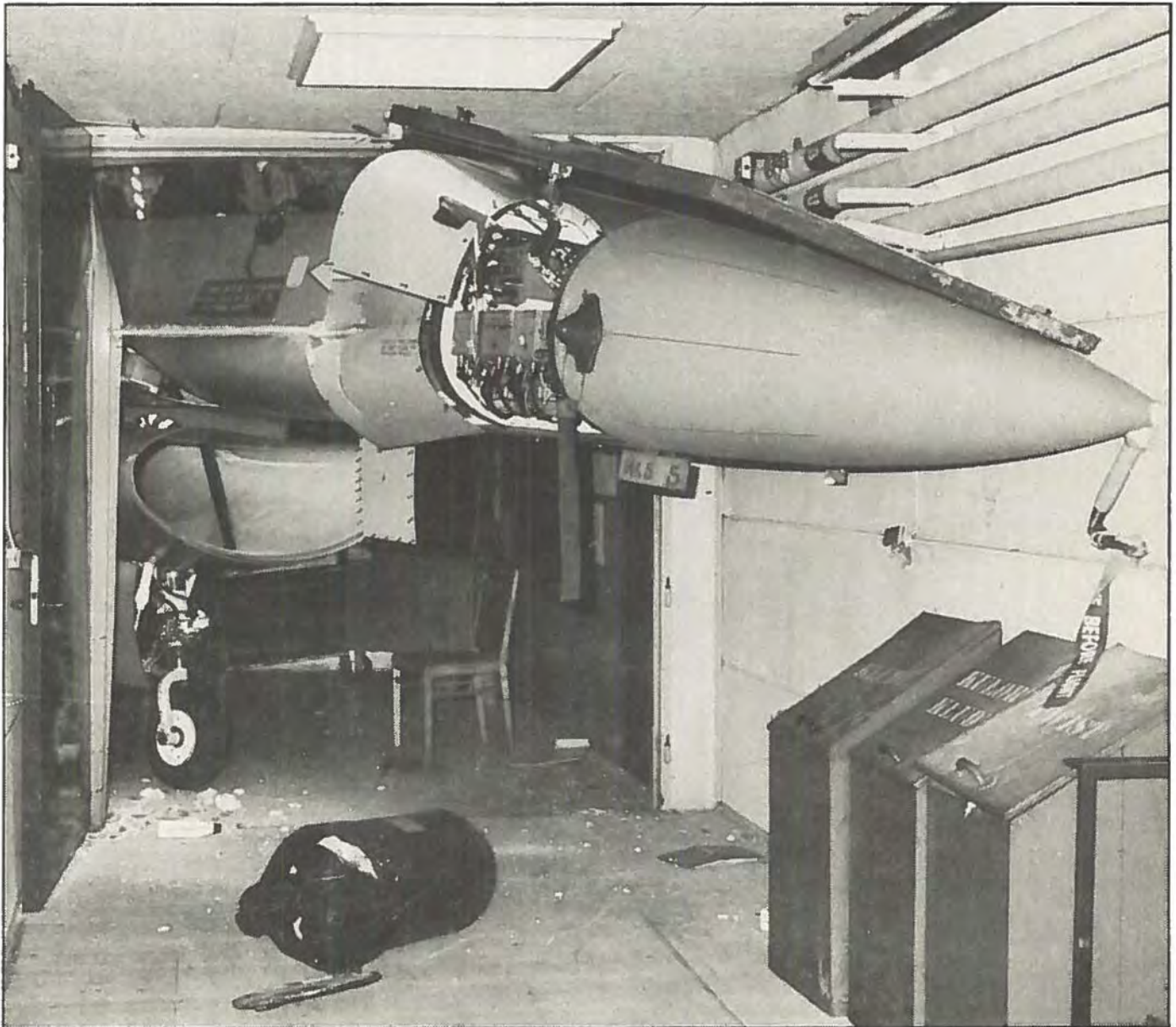
Fly Nyt



FLYVERSTABEN

JUNI 1989

TIL TJENESTEBRUG



Førerløs mobilkran vædrer F-16.

FLYNYT udgives af
Flyverstaben

Redaktion:

Oberst M.J. Johnsen
(ansvarshavende)
Flyverstaben Tlf.
42 89 22 55 lok. 3802

Kaptajn B.B. Christiansen
Flyverstaben Tlf.
42 89 22 55 lok. 3823

Seniorsergent N.M. Schaiffel-
Nielsen
Flyvestation Vandel Tlf.
64 88 52 00 lok. 4010

Postadresse :

FLYNYT
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafd.
Postbox 202
2950 Vedbæk

Layout, reproduktion og for-
deling:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet Tlf.
42 97 20 00 lokal 3650

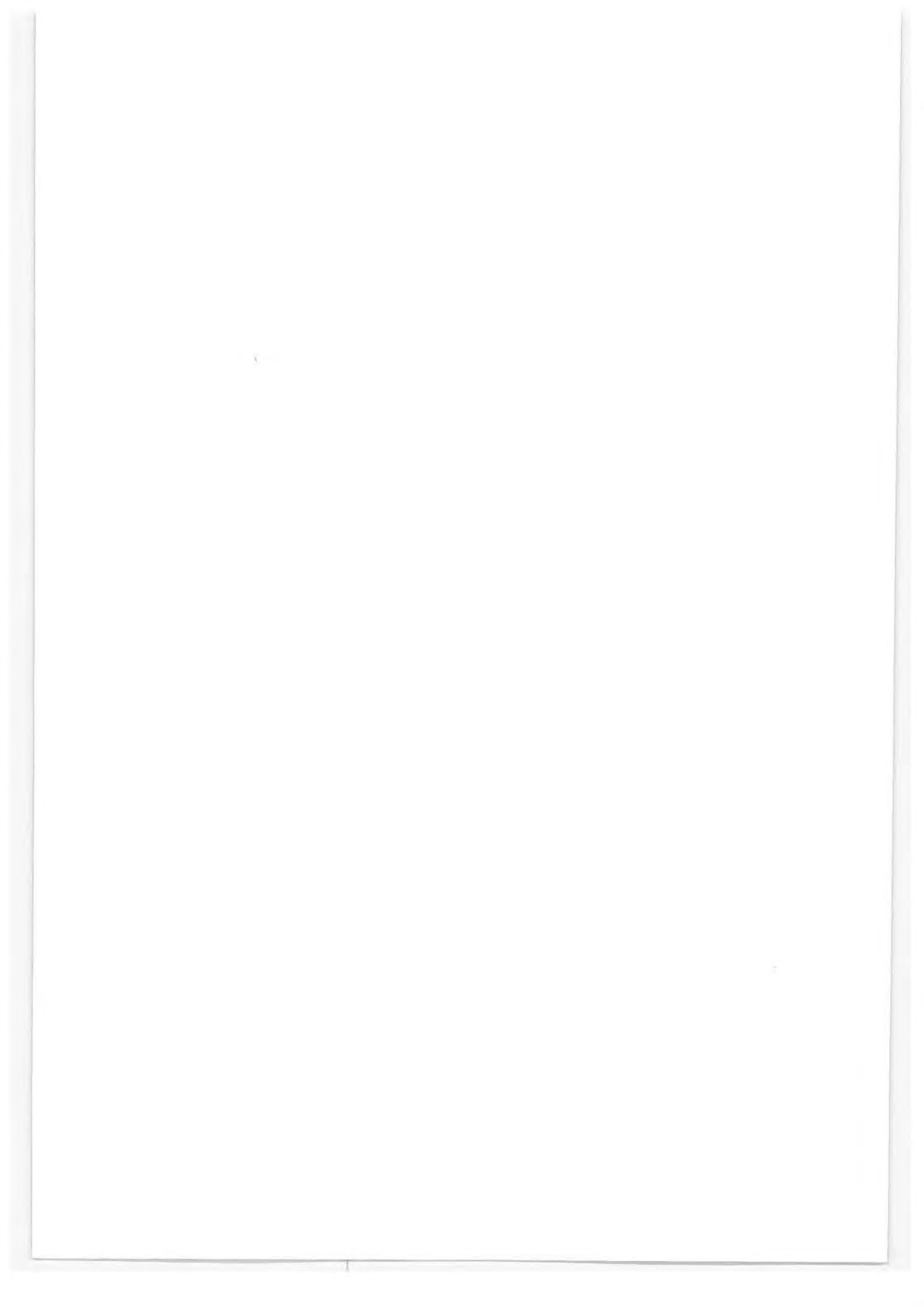
Sidste frist for indlevering
af stof til næste nr. af
FLYNYT er 18 AUG 1989.



Indholdsfortegnelse

I påsken kom forsvaret i snak med folk.....	5
Informationskrisesyndromet.....	9
Mareridt på Dybbøldagen.....	11
Hundrede chefer til møde.....	13
Mindegudstjeneste for friheden.....	15
Nyt bælte til kampuniform M/84.....	16
Shelterbyggeriet skrider fremad.....	17
Mid-air Collision.....	20
Reserveofficersdag på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole.....	21
Cypern træf.....	24
Det er rødt det er hvidt.....	25
Landsskytte på model 50.....	28
En irritation til syv tusinde kroner.....	29
Elev nr. 1000.....	31
Kvinder, magt og moral.....	33
Eskadrille 541, luftværnsgruppens nye uddannelsesenhed.....	35
HAWK ASP 1989.....	37
Ny forsvarschef.....	41
Farvel til EVH - og dog.....	43

Tinbox-tillægget.



I påsken kom forsvaret i snak med folk

Totalforsvarsudstillingen "Frihed for alle" i Herning blev et stort tilløbsstykke.

Påskens totalforsvarsudstilling, Frihed for Alle, var pokkers godt lavet. Bladets medarbejder måtte bruge det meste af en dag på at komme igennem en utrolig publikumsvenlig udstilling. Alle sejl var sat til, for at komme i snak med et tusindtalligt publikum i alle aldre. Børn og mænd var nok de mest interesserede, og af alle nok mest de store drenge. Mændene ville sikkert gerne have gjort, som knægtene, men man har jo sin værdighed.

FLY SOM TRÆKPLASTRE

Hærens Flyvetjeneste på Flyvestation Vandel var til stede med ikke mindre end tre fly. To H-500 helikoptere og et enkelt T-17 træningsfly. Det er ikke så ofte, at man kan fotografere et T-17 fly med en Leopard kampvogn i baggrunden, det kunne man i påsken i Herning. Søværnets Flyvetjeneste havde kørt en LYNX under tag. I hoisten hængte en bære med en dukke i, hermed var tonen slået an. Publikum samledes interessebet omkring de forskellige fly og piloterne måtte svare på masser af spørgsmål. Helikopteren i politiets udstilling var knap så populær. Det var tydeligt at høre, at det bilkørende publikum ikke var alt for glade for denne luftbårne "snuser", som havde kostet en og anden en klækkelig færdselsbøde, som regel for at køre for stærkt.



Transportabelt landingslys med en af Hærens Flyvetjenestes T-17 træningsfly i baggrunden. Bag flyet hoppede de unge mennesker rundt på en Leopard kampvogn. De samme unge havde svært ved at forstå, hvorfor man ikke kunne komme op i flyet. At fly og kampvogne ikke har samme pladetykkelse kan man ikke forklare dem sagde piloten, som havde opsyn med flyet.



Menig Marianne Hüche og sergent Torben Olsen, begge Luftmeldecentralen i Århus ifærd med at demonstrere, hvorledes man plotter meldingerne fra luftmeldeposterne ind på kortbordet.

LUFTMELDEKORPSET

Hjemmeværnet, som er en vigtig del af totalforsvaret, deltog også i udstillingen. Luftmeldekorpsset havde en nok så stor stand. Her kunne man betragte luftmelde M/K'eren i arbejde. Både ude i luftmeldetårnet og i Luftmeldecentralen. Menig i Luftmeldekorpsset Marianne Hüche og sergent Torben Olsen, begge fra Luftmeldecentralen i Århus tog imod os for at fortælle om deres arbejde. Vi fik alt at vide om, hvorledes meldesystemet virkede. Dette kunne man få demonstreret "live" ved at tage hovedtelefonen på. Her kørte et bånd, som gav meldingerne ude fra luftmeldetårnet. Man kunne efter disse sætte sig til at flytte rundt på de brikker der viste venligsindede og fjendtlige fly. Marianne Hüche forklarede med let ironi i stemmen, - Folk har svært ved at forstå, at vort system virker. Her er jo ingen computere og alligevel ved vi, at mangan pilot fra computernes hjemland Amerika, er blevet svært overrasket. Ikke mindst, når han troede, at han havde snydt radaren og alligevel fik melding om, at han var skudt ned. De to taler med en vis stolthed i stemmen om

det gamle korps, hvis værd ingen af dem er i tvivl om. Det vides, at opfattelsen deles helt op i flyvevåbnets top.

VIND OG VEJR

Flyvevejrtjenesten i Karup. Blandt befolkningen bedre kendt under betegnelsen Vejrtjenestecenter Karup deltog også.

Flyvemeteorolog Anette Nielsen forklarede, hvorfor det blæste så rasende udenfor. Et lavtryk på 968 millibar ved Sydnorge havde presset gradienten så hårdt sammen, at vinden nærmede sig stormstyrke. Det er på dansk noget med, at det hul ved Sydnorge fyldes op af tilstrømmende luft fra det omkringliggende område. Vi fik da også at se, at fronten der ved midnat lå over England, ved 6-tiden lå ned gennem Jylland og allerede ved 9-tiden var opklaringen nået til Herning.

Fascinerende så det ud med alle disse computere, satellitbilleder og håndtegnede vejrkort mellem hinanden. Det tog lang tid, men det ser nu ud, som om Flyvevejrtjenesten har forladt Spitfire



Flyvemeteorolog Anette Nielsen, Flyvevejrtjenesten, Flyvertaktisk Kommando, i den udstillede feltvejrtjeneste. Hun havde travlt med at fortælle folk om, hvorfor det blæste så voldsomt.



Søværnets Tambourkorps trækker op foran indgangen til hal A. Flot så det ud og så med røde skilderhuse og post for gevær. Jo alle sejl var sat til for en succesfuldt udstilling.

perioden og for alvor er trådt ind i jetalderen,

KATAPULTSÆDET

Sæde-, Udrustnings- og Nødudstyrsværkstedet, sådan i daglig tale kaldet for SUN-værkstedet fra Flyvestation Skrydstrup var også med. Et fjernsyn stod og kørte en film med US Air Force Aero-baticteam, Eagles. Det kunne lokke folk indenfor. Var de først kommet ind, blev de modtaget af seniorsergent S.E. Henriksen og flyveroverkonstabel A.S. Kristensen. De stod parat med deres viden om, hvad en pilot har brug for af sæde, udrustning og nødudstyr, når han skal ud at flyve. De kunne også fortælle om, hvordan tingene virker, hvis det går galt.

Kompliceret ser et katapultsæde ud. Vi var udrustet med en vis teoretisk viden om, hvordan det gamle Martin Baker-sæde virkede og havde en svag erindring om, at den menneskelige ryg vist kan tåle noget med 20 G, det vil sige en belastning i udskydningsøjeblikket svarende til 20 gange personens egen vægt. Det var derfor en fornøjelse at lytte til seniorsergent Henriksens gennemgang af det moderne raketsæde, som sidder i et F-16 fly. Med faglighed, men samtidig en popularisering, så almindelige dødelige kunne forstå det, gennemgik han sædets utrolig komplicerede teknik. Den forklaring må læserne have til gode

til en anden gang, og blot have at vide, at piloten under udskydningen, Ejection på flyverjysk, kun påvirkes med 14 G.

Vi var ikke ene om at lytte til Henriksens forklaring, der kom hurtigt flere til. Jo, flyvevåbnet kom i snak med folk den dag.

I-HAWK

Eskadrille 532 fra Fyn bemandede den BRAVO Fire Unit, minus søgeradar, som Eskadrille 532 fra Karup havde stillet op til lejligheden. Vi fik en snak med seniorsergent L.C. Petersen og spurgte ham, - Hvad vil gæsterne vide, når de kigger indenfor?

- Jo de spørger selvfølgelig om det forskellige materiel og, hvad det skal bruges til. De er meget interesseret i, om vi overhovedet kan ramme med de raketter.

- Er der noget der påkalder særlig interesse?

Ja, de er meget interesseret i Loaderen. Mange spørger, om det er en slags Rullemarie, hvad den vel også kan ligne.

Petersen fortæller videre, at de fleste besøgende er mænd og at de er meget interesserede. 532 havde 6 mand med på udstillingen, og det så ud, som om de havde nok at se til. Samtalen blev afbrudt af en ungersvend der ville vide, hvad søgeradaren blev brugt til og det



Menige fra Prinsens Livregiment ifærd med at instruere 20-minutters soldaterne i våbenbetjening.

fik han sin forklaring på af Petersen.

DE ANDRE VAR DER OGSÅ

Vi har pr. definition beskæftiget os mest med den "flyvende" del af udstillingen. Det ville være en blodig uretfærdighed at glemme resten af totalforsvaret. Alle havde udvist en kreativitet med indretning af deres stande, som overgår, hvad der tidligere er set af forsvarsudstillinger. Prinsens Livregiment havde et indslag der hed, - Soldat i 20 minutter. Her var alt fra våbenbetjening til nærkamp. De unge mennesker gik op i sagen med ildhu. Jægerkorpset gav de der havde lyst, lejlighed til at prøve at hejse sig selv ned fra et højt tårn, rappelling, hedder det vist nok. Stor søgning. Garderhusarerne fra Næstved var dem der stod for at høste dagens største applaus fra et benovet publikum. 12 værnepligtige, som havde 12 måneders tjeneste på bagen gav opvisning af deres kunnen, vel og mærke til hest. Det var en imponerende oplevelse. De flotte uniformer. De flotte heste. Men præcisionen, hvormed de enkelte øvelser blev udført var imponerende. Vi var mest imponeret af den meget unge mand, som på

en stor sort hest, med stor flid trakterede sine pauker. Det er selvfølgelig uretfærdigt overfor de beredne trompetere og dem, som "kun" havde deres hest og indgik i de viste formationer. Det var flot.

SØVÆRNET

De hidtil omtalte aktiviteter stod hæren for. Søværnet havde ikke mindre at byde på. Frømand der svømmer rundt i et "kæmpebadekar" kan få de fleste til at stoppe op. Et pantry der udleverer suppe og en bolle kl. 12, er stensikker på succes.

Søværnets Tamburkorps trak op foran indgangen. Populære melodier udsat for piber og trommer. Det var flot og festligt. Flere gange i løbet af dagen, gav korpset koncerter i den store udstilling, og hver gang samledes masser af tilskuere.

Minemateriel og både af forskellige typer, mest i gummi, tiltrak sig også opmærksomheden.

Et af de steder der forekom mere forladt end, som så, var den fælles informationsstand. Her holdt premierløjtnanterne B. Rasmussen, Tirstrup, og Pia M. Wognsen, Vandel, til. Der var hele tiden folk i området. Forklaringen var ikke så meget interessen for de mange informationsmaterialer, som det forhold, at her kunne man sidde ned og spise de pølser man just havde købt i pølseboden overfor. Pølsernes kvalitet var imidlertid elendig. Det forhindrede ikke, at Rasmussen mente, at en uddannelse, som afrydder, vil have været på sin plads. Folk "glemte" med rimelig præcision at fjerne det brugte pølsepapir med tilhørende ubrugt sennep og ketchup.

Der var dog også forespørgsler om ansettelsesmuligheder og forsvarets forhold. Her var svarene ikke alt for optimistiske. De attraktive tjenester kan stort set melde "udsolgt" for i år. Salget af T-shirts med NATO 40 ÅR på brystet gik ikke, som varmt brød, men sælges kunne de dog, ind imellem. Ingen ved, hvor mange mennesker der i påsken gik gennem totalforsvarsudstillingen, men skal man vurdere på nogle få timers ophold er konklusionen den, at her lykkedes det for alvor forsvaret at komme i kontakt med tusinder af befolkningen, det var flot.

S-N.



Informationskrisesyndromet

Forsvarets største informationsproblem.

Af OL O.L.Kandborg
Chef for Forsvarsstabens
Presse- og Informationssektion

"Befinder forsvaret sig i en informationskrise?" spørger FLYNYT's nye medarbejder, seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen i marts nummeret. I den efterfølgende artikel er der både ris og ros til forsvarets informationsvirksomhed, uden at der dog kommer et entydigt svar på spørgsmålet.

Alligevel hænger det i luften, at der er noget galt. Vi skriver uforståeligt til hinanden, den interne informationsvirksomhed duer ikke trods små lys i mørket. Vi er alt for hemmelighedsfulde. Og endelig overlader vi informationen til taktisk uddannede officerer, som naturligvis ikke har begreb skabt om den slags ting.

Jeg er enig med Schaiffel i, at vor informationsvirksomhed kan og skal blive bedre. Der sker da også hele tiden forbedringer. At der skulle være tale om krise er et fejlskud. Det væsentligste problem ligger et helt andet sted. Det er det informationskrisesyndrom, som uanset resultater og forbedringer, lever videre.

Det er karakteristisk for folk med informationskrisesyndromet, at de tror, at med den rette informationsvirksomhed kan man udrette hvad som helst. Schaiffel kommer med et udmærket eksempel: Socialbudgettet er steget, det er forsvarsbudgettet ikke. Havde forsvaret argumenteret ligeså godt eller måske bedre end socialvæsenet, var det forsvarsbudgettet, der var gået op. Jeg skal ikke vurdere det relative forhold mellem forsvarsbudget og socialbudget. Men det er en kendsgerning, at i en periode, der præges af sikkerhedspolitisk stabilitet, er det ikke forsvaret og forsvarsbudgettet, der tiltrækker sig den store opmærksomhed. Under sådanne omstændigheder ville det have været mere rimeligt at fremhæve, hvad forsvaret trods vanskelige odds har opnået.



Oberstløjtnant O.L. Kandborg, Chef for Forsvarsstabens Presse- og Informationssektion.

Vort medlemskab af NATO støttes af godt 60% af den danske befolkning. Opslutningen om Fællesmarkedet, der er et væsentligt grundlag for velstand, udgør til sammenligning godt 48%. Ca. 80% af den danske befolkning går ind for et militært forsvar som led i vor sikkerhedspolitik. Det største parti i Danmark kan samle ca. 30% af vælgerne. Hvad angår viljen til at bruge flere penge på forsvaret har vi inden for de seneste par år set meningsmålingerne stige fra 20% over 30% til nu 44%. Tilsvarende er tilhængerne af et uændret eller reduceret forsvarsbudget på tilbagetog. De udgør nu 38%. Forsvaret har også betydelig opbakning i folketinget. 14 MAR 1989 vedtog partierne repræsenterende et stort flertal en forsvarsaftale. Den rummer sådanne reguleringer og rationaliseringer, at forsvaret i de nærmeste år kan oprettholdes med stort set uændret styrkeniveau og kvalitet. Det sker, medens andre områder i den offentlige sektor skærer ned.

Forsvarets uprætentiøse, vedvarende og saglige information har haft sin virkning. Det betyder ikke, at forsvaret skal hvile på laurbærene. Skal vort styrkeniveau bevares på længere sigt, kræves der budgetforøgelser, og dem må

vi argumentere for. Men vi starter ikke på en håbløs baggrund.

Jeg er ganske klar over, at nogle tror, at vi med en smart informationsoffensiv kunne nå meget længere. Det er især fra pressefolk og PR-folk, vi får den slags råd. Jeg tror ikke på dem. Tværtimod vil enhver form for kampagne snarere end at skabe flere tilhængere for et synspunkt skærpe modsætningerne. Det ser vi en gang om ugen i Højlands Forsamlingshus. Stor underholdningsværdi, øgede meningsforskelle, intet resultat. Måske kunne det overbevise mig, hvis informationskampagnerne fortalere kunne opvise resultater. Hidtil har det knebet gevaldigt. Vi stemmer ikke på samme parti. Vi køber ikke samme avis, heller ikke selvom stenrige organisationer ofrer trecifrede millionbeløb og ansætter informationsbranchens superstars til at markedsføre deres blad. Vi kører ikke i samme bil eller bruger samme tandpasta.

En anden del af informationskrisesyndromet er myten om den utilstrækkelige interne informationsvirksomhed. Vi informerer for lidt og for dårligt, og når vi endelig gør det, skriver vi uforståeligt, lyder det.

Som i enhver anden organisation er den primære kilde til intern information kommandovejen. Ad den vandrer ordrer, meldinger, rapporter, direktiver, instruktioner og andre oplysninger mellem forsvarets top og bund. Her er det fagfolk, der skriver for hinanden. Det gør man i et fagsprog, som er præcist for brugere, men som nok kan virke kryptisk for den udenforstående. Sådan er det i alle professioner, og det tjener intet formål at "poppe" teksten. Den vil blot tabe i præcision.

På den anden side er det også et krav, at kommandovejens informationer er forståelige, og her kan der stadig opnås forbedringer. Bestræbelserne på grundighed må ikke føre til at informations primære indhold går tabt.

Andre vigtige informationsmedier er f.eks. kurser, foredrag, møder, cheftimer og samarbejdsudvalgsmøder. Her er der tilmed tale om mundtlig information, som er den skriftlige langt overlegen, når der drejer sig om at vinde gehør for synspunkterne. Desværre er der mange, der helt overser disse vigtige informationskilder. Jeg har oplevet elever på stabskurser, som efter mange måneders intens påfyldning af information om ethvert forhold vedrørende forsvaret, beklager sig over aldrig at

blive informeret om noget som helst. Tilbage står så den del af den interne information, der udmærker sig ved at nå ud til alle de ansatte i den form, afsenderen har givet den. Det drejer sig om den almene, skriftlige information. Det kan f.eks. være FLYNYT. Efter at have læst marts nummeret har jeg svært ved at forstå Schaiffels bekymring. Her er Forsvarschefens vurdering af forsvarrets situation, Inspektøren for Flyvevåbnets vurdering af flyvevåbnet nu og i fremtiden, Chefen for Flyvertaktisk Kommandos målsætninger for 1989, vigtige oplysninger om kommende materielprojekter og mange andre små og store nyheder, som må være af interesse for flyvevåbnets ansatte. Og altså Schaiffels artikel om forsvarrets informationskrise. Det kunne være interessant at høre, hvilke emner, der skulle have været behandlet i stedet for.

Hvad den eksterne information angår, mener jeg heller ikke, at det står dårligt til. Forsvarrets Oplysnings- og Velfærdstjeneste (FOV) benytter sig af journalister til at nå sine målgrupper. Men også FOV er opmærksom på, at den skriftlige information langt fra løser opgaven. Det er det visuelle og det oplevede, der batter, for det husker man. Derfor bruger FOV mange kræfter på udstillingsvirksomhed, sikkerhedspolitiske rollespil i skoler, erhvervspraktik og foredragsvirksomhed. Men det er alt sammen informationsvirksomhed.

Både FOV og Forsvarskommandoen har et udmærket samarbejde med pressen, og det gælder også de fleste tjenestesteder. Den, der læser blot de landsdækkende og de større regionale aviser, vil vide, at forsvaret får endog særdeles god pressedækning af mediernes professionelle folk. Og den dækning er faktisk mere troværdig for de fleste danskere, end den skriftlige information, der udgives af forsvaret selv. Også på TV-fronten får vi god dækning af vore aktiviteter.

Så heller ikke på disse områder kan jeg derfor forstå Schaiffels bekymring. Endelig synes jeg, at kravet om hudløs ærlighed fortjener at få et par ord med på vejen. Det er sikkert som amen i kirken, at en journalist til hver en tid vil bebrejde forsvaret, at vi er for hemmelighedsfulde. Han lever af at bringe nyheder. Derfor vil han automatisk opponere mod enhver begrænsning i hans arbejdsmuligheder. Til gengæld er han behageligt fri for at stå til regnskab, hvis oplysninger bragt i utide skader forsvarets sag.

Enhver organisation må have retten til at beskytte følsomme oplysninger. Det gælder ikke mindst i et åbent samfund, hvor vore potentielle modstandere også abonnerer på vore aviser og ser med på TV. Også hensynet til den politiske beslutningsproces kan medføre, at oplysninger må holdes tilbage i kortere eller længere tid. Er det f.eks. en politisk aftale, at større materielanskaffelser skal drøftes mellem aftaltparterne, inden beslutning om typevalg træffes, så kan forsvaret ikke rykke ud over for offentligheden forinden med oplysninger om præferencer. Så driver forsvaret politisk virksomhed. At vi her er på kollisionskurs med pressen, som hellere så politiske beslutninger

truffet gennem diskussioner i dagblade, er uundgåeligt. Men vores opgaver er at tjene forsvarets sag, ikke at bistå bladene med at øge oplaget. Også klassifikationen af FLYNYT er vel et eksempel på, at der kan være behov for at undgå generel udbredelse af information om forsvaret.

I mangel af et klart svar fra Schaiffel vil jeg gerne slutte med at besvare det indledende spørgsmål i hans artikel i marts nummeret: "Nej, forsvaret befinder sig ikke i en informationskrise. Vort væsentligste problem er det informationskrisesyndrom, som få nogle til at lukke øjnene for informationsvirksomhedens resultater og forbedringer."



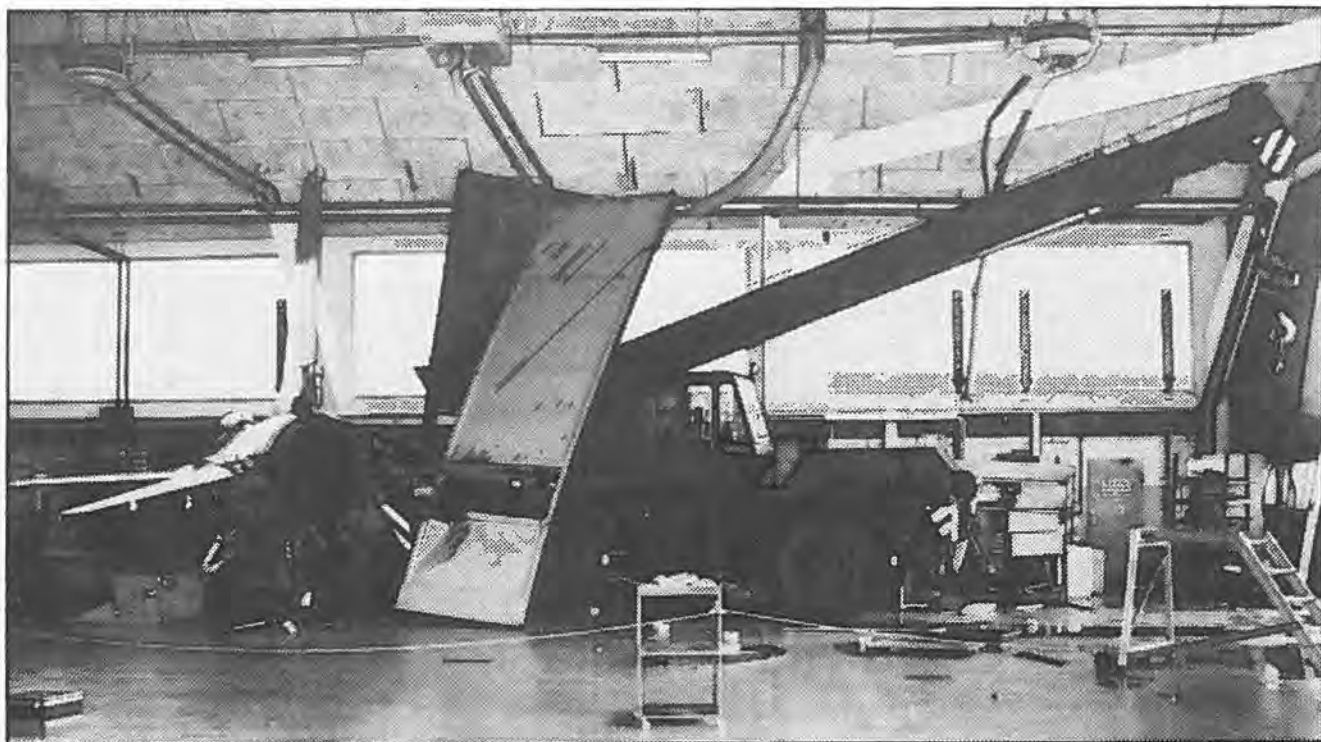
Mareridt på Dybbøldagen

Af Kaptajn T.N. Schackinger
Presseofficer, Flyvestation Skrydstrup
Foto: FSNSKP fototjeneste

18 APR - en historisk dato. Det store flag er sat. På Flyvestation Skrydstrup skinner solen, og hverdagen går sin vante gang. Dagens operationer er igang ligesom de civile entreprenører, der er beskæftiget med shelterbyggeri på flyvestationen.

Lidt før klokken halv ni starter en civil håndværker en mobilkran. Medens kranen - der tilhører et vesttysk firma - opbygger hydrauliktryk, forlader føreren den.

Kranen er placeret ca. 200 m fra hangar 5 i flyvestationens sydsvestlige område. I hangaren er arbejdet i fuld gang. Tre mand er i færd med at give ET-612



Få minutter efter uheldet. Kranen har presset flyet skråt fremad ind imod hangarens sidevæg



Oprydningen er igang, portelementerne sikret og kranen trukket ud.

(et to-sædet F-16 fly) et periodisk eftersyn. En mand er beskæftiget i forreste cockpit, medens to arbejder under flyet.

Flyet er placeret på jacks, og de to mand på gulvet har lige kontrolleret understellet, sænket det og sikret det. Motorlyd og et enormt brag vender op og ned på alt. Ind gennem hangarporten, skubbende to elementer af porten foran sig, braser en førerløs mobilkran. De to på gulvet springer til side, og manden i cockpittet dukker sig, idet kranen med portelementerne som en plov foran sig fortsætter ind i flyet. Flyet skubbes skråt fremad ind mod hangarens sidevæg, og næsen presses ind gennem døråbningen til hangarens sidebygning. Straks efter kommer en civil håndværker løbende, springer op på kranen og stopper motoren. Ved sin tilbagekomst havde han set kranen, førerløs, på vej mod hangaren, var sat i løb i håb om at indhente den, men nåede ikke frem i tide. Ingen personskade. Flyet synes svært beskadiget, men kan ikke undersø-

ges, før det er trukket fri. Den normale rapportering iværksættes, og inden dagen er omme, er involverede parter orienteret og et møde næste dag aftalt. Af hensyn til en evt. erstatningssag bliver det besluttet at lade fly og kran henstå som ved uheldet, således at alle implicerede kan få lejlighed til besigtigelse.

På mødet den 19 APR blev der truffet beslutning om, at oprydning skulle finde sted den følgende dag, når Teknologisk Institut havde undersøgt kranen. Oprydningen påbegyndtes den 20 APR kl. 1300 og var afsluttet kl. ca. 1900. Arbejdet var særdeles kompliceret og blev udført i et samarbejde mellem Højgaard & Schultz/WTK - der har byggeentreprisen - og personel fra flyvestationen.

Eskadrille 682 kørselsafdeling mødte op med det nødvendige materiel, og der var etableret såvel brand- som ambulanceberedskab.

Indledningsvis blev et løsthængende portelement fjernet. Herefter blev de fastklemte portelementer sikret, så kranen kunne trækkes fri uden at forårsage yderligere skade på flyet.

Sikring af portene blev udført og kranen trukket fri.

At fjerne portelementerne, der var klemt ind mod flyet, var en omfattende opgave, der blev løst gennem et godt virkende samarbejde mellem civile og militære.

Kran og porte fjernet, hangargulvet fejret, flyet så klargjort som muligt, wirer mellem fly og traktor monteret, traktoren kører langsom frem, og ET-612 trækkes ud midt på hangargulvet.

Der klappes, og flyet besigtiges. Opgaven løst. Stationschefen giver en pilsner og Højgaard & Schultz/WTK et par varme pølser.

Tilbage står at overdrage flyet til Flyvematerielkommandoen for videre tekniske undersøgelser og opgørelse af skadens omfang. Det juridiske og efterforskningsmæssige er overladt Kammeradvokaten, politiet og Auditøren.

På Flyvestation Skrydstrup er, efter en foreløbig inspektion, tændt et håb om atter en dag at se ET-612 på vingerne.



Hundrede chefer til møde

Luftkorpsets chefstævne på Flyvestation Skrydstrup.



Stævnedeltagerne benyttede sig af de alt for korte pauser til at få en sludder med kollegerne ude i det skarpe sollys.

Flyvestation Skrydstrup har siden begyndelsen af 80-erne være lighedstegn til F-16 jagerflyet. Flyvestationen er meget andet. Blandt andet er flyvestationen i weekenderne uddannelsessted for masser af hjemmeværnsfolk i Region III. Den weekend, hvor FLYNYT besøgte flyvestationen var 45 sanitetsfolk under uddannelse. Det var Luftmeldeeskadrillen i Kolding, der stod for at stille instruktører til rådighed, medens personalet kom fra både "De lyseblå", det er Luftmeldekorpset og fra "De grønne", vel gættet, det er Hærhjemmeværnet vi taler om. Der var dog ingen fra "De mørkeblå", ja, det er Marinehjemmeværnet vi taler om.

CHEFSTÆVNE

Luftmeldekorpset samler sine eskadrillechefer til chefstævne hvert år på en af flyvevåbnets flyvestationer, denne gang altså Skrydstrup. At det skal være på en flyvestation ligger fast. Det er vigtigt for korpset at understrege tilhørsforholdet til moderværnet. Denne gang var der ikke rundvisning på flyvestationen. En og anden eskadrillechef knurrede da også lidt over ikke at få lejlighed til at "klappe" et rigtigt jagerfly.

Luftmeldefolkene må jo i deres daglige arbejde nøjes med at se flyene fare forbi i luftrummet og derefter melde om

dem til nærmeste Luftmeldecentral. Et vigtigt led i overvågningen af dansk luftrum i lav højde. Inspektøren for flyvevåbnet, generalmajor B.V. Larsen ynder at kalde systemet "Eyeball Mk. One". Et sikkert system, som misundes os af vore NATO-partnere.

OMFATTENDE PROGRAM

Eskadrillecheferne for de næsten 100 Luftmeldeeskadriller blev sat på en virkelig hård prøve fra fredag aften til søndag middag.

Fredag aften gik med interne drøftelser efter indlæg af Chefen for Luftmeldekorpsset, oberst E. Munkholm (MUK) og hjemmeværnskonsulent E. Harder.

Obersten fortalte, at den aften har man tid til at få talt intern snak om problemer ude i eskadrillerne. Det er den aften, hvor Munkholm får lejlighed til at høre om små og store sager.

Lørdag morgen startede med stabschefen for FTK, oberst C. Hvidt, som talte over emnet flyvevåbnet i dag og i morgen, og dagen sluttede med orientering fra hjemmeværnsledelsen ved inspektøren for hjemmeværnet generalmajor Rud Gottlieb.

Herimellem havde man så hørt om Glasnost og Perestroika, hjemmeværnsmuseum og flymuseum.

Kontrol- og Varslingstjenesten samt Luftforsvarskoncept. Der var nok at tage af, og der blev taget fra, og debatteret.

For personel i flyvevåbnet vil det nok være lidt af en overraskelse, hvis man overværede eskadrillechefer der frank og frejdig kritiserede/diskuterede flyvevåbnets højere kommandostruktur. I Luftmeldekorpsset må man konstatere, at

de frivillige chefer har en holdning til, hvordan de skal ledes og bestemt ikke er tilsinds at tage nej for et svar. Generalmajor Gottlieb havde et hårdt job da han skulle forsvare den valgte ledelsesstruktur i Hjemmeværnskommandoen. Konklusion kan ikke gives, men en forskel kan understreges.

HJÆLP FRA DE ANDRE

Flere eskadrillechefer gav udtryk for, at en af de gode ting ved stævnet var det at møde kollegerne fra de andre luftmeldeeskadriller. Her kunne man afprøve løsninger på de enkelte problemer, på og hos hinanden og samtidig hente ny viden.

Vi spurgte oberst E. Munkholm, - Er det dit indtryk, at sådanne stævner er med til at holde sammen på de frivillige ledere?

- Det tror jeg bestemt. Meningen med dette stævne er, at give dem øget viden om mange ting, hvad tydeligt fremgår af emnekredsen. Samtidig skulle det gerne medvirke til at holde dem inspireret. Vi har jo her samlet de frivillige chefer, der stort set selvstændigt styrer deres enheder, og som vi føler en stor forpligtelse overfor.

Søndag middag var forpligtelsen opfyldt. Det sidste emne der stod på programmet var ledelse, emnet blev behandlet af Aa. Skade-Nielsen, som vil være kendt af mange i flyvevåbnet for sit arbejde ved Forsvarets Center for Lederskab. Med tung ballast kunne man igen sprede sig til alle dele af landet og eskadrillernes hverdag langt væk fra flyvevåbnet og flyvestationerne.

S-N.



Mindegudstjeneste for friheden og de faldne



Processionen på vej ned mod flyvergravene for at nedlægge krans. (foto SAN/HFT).

Den 4. maj om aftenen 1945 lød frihedsbudskabet over radioen fra London til danskerne. Glædesrusen ville næsten ingen ende tage. Fem års besættelse var bragt til ende og ingen behøvede længere at frygte for deres liv, fordi de havde deltaget i modstandsarbejde af den ene eller anden slags.

ENDNU ENGANG

På Randbøl kirkegård små to km. fra flyvestation Vandels hegn, ligger 5 medlemmer af en Lancasterbesætning begravet. De blev dræbt da Lancaster PB 292 blev skudt ned ved Høgsholt nær Vejle den 27 august om morgenen i 1944. Tæt ved deres grav ligger modstandsmanden Christen Buch begravet. Han omkom i Neuengamme koncentrationslejren den 25.

februar 1945.

De tre ovennævnte grunde er årsagen til, at 4. maj-komiteen, hvert år siden 1946 har arrangeret mindegudstjeneste i Randbøl kirke, med efterfølgende sammenkomst i Ny Nørup sognegård. Igen i år deltog omkring 150 mennesker i mindehøjtideligheden.

Der blev nedlagt krans på de fem faldnes grave af: Forsvarsbrødrene i Vejle, Feltartilleriforeningen Vejle, Flyvevåbnets Soldaterforening, Afd. Vandel, Flyvestation Vandel, Luftmeldeeskadrille Vandel, Hjemværnskompagni 3227 Vandel og Kvindeligt Flyvekorps Eskadrille 261, Flyvestation Vandel. Hjemmeværnsenhederne nedlægger altid krans på C. Buchs grav. Forbindelsen fra modstandsbevægelsen til hjemmeværnet er stadig meget snæver.

HVORFOR ENDNU

Mange spørger sig selv, hvorfor holde en gammel tradition i live, siger den overhovedet noget?

Det er 4. maj-komiteens opfattelse, at vi skylder de der gav livet for den frihed vi stadig nyder, at mindes deres indsats.

Vi skylder også dem, at vi kunne vende tilbage til det demokrati mange skælder ud over, men ikke vil undvære.

Mest i relief sættes mindehøjtideligheden af, at ny-nazismen igen stikker sit grimme hoved frem i det samfund, hvor den burde være utænkeligt.

Dens fremkomst giver uhyggelige minder om koncentrationslejre, død og menneskeforagt og er derved endnu en spore til, at vi ikke glemmer, at friheden til at tro, tænke og tale frit ikke er givet og ikke kommer af sig selv. Derfor bør traditionen leve videre.

S-N.



Nyt bælte til kampuniform M/84

Af KN B.B. Christiansen, AD/IFF.



FOKS L. Hansen, FLSP-M, her iført det nye stationsbælte M/89.

På baggrund af et ønske fra mange sider i flyvevåbnet, er det besluttet at indføre et bredt bælte til kampuniform M/84, benævnt stationsbælte M/89.

Bæltet er fremstillet af sort bomuld/polyester gjort med en blå, ca. 20 mm. bred stribe i midten. Bæltets totalbredde er 76 mm.

Stationsbælte M/89 anskaffes for egen regning og kan fra 1 JUL rekvireres ved Beklædningsudsalget på Holmen eller Flådestation Frederikshavn. Pris kr. 120,-.

Bæringsbestemmelser m.v. fremgår af FKOPUB HFLV 628-1.



Shelterbyggeriet skrider fremad



Aldrig så snart var de første huller i jorden gravet, før de firmaer, som havde kontrakterne begyndte at sætte deres private skilte op ved siden af flyvestationens officielle.

Sidste år begyndte de at grave huller i jorden. "De" var nogle af de firmaer der vises på den ret så forøgede skilteskov. Siden vi sidst havde fotografen ude, er det blevet til endnu flere skilte. Samtidig har skiltene bredt sig over stort set den ganske flyvestation. Der bygges shelters af tredje generation. I modsætning til den gamle kantede konstruktion, er man nu gået over til rundbuestilen. Størrelsen på shelterne er også tiltaget væsentlig. Så væsentlig, at man denne gang har opstillet en betonblandefabrik inde i eskadrilleområdet, med den hensigt at spare transporten. Om avancen har spillet nogen rolle ved vi ikke noget om.

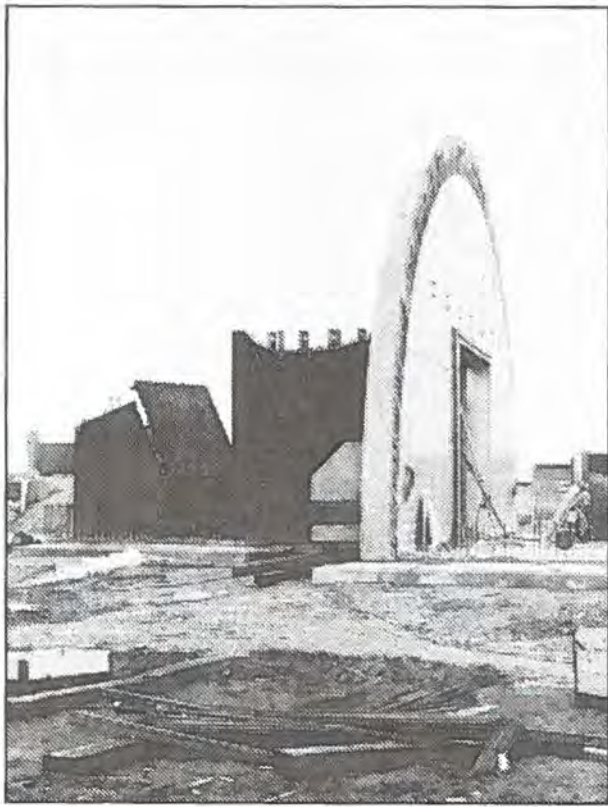
EN STOR BYGGEPLADS

Flyvestation Vandel har i over et halvt år været en stor byggeplads. Ikke nok med, at der bygges shelters til vore amerikanske venners A-10 fly. A-10'erne

hører i øvrigt hjemme i New Orleans under Tactical Fighter Group 926, Eskadrille 706.

Et andet presserende byggebehov, som er under opfyldelse, er bygningen af ny Flightline til de nye panserværnshelikoptere. Den opmærksomme læser vil vide, at den første helikopter forventes til Flyvestation Vandel omkring 1. april 1990.

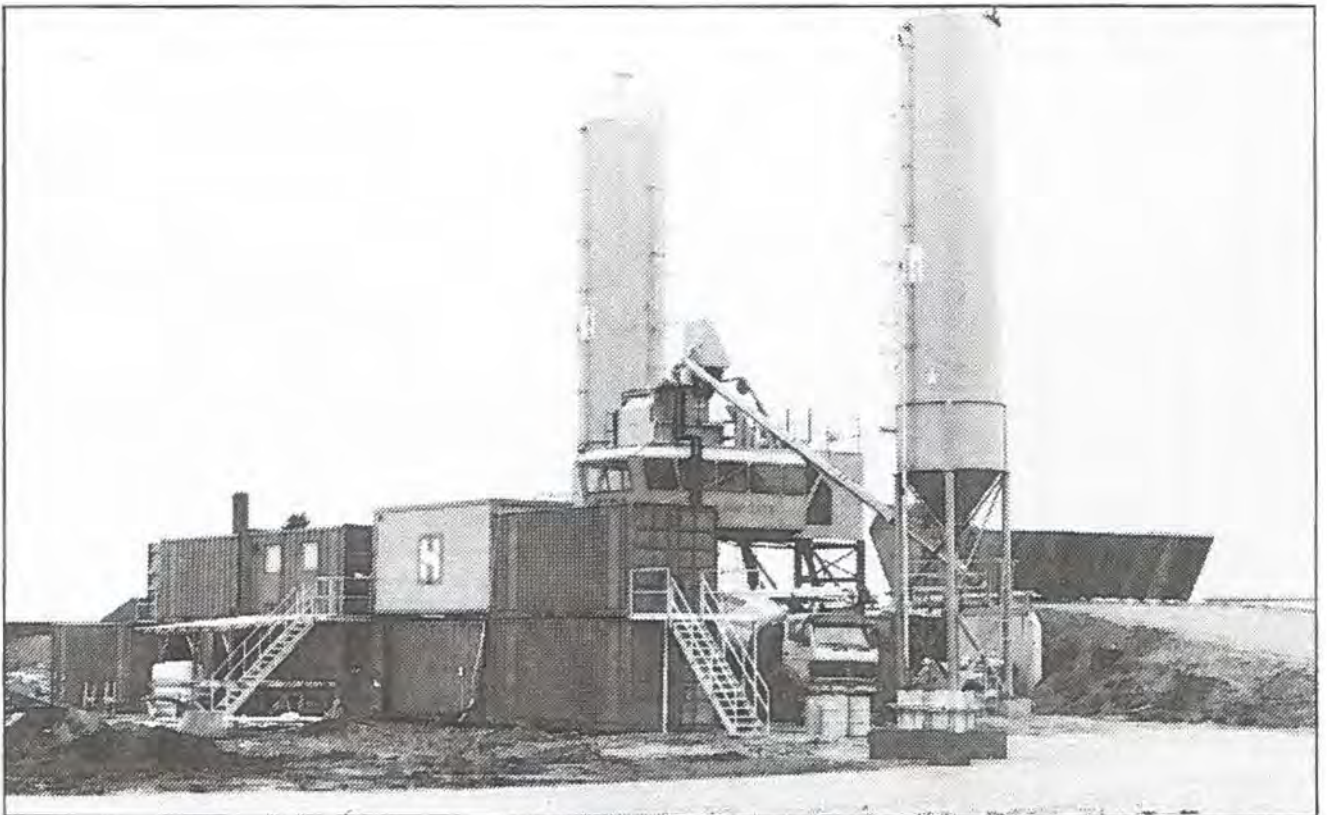
Det betyder, at der også foregår udvidelse af flyveværkstedet og elektronikværkstedet. De to steder har man for tiden åndenød. Det har man fået, fordi nyt personel, som skal vedligeholde den nye helikopter er begyndt at tilgå til uddannelse, men husene de skal være i, er først under om/-udbygning. Populært kan det vel siges, at værkstederne skrumper i takt med tilgangen af nyt personel. Hvem har forøvrigt sidst hørt nogen stønne under "For meget personel", nej vel!



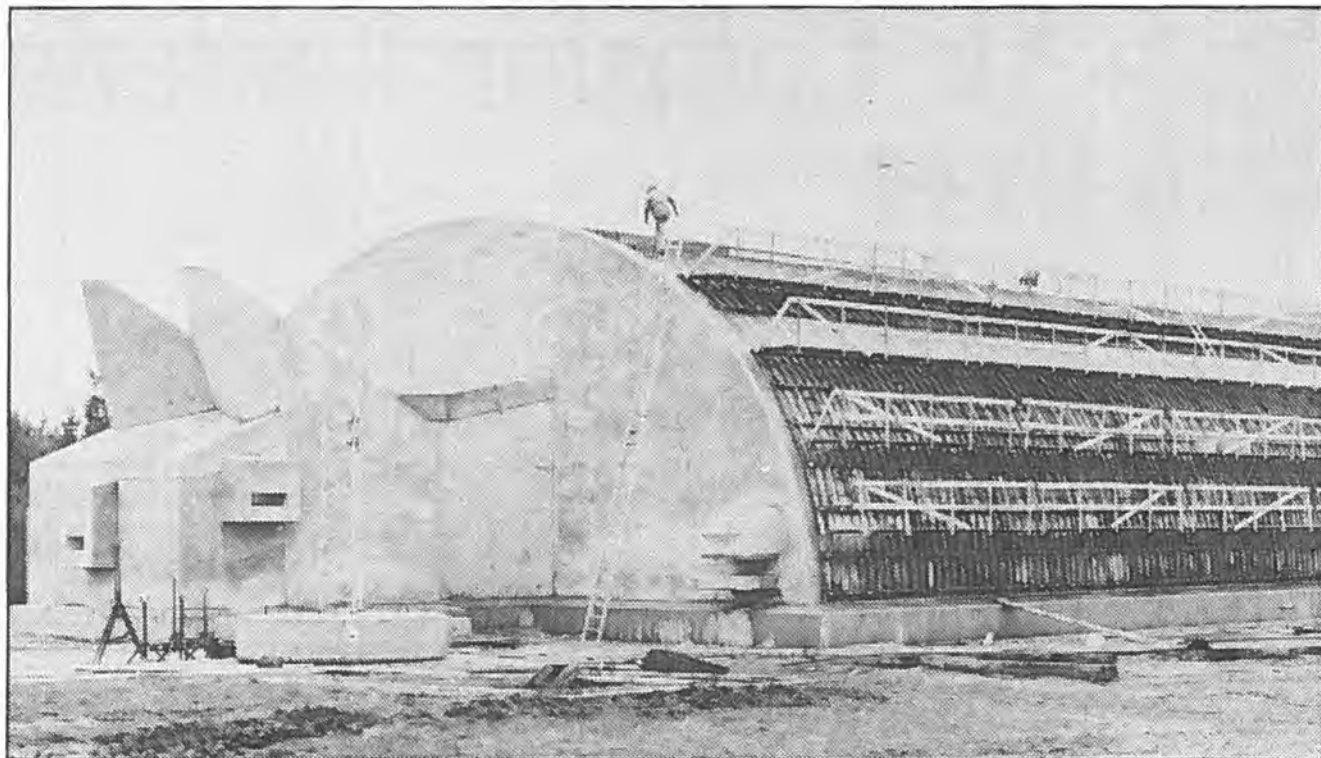
Gavlenden af en af de nye shelters. Jernkonstruktionen er ikke en Robert Jacobsen skulptur, men begyndelsen til de "udstødningsdysser", som skal lede udstødningen fra et fly med motoren igang ud i den friske luft.



Beton og kraner sammen med rundjern synes at være hovedingredienserne på byggepladsen. Vinteren igennem brændte der lys fra tidlig morgen til sen aften. Nu er det heldigvis forår og ind imellem kan man godt blive lidt misundelig på de der arbejder udendørs - sådan var det ikke i vinter.



Et mobilt betonblandeværk anbragt midt i område SE. Nord for Vandel by er der samtidig åbnet en sandgrav. Principperne fra dengang man første gang byggede i beton og lavede flyveskjul på flyvestationen er til fulde blevet overholdt.



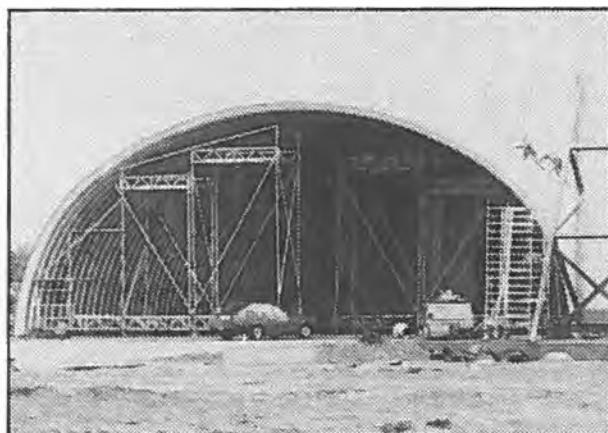
Bagenden af shelteren efter der er støbt beton rundt om "skulpturen". Man får en vis fornemmelse af størrelsen af konstruktionen ved at se på manden der kravler rundt oppe på det sammenbundne jern.

BILLEDER

Meningen med vor lille billedkavalkade er, med stor grundighed at aflive myten om, - At der aldrig sker noget i flyvevåbnet.

Denne gang er det da gjort så monumentalt, at det er til at få øje på for enhver.

S-N.



Der synes at være utrolig god plads i den nye shelter. Man skal blot huske, at en A-10'er så at sige har motorene anbragt på første sal, hvilket stiller store krav om plads i højden.



Mid-Air Collision kostede fem livet

Fredag den 28. maj startede en Piper PA-28 fra Billund lufthavn med fem ombord. Fra Fyn starter et svævefly med en ombord.

Lidt efter starten kl. 1250 overgik PA-28'eren til VFR-flyvning.

I 3000 ft. over Ølholm får de to piloter øje på hinanden på kollisionskurs. Begge kaster deres fly ind i et dyk. Resultatet blev, at PA-28'eren fortsatte næsten lodret mod jorden og alle fem ombordværende, heriblandt to børn blev

dræbt da flyet ramte jorden.

Allerede fredag aften blev resterne af begge fly ført til Flyvestation Vandel, hvor de blev anbragt i en shelter.

Før weekenden var til ende, havde Statens Luftfartsvæsens havarikommission afsluttet sine undersøgelser og forsikringsselskabet havde konstateret, at der intet var i de to flyvrag der kunne genanvendes.

S-N.



Her har haverikommissionen lagt resterne af svæveplanet, en Ventus b/T ud på gulvet. Som vraget ser ud, må det betragtes som et mirakel, at piloten nåede at komme ud og udløse sin faldskærm.



Reserveofficersdag på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole



Sergent N-O.G. Mannerup

Af SG N-O.G. Mannerup

Det er blevet en tradition, at soldaternes forældre og pårørende har fået mulighed for at besøge kaserner, flåde- og flyvestationer for der at danne sig et indtryk af, hvad deres sønner/døtre har gennemgået af uddannelse.

Det kan i tilslutning hertil nævnes, at det forekommer meget sjældent, at indkaldte selv har nogen større viden om det enkelte tjenestested, miljøet, atmosfæren samt arbejdet, før tjenestetiden er gennemført.

For at tilgodese dette, havde Chefen for Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole (CH/FLSR), oberstløjtnant A.T. Bruhn, og inspektøren for Flyvevåbnet (IFF), generalmajor B.V. Larsen, arrangeret en reserveofficersdag 26 JAN 1989 på FLSR. Dette ville samtidigt give CH/FLSR mulighed for at få en tilbagemelding fra de enkelte tjenestesteder.

Når 26 JAN 1989 var valgt, skyldtes det, at reserveofficersklasse 88/90 (KL-88/90) skulle udnævnes til sergenter dagen efter. Derudover skulle der

for nogle af reserveofficersklasse 87/89 (KL-87/89) vedkommende siges farvel til aktiv tjeneste og velkommen i reserveofficerskorpsets rækker.

Ideen med reserveofficersdagen var, at man ønskede:

- at få en tilbagemelding om løst og fast fra den "gamle" reserveofficersklasse.
- at give de nye sergenter en indføring i livet som "reserveofficerssergent".
- at give et billede af det danske FLV af i dag.

Hele dette arrangement skulle senere på dagen afsluttes med middag i FSNVÆR officersmesse, hvilket for de nye sergenter var lig med indførelse i dette miljø.

Dagen begyndte med en tilbagemelding fra KL-87/89 til CH/FLSR af de løjtnanter, der i seks måneder havde fungeret som delingsførere. Denne del af dagen omfattede ikke reserveofficerssergenterne, hvilket viste sig at være ganske udmærket som følge af, at de dagen forinden havde haft udnævnelsesfest.

Da tilbagemeldingen var afsluttet, og CH/FLSR havde budt reserveofficerssergenterne velkommen, blev KL-87/89 og KL-88/90 inddelt i grupper. Grupperne var sammensat af løjtnanter, der selv havde været reserveofficerssergenter på FSN Værløse, Skalstrup, Ålborg, Karup og Skrydstrup, og de nye reserveofficerssergenter, som nu skulle forrette tjeneste sammesteds. Netop dette skulle være en mulighed for, at løjtnanterne kunne videregive deres "guldkorn" og erfaringer til deres efterfølgere.

Ligeledes var der mulighed for, at de nye reserveofficerssergenter kunne stille spørgsmål om alt mellem himmel og jord, herunder hvad det vil sige at være reserveofficerssergent.

Dette har på nuværende tidspunkt vist sig at være ganske givende; specielt det at kunne få talt om dagliglivet som reserveofficerssergent var meget værdifuldt. Årsagen hertil må antages at være, at reserveofficersuddannelsen er en kombineret grundlæggende militær- og sergentuddannelse samt en gruppeføreruddannelse, hvilket er ensbetydende med, at man ikke, som det ellers gælder for en "almindelig" værnepligtig sergent, først gennemgår en to måneders rekrutuddannelse.



Et af de betydningsfulde fag på FLSR er førervirksomhed. Under reserveofficersuddannelsen skal "kampene" - til forskel fra sergentuddannelsen - dog føres på papir i form af delingsførerbefalinger efter grundig rekognoscering. På billedet ses forfatteren artiklens forfatter SG T. Warrer og SG B. Sandholdt.

Samtalerne med de "gamle" løjtnanter var med til, at reserveofficerssergenterne kunne danne sig et billede af de enkelte tjenestesteder og på forhånd bedre kunne sætte sig ind i tankegang, holdninger og især mandskabsbehandling.

Kursusleder for reserveofficersklassen, premierløjtnant J.G. Lange, orienterede efter frokostpausen om en del af de ændringer, der skulle se dagens lys på FLSR i det nye tjenesteår.

Bla.a. blev det nævnt, at FLSR i de almindelige værnepligtsklasser har gennemført en forsøgsperiode med modulopbygget undervisning. Dette har givet et så positivt resultat, at man indtil videre vil fortsætte med denne undervisningsform.

Praktisk betyder dette, at man for KL-89/91 vil begynde med en modificeret rekrutuddannelse, for derefter at fortsætte med en koncentreret modulopbygget sergentuddannelse bestående af instruktørvirksomhed, psykologi, ledelse og samarbejde, sergentens teoretiske virkefelter m.v. Herefter vil man arbejde med "den grønne periode"; dette vil sige gruppeføreruddannelsen, der foregår i det fri og i kampuniform.

Videre orienteredes om, at FLSR struktur er blevet ændret. Eksempelvis vil man reducere antallet af linieofficerer som kursusledere, således at der herefter vil være tre fordelt til seks klasser.

Som næste punkt på dagens program orienterede Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) om, hvad det vil sige at være kadet på FLOS, samt hvad linieofficersuddannelsen omfatter.

Dette indlæg var med til at råde bod på en del af den uvidenhed, der i dag eksisterer omkring forsvarrets uddannelsesretninger samt arbejdsfelter.

Uvidenhed er desværre et problem, som der ikke kan gøres meget ved; og samtidig kan det give et kedeligt minus på styrkelisten! Alene på rekruthold FEB 89, FSNVÆR, kunne konstateres et frafald på 10%.

Bevares! Det kan måske forsvares, at man ikke er 100% vidende om, hvad en uddannelse indebærer; men at man ikke er klar over, hvad der foregår i ens eget værn, er ikke positivt!

I større perspektiver kan uvidenhed være med til at sætte en grænse for den enkelte reserveofficers ansvarsområder. Sådanne situationer kan være med til at sætte grå hår i hovedet på såvel fastansatte officerer som tjenstgørende sergenter; men det kan fastslås, at dette personel sidder inde med friske oplysninger, fordi de modtager informationer direkte gennem deres daglige arbejde. Denne mulighed har reserveofficeren ikke i samme omfang.

Man kan derfor henstille til motivation for gennemgang af VUT-kurser. Denne motivation kunne være en gennemgående orientering om nyskabelserne i forsva-

ret og i særdeleshed FLV; og en sådan orientering bør ikke kun finde sted gennem artikelskrivning, men gerne ved afholdelse af foredrag!

Som bevis for disse påstande kan det nævnes, at syv af seksten officerer af reserven i HRN afgik fra Officerskursus IV på grund af, at de var kommet i konflikt med deres civile arbejde og således ikke kunne opnå tilfredsstillende resultat, jf. artikel i "Reserveofficeren 1/1989".

I et forsøg på at komme denne problematik til livs var det en stor glæde for både reserveofficerssergenterne og løjtnanterne at opleve, at IFF kunne afse tid til os.

IFF holdt et langt indlæg om, hvad der i disse tider rører sig i det danske FLV. Foredraget var en bred orientering om FLV, FSN fremtid, indkøb og vedligeholdelse af materiel, personelpleje, uddannelsessystemer, koordination med vore NATO-partnere m.v.

Klart blev for os, at vi efter dansk standard har et FLV, vi kan være stolte af, idet FLV med de midler, der er til rådighed, lever op til NATO's forventninger om et luftforsvar til imødegåelse og samarbejde vedrørende fjendtlig aggression.

Hjørnestenen er for FLV vedkommende F-16 jageren, som vil kunne holde sig på vingerne mange, mange år endnu - også selv om teknikken går så hurtigt, at det er lige før, at man som pilot er nødsaget til at være et teknisk vidunder.

Specielt glædeligt for reserveofficererne kunne man samtidig erfare, at der i mobiliseringsstrukturen er behov for et stort antal officerer foranlediget af omlægningen af de såkaldte STO-eskadriller (STO = Survival to Operate).

Som det er kendetegnende for IFF, blev der sluttet af med en humorfyldt spørgerunde, hvor deltagerne frit kunne stille spørgsmål.

Som sidste punkt på dagens program fremlagde jeg, repræsenterende FLSR, et indlæg omhandlende de muligheder, FLSR har for at kunne hverve det bedst mulige personel til FLV.

Årsagen, til at man - specielt fra FLSR har puslet med en "hverve-ide", er, at

KL-88/90 i en cheftime påpegede, at forsvarets uddannelsesstilbud i gymnasiesammenhæng ikke har den store gennemslagskraft. Dette gælder i alle tilfælde, når man sammenligner med øvrige uddannelsesinstitutioners tilbud om studier.

Som følge heraf blev der arbejdet med en ide, der skulle munde ud i, at de nyudnævnte reserveofficerssergenter skulle besøge deres gamle gymnasium og med egne fremstillede materialer orientere om FLV og forsvaret som uddannelsesinstitution og arbejdsplads. Dette skulle ske uden at bidrage til en debat om forsvaret som politisk faktor. Som det specielle skulle der i forbindelse med foredraget være mulighed for, at gymnasieeleverne kunne stille spørgsmål til foredragsholderen.

Forcen ved at udsende en sergent til eget gymnasium, skulle endvidere være, at han på forhånd kender elever, lærere, skole og miljø, hvorfor man derved måske kunne nedbryde eventuelle barrierer, som der nu en gang kan være, når der f.eks. kommer en ukendt uniformeret officer eller befalingsmand repræsenterende det danske forsvar.

Hele seancen sluttede omkring kl. 1800, hvorefter dagen på festlig vis afsluttedes i officersmessen med gule ærter, øl og snaps!

Atter her blev der mulighed for uformelle samtaler reserveofficerssergenter og løjtnanter imellem, ligesom der blev talt af IFF.

IFF kunne ligesom alle deltagere konstatere, at det havde været en givtig dag. Målet måtte anses for at være nået; og vi må i dag erkende, at der er et behov for afholdelse af eksempelvis reserveofficersdage med deltagelse af højerestående officerer, som gerne må være af generalklassen!

Det kunne måske foregå ved at indkalde reserveofficerskorpset en til to dage årligt skiftevis på de enkelte FSN.

Ideer findes der nok af! Problemet er blot at fatte mod og med de midler, der er til rådighed, at tage "tyren ved hornene". Og selv om ideer kan synes små i det store spil, så behøver de jo ikke at være umulige! Det fandt vi ud af!



Cypern træf 1989

Mellem 400-600 Cypern- soldater i Sønderborg i tiden 6-10 juli 1989.

Det formoder arrangørerne, der vil have alt klar til modtagelse af de gamle FN-soldater med familie, på det militære øvelesesområde nær Sønderborg kaserne. Her vil der lørdag den.08 Juli kl.13.00 blive appel og generalforsamling, fotografering samt uddeling af 10.gangs tegn. Kl.18.30 samme dag VILDSVINESPISNING (deltagelse kræver tilmelding med 80 kr. pr. tryne) på giro 1 45 23 36 - senest den 23/6-89.

Nærmere oplysninger hos nedstående adresse, bedst mellem 18.00 - 22.00. Alle nuværende som forhåndsværende FN-Soldater med familie er velkomne. Træffet er 100% uafhængigt af FN-Soldaterforeningen "De blå Baretter" og er politisk neutral.

Til Deres orientering startede træffet i 1972 med 15 mand, og er efterhånden vokset til ca. imellem 400 - 600.

Venlig hilsen
Henning Duch Nielsen
Ved Vejgården 18
5270, Odense N
Formand
Tlf. 66 - 18 19 90

*Cyprus Veteran Club
of Denmark*

CYPERN - TRÆF (DANCON)
CYPRUS VETERAN CLUB

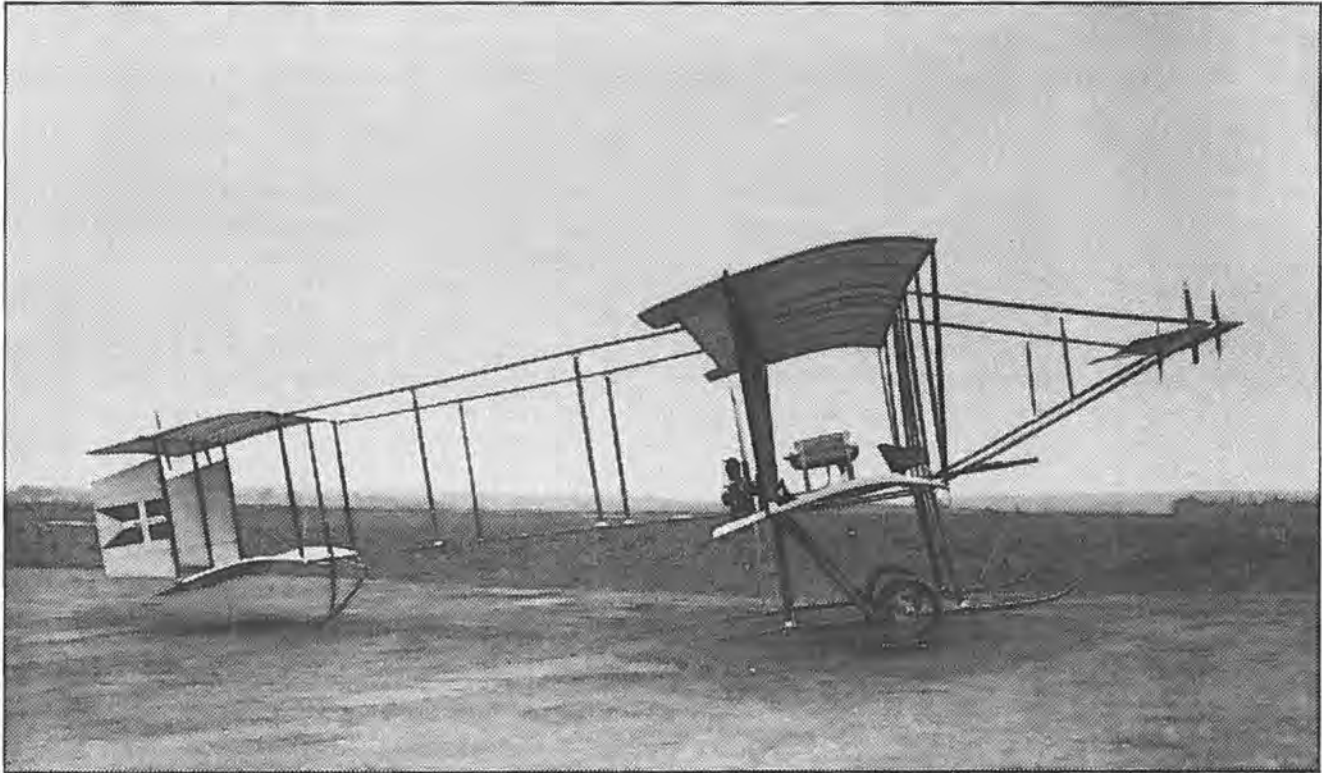
(Altid weekenden, hvor 2.søndag i Juli falder)

GIRO 1 45 23 39
Andelsbanken 5860 / 617-6



Det er rødt det er hvidt

Nationalitetsafmærkning
af danske militærfly gen-
nem tiderne.



Marinens "Glenten". Den Spæde begyndelse til nationalitetsmærkning i 1912.

Af OASS L.A.T.Ege
Leder af Flyvevåbnets
Historiske Samling.

"Det er rødt, det er hvidt" - nationalitetsmærkning af danske militærfly gennem tiderne. Blader man "Taschenbuch der Luftflotten" fra januar 1914 igennem, vil man finde, at ingen af de deri afbildede fly bærer nogen form for nationalitetsmærkning. På enkelte kan der forekomme et nummer eller et fabriksnavn. Ved udbruddet af den 1. verdenskrig blev det en klar nødvendighed, at de kæmpende nationer måtte lade deres fly "tone rent flag". Også herhjemme fulgte man trop. Det er dog ganske interessant at erfare, at man allerede på "Glenten"-en danskbygget Henri Farman, der anvendtes af Marinens Flyveskole 1912-13 kunne se splitflag på begge sideror. Så, i marts 1914, udsendes "kundgørel-

sen for Hæren" B.8, hvori bl.a. kan læses (hvis man ellers kan tyde de gotiske skrifttegn): "Ved skrivelse af 19/3 d.å. til generalstaben har krigsministeriet bestemt, at hærens flyvemaskiner, for at være kendelige på større afstand i fredstid, skal forsynes med påmalede mærker, bestående af en cirkulær rød ring, der omgiver en hvid flade. Ringens udvendige diameter skal være ca. 120 cm., den indvendige ca. 60 cm. Mærkerne anbringes på Farman-biplanerne følgende steder:

- På oversiden af øverste haleplans midte.
- På undersiden af nederste bærepans ender.
- På ydersiden af siderorerne.
- På maskiner af andre konstruktioner anbringes mærkerne på tilsvarende måde."

Sign. P. Munch

Ballonparken bliver heller ikke glemt. Yngre læsere bør vide, at der virkelig fandtes en sådan - iøvrigt meget mobil-

enhed, hvis standballoner fortrinsvis blev benyttet ved artilleriobservation. Det hedder i "Kundgørelse for Hæren" B.9-1917: "I skrivelsen af 15/11 1917 til overkommandoen har krigsministeriet bestemt, at hærens balloner, for at være kendelige på større afstand, ikke mere skal føre de hidtil benyttede splitflag, men på hylstrene forsynes med nationalitetsmærker af samme form som fastsat ved K.F.H. B.8/1914, punkt 7 for hærens flyvemaskiner, men således, at mærkerne bliver dobbelt så store, idet den ydre rings diameter gøres 2,40 m. Drageballoner skal forsynes med 4 sådanne mærker, således at nationaliteten kan fastslås såvel fra oven og neden som fra begge sider. Kugleballoner (fri- eller sportsballoner -red.) skal kun forsynes med 2 sådanne mærker". I 1916 kommer P.Munch så med en bestemmelse vedrørende marinens flyvebåde: "De hidtil på underkant af underplanerne anbragte cirkler anbringes på underkant af overplanernes yderender. Flyvebådenes numre forbliver stående på underkant af underplanerne.

På bunden af selve båden males hvide og røde tværstriber for tydelig at tilkendegive bådens nationalitet".

Blev De forvirret, kære læser? det med de hvide og røde tværstriber er jo egentlig en god ide. Selv en eventuel ubåd kan jo fastslå nationaliteten, når flyvebåden er på vandet -!

I krigsministeriet tænker man videre. I februar 1928 udsender en embedsmand

herfra (Wilkenschildt) følgende til hærens afdelinger:

"Hærens flyvemaskiner er mærket på:

- Oversiden af øverste bæreplans ender.
- Undersiden af nederste bæreplans ender
- Siderne af kroppen nær midten

med en kokarde, bestående af en cirkulær rød ring, der omgiver en hvid flade".

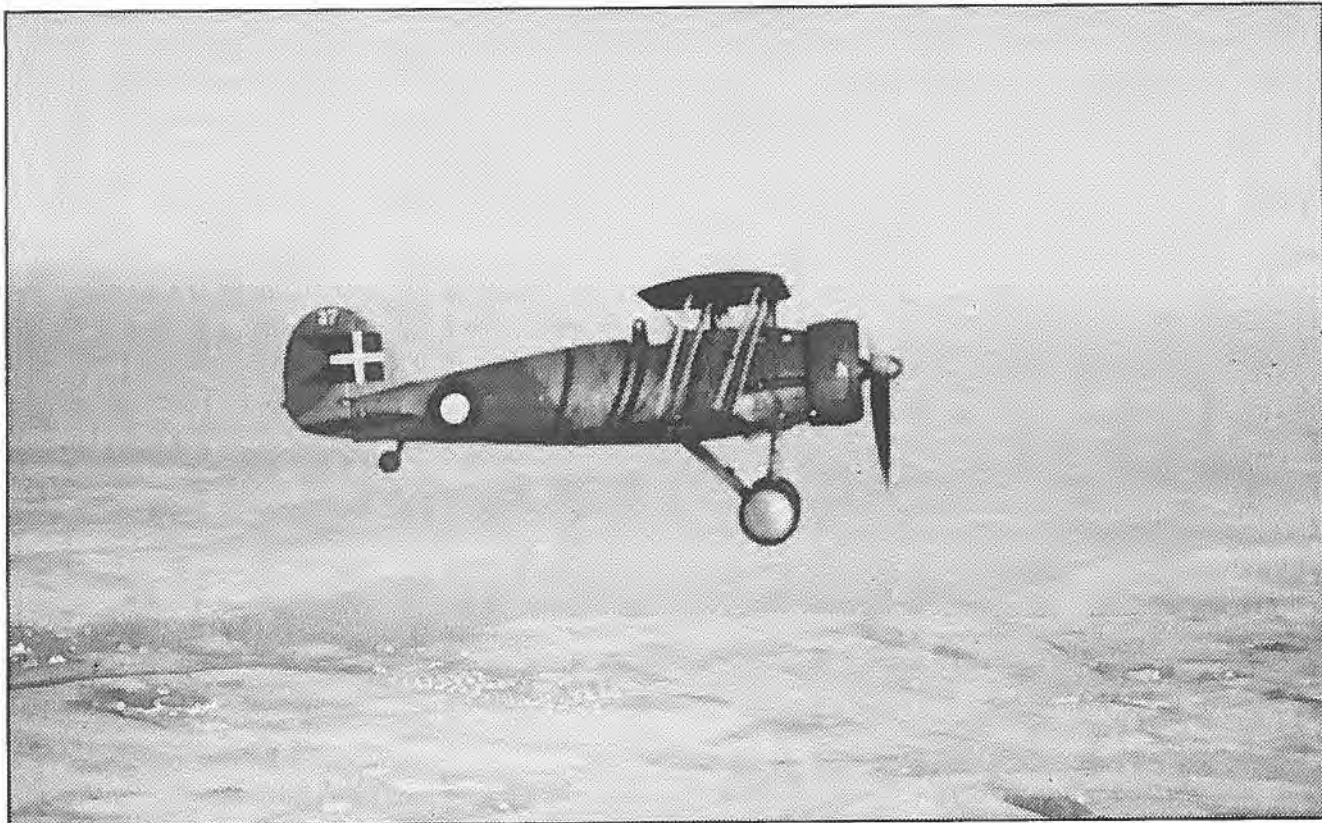
Splitflag (på siderorerne) anses for givet at være forbeholdt marinen! Dem man pillede af ballonerne var iøvrigt "rigtige" flag. Det var et stolt syn med en sådan stor, duvende ballon med et Dannebrog!

I december 1939 får den daværende krigsminister, Alsing Andersen, dog alligevel betæneligheder, der er jo nu krig omkring os. Der indføres splitflag på alle militærfly tillige med kokarderne, og de skal endda anbringes på både haleplan/højderor over-og underside, og på begge sider af sideroret. Samtidig camoufleres alle flyene, men nogen officiel bestemmelse for dette sidste, har forfatteren ikke kunne finde.

Efter krigen og besættelsen udsender krigsministeriet (joh, det hedder det stadig) en skrivelse af 1. december 1945 om mærkning af flyvemaskiner. Hertil svarer generalinspektøren for Hærens Flyvertropper den 12 s.m. ved en påtegning: "Som Hærens Flyvertroppers tekniske tjeneste er jeg af den opfat-



Usædvanlig bemaling (rød/hvid) af et militærfly - den danskbyggede N&V Jager. Året er 1917.



Gloster "Gauntlet" fra Hærens Flyvertropper kort før den 9. april 1940. Tydeligt splitflag på finne/sideror. Grågrøn/grågul camouflagedbemaling, gråblå underside.



B 17C fra "Den Danske Brigade" med i hast påmalet usædvanlig kokarde samt splitflag.

telse, at en afmærkning med 3 rød-hvid-røde striber vil være tilstrækkelig og lige så tydelig som splitflaget til angivelse af nationaliteten. Da det efter det oplyste vil være lettere at anbringe striberne end splitflaget, må jeg fastholde udtalelsen i min påtegning nr. 226 af 19/11 1945, ligesom jeg ikke anser det nødvendigt at afholde nogen prøve for at nå en endelig afgørelse". I "Kundgørelse for Hæren" B.1 af 16 januar 1946 bestemmer ministeriet dog endeligt, at såvel kokarder som splitflag skal fastholdes ud i fremtiden. En pudsigt situation indtræffer i Sverige den 4. maj 1945. På den svenske flyvestation Såtenæs ved sydbredden af Vætern står et antal SAAB B 17 fly parat til indsats i Danmark som et led i Bri-

gaden. De skal i huj og hast forsynes med danske nationalitetsmærker. Da det er en af den danske marines flyteknikere, der forestår malerarbejdet, får flyene splitflag på siderorerne. Kokarderne kludrer man derimod med, uvist af hvilken grund. Proportionerne bliver forkerte, og udenom den røde ring males en fed hvid. Nå, disse fly nåede aldrig til Danmark i de hektiske maj-dage. Langt senere kom dog et af dem her til landet i museumsøjmed i "korrekt" bemaling.

Vor smukke, rene rød-hvide kokarde har vi heldigvis stadig, omend den er blevet nok så diminutiv, og det er egentlig at beklage, men her må vi jo følge trop med andre nationer.



Landsskytte på model 50



Flyvekonstabel Michael Møller

Flyvekonstabel Michael Møller, nu tjenstgørende ved Signalkontoret, Flyvestation Vandel, opnåede, medens han var flyvekonstabelev på Flyvestation Værløse at blive landsskytte på GV M/50.

S-N.



En irritation til syv tusinde kroner



De glade præmiemodtagere, hvem ville ikke smile over en præmie på 3.500,00 kr. pr. mand. Fra venstre kaptajn og pilot ved Hærens Flyvetjeneste, J. Haven, seniorsergent og leder af Flyelektronik, N.P. Jørgensen, chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Helge og chefen for Hærens Flyvetjeneste oberstløjtnant B.G. Bagge.

Rationaliseringsforslag forbedrer radiokommunikation i T-17.

Skrydstrup Tower this is xysh psit hryf sprut....!

Kaptajn J. Haven er på politiflyvning langs det sydgående spor på motorvejen mod den dansk/tyske grænse og ville have været i kontakt med Skrydstrup tårn. I højre forsæde på T-17 flyet sidder en politiobservatør. Det var stoppeholdet på jorden der sendte til politiobservatøren og ødelagde Havens radiokorrespondance med Skrydstrup Tower.

Det samme kunne være sket, hvis det havde været en militær flyvning, så ville det blot have været FAC'en, Forward Air Control, eller en artilleri enhed der havde ødelagt muligheden for at komme i kontakt med flyvekontrollen.

NU KAN DET VÆRE NOK

Det var selvfølgelig ikke kun kaptajn Haven der var irriteret over problemet, men det var ham der gik til SSG Niels P. Jørgensen ved Elektronikværkstedet på Flyvestation Vandel og sagde, -
- Kan vi ikke finde en løsning på dette problem. Kan vi ikke separere den

radiokommunikation, så observatøren kan snakke med hvem han vil, uden at piloten kan høre ham og uden at hans transmissioner ødelægger pilotens og dog således, at vi kan tale sammen indbyrdes i flyet.

UDVIKLINGSARBEJDE

N.P. Jørgensen kan ikke "Tåle" den slags problemer. Det gav sig udslag i en pæn bunke tegninger fra hans side, som er totalt uforståelige for menigmand.

I Flyvematerielkommandoen er man ikke meningmand og kunne, se, at Jørgensens ide var god og realisabel, den var ikke for dyr. Derfor gik der meget kort tid fra tegningerne forelå og til, at der kom en godkendelse til at gå igang med at fremstille en prototype. Denne var ret hurtigt fremstillet. Billeder blev taget og sendt til Flyvematerielkommandoen, som herefter gav grønt lys for at installere prototypen i et T-17 fly.

PENGE!

Hele sagen gik gennem systemet med stor hast. Ved siden af den tekniske godkendelsesprocedure løb en anden sag der hed fremsættelse af rationaliseringsforslag. De instancer der skulle behandle forslaget i kommando/samarbejdssystemet fremmede forslaget så meget det lod sig gøre. Hele denne indsats udmøntede sig en check på 3.500,00 kr. til hver af de to der havde deltaget i projektet. Kommandosystemet besluttede sig til, at de to ikke blot skulle have checken med den daglige post. Det burde være lidt mere.

TAK FOR INDSATSEN

- Det er glædeligt, sagde Chefen for

Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant Bagge, at det offentlige nu med stigende styrke honorerer sine ansatte for en god ekstraordinær indsats. Jeg er vel klar over, at havde det været et civilt firma, havde I fået mange flere penge for indsatsen. Dette til trods glæder jeg mig over, at I er blevet præmieret og vil gerne udtrykke min tak for indsatsen.

Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Helge, sagde, - Det var ikke for at forhindre Jer i at bruge pengene alt for hurtigt, at vi ønskede at overrække Jer dem på den måde. Men for at give udtryk for tilfredshed med Jeres indsats og glæde over det gode resultat der er kommet ud af det fælles samarbejde. Begge præmiemodtagerne udtrykte deres glæde over den hurtige sagsbehandling. Flyvematerielkommandoen og flyvestationens Materielafdeling havde lagt for dagen i sagsbehandlingen.

TRÆKKER PÅ DE ANDRE

SSG N.P. Jørgensen fortalte til Deres udsendte, efter overrækkelsen af præmien, at den slags kun kunne gennemføres, fordi man kan trække på sine kolleger i mange sammenhænge.

Han genfortalte en lille passage af en samtale med lederen af el-værkstedet, SSG J.O. Kongshaug, som havde trukket de mange ledninger i flyet, som sagde, da Jørgensen spurgte, - Skal vi slutte strømmen? - Hmm - ja, nu kan det da i værste fald kun ryge.

Det røg ikke, de mange "snore" var på rette plads, og der kom en pengepræmie ud af det.

S-N.



Elev nr. 1000



Lederen af uddannelsesdelingen, KN E.P. Møller, hilser her på elev nr. 1000, FLKS L.G. Jensen.

Af KN E.P. Møller
Leder af uddannelsesdelingen
ESK601
FSN Skagen

Den 27 FEB 1989 kunne uddannelsesdelingen ved Eskadrille 601/Flyvestation Skagen fejre elev nr. 1000. Forhistorien til dette skal søges tilbage til 1982.

Ved den rationalisering, der fandt sted i begyndelsen af 80-erne, måtte også Kontrol- og Varslingsgruppen yde sin del. Dette bevirker bl.a., at Flyvestation Kagerup i Nordsjælland blev nedlagt og dermed også Kontrol- og Varslingsskolen, eller Eskadrille 501 uddannelsesdeling (ESK501-U).

ESK501-U aktiviteter blev overflyttet til Flyvestation Skagen/ESK601, hvor ESK601-U blev oprettet 1 OKT 1982. Her fortsatte så uddannelsen af alt operativt personel til Kontrol- og Varslingssystemet, og dele af den

tekniske uddannelse blev ligeledes udført her.

Dette var ingenlunde en dårlig løsning, for nu blev eleverne direkte knyttet til en operativ radarstation med langt bedre mulighed for træning på det operative udstyr under "live" forhold. Den 27 FEB 1989 kom så dagen, hvor elev nr. 1000 kunne placeres på skolebænken, og denne begivenhed blev fejret ved et uformelt arrangement i flyvestationens filmsal.

Til stede var bl.a. elever fra et Systemanalytiker kursus, som bestod af norske og danske elever, den første leder af uddannelsesdelingen MJ B.Løkkegaard, repræsentanter for det faste personel ved flyvestationen og klassen med elev nr. 1000, et Kontrol- og Vars-

lingsassistent kursus.

Chefen for Flyvestationen, MJ B.I. Petersen, bød velkommen og sagde videre i sin tale:

"Jeg vil gerne i dag rette opmærksomheden mod ESK601 uddannelsesdeling og dermed mod uddannelse af personel i Kontrol- og Varslingssystemet.

Tidligere fandt uddannelserne sted ved Flyvestation Kagerup, men i 1982 blev aktiviteterne flyttet her til Skagen og integreret med en operativ radarstation. Dette indebærer mange fordele, eleverne får gennem praktik og besøg på stedet en kontant tilbagemelding og et indtryk af kravene og dermed om den teori, de modtager, har relation til det virkelige liv ved en operativ enhed.



Forrest elev nr. 1000, FLKS L.G. Jensen bagerst fra venstre LTN R. Linde og LTN R.E. Haaland.

Endvidere vil det operative og tekniske personel og instruktørerne inspirere hinanden gennem positive dialoger, herunder også venskabelige drillerier, der også er med til at holde begge parter oppe på mærkerne.

Uddannelsesdelingen bliver derfor ikke en isoleret enhed, der hviler i sig selv og er sig selv nok - den bliver en dynamisk og naturlig del af det operative system. Her gennemføres ikke alene grundlæggende uddannelser, men også videregående uddannelser helt op til taktiske kurser med deltagelse på personel fra andre grene af luftforsvarssyste-

met, ligesom der for visse af uddannelserne udveksles elever med det tilsvarende norske system, og på denne måde tilføres der også positive impulser fra vore naboer.

Denne udbredte virksomhed betyder, at det er et sted, hvor der udveksles synspunkter og meninger og tillige knyttes mange forbindelser og venskaber, der rækker langt ud over den operative- og tekniske hverdag.

På toppen af det hele er vi så placeret her i Skagen i et rart samfund, beliggende i en særpræget og på en gang barsk og blid natur og med mange kulturelle værdier.

Der er altså mange gode grunde til at fremhæve uddannelsesdelingen, der således ikke behøver en særlig anledning men når der nu alligevel er en særlig anledning, bør vi sandelig ikke forsømme den."

Lederen af uddannelsesdelingen KN E.P. Møller kom i sin tale ind på aktiviteterne ved delingen og sagde bl.a.:

"De forudgående 999 elever har primært været fra Kontrol- og Varslingssystemet, men derudover har der været elever fra Luftværnsgruppen, Nærluftforsvaret, Piloter, Flyvevåbnets Officersskole, Hjemmeværnet og fra det norske Luftforsvarssystem. Gennemstrømningen har ikke på ledelses- og indtruktørside været så stor, idet kun 14 personer har været tilknyttet delingen siden 1 NOV 1982. 3 af de nuværende medarbejdere ved delingen var således med ved opstarten, nemlig SSG S.AA.Jensen, SSG B.A.Andersen og ASS K.D.Jørgensen. Hvem ville nu blive elev nr. 1000?. Vi bestemte os for i U-delingen at det måtte være rækkefølgen, som eleverne var anført i befalingen, der skulle være afgørende. Elev nr. 1000 blev således FLKS Linda Guldbæk Jensen fra ESK 500 i Vedbæk og som et synligt bevis på værdigheden, overrækkes flyvestationens våbenskjold, specielt fremstillet til lejligheden.

Til slut talte MJ B. Løkkegaard om oprettelsen af U-delingen og de problemer og nye arbejdsopgaver dette havde medført.

Efter en lille forfriskning og gode ønsker for de nuværende og fremtidige klasser blev hverdagen genoptaget.





Kvinder, magt og moral

Af OB P. Svensson
Chef for Forsvarets
Center for Lederskab

Umiddelbart. Åh nej! Nu ikke igen. En bog om ledelse. Skrevet af en kvinde.

En Kvinde. Amerikaner. Grundlæggeren af et kosmetikfirma. Et firma med kvindelige sælgere - kvindelige ledere og chefer.

Alene en gennemgang af overskrifterne på de forskellige kapitler. F.eks. "Man bygger på mennesker", "Ros mennesker til succes", "Kunsten at lytte", "Den åbne dørs filosofi". Har man ikke hørt det hele før? Elementært kære Watson!

Læsningen af bogen bekræfter anelserne. Det er utroligt elementært, hvad Mary Kay Ash har skrevet om ledelse. Baseret på egne erfaringer efter som moden kvinde med voksne børn at have etableret et succesfirma - Mary Kay Cosmetics.

Man synes næsten at høre øjeblikkets popmelodi. Don't worry, be happy!

Mary Kay's egen konklusion: Vær mod andre, som du ønsker, de skal være mod dig selv.

En anden - ikke Mary Kay's - konklusion: En chef og leder skal kunne lide at have med mennesker at gøre.

Kvinder, magt og moral giver alligevel stof til eftertanke.

Blandt andet når man inden for de sidste par år har oplevet en oberstløjtnant som deltager i et seminar i ledelsesstrategi på Gurrehus begejstret udbryde: "Denne her bog (Ledelse og uddannelse) har vi den ude ved enhederne?"



Oberst P. Svensson

"Ledelse og uddannelse" blev ved førstestudegivelsen i 1969 fordelt til alle Hærens faste officerer og seniorsergenter personligt .

Siden har den været grundbogen i ledelse og uddannelse på alle forsvarrets officersskoler. Og selvfølgelig er den fordelt til alle forsvarrets tjenestesteder.

Eller fordi mange tilkendegivelser antyder, at personalepleje og chefvirke ikke opleves overalt. Ja, det antydes endog, at det ikke er vejen frem, hvis man vil nå de højere og højeste stil-

linger. Så gælder det først og fremmest en selv. Og at spille spillet, således som man oplever systemet vil have det.

Gennem mange år har der ved Forsvarets Center for Lederskab været holdt konference over temaet Ledelse i perspektiv. Konferencedeltagerne har hovedsageligt været militære og civile chefer på topniveau. Fra forsvaret i de sidste tre år oberster og kommandører i stort tal. Nogle er i dag generaler og admiraler.

Et emne var: Forsvarets informationsstrategi. Et andet: Chefens betydning for enhedens troværdighed. Sidste års: Tiltrækning og fastholdelse af kvalificeret personel.

På alle tre konferencer var konklusionen den samme. Man skal tage sine undergivne alvorligt. Man skal tage mennesker alvorligt.

Ved sidste konference i 1988 konkluderede en af de kvindelige civile deltagere, der havde fulgt alle konferencerne fra 1986: Hvorfor bliver I ved med at snakke om det samme? Hvornår gør I noget ved det?

Forsvarets Center for Lederskab har for nylig haft besøg af en amerikansk sociolog. Hun - igen en kvinde - havde interviewet såvel britiske som argentinske officerer, der havde deltaget i Falklandskrigen. Hendes konklusion fra begge sider var: Care! take care of!

Ved at læse Mary Kay's bog kan man forfalde til at mene, at der er forskel på ledelse alt efter om der er tale om mandlige eller kvindelige ledere.

Svaret må være både ja og nej.

Et af forsvarrets ledelsesprincipper taler om situationsbestemt ledelse. Når man om situationen ikke blot tænker på ydre omstændigheder, såsom krig eller fred, stabsarbejde eller geledtjeneste, men også på lederen og de ledede, kan svaret blive ja. Der er ingen tvivl om, at der er forskel på - som mand - at være chef for en enhed med udelukkende mænd og på en enhed med mænd og kvinder, for ikke at tale om en arbejdsplads kun med kvinder. På samme måde er der for en kvindelig leder forskel på måden at lede forskelligt sammensatte enheder under forskellige forhold.

På den anden side er svaret nej. Når man går ned til det grundlæggende, er ledelse det samme. Det har noget med mennesker at gøre. Mennesket ønsker at blive taget alvorligt. Mennesker er forskellige.

Ser man bort fra, at Kvinder, Magt og Moral er skrevet af en amerikansk kvinde fra det amerikanske erhvervsliv, baseret på erfaringer som amerikansk sælger og omhandlende den amerikanske kosmetikbranche er Mary Kay's bog anbefalelsesværdig. Det gælder både for civile og militære ledere. Og det gælder for såvel liniens som reservens folk, lige såvel som det gælder de frivillige chefer og ledere i hjemmeværnet.

Læs Mary Kay Ash's bog Kvinder, Magt og Moral. Skær alt det amerikanske fra. Bær over med det meget elementære, det endog til tider lidt naive.

Og gå så ud og gør det. Det elementære. Udøv chefsvirke. Tag personaleplejen alvorligt.



Eskadrille 541, luftværnsgruppens nye uddannelsesenhed



Eskadrille 541 på Stevns.

Af KN P.J. Larsen, Chef for ESK 541

13 FEB 1986 blev der af FKO nedsat en arbejdsgruppe som skulle komme med forslag til Luftværnsgruppens fremtidige organisation.

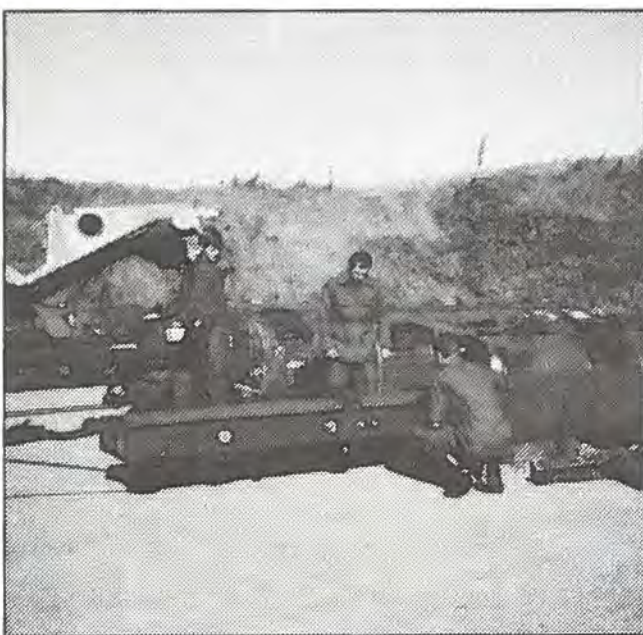
Et af resultaterne af denne arbejdsgruppe blev at en af de 8 operative HAWK-eskadriller, af rationaliserings- og effektiviseringsgrunde, skulle varetage den stigende uddannelsesbyrde som 8 HAWK-eskadriller medførte.

Hermed var det altså bestemt at en eskadrille skulle varetage alle uddannelserne ved Luftværnsgruppen. Valget faldt på Eskadrille 541 (ESK), da faciliteterne på Stevnsfortet, afstanden til Flyvestation Sigerslev med indkvarteringsmuligheder og afstanden til en

anden HAWK-eskadrille var ideelle.

Ved oprettelse af uddannelseseskadrillen skulle antallet af stillinger reduceres fra 97 til 66. Dette betød ulykkeligtvis at ESK i ca. 2 år kørte med ca. 20% underbemanding. Dette på grund af usikkerheden om hvem, der skulle besætte hvilke stillinger i den nye struktur. Årsagen til disse års usikkerhed skyldtes at eskadrillen samtidig skulle ændre beredskabsstatus, hvilket først skulle godkendes af Forsvarsministeriet.

Men nu 3 år efter er alt faldet på plads. Eskadrillen startede allerede i foråret 1988 med at foretage de indledende knæbøjninger, således at vi var



Canning af missil.

forberedte når vi skulle starte.

Hovedområderne i dette arbejde var:

- kursusplanlægning
- bygningsmæssige ændringer
- anskaffelse af inventar og uddannelsesmateriel
- udfærdigelse af stillingsbeskrivelser for instruktører
- personelforvaltning fra 97 til 66 mand

Kursusplanlægningen skulle tilgodese både operative og tekniske kurser således at udstyret ikke samtidigt anvendes til flere kurser. Følgende kurser afvikles i ESK541 regi:

- 1 Taktisk kontrol kursus for officerer (32 uger)
- 1 Taktisk assistent kursus (18 uger)
- 4 Raketbefalingsmandskurser (a 7 uger)
- 2 Fire Control Operatør kurser (a 7 uger)
- 2 Azimuth Speed Operatør kurser (a 4 uger)
- 2 Konstabelelev grundkurser (a 5 uger)
- 1 Simulator kursus for operatører (1 uge)
- 2 Radiokode kurser (a 1 og 3 uger)
- 1 Raketsikkerhedskursus (1 uge)
- 1 Fire Control kursus for teknikere (13 uger)
- 3 Jordradarkurser for teknikere (a 5, 9 og 10 uger)
- 4 Jordudstyrskurser for teknikere (a 6, 1, 1 og 1 uge)
- 1 Simulatorkursus for teknikere (1 uge)
- 1 SAM Allocatorkursus for K&V gruppen (3 uger)
- 1 taktisk kursus for 4 teknikere (1 uge)

For at tilgodese uddannelserne dikterede årsplanen et behov på 4 undervisningslokaler. Da disse ikke i forvejen eksisterede, måtte der laves visse bygningsmæssige tiltag. Otte omklædningsrum er slået sammen til fire klasselokaler som funktionsmæssigt tilgodeser krav til undervisningslokaler. Endvidere skal en del ubrugte lokaler klargøres til instruktørlokaler til UMAK. Til anskaffelse af inventar og uddannelsesmateriel har voret kommandantskab afsat midler, så vi kan komme godt igang.

Vores garage, som gjorde ESK 50% mobil, blev reduceret så garagen nu kun består af en garagemester, en mekaniker og 3 chauffører mod tidligere 2 mekanikere og 18 chauffører.

For stadig at tilgodese operative krav arbejdes der ihærdigt på at automatisere operative funktioner, rationel oplægning af materiel m.m., således at vi ikke hen ad vejen mister deployeringsrutinen.

For helhedens skyld skal det nævnes at styrken fra 66 - 97 mand, vil bestå af det sidst hjemsendte personel fra de øvrige HAWK-eskadriller på de "tomme" pladser, samt af personel med rådighedskontrakter. Således skal ESK ikke mønstre personel med alt for rustne færdigheder.

Hverdagen hedder nu ikke kun uddannelse, ESK operatører skal fortsat kvalificere operative og taktiske programmer samt skriftlige prøver, 2 årlige deployeringer samt en årlig mønstrings-

øvelse til 97 mand og endelig mønstringsøvelse hvert 3. år til fuld krigsstyrke.

Hvad kan ESK så tilbyde:

- en raketeskadrille som hurtigt efter mobilisering kan deltage i luftforsvaret af Danmark med kvalificeret personel og indsats.
- uddannelser af HAWK personel såvel operatører som teknikere, uddannet af rutinerede instruktører.
- Tidsplads i de øvrige 7 eskadriller så disse er uden uddannelsesbyrde med deraf følgende operative fordele.
- Tekniske kurser med større praktisk vægtning end tidligere.

Vi håber alle i Eskadrille 541 på at de sidste ting snart vil falde endeligt på plads så vi kan komme fornuftigt fra start.



HAWK ASP 1989

Af oberstløjtnant A. Petersen
Chef for Luftværnsgruppens
Operationsafdeling

I perioden 6-19 MAJ 1989 gennemførte tre af luftværnsgruppens HAWK-eskadriller ANNUAL SERVICE PRACTICE (ASP) på NATO MISSILE FIRING INSTALLATION (NAMFI) på Kreta.

ASP kan betragtes som NATO's eksamen for eskadrillerne (ESK) i løsning af deres hovedopgave: Nedskydning af fjendtlige fly. Den opnåede eksamens karakter indgår derefter i ESK næste TACTICAL EVALUATION bedømmelse, som giver NATO's samlede vurdering af enhedernes evne til at løse krigsopgaverne.

HVORFOR KRETA?

ASP kan ikke udføres i Danmark, fordi der af sikkerhedsmæssige grunde skal afspærres et område, som er mere end 40 km. langt. Det er endvidere nødvendigt at etablere et omfattende system af overvågningsradarer til kontrol af fly- og skibstrafikken i skydeområdet samt



Den skarpe sol giver let forbrændinger, når man er tvunget til at arbejde uden dørs under en ASP. Her behandles SG J. Svendsen, Eskadrille 532, af Luftværnsgruppens overlæge E. Schrøder.

måle- og kontroludstyr til nøje følgende af HAWK-missilerne og den fjernstyrede drones baner. NATO-landene har derfor bygget et fælles skydeområde (NAMFI) ved Chania på Kreta. Her har Danmark holdt ASP siden 1981. Tidligere blev danske HAWK ASP afholdt følgende steder:

- Mc Gregor, Range, New Mexico, USA
1965 - 1968
- Salto di Quitta, Sardinien:
1970 - 1974
- C.E.L., Biscarosse, Frankrig:
1975 - 1980

FORMÅL MED ASP

- At afprøve HAWK-systemet troværdighed og missilets effektivitet.
- At bedømme personellens professionelle niveau af systemklargøring, betjening og evnen til at engagere et lavtflyvende, fjendtligt mål gennem evaluering med et multinationalt kontrolhold.
- At kvalificere Tactical Control officers (TCO) til fuldt operativ status.
- At skabe grundlag for tekniske forbedringer af HAWK-systemet.

PREPARATION PHASE

Mandag morgen udleverer det græske Permanent Party et HAWK-system i nedslukket stand til ESK. Ligeledes udleveres to containere med danske HAWK-missiler, som i forvejen er sejlet dertil fra Danmark. Det ene skal affyres, og det andet er til reserve. Det er herefter ESK opgave inden for en given tidsramme, at

- udtage, samle og klargøre to missiler og lægge dem på affyringsramper
- klargøre radarer, kontrolvogne og ramper til skydning.

Alt foretages i henhold til procedurer i NATO HAWK Technical Manuals og det er dermed de samme procedurer, som HAWK-personellet anvender til daglig.

PREFIRE TESTING PHASE

Når ESK melder sig klar til skud ("At Blazing Skies"), udføres næste fase, som er en kontrol på enhedens evne til at gennemføre engagement efter de danske procedurer, samt en teknisk kontrol af, om HAWK-systemet er korrekt klargjort af ESK. Denne fase finder normalt sted om tirsdagen.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, GM M.V. Hansen og KN A-S. Børgesen, Eskadrille 531, overværer en drøftelse af et alvorligt teknisk problem på Eskadrille 534 materiel.



Chefen for Eskadrille 532, MJ T. Laursen, forklarer eskadrillens materielmæssige situation under Preparation Phase for Chefen for Flyvertaktisk Kommando, GM M.V. Hansen, Forsvarskommandoens observatør, KD J.F. Evald og Chefen for Luftværnsgruppen, OB F.A. Fischer.

FIRING PHASE

Onsdag morgen klargør ESK materiellet til skarpskydning efter procedurerne for "Battle Station". Derefter affyres en MIRACH 100 fjernstyret drone, som udløser et slæbemål, der skal nedskydes. Fra en afstand på 75 km. flyver dronen ind imod ESK i lav højde og efter en præsentationsrunde, hvor det kontrolleres, at ESK radarer kan opfange og låse på slæbemålet, sendes dronen igen imod ESK og TCO får meldingen "Your Target is Hostile".

Så snart ESK illuminator har låst på målet og det er kommet inden for missilets rækkevidde, beordrer TCO "About to engage - 5 - 4 - 3 - 2 - 1 - FIRE".

I de næste sekunder er spændingen på højdepunktet hos alt personel.

Med et sæt svinger affyringsrampen, så missilet peger op mod det forudberegne- de træffepunkt. En flere meter lang stikflamme skyder bagud af missilet, og med et tordnende brag forlader det, under stor acceleration, rampen i en målbevidst bane mod slæbemålet, som er uden for synsvidde.

Hvis vejret er klart, kan man se ildglimtet og en røgsky, når missilet detonerer ved slæbemålet.

SCORING

Under alle 3 faser bliver ESK personel bedømt i deres dygtighed til at klargøre og engagere med deres våbensystem, samt fejlfinde og reparere opståede tekniske fejl nøjagtigt efter de fastsatte procedurer. Hver eneste konstateret fejl bliver scoret. Da det ialt drejer sig om flere hundrede procedure- sider, er mulighederne for at begå fejl utallige. Hertil kommer, at en stor del af personellet er på ASP for første gang. Hver ESK tildeles 2000 points ved start af Preparation Phase, svarende til 100%.

For hver konstateret fejl mister ESK mellem 1 og 500 points alt efter fej- lens betydning for enhedens løsning af hovedopgaven. En ESK skal have mindst 70% points tilbage ved afslutning af Firing Phase for at have bestået sin ASP.

Danske HAWK-ESK har ialt været på ASP

74 gange siden 1965 og heraf var kun een ASP ikke bestået (67,4%). Det højeste score blandt danske enheder blev opnået af ESK541 i 1985 med 99,00%. Gennemsnittet for alle danske HAWK ASP er 89,18%, hvilket placerer danske HAWK-enheder blandt de bedste i NATO.

En HAWK-ESK kan operere i to forskellige konfigurationer med henholdsvis Battery Control Central (BCC) og Improved Platoon Command Post (IPCP) som kontrolvogne. Fra BCC kan man engagere samtidigt med to affyringssektioner, hvorimod IPCP kun kan engagere med en sektion.

Danske HAWK-ESK afholder ASP i BCC-konfiguration hveranden gang og IPCP-konfiguration hveranden gang for at sikre, at de er trænet til begge operationsformer. Da der skal klargøres mere materiel i BCC-konfigurationen har ESK to timer mere til rådighed i Preparation Phase end ved en IPCP - ASP. Der er samtidig mulighed for at begå flere fejl.



Hvert sekund tæller på en ASP. Når et defekt chassis skal udskiftes, løber enhver HAWK-soldat gerne 400 meter for at gennemføre reparation hurtigst muligt. Her er det SSG N.B. Jacobsen på vej mod Eskadrille 534 fra reservedelslageret.

En time efter Firing Phase fik ESK udleveret Scoresheet af kontrolholdet. Alle tre bestod med fine resultater:

- Eskadrille 532: 89,50%
- Eskadrille 534: 87,45%
- Eskadrille 544: 96,15%

Jublen var stor ikke mindst i ESK544, som hermed vandt ASP-pokalen for 8. gang. Det blev fejret samme aften på behørig vis ved et MISSILE AWAY PARTY.

Da reservedagen om torsdagen ikke blev benyttet, fik personellet en fridag på den smukke og spændende ø Kreta. Derefter gik turen atter hjemad i Flyvevåbnets Hercules med 81 veltrænede, velmotiverede og godt samarbejdende HAWK-soldater, der nu kan leve højt på denne ASP de næste to år.

RESULTATER I 1989

I år blev ASP afholdt i uge 19 med ESK532 (Karup) i IPCP - konfiguration. I uge 20 skød ESK544 (Svølsgaard) fra IPCP. Det var henholdsvis tredje, første og syttende gang, disse enheder var på HAWK-ASP. Af de 81 deltagende HAWK-soldater var tre "crewmen" kvindelige konstabler.

I månederne forinden har luftværnsgruppens enheder foretaget en omfattende og målrettet træning for at blive så rutinerede som muligt i HAWK-procedurerne. Der er stor konkurrence mellem ESK, idet den bedste ESK i hver HAWK afdeling tildeles Flyvertaktisk Kommandos ASP-vandrepokal.

Rejsen til og fra Kreta foregik planmæssigt med Transporteskadrillens C-130 fly. Efter ca. 6 timer og 30 minutters flyvetur i en støjfyldt kabine var det skønt at stige ud på Souda Air Base i bagende sol og 25 grader C.

Indkvarteringen på NAMFI var primitiv på grund af ombygning, men det tog soldaterne med godt humør.

Det var solskinsvejr i begge uger, hvilket ikke var nogen ubetinget fordel for de hårdt arbejdende HAWK-soldater. På den varmeste dag målttes 41 grader C i solen.

Alle tre ESK løb ind i tekniske problemer med HAWK udstyret, og da de var under tidspres, blev de sat på en hård prøve.

Nervepresset blev ikke mindre under Firing Phase, forde de alle måtte vente på, at skydeområdet blev klar til HAWK-affyring. Civile fly og skibe skulle først være ude af området og i et tilfælde styrtede den første drone i havet før præsentationsrunden, hvorefter den skulle samles op med en helikopter.

Men alle tre ESK fik efter lang ventetid erklæret deres mål for "Hostile" og de foretog tre meget flotte og imponerende skud. I et tilfælde traf HAWK-missilet endda slæbemålet på 35 km. afstand med 1 meters nøjagtighed. Det er præcisionsskydning!



Ny forsvarschef

Kilde: Værnsorientering nr. 10 af 24. maj 1989.

Forsvarsministeriet har i går meddelt, at Hendes Majestæt Dronningen har udnævnt generalløjtnant Jørgen Lyng til general fra 1. november 1989. General Lyng efterfølger samme dag admiral Sven E. Thiede som Forsvarschef.

Ny chef for Forsvarsstaben bliver den nuværende Chef for Søværnets operative Kommando, kontreadmiral Hans Garde, der udvæbnes til viceadmiral fra 1. november 1989.

Generalløjtnant Jørgen Lyng, 55 år, udgik fra Hærens Officersskole i 1956. Efter at have forrettet tjeneste ved underafdelinger og bataljonsstabe ved Kongens Jyske Fodregiment og Fynske Livregiment samt ved Jægerkorpset, gennemgik Jørgen Lyng Generalstabskursus ved Forsvarsakademiet 1966 - 1968. Herefter har hans tjeneste vekslet mellem chefstillinger og stabsvirksomhed. Han har været kompagnichef ved Sjællandske Livregiment, bataljonchef ved Danske Livregiment og brigadechef ved 3. Jyske Brigade. Stabstjenesten er fortrinsvis forrettet i værnssfælles myndigheder - i alt ca. 15 år - dels ved Forsvarsakademiet, dels i Forsvarskommandoen. Blandt andet var Jørgen Lyng lærer på Føringskursus ved Forsvarsakademiet i 4 år, og chef for Udviklingssektionen i Forsvarskommandoen i et par år. Efter tjeneste som brigadechef og en kort periode som stabschef ved Jyske Division blev Jørgen Lyng 1. december udnævnt til generalløjtnant og ansat i sin nuværende stilling som chef for Forsvarsstaben.

Generalløjtnant Lyng har blandt gennemgået Rangerkursus og Jump Master Kursus i USA samt NATO Defence College i Rom. Han har i alt tilbragt 4 år som elev på militære skoler efter afgang fra officersskolen. Generalløjtnant Lyng er medlem af Forsvarskommissionen af 1988. I anledning af udnævnelsen udtaler generalløjtnant Jørgen Lyng:

"Det er med glæde og stolthed jeg fra Forsvarministeren har modtaget meddelelse om min forestående udnævnelse og



Generalløjtnant Jørgen Lyng.

ansættelse som forsvarschef fra 1. november i år.

Forsvaret står på flere områder ved en milepæl. På det sikkerheds- og forsvarspolitiske område, er der nu bred opslutning om Danmarks alliancepolitik og om forswarets rolle. Desuden er der med forsvarsaftalen af 14. marts 1989 skabt bred enighed om forswarets opgaver og udvikling i de nærmeste år. Forsvaret står imidlertid over for nye udfordringer. På kortere sigt drejer det sig om gennemførelse af forsvarsaftalens strukturændringer, anskaffelser og rationaliseringer. På længere sigt vil der blive tale om at videreføre udviklingen efter de retningslinier, der bliver resultatet af Forsvarskommissionens arbejde. Hertil kommer gennemførelse af de stadige rationaliseringer, som må være en konstant del af enhver moderne virksomheds liv. I denne

udvikling skal det være mit mål at fortsætte det arbejde som min forgænger, admiral Thiede, har gennemført for at producere den størst mulige kampkraft for de rådige ressourcer, samt at bevare forsvaret som en god og respekteret arbejdsplads. Som chef for Forsvarsstaben har det væ-

ret min opgave at lede den interne virksomhed i Vedbæk. Det har været et spændende job, som jeg ønsker min efterfølger, viceadmiral Hans Garde velkommen til. Efter næsten fire år bag skrivebordet glæder jeg mig til i højere grad at kunne følge livet ved forsvaret enheder.

Kontreadmiral Hans Garde, 50 år, udgik fra Søværnets Officersskole i 1961, hvorefter han forrettede tjeneste i Fregateskadren og Torpedobådseskadren. Efter en periode som sagsbehandler i Forsvarskommandoen gennemgik han den engelske flådes stabskursus i Greenwich 1974-1975, hvorefter han kom til Forsvarsakademiet som lærer i Faggruppe Statskundskab og Strategi. I 1979 kom Hans Garde igen til Forsvarskommandoen, først som sagsbehandler, senere - efter udnævnelse til kommandørkaptajn og en tur som chef for korvetten Peter Tordenskiold - som chef for Studiesektionen. Efter udnævnelse til kommandør i 1987 forrettede Hans Garde tjeneste som chef for Torpedobådseskadren og som stabschef ved Søværnets Operative Kommando. I 1988 udnævntes han til kontreadmiral og beordredes som chef for Søværnets Operative Kommando. Kontreadmiral Garde har blandt andet gennemgået taktiske kurser i udlandet samt det amerikanske Naval War College. Han er medlem af Forsvarskommissionen af 1988.



kontreadmiral Hans Garde



Farvel til EVH - og dog....

Af PL Steen Hartov
Kontrol- og varslingsgruppen



Kaptajn E.V.H. Jensen

Ved udgangen af april måned sagde Flyvestation Karup farvel til KN E.V.H. Jensen.

EVH, som han normalt kaldes, har haft mange arbejdsområder i sin tid i flyvevåbnet. Blandt andet har han beskæftiget sig med jordudstyr og arbejdssik-

kerhed og miljø, men det folk normalt forbinder med EVH's navn er en kranvogn. Giv EVH en kran og en Queen Mary blokvogn, og der findes ikke den ting, han ikke kan flytte. Som FSN Karups bjergningsmand har han rejst landet rundt og samlet havarerede fly op. Hans ry som bjergningsmand når også ud over FLV's rækker.

I marts 1989 kørte en nigeriansk DC-8 af banen på Billund. De civile bjergningsfolk trak først i flyet og siden sig selv i håret, men lige meget hjalp det. Man var begyndt at tale om at skære flyet i stykker og fjerne det i småstumper, da een kom til at tænke på EVH. Han blev tilkaldt og fik flyet flyttet i et stykke.

EVH har altid været historisk interesseret. Han var en af initiativtagerne, da FSN Karups Historiske Forening blev oprettet for omkring ti år siden, og han har siddet i bestyrelsen siden. Utallige er de timer han har anvendt på flyhistorisk arbejde. Det var EVH, der brugte en hel weekend på at skille en udfaset T-33 ad og få den transporteret til Veteranflysamlingen i Stauning. Det var også EVH, der havde en stor finger med i spillet, da FLV historiske samlings Klenodie, Spitfiren, for første gang blev transporteret fra Sjælland til Karup og udstillet på Åbent Hus i 1979. Det var også EVH, der lavede en fordelagtig aftale med greven om at låne Egeskov Veteranmuseums Harvard til Karups eget museum. Det var også EVH, der ja, man kan blive ved og ved. Nu er tiden kommet, hvor EVH selv er blevet "udfaset". Heldigvis for det historiske arbejde i FLV er også han kommet på museum. Han fortsætter nemlig som formand for FSN Karups Historiske Forening og det tilhørende museum.



Fly Nyt



FLYVERSTABEN

SEP 1989

TIL TJENESTEBRUG



BIKINI 1989. Læs mere herom i FLYNYT.

FLYNYT udgives af Flyverstaben

Redaktion :

Oberst M.J. Johnsen
(ansvarshavende)
Flyverstaben Tlf.
42 89 22 55 lok. 3802

Kaptajn B.B. Christiansen
Flyverstaben Tlf.
42 89 22 55 lok. 3823

Seniorsergent N.M. Schaiffel-
Nielsen
Flyvestation Vandel Tlf.
75 88 52 00 lok. 4100

Postadresse :

FLYNYT
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafd.
Postbox 202
2950 Vedbæk

Layout, reproduktion og fordeling :

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet Tlf.
42 97 20 00 lokal 3650

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nr. af
FLYNYT er 06 NOV 1989.



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

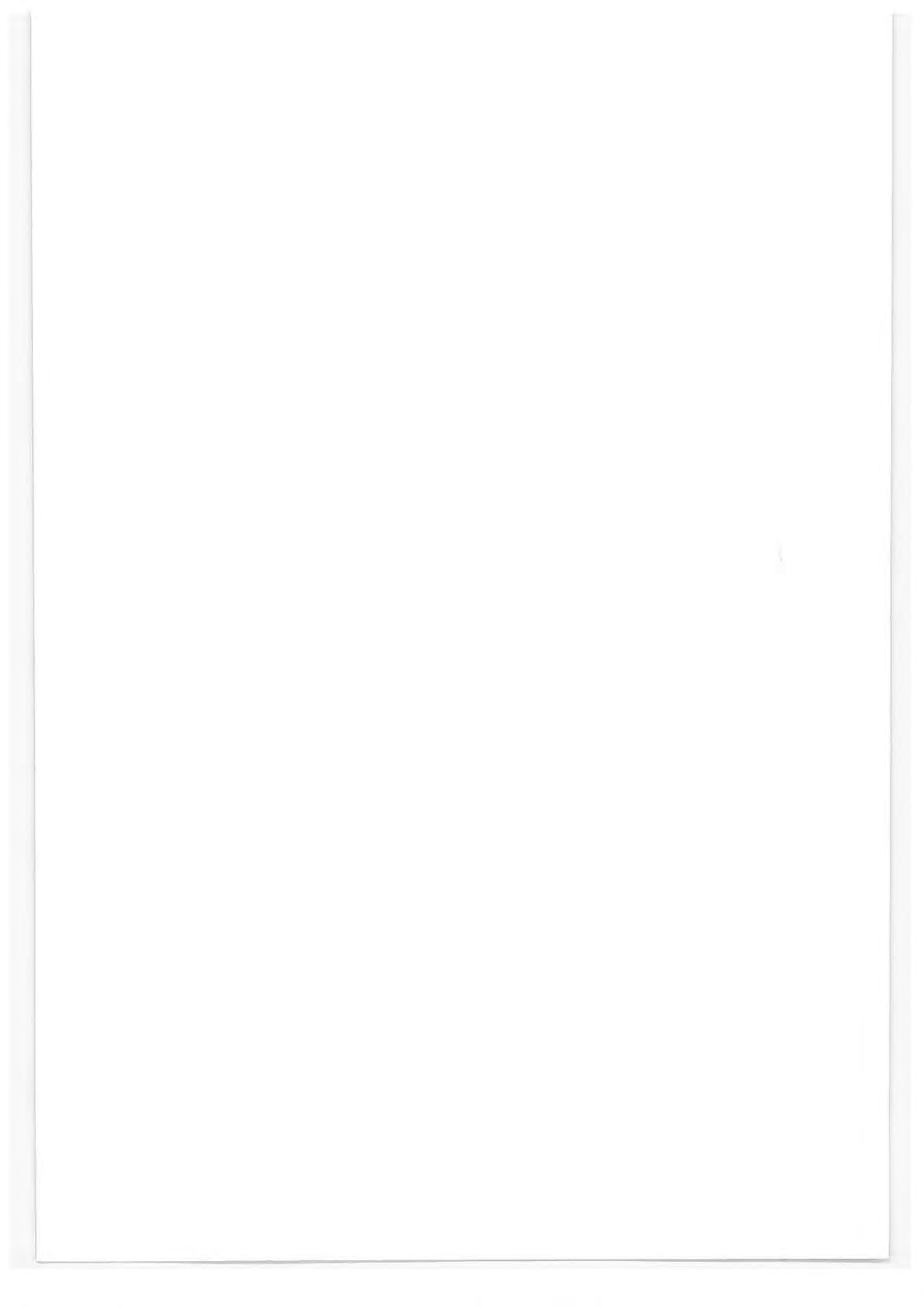
JONSTRUPVEJ 286, JONSTRUP

3500 VÆRLØSE

Indholdsfortegnelse

Aerospatiale AS 350L1 Ecureuil.....	3
Chefskifte ved Flyvevåbnets Specialskole.....	13
Festligt rejsegilde.....	17
Flyvevåbnet på Færøerne.....	19
25 år's jubilæum i Luftværnsgruppen.....	22
Brand på Flyvestation Vandel.....	23
Chefskifte ved Flyvevåbnets Hundeskole.....	25
Bikini 1989.....	27
Jeg gik mig over sø og land.....	29
40 år's jubilæum.....	31
Flymediciner får praksis i Vandel.....	34
Chefskifte ved Flyvevåbnets Officersskole.....	35
Rejsegilde på flymuseet i Billund.....	37
NATO's brandkorps på besøg.....	39
Ser du FLYNYT hver gang?.....	42
Alle kan være med.....	43
Nye Fly-tankvogne undervejs.....	45
Lennart Ege er gået fra bord.....	46
Gammel fugl sikkerhedslandede.....	47

Tinbox-tillægget.



Aerospatiale AS 350L1 Ecureuil

En midtvejsrapport på Aerospatiale AS 350L1 Ecureuil (Egern) helikopterens vej til dansk forsvar.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

For 18 år siden stod de første Hughes H-500 helikoptere pludseligt på Flyvestation Vandel. Personellet kunne ånde lettet op. Artilleriflyvebatteriet/Hærens Flyvetjeneste havde overlevet krisen, som startede med, at 11 af 13 fly brændte sammen med den gamle hangar 1 i april 1968. Implementeringen af H-500 gav mange bryderier. Ikke mindst fordi planlægningen lod en del tilbage at ønske. Det kan så have haft mange grunde. I mellemtiden er erfaringsniveauet omkring indkøb af fly steget enormt. Hvem husker ikke indkøbet af F-16, "Århundredets våbenhandel".

Med indkøbet af H-500 helikopteren gik der ikke lang tid, før Hærens Flyvetjeneste begyndte at tænke tanker i retning af panserværn. Warszawapagtens oprustning på kampvognsområdet kunne ikke skjules, og der måtte gøres noget. I Flyvestation Vandels nu nedlagte tje-

nestestedsblad GULDØKSEN kunne man i januar nummeret 1975 læse kaptajn Hollens, LOL, artikel om, hvorledes Hughes H-500 kunne bevæbnes. LOL skriver, - at der endnu intet konkret er om sagen, men, at det vil være naturligt at montere helikopteren med et eller andet våbensystem.

2. februar 1976 tiltræder major Ebbe Gotfredsen tjeneste, som chef for Hærens Flyvetjeneste. Med ham fik tankerne om en flyvende panserafværgeenhed "vinger". Han var utrættelig i sit forsøg på at overbevise Forsvarskommandoen om nødvendigheden af at indføre panserværnshelikopteren i dansk forsvar. Hermed begyndte de udenlandske flyfabrikker, som fremstiller helikoptere, at interessere sig for det meget lille danske marked.

I 1979 i juni måned var Hughes-fabrikkerne på besøg med Hughes H-500 MD Light Combat Helicopter for at vise, hvad den kunne monteret med 4 TOW-missiler.



AS 350L2 Ecureuil (Egern) airborne på Flyvestation Vandel for første gang. Ombord er fire teknikere, i bagsædet, en pilot fra Hærens Flyvetjeneste og den franske chefpilot.



Så blev der endelig lejlighed til at se nærmere på vidunderet. Nok manglede våbensystemet, men det slækkede ikke på interessen fra teknikere og piloter.

I september samme år var Major P. Abbot fra Royal Army Air Corps på flyvestationen for at holde et foredrag om koncepten for anvendelsen af helikoptere i panserbekæmpelsen og samtidig vise Scout AH MK-1 ATGW-helikopteren frem. Englændernes bud på luftbåren panserværn på det tidspunkt. Efterhånden var det ikke bare personalet ved Hærens Flyvetjeneste og ved Flyvestation Vandel, der interesserede sig for panserværnshelikopterideen. Der begyndte at komme respons fra højere kommandomyndigheder om, at tanken havde slået rod. Hærens Flyvetjeneste udarbejdede krav til helikopterens ydeevne, og Flyvematerielkommandoen satte kravene i rammer. Der er som bekendt altid langt mellem ønsker og mål. Afstanden indsnævres af forsvarsbudgettets formåen. Et gevaldigt kapløb startede så mellem de forskellige leverandører, som til sidst blev indsnævret til, Messerschmitt, Bölkow, Blohm, MBB, Hughes-fabrikkerne og Aerospatiale-fabrikkerne i Frankrig. De sidste vel lidt af en overraskelse, selv om forsvaret har haft meget meget gode erfaringer med Alouette-helikopteren i Nordatlanten. Om det har spillet en rolle i indkøbet må overlades til rent gætterier. Debatten kørte meget omkring een eller to motorer. Nu er det altså endt med een motor og det blev Aerospatiale, der gik af med sejren med deres AS 350L1 ECUREUIL, på dansk EGERN.

Fredag den 19. maj kunne personalet ved Hærens Flyvetjeneste og Flyvestation Vandels Materielafdeling så bese vidunderet.

PÅ VEJ TIL NORGE

På vej til en demonstration for det norske forsvar, mellemlandede en AS 350L2 ECUREUIL på Flyvestation Vandel. Det var repræsentanten for den danske forhandler Axel Krebs, der havde fået den gode ide at lave et ground stop af en dags varighed på Vandel på vejen til Norge. Lidt skuffende var det, at våbensystemet var sendt til Norge i kasser, så man måtte nøjes med det "nøgne" luftfartøj.

På et charmerende engelsk, hvor alle ord af latinsk oprindelse udtaltes på fransk, indviede Sales Marketing Engineer Michel Dillenseger et lydligt publikum i L1-terens fortræffeligheder. Vi vil senere gennemgå helikopterens teknik og formåen. Helikopteren havde tilbragt natten på Billund lufthavn og landede ved 9-tiden på Vandel. Efter briefing var der lejlighed til at få en flyvetur med L2-eren.

Hvilken forskel. Hvor ofte har min bagdel ikke stiftet bekendtskab med H-500'ernes hårde sæder, og tænkt ilde herom. Nu var der pludselig plads til fire på tværs i bagsædet og hårdheden var helt forsvundet, man sad faktisk

ganske komfortabelt og der var ingen træk. Kaptajn Nemholt fik sin første flyvetime i L2 med fransk instruktør, det var en anden slags oplevelse. Blandt andet løber rotoren modsat H-500 og den slags er ikke ligegyldigt for styringen af flyveapparatet. Det blev til adskillige flyvninger for piloter og teknisk personel den fredag og vurderingerne var nok så forskellige. Både når det drejede sig om helikopterens flyve/styreegenskaber, og når det drejede sig om teknikken. De fleste teknikere var vel enige om, at Turbomeca-motoren ikke var til at kimse ad.

SÆLGERENS OPLEVELSER

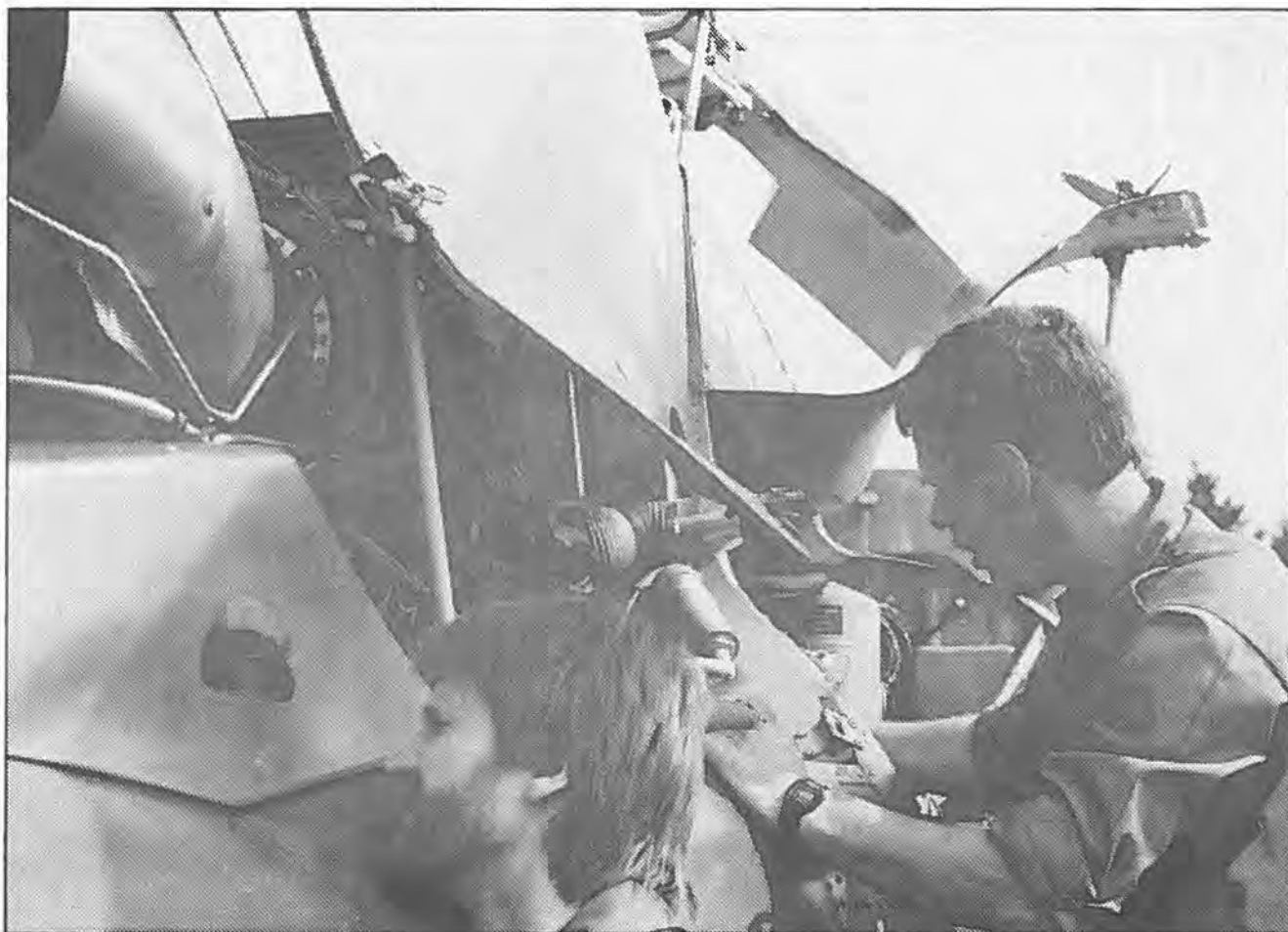
Vi har i indledningen mere end antydnet, at det at købe en ny flytype er en kompliceret sag. For første gang er det lykkedes, at høre sælgerens oplevelser på den stenede vej der hedder, - Salg af en flytype til det danske forsvar. Det var en spændende historie, her er den.

Aerospaciales danske repræsentant, Axel Krebs stillede sig velvilligt til rådighed for spørgsmål og fortæller, - Vi fik lejlighed til at demonstrere en

350B-version for Flyvematerielkommandoen på Roskilde og senere i Vandel. Ved sidste demonstration, var der næsten ikke den mangel flyet ikke havde. Den var gal med performance generelt og man kunne ikke leve med et roof mounted sight, det skulle være mast mounted af hensyn til, at observatøren/skytten ikke skulle kunne blindes af laserstråler sendt mod helikopteren.

Nu var vi så heldige, at da vi kom til Vandel med flyet, havde vi den eneste rigtige varme dag den sommer. Det viste sig, at flyet holdt den lovede performance, selv under ugunstige forhold, hvor disse normalt kun opnåes under gunstige forhold. Så langt så godt. Nu spurgte Flyvematerielkommandoen imidlertid på en to-motoret version. Krebs tillod sig, helt for egen regning at foreslå en en-motoret version og opgav på den Basic Fly Away-prisen. Det vil sige prisen på et standardfly uden våbensystem og uden avionics, men flyveklar.

Her oveni kom så, at B-1 versionen blev forsynet med et rotorsystem udviklet til een motor, og det lykkedes at lave en konstruktion, der beskyttede observatørens øjne mod laser. Nu begyndte



Oversergent og leder af motorværkstedet, K.O. Nielsens interesse for Turbomeca motoren skulle være selvforklarende.



Næroptagelse af stabilisator og siderotor.

man pludselig at blive interesseret, fortæller Krebs.

Han forklarer videre om de komplicerede forhandlinger om prisen. Ikke mindst prisen for udviklingen af helikopteren til at dække de krav, der fra dansk side blev stillet.

Selv om den to-motorede version syntes at være ude af billedet, og selv om man havde oplyst, hvor meget billigere vedligholdelsen ville være på en en-motoret type, ja, så var man fra Aerospatiales side ikke synderlig optimistisk med hensyn til at få leverancen i foråret 1987.

En vigtig ting, når man vil sælge fly er referencerne, fortæller Krebs. Det vil sige, hvem har man ellers solgt til. Her havde vi en smule besvær, siger han. Han lagde ikke skjul på, at MBB's BO-105 var en frygtet konkurrent, ikke mindst på grund af det tætte forsvarssamarbejde mellem Danmark og Vesttyskland i Slesvig/Holsten. - Vi var derfor glad overraskede over, at vi den 30. juni, en drønende varm dag, kunne underskrive kontrakten.

Vi spurgte om, hvorledes han havde oplevet at handle med det danske forsvar om fly.

- Det er min opfattelse, at vi havde en god dialog under hele handelen. Flyvma-terielkommandoen var åbne på de områ-

der, hvor de kunne være det. Men fuldt så lukkede, på de områder, hvor de måtte være det. Sådan føler jeg iøvrigt det må være tilføjer Krebs.

SAMARBEJDE

Vi spurgte om, hvad der så skete, da handelen var i hus.

Krebs forklarer, at nu blev alle sejl sat til. Brugerne, Hærens Flyvetjeneste, kom med ind i billedet for alvor og var med i alle "byggemøder", helt ned til placeringen af "Joy stick" og armlæn for at opnå størst mulig brugervenlighed. Samarbejdet omfatter også kompensationshandler for et beløb svarende til helikopterens pris. Den slags er vanskeligt siger Krebs, men indtil nu, er 2/3 af kompensationshandlerne afsluttet, og de er fortrinsvis sket på elektronikområdet.

SET FRA PARIS

Sales Marketing Engineer Mitchel Dillenseger siger til os. Det at sælge Ll'eren til Danmark, er en vigtig reference for os.

Selve handelen, som tog omkring halvandet år, ligger indenfor en tidsramme, som er almindelig. Tre gange har en dansk delegation været på besøg i Marseilles. I de tre-fire dage de normalt var der, har vi demonstreret flyet og selvfølgelig ført langvarige forhandlinger.

Vi spurgte Dillenseger, hvordan det var at forhandle med danskerne i forhold til hans andre erfaringer.

Fransk diplomati er verdensberømt og han levede til fulde op til ryet.

- Vi har på det seneste forhandlet med australierne og svenskerne. Jeg oplevede i den forbindelse, at danskerne nok var dem, der var nemmest at forhandle med. Det var meget sjældent, at der opstod spændinger. Det skete som regel kun, når vi talte om penge og da ikke alt for tit.

Kan det siges smukkere? Forfatteren tør ikke vove en oversættelse.

Iøvrigt bestod holdet foruden bladets interviewpartnere af; testpiloten Pierre Loranchet, engineer, flight & development Certain og flight technician Osee.

Nu havde franskmændene været så flinke at give os en tur, hvad var så mere naturligt, end at give dem en tur i en H-500. Alle undtagen monsieur Dillenseger sagde ja-tak. han derimod slog ud med armene og sagde, - No! Thank You, I Flew last time seven years ago.

Det var så den fredag, hvor vi kom lidt

senere hjem fra arbejde.

FRANSK/ENGELSK

Vi har, bortset fra SUD-Aviation Alouette II helikopteren, været vant til, at danske luftfartøjer stort set var af engelsk eller amerikansk oprindelse. Nu skal vi altså vænne os til et luftfartøj af fransk herkomst. Da Ecureuil AS 350L2 var på besøg på Flyvestation Vandel, fik vi os en forsmag på, hvad det vil sige, når det engelske sprog udsættes for en romansk tunge. En HELICOPTER bliver pludselig til en "ælikop'ter, hvor den sidste stavelse trækkes lang. Alle ord af latinsk oprindelse udtales på fransk. Det tog lidt tid at vænne sig til, men var iøvrigt yderst charmende og så har vi godt af at lære noget nyt.

HVAD KAN DEN NYE

Det er altid interessant at se på, hvad nyanskaffelsen så kan, og her er resultatet af gennemlæsning af fabrikkens egne ord plus indholdet af forskellige flykendingsbøger. AS 350L1 er typebestemt til at være en militær version af en seks-sædet almindelig anvendelig he-

likopter. Den har en 693 shp Turbomeca Arriel 1 D turboshaft motor. Det skal her siges, at helikopteren, som blev præsenteret i Vandel var en L2-version. Denne er magen til L1 bortset fra at L2's motor udvikler 40 shp mere end L1's.

Helikopteren kan bevæge sig gennem lufthavet med en hastighed på max. 272 km/t.. Det vil være mest almindeligt, at flyvehastigheden er 220 km/t. Luftfartøjets stige-hastighed er 7.5 m/sek. Max. højde for hover IGE er 2870 m, medens max. højde for hover OGE er 1920 m. Helikopterens flyvestrækning er 655 km.

Tom vejer luftfartøjet 1169 kg. og max. startvægt er 2450 kg.

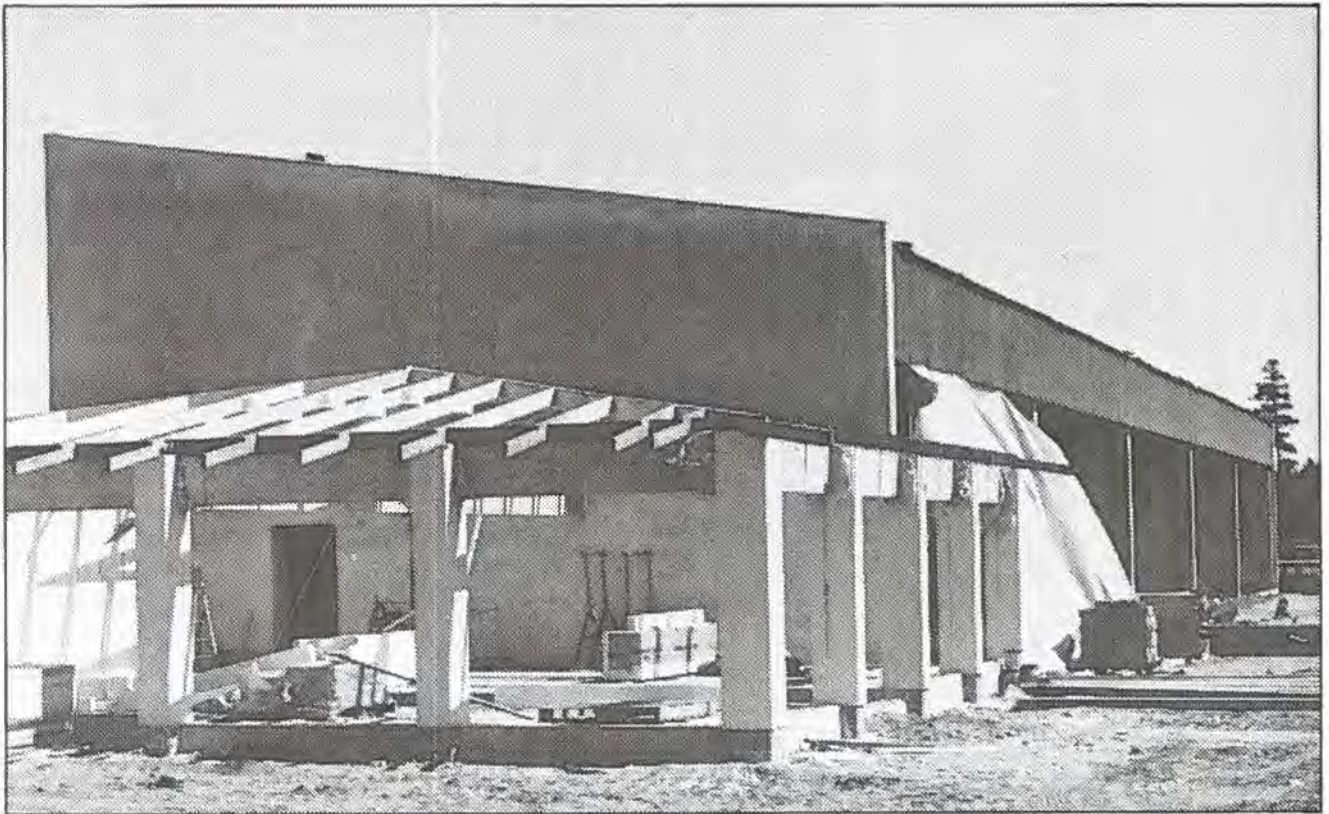
I Vandel skal man til at vænne sig til en lidt større helikopter. Den trebladede rotor har en diameter på 10.69 m, medens fuselagen incl. halebommen er 10.93 m. lang.

DEN ER IKKE NY

Det er ikke almindeligt, at dansk forsvar kaster sig ud i de helt store eksperimenter, når der skal købes nye fly. Sådan er det heller ikke denne gang.



Rotorhoved og rotorblade alt sammen fremstillet af kompositmaterialer, en nyhed i forhold til de metalkonstruktioner som sidder på H-500 helikopteren.



Nye huse må der til. Her den nye Flightline hangar, hvorfra Ecureuil fremtidig skal operere. Den lave tilbygning er kompagnibygningen, som skal huse piloter, skytter og teknikere.

Ecureuil fløj første gang i 1974 med en 615 shp Avco Lycoming LTS 101-600A2 turboshaft motor, med hvilken den blev markedsført i USA, helikopterens hjemland. Aerospaciales repræsentant i Danmark fortæller, at de amerikanske helikoptere efterhånden har fået indbygget Turbomeca-motorer.

Teknikerne på Flyvestation Vandel udtrykker stor tillid til netop denne motor.

BEVÆBNING

Nu er det ikke nogen hemmelighed for nogen, at helikopteren skal bevæbnes til bekæmpelse af panser. Da den danske hær i forvejen betjener sig af TOW-missilet til panserbekæmpelse, skal den nye panserværnshelikopter også udrustes med dette missil, 2 på hver side af helikopteren i pods. I denne konfiguration kan helikopteren ifølge fabrikkens opgivelser flyve 3:15 timer i det der hedder Nap of the Earths-flyvning, det vil sige meget meget tæt på jordoverfladen.

Da helikopteren også kan bevæbnes med en 20 mm maskinkanon kan vi fortælle, at den kan levere jordstøtte 50 km væk og opholde sig over målet i 2:55 timer inden den vil være nødt til at returnere til støttepunktet. Herudover kan den bevæbnes med raketter og luft-til-luft

missiler for eksempel af typen Matra Mistral.

Skulle der opstå behov for at fremføre specialtropper i mindre antal, kan helikopteren indenfor en time bringe 30 mand frem over en 20 km lang strækning, vel og mærke hvis det foregår nogenlunde i højde med havoverfladen. Skal det foregå i større højder, vil det tage længere tid.

TID TIL FORBEREDELSE

Når man køber en ny bil, må man have en ny carport. Naturligt er det også, at man vælger sig en mekaniker, man har tillid til, som får overdraget at holde vidunderet i teknisk perfekt stand. Så enkelt er det ikke at implementere en ny flytype i det danske forsvar. Forberedelserne har stået på i årevis. Handelen er omtalt i indledningen af denne artikel, men det kan ind imellem synes, som en biting.

På Flyvestation Vandel har personalet både ved Hærens Flyvetjeneste og især Flyvestation Vandels Materielafdeling været dybt involveret næsten fra starten. Der har været to ting at tage hensyn til: - Hvad ønskede Hærens Flyvetjeneste, at helikopteren skulle kunne og for Materielafdelingen gik spørgsmålet på: - Hvordan skal værkstederne indrettes? Hertil kom så spørgsmålet

om, hvor meget flyvende, teknisk og andet støttepersonel skulle der tilgå, antallet af spørgsmål var i starten legio.

PLANERNE HOLDER

Midt i travlheden fik vi en snak med næstkommanderende ved Hærens Flyvetjeneste, major Per Christiansen, som fortæller, - Planerne går på, at byggeriet skal være færdigt ultimo 1989.

- På materielsiden forventer vi godkendelse af prototypen omkring den 1. november i år. Når vi er enige og den er godkendt, fremstilles de 11 andre i grundstruktur.

1. april næste år skal den første helikopter være klar og den næste 1. maj. Disse to helikoptere bliver ved Aero-spaciale til uddannelse af piloter. Det er således, at de første fem piloter uddannes, som instruktører i Frankrig og de forventes at komme hjem med de første fire fly i juni måned 1990.

Skytter, som jo er en ny foreteelse forventes rekrutteret af hærens sergentgruppe primo 1990. De skal være eksperter i fjernkending af panser. Herudover skal de gennemgå den kendte observatøruddannelse og oveni skytteuddannelsen.

TÆRER PÅ KRÆFTERNE

Major Christiansen fortæller, at planlægningsarbejdet har tæret hårdt på ressourcerne ved Hærens Flyvetjeneste. Nok er udarbejdelsen af doktriner og reglementer omkring det, hvordan man operativt bruger panserværnshelikopteren noget Hærens Kampskole tager sig af, men HFT deltager i arbejdet i vid omfang.

- Man vil ikke se kendt HFT-flyvning i meget lang tid fremover. Ikke mindst fordi vi har sendt mange piloter til SAS, mange flere end beregnet. Hertil kommer, at Redningsskadrillens høje prioritet også har tappet os for yderligere fire piloter. Selvfølgelig er der opgaver, som vi skal løse, herunder flyvning for Rigspolitichefen og beredskabet på Flyvestation Værløse slutter major Per Christiansen.

PERSONEL

For Flyvestation Vandels Materielafdeling, som skal vedligeholde de nye panserværnshelikoptere er megen tid gået med, i samarbejde med Flyvematerielkommandoen, at beregne, hvor stor en personeltilgang der ville være nødvendig for at vedligeholde den nye panser-



Hangarhallen set fra nordsiden. I en anden artikel i bladet vil man kunne læse, om hangarens videre skæbne.



*Fra venstre Sales Marketing Ingeer Michel Dillenseger, testpilot Pierre Loran-
chet og Engineer, Flight & Development Certain, som stod for præsentationen af AS
350L2 på Flyvestation Vandel.*

værnshelikopter. Hertil kommer debatten om, hvor vidt Hærens Flyvetjeneste fremover skal have tre flytyper. Det sidste har indflydelse på både antallet af teknisk personel og Hærens Flyvetjenes organisation i almindelighed. Lige nu er det sådan, at der ikke foreligger nogen afgørelse om, hvorvidt T-17 flyet skal forblive i HFT-regi. Tilgangen af teknisk personel og støttepersonel i Materielafdelingen er fastlagt i skrivende stund. Og meget af personalet er allerede under uddannelse.

Jordpersonalet ved Hærens Flyvetjeneste tilgår sammen med køretøjer i foråret 1990.

BYGGERI OG PLADSMANGEL

Uddannelsestiden for det tekniske personel er meget lang. En flymekaniker kan man ikke bare hive op af jorden. Inden han er klarmelder på den type, han skal arbejde på, kan der vel gå et par år eller lidt mere fra indkaldelsen. Materielafdelingens flyværksted er for tiden et sted med meget lidt plads. Der skal uddannes personel både til flightlinen, hvor den nye helikopter skal operere fra, og til flyværkstedet, hvor de større eftersyns- og reparationsarbejder skal foretages. Det samme gælder for elektronikværkstedet, som også er igang med at uddanne

mere personel til at reparere og vedligeholde nyheden. På grund af Ecureuil'ens mere kompliserede opbygning og eget våbensystem, kræver den mere vedligeholdelse.

De mange flere folk må vise hinanden et vidtgående hensyn for at være der. På den anden side kan de glæde sig over, at håndværkerne rundt om dem dagligt bygger på de nye værksteder, som skal lette tilværelsen i fremtiden.

FREMTIDEN

Godt tyve år efter, at det så ud til, at Flyvestation Vandel ingen fremtid havde. Det var det år, hvor Artilleriflyvebatteriets fly brændte sammen med Hangar 1, ja så må man i dag konstatere, at der ikke, siden perioden før 4. maj 1945 har været en så intens aktivitet på Flyvestationen på alle områder, planlægning, byggeri, uddannelse, materiel og meget meget mere.

Da levetiden på de fly, der købes ind til dansk forsvar normalt ligger på 20 år og derover, kan personalet ved Hærens Flyvetjeneste og Flyvestation Vandel med rimelighed se frem til mange års spændende tjeneste. Ikke mindst de første to-tre år vil være præget af indkøringen af Ecureuil, og alle de opgaver det vil stille personalet overfor.

★ ★ ★

Chefskifte ved Flyvevåbnets Specialskole

OL M. Christensen afløste den 30. juni 1989 OL O.L. Andersen som skolechef ved Flyvevåbnets Specialskole efter kun 11 måneder på jobbet.

OL O.L. Andersen blev udnævnt til oberst og chef for Flyvevåbnets Officersskole.

Tekst og billeder af OS Lars Friis, Produktionselementet, Flyvevåbnets Specialskole.

Personellet ved Flyvevåbnets Specialskole (FLSP) var d. 30 JUN igen kaldt til parole i anledning af chefskifte. Ved FLSP har vi gennem den sidste halvsnedes år været vant til, at vi kendte tidspunktet for chefens afgang, idet de ved deres tiltræden har haft forholdsvis få år til pensionsalderen. Med OL O.L. Andersen (OL) var det anderledes, men at der kun skulle gå 11 måneder før han blev udnævnt til oberst var en overraskelse for os alle, i hvertfald personellet. Så snart udnævnelsen blev almindelig kendt gik spekulationerne selvfølgelig igang hos personellet om hvem afløseren blev, det er jo altid spændende at gætte, hvem blir det, og ikke mindst, hvordan blir det med ham, skal alting nu laves om, eller fortsætter vi i den "gamle" chefs spor. Vi blev holdt længe på pinebænken. Først d. 17 MAJ ca. 6 uger før kom beskeden, OL M. Christensen (MC) skal være skolechef og roen faldt igen over Jonstruplejren.

AFSKEDSTALEN AF AFGÅENDE CHEF

Ved afskedsparolen takkede OL alle medarbejderne ved skolen for et godt og inspirerende samarbejde under hans chefperiode, men syntes dog at 11 måneder var en lovlig kort periode, og beklagede, at han ikke kunne få lov til at være med til at sortere det støv i bunker, som han sammen med personellet havde hvirvlet op.

OL sagde videre, at der på FLSP er samlet et vældigt potentiale af viden, erfaring og dygtighed i det faste korps af medarbejdere. Dertil kommer et meget aktivt og vitaminfyldt tilskud fra de



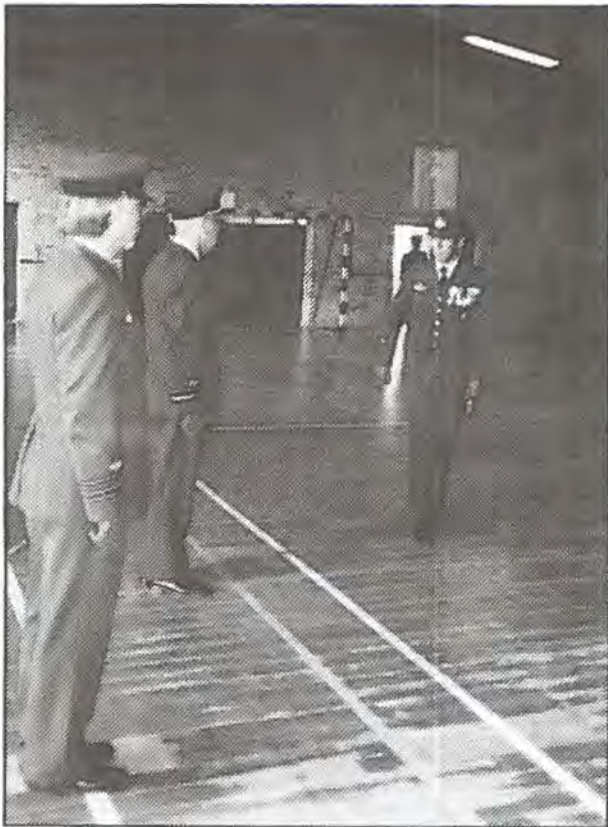
OL O.L. Andersen ankommer til chefskiftet.

unge elever. Tilsammen giver det en interessant og spændende arbejdsplads. OL sluttede af med at ønske hver enkelt ved FLSP det bedste i tiden fremover.

IFF's OVERDRAGELSESTALE

GM B.V. Larsen sagde i sin overdragelsestale til OL.

- Det er normalt med vemod, at jeg siger farvel til chefen for en skole. Dels fordi skolen dermed mister en stor sum af erfaring, dels fordi flyvevåbnet - i mange tilfælde - må sige farvel til en veltjent officer.



Generalmajor B.V. Larsen gør klar til at overdrage skolen til OL M. Christensen.

I dette tilfælde er det mig imidlertid en stor glæde at skulle foretage denne handling.

Dette selvfølgelig fordi OL fra og med i morgen den 1 JUL er udnævnt til OB og Chef for Flyvevåbnets Officersskole, og fordi FLSP hermed samtidig får en værdig arvtager.

Jeg er ihvertfald ikke i tvivl om, at den samlede disposition vil være til stor gavn og glæde for vort Flyvevåben. Selvom tiden som Chef for skolen således har været meget kort, skal der ikke desto mindre lyde et klart WELL DONE og god vind fremover -.

I sin tale til den nye skolechef, OL M.C. Christensen omtalte GM B.V. Larsen OL M.C. Christensens hidtidige karriere, og fortsatte

- Som bekendt har FLSP i de senere år været ret "hårdt spændt for", idet det har været nødvendigt at kompensere for den store afgang af FLV teknikere til det civile erhvervsliv, ved tilsvarende at uddanne et stort antal elektronik- og flymekanikere.

Det ser nu ud til, at vi forhåbentlig er inde i en mere stabil udvikling, hvad dette angår - således at FLSP nu kan tage fat på de nødvendige efter- og videreuddannelser, som flyvevåbnet i de



Her ses et udsnit af det militære personel.



Også de civile medarbejdere ved skolen var mødt talstærkt op ved chefskiftet.

senere år ikke har haft kapacitet til at gennemføre.

Skolen står således generelt overfor væsentlige omlægninger af uddannelsesaktiviteterne.

Samtidig hermed må vi ikke glemme, at der til stadighed er et latent behov for, at flyvevåbnet følger med i den teknologiske udvikling, for dermed uddannelsesmæssigt at være på højde med det, der såvel idag som fremover kræves, for at vi effektivt kan betjene vort avancerede udstyr.

At blive chef for FLSP er således "noget af et job" - specielt set i relation til de normer og den adfærd, der i dag råder i vort samfund, og her specielt indenfor undervisningssektoren. Det vil nemlig fortsat kræve det bedste af såvel chefen som det personel, der er tilknyttet til denne skole - både med hensyn til indsats, loyalitet og ikke at forglemme viljen til samarbejde. Jeg er overbevist om, at flyvevåbnet i MC har fået den bedste mand til dette ansvarsfulde job -.

DEN NYE SKOLECHEFS TILTRÆDELSESTALE

Efter overdragelsen holdt MC sin tiltrædelsestale hvori han bl.a. sagde:

- Jeg er glad for at være tilbage i flyvevåbnet efter 6 lærerige år i værnssfælles stillinger. Specielt er jeg glad for at komme til FLSP som jeg altid har opfattet som en enhed, der står respekt om.

MC sagde videre - en kinesisk hilsen siger "gid du må leve i interessante tider". Jeg føler vi lever i interessante tider. Sikkerhedspolitisk vil Gorbachev's ny politik måske føre til ændringer i forsvaret udefra.

Indadtil arbejder vi med decentralisering, EDB-implementering og ny personelstruktur. Alle disse ting vil mere end nogensinde stille krav om professionalisme, der jo også er en nødvendig forudsætning for at opretholde kampfektiviteten ved flyvevåbnets våbensystemer, som vi her ved skolen bidrager intenst til med vore uddannelser. Der er altså grund til at leve op til devisen på skolens mærke

TEMPORI PARE - "FØLG MED TIDEN" - .

AFSKEDSRECEPTION

Efter parolen holdt OL afskedsreception i KLUBBEN, hvor han blev fejret på behørig vis, inden han senere på dagen skulle indsættes som Chef ved Flyvevåbnets Officersskole.

(Læs mere herom andetsteds i bladet).



Skolen har altid været glad for kontakten til lokalsamfundet, hvilket Åse Kannov og Vagn Tovgaard har deltaget aktivt i hhv. som journalist ved Ballerup Bladet og som Formand for Kontaktkomiteen for Jonstruplejren og Ballerup Kommune. Her påpeger den afgående skolechef at han ikke flytter længere væk, end at han stadig kan holde øje med dem.



Den nye skolechef OL M. Christensen



SSG K.E. Friis overrækker OL O.L. Andersen en "erindring på vegne af "snapseklubben".



Her ses generalmajor B.V. Larsen i sin kendte rolle, som ivrig debattør med det civile personel ved skolen.



Skolechefer mødes. Fra venstre tiltrædende skolechef OL M. Christensen, tidligere chef OL V. Heide og aftrædende chef nu OB O.L. Andersen.



På vej til næste parole.

★ ★ ★

Festligt rejsegilde

Rejsegilde på flightlinehangar og kompagnibygning på Flyvestation Vandel.



Hærens Flyvetjeneste ønskede også at fejre den nye bygning. Fra v. Chefen for Hærens Flyvetjeneste oberstløjtnant E. Bagge, en tømrer og seniorsergent Laursen. Et øjeblik efter var alle tre oppe på taget for at gøre rejsekransen fast. (foto s-n)

I vinterens og forårets løb er en ny bygning skudt op nord for overrun til bane 27 på Flyvestation Vandel. Stationens ansatte har kunnet følge med i, hvorledes jord blev flyttet og en sokkel blev støbt. De første måneder var det svært at få megen mening i "roderiet", men for et par måneder siden, begyndte der at rejse sig et skelet, som angav konturerne af en bygning.

SÅ BLEV DET DAGEN

Omkring 70 mennesker samlede sig efterhånden i den nye hangarhal. Klokken var 14 og derfor var håndværkerne i absolut overtal.

Teknisk chef i direktoratet for Forsvarets Bygningstjeneste og projektleder på PVH-byggeriet, Viggo Grunnet, bød velkommen til rejsegildet og sagde

blandt andet, - Det der kendetegner Flyvestation Vandel, er dens beliggenhed i Tørrild Herred i Ribe stift, hvor Ribe jo i fordums tid var den store by. Navnet Vandel hentyder til vandskellet, men ud over det, er det der i dag karakteriserer Vandel by vel beliggenheden af flyvestationen lige syd for byen.

Forsvarets Bygningstjeneste, FBT, har mange forskellige opgaver. Fra pavilloner til hangarbyggeri til egentlig traditionelt byggeri. Jeg føler, at det byggeri vi har udført på Vandel i forbindelse med implementering af panserværnshelikopteren, er et byggeri der går lidt ud over det elementære og et byggeri vi kan stå inde for. Vi har i tilbygningen til hangar 4 og frokostbygningen ved Hærens Flyvetjeneste fulgt den oprindelige formgivning.

Med byggeriet her har vi lagt en ny linie, som er tilpasset en eventuel fremtidig udbygning.

Viggo Grunnet sluttede med at takke de involverede håndværkere for vel udført arbejde. - Tingene er forløbet godt, sagde han, på trods af et enkelt lille uheld. Herefter bad han forsamlingen om, sammen med ham at udbringe et trefoldigt leve for bygningen.

LIDT TIL GANEN

Som ved ethvert ordentligt rejsegilde, var der øl og pølser. Menuen var udvidet med kold kartoffelsalat og små lune frikadeller.

Medens deltagerne fik lejlighed til at nyde traktementet, sagde Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Helge bl.a. - at han ønskede at takke håndværkerne for den disciplin de havde udvist i deres færden på flyvestationen. Og endvidere alle for det gode samarbejde, som havde fundet sted gennem hele byggeperioden. Chefen for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant E. Bagge (GAR) sagde, - Vi har fra HFT side fulgt byggeriet nøje. Vi var inde i byggeriet allerede i planlægningsfasen for at forklare vore behov og har haft glæde af samarbejdet med Forsvarets Bygningstjeneste. Det er første gang i HFT historie, at der bygges direkte til HFT.

- Vi i HFT kommer fra alle egne af landet og derfor er det svært med traditionerne. Vi mener alligevel, at bygningen fortjener mere end een krans og har derfor medbragt een, og vi mener ikke, der sker noget ved at hænge den op. Det håber vi kan ske med hjælp fra nogen, der har forstand på den slags. GAR sluttede sin tale med at takke dem, der havde tegnet og muret, samt til dem der havde bevilget pengene, - Selv om vi hurtigt kan komme over det punkt, sagde han, til stor moro for forsamlingen. Herefter udtrykte han håbet om, at bygningen måtte blive til glæde for de håndværkere, der havde opført den, men ikke mindst til dem der i fremtiden skulle knokle i bygningen, men da forhåbenlig også fik stunder til at hygge sig i den.

Efter at have udbragt endnu et trefoldigt leve for byggeriet måtte GAR med op på taget, for at opsætte den medbragte krans.



Teknisk chef i direktoratet for Forsvarets Bygningstjeneste og projektleder på PVH-byggeriet, Viggo Grunnet byder velkommen til rejsegildet (foto s-n)

FUNKTIONELT

At brugerne har haft en finger med i spillet med planlægningen af byggeriet fremgår blandt andet af placeringen af Teknisk Leder og DUTY OPS. De har begge fået kontor således, at de kan overskue henholdsvis TARMAC, det er platformen foran hangaren og de tre HELIPAD, det er landingsplatforme til helikoptere, samt flyvefeltet iøvrigt. Iøvrigt har alle fået lov at ytre sig, men selvfølgelig er ikke alle ønsker opfyldt. Det sidste kan henføres til GAR's lille bemærkning om takken til dem, der har bevilget pengene. Man kunne så gå rundt og bese det nye byggeri og forsøge at forestille sig det befolket med teknikere, piloter og skytter, men ikke mindst forsøge at få anbragt Ecureuil helikopteren i de fremtidige dokke.

s-n

★★★

Flyvevåbnet på Færøerne

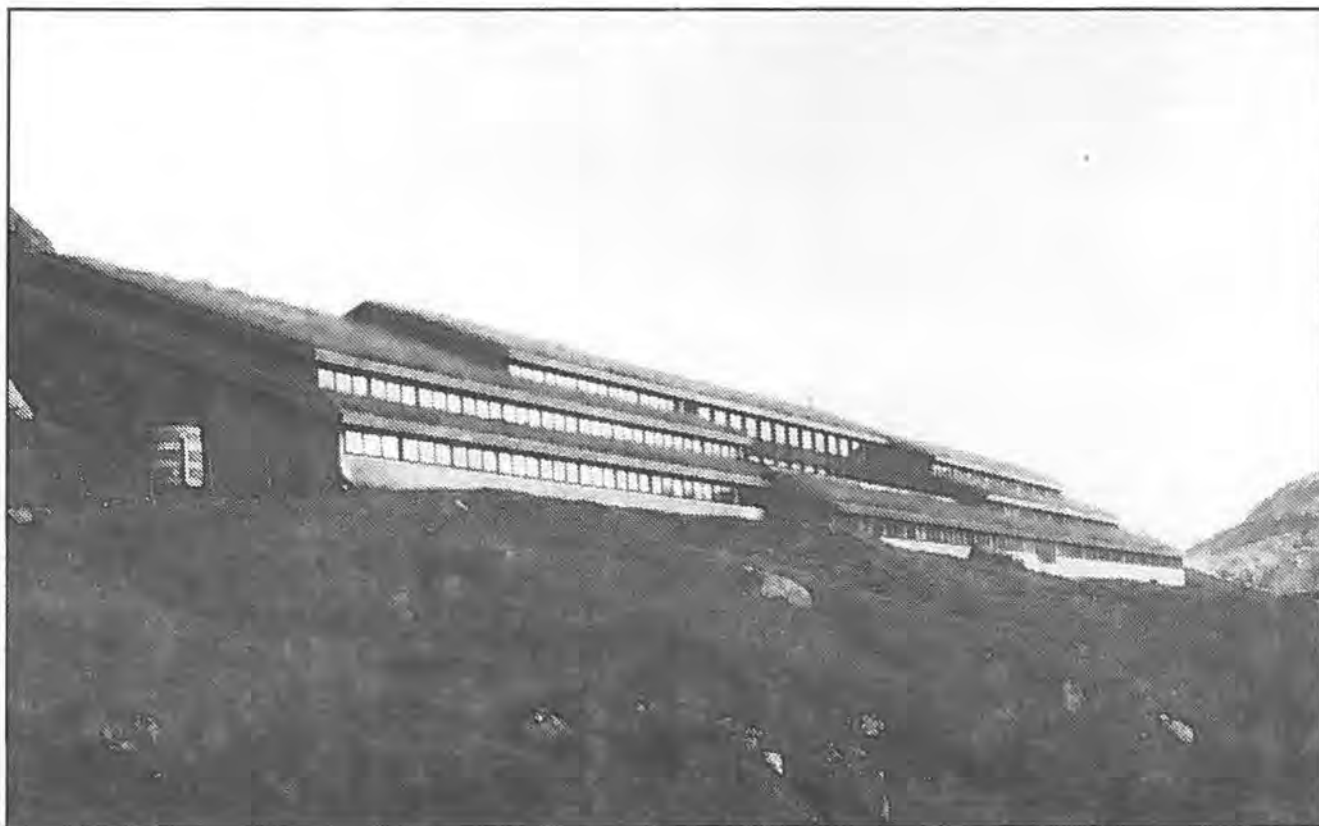
Af PL P. Skovgaard, ESK 605

"There is nothing quite like touring the Faroes. Once you've shaken off the burdens of your "workaday" life and are able once again, to see things as they really are, you'll be at peace with yourself and the world - and everything will be all right..."

Tja gennem tiderne har mange forskellige mennesker gjort sig forskellige forestillinger om livet på Færøerne. I de sidste snart 30 år har omkring 1200 af disse mennesker været personel fra Flyvevåbnet, udsendt for at gøre tjeneste på Flyvestation Torshavn. Disse mennesker har givetvis alle fået oplevelser for livet, såvel i som uden for tjenesten, der ikke umiddelbart kan genfindes hos de "syddanske" enheder.

Færøerne er beliggende på den såkaldte Wyville-Thompson højderyg, der opstod i forbindelse med vulkansk aktivitet for ca. 60 mio år siden, og som strækker sig fra Island til Skotland. Færøernes placering er omkring 61 grader nord, og

7 grader vest eller, i runde tal, omkring 700 km fra Norge, 300 km fra Shetlandsøerne og 400 km fra Island. Færøerne består af 18 øer, hvoraf de 16 er beboet året rundt. Øen Koltur er nu kun beboet om sommeren, og øen Lille Dimun er ubeboet. Disse 18 øer er spredt ud over et areal på ca. 120 x 75 km, og dækker arealmæssigt omkring 1400 kvadratkilometer, eller omtrent som Lolland. Der bor ca. 45000 mennesker på Færøerne, heraf ca. 15000 i hovedstaden Torshavn. Intet sted på Færøerne er der mere end 5 km til nærmeste hav. Højeste punkt er Slættaratindur på Østerø med sine 882 m. Flyvestationens radar står på Sornfelli på Strømø, i omkring 750 m højde. Klimamæssigt vil man bemærke, at der året rundt er en del varmere end den ret nordlige breddegrad skulle tillade. Dette hænger sammen med Færøernes placering midt i den lune Golfstrøm der flyder forbi øerne i nordøstlig retning. Klimaet er et udpræget kystklima med kun små udsving i luft og vandtemperatur året rundt. Nedbørsmængden er i



Flyvestation Torshavns hovedbygning i "lejren"



ESK 605's udstyr er på toppen

gennemsnit ca. 3 gange så stor som i Danmark. Om vinteren vil snevejr i kombination med hyppige storme, på få timer kunne standse normal trafik på Færøernes vejnet, der består af ca. 400 km veje af god kvalitet. Statsretsligt set, er Færøerne et selvstyrende folkesamfund i det danske rige. Politiske ansvarsområder opdeles i såkaldte særansliggender, af hvilke der er blevet færre og færre, hvor der i princippet administreres efter dansk lovgivning. Færinger er et politisk aktivt folk, med en stor nationalfølelse, og heftige politiske debatter om mangfoldige emner, omhandlende et bredt spektrum, hører til dagens orden.

Flyvestationens historiske baggrund strækker sig omkring 30 år tilbage i tiden, da det blev besluttet, at bygge en såkaldt "NATO Early Warning Station" på øerne. Da Færøernes vejnet ikke var nær så godt udbygget dengang, var en af de første opgaver at etablere en godt 13 km lang og 3 m bred grusvej til Torshavn, der dengang, såvel som i dag, var anløbshavn for så godt som alle tunge byggematerialer. Denne vej, den nuværende Oyggjarvegur, er senere overtaget af Færøerne, der har udbygget og forlænget vejen helt til Vestmanna. Flyvestationen har to områder, administrationsområdet, kaldet "lejren", og

operationsområdet, kaldet "toppen". Lejren, der huser kontorer, kvarterer, messer, cafeteria og værksteder, ligger i ca. 350 m højde, med udsigt over den smukke Kaldbaksfjord.

Toppen består af to bunkere, sprængt ind i klippen ved Sornfellis top, og to radomer placeret på selve toppen i ca. 750 m højde. Ydermere er der, i umiddelbar nærhed af toppen, en såkaldt Forward Scatter station. Denne station er primært en relæstation for kommunikation mellem Skotland, Færøerne og Island, og varetager da også de fleste af Flyvestation Torshavns operative kredsløb, til foresatte myndigheder. Transport mellem lejren og toppen sker ad en ca. 6 km lang snoet og stejl vej, der i daglig tale benævnes "fjeldvejen", der på en sommerdag kan forceres på 10-15 minutter men på en vinterdag kan kræve flere timer, selv med firehjulstrukne køretøjer og effektivt sne-rydningsmateriel.

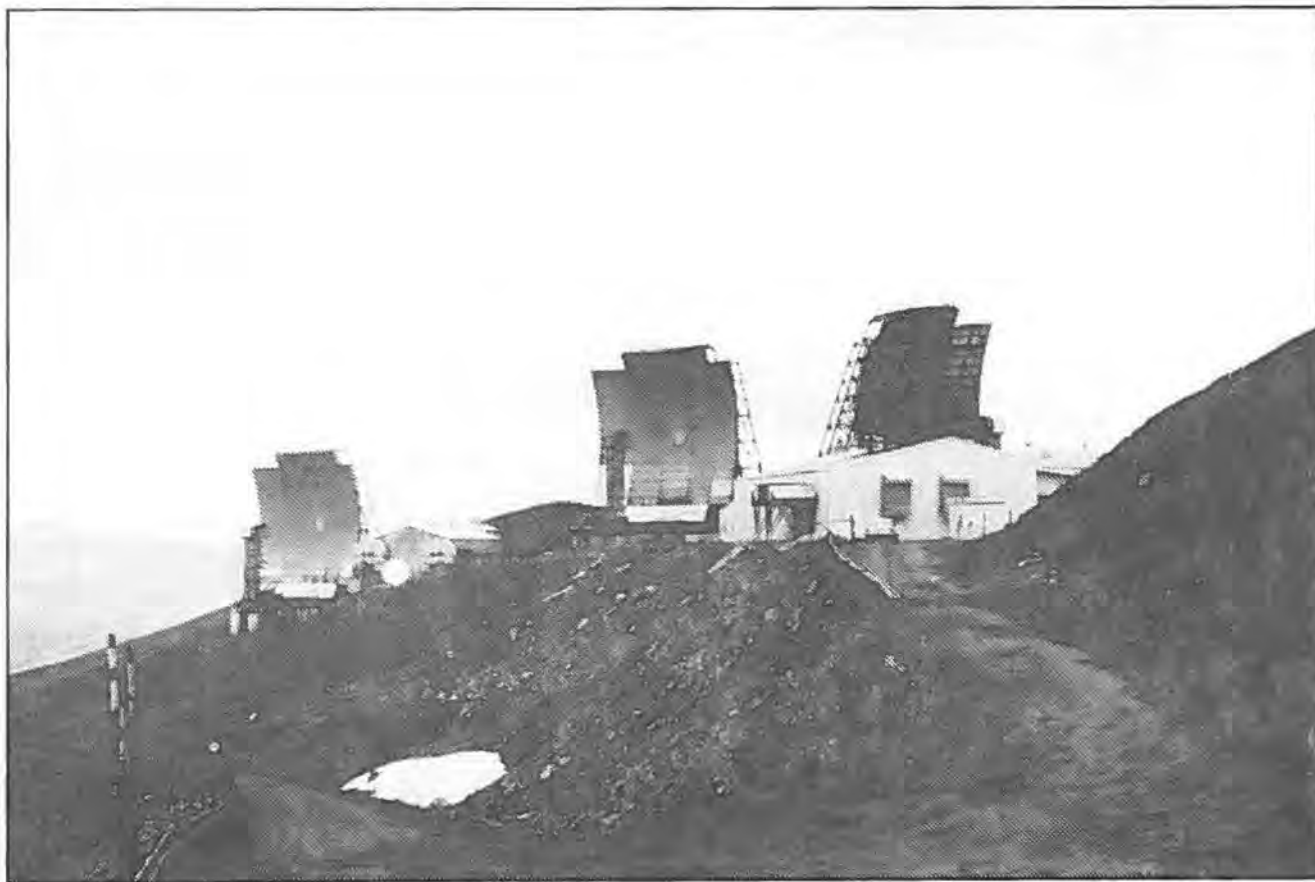
Flyvestation Torshavn er den organisatoriske ramme om Eskadrille 605, der består af 4 delinger. På "toppen" findes operationsdelingen, med ca. 40 personer, som varetager enhedens operative opgaver, der hovedsageligt er formidling af informationer vedrørende det lokale luftbillede til det engelske luftforsvarssystem, samt lokal føring

af det engelske afvisningsberedskab. At enhedens operative betydning tages meget seriøst af England, fremgår af hyppige besøg af højtstående officerer fra Royal Air Force. Materieldelingen, ligeledes med ca. 40 personer, sørger for drift og vedligeholdelse af et bredt spektrum af moderne teknisk udstyr. Alt er imidlertid ikke kun teknik, idet der i vinteren 88/89 fejede en række rekordkraftige orkaner henover Færøerne, hvorved enhedens radomer, mildest talt, var ved at blæse væk. Disse blev dog reddet af personellet, ved talrige, improviserede reparationer. For denne indsats fik materieldeligen, i 1989 af CH/FMK, overrakt FMK's plakette med indskription.

I "lejren" findes Stationsdelingen, der tager sig af administrative opgaver, kørselstjeneste og Intendanturdelingen, der tager sig af det regnskabsmæssige og etablissemmentsdriften. S- og I-deligen har hver 10-15 personer, inklusive civile. Tjenestemønstret er 5-holdsdrift på "toppen" for O- og M-delings vedkommende, og i lejren er der, udover almindelig daglig tjeneste, en kombineret chauffør- og adgangsvagt, der bestrides af S-deligen. Størstedelen af personellet på Flyvestation

Torshavn er udstationeret fra øvrige KVG-enheder og oppebærer, udover et særligt færøtillæg, time og dagpenge samt nattillæg. Personel uden familie udstationeres i mindst 1 år, og personel med familie udstationeres i mindst 2 år. Der kan, afhængig af familiens størrelse, medtages flyttegods fra Danmark efter særlige regler.

Flyvestationen har siden 1983 gennemgået en omfattende modernisering af det tekniske udstyr. Stort set alt er udskiftet, og meget, meget mere er tilføjet i forhold til det oprindelige system, der havde været i drift siden enhedens oprettelse. Det nye system, integreres i "Improved United Kingdom Air Defence Ground Environment", IUKADGE, som er det nye engelske luftforsvarssystem. Systemet består af bl.a. en 3-D Marconi S-723 radar, af samme type som Flyvestation Bornholm's, kraftige Digital VAX computere til track-processing, 4-farvede radardisplays, og meget mere. Flyvestation Torshavn vil utvivlsomt i de næste mange år være den udstyrmæssigt mest moderne KVG-enhed, hvilket allerede nu har haft en positiv indvirkning på den i forvejen pæne interesse, for tjeneste ved enheden.



En af naboerne til ESK 605 er Forward Scatter Station.

★ ★ ★

25 år's jubilæum i Luftværnsgruppen

Den 8 OKT 1989 kan de 4 sjællandske HAWK eskadriller fejre 25 år's jubilæum.



Den første danske HAWK bataljon blev oprettet på Fort Bliss i USA den 8 OKT 1964

Af OL K.E. Rosgaard, HAWK Afdeling ØST

Eskadrille 543 slår sine porte op til et stort Åbent Hus arrangement d. 8 OKT fra klokken 1000-1400. Der er her arrangeret demonstration af HAWK udstyret, hundeopvisning samt udstilling og demonstration af eskadrillens øvrige militære udstyr. Den 7 OKT om aftenen afholder Eskadrille 543's HØGE-forening en stor fest for eskadrillens nuværende og tidligere tjenstgørende personel, ligesom man har haft held til at samle alle tidligere tjenestegørende chefer.

Eskadrille 542 og 544 markerer ligeledes dagen d. 8 OKT med et stort Åbent

Hus arrangement i perioden 1000-1500 med bl.a. deltagelse af Sjællandske Livregiments musikkorps, afholdelse af skydekurrencer, hundeopvisning, udstilling m.v.

Alle eskadriller påregner på, at 25 års jubilæet også kan markeres ved overflyvninger af flyvevåbnets flyvende eskadriller.

Chefen for Luftværnsgruppen Oberst F.A. Fischer vil deltage i jubilæet ved de enkelte eskadriller.

★ ★ ★

Brand på Flyvestation Vandel

Kort tid efter rejsegildet udbrød der brand i hangar 27 og kompagnibygning.

Det brænder i Hangar 27! Umiddelbart er det svært at tro, men et kig ud af vinduet er nok, - røgen vælter op.

Den tidlige og brændvarme juni morgen er tagdækkerne gået igang med at brænde tagpap fast på taget af kompagnibygningen, som er sammenbygget med hangar 27. Det varme vejr de sidste 14 dage har udtørret alt. Tagkonstruktionen er tør som krudt. En lille uforsigtighed og det brænder med samme hast.

Arbejderne søger selv at slukke ilden, hvad der hurtigt viser sig umuligt. Der bliver slået alarm til flyvestationens Brand- og Redningstjeneste.

FART I SAGERNE

Så snart alarmklokken lyder, klokken er 0904, er oversergent Kurt Kaufmann og hans hold på vej ud i brandkøretøjerne.

Alle ved, at denne gang er det ikke en øvelse.

To F.8. Roserbauer og en U2-crashtender kører afsted for at bekæmpe ilden og klokken 0907 er de fremme. Der er fart på. Først bliver branden i hangarens vindueskonstruktion slukket ved hjælp af vandkanonen på Rosenbaueren. Imens ifører to hold sig fuld åndedrætsbeskyttelse, og 11 minutter over ni er de på vej ind i bygningen med højtryksrørene for at bekæmpe ilden nedefra. Syd for kompagnibygningen er den anden Rosenbauer kørt i stilling for at bekæmpe ilden herfra.

Vi er vidne til en voldsom aktivitet, hvor det ser ud, som om de i de orange-farvede dragter aldrig har lavet andet. Fra Rosenbauer chrashtenderen føres en slange over i U2-eren, der skal holdes tryk på rørene inde i huset. Sidst vi



Branden i fuld udvikling. Inde i tilbygningen er to hold ifærd med at bekæmpe ilden. I forgrunden kobles F.8 Rosenbauer sammen med U 2-eren for at overføre vand fra det ene slukningskøretøj til det andet. (foto s-n)



Den kraftige røgudvikling gjorde, at røgen kom ud under tagskæget hele vejen rundt om tilbygningen. (foto s-n)

så disse manøvrer gennemført var ved de store skov- og hedebrande midt i 70'erne.

LANGT TIL VAND

De omkring 10.000 liter vand de to brandslukningskøretøjer har med sig rækker ikke langt. Da der ikke var nogen brandhane på stedet kørte lederen af Brand- og Redningstjenesten, seniorsergent J.J. Rehder sammen med flyverkonstabel Mortensen fra Kørselstjenesten afsted med en slangetender for at knytte forbindelse til en brandhane 300-400 meter væk. Det gik meget stærkt. Klokkeren 0922 ankom slukningstoget fra Falck i Egtved. På dette tidspunkt var der faktisk kun efter-

slukning tilbage fortæller Kaufmann til FLYNYT.

GODT ARBEJDE

Hurtig og effektiv er bedømmelsen af indsatsen mod branden. Det var da også en tilfreds indsatsleder, vi talte med, efter at brandkøretøjerne var fyldt op og gjort operationsklare igen. Han sagde, - jeg syntes det fungerede godt. Alle løste deres opgave tilfredstillende.

Var han tilfreds, må det forsikrings-selskab, der skal betale for skaderne være endnu mere tilfreds. Havde branden fået lov at udvikle sig hæmningsløst til klokken 0922, ville skadeserstatningen være blevet mange gange højere.

s-n

★ ★ ★

Chefskifte ved Flyvevåbnets Hundeskole

Flyvevåbnets Hundeskole skal for første gang skifte chef



Major V.C. Høgfeldt siger personligt farvel til hver enkelt medarbejder lige før chefskiftet.

Af KN R.G Kranker, Flyvevåbnets Hundeskole.

Mandag den 31 AUG 1989 var dagen hvor Flyvevåbnets Hundeskole (FLHS) for første gang skulle skifte chef i sin omkring 20 årige historie.

Flyvevåbnets Hundeskoles chef gennem alle årene, Major V.C. Høgfeldt, skulle nu på pension.

Før selve chefskiftet refereres, vil jeg orientere om majorens vej til chefstillingen.

Den 10 NOV 1950 blev han indkaldt som soldat ved 14. artilleriafdeling i Esbjerg. Han blev korporal fra Artilleriets Befalingsmands skole (ABS) i 1951, fortsatte videre på militærpolitiskolen og derfra til Den Danske Kommando i Tyskland, hvor han var ved militærpolitiet indtil 1952.

Han overgik nu til Flyvevåbnet, hvor han gennemgik Sergentskolen. Efter udnævnelsen var næste stop, Vestre Flyvebasis Kommandos Rekruttskole i Karup. Senere fik han tjenestested på Flyvestation Ålborg. Og så starter den egentlige karriere, for herfra kom sergent Høgfeldt på hundeførerkursus på den engelske hundeskole i Sennelager i Tyskland.

I 1955 indtrådte Høgfeldt på Flyvevåbnets Fenrikskole og derefter gik turen igen tilbage til Karup, hvor han, afbrudt af skydelærerkursus, var tjenstgørende indtil APR 1961. Så kom der en "midlertidig" forflyttelse til Sjælland, nærmere betegnet Flyvevåbnets Specialskole i Jonstrup.

Den 1. FEB 1966 tilgik daværende Overfenrik V.C. Høgfeldt Hundeførerskolen på Flyvestation Værløse. Han avancerede til Kaptajn i 1974 og dermed kommandør for den daværende Forsvarets Hundeskole - 1978 udnævntes Høgfeldt til major lige midt i arbejdet med at få flyttet skolen til Jylland.

Selve flytningen af Flyvevåbnets Hundeskole er nok et af de største projekter i skolens historie, et fantastisk forarbejde af Major Høgfeldt, som den 1. JUN 1979 sluttede sin midlertidige forflyttelse til Sjælland ved at lande på Flyvestation Karup i en helikopter fra ESK 722, for at føre skolen videre på Karup.

31 JUL 1989 kl. 1250.

Flyvevåbnets Hundeskole var opstillet til parade i anledning af chefskiftet, alle hundeførere med deres hunde og de mange gæster, der overværede ceremoni-

en, forsøgte i den stridende storm at stå fast foran paraden.

Præcis kl. 1300 ankom Inspektøren for Flyvevåbnet, Generalmajor B.V. Larsen for at tage afsked med Major Høgfeldt efter 39 år i forsvarrets tjeneste. Det var vemodigt; men som majoren senere sagde under den efterfølgende reception "sådan er det bare".

Under receptionen i Flyvevåbnets Hundeskoles lokaler i den gamle messe, blev der sagt mange pæne og rosende ord om major Høgfeldts utrolige karriere.

Inspektøren for Flyvevåbnet sagde bl.a., at det er vemodigt at tage afsked med en god og trofast officer, der med liv og sjæl har været med til at opbygge det Flyvevåben vi har i dag. De mange gæster (250) var med til at gøre den 31 JUL 1989 til et godt minde for Major Høgfeldt og hans familie.

Fra personellet på Flyvevåbnets Hundeskole, endnu engang tak for en god tid og alt mulig held og lykke i fremtiden.



Generalmajor B.V. Larsen flankeret af MJ V.C. Høgfeldt og skolens nye chef til højre MJ G.B. Grimstrup.

★ ★ ★

BIKINI 1989

Af FLKS M.T. Højris, FTK-FS

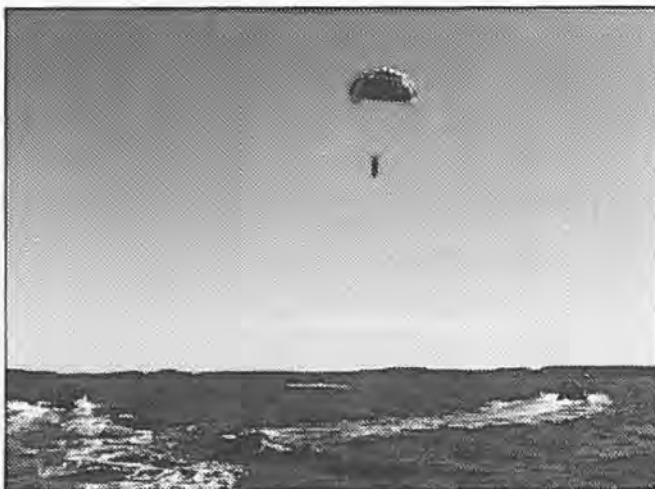
"BIKINI". Nej! Det har ikke noget at gøre med beklædningsgenstande til unge og ældre damer. Men det kunne jeg vel godt have sparet mig. Alle ved godt, hvad det hele drejer sig om nemlig FTK's årlige overlevelsesøvelse på havet. Øvelsens formål er iflg. FTKBST 180.3-1:

"... under så realistiske forhold som muligt at give piloter og besætningsmedlemmer mulighed for at øve allerede kendte procedurer i forbindelse med udskydning i katapultsæde, udspring i faldskærm og nødlanding på havet. Øvelsen tilrettelægges som "Parasail", "Underwater Escape" og "Evakuering af nødlandet fly på havet", med efterfølgende overlevelsessituation og redning med helikopter".

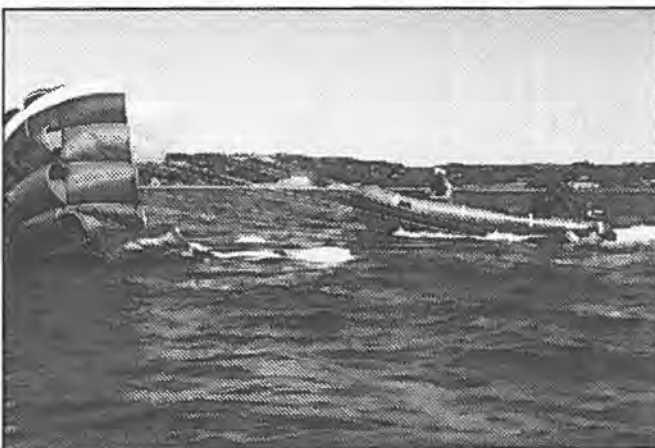
Øvelsens nødvendighed skal ses i lyset af, at hvis uheldet er ude, kan en nødlanding meget vel ske på vandet. Danmark har en kyststrækning på ikke mindre end ca. 7500 km, så selv kritikere må kunne se fornuften i, at det flyvende personel bør trænes i brugen af nødudstyr for i givet fald at kunne overleve. Hvert sekund man opholder sig i koldt vand er kostbart.

Selve øvelsen, der for den enkelte deltager er af en dags varighed, foregår på Flyvestation Tirstrup og ved Ebeltoft Vig. Øvelsen består i, at man under så realistiske omstændigheder som muligt, afprøver deltagerens færdigheder i enten "Parasailing" eller "Underwater Escape" (Druknekassen).

"Parasailing" øvelsen består i, at deltageren trækkes op i en faldskærm efter en speedbåd. Når højden er ca. 80-100 m, bliver man frigjort fra træklinen og skal udføre den drill, som svarer til det udstyr, man flyver med til daglig. "Underwater Escape" øvelsen består i, at deltageren nedsænkes i en trækasse, der skal forestille et cockpit, og ved egen hjælp skal frigøre sig fra seletøj og forhåbentlig komme op til overfladen, for derefter at udføre sit drill. Skulle vedkommende, der er nede i vandet, nu ikke dukke op indenfor den fastsatte max. tid er en dykker fra Frømandskorpset klar til at gå ned og hjælpe. Derefter skal deltageren hurtigst muligt op i sin dinghy, hvor han



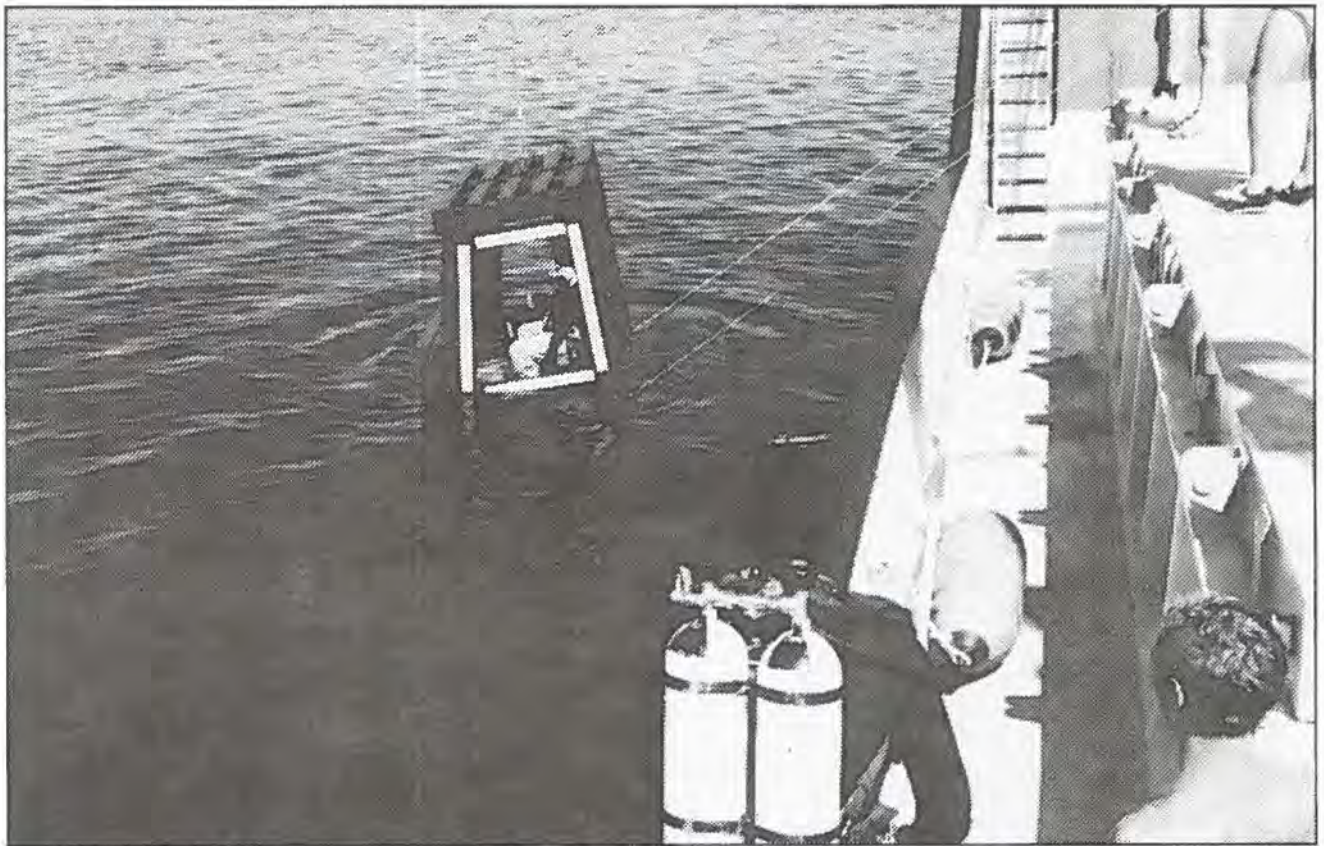
Der er fan... langt ned. Når man først kommer ned er det ski... koldt.



Hvordan kommer jeg nu ud af det her snoreværk?



Besøg d. 13-14 JUN af en BOEING VERTOL 107 fra den Svenske Marine.



Hej! Den er utæt i bunden - nå det skal den være.

efter 1-3 timers ventetid er klar til opsamling med S-61'eren.

En typisk hverdag på BIKINI vil forløbe således:

Deltagerne til dagens øvelse ankommer til Flyvestation Tirstrup om morgenen. Efter "check in", er der undervisning i enten Parasailing eller Underwater Escape. Undervisningen her varer ca. 40 min., og der bliver i undervisningen gjort opmærksom på, hvad øvelsen på Ebeltoft Vig går ud på.

Herefter går man over i BIKINI-hangaren, hvor hver deltager får udleveret de ting, der skal bruges til øvelsen. Når de er færdige her, skal Parasailerne lære forskellige faldteknikker. Turen går så til Lyngsbæk mole, hvor man går ombord i Søværnets Skib "Sleipner", og sejler ud til Ebeltoft Vig. Efter velgennemført øvelse går turen tilbage til Flyvestation Tirstrup med S-61'eren. Ved den efterfølgende debriefing får deltagerne mulighed for at give en tilbagemelding om undervisning, udstyr og procedurer. Der var i år ingen, der klagede over vejret!

Den svenske marine fra Ronneby i Blekinge deltog 13-14 JUN med en VERTOL redningshelikopter i opsamling af deltagerne.

D. 14 JUN var der natøvelse for transportbesætninger og passagerer. Natøvelsen bestod i, at man skulle forestille sig en nødlanding på havet med et stort transportfly. Deltagerne skulle indøve at gå i de specielle store 9 mands og 24 mands flåder. I en periode på ca. 4 timer på havet blev der afprøvet specielle planlagte nødsituationer. Derefter blev hver enkelt person samlet op af S-61'eren og bragt tilbage til Flyvestation Tirstrup, hvor der ventede lidt at varme sig på og en bid brød. Alt ialt var alle her også meget positive overfor øvelsen, hvilket var det hovedindtryk vi fik fra alle, der deltog i BIKINI 89.

BIKINI øvelsen, der blev gennemført under de bedst tænkelige vejrforhold, havde i år 437 deltagere fordelt med:

193 Parasilere
203 Underwatere
41 Natøvelse

På øvelsens sidste dag blev Parasail nummer 4000 passeret.

PS. Det skal afslutningsvis nævnes, at BIKINI i år kunne fejre 25 års jubilæum. Et bevis på øvelsens nødvendighed.

★ ★ ★

Jeg gik mig over sø og land



Menig M. Baues ifærd med at hale tjenestehunden Bjørn om bord efter den lidt ufrivillige vandgang. (foto s-n)

Der er udsigt til en meget varm dag. Frederikshåb plantage dufter kraftigt i morgensolen. En lille flok hundeførere fra Flyvestation Vandels bevogtnings-tjeneste ved de skal på øvelse i plantagen, men ikke helt hvor.

Inden længe går det imidlertid op for dem, at øvelsesterrænet er "Månelandskabet". Et klitlandskab med søer skabt af istiden inde midt på den jyske hede. Her har naturen kreeret en slags "feltbane", som stiller store krav til fysikken, hvad resten af artiklen handler om.

- Den næste post må du selv finde frem til. Det gør du lettest ved at sejle ud midt på søen. Der ligger oplysningerne ved den rød-hvide postafmærkning.

Menig M. Baues kigger lidt på den spinkle flåde og derefter på hunden og så ud på den rød-hvide postafmærkning.

- Du må gerne anvende en stage til at komme derud, var postvagtens opmuntrende bemærkning.

Baues betænkte sig ikke mange sekunder, men gik "om bord" på flåden med hunden forrest og begyndte at stage udefter. Hunden præsterede at falde i vandet, om det var frivilligt var ikke til at se, det var nemlig pokkers varmt. Op igen med vovse og videre i det hårde arbejde med at stage. Det var en skrap formiddag.

Det hele var startet med, at Baues var kommet trækkende fredeligt med sin hund på patrulje, da en "ugerningsmand" på den anden side af en oversvømmet vejstrækning søgte at løbe væk. Han skulle stoppes. Baues slap hunden løs og vupti gik det gennem vand og over lyng for at stoppe manden. Baues bagefter. Mand og hund var gennemblødt på sekunder.

Manden blev stoppet på under et minut. Prøvelse nummer to var at iføre sig den nye gasdragt med tilbehør. De fleste læsere har forhåbentlig selv prøvet seancen. Baues trasker videre gennem det bakkede lyngklædte landskab, hvis skøn-

hed han har svært ved at nyde inde bag gasmasken og i de ca. 45 graders varme der nu er inde i gasdragten. Men det går fremad.

Til hans lettelse får han at vide ved næste post, at området er erklæret for gasfrit - lettelsens suk! Dog ikke mere, end at han nu måtte igang med at forbinde sin hund, som pludselig var kommet slemt til skade med sit ene forben, ak-ja, sådan kan det gå, når man ikke passer på.

OP NED OP PÅ SKUDHOLD

Posten ude i søen viste, at nu var det med at komme i land for at finde et bestemt træ i skoven. Dem er der mange af

i den 6 km lange plantage. Det blev fundet, og opgaven lød på at hente den næste oplysning om, hvor turen så gik hen. Vel at mærke oppe i træets top. Hunden "dækkes af" og Bauer stiger til vejrs for at konstatere, at næste stop er pistolskydebanen. Det er godt nok et stykke vej væk.

Vel ankommen hertil, med meget våde og ømme fødder og kroppen drivende af sved, det her foregår nemlig på den første rigtige sommerdag i Danmark, finder Baues ud af, at sidste øvelse "kun" er at skyde et par balloner ned ved hjælp af sin pistol, det var da til at finde ud af.

s-n



Lige over Baues hoved stikker en tot grene op af vandet. Der ligger posten. Hvorvidt han nåede at nyde den smukke natur under sejlturen, fik vi aldrig spurgt om. (foto s-n)

★ ★ ★

40 år's jubilæum



Hærens og Søværnets Flyvemekanikerskole årgang 1949

Af MJ E. Poulsen, FMK

40 ÅRS JUBILÆUM

Den 2 JUN 1989 var der fest i Jonstruplejren, idet elever fra Hærens og Søværnets fælles Flymekanikerskole (HSFF) 1949 mødtes for at fejre deres 40 års jubilæum. Dagen for jubilæet var ganske vist den 15 JUL, men for at arrangementet ikke skulle kolidere med sommerferien blev dagen fejret den 2 JUN. Holdet, der oprindeligt var på 120 elever, kunne på dagen glæde sig over, at 72 tidligere elever mødte op i Jonstruplejren for at genopfriske bekendtskabet og minderne fra den forløbne tid.

Der har været et godt sammenhold blandt de tidligere elever, som bl.a. har vist sig ved, at de har kunnet samles hver 5. år med den første sammenkomst ved 20 års jubilæet. Det var således 5. gang holdet mødtes og som ved de andre sam-

menkomster blev det et hyggeligt og fornøjeligt træf.

I aktiv tjeneste i FLV var på dagen kun 12 tilbage, som med stor hjælp fra henholdsvis CH/FLSP og CH/FSNVÆR havde arrangeret sammenkomsten.

At der fortsat er interesse for FLV og for at gense gamle venner viste sig bl.a. ved, at en tidligere elev, der nu er bosiddende i Schweiz, var rejst hjem for at deltage i festen. Det var lykkedes, efter en efterlysning i Jyllands-Posten at komme i forbindelse med ham, og selvfølgelig mødte han op for at være med til at fejre dagen.

Dagen blev indledt med morgenkaffe ved FLSP, hvor tidligere elev, nu GM B.V. Larsen bød velkommen og kort redegjorde for dagens program. CH/FLSP orienterede derefter sammen med befalingsmænd ved

skolen om, hvorledes uddannelsen af flyvemekanikere i dag foregår. Der var derefter rundvisning ved FLSP, hvorunder vi fik set en del af det nye materiel, der undervises i, men også fik lejlighed til at se, at der stadig undervises i motorer tilbage fra vores egen tid som elever.

Rundvisningen førte også jubilarene til det tidligere belægningsområde på FSNVÆR, hvor den første tid i FLV var tilbragt.

Frokosten blev indtaget i cafeteriaet i

Jonstruplejren, hvor gamle minder fra elevtiden og tidligere jubilæer blev genopfrisket sammen med nyt om, hvad der var hædt siden sidst.

At der stadigvæk er sammenhold og interesse for at mødes blev kraftig tilkendegivet, da B.V. Larsen stillede forslag om at mødes igen om 5 år. Til den tid vil ingen fra det gamle hold være tjenstgørende, men der påtænkes stiftet en pensionistklub på FSNKAR, som så vil få til opgave at arrangere 45 års jubilæet.



Jubilarene samlet i det gamle belægningsområde, hvor de gamle stuer blev beset, der var ikke ændret noget på stuerne, kun sengene var udskiftet.



Lidt fysisk træning, ved at gå fra bussen til de forskellige faciliteter blev jubilarene også udsat for. Det går ikke så stærkt mere, der er blevet lidt mere at bære på.



Der lyttes interesseret til OS L. Friis' orientering om FLSP produktionselementets muligheder.

★ ★ ★

Flymediciner får praksis i Vandel

Den tidligere stationsby Vandel og Flyvestation Vandel har gennem mere end 10 år delt et problem. Byen havde ingen læge, og flyvestationen ingen flymediciner.

For borgerne i Vandel har det betydet, at man har måttet søge læge udenbys i Billund eller endnu længere væk, i Bredsten.

For det personel, som skal til flymedicinsk undersøgelse på flyvestationen har det betydet en køretur til infirmeriet på flyvestation Skrydstrup, når den årlige helbredstest skulle gennemføres.

RÅB OM HJÆLP

Det blev borgerne i Vandel og nærmeste omegn der først råbte om hjælp, så det kunne høres. 1000 underskrifter blev afleveret på Rådhuset i Egtved til kommunens borgmester Jørgen Pedersen. Han er major med begrænset rådighedstjeneste og tidligere pilot ved Hærens Flyvetjeneste. §-5 udvalget hørte villigt på anmodningen om at oprette en lægepraksis i Vandel. Kunne kommunen hjælpe til med lidt arbejde til lægen? Det kunne kommunen ikke. Borgmesteren, som kendte problemet med den manglende flymediciner tog så til Forsvarskommandoen for at tale med generallæge Knud Jensen.

Han havde forståelse for problemet, og nu kom der gang i sagerne.

POSITIVT MØDE

Den 8. marts mødtes §-5 udvalget på Flyvestation Vandel med stabslæge T. Ståhr Johansen, Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Helge, eskadrillechef for sanitetseskadrillen, overlæge H.C. Dyregod, overlæge F. Amter, Flyvestation Skrydstrup, chefen for Stationsdelingen, major P.E. Christensen, borgmester Jørgen Pedersen og mange flere.

Mødet havde et yderst positivt forløb og de spørgsmål der blev rejst, ikke mindst fra de praktiserende lægers forening, blev stort set løst på ste-



det. De fleste af deltagerne havde en klar fornemmelse af, at mange års savn af en læge nu var slut.

STOR FLEKSIBILITET

Borgmester Jørgen Pedersen siger til Fly-Nyt, at han er glad for den positive holdning, der er blevet udvist både af Forsvarskommandoen, men også af Chefen for Flyvestation Vandel og Chefen for Hærens Flyvetjeneste i forsøget på at løse et mangeårigt problem. Han understreger, at det er en stor tilfredsstillelse, at begge parter har lige glæde af arrangementet.

BEGRÆNSNINGER I STARTEN

Ordnningen er skruet sammen således, at flymedicineren er halvtidslæge ved Flyvestation Vandel og kan bruge resten af sin tid til at tage sig af sin private praksis. Imidlertid har han fået sit praksisområde begrænset i de første fem år, således, at ikke alle der måtte ønske det kan få læge i Vandel i det nævnte tidsrum. Her sætter bopælen en grænse.

Ordnningen hænger ligeledes sådan sammen, at den praktiserende læge ikke kan vælge flyvestationen fra, eller omvendt heller ikke praksis.

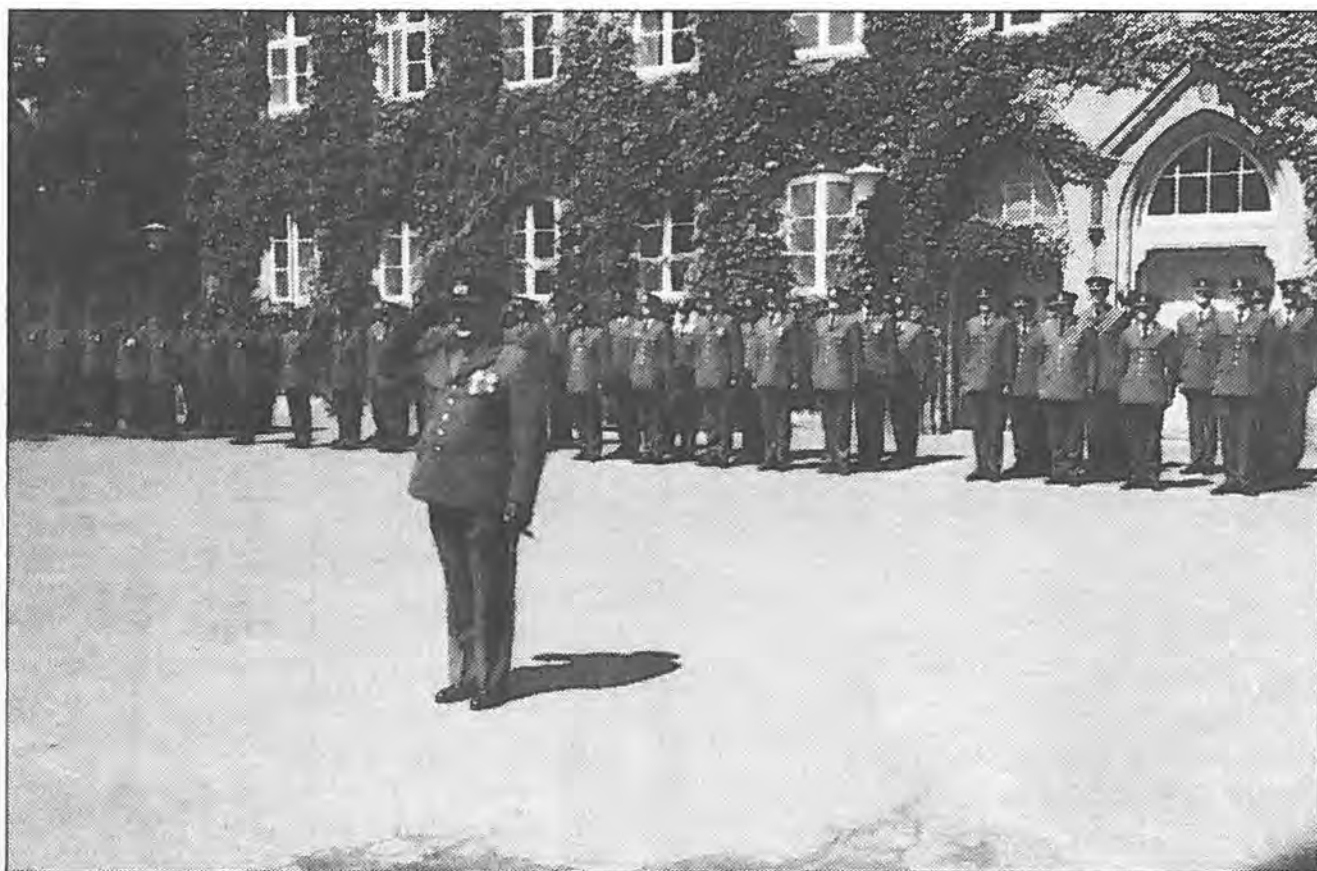
Det er der sikkert heller ingen større fare for, idet flyvestationens nuværende overlæge er til rådighed. H.C. Thyregod giver udtryk for, at kombinationsstillingen vil være et meget interessant og inspirerende virkefelt.

Med denne beslutning har forsvaret cementeret sit gode naboskab til byen, der har givet navn til Flyvestationen.

s-n.



Chefskifte ved Flyvevåbnets Officersskole



Oberst E. Lyng Petersen er klar til modtagelse af Inspektøren for Flyvevåbnet, generalmajor B.V. Larsen og den nye skolechef oberst O.L. Andersen.

Af KN K.H. Andersen, Flyvevåbnets Officersskole

Fredag den 30 juni var der chefskifte på Flyvevåbnets Officersskole (FLOS). OB E. Lyng Petersen fratrådte efter 3 års tjeneste for at tiltræde som CH/FST-PP.

I sin tale ved paraden takkede E. Lyng Petersen skolens stab, lærere, elever og kadetter for et godt samarbejde og tilføjede, at det havde været 3 spændende år, hvor der var sket en rivende udvikling på officersskolen, både indenfor de enkelte uddannelser og med opstart af helt nye.

I sin tale til OB E. Lyng Petersen omtalte Inspektøren for Flyvevåbnet, GM B.V. Larsen bl.a. OB store andel i arbejdet med den nye officersuddannelse og arbejdet med entegreringen af offi-

cersgrunduddannelsen og pilotuddannelsen.

GM B.V. Larsen afsluttede sin tale, med at rette en varm tak til den afgående skolechef, for den indsats OB havde ydet for FLOS.

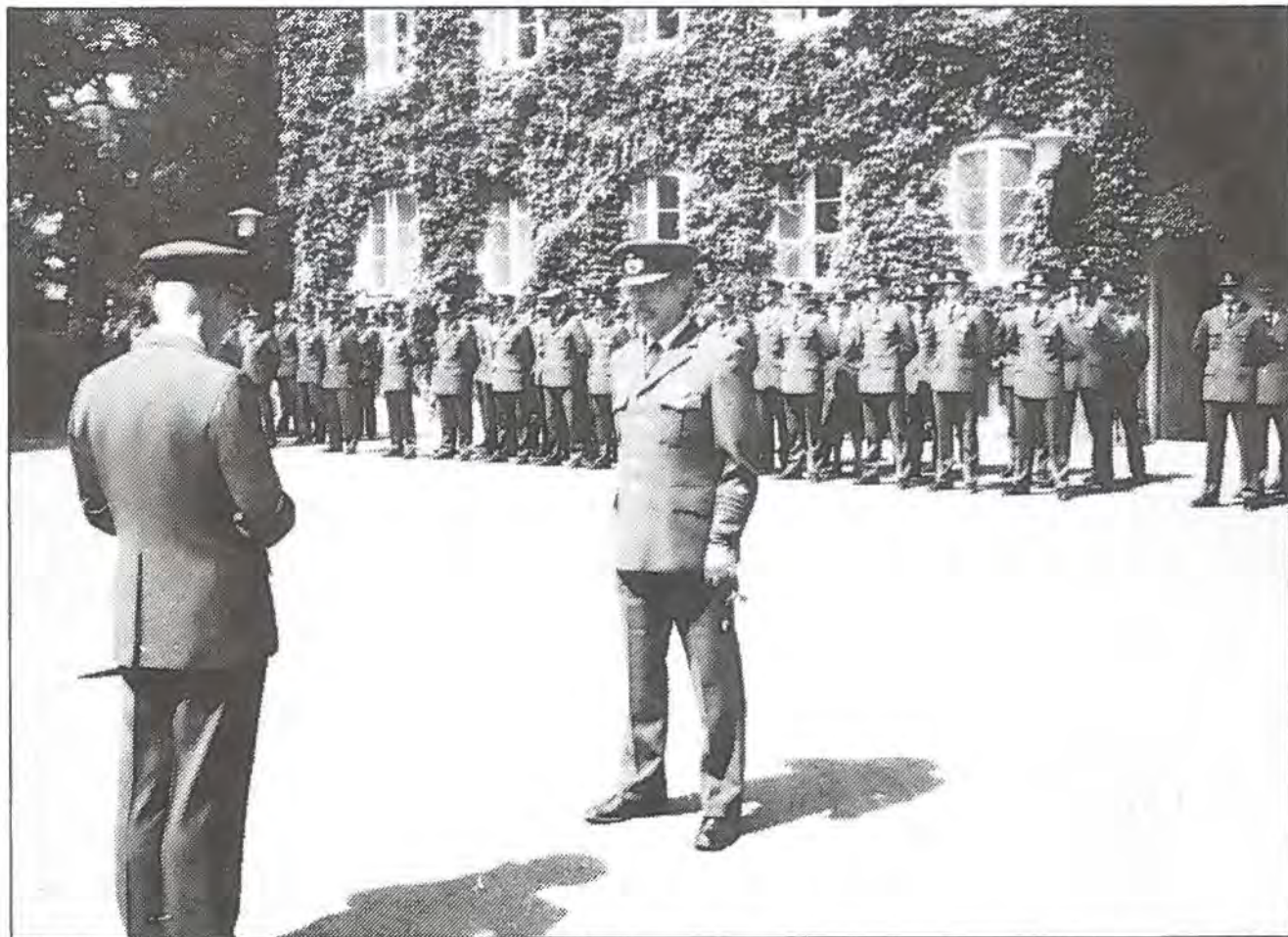
I sin tale til den nye skolechef omtalte GM B.V. Larsen bl.a. den generelle officersmangel i flyvevåbnet, og fortsatte. - Der er således hårdt brug for de unge officerer, og der vil blive stillet stedse stigende krav til de kommende ledere i FLV, der såvel i dag som i de nærmeste år bliver uddannet her på skolen.

I hele denne proces har Flyvevåbnets Officersskole således et meget stort ansvar for, at de unge officerer ikke

alene får den rette uddannelsesmæssige baggrund, men også den rette holdning til tjenesten. Det er FLV fremtid, det gælder.

At blive chef for Flyvevåbnets Officersskole er således en af de meste ansvarsfulde chefstillinger vi har i FLV. Jeg er overbevist om, at FLV ved OB O.L. Andersen har fået den bedste mand til jobbet -.

OB O.L. Andersen, der har sine rødder i det operative miljø ved Luftværnsgruppen, sagde i sin tale bl.a., at han glædede sig til at videreføre arbejdet ved skolen. I mange år havde han modtaget kadetter, både i forbindelse med selve uddannelsen og den første tjeneste efter udnævnelse til officer.



Generalmajor B.V. Larsen introducerer den nye skolechef, oberst O.L. Andersen.

★ ★ ★

P.S. Vi ville gerne have bragt en artikel om TFW-89 i dette nr. Det kunne af tekniske årsager desværre ikke lade sig gøre. Artiklen vil blive bragt i næste nr. af FLYNYT.

Redaktionen

★ ★ ★

Rejsegilde på flymuseet i Billund

Der var sol, fest og flag, da flymuseet holdt rejsegilde.

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Der var en herlig fredag eftermiddag i maj, forøvrigt den sidste.

Flymuseet i Billund havde kaldt til rejsegilde.

Folk stimlede til fra nær og fjern. Bag den store jordvold var det første man så, sådan lidt skråt op til højre, Søværnets gamle Alouette helikopter sammen med nogle gamle biler. Hvilket herligt syn. Ganske vist var rotorbladene ikke monteret, men den lignede godt nok.



13 knobs vind og en fyldt varmluftsballon er en skidt kombination. Sidstnævnte er nemlig ikke til at styre. Derfor måtte trafikminister K. Østergård og borgmester E. Tychsen opgive den lovede ballonfærd, det var ganske enkelt for farligt. (foto s-n)



Fhv. forsvarschef og general K. Jørgensen kunne fra talerstolen udtrykke sin glæde over det udførte arbejde og over, at der var kommet en donation, som muliggør opførelsen af et studiecenter. (foto s-n)

OP MED KRAN

Byggeriet i Billund er af mammutkarakter. Derfor måtte rejsekransene da også hives op med kran. Straks herefter kunne "Kongeflyverversionen" af DC-3 DAKOTA ses i luften over byggeriet.

4. klasse fra Enggårdsskolen i Billund havde vundet konkurrencen med at udsmykke museumshallen med drager. Præmien var en flyvetur i DC-3'eren. Vi andre måtte nøjes med at sende misundelige blikke op mod dem.

Efter at have beundret det gamle velholdte fly under et par overflyvninger gik turen ind i den dragesmykkede museumshal. Museumsdirektør Bo Christensen havde sørget for, at 8000 røde pølser, 6000 glas fadøl og et anstændigt antal sodavand var klar til at lække gæsternes ganer og fylde deres maver. Selv om

ikke alt blev fortæret, var det dog et beragteligt indhug, der blev gjort i menuen.

TALER FRA BALKONEN

At der var tale om en begivenhed af format blev understreget af tilstedeværelse af trafikminister Knud Østergaard (C), Billunds borgmester Erik Tychsen (V) og fhv. forsvarschef, general Knud Jørgensen. Alle holdt de taler og ønskede Museumscentret alt det bedste i fremtiden.

General K. Jørgensen var den, som havde den bedste nyhed i ærmet. To familier havde doneret Museumscentret med et to-cifret millionbeløb til bygning af et studiecenter.

- Jeg kan fortælle, sagde generalen, at beløbet er nærmere ti mio. end de 100. Han kunne endvidere meddele, at et mildt pres mod leverandørerne til byggeriet havde givet en prisreduktion på fem mio. kr., hvad han ikke var utaknemlig for.

TRE KNOB FOR MEGET

Når der nu skal være gilde, kan mindre end en varmluftballon ikke gøre det. Trafikministeren og borgmesteren skulle sammen en tur til vejrs i dette spændende luftfartøj. Det blev da også pustet op. Eller rettere, varmet op. 10-15 mand til at holde det under kontrol var, hvad der blev nødvendigt på grund af den kraftige vind.

Ballonen blev "varmet" og tilskuerne fik en fin oplevelse af, hvor stor sådan en "sag" er. At minister og borgmester igen steg ud af ballonen og tog styrthjælmene af. Ja det var der ingen der bebrejdede dem. En landing i den kraftige vind ville med sikkerhed have medført kvæstelser.

Udstigningen var signalet til slut på en festlig eftermiddag. Tilbage er vel kun at ønske Museumscentret god vind fremover.

I vor fly-begejstring kaldte vi i starten af artiklen Museumscentret for Flymuseet. Det er et flymuseum, men skal også rumme Falckmuseet, derfor den nye betegnelse Museumscentret.



Et udsnit af de mange general K. Jørgensen talte til. (foto s-n)

★ ★ ★

NATO's brandkorps på besøg

Equipment Display 18. juni 1989 på Flyvestation Værløse.



Med fanen højt ved åbent hus.

Af KN H.E. Jensen, FSNVÆR

På denne dejlige sommerdag, den 18 JUN 1989 viste alting sig fra den bedste side, på Danmarks skønnest beliggende flyvestation, da NATO's brandmænd fremviste materiel, afholdt parade m.m. Den iøjnefaldende annoncering i dagbladene om "Åbent Hus" gav bonus og ca. 15000 besøgte udstillingen og hyggede sig med medbragt madkurv og forsagede både badestrand og fodboldkamp. Udstillingen åbnede kl. 1100 og varede indtil kl. 1700 og i løbet af eftermiddagen blev der vist faldskærmsudspring med frit fald og "rapelling" d.v.s landsætning med reb fra helikopter. Og da solen stod næsten lodret holdt hele styrken på 600 mand parade - et fantastisk og malerisk skue. Der blev holdt tale, og det engelske St. George band spillede nationalmelodierne fra de ni deltagende lande. Et meget populær indslag var kampvognene, hvor en soldat manøvrede rundt i

stor fart og hvor særligt modige kunne få lov til at komme op og sidde ved siden af.

Også alle de etablerede boder havde godt besøg - for sult og tørst vil altid være tilstede ved sådanne lejligheder.

Næsten alle de udstillede våben og fly var tilgængelige, og de mange spørgsmål og svar måtte ofte - udover engelsk og tysk - besvares på international facon med fakter, lyde og gebårder.

Det er sagt før, men der er stor grund til at glæde sig over denne dybtliggende interesse for at overvære et arrangement af denne karakter, som normalt kun ses i korte klip i TV og artikler i dagbladene, mere eller mindre uddybende.

Det må heller ikke glemmes, at der forud for et sådant større arrangement ligger en masse planlægning og mange detaljer, som forudsætter en positiv og



Mange nationaliteter var repræsenterede ved udstillingen.

professionel holdning fra hver enkelt ansat på FSN, og hvor det virkeligt viser sig om indsatsen står i forhold til resultatet - og det må vist i høj grad siges at være tilfældet ved denne lejlighed.

Det var en dejlig dag med mange og gode oplevelser.

For ikke at glemme alvoren der ligger bag, skal der også lidt med om selve styrken.

ALLIED COMMAND EUROPE MOBILE FORCE (AMF)

AMF's landelement er en mobil, multinational, konventionel styrke, som kan deployeres til et hvilket som helst truet område indenfor NATO alliancens territorium.

Styrken er oprettet i 1960 med henblik på at signalere til en potentiel angriber, at konsekvenserne af et angreb på en nation indenfor alliancen vil betyde angreb på hele NATO alliancen og derved demonstrere NATO solidariteten.

Tilstedeværelsen af soldater fra mange forskellige medlemslande af NATO, skulle derved gerne få en potentiel angriber, til endnu engang at vurdere konsekvenserne af et angreb. På denne måde udfylder AMF en vigtig rolle i NATO's afskrækkelsesstrategi. AMF's opgaver er især på NATO's vigtige flanker, i områder hvor NATO-styrkerne er svagt repræsenterede, så som det nordlige Norge, Danmark, Grækenland, Tyrkiet og det nordlige Italien. AMF's hovedopgave er dog at forhindre aggression ved at demonstrere NATO-solidaritet og beslutsomhed. Hvis afskrækkelsesvirkningen ikke er nok, er styrken som omfatter land - såvel som luftstyrker, fuldt udstyret og trænet til at kunne kæmpe sammen med lokale styrker i pågældende område.

AMF's landelement består af infanteri, artilleri, pansret opklaring, ingeniører, helikoptere, kampstøtteenheder og administrative enheder fra Belgien, Ca-



Der var stor interesse for arrangementet. Ca 15000 besøgte udstillingen.



Der var rig lejlighed til at studere det udstillede materiel.

nada, Vesttyskland, Italien, Luxembourg, Storbritanien og Amerika. De fleste enheder opholder sig i hjemlandet, og tilgår derfra AMF direkte i forbindelse med øvelser og andre operationer.

AMF's permanente hovedkvarter er placeret i Vesttyskland i byen Heidelberg. Hovedkvarteret er permanent bemannet med officerer og øvrige befalingsmænd fra de lande, der indgår i AMF-styrken. AMF's luftstyrker består af eskadriller fra Belgien, Vesttyskland, Italien, Holland, Storbritanien og Amerika. Luftstyrken har ikke permanent hovedkvarter eller chef, men kommer ved indsættelse under kommando af Allied Tactical Air Force eller chefen for luftstyrkerne i det område, hvor indsættelsen.

Hurtig deployering er en nøglefaktor for styrkens succes, og derfor af største betydning i forbindelse med planlægningen forud for enhver øvelse eller anden operation.

Supreme Headquarters Allied Powers Europe (SHAPE) i Mons i Belgien har ansvaret for den meget vigtige opgave, at planlægge og koordinere AMF-styrkens

lufttransport, således at de forskellige enheder ankommer til et indsættelsesområde, i den taktiske orden, som chefen for AMF har bestemt.

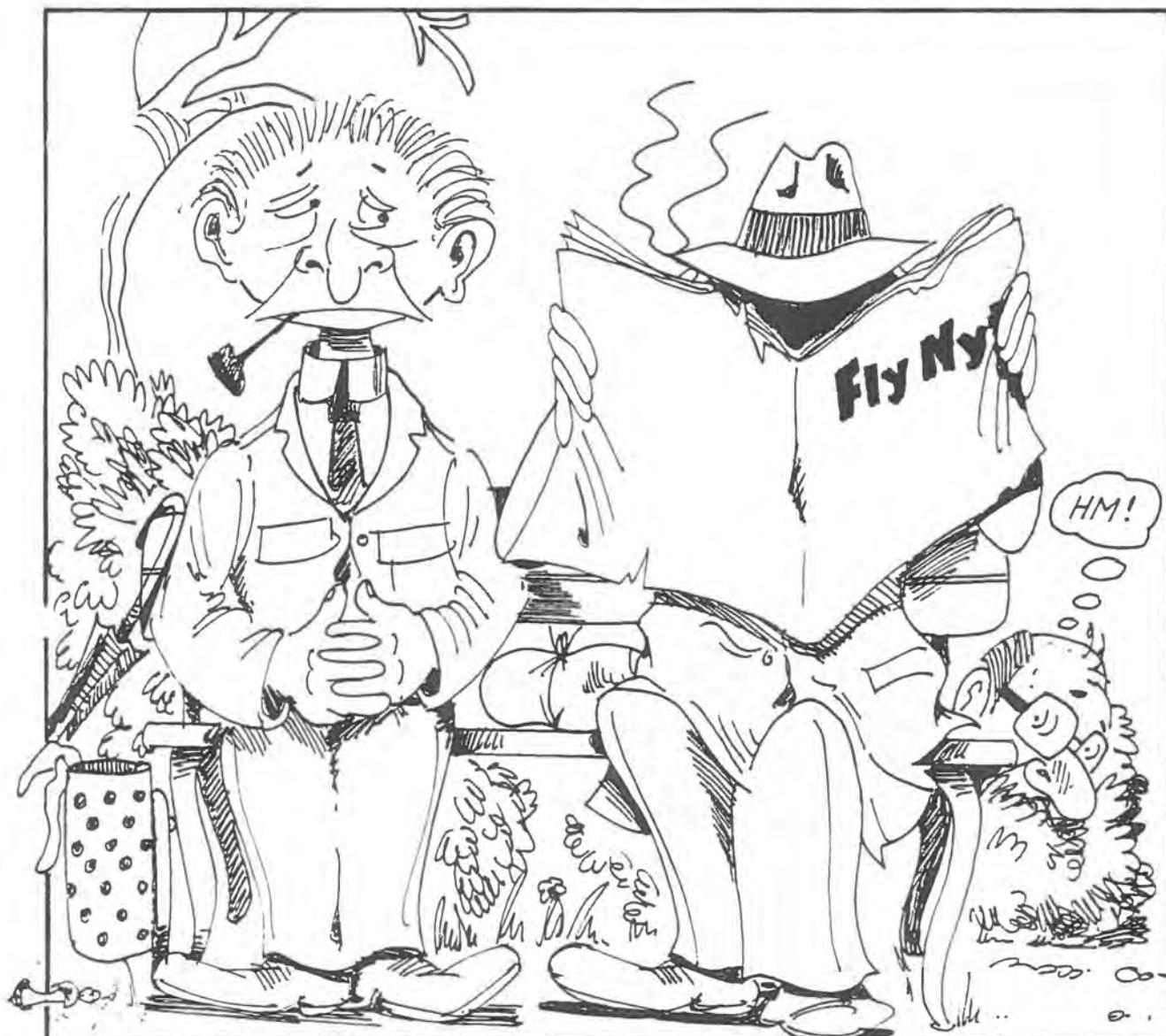
AMF-styrken er, fordi den indeholder styrker fra mange nationer, og er konfronteret med at skulle komme hurtigt frem til fjerntliggende områder, forskellighederne i sprog, procedurer og udstyr, yderlighederne i klima og terræn, i høj grad bygget på øvelser for at vedligeholde effektiviteten.

Året igennem gennemføres studieperioder, rekognosceringer og øvelser. Områderne og øvelsesrammen såvel som "timing" varieres konstant så meget som muligt, således at fleksibiliteten og kampdueligheden af denne særlige styrke konstant forbedres.

Omend disse feltøvelser er vigtige for træningen som sådan, har de dog en anden vigtig betydning herudover, nemlig at vise en potentiel aggressor, at AMF hele tiden er klar til at blive deployeret til et givet område, samt at medlemslandene alle er villige til at forsvare sig selv, samt et hvilket som helst andet NATO-land, som måtte have behov herfor.



Ser du FLYNYT hver gang ?



Modtager din enhed et tilstrækkeligt antal eksemplarer? Hvis ikke - kontakt Flyvevåbnets Specialskole, OS Lars Friis telefon nr. 42 97 20 00 lokal 3650.

P.S. Det er ikke tanken, at hver enkelt person skal have et eksemplar.

Alle kan være med

Flyvevåbnets mesterskab i skydning.

Af KN O.S. Nielsen Luftværnsgruppen,
NK ESK 500

Flyvevåbnets Idrætskomite (FLYVIK) har atter afviklet et stævne i 1989, nemlig Flyvevåbnets Mesterskab i Skydning, i perioden 15 - 17 maj med Luftværnsgruppen som arrangør.

FLYVIK blev oprettet i 1957 for at koordinere den frivillige idrætsudøvelse i Flyvevåbnet, og formålet var netop at fremme interessen for den frivillige idræt.

Som overskriften siger - "alle kan være med" - så kan hver idrætsforening fra de enkelte flyvestationer deltage med max. 12 skytter i henholdsvis DEL A og DEL B. Stævnet består således af 2 konkurrencer:

DEL A: Pistol 25 m
Gevær 200 m
Maskinpistol 100 m
Feltskydning med ovenstående våben

DEL B: Grovpistol 25 m
Armegevær 300 m

I år deltog 50 skytter fra 8 ud af ialt 16 idrætsforeninger i flyvevåbnet, så om ikke alle kan være med, er der p.t. god plads for interesserede skytter. Umiddelbart kræver 50 skytter og 6 forskellige skydediscipliner store skydebaner, masser af hjælpere og en god planlægning/tilrettelæggelse. Fakta er, at kun det sidste er nødvendigt, alle hjælper alle, når skytten ikke skyder er han enten banekommandør eller markør m.m. Netop denne form at afvikle stæv-



Geværskytter godt igang med hurtigskydning på 200 m banen, med OS C.S. Rose (LVG) som banekommandør.

net under sparer dyre personelressourcer, og giver den enkelte deltager lejlighed til nye bekendtskaber ud i flyvevåbnet, og mange deltagere ser således frem til det årlige mesterskab i skydning.

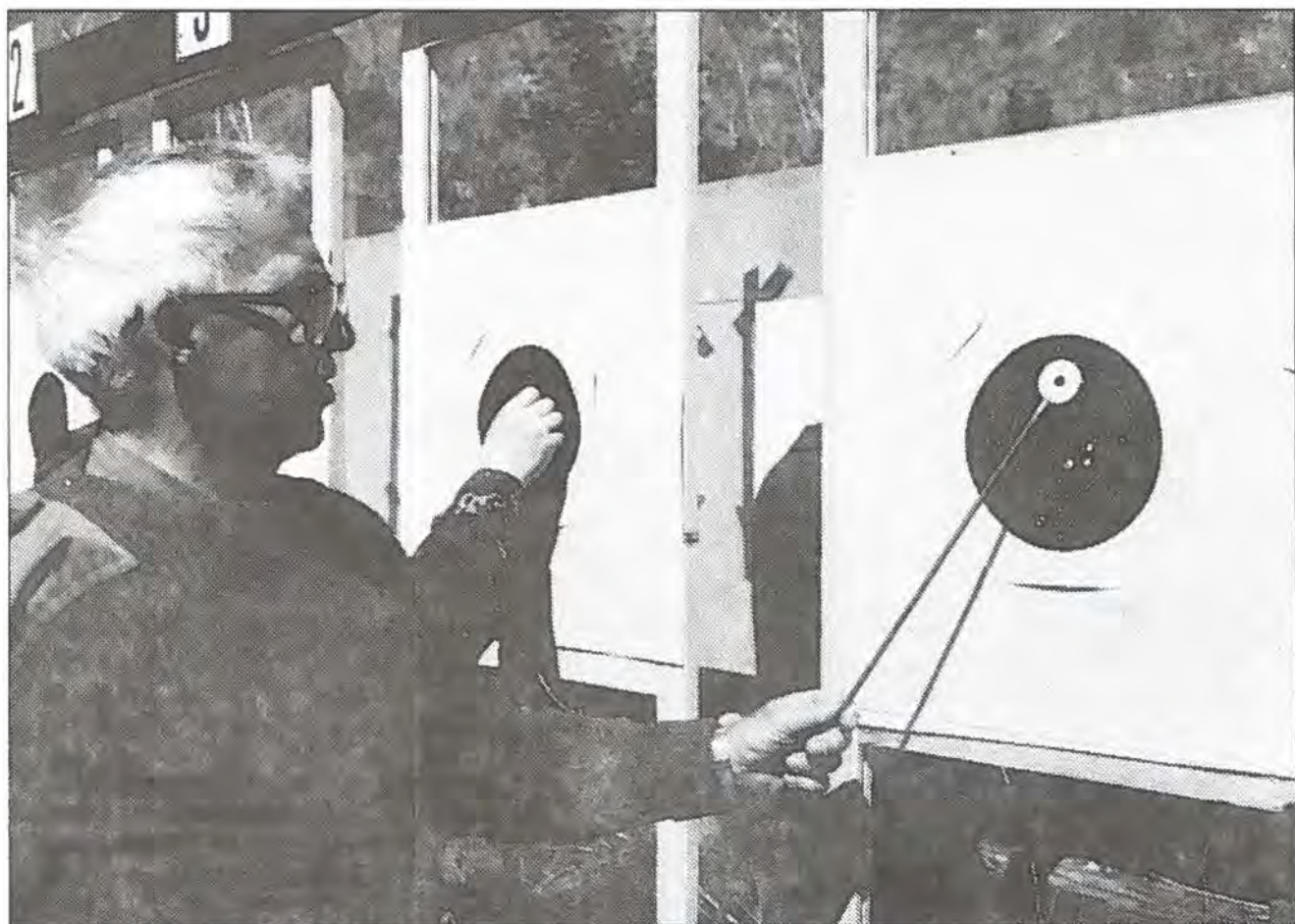
Stævnet afvikles efter samme program år efter år, idet skytterne mødes 1.dagen kl. 2000, hvor skyttemøde, indkvartering og våbeneftersyn foregår. Tidligt op på 2.dagen og hele DEL A afvikles med fælles middag med præmieuddeling. På 3. dagen gennemføres DEL B med præmieuddeling umiddelbart efter sidste skud, og deltagerne påbegynder hjemrejse omkring frokosttid.

Flere skytter deltager i næsten alle discipliner, således også FOKS A. Sewohl fra Flyvestation Avnø, der blev flyvevåbnets bedste skytte 1989. Han blev henholdsvis nr. 1,6,8 og 12 i de enkelte discipliner i DEL A, og blev således en suveræn vinder. I holdkonkurrencen blev det som ventet Flyvestation Karup

der blev det bedste hold 1989. I de enkelte discipliner blev følgende holdmesterskaber:

Pistol	Luftværnsgruppen (med ny rekord)
Gevær 200 m	Flyvestation Karup
Maskinpistol	Flyvestation Ålborg
Grovpistol	Flyvestation Karup
Armegevær 300 m	Flyvestation Værløse
Feltskydning	Luftværnsgruppen

I 1990 er Flyvestation Skrydstrup vært ved Flyvevåbnets Mesterskab i skydning, og atter vil skydeinteresserede være samlet i konkurrence og kammeratligt samvær. Selvom ikke alle kan være med (max 12 skytter i henholdsvis DEL A og DEL B fra idrætsforeningen) er der rigelig plads for nye og interesserede, og især de idrætsforeninger der ikke deltog i 1989. Velkommen på Flyvestation Skrydstrup i begyndelsen af maj 1990.



Rød - 9 - 9 - 8 - 8.

KN M. Petersen (FSNKAR) formand for FLYVIK's skydeudvalg godt igang med markering på 25 m pistolbanen.

★ ★ ★

Nye Fly-tankvogne undervejs



Modelstudie af en sværvægter. 14.93 m lang, 3.30 m høj og godt et par meter i bredden. Ved at slå op i papirerne fandt vi ud af, at den lystigt brummende motor havde 11.000 ccm, nej der er ikke et nul for meget.

I perioden fra sidste år og frem til 1992 skal der indføres 44 nye fly-tankvogne i Flyvevåbnet. Flyvematerielkommandoen tegnede kontrakt med firmaet SCANIA DANMARK A/S om levering af en 24.000 l. prototype sidste år. Denne blev leveret til Flyvestation Ålborg til afprøvning.

AFPRØVNING

I løbet af sidste år var tankvognene så på prøve ved flyvestationerne Ålborg, Karup, Tirstrup, Skrydstrup, Vandel og Værløse. Her havde chaufførerne/tankvognsoperatørerne lejlighed til at afprøve den nye herlighed.

Tankvognsoperatørerne på Flyvestation Vandel var stort set tilfredse med det nye køretøj. Især understreger man, at chaufførens plads nu er blevet til en rigtig arbejdsplads, som er indrettet til at opholde sig i mange timer om dagen.

ÆNDRINGSFORSLAG

Det er nok ikke muligt, at fremkomme med et produkt, som tilfredsstiller alle fra starten. Drivmiddelgruppen på

Flyvestation Vandel ville gerne have ændret indfangerne til bommene, således at disse ikke stødte mod tanken. Larmen fra pumpen blev fundet uacceptabel høj og endelig ville man gerne have plads til mere end 1 L. skueguglas i drænskabet. Ellers var der tilfredshed med den nye arbejdsplads.

FLOT

Fly Nyts medarbejder sendte tankerne tilbage til flyvevåbnets barndom og beundrede teknikkens fremskridt. Ikke mindst da fly-tankvognen under baglænskørsel udsendte tydelige advarselstøner, som klart sagde, - Af vejen, her kommer jeg! De nye 24.000 l. fly-tank-sættevogne anskaffes i et antal af 44 og leveres med 10/11 om året indtil 1992.

Sammenlignet med FIAT-tankvognen laster den nye fly-tankvogn 4.45 t. mere og har 110 Hk. til at trække de overskydende 4.45 t. Den totale vægt af vogn-toget bliver 34.5 t. et rimeligt imponerende skue med en størstehøjde på 3.3 m.

s-n.



Lennart Ege er gået fra borde



L.A.T. Ege

Af Oberstløjtnant Hans A. Schrøder

I 1950, netop det år da flyvevåbnet blev oprettet, sad en 15 års knægt og slugte en netop udkommet bog: "Flyvemaskiner over Danmark" af L.A.T. Ege og Jørgen C.C. Elholm. Beskrivelsen af de mange forskellige fly var skrevet med en smittende entusiasme, så man huskede både billeder og tekst. Man blev det, som svenskerne så malende, men helt uoversætteligt kalder "flygbiten".

Siden er det blevet til mange bøger fra Lennart Eges hånd. Altid om fly, flyvere og flyvning. Og altid har det været denne fascinerende kombination af menneskeligt vovemod og foretagsomhed på den ene side og flyvemaskinen som teknisk vidunder på den anden side, der har inspireret Ege til at fortælle en god og sandfærdig historie.

Da den ungdommelige læser af Eges første bog mange år senere sad som chef for eskadrille 500 i Vedbæk, vovede jeg mig en dag over på Eges kontor på Hen-

riksholm for at høre, om han havde noget om kontrol- og varslingstjenestens historie.

Det var ikke meget, der fandtes, men dog lidt. Men snart begyndte "staldfiduserne" at vælte ud af ham. "Har du prøvet at tale med xxx? For han har måske noget. Hvad med at ringe til yyy-jeg har nummeret her. Jeg skal prøve at se, om jeg har de personfotos, du spørger efter, ellers skal du tale med dette her nummer i Værløse eller også FTK. Billeder af fly er ikke noget problem. Kender du oberst C.C. Larsens erindringer? De findes kun i en privat udgave. Jeg har da vist også en båndoptagelse med oberstløjtnant Sandqvist, hvor han fortæller om gamle dage. Vi må også kunne finde ud af hvilke pakker i Rigsarkivet, der rummer Østre- og Vestre Flyvebasiskommandoes arkivalier o.s.v. o.s.v."

Jeg havde mødt en krydsning mellem et omvandrende leksikon og - hvad der måske var endnu vigtigere - et omvandrende indeks til hvor og hos hvem, der var yderlige information at hente.

Men jeg havde også mødt en helt utrolig hjælpsomhed, når det drejede sig om at afdække lag af flyvevåbnets historie.

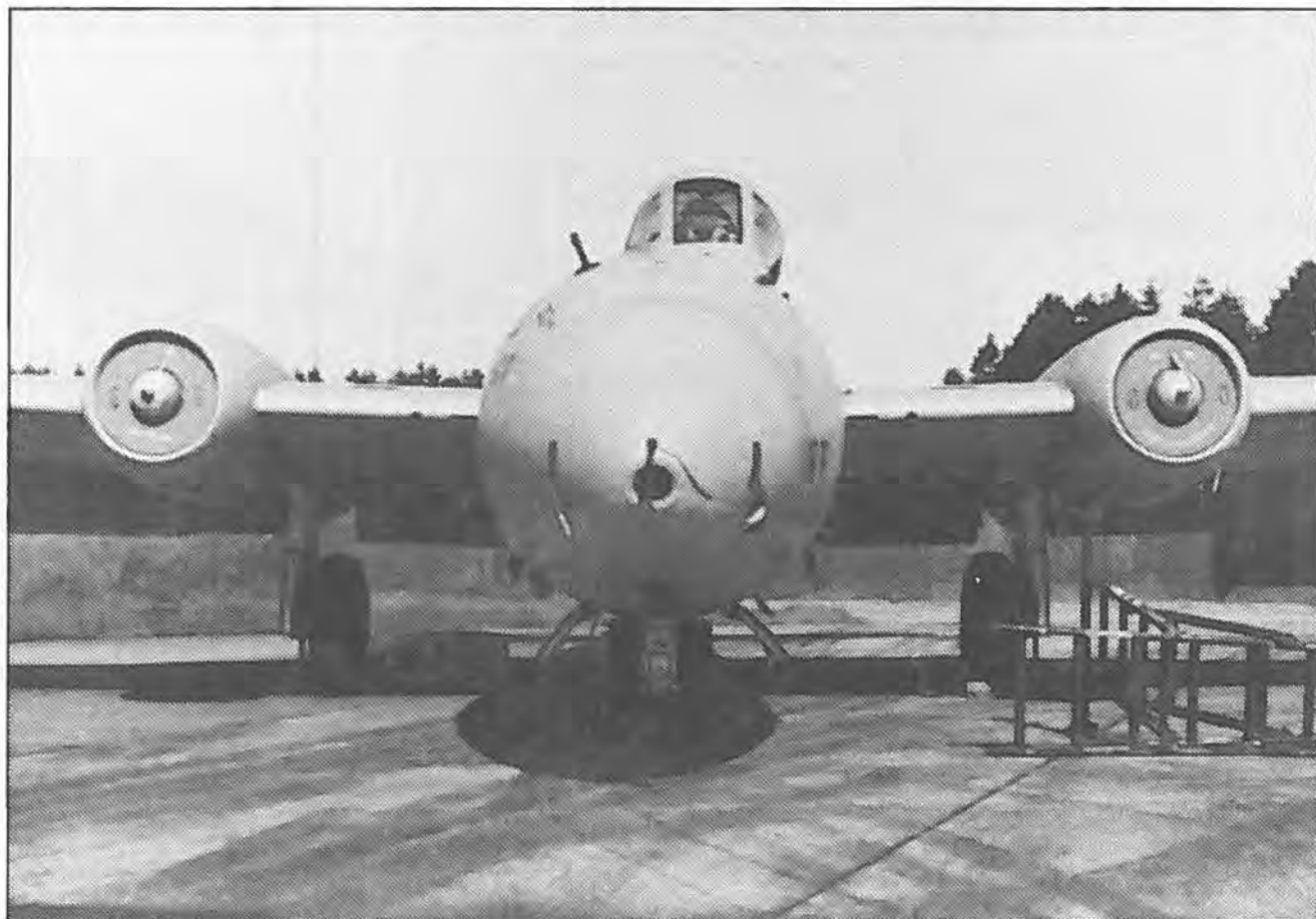
Fredag den 12. maj fyldte Lennart Ege 70 år, og det betød, at der fra den 1. juni ikke har været nogen leder af Flyvevåbnets Historiske Samling.

Det er vi mange, der dybt beklager. For jeg var jo langt fra den eneste "kunde i butikken". Telefonopringninger, breve og visitter kom i en stadig strøm for at nyde godt af Eges store viden og hjælpsomhed. Og vi må derfor stærkt håbe, at det for flyvevåbnet så vigtige arbejde med vores fortid, som Ege har udført i en menneskealder, snarest må blive videreført til gavn for vores fremtid. For uden rødder dør selv det smukkeste træ.

Som repræsentant for de mange, der har nydt godt af Lennart Eges engagement og assistance, uden hvilken vi ikke ville have kunnet give det samme bidrag til flyvevåbnets historie som nu blev muligt, skal der lyde en varm tak og et held og lykke i et "flygbitent" otium.

★ ★ ★

Gammel fugl sikkerhedslandede



Den udsædvanlige anbringelse af cockpittet får mange til at tænke på en tudse der har mistet det ene øje. (foto s-n)

Mange tjenstgørende er født efter at English Electric Canberra første gang gik i luften under betegnelsen B-1, det var den 13. maj 1949, altså for lige godt 40 år siden.

Nu holdt den altså parkeret ude i SW-området. Det var noget med, at booster-pump'en ikke rigtig ville mere. Ikke noget med at tage chancen for at nå Flyvestation Værløse, som var destinationen, så hellere en sikkerhedslandning på Vandel. At den slags sker lige til fyraften er næsten en selvfølge.

DØMT UDE TIT

Man skal meget langt tilbage i rækken af flykendingsbøger for at finde noget om Canberraen. I The Observers Book of Aircraft, årgang 1961, meddeles det, at produktionen af typen P.R.9 blev lukket med udgangen af 1960. Flyet forventedes afløst midt i 60'erne af den supersoniske TSR.2., som vist iøvrigt blev opgivet. Så er flyet iøvrigt blevet dømt ude - ingen ved efterhånden hvor tit -

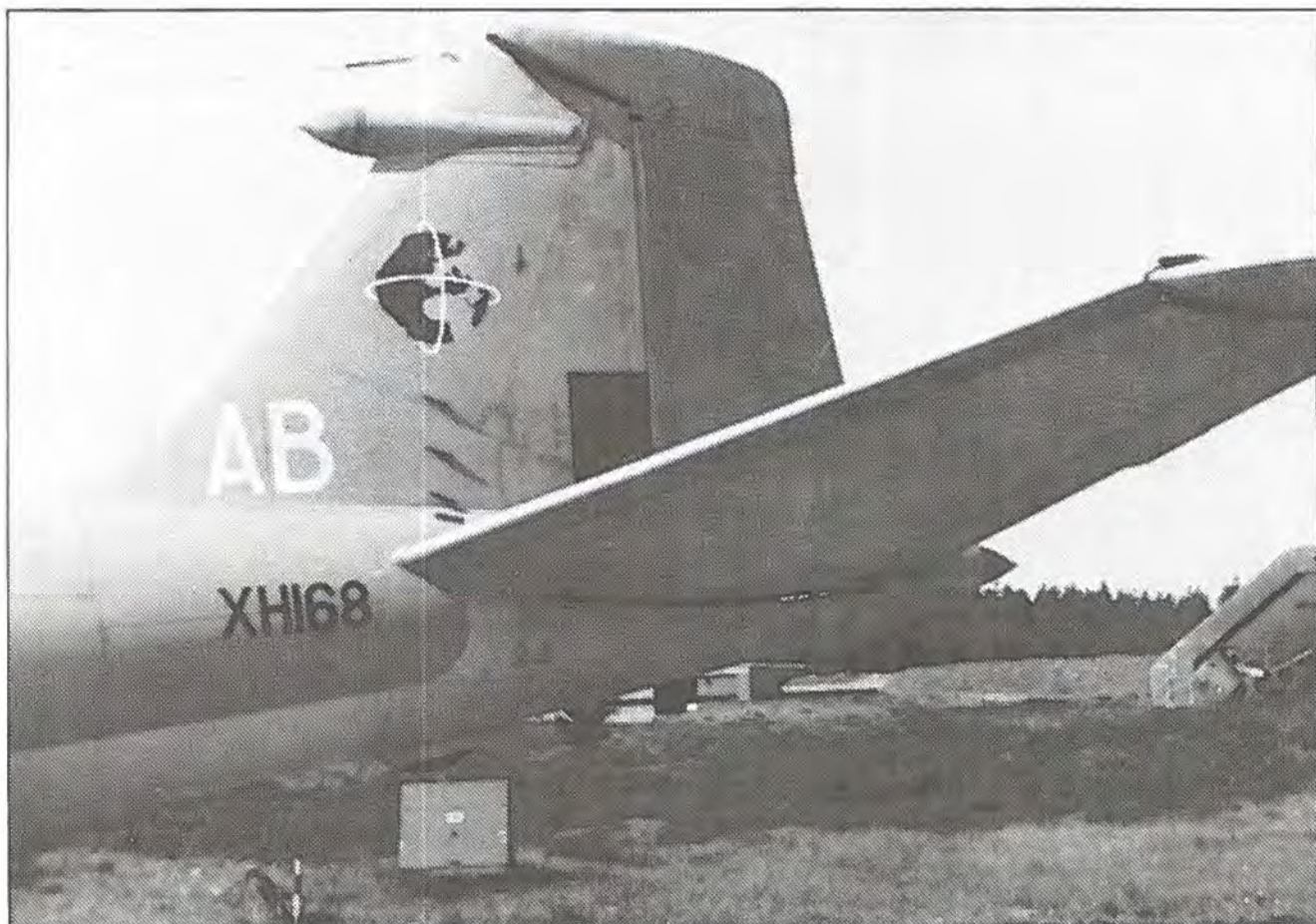
men se selv, den er her endnu og flyver stadig.

LET BOMBER

Canberraen blev født som let bombefly og kunne medføre to 1.000 pounds bomber i bombebrønden og to tilsvarende hængende under planerne. Hertil kom, at der i en pod under bugen var monteret fire 20 mm. Hispano-maskinkanoner. English Electric fik solgt Canberraen til Indien, New Zealand, Australien, Peru og Venezuela i forskellige konfigurationer. Den blev også fremstillet i USA under betegnelsen Martin B-678. Der var en del, der i de to dage reparationen varede, fik kigget på den flyvende "Museumsgenstand", en betegnelse besætningen givet ville have sig fra bedt.

Skal vi så iøvrigt gætte på, om ikke Canberraen også flyver på den anden side af årtusindskiftet?

s-n.



Canberraens typiske sideror, som fotografen ikke kunne stå for. (foto s-n)

★ ★ ★

Fly Nyt



FLYVERSTABEN
DEC 1989

TIL TJENESTEBRUG



STUD-LUFT 1989. Læs mere herom i FLYNYT.

FLYNYT udgives af Flyverstaben

Redaktion :

Oberst M.J. Johnsen
(ansvarshavende)
Flyverstaben Tlf.
42 89 22 55 lok. 3802

Kaptajn B.B. Christiansen
Flyverstaben Tlf.
42 89 22 55 lok. 3823

Seniorsergent N.M. Schaiffel-
Nielsen
Flyvestation Vandel Tlf.
75 88 52 00 lok. 4100

Postadresse :

FLYNYT
Forsvarskommandoen
Flyverstabens Inspektionsafd.
Postbox 202
2950 Vedbæk

Layout, reproduktion og fordeling :

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet Tlf.
42 97 20 00 lokal 3650

Sidste frist for indlevering
af stof til næste nr. af
FLYNYT er 07 FEB 1990.



Indholdsfortegnelse

Interview med C. Hvidt.....	5
HAWK'S 25 års jubilæum set fra Eskadrille 543.....	7
No. 1. (F) Squadron til den endelige operative test i Danmark.....	9
Kronprinsen's F-16 debut.....	15
US AIR FORCE reserve kom i god kontakt med naboerne.....	17
Udgangspåklædning i Flyvevåbnet forbedres.....	20
EDB-registrering og EDB behandling af tilbagemeldings- skemaer under luftværnsgruppens mønstringsøvelse sep- tember 1989.....	21
Flyvetur på 4300 miles for at træne reservister på Flyvestation Vandel.....	23
Vi anmelder: Luft- og Rumfartsbogen 1989-90.....	28
Tactical Fighter Weaponry 1989 i Oksbøl.....	29
En sjælden fugl.....	36
E-018 er landet.....	37
En krigsfange vender tilbage.....	39
TFW 89 deltagere i Oksbøl.....	41
Stor indsats på presseområdet i US AIR FORCE.....	46
Forsvarschefens afsked.....	47
Flugtskytter i shelters på Flyvestation Vandel.....	48
Erfaringer fra en mobiliseringsøvelse i Luftværnsgruppen.	49
Maverick missiler til Flyvevåbnet.....	53
Ser du FLYNYT hver gang?.....	58
Royal Air Force mobile catering support kan bespise 2000 mand.....	59
Sommerkursus 1989.....	61
STUD-LUFT 1989.....	63
Det er bestemt ikke rart at blive skudt på.....	67
FLYNYT anmelder.....	69

TINBOX-tillægget

Interview med C. Hvidt

Det var væsentligt at få lov til at lave fejl.



Oberst C. Hvidt

Der er blevet svedt tappert over budgetterne rundt om på Flyvevåbnets tjenestesteder. Ikke alle har vel følt det "retfærdigt" at skulle tænke så meget over, hvad enhedens behov vil være til næste år.

Fly Nyt har - med baggrund i det redaktionen har lyttet sig til - følt, at der her var en god anledning til at stille spørgsmål om emnet til stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Chr. Hvidt (VIT).

PRØVEÅRET

Vi stillede spørgsmålet, - 1989 var et "prøveår" på budgetteringsområdet, er der indhøstet erfaringer, som kan bruges?

- Ja det mener jeg, svarer Chr. Hvidt.
- Jeg mener også det var nødvendigt med det prøveår, det har hindret, at nervøsiteten blev alt for stor. Samtidig me-

ner jeg, det er væsentligt, at man kan få lov til at lave fejl uden at det får de helt store konsekvenser. Lad mig sige, fortsætter han, -Det er min opfattelse, at der er blevet gået til sagen med ildhu.

Jeg har altid været fortalere for en decentralisering af det økonomiske ansvar. Det er ganske enkelt en forudsætning for den nødvendige økonomiske ansvarlighed, som de fleste har, og som alle bør have. Det er væsentligt at vide hvad ting koster. Gør man det, ja så tænker man sig ofte om mere end een gang, før man køber to af den samme ting.

Er det din opfattelse, at Flyvevåbnet så at sige var klædt på til at gå igang med budgetteringen for 1989?

- Flyvevåbnet var ikke klædt på til opgaven, det var der ingen der var. Det vil rent ud sagt være urealistisk at tro, at man kunne være klædt på til at gå igang, hvis vi skulle være det, så var vi aldrig kommet igang. Vi har selvfølgelig lidt under, at have så få med en økonomisk uddannelse. Det er derfor også meningen, at vi skal igang med en systematisk uddannelse af folk, men lad mig tilføje, at jeg er kold overfor kravet om mere personel til løsning af opgaven.

Hvordan forestiller du dig uddannelserne gennemført, og på hvilke niveauer?

- Det personel der skal arbejde med at udarbejde budgetterne skal have en egentlig uddannelse. Derefter skal nøglepersonellet have forelagt de overordnede principper vedrørende budgettering. Vi skal ganske enkelt forberede et holdningskifte. Dette skifte skal finde sted hos alle. Ikke blot hos de der sidder i budgetsektionen. Vi skal alle vænnes til at tænke i økonomi. Kan du ikke frygte, at det bliver "Budgetfolket", der kommer til at styre udviklingen i Flyvevåbnet?

- Jo, tingene vil blive styret af budgetfolket, hvis der ikke er andre der vil. Det kan imidlertid ikke nytte, at

indflydelsen kommer til at ligge der. Alle skal deltage, vi må vænne os til, at økonomien er en del af helheden!

Ø OG O SKAL TALE SAMMEN!

Ude i den "spidse ende" af systemet er det ind imellem opfattelsen, at Ø og O taler meget lidt sammen. De opfattes, som modstående størrelser. Kan man forestille sig, at grunden til denne opfattelse fjernes med budgetteringens indførelse?

- Det er nok rigtigt, at den opfattelse findes, og den har vel også fundet sted. I den overgangsperiode vi er inde i, må vi se i øjnene, at det stadig kan ske, indtil en god koordination fremover finder sted.

- Ser vi på den budgetvejledning, som er sendt ud denne gang, er den blevet væsentlig klarere, og niveau II, Flyvertaktisk Kommando, har fået en større indflydelse på budgetlægningen.

- Fremover vil Flyvertaktisk Kommando være istand til at udsende budgetvejledning og oplysning om rådighedsbeløb betydelig tidligere. Det skyldes, at Forsvarskommandoen fremover vil tilpasse årsprogram og 6-års planlægning samtidig med at finansloven udarbejdes. På denne måde vil der blive bedre tid for niveau III myndighederne til at udarbejde budgettet.

WORST CASE-PROBLEMATIKKEN

Vi spurgte VIT, hvorledes han opfattede

"worst case"-budgettering, han svarede, - Det er min opfattelse, at decentraliseringen vil være med til at fjerne "det værste fedt" fra sidebenene. Niveau III cheferne har et stort ansvar for, det ikke sker. Det er deres ret og pligt at gribe ind, hvis nogen søger at sikre sig for meget, og andre derved bliver nødlidende. - Det er min opfattelse, fortsætter han, at man ikke skal gribe ind i tide og utide og derved tage glæden og ansvaret fra folk.

Selvfølgelig kan vi gribe ind, hvis tingene ikke bliver gjort godt nok, men vi har ingen ide om at fare ud og lave kollektive afstraffelser.

Hvor finder vi de fælles samarbejdsudvalg i budgetteringssystemet?

- Det kan jo for eksempel klares ved at samarbejdsudvalget nedsætter et økonomisk underudvalg, som kan kalde eksperterne fra enhederne ind, for at gennemgå og drøfte udviklingen på budgetområdet, for ad den vej, at følge med i, hvad der sker på området.

Underudvalget kan så overfor det fælles samarbejdsudvalg redegøre for, hvad der sker.

- I øvrigt betragter jeg det fælles samarbejdsudvalg, som en medspiller og en medansvarlig. For mig er der kun tale om formelle forskelle. Budgetter er en del af dagligdagen, der skal drøftes, som alle de andre ting vi drøfter.

s-n

* * * * *

SPECIAL-TILBUD

Genbrugsblokke i diverse størrelser kan bestilles uden beregning hos:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Bygn. 17
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Tlf. nr. (42) 97 20 00 lokal 3686.



* * * * *

HAWK's 25 års jubilæum set fra Eskadrille 543



På trods af det barske efterårsvejr var der stor søgning til åbent hus arrangementet.

Af MJ J. Due CH/ESK 543

8 OKT 1964 blev Eskadrille 541, 542, 543 og 544 oprettet i forbindelse med en stor parade på Fort Bliss, Texas. Her i 1989 rundede eskadrillerne det første rigtige jubilæum, en begivenhed der i eskadrille 543 blev markeret med eskadrillefest og åbent hus.

Et til lejligheden nedsat festudvalg havde arbejdet på arrangementet et lille års tid og 7. oktober kl. 1400 indledtes festlighederne med en reception i eskadrillen for ESK 543 veteranforening "43's HØGE". Foreningen havde tromlet over 100 medlemmer med pårørende sammen, der ved receptionen kunne udveksle oplevelser fra tiden i eskadrillen.

Om aftenen var der arrangeret eskadrillefest i Bøgeskoven, Stevns, sammen med eskadrillens nuværende personel og kl. 1800 strømmede de 170 festdeltagere til

Bøgeskoven. Blandt festdeltagerne var OB F. Fischer, CH/LVG, OL K. Rosgaard, CH/HAFD-Ø, OL M. Christensen CH/FLSP og MJ P.A. Hedegård Hansen, eskadrillens første chef.

Under spisningen blev eskadrillens nuværende og tidligere præstationer behørigt omtalt af forskellige talere, og formanden for "Høgene" Hans Mohnsen, overrakte eskadrillen et flot solur i jubilæumsgave.

Et højdepunkt på aftenen var overrækelsen af Høgetrofæet, et trofæ, som blev indstiftet af "Høgene" i 1976, og som hvert år overrækkes en person eller kreds af personer, der har gjort en særlig indsats for eskadrillen. Hans Mohnsen overrakte trofæet til SSG V. Petersen med ordene: "Høgeforeningens bestyrelse var ikke i tvivl i år. Trofæet kunne her i jubilæumsåret kun

gå til dig. Du har gjort tiden med fra eskadrillens start, og du har i tidens løb gjort dit til, at eskadrillen har det høje niveau, vi ser i dag".

Efter spisningen blev der spillet op til dans, og festen fortsatte til ud på de små timer.

Næste dag, selve jubilæumsdagen, havde Eskadrillen åbent hus. Fra morgenstunden havde vejret været gråt og kedeligt med småregn, men kl. 1000, da portene blev slået op, var regnen stilnet af, og det var begyndt at klare op. Lige indenfor porten havde Sjællandske Livregiments musikkorps taget opstilling, og de mange Stevnsboere blev mødt med festlig militær musik. Endvidere leverede 2 F-16 et flot "Fly-by" som indledning på arrangementet. Inde på eskadrilleområdet blev alle eskadrillens aktiviteter fremvist enten som static display eller som "arbejdende stand". Programmet omfattede simulatorprogram-

mer i kontrolvognene, bjærgning af køretøjer, udpakning (decanning) af missiler, hundepvisning fra Flyvestation Sigerslev, 12,7 mm LVMG i firling affutage, HJV-udstilling, udstilling af ESK ABC- og sanitetsudstyr, samt briefinger og lysbilled fremvisning. Det hele krydret med overflyvning af F-35 og demonstration af nedfiring af en person fra en S-61 helikopter.

Bag beredskabsbygningen havde stamersonelmessen oprettet forplejningsområde, hvor de 1200-1500 besøgende kunne hvile benene og slukke tørsten, mens de samlede kræfter til at fortsætte rundt i området.

Kl. 1400 blev porten igen lukket og eskadrillens personel kunne trække, men tilfredse, se tilbage på et jubilæumsarrangement, der på passende vis havde markeret, at en af dansk luftforsvars skarpeste spidser havde rundet de første 25 år.



Chefen for Luftværnsgruppen, OB F. Aa. Fischer taler ved jubilæumsfesten.

* * * * *

No. 1. (F) Squadron til den endelige operative test i Danmark



Den forlængede version af C-130 Hercules Mk. 3 guides ind til platformen, hvor godset skal losses ud.

Tekst og billeder, N.M.Schaiffel-Nielsen

Først kom de med færger fra England og ad landevej fra Vesttyskland. Senere på ugen fyldtes luften af den kendte brummen af C-130 Mk. 3, Hercules, transportfly fra 38. Group. Mk. 3 er den forlængede version af C-130H-versionen, som RAF i 1978 besluttede at forlænge med 4,57 m., noget der forøgede fragtrumets volumen med 37%.

Man bliver aldrig træt af at betragte Hercules transportflyet, når det på to motorer brummer ind i eskadrilleområdet. Allerede før det ruller ind på platformen, sænker losseklappen sig ude agter og loadmasteren kommer frem på rampen klar til at dirigere rundt med modtageholdet. På kort tid er godset losset ud. Sjældent skal der refueles. Dørene lukkes. Motorerne startes op, og flyet bakker ud fra platformen og ruller ud gennem eskadrilleområdet. Det hele tog meget kort tid.

Denne fredag morgen var det imidlertid lidt anderledes. Kort efter at flyet var rullet ind på platformen, sænkede den kendte danske tåge sig over flyve-

stationen. Det var ikke morsomt. Vi skulle med en tur til Wittering, No 1 (F) SQN hjembase. Ventetid. Vejrmanden sagde opklaring klokken 10 lokal tid, altså vente.

NOGET HELT ANDET

Loadmasteren, Flight Sergeant John Orr, havde prøvet den slags masser af gange, så han gik i en indøvet venteposition. Det bestod blandt andet i at sørge for kaffe eller te til besætning og passagerer. Alt medens Flight ASCOT 5538 havde sine 6 dæk fast plantet på betonen. Nu kan der siges mange vittigheder om vejrfolk og deres vejrudsigter, men denne fredag passede det næsten på minuttet. Opklaring klokken 10. Skipper (fartøjschef) Flt. Lt. Dave Hamlin, copilot Flt. Lt. Murphy, navigator Flt. Lt. Pete McNichol og Air Engineer, Sergeant Phil Chappel, indtog deres pladser i cockpittet og snart efter møllede den første motor rundt. Opkald til tårnet og taxi-clearance, vi var på vej.



En Landrover er bakket ind for at trække en af de medbragte trailere ud af C-130-flyet. De tre i forgrunden har intet med løsningen at gøre, de tilhører RAF Regiment, som deltog i nærforsvaret af No. 1. (F) SQN hide.

Næsten. Stop ved touch-down til bane 09. Kastrup havde ikke sin clearance for turen til Wittering klar. Vente. Navigatøren så lidt polisk ud, som om han tænkte sit om flyvekontrollen. Han sagde intet. Der gik fem minutter. Alle fik pludselig travlt og nu kørte motorerne ikke længere i Idle, tomgang. Brølet fra de fire Allison-motorer når 4x4 508 ehp slippes løs er ganske voldsomt. Når bremserne slippes, er accelerationen ikke at sammenligne med det, der fås i en FIAT 127. Og pludselig er vi på vej op i de lavthængende stratus-skyer, skybase 3-400 fod, ca. 100 m. Vi kommer op i den blå himmelude omkring VESTA, på den jyske vestkyst nord for Esbjerg, med kurs 240 grader og på vej mod den fastlagte flyvehøjde 24.000 fod. Heroppe er umådelig flot. De mellemhøje skyer antager fantastiske former og højt over os nogle tynde cirrus-skyer, som består udelukkende af tynde iskrystaller. Dave peger opad i SW-retning. Deroppe ligger en tankflyver med to små prikker (jagerfly under refuelling) hængende i slangerne. Refuelling i ca. 30.000 ft., det så flot ud. Nær Englands østkyst krydser fire Canberras vor kurs fra nord til syd. Trapformation, det lignede noget, som før

er set i krigsfilm fra den anden verdenskrig. De kom lidt tæt på. Hamlin reducerede speed og drejede lidt mod nord, men flot så det ud, da de forsvandt ned under bagbords vinge.

SMØRLANDING OG ØVELSE

Fra 5000 ft kan man se jorden. De sidste 5 miles ind til Touch-down på Wittering er øjnene alle steder på een gang. Dernede ligger et gammelt slot omgivet af vand. Landingslysene bliver tydeligere og tydeligere alt medens højdemåleren kører baglæns, 1000 ft. 500 ft., 200 ft., 100 ft., nu må bumpet snart komme. Det var nu vanskeligt at erkende. Et lille puf og vi rullede ned ad banen. Så kom brølet da motorerne blev sat i reverse og herefter næsten stilhed. Efter halvanden time med headset på, for at beskytte ørerne mod den værste larm er, motorer der kører i Idle næsten en lise.

RAF Wittering summede af liv. Der var stor travlhed på Flightlinen, hvor C-130'ere brummede ud og ind. Gods blev læsset og flyene tog af. Rundt om var der vagter alle steder. Der var øvelse. Opholdet på Wittering blev til flightlinen og en tur ned i landsbyen, hvor kirken blev beset. Ikke mindst fordi

kirken havde et RAF kapel, som vidnede om flyvestationens tilknytning til landsbyen. Især kirkegården vidnede om tilknytningen ved de mange gravsten over medlemmer af RAF, som er faldet i de krige England har deltaget i fra 2. verdenskrig til i dag.

Klokken 1800 ruller Flight ASCOT ud til start. Der er ikke tale om flyvning for luksusturister. Vi befinder os i lastrummet sammen med en Land Rover med trailer, en gaffeltruck og forskelligt andet gods. Altsammen solidt surret med kæder og trosser af loadmaster Toomer. Passagererne, 10 mand af RAF Regiment, som skal til Vandel på Øvelse, er spændt fast med seatbelts om hoften, og så går det hjemad. Starten denne gang lyder, med 15.000 kg. last, naturlig nok mere besværet. En rutinetur på 1:30 og vi lander igen på Flyvestation Vandle. Harrierne er kommet før os.



Der er næsten ingen grænser for "Hittepåsomheden", når der skal laves lokale "Våbenskjolde". Her er det Hercules træningseskadrillen der har udfoldet fantasien om, hvordan det går dem der ikke klarer testen.

DET ER SLET IKKE EN HARRIER!

Harrierne fra No 1 (F) SQN er kørt ind under sløringsnettene i hiden ude i SW. Vi mærker ikke meget til enheden, de kan klare sig selv. Kun på et område, badning, er de henvist til flyvestationens faste faciliteter.

Lyden derimod, den kan ingen undgå. Amerikanerne kaldte lyden fra A-10'ernes motorer, - The sound of freedom, (lyden af frihed). Ingen "frihed" kan støje så meget som en Rolls-Royce Pegasus Mk 105



Så fik vi det nye VTOL-vidunder at se i luften over Flyvestation Vandel. Computerfly? Alle tiders at flyve var Flt.Lt. David Pooles karakteristik af det nye fly.

vectored-thrust turbofan-motor. Lyden er enorm.

Vi har gennem årene stiftet bekendtskab med Harrier Gr. Mk 1,2,3 og Gr. T Mk.4. Nu gjalt det så British Aerospace Gr. Mk5.

Vi ville gerne vide lidt om forskellene mellem de "gamle" Mk. 1 til 4 og det nye vidunder. Den rigtige til at fortælle os om det var Flt. Lt. David Poole, 29 år, og de sidste 12 måneder tjenstgørende ved No 1 (F) SQN i Wittering. Før Wittering har han gjort tjeneste i Gutersloh i Vesttyskland ligeledes hos en Harriereskadrille. Sammenlagt har han fløjet 900 timer på Gr. Mk. 3 og 200 timer på Gr. Mk. 5

Vi spurgte ham, - hvordan er det at flyve den nye Harrier?

- Det eneste de to fly har til fælles er navnet. Den nye kan ikke sammenlignes med den gamle. Der er 25 år til forskel på de to fly i teknik. Hvor det gamle fly blev fløjet med hånd og hydraulik, flyves det nye på den nyeste teknologi, det er et rigtigt computerfly.

- Hvad betyder det for piloten?

- Det betyder et mere stabilt fly at flyve, det betyder sikrere navigation og en mere præcis våbenaflevering. Eskadrillens ansvarlige for PR, Warrant Officer Ray Coutts, tilføjer, - Det eneste der er tilbage af den gamle Harrier er en tunet version af den gamle Pegasus-motor, ellers findes der ingen dele, som ville passe ind i den gamle Harrier.

David Poole er begejstret for det nye



Billedet her demonstrerer ganske godt de omgivelser Harrier-flyet normalt opererer i. Græsmark, skov og krat. I Flyvevåbnet kræves rene baner, rene hangarer med meget mere. Flyet her er konstrueret til at overleve i FOD-omgivelser der ville give en dansk flyvesikkerhedsofficer nervesammenbrud på få sekunder.

fly, han fortsætter, - Den nye super-kritiske vinge har givet en meget større nyttelast. I stedet for fem stationer til ophæng af våbenlast har vi nu 7. Vingen betyder også, at vi kan starte med en meget tungere last end før. Omkring pilotens arbejdsplads i cockpittet siger Poole, - Vi har fået enertnavigation med rullende kort. Det betyder, at vi hele tiden med sikkerhed ved, hvor vi er og vi ved, hvor langt der er til målet. - Det betyder, fortsætter han, at vi får mere tid til at koncentrere os om truslen udefra, altså fjendtlige fly. Det nye bobleformede cockpit giver os et bedre udsyn, samtidig med, at vi kan koncentrere os mere om Radar Warning Receiver systemet.

- Er de danske F-16 en trussel i regner med?

- De danske piloter er utroligt gode, hvorfor de danske F-16 udgør en stor

trussel imod os. De giver os god træning, en kort pause, faktisk næsten for god. En hjælp for os er det, at flyet nu altid er udrustet med Sidewinder luft-til-luft missiler, de er gode til selvforsvar.

- Var det ikke meningen, at flyet skulle have en maskinkanon?

- Jo, der er planer om at indbygge en 25 mm 5-løbet Gatling maskinkanon i flyet, men det er endnu ikke sket. Vi regner med, at det kommer senere.

KONCEPTÆNDRING

- Har flyets længere rækkevidde og større våbenlast betydet ændringer i det tidligere koncept for operationerne?

- Der er ingen tvivl om, at koncepten er under forandring. Vi behøver ikke længere operere fra strips helt fremme ved fronten, hvor fjenden også på landjorden udgør en større trussel, end hvis vi kan starte fra en position der ligger længere væk fra frontlinien. Uanset dette, må vi fortsat se i øjnene, at vores hide (skjul) vil blive opdaget, og vi bliver nødt til at flytte.

- Kan du kort fortælle, hvorledes opgaverne til eskadrillen stilles?

- Det foregår ved, at hæren giver målet der skal nedkæmpes til AIR OPS. Her bestemmer man, hvem der skal angribe målet og med hvor mange fly. Piloten, som sidder i sit cockpit får af GLO'en (Ground Liaison Officer), forbindelsesofficeren, leveret kortet med målet på. Piloten planlægger herefter flyvningen i cockpittet, hvorefter han over telefriefingen giver de andre piloter besked. Herefter er alt tavshed, ingen bruger radioen.

- Hvad med brug af FAC, Forward Air Control?

- Vi bruger kun FAC'en når vi flyver Close Air Support, ellers har vi ingen kontakt med ham.

LANG DAG I COCKPITTET

- Hvor lang tid tilbringer du i cockpittet under øvelser, spørger vi David Poole.

- Det kan blive op til ti timer, svarende til seks missioner, svarer han.

- Kan man bevare koncentrationen så længe?

- Ja det kan man, men det er kun fordi det er så spændende. Samtidig holder

adrenalin dig igang. Du ved egentlig ikke, hvor længe du har siddet i cockpittet før du er færdig.

I den lille eftersnak vi havde under fotograferingen indrømmede David Poole dog, at det gik ganske meget ud over ryggen, når man havde siddet i cockpittet i ti timer.

TURN AROUND

Vi havde lejlighed til at overvære et "Turn Around". Larmende kommer flyet langsomt ind til "Forward Operational Pad" en meget lille landingsplatform og foretager en lodret landing. Så ruller flyet ind mod hiden, men inden det når ind, checkes det for eventuel C-forurening.

Teknikerne står klar til at modtage flyet. Det skubbes ind under sløringsnettet og på et øjeblik sværmer teknikerne omkring det. Cockpitboblen pudses. Ammunitionsfolkene går igang med at hænge den beordrede last af ammunition på flyet. Der checkes motor og andre tekniske installationer. Crewchiefen for teknikerne taler med piloten, om der er noget specielt der skal ses efter eller rettes. Der hældes brændstof på. Alt synes at ske på een

gang, men der er orden i galskaben. At det hele sker med gasmasker og ABC-drugt på, gør det ikke lettere.

David Poole fortalte os, at i starten kunne teknikerne Turne flyet hurtigere, end piloten kunne planlægge den næste mission. - Sådan er det ikke længere, fortsatte han, nu er det os, der må vente på teknikerne. I vore øren lød det, som man havde en lille intern konkurrence kørende på det felt.

NU GÆLDER DET FOR ALVOR

Den første uge på Vandel blev der kørt øvelse. Det vil sige, at fra tirsdag til fredag foregik alt, som var det krigsmæssige forhold.

Enheden havde gemt sig i skoven. Virkelig gemt sig. Sløringen blev afprøvet fra luften, både visuelt og ved hjælp af infrarød fotografering. Dette blev udført af ESK 729 fra FSNKAR. Vi kender ikke resultatet. Vi havde selv lejlighed til at bese site/Hide fra luften. Skønmæssigt må det anses for næsten umuligt, at få øje på enheden ved hjælp af øjet.

Nede på jorden var alt sløret og alle havde gravet sig ned. ABC-incidentet regnede ned over deltagerne. Flyene



Der hænges bomber under flyet, med håndkraft. De små kraner monteres på flyets hardpoint og kan derefter hive bomberne op på plads. Simpelt, men effektivt. Vi er i felten.



Indsugningen er sikret og flyet skubbes ind under sløringsnettet, hvor teknikerholdet står klar til at turne flyet.

blev checket for C-forurening ved tilbagekomst fra hver flyvning. W/O Coutts fortalte, at blev en forurening konstateret, ja så skulle flyet rengøres fra A-Z inden det kunne komme i tjeneste igen.

Da vi ville forlade området, kunne det ikke lade sig gøre. EOD-holdet havde afspærret området. En ueksploderet bombe var blevet afmærket med minestrimler og sprængningseksperter var ikke kommet endnu, altså pænt vente. Alt blev taget alvorligt og handlet professionelt. Dette var så kun forøvelsen til øvelsen over alle øvelser. Tactical Evaluation, taktisk evaluering, på dansk, næsten. No 1 (F) har nu haft den nye Harrier Gr. Mk. 5 i ca. et år. I al den tid har man trænet på livet løs for igen at opnå operativ status. W/O Ray Coutts fortalte os, at resultatet af TAC EVAL'en ville være afgørende for, om den operative status blev opnået. Med de forbedringer vi havde set, var der ikke skyggen af tvivl om, at næste øvelse ville blive en ren rutinesag. Fortalt denne opfattelse, mente Coutts, at man nok havde været rimelig hård ved sig selv, og at han da også troede på et godt resultat. Med godt 30 års tjeneste

i RAF på bagen formodedes han da også at have et vist erfaringsgrundlag at bedømme på.

DE KLAREDE DEN

I den følgende uge, mandag til sent onsdag aften gik de så løs. Mandag eftermiddag besluttede øvelsesledelsen, at hiden var blevet opdaget, og at hele eskadrillen skulle rykke til et nyt sted. At det kun lå kort derfra betyder i realiteten ingenting i den sammenhæng, når hele teltlejren og flyparkepladser med sløringsnet med videre skal brydes ned og flyttes til et nyt sted. Ned kom det og flyttet blev eskadrillen for at gøre sig operationsklar fra den nye hide. Under hele denne operation måtte vi holde os på afstand, tingene blev udført, som var det en virkelig situation, og ingen ikke involverede fik lov at bryde ind. Såfremt man da ikke havde en hel ustyrlig lyst til at blive arresteret. Onsdag aften kunne TAC EWAL-teamet så konkludere, at No 1 (F) Squadron havde lært at operere med det nye fly og eskadrillen herefter har operativ status. Rart de hører til vennerne.

* * * * *

Kronprinsen's F-16 debut



Chefen for Flyvestation Ålborg - Oberst P. Dønvang - overrækker den traditionelle buket af årstidens markblomster til HKH Kronprins Frederik efter veloverstået flyvetur.

Af presseofficer KN V.H. Nielsen, Flyvestation Ålborg

Den 17 AUG 1989 ankom "FRE" til Flyvestation Ålborg (FSNÅLB) for at få en længe ønsket drøm opfyldt, nemlig en flyvetur i en F-16. Flyvernavnet FRE er givet til Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik.

Flyvningen med FRE er programmeret til at være en rutinemæssig træningsflyv-

ning fra bagsædet i en F-16B.

Straks ved ankomsten til FSNÅLB blev FRE iklædt flyveudrustning og trænet i nødprocedurer. De helbredsmæssige undersøgelser var foretaget før ankomsten. Herefter blev FRE, af fartøjschefen major O.K. Træholt (KOL), orienteret om den planlagte flyvning. Selve flyvningen skulle foregå fra Eskadrille 723 område.

Efter orienteringen om flyvningen, gik



KOL orienterer FRE før starten.

turen så ud til F-16, nr. ET-022. Her blev FRE orienteret om cockpittets indretning, og efter af indspændingen var foretaget af KOL, blev flyet startet og rullet ud til start.

Selve flyveturen startede med "radar trail departure". I 40000 fod blev der øvet supersonisk interception. Derefter øvedes jagerkurver og simulerede kanonangreb. Her fik FRE lejlighed til at trække godt og vel 7G.

Turen gik herefter ud over Tannis Bugt, hvor FRE egenhændigt fik lov at styre F-16. Der blev udført krappe drej og kunstflyvningsmanøvrer. Skagen by blev overfløjet i sikker højde, inden turen sluttede med en instrueret anflyvning på FSNÅLB.



Efter landingen blev FRE transporteret til eskadrillebygningen i Tut (en miniudgave af en F-104, trukket af en traktor).

Undervejs til eskadrillebygningen blev der gjort holdt ved en container fyldt med vand. Her fik FRE så vanddåben, som det hører sig til.



På grund af varmen denne dejlige sommerdag, var vandet afkølet med et par spande is.

Efter bad og tørring og nogen tid med at fremskaffe et par tørre underbukser, var der møde med et stort opbud af pressefolk.

Efter pressemødet takkede HKH Kronprins Frederik for en pragtfuld og uforglemmelig flyvtur med en F-16.

Som skik er efter den første soloflyvning - for FRE's vedkommende dog med "Tut" - gav FRE en kasse øl i officersmessen til sine pilotkolleger inden hjemrejsen med SAS, der fandt sted sidst på eftermiddagen.



En veloplagt Kronprins fortæller om sin flyvetur.

* * * * *

US AIR FORCE reserve kom i god kontakt med naboerne



A-10 THUNDERBOLT II på static display til glæde for de mange gæster, den tirsdag var der godt 100. Tv. i billedet TSgt. Nina Clites, som var assistent for 926th TFG presseofficer. (foto s-n).

Chefen for 926th Tactical Fighter Group havde inden afrejsen til Danmark besluttet, at han ønskede en omfattende pressedækning af sit besøg på Flyvestation Vandel. Ikke kun ønskede han kontakt med pressen, men også at modtage besøg af civilbefolkningen og hjemmevernet.

Det gav en rimelig hektisk aktivitet i den pressesektion Flyvestation Vandel ikke har, den blev bemanded efter den gode gamle regel, "Ved siden af havende tjeneste" og det gik da også. Planlægningen startede allerede i februar i år. Som det vil være nogle af vore læsere bekendt, så har også det amerikanske flyvevåben indført begrebet budgetter. Det er navnet på det snærende bånd, som hindrer ønskers fulde udfoldelse. Det skulle vi også opleve i dette tilfælde.

KOM OG BESØG OS

Enheden ønskede at hilse på folkevalgte og ansatte, som repræsenterede det om-

kringliggende samfund. 50 formænd for alle slags foreninger, politimestre og borgmestre blev inviteret til at deltage i receptionen og stort set alle kom. Deres ud- og indpassage af Flyvestation Vandel blev en smule besværliggjort af det faktum, at beredskabet under amerikanernes ophold på flyvestationen var øget. Gæsterne tog den nøjere overvågning med godt humør. Der blev givet udtryk for, at man fandt det passende med en øget bevogtning.

Receptionen blev afholdt i hangar 4, det eneste sted der var plads nok. Foran porten var opstillet en H-500 og et T-17 fly. Et A-10 fly skulle også på static display, men blev af ukendte grunde forsinket. Det ankom efter de sidste gæster. Det var held i uheld. Sjældent har man set magen til interesse, som da det store fly taxiede ind på plads foran hangar 3.

Representanten for Egtved kommune, kommunalbestyrelsesmedlem Hans Buhl, sagde i sin tale til værterne, - Det er mig en glæde, at kunne byde velkommen til

Egtved Kommune. Det er også mit håb, at både vore amerikanske venner og Flyvestation Vandel må få et godt udbytte af samarbejdet.

Jeg har medbragt fire flasker af Egtvedpigens drik. Den er fremstillet på urter svarende til dem man fandt i den 3000 år gamle grav. Hvis obersten kan lide drikken, bør han drikke den selv, hvis ikke, kan den skænkes ud til de underordnede.! Den sidste bemærkning vakte megen moro.

Så snart de sidste gæster havde forladt hangar 4, skulle der kopper på bordene. 88 hjemmeførsfolk fra Hjemmeførskompanierne 3501, 3504, 3227 og Hjemmeførsafsnit Billund ventedes at ankomme kl. 1900. Der var fart på den dag.

PRÆCISSION

Det to et kvarter at checke de 88 hjemmeførsfolk ind og få dem op i lastbilerne, som skulle transportere dem til Hangar 4. Præcisionen i hjemmeførsnet kunne andre lære noget af.

Interessen for de tre udstillede fly var stor. For at sikre, at alle fik no-

get ud af, hvad der foregik, var tolkningsopgaven blandt andet overgivet til premierløjtnant Pia M. Wognsen, som havde en travl aften.

Den amerikanske pilot måtte svare på et hav af spørgsmål efter sit foredrag om enheden og til slut blev det nødvendig at antyde, at tiden var udløbet.

Aftenen før havde 42 medlemmer af Luftmeldeeskadrille Vandel og Kvindeligt Flyvekorps Eskadrille 261, været på besøg på flight-linen og fået lov at kigge nærmere på A-10'eren. Igen oplevede arrangørerne en interesse udover det sædvanlige.

PRESSEN

Det blev til pressemøde med tre af de lokale aviser. Hertil kom besøg af DR Kanal 94 i Vejle og Egtved kommunes lokale radiostation, Radio Ådalen.

Hvad arrangørerne var mere spændt på var, om det skulle lykkes at få TV SYD til at interessere sig for opgaven. Det lykkedes.

Det var en inspirerende opgave at følge det tremands optagehold fra fjernsyns-



Indgangen til hangar 4 var smykket med Dannebrog og Stars and Stripes. For at minde gæsterne om, hvor de var, var et T-17 fly og en H-500 helikopter placeret ved flagene og med a-10'eren i baggrunden. (foto s-n).

GODT SAMARBEJDE

926th presseofficer 2nd. Lt. Anna M. Pilutti og hendes assistent TSgt. Nina Clites kunne drage hjem til New Orleans med masser af udklip og en del erfaringer i at omgås udenlandsk presse rigere.

Hendes efterfølger MSgt. Maria Fisher fik sig nogle oplevelser hun ikke havde haft før. Frisk fra Public Affairs School var det første gang hun skulle være med til at arrangere modtagelse af den slags.

Der er ingen tvivl om, at både den danske og den amerikanske side af pressetjensten kunne glæde sig over at have lært ikke så lidt nyt i de fire hektiske uger deployeringen stod på.

s-n.



Chefen for Flyvestation Vandel, OL P. Helge byder velkommen til receptionsgæsterne. Th. for talerstolen dagens vært, Colonel Bobby Lee Efferson, Chef for 926th TFG. (foto s-n).

stationen den tirsdag. Det tilrettelagte program blev tildels spoleret af lidt båndfisk i kameraet, men den slags hører med. Efter seks timers flytten rundt med TV-holdet var dagens arbejde slut, for dem. Vi kunne så se frem til det færdige resultat, som skulle sendes et par dage senere. 926th TFG fik 4 minutter og 30 sekunder i TV SYD den fredag aften. Nogle vil synes det er lidt, men mediet taget i betragtning, må det siges at være fint. Ros til TV SYD for et sobert indslag. I det hele taget fik vore gæster en god presse, som værterne kunne være tilfreds med.



Col. B.L. Efferson overrækker her borgmesteren i Vejle C.J. Mortensen certifikatet, der gør ham til "Velkommen borger" i New Orleans. Certifikatet er underskrevet af New Orleans borgmester. Med certifikatet følger byens gyldne nøgle. (foto s-n).

* * * * *

Udgangspåklædning i Flyvevåbnet forbedres

Af KN B.B. Christiansen, Flyverstaben



FOKS E.M. Mortensen, her iført den nye udgangspåklædning. (foto h-c).

På baggrund af et ønske fra mange sider i flyvevåbnet, er det nu besluttet delvis at genindføre stationsuniform M/72 (tjenesteuniform M/80 for kvinder) til alt iklædt personel i flyvevåbnet. Ved indførelsen af tjenesteuniform M/84 vægtede man ikke en pæn og præsentabel udgangsuniform ret højt, hvilket resulterede i, at udgangsuniformen for iklædt personel forsvandt helt. Der har generelt været tilfredshed med tjenesteuniform M/84. Men tilfredsheden har været begrænset til uniformens anvendelse som egentlig arbejdsplåklædning og ikke som en præsentabel udgangspåklædning, som kan anvendes ved parader og lignende, eller når man i øvrigt repræsenterer flyvevåbnet. Det er på denne baggrund, at beslutningen om en

genindførelse er truffet.

Henset til de økonomiske aspekter er en komplet genindførelse af udgangsuniformen ikke mulig, og efter at sagen har været behandlet i studiegruppen vedr. uniformsforhold i flyvevåbnet, er man nået frem til, at følgende uniformsgenstande udlånes som et supplement til den nuværende norm:

- et par bukser M/72
- en skjorte M/64, lyseblå
- et sort slips,
- en hue M/64 (skråhue)

samt tilsvarende uniformsgenstande til iklædt kvindeligt personel. Som yderplåklædning anvendes vindjakke M/84. Udleveringen af de anførte uniformsgenstande forventes påbegyndt primo 1991.

* * * * *

EDB-registrering og EDB-behandling af tilbagemeldingsskemaer under Luftværnsgruppens mønstringsøvelse september 1989

Af Erik Schroeder, Lic-med., Overlæge i FLV, Luftværnsgruppen

I forbindelse med den årlige mønstringsøvelse ved Luftværnsgruppen, der blev afviklet i september måned, tog man for første gang edb til hjælp ved behandling af de mønstrede soldaters tilbagemeldingsskemaer. Lægestuen på Flyvestation Skalstrup /ESK 591) havde til dette formål udviklet et specielt edb-program, designet af overlæge E. Schroeder og programmeret i dBase III til Olivetti M-24, PC af RLG-2-R O. Mygind. Hovedformålet med projektet var: 1) at

give LVG mulighed for at vurdere det mønstrede personels syn på og udbytte af øvelsen, 2) at afprøve et til formålet specielt udviklet edb-program, der sætter brugeren i stand til - umiddelbart efter indtastning af udfyldte tilbagemeldingsskemaer - at få udskrevet de behandlede og sammentalte data samt ønskede krydsninger heraf. Baggrunden for programudviklingen var, at mønstret personel i forbindelse med tidligere mønstringsøvelser ofte havde fremsat ønske om at modtage resultater-

EVALUERING AF MØNSTRINGSØVELSE 1989

SCORE: 1: DÅRLIGT
2: MINORE GODT
3: GODT
4: UDMERKET

Udskriften begrænset på: ALLE
N = ANTAL ADSPURTE.

Sporingsnr.	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Sporingsbå	TILSENDE	IKKELENG	SKYVING	ABC	SANITET	SKYTTE	KRIGSSAN	HANDELEGE	12.7 LVNG	BJERGINGS	OPERATØR	TEKNIKER	GRUPPESKYD	NØRRESKYD	HÅNDRANAT	OMFANG	MATERIEL
	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)	SCORE (N)
1 Fordeling på eskadrille.																	
ESK 542	3.0 (66)	3.2 (93)	3.1 (93)	3.1 (92)	2.8 (89)	2.9 (88)	2.5 (43)	2.7 (58)	2.3 (13)	2.9 (14)	2.3 (10)	2.0 (7)	3.2 (79)	3.1 (67)	2.5 (4)	2.7 (93)	2.7 (1)
ESK 544	3.2 (74)	3.3 (96)	3.1 (96)	3.2 (96)	2.9 (95)	2.8 (84)	2.8 (57)	2.9 (43)	3.4 (12)	3.4 (5)	3.4 (11)	3.0 (4)	3.4 (83)	3.4 (72)	3.4 (5)	2.5 (94)	2.7 (1)
ESK 550	3.0 (87)	2.8 (112)	3.1 (113)	2.8 (109)	2.5 (113)	2.6 (108)	3.1 (86)	2.6 (64)	3.3 (18)	- (0)	- (0)	3.0 (1)	3.3 (109)	3.5 (108)	3.1 (108)	2.7 (109)	2.3 (1)
ESK 560	2.9 (94)	2.9 (124)	3.0 (123)	2.8 (123)	2.6 (124)	2.7 (122)	2.8 (65)	2.6 (97)	3.0 (28)	3.0 (2)	3.5 (2)	3.5 (2)	3.1 (104)	3.3 (92)	3.5 (106)	2.8 (124)	2.5 (1)
ESK 591	2.3 (127)	3.2 (132)	2.6 (132)	3.0 (132)	3.2 (131)	2.5 (126)	2.6 (11)	3.2 (31)	2.5 (4)	- (0)	- (0)	- (0)	3.2 (32)	1.3 (3)	1.3 (4)	2.7 (31)	2.8 (1)
TALT	3.0 (348)	3.0 (457)	3.0 (457)	2.9 (452)	2.7 (452)	2.8 (428)	2.8 (262)	2.7 (293)	3.0 (75)	3.0 (21)	2.9 (23)	2.6 (14)	3.2 (407)	3.3 (342)	3.3 (227)	2.7 (451)	2.6 (4)
2 Fordeling på alder.																	
UNDER 20	3.0 (5)	3.5 (6)	3.0 (6)	2.7 (6)	2.3 (6)	2.0 (6)	3.0 (3)	1.0 (2)	1.0 (1)	- (0)	4.0 (2)	3.0 (1)	3.5 (4)	4.0 (2)	3.0 (2)	3.0 (5)	3.0 (1)
HELLEM 21 OG 25	2.9 (144)	3.1 (189)	3.0 (188)	2.9 (187)	2.7 (186)	2.8 (181)	2.8 (108)	2.7 (117)	3.0 (31)	3.1 (11)	2.9 (15)	2.6 (7)	3.3 (163)	3.3 (143)	3.4 (73)	2.6 (187)	2.7 (11)
HELLEM 26 OG 30	3.0 (157)	2.9 (201)	3.0 (202)	2.9 (198)	2.7 (199)	2.8 (188)	2.9 (123)	2.7 (131)	3.1 (39)	2.8 (9)	2.6 (5)	2.4 (5)	3.2 (181)	3.4 (167)	3.2 (125)	2.7 (198)	2.4 (2)
HELLEM 31 OG 40	3.0 (38)	3.1 (54)	3.0 (54)	3.1 (54)	2.9 (54)	2.9 (48)	3.0 (27)	3.0 (41)	2.5 (4)	- (0)	3.0 (1)	3.0 (1)	3.2 (53)	3.2 (26)	3.3 (23)	2.9 (53)	2.6 (1)
HELLEM 41 OG 50	4.0 (3)	3.4 (5)	3.0 (5)	3.6 (5)	3.2 (5)	3.0 (3)	3.0 (1)	4.0 (1)	- (0)	4.0 (1)	- (0)	- (0)	3.2 (5)	3.0 (2)	4.0 (2)	3.0 (6)	3.2 (1)
OVER 50	3.0 (1)	2.0 (2)	2.5 (2)	2.5 (2)	2.5 (2)	2.0 (2)	- (0)	2.0 (1)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	3.0 (1)	3.0 (2)	3.0 (2)	2.5 (2)	2.0 (1)
TALT	3.0 (348)	3.0 (457)	3.0 (457)	2.9 (452)	2.7 (452)	2.8 (428)	2.8 (262)	2.7 (293)	3.0 (75)	3.0 (21)	2.9 (23)	2.6 (14)	3.2 (407)	3.3 (342)	3.3 (227)	2.7 (451)	2.6 (4)
3 Fordeling på årstallet, hvor der blev aftjent værnepligt.																	
FØR 1960	3.1 (8)	2.8 (13)	2.5 (13)	2.7 (13)	2.7 (13)	2.8 (13)	3.1 (7)	2.4 (7)	3.5 (2)	- (0)	- (0)	- (0)	3.2 (10)	3.3 (12)	3.2 (11)	2.6 (12)	2.2 (1)
1961-65	4.0 (1)	4.0 (1)	4.0 (1)	4.0 (1)	4.0 (1)	4.0 (1)	3.0 (1)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	3.0 (1)	3.0 (1)	4.0 (1)	3.0 (1)	3.0 (1)
1966-70	4.0 (1)	3.3 (3)	3.3 (3)	3.0 (3)	3.7 (3)	3.0 (1)	- (0)	4.0 (1)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	3.5 (3)	4.0 (1)	- (0)	2.7 (3)	3.3 (1)
1971-75	4.0 (1)	3.3 (7)	3.0 (7)	3.3 (7)	2.9 (7)	3.0 (5)	3.0 (3)	2.8 (4)	1.0 (1)	- (0)	- (0)	- (0)	3.7 (6)	3.2 (5)	3.7 (3)	3.0 (7)	2.7 (1)
1976-80	3.0 (25)	3.1 (35)	2.9 (35)	3.1 (35)	2.9 (35)	2.7 (31)	2.8 (14)	2.9 (29)	3.3 (3)	- (0)	3.3 (3)	3.0 (2)	3.1 (34)	2.9 (15)	3.1 (13)	2.8 (34)	2.6 (1)
1981-85	2.9 (198)	3.0 (258)	3.0 (259)	2.9 (255)	2.7 (256)	2.7 (242)	2.9 (150)	2.7 (155)	2.9 (53)	3.0 (15)	2.4 (5)	2.3 (6)	3.2 (222)	3.4 (207)	3.2 (134)	2.7 (255)	2.5 (2)
1986-89	3.0 (90)	3.1 (115)	3.1 (114)	2.9 (113)	2.7 (113)	2.8 (111)	2.7 (70)	2.7 (79)	3.0 (13)	3.0 (8)	3.0 (15)	2.7 (6)	3.4 (107)	3.3 (86)	3.4 (49)	2.6 (114)	2.7 (1)
TALT	3.0 (348)	3.0 (457)	3.0 (457)	2.9 (452)	2.7 (452)	2.8 (428)	2.8 (262)	2.7 (293)	3.0 (75)	3.0 (21)	2.9 (23)	2.6 (14)	3.2 (407)	3.3 (342)	3.3 (227)	2.7 (451)	2.6 (4)
4 Mønstret antal gange.																	
ALDRIG	3.0 (254)	3.0 (336)	3.0 (336)	2.9 (332)	2.7 (332)	2.7 (318)	2.8 (202)	2.7 (216)	3.0 (54)	3.2 (15)	3.1 (19)	2.8 (11)	3.3 (300)	3.4 (263)	3.3 (184)	2.7 (329)	2.6 (3)
1 GANG	2.7 (16)	3.2 (19)	2.9 (19)	3.0 (19)	2.9 (19)	2.7 (16)	3.3 (7)	2.9 (14)	2.3 (3)	1.0 (1)	1.0 (1)	1.0 (1)	2.8 (18)	3.4 (10)	3.1 (7)	2.7 (20)	2.8 (1)
2 GANGE	3.1 (60)	3.1 (77)	2.9 (77)	3.1 (76)	2.9 (77)	2.8 (72)	2.8 (44)	2.8 (45)	2.9 (16)	2.8 (5)	2.7 (3)	2.0 (2)	3.2 (67)	3.2 (57)	3.3 (28)	2.8 (79)	2.5 (1)
3 GANGE	2.6 (11)	3.1 (16)	3.2 (16)	3.3 (16)	2.9 (16)	2.8 (13)	3.1 (7)	2.9 (12)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	3.4 (16)	3.4 (8)	2.8 (5)	2.7 (15)	2.4 (1)
4 GANGE	2.7 (3)	3.7 (3)	3.0 (3)	3.3 (3)	3.0 (3)	3.0 (3)	- (0)	3.0 (3)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	3.7 (3)	- (0)	- (0)	3.3 (3)	3.3 (1)
5 GANGE	2.5 (2)	3.3 (3)	2.7 (3)	3.0 (3)	3.0 (2)	2.7 (3)	2.0 (1)	3.0 (1)	1.0 (1)	- (0)	- (0)	- (0)	3.0 (1)	1.0 (1)	1.0 (1)	2.0 (2)	2.7 (1)
6 GANGE	3.0 (1)	3.0 (1)	1.0 (1)	3.0 (1)	4.0 (1)	3.0 (1)	- (0)	- (0)	4.0 (1)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	3.0 (1)	- (0)	3.0 (1)	3.0 (1)
OVER 6 GANGE	3.0 (1)	3.0 (2)	3.5 (2)	3.5 (2)	2.5 (2)	3.5 (2)	3.0 (1)	2.5 (2)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	4.0 (2)	4.0 (2)	4.0 (2)	3.5 (2)	2.5 (1)
TALT	3.0 (348)	3.0 (457)	3.0 (457)	2.9 (452)	2.7 (452)	2.8 (428)	2.8 (262)	2.7 (293)	3.0 (75)	3.0 (21)	2.9 (23)	2.6 (14)	3.2 (407)	3.3 (342)	3.3 (227)	2.7 (451)	2.6 (4)
6 Fordeling på årstallet, hvor man sidst var mønstret																	
FØR 1960	3.0 (265)	3.0 (354)	3.0 (354)	2.9 (350)	2.7 (350)	2.7 (333)	2.8 (208)	2.7 (228)	3.0 (56)	3.2 (15)	3.1 (19)	2.8 (11)	3.3 (315)	3.4 (272)	3.3 (191)	2.7 (346)	2.6 (3)
1961-65	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)
1966-70	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)
1971-75	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)
1976-80	4.0 (2)	4.0 (2)	3.5 (2)	3.5 (2)	3.0 (2)	3.5 (2)	3.0 (2)	2.0 (1)	- (0)	- (0)	- (0)	- (0)	3.5 (2)	3.5 (2)	4.0 (2)	3.0 (2)	2.5 (1)
1981-85	3.0 (47)	3.0 (56)	2.9 (56)	3.1 (55)	2.7 (56)	2.7 (49)	3.0 (34)	2.9 (37)	3.4 (11)	2.0 (1)	3.5 (2)	3.0 (1)	3.2 (52)	3.2 (37)	3.0 (27)	2.7 (56)	2.4 (1)

Udsnit af skema.

ne af de udfyldte tilbagemeldingsskemaer samt luftværnsgruppens syn på afviklede mønstringsøvelser.

Tilbagemeldingsskemaet var delt i to dele. 1) Basisoplysninger (7 ialt) med alder, værnepligtsår, antal gange mønstret, evt. hvornår sidst, grad, deling og om han evt. var chauffør. 2) Mønstrings-spørgsmål (21 ialt) vedrørende orientering forud for øvelsen, forløb af grunduddannelsen, forløb af specialuddannelsen samt øvrige spørgsmål, herunder foresattes ledelse, transportkost samt afleveringssneglens forløb. Svarene kunne gradueres DÅRLIGT, MINDRE GODT, GODT OG UDMÆRKET. Endvidere var der en blank side for supplerende og uddybende bemærkninger.

Selve edb-indtastningen af de knap 500 tilbagemeldingsskemaer - fordelt på de 5 mønstringe eskadriller - blev foretaget af en enkelt edb-operatør, der startede om morgenen på afviklingsdagen, og afsluttede indtastningen ved tjenestetids ophør samme dag.

Ved ESK 591 (LVGSAN), der mønstrede 39 mand, blev tilbagemeldingsskemaerne udfyldt i perioden - efter bad og skift til civil påklædning - og før aflevering af udrustning på depotet. Denne "tidlige" aflevering af tilbagemeldingsskemaer muliggjorde en umiddelbar indtastning og edb-behandling. Ved slutningen af eskadrillechefens afskedstale til det mønstrede mandskab modtog hver enkelt soldat en kopi af ESK 591 gennemsnitlige vurdering af mønstringsøvelsens forløb.

Edb-udskrifterne fra de øvrige eskadriller og for Luftværnsgruppen totalt forelå inden klokken 18.00 samme dag. De enkelte eskadrille-resultater vil i løbet af efteråret 1989 blive tilsendt hver enkelt øvelsesdeltager i forbin-

delse med et ledsage-brev.

Den følgende dag kunne lægestuen aflevere de sidste krydsnings-resultater af tilbagemeldingsskemaets basis-oplysninger og mønstrings-spørgsmålende. Disse krydsninger er videregivet til de pågældende eskadriller, hvilket også gælder de anonyme kommentarer, der ledsagede tilbagemeldingsskemaerne.

KONKLUSION

Det beskrevne, let administerbare edb-programmel, til behandling af tilbagemeldingsskemaer, blev primært udviklet med henblik på Luftværnsgruppens mønstringsøvelse SEP 1989. Programmet bestod sin prøve og modellen kan fremtidigt tænkes anvendt i forbindelse med alle mønstringsøvelser - ikke alene ved luftværnsgruppen - men indenfor ALLE 3 værn.

Spørgsmålene, der i den anvendte udgave havde en enkel og traditionel opbygning, vil i det fremtidige program blive inddelt i 3 sektioner:

- 1) basis-oplysninger
- 2) generelle oplysninger (1 og 2 fælles for alle mønstrede) og
- 3) specielle oplysninger, afhængig af speciale, deling etc.

De specielle oplysninger skal, som de eneste, kunne omprogrammeres af den enkelte bruger - af hensyn til ønsker og behov. De behandlede resultater vil derefter kunne printes ud i lister med tal og procenter, i en grafisk form samt som en krydsning mellem basis-oplysninger og henholdsvis generelle og specielle oplysninger. En kompilering af programmet vil indebære, at alle enheder i forsvaret vil kunne benytte dette i forbindelse med fremtidige mønstringsøvelser.

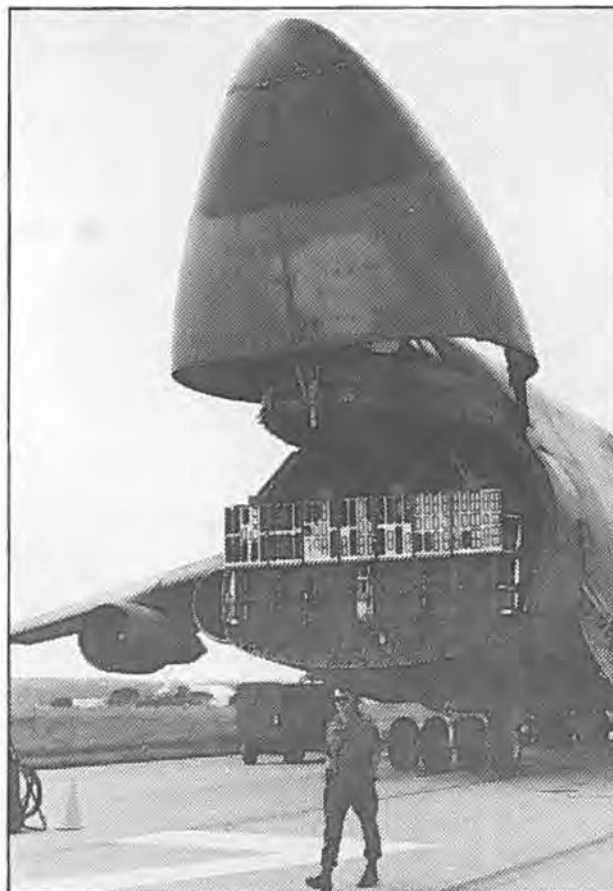
* * * * *

Flyvetur på 4300 miles for at træne reservister på Flyvestation Vandel

Af N.M. Schaiffel-Nielsen



Første C-5B GALAXY, på vej ned af "Glide Path", oversattes ved "nedstyringslinie" i ordbogen, til Flyvestation Vandel for første gang i flyvestationens historie. (foto s-n).



Åbn' munden og sig AH! Det var måske den første tanke man kunne få ved synet af C-5'eren der her har lukket næsen op for at kunne få losset godset i en fart. (foto s-n).

Klokken er halv tre om natten, New Orleans-tid. Otte A-10'ere ruller ud til start på Naval Air Station (Marineflyvestation).

Flyvestationen ligger vest for Missisipi-floden ved byen New Orleans i staten Louisiana.

I cockpitene sidder foruden chefen for 926th Tactical Fighter Group, Colonel Bob Efferson, syv piloter af US Air Force Reserves. Foran sig har de en flyvetur på 10 timer og 30 minutter. Turen går op langs den amerikanske østkyst. Over North Carolina flyver man ind i et uvejr med sne og hagl. Herfra sættes kursen ud over Atlanterhavet mod Azoerne, som er første stop på turen til Vandel.

Nu kan man ikke slå "George", den automatiske pilot til i et A-10 fly, der er nemlig ingen. Det hedder "flying by hand" hele vejen. På fire positioner på ruten ligger der tankfly og venter. Piloterne fortæller, at de hver gang var meget glade for at få øje på den "Flyvende tankstation", og at de var på pletten til tiden hver gang. Ferry range for en A-10'er er ganske vist 4002 km, det giver ikke plads til at miste mere end en tankning.

Under turen kunne man så lytte til lidt rockmusik. Pladsen i cockpitet taget i betragtning, var der heller ikke plads til meget andet. Det var otte glade piloter der efter de 10:30 timers flyvning kunne sætte fødderne på jorden på

flyvebasen Lajes på Azoerne. Ikke for at nyde øens skønhed, men for at gå direkte i seng for at hvile ud tilden næste seks timers tur til Vandel.

VELKOMMEN IGEN

Det er tre år siden 926th. Tactical Fighter Group (TFG) sidst forlagde residensen fra det varme og fugtige klima i staten Louisiana til Flyvestation Vandel. Nu stod man så der og ventede søndag ved aftenstid på at de første fire skulle dukke op ude i sydvestlig retning. Flyveplanerne havde, som altid, divergeret lidt i tid, men en gennemsnitsregning sagde ca. kl. 1900 dansk lokaltid. Seks minutter over viste de første fire små prikker sig på himlen. Hastigt tog prikkerne form, som A-10'er. En form så karakteristisk, at har man een gang set den, ja så glemmer man den aldrig igen.

Over øst rundt om flyvestationen og ind fra nordøst for at brække en ad gangen og gå på "Left hand downwind" til bane 27.

Colonel Bob Efferson var den første, der rullede ind i eskadrilleområde NE. Teknikeren hev den indbyggede stige ud og obersten blev budt på en dansk øl.

Det kunne han sikkert trænge til efter den lange tur plus den deraf følgende "Jet lag".

Tidsforskellen i forhold til New Orleans er syv timer.

Nede på jorden blev han modtaget af chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Helge. En lang flyvetur var overstået.

JORDPERSONELLET KOM FØRST

I løbet af den næstsidste lørdag i august ankom TFG's jordpersonel, 250 ialt i Military Airlift Commands (MAC) transportfly. Henholdsvis C-141 og den nok så store C-5A Galaxy.

Det var første gang en C-5'er landede på Flyvestation Vandel. Det er noget af en oplevelse at stå på centerline i indflyvningen og lade sig overflyve af et fly, som har et vingereale på 576 kvm. og hvor der er 67.88 m fra vingespids til vingespids. Hurtigt er flyet passeret i sin fulde længde 75.54 m. Det er dog nok til at dukke hovedet en smule.

Vel nede på jorden og efter et back-track ad hovedbanen lukkes næse og bagklap op for at losse gods ud, medens de 75 passagerer liner up på et geled nede



Vel ude af flyet, blev reservisterne modtaget af den professionelle "snuser" Nieckey. Han er en glad 18 måneders Labrador-Retriever med stor sans for hash og morfin. Han fandt intet den dag. Til gengæld fik han mange venlige ord og klap. (foto s-n).

på jorden. Der står de og venter på, at tolder Bendt Nielsen og hans hund Niecky, en sort glad labrador-retriever, skal gå igang med at snuse til bagagen. Niecky er nemlig en hund efter drugs. Der var ikke noget i nogen af taskerne. Anderledes gik det da passagererne fra C-141'eren skulle "snuses igennem". Niecky var meget glad for en blå taske og blev ved med at vende tilbage til den. At Nilesen havde fået at vide, at taskens indehaver medbragte medicin, som Niecky ville reagere på, kunne hunden jo ikke vide. Selv om det var kontrol, var alle opsat på at få lov at klappe den glade hund, som hyggede sig gevaldigt.

LANGE FORBEREDELSE

At tilrettelægge en øvelse af det omfang, hvor otte kampfly og 250 mennesker skal transporteres over en strækning på 4300 miles klares ikke lige i et snuptag. Mange og lange forberedelser var gået forud. De første "synlige" resultater var opstillingen af en TACAN, navigationshjælpemiddel. Herefter ankom modtageholdet, hvorefter begivenhederne tog fart.

FLIGHTLINEN

Livet på en Flightline er noget ganske specielt. Enten er der tomt og stille, eller der hersker hektisk aktivitet. Tidlig morgen. Den lave jordtåge hænger over flyvestationen. Det er næsten lyst. Nede fra Flightlinen høres de første syngende lyde fra en A-10'ers General Electric TF34-GE-100 turbofanmotor under opstart. Fanmotorenes støjniveau er ganske anderledes en den vi kender fra F-16, for slet ikke at Draken. Førstnævntes lyder næsten som sang sammenlignet med de sidstnævntes. Snart efter ruller de første to A-10'ere ud på "spejlægget", hvor våbenfolkene inspicerer flyet for eventuelt åbne lemme, lækager i det hydrauliske system og fjerner de sidste sikringspinde. Jordtågen er nu næsten helt væk og vejrmeldinger ude fra vestkysten ved Oxbøl lyder på godt flyvevejr. De to første ruller ud til start og er snart efter forsvundet under horisonten. Der bliver stille på flight-linen. En time og 30 minutter efter, eller deromkring, lander de to første igen. Nu kommer der liv i smedene (tekniker-



Klokken har lige passeret 19 dansk lokaltid. Colonel Bobby Lee Effer-son, Chef for 926th. Tactical Fighter Group, er på vej til at sætte foden på dansk jord efter at have tilbragt 16 timer og 30 minutter i luften for at komme fra Naval Air Station, New Orleans, Louisiana, USA, til Flyvestation Vandel i Sydjylland. Bemærk det danske nationalitetsmærke og den rød/hvide rundel, som sidder på indersiden af lemme, som dækker over stigen når denne er skubbet ind. (foto s-n).

ne). Den første har bortskudt det meste af sin ammunition til den 7-løbede 30 mm General Electric GAU-8 Avenger roterende maskinkanon. Re-loaderen køres frem til flyet og i løbet af ingen tid er flyet genopladt. Flyet ruller videre til næste platform, hvor flyvespecialist ved Drivmiddelgruppen, Marius Weber kommer rullende med sin tankvogn for at erstatte det forbrugte brændstof. I cockpiloten sidder piloten og forbereder sin næste flyvning. Der er ikke tid til at stå ud og strække benene. Hele denne procedure gentages med alle fly og snart efter er der igen tomt på Flightlinen. Den dag blev der fløjet ca. 40 missioner.

HVORHEN MED AL DEN AMMUNITION

En stor del af 926th. TFG's flyvning retter sig i de første tre uger mod et og samme mål, nemlig våbenaflevering

mod målene på skydeterrænet ude på Kallesmørsk hede ved Oxbøl. Nu er det ikke gjort så enkelt, at man bare flyver de ca. 70 km. til Oxbøl i lige linie, fyrer kanonen af og flyver hjem igen. Nej turen går ad forskellige kurser op over Jylland og ud over Vesterhavet. Her lurder adskillige "fjender" på det tunge fly. Som kompensati- on, har det fået en "overfrakke" på der hedder danske F-16 til at forsvare sig. Om dette mener Colonel Bob Efferson, at det er godt at de er på hans side.

- Jeg vil nødigt møde danskerne i luft- kamp med en A-10'er, siger han.

Er det lykkedes at snige sig ned over havet mod målet, ja så lurder utallige fjender på jorden. De første, uden vå- ben, men ikke mindre farlige, er Luft- meldekorpsets folk. De observerer og melder om de indflyvende A-10'ere. Når meldingerne indløber, indstiller de forskellige antiluftskytsenheder missi- ler eller kanonrør i den retning luft- meldefolkene har givet besked om. Nu begynder kapløbet om at nå ind til må- let uden at blive skudt ned. Den vold- somme tæthed af antiluftskytsenheder gør det, hvis det var virkelighed, umu- ligt.

Hvid røg viser sig om næsen af A-



NBC-truslen blev også hverdag for amerikanerne. Flyvestation Vandels ABC-officer, kaptajn H.J. Damsgård, stod for tilrettelæggelsen af øvel- serne. Som altid, så ingen ud til at nyde disse incidents. (foto s- n).

10'eren. Nedslaget kan ses i målet og først herefter kommer det aparte brøl fra kanonsalven. Godt man ikke er en kampvogn.

ET BARSKT BEKENDTSKAB

Siden Hawker Hurricane'ens tid, opera- tionel brug fra 1939 til 1945, er der ingen der har beskæftiget sig med at fremstille et fly med det ene formål, at nedkæmpe kampvogne. Fairchilds ide med A-10'eren er født af Warszawapag- tens voldsomme overvægt i antallet af kampvogne i forhold til NATO.

Flyets våbenlast er formidabel. 8.393 kg. våbenlast fordelt på 11 hardpoints under vinger og krop. En typisk våben- last kan bestå af: 24 Mk. 82 227-kg bomber, 16 M-117 340-kg bomber, 4 Mk. 84 907-kg bomber, 20 Rockeye 11 cluster bombs eller 9 AGM-65 Maverick missiler. Hertil kommer så den føromtalte 30 mm roterende maskinkanon. Som nærstøttefly må flyet nødvendigvis have en lang fly- vetid, idet dets opgave er at støtte hæren helt fremme ved fronten. Det skal kunne gå frem og nedkæmpe mål på jorden og derefter trække sig tilbage og vente på at blive kaldt frem igen.

Flyvetid til rådighed vil, som altid, afhænge af våbenlastens vægt. Gennem- snitlig vil flyet med våbenlast kunne flyve små 500 km.

A-10'eren har efterhånden nogle år på bagen. De første to prototyper fløj første gang den 10. maj 1972. Og pre- produktionen på seks fly fløj første gang den 15. februar 1975. Ialt er der produceret 733 fly til US Air Force. At fabrikken givet er skuffet over, at ik- ke andre ønskede at købe, er så en an- den sag.

BOR PÅ HOTEL

Efter en lang dag, på Flightlinen, med indlagte ABC-øvelser, eller en ligeså lang dag med mange timer i cockpittet, er der tid at tage "hjem" til hotellet i Vejle. Flyvestation Vandel har ikke mulighed for at indkvartere mere end nogle få, så tallet 250 får det til at svimle for kasernemesteren, altså ho- teller.

Det kunne måske lyde, som en ferietur, men hverdagen overtødede os om noget andet. Støttepersonellet, enten det nu var læger og sygeplejersker på den med- bragte klinik eller det var våbenfolk



Der refuel'es i NE-området. Tankningsproceduren overvåges af to teknikere, hvor den ene står klar med slangen fra halonlukkeren og den anden er klar til at åbne for halonen. (foto s-n).

eller andre, ja så så det ed, som om deres eneste mulighed for at få et glimt af Danmark begrænsede sig til een friweekend. Forplejningen, ja det var de ikke alt for højt skattede feltrationer. Det betød så til gengæld, at flyvestationens Cafeteria have en god forretning, som nærmest sled personel ned.

SÆRLIGE SAMARBEJDSPARTNERE

Med sin status, som deployeringsflyvestation, er Flyvestation Vandel kendt med det at have mange gæster fra forskellige nationer. Det er rutinesager. Gæsterne kommer og går.

Med 926th TFG er det en lidt anden sag. Når lemme lukkes op på flyene, ja så sidder den danske kokarde indvendig på lemme. Lidt ualmindelig var det også, da der dukkede billeder op fra Nasval Air Station, hvor Dannebrog vajede ved siden af Stars and Stripes. Et billede af Flyvestation Vandels heraldiske mærke, fremstillet af en lokal kunstner kunne ses ophængt på hegnet ind til eskadrillens område.

Normalt taler gæsterne engelsk med større eller mindre accent. De kan også tale norsk, det er jo let, eller tysk, hollandsk og på det sidste engelsk med et kraftigt fransk islat. Denne gang var der en amerikaner, dyrlæge i sit

civile liv, som talte dansk med en kraftig sydstatsaccent. Imponerende. Han var irriteret over ikke at kunne tale med danskerne på deres eget sprog. En operation for en diskosprolaps, gav ham tid til at lære sproget. Som tænkt så gjort. Major Larry MacKaskill nåede at blive kendt af alle.

SÅ VAR DET FORBI

Midt i september var det forbi. TFW stoppede ugen før, hvilket betød en nedrosling af flyveaktiviteten. Torsdag begyndte transportflyene at melde deres ankomst. Først en "lille" C-141 og derefter storebror C-5A Galaxy. Hele filmen blev kørt baglæns.

Fredag morgen/formiddag blev personel toldklareret, og godset lastet i flyene og hen ad klokken ti startede de første fire A-10'ere på den lange tilbage tur over England over Lands End i Cornwall og videre til første stop Lajes på Azorerne.

I en af shelterne på flyvestationen stod det toldklarede personel bag hvide minestrimler og ventede på at transportflyene skulle blive klar. Det blev vel over middag før de kunne tage af, men så var det også slut for denne gang.

Fire begivenhedsrige uger var slut.

* * * * *



Vi anmelder

LUFT- OG RUMFARTSÅRBOGEN
1989-90

Sidetal: 208
Illustrationer: 171 billeder og tegninger.
Størrelse: 22,5x 15,7 cm.
ISBN 87-88396-12-6
Udgiver: Luft- og Rumfartsforlaget.
Pris: 198,00 kr.

Jeg har lige lagt den fra mig, Luft- og Rumfartsårbogen for 1989-90. Ikke fordi den var kedelig, men fordi den er læst. Nu skal den så anmeldes til vore læsere. Det er en alvorlig sag, men i dette tilfælde ikke særlig vanskelig. Enhver fly- og/el. rumfartsentusiast vil få valuta for sine penge, hvis han/hun investerer i denne sobre og smukt udseende bog.

Deres anmelder er præget af sit arbejdsforhold i det danske Flyvevåben og er derfor glad for, at Jan Jørgensens kapitel forekommer først i bogen. Derfor begås intet brud på journalistiske teser når bogen anmeldes i kapitelorden, næsten. Jan Jørgensen har leveret en god og letlæst historie om DRAKEN-flyet fra de første streger blev ført til papir i 50'erne til i dag, hvor DRAKEN er igang med sin svanesang i det danske Flyvevåben. Kvalitet, letlæst og forkortelserne forklaret, tak for det! Ole Knudsen leverer et godt kapitel om det russiske BURAN rumfartøj. Ved første øjekast en "afskrift" af den amerikanske ditto. Vi bliver belært om, at sådan er det også og ikke.

Længere fremme i bogen har Ole Knudsen et kapitel om -Satelitternes blandede landhandel, hvor ikke mindst de militære satelitter spiller en stor rolle. Hvem kender meget til, hvad satelitter sådan i almindelighed bruges til? F.eks. kalibrering af radarer. Bent Aalbæk-Nielsen har været på besøg hos Business Flight, hvor vi får historien om et lille luftfartsselskab, der ikke har tænkt sig at give op.

Per Weishaupt skriver om flyvepioneren Otto Lilienthal og hans forsøg på at løfte sig fra jordens overflade. En interessant historie fra flyvningens absolute barndom på tysk jord. Hvem kan huske at have læst om et "flyvebjerg". Det er 15 m. højt og kegleformet og kan stadig beses ved Lichterfelde.

-Jumbo-jetten nedstammer fra et Blikæsel, og "Tante Ju" fra et jagerfly. Det er den kreative og lange titel på H. Brønnums kapitel om professor Hugo Junkers. Det er bare sagen. Godt skrevet og flyvehistorie af karat. De der ikke får læst kapitlet ved ikke, hvad de går glip af.

Hans Kofod kan det der med dansk flyproduktion. Denne gang er det den første danske jager, Nielsen & Winters Type Aa, der må holde for. Den er fra dengang et dansk jagerfly kostede 30.500 kr. for eet styk. Type Aa fortæller Kofod, var vel ikke just en succes, havariraten var 50%!!!! Men så blev der også givet flyveforbud. Da var der blevet dræbt 7 piloter i dansk forsvaret på et år!

HVAD SKETE HVORNÅR, rubrikken fortsætter. 55 sider med nyt fra det forgangne år, og nu udvidet med et stikordsregister, tak for det. Denne rubrik har jeg rost før og gør det gerne igen. Det er solidt arbejde og af stor værdi for den, som ønsker at følge begivenhederne i flyvningens verden uden selv at have tid til at støve de mange oplysninger op.

Det er måske unødvendig med en konklusion, da den bliver en gentagelse af det, der indtil nu er skrevet om bogen. Men lad mig sammenfatte det i få ord: - Mange gode nye illustrationer! - Gode læseværdige kapitler! - Flot Lay-Out. - Godt håndværk!

N.M.Schaiffel-Nielsen

* * * * *

Tactical Fighter Weaponry 1989 i Oksbøl

Af: KN A.B. Jensen, FTK



Udsigt over Flyvertaktisk Kommandos "Operations Site" i Bøffelstillingen.

INDLEDNING

Flyvertaktisk Kommando (FTK) har i perioden 21 AUG til 8 SEP 1989 afviklet sin årlige tilbagevendende taktiske skydeøvelse benævnt "Tactical Fighter Weaponry" (TFW). Øvelsen omfattede fignerede luftkampe over Skagerak og Vesterhavet, simulerede angreb mod overflademål i Kattegat og taktiske skydninger mod målatræpper på landjorden. Skydningen, der indgik i TFW, har siden 1959 fundet sted i Oksbøl, øvelsesterrænet nær Blåvands Huk i Vestjylland, hvorfra denne beretning om TFW 89 kommer.

FORMÅL

Formålet med TFW er at give - dels de deltagende piloter mulighed for at udføre taktiske korrekte angreb mod forskellige former for sandsynlige fjendtlige mål - dels de deltagende luftværnsheder og Luftmeldekorpsset mulighed for imødegåelse af angribende kampfly.

Alle operationerne finder sted i et

miljø der, så langt som fredsmæssige begrænsninger gør det muligt, ligner krigsforhold. D.v.s. forhold som øvelsesdeltagerne må forvente at skulle operere under i en virkelig krigssituation. Øvelsen dækker alle aspekter og komponenter, som indgår i planlægning og udførelse af en krigsmission.

OKSBØL ØVELSESTERRÆN

Øvelsesterrænet på Kallesmærsk Hede anvendes til alle former for øvelser og uddannelse af forsvarets personel og til skydninger med alle slags våben. Tre uger om året indretter FTK sig i øvelsesterrænet for dels at gennemføre, dels sikkerhedsmæssigt forsvarligt at afvikle TFW.

I dagene, inden skydningerne begynder, ankommer en del af FTK's TFW Detachment for at indrette en "Operations Site" og opbygge et målkompleks i terrænet. De sidste år har "Operations Site" været etableret i "Bøffelstillingen" i den sydlige ende af øvelsesterrænet. Mange læsere vil huske "Sorte Bunker", som den stilling FTK tidligere

benyttede under TFW.

SKARPSKYDNINGER

En enkelt dag under TFW, den 24 AUG, var reserveret kampskydning med krigsskarpe våben. Denne dag deltog kun danske F-16 og Draken fly. Der blev kastet både 500 og 1000 pounds bomber og affyret forskellige typer 2,75 tommer raketter - i enkelte tilfælde fra 19 hjuls "Rocket Pods". Endvidere blev der skudt med hhv. 20 og 30 mm flykanonammunition. Flyvematerielkommandoen (FMK) havde stillet et ammunitionsrydningshold til rådighed. Tre gange måtte holdet i aktion. Men inden TFW var omme, havde holdet fundet og tilintetgjort de tre 500 pounds bomber, der svigtede under skarpskydningen.

TAKTISKE SKYDNINGER

Efter skarpskydningsdagen benyttedes weekenden til at opbygge det målkompleks, der de følgende 10 øvelsesdage skulle angribes af kampfly fra det danske, amerikanske, tyske, engelske og norske flyvevåben samt fra den tyske flådes flystyrke.

Øvelsesterrænet blev omdannet til et fjendtligt brohoved med 8 taktiske mål. Personel fra bl.a. flyvestationernes jordmaterielværksteder byggede og opstillede disse kunstige, men livagtige skydemål. På forstranden var der to mål med atrapper af landgangsfartøjer under ilandsætning af udrangerede køretøjer og kampvogne. Midt i øvelsesområdet an-



Kopi af det populære TFW 89 stofmærke.

lagdes en plast startbane med udrangerede F-86 fly i et dispersalområde med tankningskøretøjer.

To andre mål illuderede en mobil GCI radarstation og en jord-til-luft missilstilling bygget op af udrangeret materiel. "Missilerne" var i øvrigt gamle droptanke til fly. Et af målene forestillede en bro med en køretøjskolonne. Broen og landgangsfartøjerne var fremstillet af træ og lærred. De sidste to mål var kolonner af udrangerede militærkøretøjer.

Hele målkomplekset skal illudere en invasionsstyrke, der har etableret sig i et brohoved. Luftforsvarsfly og landba-



Skydemål der skal forestille en jord til luft missilstilling.

serede luftværnssystemer skal under TFW søge at forsvare brohovedet, mens offensive fly gemmen taktiske angreb forsøger at neutralisere fjenden i brohovedet. Angrebene planlægges og gennemføres som i en skarp situation, men afsluttes under anvendelse af øvelsesammunition. D.v.s. ammunition uden detonerende effekt. De små øvelsesbomber er dog udstyret med røgladning, der markerer nedslaget.

SIKKERHED

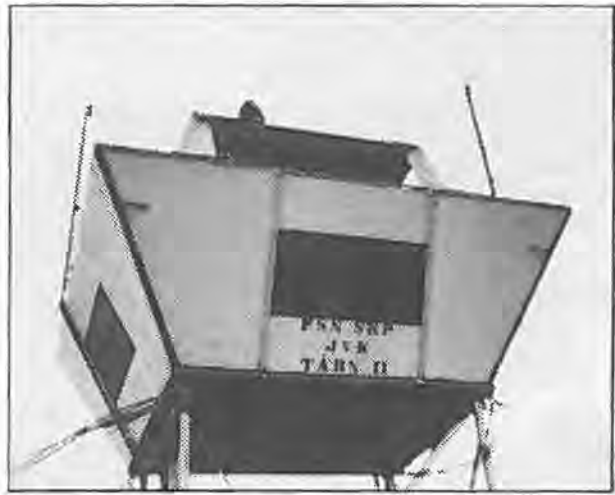
Rundt om "Bøffelstillingen", hvor "Range Safety Officer" (RSO) befandt sig og i den nordvestlige ende af øvelsesområdet, hvor assisterende RSO (ARSO NORD) havde sit stude, var der opstillet gulsorte pyramideformede sikkerhedsmarkeringer.

RSO har ansvaret for, at skydningerne i målområdet gemmenføres korrekt og sikkert. Over radioen giver han et "you are cleared hot" til alle de angribende fly. Enhver anden indtrængen i øvelsesområdet eller i det afmeldte farvand ud for kysten medfører øjeblikkelig standsning af skydningerne. RSO er i stadig kontakt med flyvekontrollen i Esbjerg Lufthavn for koordinering af den civile flyvesikkerhed.

Hele øvelsesterrænet blev under TFW overvåget. I den anledning støttede Vestre Landsdelskommando med militærpolitienheder, der samarbejdede med flyvevåbnets egne hundepatruljer. 1 MPDET deltog døgnet rundt med en gruppe på 7-8 mand, der løste sikkerheds-, afvisnings-, og bevogtningsopgaver. De afpatruljerede området omkring øvelsesterrænet og byerne i omegnen. Deres største opgave, at bringe den britiske RAPIER eskadrille på 42 køretøjer sikkert gennem Esbjerg i myldretiden, forløb planmæssigt og uden problemer. Den faste vagt om natten og i weekenderne i "Operations Siten" blev udført af FLV hundeførere. Om dagen blev hundene placeret i feltafbindingsområde i "siten", mens hundeførerne hvilede ud.

TFW DELTAGERE I OKSBØL

Mere end 2.000 deltagere var involveret i TFW 89. Over halvdelen heraf befandt sig under øvelsen i øvelsesterrænet eller i Oksbøllejren. Ud over FTK Detachment deltog følgende danske og uden-



Range Safety Officer, MJ A.S. Sørensen (RØR) i sikkerhedstårnet på toppen af Bøffelstillingen.

landske enheder i Oksbølområdet:

En komplet dansk HAWK afdeling.
Danske og tyske HAWK eskadriller.
Et evalueringshold fra Luftværnsgruppen.
En britisk RAPIER eskadrille.
Danske og tyske L-70 nærluftforsvarsenheder.
Danske REDEYE enheder fra hæren.
Hærens flyvetjeneste.
Jyske Divisions ALO Element.
Elektroniske "Jamming" enheder.
Militærpolitiet.
Hærens personel i Oksbøllejren.

FTK DETACHEMENT

Detachmentet bestod af 52 personer, hvoraf kun ca. 1/3 var fra FTK. Resten var tilkommanderet fra flyvestationerne, Luftværnsgruppen og Kvindeligt Flyvekorps. Personel fra Flyvematerielkommandoen var under øvelsen attachedet. Materiellet omfattede køretøjer, karosser, vogne, telte, elkraftaggregater, kommunikationsudstyr, tårn, helikopter, brandbekæmpelsesudstyr og m.m. Til daglig havde Detachmentet indrettet sig i "Operation Siten" i "Bøffelstillingen". Om aftenen og natten udgik "operationerne" fra Blåvand Feriecenter, som havde kapacitet til at indkvartere hele detachmentet samtidig.

EN TFW ØVELSESDAG

Tidligt om morgenen dukker vejrtjenestefolket op for at "forberede vejret" til dagens missioner. Meteorologen og observatøren er i aktivitet både uden-



Efter nogle A-10 THUNDERBOLT angreb med VULCAN kanon og 30 mm øvelsesammunition ser resultatet således ud.

for og inden i MET-vognen, som er udstyret med bl.a. satellitbilledmodtager. Vejret var en succes i år. På 10 ud af 11 skydedage gennemførtes programmet stort set 100%.

En dag blev samtlige missioner aflyst p.g.a. dårligt sigt og for lavt skydække.

Kantineteltet, der hele perioden sørgede for forsyninger af kaffe, forplejning og det populære TFW stofmærke, summer allerede af liv. Der kan lige nås en ekstra kop kaffe inden morgenbriefingen.

Snart er briefingteltet fyldt til bristepunktet. Her forestår TFW projektofficer major K. Christensen (RIS) sammen med meteorologen, lederen af LADCC og presse- og informationsofficeren (PIO) den daglige øvelsesbriefing for repræsentanter fra samtlige de i Oksbølområdet deltagende enheder.

Dagens "Mission Board" er bekendtgjort og flyvning og skydning kan begynde. RIS er med sine assistenter på plads i OPS vognen på "Toppen" af "Bøffelstillingen". Ved hjælp af "Mission Board", signaler, telefon, TOSCA-systemet og kikkert monitorer de aktiviteterne under TFW. Ved siden af er RSO på plads i tårnet, der i år er en ægte RØR-konstruktion med Fuglsang. Den anden vogn på "Toppen" er FMK's kontrolvogn, hvor der udarbejdes scoringsresultater for hver enkelt skydning. Alle angreb og skydninger mod de 6 landmål optages af to dobbelte kamera-systemer, der sender billeder via video-links til kontrolvognen. Her måler tre FMK medarbejdere nedslagene, der elektronisk omsættes til UTM-koordinater. Træfbillederne sendes straks til eskadrillerne, der efter yderligere EDB behandling evaluerer det enkelte resultat og dermed øde-

læggelsesgraden for hver pilots angreb. Fra "Toppen" er der udsigt til målområdet, hvor 6 af de i alt 8 skydemål (TARGETS) kan skimtes. Med kikkert går det bedre - blot skal alle være opmærksomme på forbudet mod at anvende ikke-laserbeskyttet kikkert, når Draken flyene angriber med aktiverede laserafstandsmålere. Af samtlige deltagende fly er det især den amerikanske A-10 THUNDERBOLT, der tiltrækker sig opmærksomhed - især når den under skydningen med den indbyggede 6-løbede 30 mm VULCAN kanon afleverer 6.000 skud i minutet.

Ud over de forud anmeldte besøg af skoler, personelgrupper fra alle tre værn, Civilforsvaret, Det civile Politi, udenlandske enheder og civile tilknyttet tjenestestederne modtages et antal ikke forud tilmeldte besøg i "Operation Siten". Besøgstallet i år nåede op på 467 personer, der af PIO og hans assistenter blev orienteret om TFW, vist rundt og fik lejlighed til at se på de udstillede plancher og på skydningerne fra en af udkigshøjene.

Klager fra lokalområdet over flyveakti-

viteten blev forbehandlet under øvelsen, idet PIO kontaktede klagerne personligt. I et tilfælde trak en klager sit erstatningskrav tilbage under et sådant kontakbesøg.

I vagtteltet styres og ledes overvågningen af og adgangskontrollen til hele øvelsesområdet. Herfra udføres alle administrative opgaver, kørsels-, vagt-, presse-, og informationstjeneste.

Brandberedskabet er på "Stand by" fra morgen til aften. Den lynhurtige bekæmpelse af småbrande i målområdet klares af to mand med branddaskere og -slukkere bag i en H-500 helikopter. De større brande bekæmpes med brandsluknings-PMV'er og -køretøjer. Det gode tørre vejr krævede til tider en hektisk indsats af brandpersonellet, som viste, at de til fulde levede op til deres profession.

I karossen, der er indrettet som "Local Air Defence Control Centre" (LADCC) sidder personel fra FTK, HAWK, Nærluftforsvaret og KFK. Herfra ledes og styres de landbaserede luftværnssystemer i og omkring øvelsesområdet. Et "billede"



TFW 89 presse- og informationsofficer briefer om anvendelsen af øvelsesbomber.



RIS og PIO assistenten klar til en tur over målområdet i H-500 helikopteren fra Hærens Flyvetjeneste.

af luftsituationen leveres på HF-radio fra Luftmeldekorpssets Lavvarslingscentral i Århus. Efter hvert flyangreb sammenfatter LADCC engamentsmeldingen fra hvert enkelt luftværnssystem. Disse meldinger indgår i den samlede rapport, der tilsendes den eskadrille, hvorfra angrebet blev udført.

I "Andegården", som kølenavnet for rapporteringsvognen (RAPVAN) samles meldinger og informationer om missionerne. RAPVAN personalet udarbejder løbende "Offensive Mission Evaluation Reports" (OFF-MER) til brug for de flyvende eskadrillers debriefinger. Kommunikation mellem Tårnet og RAPVAN udføres af det pålidelige snoretræks- og trisse-system med håndsving og analog data-overføring.

Når missioner afflyves efter planen er der travlhed i COMCENTET/KRYPTO vognen, som er Detachmentets signalcenter. Personalet, alle fra FTK, modtager bl.a. "AIR-TASK" meldinger, "Mission Reports" (MISREP) og sender OFF-MER m.v. ud til berørte enheder. Under TFW 89 blev der afsendt 296 og modtaget 871 signaler. Det er mere end en fordobling i forhold til sidste års TFW, hvilket skyldes det gode vejr i år. Stort set samtlige missioner hver dag - på nær en dag - blev gennemført.

COMMUNICATION & SUPPORT hedder vognen, som er det elektroniske knudepunkt, hvor hele detachmentets kommunikation

er bundet sammen og hvorfra der ydes teknisk støtte. Der er etableret 3 civile telefonlinier over et omstillingsbord til 15 lokaltelefoner i vogne og telte. En radiokædeforbindelse sørger bl.a. for overspilning af al UHF radiokommunikation mellem RSO og fly til båndoptagere i Karup. Ud over det antal radioer øvrige deltagende enheder bringer med til Oksbøl, er der lokalt 67 håndbårne radiostationer i aktivitet. To elkraftmekanikere fra FSN Karup sørger for at hele detachmentet og dermed "Operationssten" strømforsynes døgnet rundt fra to diesel elkraftaggregater via en karosse med fordelingstavler, kabler etc. En automekaniker tager sig af vognparken og sørger for tankning af køretøjer.

"STRØM INN" karossen er det naturlige samlingspunkt for teknikere og støttepersonel til drøftelser og debriefing ved dagens sidste mission.

FTK detachment var under TFW forstærket med en H-500 helikopter fra Hærens Flyvetjeneste. Den primære opgave var brandbekæmpelse. Dernæst fotoflyvninger og eftersøgning af forsvaret ammunition. Den første, eneste og sidste flyvning RIS deltog i, resulterede i en sikkerhedslanding, hvor helikopteren måtte efterlades ved TARGET 6. Straks fremkom forslaget om at lade helikopteren indgå som skydemål, da det vist ikke kunne betale sig at reparere den. Mindre end en time og en ny olie kølerrem var helikopteren igen OK og på plads i sit

brandberedskab.

For at skabe et så realistisk kampmiljø som muligt blev missionerne dagen igennem udsat for elektronisk krigsførelse og jamming. Denne blev rettet mod kommunikationssystemer og radarer både i luften og på jorden. Jammervognene omfattede NATO Multi Service Electronic Warfare Support Group (MEWSG) TRACSVAN, COMFI SWORD Jamming Van fra det amerikanske flyvevåben samt en dansk jammer-vogn. De deltagende elektroniske fly var amerikanske EC-130, EF-111 og F-4/F-16 (WILD WEASEL), et tysk HFB-320 HANSA JET, et norsk DA-20 FALCON og et dansk T-17 fly.

Når dagens missioner var afsløjet og forberedelser til næste dags øvelse tilendebragt, rykkede alle til indkvarteringsstedet. På nær en var alle fra FTK Detachement underbragt samme sted, nemlig Blåvand Feriecenter. Her var der mulighed for alle former for debriefinger, tjenstligt eller socialt samvær efter arbejdstid til forskel fra tidligere års TFW, hvor indkvarteringen var spredt geografisk.

AFSLUTNING

I en artikel andetsteds i FLYNYT berettes om øvrige danske og udenlandske enheder, der deltog i TFW 89. Begge beretninger dækker primært TFW set fra Oksbøl øvelsesterræn og de der deltagende enheder. Som afslutning skal nævnes de deltagende TFW 89 enheder, som opererede fra danske og udenlandske flyvestationer (FSN) og fra andre lokationer i Danmark.

FSNÅLB

Danske FLV F-16, ESK 723 og ESK726
Norske FLV F-16, ESK 331
US Air Force Europe (USAFE) F-15, 36 TFW (Tactical Fighter Wing)
NATO E-3A, Airborne Early Warning.

FSNKAR

Danske FLV F-35, ESK 725 og ESK 729

USAFE F-4 og F-16, 52 TFW

Desuden en dansk T-17, en HFB-320 fra det tyske og en DA-20 fra det norske FLV, alle jamming-fly

FSNVAN

Danske H-500, Hærens Flyvetjeneste
USAF Reserve A-10, 706 TFS (Tactical Fighter Squadron)

FSNSKP

Danske F-16, ESK 730

FSNVÆR

Danske C-130, ESK 721

HUSOM

A-JET, Tyske FLV 41 FBW (Fighter Bomber Wing).

SCHLESWIG

TORNATO, Tyske Flåde FLV NAW 1 (Naval Air Wing).

UPPER HEYFORD (UK)

USAFE EF-111

SEMBACH (TYSKLAND)

USAFE EC-130

KONTROL- & VARSLINGSGRUPPEN

DELTOG MED SECTOR OPERATIONS CENTRE (SOC) VEDBÆK, Control and Reporting Post (CRP) SKAGEN og Control and Reporting Centre (CRC) SKRÝDSTRUP.

STENBJERG

US National Guard (US ANG) CRP, 115 TCS (Tactical Control Squadron)
US Air Force, 609 MPC (Main Processing Centre).

BOVBJERG

US ANG Forward Air Control party (FACP), 121 TCS.

LUFTMELDEKORPSET

havde bemanded Lavvarslingscentralen i Århus og luftmeldeposter i Vestjylland.

* * * * *

En sjælden fugl



Lake Buccaneers lidt aparte anbringelse af motoren er affødt af, at vi har med en vandflyver at gøre. (foto s-n).

Når man sådan kommer på arbejde en mandag morgen og får øje på det der i gamle dage hed en vandflyver, i dag et amfibie-fly, ja så kigger man lige en ekstra gang. Ikke mindst fordi flyet er lyseblåt med hvide striber og har et andet lands indregistreringsbogstaver på siden.

GÅDENS LØSNING

Gådens løsning består i, at LAKE LA-4-200 BUCCANEER, sådan hedder flyet, var løbet tør for brændstof, sent fredag eftermiddag, og måtte foretage en noget hastig landing på Flyvestation Vandel. Så hastig, at landingen foregik i græsset og med hjulene oppe.

Det er ikke helt så dramatisk, som det lyder, idet flyet ifølge JANE's All The Worlds Aircrafts har dobbeltbund, som jo skal kunne holde til et og andet når flyet lander på vand. Der var da dårligt ridser at få øje på da vi kiggede nærmere på flyets bådformede bund.

LIDT OM FLYET

Motoren, en 200 hk. Avco Lycoming IO-360-A1B, sidder højt hævet over flyets ryg. Den skulle jo nødvendigvis sluges vand under start fra vandoverfladen.

I flyets sideror er indbygget et rør,

som anvendes når flyet taxi'er på vandoverfladen. Dette rør sænkes og hæves hydraulisk når konfigurationen skifter fra fly til båd og styrepinden ændres til en rat.

Selv om flyet er en "gammel dreng", den første produktionsmodel fik sit FAA certifikat i 1970, må den siges ikke at være særlig kendt under vore himmelstrøg.

UBEKVEMT

Set med en almindelig flypassagers øjne, er der ikke megen plads at rutte med til pilot og tre passagerer, ialt 1.52 m² gulvareal. Kabinens længde er 1.57 m og største bredde 1.05 m. De fire personer kan transporteres afsted med en tophastighed ved havoverfladen på 248 km/t. Medens den maximale flyvehastighed med 75% motor er 241 km/t.

OP AF VANDET

Når flyet er landet på vand kan det "sejles" ind til kysten. Her kan hjulene sænkes ned og man kan så køre i land.

Mandag forlod flyet Vandel og vi var så den lille oplevelse rigere.

s-n.

* * * * *

E-018 er landet

Af kaptajn T.N. Schackinger
Presseofficer, Flyvestation Skrydstrup
Foto: FSNSKP fototjeneste og Jørgen
Kølle



*Modtagelsesformationen over FSNSKP. Indsat E-018 umiddelbart efter landing.
(foto: Jørgen Kølle).*

I overværelse af civile og militære gæster modtog Flyvestation Skrydstrup den 27 OKT 1989 F-16 fly nummer 70, det sidste i rækken af fly leveret i forbindelse med "århundredets våbenhandel".

Flyet - E-018 - der ankom direkte fra Fokkerfabrikkerne i Holland til Flyvestation Skrydstrup - blev ført af major K. Schultz (TUL) fra Flyvestation Ålborg og blev allerede i luften budt velkommen, idet det blev mødt af en formation bestående af 2 F-35 Draken og 3 F-16 fly, der eskorterede det frem til landing.

Efter landingen taxiede E-018 hen til

Flymaterielværkstedernes dok, hvor den egentlige modtagelse foregik.

Portene gik op, og til tonerne af Ron Goodwins "Disse prægtige mænd i deres flyvende maskiner" - fremført af Slesvigske Fodregiments musikkorps - blev E-018 med TUL i cockpittet trukket ind i dokken og modtaget af Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor V.D. Nielsen, som gav udtryk for, at det var en dejlig fornemmelse at eje en F-16, selvom det kun var for kort tid. Han omtalte i forbindelse med overdragelsen den "historiske" baggrund for anskaffelsen, flyets kvaliteter og dansk industris medvirken og udtalte sluttelig,



E-018 i FVK DOK 3 på FSNSKP. Fra venstre ses: TUL, GM V.D. Nielsen, GM M.V. Hansen, OB P. Dønvang og OB O.W. Jensen.

idet han overdrog flyet til Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor M.V. Hansen: "Jeg ønsker dig fortsat held og lykke med F-16 flyene, hjertelig tillykke med det sidste skud på stammen. E-018 er hermed overdraget til FTK".

Generalmajor M.V. Hansen takkede for flyet og konstaterede, at for hans og FTK's vedkommende var der også tale om en kort "ejerperiode", idet flyet skulle i aktiv tjeneste på Flyvestation Ålborg. Han omtalte de gode erfaringer og resultater, der er opnået med F-16 og udtrykte håbet om, at E-018 måtte tjene FSNÅLB trofast i årene fremover. Han overdrog herefter flyet til Chefen for Flyvestation Ålborg, oberst P. Dønvang. Efter overdragelsesceremonien musicerede Slesvigske Fodregiments musikkorps, og der blev budt på pindemad og hvidvin.

Som generalmajor V.D. Nielsen sagde i sin tale, er det ikke sædvane, at fly-



Et udsnit af gæsterne i gang med pindemadderne.

vevåbnet markerer modtagelsen af det sidste eksemplar af et våbensystem, men en anskaffelse af 70 F-16 fly er bestemt ikke en hverdagsforeteelse! Derfor denne markering af modtagelsen af E-018.

* * * * *

En krigsfange vender tilbage



Robert "BOB" MacDougall, forrest, og hans engelske medfange bæres i guldstol af begejstrede vejlensere på pladsen foran rådhuset i Vejle søndag den 7. maj 1945. (Billede gennem R. MacDougall).

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Lokomotivet skramler stønnende ud fra stationen i Vandel. Fløjten bliver brugt flittigt. Et dannebrogflag er fastgjort til skortstenen og vajer flittigt i den vind lokomotivet kører op. Fra sit vindue i et lille rum i gård nr. 5, efter besættelsen kaldet "Englændergården", kan Robert "Bob" MacDougall følge sceneriet. Han er klar over, at der er et eller andet usædvanligt på færde. Sådan har toget ikke set ud eller givet lyd fra sig i de sidste dage, hvor han har siddet, som krigsfange hos tyskerne. Hvad Bob ikke kan vide er, at krigen er tæt ved at være forbi.

ENDTE I RINGKØBING FJORD

Bob havde det lidet misundelige job at

være haleskytte på et Halifax bombefly i 644 Squadron. Natten mellem den 26. og 27. april 1945 skal der leveres "varer" til modstandsbevægelsen på Lol-land, stedet er Søllested. Kodebetegnelsen for leveringen over BBC i London til modtagerne var: - En hilsen til Karoline.

I meget lav højde kom Halifax'en snigende ind over Danmark vestfra for at undgå tyskernes radarsystemer. Afleveringen af "varerne" i 500 fods højde, svarende til godt 150 meters højde, var åbnebart nok til at afsløre deres tilstedeværelse.

Efter en planmæssig aflevering sættes kursen hjem mod England. Ude over Vestjylland går det galt. Bombeflyet bliver angrebet af tre tyske jagere. Kampen falder ud til tyskernes fordel og Halifax'en ender i Ringkøbing fjord ca. 400 m ud for restauranten Skavenhus i fjordens sydlige del.

Flyet ligger på meget lavt vand. Mellem 50 og 80 cm er dybden på stedet. Alle overlever nødlandingen. To af besætningsmedlemmerne bliver huset af folk fra Vostrup. Tre bliver taget til fange af tyskerne. Bob er så heldig at blive samlet op af Valdemar i hans robåd. Han overnatter hos den i dag 82 årige Valdemar og sætter dagen efter kursen østover til fods, målet er Sverige. Så langt nåede Bob aldrig. Han ved ikke præcist, hvor han blev taget til fange, men fanget blev han og indsat på gård nr. 5 på Fliegerhorst Vandel, hvor der i forvejen sad et engelsk besætningsmedlem.

Han fortæller, at tyskerne på Vandel ikke just var kærlige overfor ham og hans medfange. Behandlingen var dog ikke direkte dårlig og maden var der ikke noget i vejen med.



Robert MacDougall, idag jesuiterpræst i den katolske kirke i Toronto, Canada, fotograferet under sit meget korte ophold på Flyvestation Vandel. (foto s-n).

Søndag den 7. maj 1945 kom 9. kompagni af modstandsbevægelsen i Vejle til Vandel. Bob mener, at det var det, der fik tyskerne til at smide nøglerne hen til ham, og bede ham om at lukke sin engelske kollega ud. I triumf blev begge ført til Vejle og modtaget på rådhuset. De nægtede dog begge at holde tale fra rådhusets balkon, men fandt sig istedet i at blive båret i guldstol rundt på pladsen foran rådhuset.

GENSYNET

Alt dette ligger nu 44 år tilbage. Tirsdag den 20. juni genså Bob Flyvestation Vandel. - Det er svært at genkende tingene, sagde han. Det hjalp dog lidt, da han blev ført ud til det sted, hvor gård nr. 5 havde ligget, og fik vist de betonstillinger tyskerne havde opført der. Ikke mindst kunne han huske bunkeren med kanontårnet, - jo det er rigtigt, det må være her, selv om jeg synes, at jernbanen burde ligge nærmere, men det er jo så lang tid siden. Gensynet med Lolland, Vandel og Skaven var kommet istand gennem Københavns Kristne Radio og TV-station. Chefen for TV-stationen Birger Lind spiste middag med en kollega i Canada. Kollegaen var igang med at lave et program med en engelsk pilot, som gerne ville takke danskerne for den hjælp de gav ham under krigen. Så rullede lavinen.

SÆRLIG OPLEVELSE

Det var en særlig oplevelse at tage imod Bob. Ikke mindst fordi forfatteren til denne artikel i sommeren 1945 sammen med sin far var ude at se vraget af flyet, der for en knap 5-årig var utrolig stort. Det blev ikke mindre sælsomt af, at Bob's historie var en del af det kildemateriale, som lå til grund for bogen "De tog vore hjem - Flyvestation Vandel 1943-60" som forfatteren udgav for snart to år siden.

Bob's historie vil blive sendt i Torontos fjernsyn, men forventes også at blive sendt i dansk TV over TV-2. Såvidt producenten oplyser skal det ske den 4. maj 1990, altså på 45-års dagen for Danmarks befrielse.

* * * * *

TFW 89 deltagere i Oksbøl



HAWK klar til indsats.

Af KN A.B. Jensen, FTK

INDLEDNING

I slutningen af AUG og begyndelsen af SEP 1989 afviklede Flyvertaktisk Kommando (FTK) sin årlige taktiske skydeøvelse TFW 89. Andetsteds i FLYNYT berettes om FTK Detachement, der havde indrettet sin fremskudte post eller "Operations Site" i "Bøffelstillingen" i Oksbøl øvelses- og skydeterræn. Ud over FTK i området deltog et antal britiske, tyske og danske luftværnsmissil- og kanonenheder.

Disse enheder, alle jordbaserede luftværnsenheder, HAWK, RAPIER, REDEYE og Nærluftforsvarets L-70 enheder var deployeret til stillinger i og rundt om Oksbøl skydeterræn så taktisk korrekt som fredstidsmæssige forhold tillod det. Samtlige enheder blev ledet og styret fra FTK "Local Area Defence Control Centre" (LADCC) i "Bøffelstillingen". Danske HAWK enheder havde indrettet sig i stillingen BØRSMOSE længst mod nord uden for øvelsesområdet og ved NØRRE OKSBY i den sydlige ende af øvelsesområdet. Tysk HAWK havde forskanset sig langt fra alfar vej nordøst for

GRÆRUP, ligeledes uden for området. Den britiske RAPIER eskadrille havde indrettet stillinger i området omkring "Bøffelstillingen".

Hærens REDEYE enheder var spredt i stillinger rundt om og nærmere øvelsesområdet. Danske nærluftforsvarsenheder var deployeret til området om VEJERS i nordlige kant så tæt på målkomplekset som sikkerheden tillod. Den tilsvarende tyske nærluftforsvarsenhed havde indrettet sin stilling øst for "Bøffelstillingen".

På modstanderens side, hvor de angribende fly kom fra, deltog fra Jyske Divisions ALO Element et antal "Forward Air Controllers", der var placeret fremskudt i den nordvestlige ende af øvelsesterrænet.

Følgende beretning afspejler nogle af de indtryk, oplevelser og erfaringer de deltagende enheder gav udtryk for i Oksbøl mod afslutningen af øvelsen.

DANSKE HAWK

Eskadrille 533 (ESK533) fra Skrydstrup var sammen med HAWK Afdeling Vest

(HAFD-V) Operationselement og Direct Support Unit (DSU) deployeret til Oksbøl øvelsesterræn under hele TFW. ESK533 fungerede som "Permanent Party" dvs. stillede operativt udstyr til rådighed for Luftværnsgruppens (LVG) øvrige HAWK enheder, der således på skift kunne træne deres besætninger under TFW i Oksbøl. Træningen er meget realistisk, idet TFW byder på angreb af virkeligt lavtgående fly. Øvelsen giver HAWK et stort træningsudbytte. Major J.F. Jørgensen (FØN), chef for ESK531, hvis HAWK besætning havde 3 træningsdage i Oksbøl, udtalte: "Træningen er fantastisk god, vel uden tvivl den bedste vi overhovedet kan få på området indenfor taktisk og realistisk flyvning med mange daglige missioner på op til 12 fly". HAFD-VEST støttet af HAFD-ØST og LVG stod for evalueringen, der i år gik på at lade ældre, erfarne Taktiske Control officerer (TCO) under operationerne stå ved siden af yngre kolleger og videregive erfaringer. Antallet af træningsdage var højt. FØN konkluderede: "Ingen af vore træningsdage har været ramt af aflysninger grundet vejret. Så alt i alt må ESK531 nok konstatere at denne TFW har været den så absolut bedste i mange år". ESK533 havde endvidere ansvaret for indkvartering af alt dansk og uden-

landsk (dog ikke FTK) personel, der deltog i TFW, ialt ca. 1.500 mand. Som noget nyt i år deltog DSU i TFW. DSU'ens opgave var at hjælpe og støtte op til fire HAWK ESK. Under TFW kunne DSU assistere ESK533 teknikere ved fejlfinding og dermed optimere antal operative timer. Opgaven blev løst, idet ESK 533 samtlige dage med flyvning var i stand til at stille operativt udstyr til alle trænende HAWK ESK.

TYSKE HAWK

Det tyske flyvevåben deltog med 2. HAWK BATTERI fra Flugabwehr Raketen Bataillon 38 (FlaRakBtl 38), der er hjemmehørende i Heide, Schleswig-Holstein. ESK eller batteriet, som tyskerne kalder det, ankom med ca. 70 mand og en komplet HAWK enhed. Efter indledende vanskeligheder med at få udstyret bakset på plads i klitterne, kunne enheden optage kampen mod de angribende kampfly. TFW blev af de tyske HAWK deltagere udnyttet extensivt som træning under indsatslignende forhold. Øvelsen blev anvendt til videreuddannelse af nye besætninger og som afslutning for besætninger, der stod for hjemsendelse. Besøg ved andre luftværnsenheder og især udvekslinger med ESK533 rundede uddannelses- og orienteringsprogrammet af.



Det tyske HAWK batteri fra FlaRakBtl 38 i stilling ved Grærup.

Aftenerne tilbragtes i Oksbøllejren, hvor forskellige sociale og sportslige aktiviteter fandt sted. Næstkommærende i 2. BATTERI, Hauptmann Becker udtalte: "Ob beim TFW 89 die ORANGE Forces oder die BLUE Forces gewonnen haben, weiss ich nicht, aber beim Fussballspiel gewann klar die deutsche Mannschaft - wenn auch aus Gründen der danischen Gastfreundschaft". Næste år er der vel igen en TFW.

BRITISK RAPIER

Fra britisk side deltog 19 Squadron Royal Air Force Regiment (19 SQR). Den ankom med færge til Esbjerg Havn, hvorfra 42 køretøjer i myldretiden - og under tvungen højrekørsel - af danske MP'ere blev eskorteret til Oksbøl. Alt forløb problemfrit. Under TFW havde 19 SQR etableret sig med kommandostation og otte RAPIER "Blind Fire" stillinger. Der blev øvet målfølging af flere samtidige mål både med optisk udstyr og med radar. RAPIER enhederne lå bekvemt i nærheden af "Bøffelstillingen". En af enhederne var rykket i stilling så tæt på et sommerhus, at stillingsskifte måtte beordres for at afhjælpe de støjgener, der døgnet rundt og i weekenden påvirkede de stakkels beboere.

foto 14

19 SQR måtte holde for mange besøgende. Enheden var et populært besøgsmaal og

ofte måtte der med kort varsel iscenesættes briefing og rundvisning. En af de britiske øvelsesdeltagere udtrykte det således: "The number of visitors during the TFW was only exceeded by the number of fired missiles".

Enheden var indkvarteret i Oksbøllejren og deltog bl.a. i fodboldturneringen. De tabte imidlertid både til det tyske og det danske hold. På trods af resultaterne var der dog på intet tidspunkt optræk til vold på tilskuerpladserne. Det var en yderst tilfreds 19 SQR, der efter øvelsen pakkede sammen og drog til hjemmebasen Brize Norton, Oxfordshire i England.

REDEYE

Hærens REDEYE enheder fra 13. Luftværnsafdeling, Sjølsmark Kaserne og 14. Luftværnsafdeling, Skive Kaserne opererede på skift i terrænet omkring øvelsesområdet. REDEYE er mandbårne jord til luft missiler, som betjenes af enkeltmand. Skytterne er formeret i hold, der normalt opererer under taktisk kontrol (TACON). Under TFW udøvede LADCC i "Operaitons Siten" TACON over de delta-gende REDEYE skyttehold.

Under mere træningsmæssige forhold tilsluttedes et trænings- og evaluerings-system, der blev betjent af Hærens Artilleriskole.-



RAPIER "Blind Fire" stilling i den sydlige del af Oksbøl øvelsesterræn.



Personel fra 9. SQR/RAF Regiment udfører optisk målfølging med RAPIER luftværnssystemet.

DANSK L-70 NÆRLUFTFORSVAR

Den eneste aktive nærluftforsvarseskadrille i dag i Danmark, ESK 670 fra Ålborg, deltog i øvelsen med tre kanondelelinger, ildkontroldeling, materieldeling samt et administrationselement. Allerede om søndagen, dagen før TFW begyndte, ankom godt og vel 40 vogntog med ESK materiel og personel. Materiellet blev straks bragt i stilling i nordkanten af TFW øvelsesområdet. Indkvarteringen i Oksbøllejren blev præget af nogen forvirring, men alle fik dog en seng at sove i. ESK 670 deltog for første gang med modificerede terminatorer og en modificeret søgeradar. Udstyret drillede, og det var nok Materieldelingen, der fik det største udbytte af øvelsen. Allerede om torsdagen måtte firmaet TERMA, der har modificeret ma-

teriellet træde til med forstærkning. ESK klarede sig imidlertid igennem de 14 dages TFW øvelse med tilfredstillende udbytte. ESK 670 udtalte under øvelsen, at "TFW 89 må siges at være et mærkeår, hvor det nye materiel skulle stå sin prøve sammen med det faste personel og de værnepligtige, som nu har haft ca. et års træning i ESK. Tiden forud for TFW 89 har været en svær tid for ESK 670 med nyt materiel, nye uddannelser, ændring i materiellet og en stor procentvis udskiftning af personalet. Derfor var det med stor spænding, vi forberedte os på TFW 89." ESK 670 konkluderede: "Igen i år har det været en god og lærerig øvelse på trods af vanskelighederne. Det sociale samvær blev afviklet med større succes. ESK 670 havde arrangeret fodboldlandskampe mod englænderne og tyskerne. ESK vandt

ubeskedent begge kampe med reusltateren hhv. 8-2 og 9-1. Mon ikke der blev ud-
lignet under det efterfølgende kamme-
ratlige samvær.

foto 17

TYSK L-70 NÆRLUFTFORSVAR

Det tyske nærluftforsvarsbidrag kom fra "Marine Flieger Geschwader 3 (MGF-3) GRAF ZEPPELIN". Enheden, der er af ESK størrelse og normalt stationeret i Nordholz i nærheden af Cuxhafen, deltog med to kanondelignere kombineret med den lidt ældre "Super Fledermaus" ildleder-radar. Under TFW 89 ændrede enheden i øvrigt navn fra "Flug Abwehr Staffel" til "Flug Abwehr Staffel Roland", idet enheden til efteråret udstyres med mis-silsystemet ROLAND. Selv om indkvarteringen var meget spredt, udtryktes der vild begejstring over forholdene, indtil varmtvandsbeholderen i Østlejren gik i stykker og var ude af drift hele den sidste uge af TFW. Under det sociale samvær frydede det tyskerne, at de vandt over englænderne i fodbold. Til gengæld måtte de se sig slået af det stærke danske hold fra ESK 670. Det generelle indtryk af TFW 89 og koordineringen med danskerne var at "Alt bare kørte på skinner", så selv de effektive

tyskere var imponerede. Det var tilfredse marinesoldater, der sent den sidste TFW 89 aften drog med toget hjem. De glædede sig til at komme igen i 1992 med ROLAND.

FORWARD AIR CONTROLLER

Medens luftværnsenhederne og LADCC som ORANGE styrker på den ene side forsvarerede brohovedet, havde Forward Air Controller (FAC) på BLÅ side etableret sig i stillinger nær målområdet. For imødegåelse af "invasionsstyrken" i brohovedet blev "Close Air Support" flyangreb tæt koordineret af FAC. Fra stillinger i terrænet, hvorfra målene kan ses, er FAC i radiokontakt med kampflyet for at dirigere det mod det rette fjendtlige mål. Inden angrebet modtager piloten i kampflyet en "rear briefing", i de fleste tilfælde fra et andet fly, f.eks. en T-17, som har modtaget den fra FAC. Under angrebet er det FAC, der giver de sidste anvisninger og justeringer. Under TFW 89 deltog et antal af flyvevåbnets FAC. Det til FAC hørende foresatte element Air Liaison Officer (ALO)/BRIGADE havde etableret sig i Oksbøllejren i nærheden af flylandingspladsen.



"Manner, det kalder jeg Close Air Support!".

* * * * *

Stor indsats på presseområdet i US AIR FORCE

17 SEP 1989 KL. 0900

Under 926th Tactical Fighter Groups deployering til Flyvestation Vandel fik vi på nærmeste hold indblik i, hvor meget vor noget større samarbejdspartner ofrer på det der med et nydansk ord benævnes Public Relations. Det oversættes i fremmedordbogen til "Forbindelse til offentligheden".

926th TFG har en fuldtids presseofficer, som er uddannet på Public Affairs School i Fort Benjamin Harrison i staten Indiana.

Presseofficeren varetager både forbindelsen til det omliggende samfund samt informationen indadtil i enheden. Når enheden deployerer til andre lande er det presseofficerens opgave at kontakte den stedlige presseofficer og planlægge pressemøder, receptioner og anden form for kontakt til omverdenen.

ANDRE FORHOLD

Forholdene kan ikke umiddelbart sammenlignes med danske muligheder. For det første dækker presseofficeren i denne sammenhæng en enhed på ca. 1000 mænd og kvinder, hvoraf de ca. 750 er reservister, som kun gør tjeneste een weekend om måneden og dertil to uger samlet een gang om året.

Den interne information hjemme på Naval Air Station i New Orleans foregår ved hjælp af et internt blad. Under øvelsen Coronet Timber på Flyvestation Vandel blev der hver anden dag udsendt et "Nyhedsbrev". Dette indeholdt informationer om alt fra, hvorledes vaskemaskinerne på møntvaskeriet i Vejle skulle betjenes til, hvor man måtte parkere de lejede biler. Ind imellem fik pressemedarbejderne også tid til at interviewe personel fra de støtteenheder, som var kommet op fra Vesttyskland for at hjælpe enheden under øvelsen.

BRUGER OGSÅ TV

AFEBS, igen en af de kryptiske forkortelser, her dækker den over Air Force



TSgt. John Guerero fra AFEBS i Ramstein, Vesttyskland, gør klar til at interviewe Colonel Sluis og Chefen for Flyvestation Vandel OL P. Helge. (foto s-n).

Europe Broadcast Squadron, et TV-selskab i US Air Force Europe, som har til opgave at dække ting, der sker indenfor US Air Force i Europa. Programmet sendes to gange om måneden og varer 30 minutter.

På Flyvestation Vandel stiftede vi bekendtskab med et en-mands fjernsynshold. TSgt. John Guerrero kunne det hele selv. Fra at stille kameraet op til at formulere og stille spørgsmålene til de der skulle interviewes.

To en halv meget lange arbejdsdage udmøntede sig i tre gange fem minutters udsendelse om 926th TFG besøg på Vandel samt opførelse af nye shelters.

Flyvestation Vandels "pressemedarbejdere" havde megen glæde af at samarbejde med deres amerikanske modparter.

Vel vidende, at sammenligning ikke er mulig, så stikker den fæle misundelse dog sit grimme hoved frem. Dunket til det samme hoved kommer fra de af alle kendte budgetter.

s-n.

* * * * *



**Indtryk af
Admiral S.E. Thiede's
sidste dag som
Forsvarschef.**

*Foto: Fotograf L. Ernst, FKO og ESK 729, FSN KAR.
Montage: Hr. H. Clausager, FLSP.*

Flugtskytter i Shelters på Flyvestation Vandel



Pensioneret KN I.C.B. Pedersen, Flyvestation Ålborg, der slog alt og alle, får her sin velfortjente førstepræmie overrakt af orlogskaptajn H. Grevelund. Han blev fulgt på plads af øredøvende klapsalver. (foto s-n).

De omkring 150 flugtskytter, der skulle deltage i Dansk Militær Idrætsforbunds, for nemheds skyld kaldet DMI, flugtskydningskonkurrence, ankom til Flyvestation Vandel en mandag midt i august hen på eftermiddagen.

Stævnet skulle egentlig have været afviklet i Vordingborg, med Vordingborg Garnisons Idrætsforening, som vært. Det kunne imidlertid ikke lade sig gøre. Årsag, flugtskydningsbanen var blevet lukket.

Med et par ugers varsel sagde Flyvestation Vandel ja til at løse opgaven. Ja 'et var betinget af, at man tog tingene, som de var. Og hvad var de så? Jo det var indkvartering i flyshelters, trange sanitære forhold, men en eminent flugtskydningsbane, som var lånt af Grinsted Flugtskydningsklub.

SKYDNINGERNE

Efter at have spist meget tidlig af-

tensmad, fik flugtskytterne fra de tre værn lejlighed til at stifte bekendtskab med flugtskydningsbanen sydøst for Grinsted. En fin bane i et smukt midtjysk moselandskab omkranset af granplantager. Der blev skudt til langt ud på aftenen. Formanden for klubben kunne senere beklage en enkelt klage over larmen, men var ellers glad for sine gæsters adfærd.

Tirsdag morgen, efter en rolig nat i shelteren, det er her hvor hoveddøren vejer omkring 30 ton, var man klar til at gå igang med konkurrencen.

Først skulle flaget hejses og fungerende chef for Flyvestation Vandel, major O. Eriksen, byde velkommen til stævnet. Herefter kom der gang i skydningerne. Lerduerne bliver af kastemaskinerne smidt ud i alle retninger. BANG, og lerduen er kun støv eller delt i mange stykker. Imponerende, som de dog kan ramme. Som det ses af resultatlisten, var alle dog ikke lige gode.

PRÆMIEOVERRÆKKELSEN

Langt over normal spistetid kom man efter formiddagens konkurrence igang med middagen, betalt af deltagerne selv. Det foregik ligeledes i en shelter. Akustikken i en sådan betonbygning er forfærdelig. Lyd reflekteres og synes at forstærkes til det ulidelige. De barske forhold til trods var humøret højt, og man ventede på at hylde vinderne.

Den individuelle mester blev, pensioneret kaptajn fra Flyvestation Ålborg I.C.B. Pedersen med 24 træffere ud af 26 afgivne skud.

FREMTIDEN

Vi talte med chefen for Flyvevåbnets Hundeskole, major I. Grimstrup, som udtalte sin glæde over det gode arrangement. På spørgsmål omkring de lidt barske indkvarteringsforhold svarede han, - Vi må nok se i øjnene, at penge er der ikke for mange af, og skal den slags arrangementer overleve i fremtiden, må vi finde billige, men dog acceptable løsninger.

Hen på eftermiddagen tømtes shelteren og deltagerne drog hver til sit efter et par gode dage.

s-n.

* * * * *

Erfaringer fra en mobiliseringsøvelse i Luftværnsgruppen



De genindkaldte møder på Roskilde Station.

Af KN-R A. Olesen, ESK 534 og KN-R S. Marslew ESK 544

I perioden fra den 22. til den 28. september 1989 afholdt Luftværnsgruppen mobiliseringsøvelse for eskadrillerne 542, 544, 550, 560 og 591, hvoraf ESK 542 og ESK 544 er operative HAWK-eskadriller.

Denne artikel tager udgangspunkt i den del af øvelsen, der fandt sted i ESK 544. Rådighedsofficererne fra ESK 534 deltog i øvelsens afvikling, og forfatterne er tilknyttet henholdsvis ESK 544 og ESK 534 som nærforsvarsledere. I Luftværnsgruppen er der planlagt en cyklus for afholdelse af mobiliseringsøvelser flere år frem i tiden, således



Skydning i Jægerspris

at det nøje er fastlagt hvornår og i hvilket omfang hver enkelt eskadrille skal mønstre mobiliseringspersonellet. ESK 544 mønstrede på baggrund af denne plan i år halvdelen af mobiliseringsstyrken.

ØVELSENS FORLØB I STORE TRÆK

Søndag den 24. september mødte befalingsmænd og chauffører på Roskilde station eller flyvestation Skalstrup, hvorfra de blev transporteret til ESK 544's mobiliseringslager, hvor registrering og iklædning fandt sted. Efter den generelle militæruddannelse i Jægerspris øvelsesterræn fik de to grupper hver deres specielluddannelse, og de genindkaldte befalingsmænd blev fordelt med henblik på deltagelse i følgende dags undervisning.

Mandag den 25. september mødte det øvrige mobiliseringspersonel, hvorefter også de blev registreret, iklædt og genuddannet i de grundliggende militære færdigheder. Først på aftenen tilgik personellet ESK 544 til deres respektive mobiliseringsfunktioner. ESK 544 befandt sig på dette tidspunkt i deployeret site i Jægerspris øvelsesterræn. Sidst på aftenen afvikledes mørkeskydning for nærforsvarspersonellet.

Tirsdag den 26. september gennemførtes specialuddannelser for de forskellige personelfaggrupper, således nærforsvarshandlebane inklusiv feltskydning, 12,7 mm uddannelse, sanitetsuddannelse og operatøruddannelse.

Fra tirsdag eftermiddag til torsdag morgen afvikledes den egentlige øvelsesfase i henholdsvis Jægerspris og Sjælsmark øvelsesterræner.

Tilbage melding og hjemsendelse foregik i Tunehallen, efter at alt materiel og udrustning var rengjort og afleveret i ESK 544's mobiliseringslager.

VORES ERFARINGER

Ud fra en betragtning om, at Flynyts's læserskare må antages at have et rimeligt kendskab til forløbet af en mønstringsøvelse, herunder indholdet af den generelle og specielle uddannelse, vil vi her undlade at gennemgå øvelsen i detaljer.

Vi har i stedet valgt at rette opmærksomheden mod nogle af de tilbagevendende diskussionspunkter vedr. afholdelse af mobiliseringsøvelser, dels mod konkrete oplevelser i Mønex 89 i ESK 544.

Som leder af nærforsvaret i en HAWK-eskadrille, må man nødvendigvis involvere sig i planlægningen af øvelsen på et tidligt tidspunkt. I Luftværnsgruppen bygger konceptet på en koncentreret indsats fra rådighedsofficerernes side. Rådighedsofficererne har alle enten studium eller civilt arbejde som primær beskæftigelse, og den omfattende planlægning af en mobiliseringsøvelse kan derfor volde visse problemer i forbindelse med prioriteringen af arbejdstiden.

Normalmønstreet bliver derfor et parløb mellem nærforsvarslederen og en central kontaktperson i eskadrillen, oftest næstkommanderende, mens eskadrillens øvrige rådighedsofficerer deltager i planlægningen efter behov. Såvel i Luftværnsgruppen som i eskadrillen bliver der nedsat arbejdsgrupper, der skal koordinere planlægningen henholdsvis på det overordnede niveau og på et mere detaljeret niveau, som inddrager en lang række nøglepersoner blandt eskadrillens faste personel.

Vores forsvarssystem bygger i bund og grund på muligheden for at mobilisere hjemsendt og uddannet mandskab på kort tid. For HAWK-eskadrillernes vedkommende skal mobiliseringsstyrken sikre eskadrillernes fortsatte mulighed for at gennemføre taktiske operationer - "survival to operate". Målet er, at materiel og faciliteter er klar til øjeblikkelig indsættelse i en kritisk situation.



12.7 mm LVMG (FIRLING) klar til skydning.

on, og vi bør derfor - under forudsætning af, at skydeterræner m.v. er bestilt - kunne afholde mønstringsøvelser med få dages varsel uden problemer, hvis vi skal bevare vores tro på mobiliseringssystemet!

Efter det store arbejde i planlægningsfasen, er det forfriskende at opleve de genindkaldtes gode humør, optimisme og loyalitet ved mødet i eskadrillen. Motivationen holdt sig efter vores opfattelse hele øvelsen igennem, og tilbagemeldingerne fra de genindkaldte afspejler da også dette forhold.

Men spørgsmålet er, om det er popularitet eller kampevne vi søger. Hvad er baggrunden for disse positive tilbagemeldinger? Øvelsens erfaringer viser, at vi muligvis ikke i tilstrækkelig grad kræver den disciplin, der er nødvendig for at få en kampenhed til at fungere optimalt. Desuden må det være rådighedsofficerernes opgave at motivere sine enheder til at yde deres bedste, uanset om de ydre faktorer, såsom vedvarende aktivitet er til stede, og uanset om det måtte gå ud over rådighedsofficerens popularitet og tilbagemeldingerne.

Rådighedsofficererne - og de genindkaldte befalingsmænd - må lære selv at stille krav til mandskabet, fremfor at

lade urealistisk megen aktivitet blive en sovepude i den henseende!

Rådighedsofficerernes muligheder for at motivere og fastholde disciplinen kan dog forringes af tilstedeværelsen af for mange kampdommere og observatører. Erfaringer fra denne og tidligere øvelser viser, at der er for lidt kontrol med, hvem der ifører sig grønne eller hvide armbind, og hvornår de gør det. Øvelsesmæssigt er disse funktioner nødvendige, men de bør for det genindkaldte personel være så usynlige som overhovedet muligt.

Af konkrete oplevelser fra øvelsen kan nævnes de første forsøg med skydning i mørke med lysforstærkningsudstyr monteret på 7,62 mm maskingevær i 12,7 mm firling-affutage. Ideen med at montere 7,62 mm maskingevær således er fostret i Luftværnsgruppen, og giver 12,7 mm-skytter mulighed for dels at skyde mere, idet det er betydeligt billigere at skyde med 7,62 mm ammunition end med 12,7 mm ammunition, dels at anvende deres våben øvelsesmæssigt med løs ammunition. Såvel skydningen som anvendelsen af våbenet øvelsesmæssigt gav tilfredsstillende resultater.

Desuden anvendtes droner fra Søværnets Dronetjeneste som mål for såvel 12,7 mm

som 7,62 mm maskingevær i firling-affutage. Det var en imponerende opvisning, og det lykkedes i to tilfælde at skyde dronen ned.

Endelig skal det nævnes, at der for første gang i forbindelse med en mobiliseringsøvelse i Luftværnsgruppen blev skudt mørkeskydning med assistance af lysforstærkningsudstyr monteret på gevær M/75.

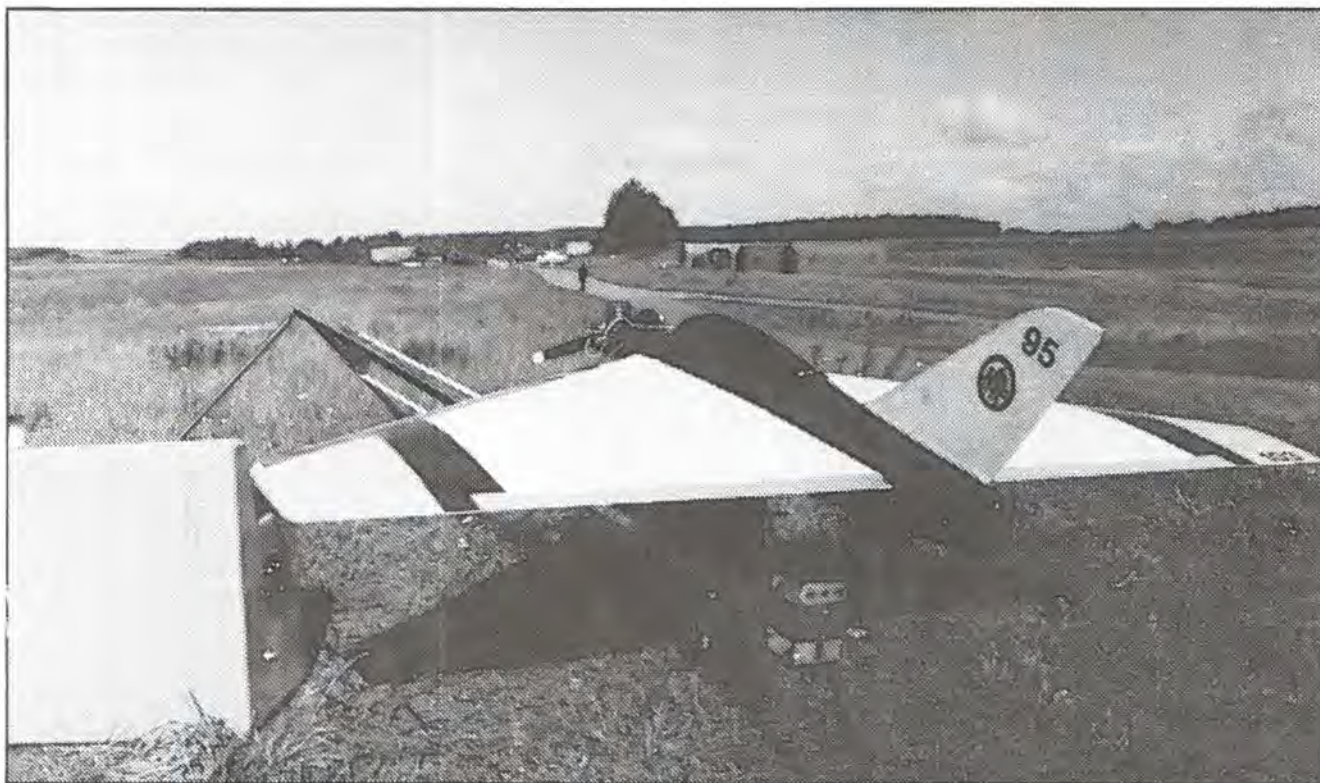
KONKLUSION

Det generelle indtryk af Mønex 89 i ESK 544 er yderst positivt. Vores holdning er, at man bør satse på at afvikle mobiliseringsøvelser med et så realistisk skær som muligt, dog uden at det går ud over sikkerhed og uddannelse.

Vi skal ikke være bange for at føre kommando og kræve disciplin af vores enheder. De genindkaldte møder typisk

med en forventning om, at de for en kort tid skal være rigtige soldater igen, og med en holdning der siger, at når det nu skal være, så kan man lige så godt få det bedste ud af det!

De genindkaldte forventer kommandoføring og disciplin, og måske ville vi opnå endnu bedre tilbagemeldinger, hvis vi forsøgte at leve op til dette krav! På højere plan møder man ofte den påstand, at omverdenens holdning til forsvaret går forud for det konkrete mål for øvelsen. Det er politisk nødvendigt, at de genindkaldte kommer hjem med et positivt indtryk, som kan formidles til befolkningen og især til beslutningstagerne - pengebevilgerne! Hvis vi arbejder ud fra en tese om, at kommandoføring og disciplinering giver et mere positivt billede af forsvaret end en blid og overbeskyttende adfærd, skulle begge mål være mulige at nå!



Drone til brug ved luftmålsskydning.

* * * * *

Maverick missiler til Flyvevåbnet



En F-16A med to TV-styrede AGM-65A Maverick missiler, der hver bæres på den nederste af de tre skinner på en LAU-88 A/A launcher.

Af OL Jens Sannon, Chef for Stationsafdelingen, FSNÅLB og Sv. Hald Kristensen, Chef for Våbenmaterielsektionen, FMK.

På baggrund af den seneste udvikling vedr. køb af Maverick missiler til flyvevåbnet, bringer FLYNYT herved OL J. Sannon's artikel (tidligere chef for Våbenteknisk Afdeling, FMK), der beskriver missilets funktion.

Artiklens sidste afsnit, "Produktion i Europa mislykkedes" er skrevet af Sv. Hald Kristensen, Chef for Våbenmaterielsektionen, FMK.

Siden flyvevåbnets radiostyrede luft-til-overflade missil AGM-12B Bullpup på grund af operativ forældelse blev taget ud af tjeneste i sommeren 1982, har flyvevåbnet ikke haft rådighed over styrede missiler til brug mod mål på havet eller jorden, og flyvevåbnet har således været henvist til at engagere sådanne måltyper med ustyrede raketter og/eller fritfaldende bomber.

Da de fleste relevante måltyper, herunder skibe, der indgår i en invasions-

flåde, vil være dækket af et stærkt luftforsvar, vil et angreb herpå med våbentyper, som skal afleveres på relativt korte afstande, være en overordentlig risikabel affære.

Det er derfor med stor tilfredshed, at finansudvalget ved aktstykke nr. 200 af 15. juni 1988 har givet sin tilslutning til, at der anskaffes et antal AGM-65-G Maverick missiler til flyvevåbnet.

Maverick missilets tidligste historie

Maverick missilets historie kan føres helt tilbage til 1964, hvor de oprindelige kravspecifikationer for et panserbekæmpelsesmissil blev udarbejdet. Efter omfattende vurderinger af potentielle leverandørers ideer indgik det amerikanske flyvevåben (USAF) kontrakt om udvikling af missilet med Hughes Aircraft Company (HAC) i sommeren 1968. Efter separationsforsøg med ustyrede forsøgsmissiler i efteråret 1969 blev det første styrede eksemplar afskudt mod et kampvognsmål den 18. DEC 1969 med en fuldtræffer til følge. De første serietilvirkede missiler af den oprin-

delige version AGM-65A tilgik USAF fra august 1972, hvorefter et antal eksemplarer straks blev sendt til Vietnam. Ud af 18 missiler der blev anvendt i de første måneder, ramte 13 deres mål, hvilket udgjorde en træfprocent på 72% på dette tidlige tidspunkt.

Under Yom Kippur krigen i Mellemøsten senere i 1973 anvendtes 50 AGM-65A missiler i løbet af fire dage med 42 ødelagte kampvogne til følge, altså 84% træffesandsynlighed.

Senere statistiske tal for Maverick missilernes effektivitet uanset version af missilet lægger sig omkring 85% (baseret på ca. 3.000 affyringer under afprøvning, pilotkvalifikation og brug i væbnede konflikter).

Beskrivelse

Som anført, betegnedes den første version af Maverick AGM-65A. AGM-65A er et TV-styret missil, hvor et gyrostabiliseret TV-kamera i missilets næse sender et billede op til en monitor i flyets cockpit, hvor piloten kan styre TV-kameraet til at pege mod det ønskede mål og låse TV-kameraet på målets - det vil sige kampvognen - kontrast med omgivelserne.

Efter afskydning af missilet mod målet fastholdes missilets TV-kamera på målet, og missilets styreenhed foretager de fornødne korrektioner til at direkte kollision med målet opnås.

I missilets indledende engagementsfase rammes målet ind af en "tracking gate", der definerer målets udstrækning, og missilet søger mod midten af målet (centroid tracking).

Når målet er så tæt på, at dette fylder 70% af billedfeltet, overgår missilet automatisk til en anden "mode", hvorunder TV-billedet sammenlignes fra skandering til skandering, og missilet styres således, at der ikke forekommer bevægelse af billedets midte, og kollision med det oprindelige sigtepunkt tilskrives (correlation tracking).

FIRE-AND-FORGET

Da missilet således helt af sig selv fastholder målet og styrer mod dette uden pilotindgriben, er der tale om et såkaldt "Fire-and-forget" - missil, der tillader, at piloten straks efter afskydningen foretager undvigemanøvrer eller koncentrerer sig om et nyt en-



En situation umiddelbart før en TV-styret AGM-65A Maverick træffer et kampvognsmål.

gagement af et andet mål med et andet missil.

AGM-65's sprænglegeme er en såkaldt hulladning, der er optimeret til at slå igennem en kampvogns frontpanser. Hulladningen vejer hele 56,7 kg, hvilket tilsikrer det ønskede resultat, selv ved engagement af de seneste kampvogntyper, der er udstyret med såkaldt reaktivt panser, som ellers kan neutralisere en hulladnings gennemtrængningsevne.

AGM-65A's søger har et synsfelt på 5 grader, hvilket erfaringerne har vist er u hensigtsmæssigt, idet missilets søgehoved først kan låses på målet langt senere end det tidspunkt, hvor mål opdagelse kan finde sted, specielt i områder med ekstrem god sigt, så som ørkenområder i Mellemøsten.

En forbedret version, AGM-65B, der kun afveg fra AGM-65A ved, at synsfeltet reduceredes til 2,5 grader, blev derfor fremstillet. AGM-65B betegnedes til daglig "Scene Magnification" Maverick. Tidsforbruget med at låse på målet og affyre missilet udgør ca. 4 sekunder, undertiden mindre, hvilket er et enormt fremskridt i forhold til Bullpup-engagementet, hvor piloten skulle flyve i et konstant dyk af 20-30 sekunders varighed.

LASER-STYRET VERSION

Det amerikanske marinekorps (USMC) har helt specielle forhold at arbejde under, når det eksempelvis skal oprette brohoveder under landgang, og der er i høj grad behov for præcisionsvåben, når der skal ydes støtte for landoperationerne fra fly, idet afstanden mellem forreste, egne styrker og den fjende,

der ønskes nedkæmpet, ofte er forsvindende. Desuden er der behov for, at godt skjulte mål kan bekæmpes, uden at piloten nødvendigvis selv ser målet. Disse specielle krav kan tilgodeses ved introduktion af en laser-styret version af Maverick missilet.

En soldat på jorden kan således udstyres med et laser måludpegningsudstyr, der rettes mod målet. Det reflekterede, kodede lasersignal kan opfanges af sensoren i missilets næse, og missilets styreenhed kan så styre missilet til kollision med det ønskede træffepunkt med en nøjagtighed, der normalt er under fem meter. Såfremt missilets laserfølsomme sensor mister lås på laser-signalet, deaktiveres brandrørsfunktionen, som er nødvendig for at bringe sprængladningen til detonation, hvorved risikoen for egne styrker nær målet reduceres.

Tilsvarende laser måludpegnung kan finde sted fra eget eller et andet fly. Målet behøver desuden ikke at have et klart defineret kontrastforhold til omgivelserne.

OVERBEVISENDE VIRKNING

I AGM-65C versionen, der aldrig gik i produktion, bibeholdtes den oprindelige hulladning, medens sprænglegemet i AGM-65E, der nu er i tjeneste ved USMC, er et helt nyt 136 kg sprænglegeme, der opnår sin effekt ved en kombineret tryk- og sprængstykkevirkning.

Sprænglegemet består af et hårdet stålhus, fyldt op med sprængstof, hvorved opnås en betydelig gennemtrængningsevne, for eksempel indtil 70 cm beton eller en stålskibsside. Desuden er stålhuset opbygget således, at det vil gennemtrænge målet selv ved anslagsvinkler på indtil 70 grader fra det vinkelrette, om end gennemtrængningsevnen reduceres.

AGM-65E missilet har en overbevisende virkning mod bunkers, skibe, broer og lignende, hvor en hulladning kun vil medføre mindre skader. AGM-65E kan stadig anvendes mod alle typer kampvogne med ødelæggende virkning. Brandrørsfunktionen kan vælges med øjeblikfunktion eller med kort eller længere tidsforsinkelse, hvorved opnås maksimal virkning mod henholdsvis bløde mål, (køretøjer, antennegrupper o.s.v.), skibe eller kampvogne og bunkersanlæg.

TERMISK BILLEDDANNELSE

USAF var selvfølgelig meget opmærksom på, at et TV-baseret system er begrænset til operationer i dagslys og under gode sigtbarhedsforhold. Under central-europæiske forhold i januar og februar vil dette sige, at de tidlige versioner af Maverick i gennemsnit kun kan anvendes 4 timer og 45 minutter pr. døgn, hvilket er utilfredsstillende.

Ved at udskifte TV-søgeren med en termisk billeddannende (Imaging Infrared (IIR)) søger, kan missilet anvendes i gennemsnit 17 timer pr. døgn i de samme måneder, altså næsten en firedobling. Desuden kan man opnå lås på kampvognsmål på større afstande, nemlig typisk 8-10 km i forhold til de 4-5 km, der normalt er det opnåelige for AGM-65B.

Mod skibsmål er den mulige pålåsning-afstand langt større og ofte større end missilets maksimale rækkevidde, der udgør mellem 12 og 24 km, afhængigt af flyvehøjden ved normal angrebshastighed. Missilet kan afskydes uden minimumsrestriktioner, hvad angår flyvehøjden. IIR versionerne af Maverick er forsynet med en optik, som tillader piloten at vælge mellem to synsfelter, således at et mål kan erkendes og centrereres i et bredt billedfelt, før pålåsning finder sted i et snævrere billedfelt.

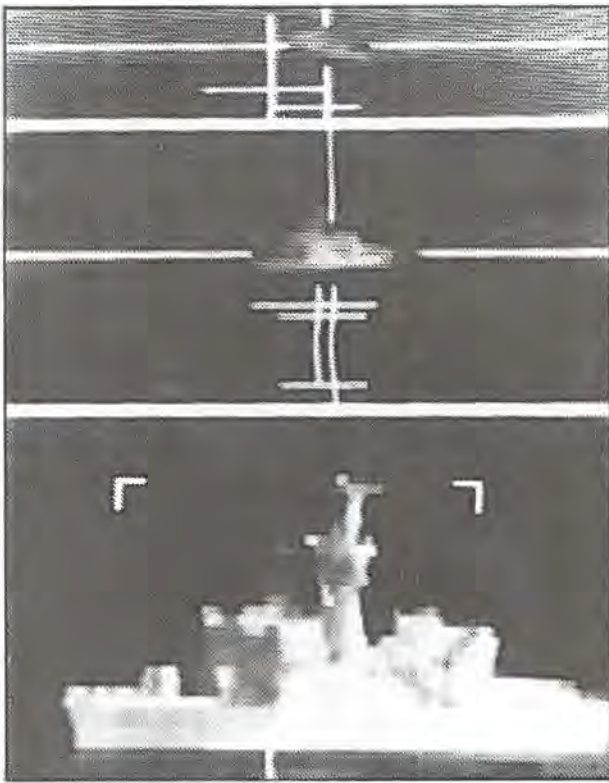
Den oprindelige IIR version er AGM-65D, der har bibeholdt den oprindelige hulladning. AGM-65D er nu i operativ tjeneste ved USAF.

Den efterfølgende IIR version, AGM-65F, er i princippet en AGM-65D, hvor hulladningen er erstattet af 136 kg sprængladningen fra AGM-65E, og hvor man kan vælge træffepunktet i midten af målet, som ved de tidligere TV- og IIR-versioner, eller - som noget nyt - i bunden af målets termiske kontrast, hvilket er interessant i forbindelse med skibsmål, idet dette repræsenterer vandlinien.

AGM-65F er specielt udviklet til den amerikanske flåde (USN).

Da flyvevåbnets primære interesse for Maverick ligger i missilets evne til at bekæmpe skibsmål, planlagde flyvevåbnet oprindeligt at anskaffe AGM-65F versionen.

USAF har imidlertid senere fundet interesse i en næsten tilsvarende version af Maverick, benævnt AGM-65G, som bibe-



Et skibsmål, som det fremtræder for AGM-65F infrarødt billeddannende søger. Øverst låser søgeren på en destroyer, inden fartøjet kan ses af piloten visuelt. Midterste billede viser skibet, som det ville fremstå for missilet umiddelbart før kollision med målet.

holder samtlige AGM-65F målfatningsalgoritmer, samtidig med at der alternativt gives mulighed for at vælge træfpunkt under forhold, hvor den termiske målkontrasts begrænsninger ikke er veldifinerede, for eksempel ved større industrianlæg, jordoverdækkede bunkers og lignende. (Denne sidstnævnte "mode" benævnes Forced Correlation Mode). Endelig er der i AGM-65G indført Software-ændringer i missilets digitale autopilot, således at missilet vælger en lavere flyvebane end sine forgængere. Herved reduceres muligheden for, at målfatning tabes ved lavt skydække. Prisen herfor er en ca. 5% reduktion af rækkevidden. Der opnås ved flyvevåbnets valg af AGM-65G ikke kun en forøgelse af fleksibilitet i missilets anvendelse; der opnås desuden fordele med hensyn til fly-/våbenintegration, idet AGM-65G allerede er planlagt formelt certificeret til F-16 fly af USAF, og der opnås logistiske fordele ved at kunne anvende de logistiske kanaler til USAF, for eksempel med hensyn til dokumentation og lignende, som flyvevåbnet allerede rutinemæs-

sigt har et nært samarbejde med. Foruden Hughes Aircraft Company fremstiller også Raytheon Company de infrarøde målsøgende versioner af Maverick missilfamilien, idet det amerikanske forsvar af konkurrencemæssige årsager tilstræber altid at have mindst to leverandører ved større materielanskaffelser.

YDERLIGERE VERSIONER PÅ VEJ

Maverick er allerede i stor udstrækning i tjeneste rundt omkring i verden i sine TV-styrede udgaver, og der er leveret mere end 32.000 AGM-65A og B-missiler. Der påregnes fremstillet i hvert tilfælde 2.000 AGM-65E laser-styrede Mavericks, og der har været tale om et behov på indtil 60.000 af de infrarøde søgende Maverick versioner alene til USAF af versionen AGM-65D og G, hvortil skal lægges et betragteligt antal AGM-65F til USN.

Medens AGM-65A, B, D og E allerede indgår idet amerikanske forsvars operative beholdninger, vil de første seriefremstillede AGM-65F og G først blive leveret i december 1988.

Da missilet, som det er fremgået, er decideret modulært opbygget, er det overordentlig sandsynligt, at yderligere versioner vil blive fremstillet i 1990'erne. Den mest indlysende ide vil være at fremstille en version med en millimeterbølgesøger og eventuelt med mønstergenkendelsesalgoritmer indeholdt i Software'n.

Der eksisterer tre forskellige typer launchers til Maverick. LAU-88 A/A kan bære indtil tre Mavericks af versionerne A, B eller D, medens anvendelse af versionerne med det store sprænglegeme kun med restriktioner kan anvendes fra denne launcher, henset til at fastholdelsesanordningerne ikke er dimensionerede efter den øgede vægt.

LAU-108/A kan kun medføre en Maverick, og denne launcher er specielt konstrueret til brug på F-5 fly, om end den også kan anvendes på Alpha Jet.

Den launcher, der er planlagt indført i flyvevåbnet, er LAU-117/A. Denne launcher kan medføre et Maverick missil, uanset dets version.

Foruden de taktiske missiler af typen AGM-65G og launchers af typen LAU-117/A vil flyvevåbnet indføre træningsmissiler TGM-65G, der har en repræsentativ IIR-søger, men ingen raketmotor eller

sprængladning. Piloten kan således få en realistisk træning, uden at der skal flyves med krigsskarpe missiler.

Desuden indeholder TGM-65G videooptagerudstyr til fastholdelse af dets infrarøde præsentation, således at træningsværdien øges, og der skabes mulighed for at oprette et videobibliotek af relevante målkategorier.

I anskaffelsen er selvsagt indeholdt det fornødne testudstyr, håndteringsudstyr, missil-containers og lignende.

PRODUKTIONEN I EUROPA MISLYKKEDES





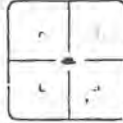
Vedrørende produktion af missilerne til flyvevåbnet har der igennem flere år foregået forhandlinger for at afklare muligheden af at etablere en europæisk produktion af AGM-65D, F og G med deltagelse af Vesttyskland, Italien, Spanien, Tyrkiet, Holland og Danmark, hvor de deltagende landes industrier skulle

have en produktionsandel i overensstemmelse med landenes betalingsandel.

Da et af de større aftagerlande af budgetmæssige grunde trådte ud af samarbejdet i DEC 1988, faldt grundlaget bort for en europæisk produktion til en acceptabel pris.

Flyvevåbnet har herefter indhentet tilbud på leverance fra U.S.A., hvilket for missilets vedkommende kun kan ske gennem "Foreign Military Sales". I skrivende stund har den amerikanske kongres netop godkendt, at Danmark kan købe Maverick. Den offentlige fremlæggelse i kongressen har givet pressen anledning til at skrive, at Danmark allerede havde købt Maverick-missiler. Det endelige tilbud skal dog først vurderes og mulighederne for industriel kompensation endeligt afklares, før aftalen kan underskrives.

MAVERICK FAMILY OF PRECISION GUIDANCE MISSILES

GUIDANCE	DESIGNATION	COMMON AIRFRAME AND SUBSYSTEMS	WARHEAD	GUIDANCE TECHNOLOGY	ONE DISPLAY - 4 PRESENTATIONS	REMARKS
TV	AGM 65A	 <ul style="list-style-type: none"> • AFT/CENTER SECTION • BOOST-SUSTAIN PROPULSION • HYDRAULIC OR PNEUMATIC ACTUATION SYSTEM • AERODYNAMICS 	<ul style="list-style-type: none"> • SHAPED CHARGE JET AND BLAST • 125 LBS 	<ul style="list-style-type: none"> • TV 5" FOV • CENTROID/CONTRAST TRACKER 	 <p>REAL TIME TV</p>	<ul style="list-style-type: none"> • LAUNCH AND LEAVE DAYLIGHT ATTACK • UP TO 6 MAVERICKS CARRIED PER SORTIE • MULTIPLE LAUNCHES PER PASS
	AGM 65B			<ul style="list-style-type: none"> • TV 2.5" FOV • IMPROVED CENTROID/CONTRAST TRACKER 	 <p>REAL TIME TV</p>	<ul style="list-style-type: none"> • SAME AS ABOVE PLUS MAGNIFIED SCENE FOR LONGER TARGET ACQUISITION RANGE
LASER	AGM 65E	SAME	<ul style="list-style-type: none"> • KINETIC ENERGY PENETRATOR • BLAST FRAGMENT • SELECTABLE FUZE DELAY • 300 LBS 	<ul style="list-style-type: none"> • PASSIVE LASER • DIGITAL TRACKER 	 <p>SYNTHETIC TV DISPLAY</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ATTACKS AGAINST LASER ILLUMINATED TARGETS, DAY AND NIGHT
IR	AGM 65D	SAME	SAME AS 65A/B	<ul style="list-style-type: none"> • IMAGING IR • DUAL FOV • DIGITAL TRACKER 	 <p>IMAGING TV DISPLAY</p>	<ul style="list-style-type: none"> • AUTONOMOUS DAY/NIGHT ATTACK CAPABILITY • PENETRATES HAZE
	AGM 65F		SAME AS 65E			<ul style="list-style-type: none"> • 65F SOFTWARE OPTIMIZED FOR SHIP ATTACK
	AGM 65G		<ul style="list-style-type: none"> • THREE SELECTABLE TRACKING MODES ! SHIP, LAND AND FORCE CORRELATE 			

* * * * *

Ser du FLYNYT hver gang :



Modtager din enhed et tilstrækkeligt antal eksemplarer? Hvis ikke - kontakt Flyvevåbnets Specialskole, OS Lars Friis telefon nr. 42 97 20 00 lokal 3650.

P.S. Det er ikke tanken, at hver enkelt person skal have et eksemplar.

* * * * *

Royal Air Force mobile catering support kan bespise 2000 mand

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Exercise Light Frost, navnet stod i skærende kontrast til det usædvanlige smukke efterårsvejr, da de første støtteenheder for No 1 (F) Squadron holdt sit indtog på Flyvestation Vandel i september måneds sidste trediedel. Sidst på mandagen kom en strøm af Bedford lastbiler ind gennem flyvestationens hovedvagt. De havde krydset Nord-søen med den ordinære færge, hvad der selvsagt er billigere end lufttransport. Blandt de første der ankom var Sergeant Lloyd Fossey, 38 år og med tyve års tjeneste bag sig i RAF. Han er leder af enheden, RAF Mobile Catering Support, MCS, stationeret på RAF Hullovington i Wiltshire, i det vestlige England.

SORT I HOVEDET

Det var ikke sod fra fyrstederne i køkkenet, der havde sværtet chefkok Lloyd Fossey sort i ansigtet, da vi talte med ham. Det var camouflagestiften, der havde været i brug. Han deltog, på lige fod med alle andre i No 1 (F) Squadrons fortræning til den afgørende Tactical Evaluation (TAC EVAL), som skulle finde sted i den følgende uge.

Fossey så træt ud. På grund af forskellige problemer, var øvelsen blevet forlænget med yderligere ti timer. Det var fredag og øvelsen havde været siden tirsdag.

Vi spurgte ham, hvor gammel enheden var og hvilke opgaver der var pålagt den.

- RAF Mobile Catering Support blev formeret for 14 år siden på RAF Hullovington i Wiltshire, med det formål at følge RAF's enheder på deployeringer, hvor som helst på jordkloden, fortæller han,
- Vi arbejder aldrig i et fast køkken, men er med, hver gang der deployeres.
- Hvor mange steder har du deployeret til i din tid i enheden?

- I de fire og et halvt år jeg har gjort tjeneste i MCS er det blevet til, Danmark, Vesttyskland, Gribaltar, Singapore, Oman og Norge, vel og mærke nord for den 69. breddegrad, altså nord



Chefkok og leder af Mobile Catering Service, Sgt. Lloyd Fossey, 38 år, ved sit lager af madvarer. Lageret er ladet af en Bedford lastbil.

for polarcirklen. Det betyder temperaturskift fra omkring plus 45 grader ned til minus 30-35. Det kan være barsk nok. I år skal vi også en tur til Frankrig når øvelsen her er slut.

Fossey tilføjer, at det ikke kun er RAF man arbejder for, men også the Royal Navy og the Army er kunder hos enheden.

UDDANNES SAMME STED

Alt personalet i MCS uddannes på skolen på RAF Hullovington i Wiltshire. Her lærer de alt om at bruge det udstyr, som hører til de mobile køkkener. Især går man meget op i at give personalet kendskab til sikkerhedsreglerne for brug af udstyret.

Fossey fortsætter, - Når personalet er uddannet spredes de rundt på tjenestestederne. I RAF har vi dog sikret os navnene på de bedste, som vi så kan

kalde ind, når der skal deployeres. Her skal jeg tilføje, at alt personalet, der deltager i deployeringerne er frivilligt. I samme åndedræt fortæller han, at enheden deployeres i 8 måneder om året.

UDSTYR OG FORSYNINGER TIL MANGE

- Hvordan klarer i det med udstyr og indkøb? - Hjemme på RAF Wittering har vi en hel hangar på størrelse med dem i har på Vandel. Her er oplagret 3 komplette køkkener, som hver kan lave mad til at bespise 500 mand. Det vil sige, at kar, knive, kogere og alt andet ligger klar til at rykke ud. Foregår det ad landevej, læsses det på lastbiler. Er det nødvendigt at flyve udstyret frem, ja så læsses det i trailere og lastes i en C-130 Hercules og flyves til bestemmelsesstedet.

- Maden opvarmes normalt over gasblus. Kan vi ikke få fat i gas, så bruger vi benzin, eller dieselolie. Kan det heller ikke skaffes, så kan vi bruge parafin og, som den sidste og endelige løsning, må vi ud at skove træ. Kogestederne kan ændres til at bruges til enhver form for bærbart materiale. Med hensyn til forsyningerne er det sådan, at vi køber ind de steder vi kommer til.

Når øvelserne planlægges, sender vi en mand med planlægningsholdet, som aftaler med den stedelige cafeteriabestyrer, hvad vi forventer at købe ind. I Danmark har vi det bedste forhold til cafeteriaerne i Vandel, Værløse og Tirstrup, hvorvi ofte har været.

- Det er nødvendigt, at tingene er planlagt, når der, som her, skal købes ind til ca. 450 mand.

- Hvad er den største opgave du har haft?

- Det var under en deployering til Oman i den Persiske Golf, hvor vi skulle bespise 2000 mand fra de tre værn. Også her købte vi fødevarerne lokalt, men

måtte dog have Oman Air Force til at flyve noget af det ind.

- Hvor mange måltider serverer i om dagen?

- Vi serverer fast morgenmad, frokost, aftensmad og et senere aftensmåltid. Hertil kommer så, at vi skal lave mad til dem der arbejder endnu senere.

- Mine 24 mand er delt ind i 12 timers skift. Det vil sige, at vi har åbent døgnet rundt, så der er ikke megen frihed til personalet.

Det fremgik med al ønskelig tydelighed, at der ikke fandtes ordninger, som fx. afspadsering, døgtillægsordninger med videre. Blot for at sikre, at ingen læsere begynder at tænke i de baner.

GODT RYGTE OG ANDRE OPGAVER

Flight Lieutenant Davis Poole, som vi talte med i anden anledning, roste MCS meget for den gode mad de serverede, og tilføjede, - Det er ikke bare min opfattelse, den deles af de fleste andre. Warrant Officer Ray Couttes, presseofficer ved no 1 (F) Squadron fortæller, at grunden til, at spiseteltet ingen borde og stole havde var, at man ikke ønsker at samle personalet på et sted i tilfælde af angreb. Han tilføjer, at alt personalet ved MCS er uddannet i førstehjælp. De er støttepersonel for læger og sygeplejersker når messeteltet efter et angreb ændrer karakter fra at være spiselokale til at blive samlingssted for enhedens sårede.

Under samtalen med Sgt. Lloyd Fossey og W/O Ray Coutts er denne adskillige gange blevet afbrudt af Harriers Gr. Mk. 5, som er kommet ind for at lande. Øredøvende larm. Samtalen foregik foran Coutts telt, som han delte sammen med to Flight Sergeants. Som altid havde man forstået at indrette sig, med et lille bord under en opslået teltflig foran indgangen. Når man lever det meste af sin tid på øvelser, ja så lærer man at indrette sig.

* * * * *

Sommerkursus 1989

Af MR-R O. Bisp

Onsdag d. 23 aug 89 samledes rådigheds-officererne atter til sommerkursus på Flyvestation Tirstrup. Den nye formand for OFRU/FSNTIR MJ L. Christensen bød på FSN's vegne velkommen til kursus og udtrykte sin glæde over det fremmødte antal. Han forsikrede os om FSN's glæde ved samarbejdet med rådighedsofficererne, uden hvis indsats stationen ville være ilde stedt. "Er rådighedsofficererne på mærkerne, er FSN med på alt, hvad der overhovedet er muligt" bedyrede majoren. - Med denne "indgangsbøn" gik vi så i gang med 5 dages intensiv vedligeholdelsestræning samt uddannelse. Efter en up-to-date briefing omkring FSN startede kursus igen med et døgn i felten. Udstyret med regnslag, sovepose og feltration gik det pr. lastvogn (model 1954) til Stubbe sø. Det er efterhånden blevet en tradition at starte i felten med bivuakering, lejrball, primitiv madlavning og råhygge kombineret med forskellige idrætslige discipliner kædet sammen med vedligeholdelsesuddannelse.

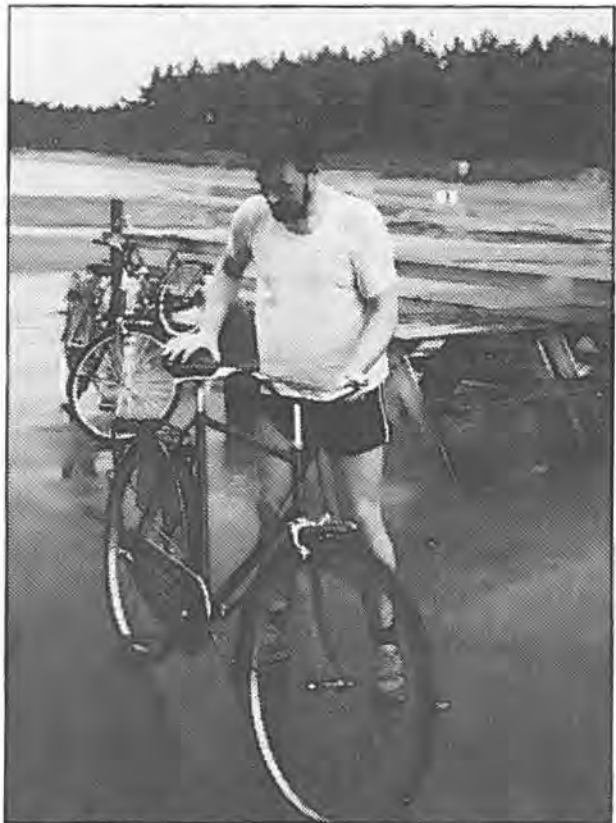
Starten i år gik således med kano race søen rundt (ca. 6 km.) på tid. Vinden var i vest 8-10 m/sek. Alle hævlede derudad med vinden ind agter, for senere at kæmpe sig retur på modsatte side med vinden lige i ansigtet. Et enkelt hold var uheldige og fik kanoen bordfyldt ved et par skæve søer bagfra. De to kæmper måtte i vandet, og bjergede sig fint i land. De burde naturligvis være blevet ved båden, men var så tæt på land, at det var forsvarligt at svømme ind. Yderligere var båden jo fuld af vand og derfor tung at bjerge. En times tid senere var kanoen heldigvis drevet ind ved hjælp af den kraftige vind. Selv regnslag og efterladte sportssko drev i land.

Efter veloverstået sejlads slog vi lejr ved at etablere kanobivuakker. Herefter tilberedtes aftensmaden i overensstemmelse med feltrationens kulinariske indhold.

klokken var nu i nærheden af 20, og en O-march på ca. 14 km påbegyndtes uden tildeling af lygter. Efter små 3 timers færd i terrainet syd for FSN var alle



MJ Bro (tv) og PL Purlund vader slukørede i land.



MJ Halvgård afleverer cyklen og starter på 5 km. løb.

velbeholdne retur i buldrende mørke. Bålpladsen var klar med gode gløder, og natmaden grilles. Brave historier fra forgangne dage fik næring fra hyggen omkring de sidste gløder. Da midnatstimen indtraf, krøb vi til køjs godt rystet sammen af dagens hændelser i et pragtfuldt terrain.

Op tidligt næste morgen. Hurtig forplejning, nedbrydning af bivuakkerne og afgang til skydebanen, hvor M/75 blev udleveret - indsmurt. Det er ikke hver dag, officerer selv må rense våben for fedt og ferronat, men det havde den fordel, at vi lærte våbenet at kende. Efter skydningen, som vi også nåede, gik det retur til FSN, hvor vi fik årets SIK-briefing. Heldigvis var den som sædvanlig vel tilrettelagt og interessant, thi ellers var alle sikkert faldet blideligt i søvn.

Godt trætte og noget svedige og beskidte - enkelte havde endnu grønalger i ørerne efter kanosejladsen - sluttede vi sidst på dagen for at samles til lidt spisning under civile former i Ebeltoft.

Bortset fra de gængse lektioner, som vi helt naturligt skal have hvert år, brugte vi lige så naturligt en del tid på mønstring 90.

To ting var særlig interessante rent fagligt.

Instruktion i ildpåkaldelse af 81 mm mortar, som nu er knyttet til indsatsstyrken på FSN.

Instruktionen var givtig og dygtigt gennemført af to instruktører fra FSN ÅLB. De får hermed en rose. Det andet var et møde med HJV distriktet, hvis ledelse og KMP CH'er var tilstede med henblik på en gensidig information af opgaver samt udpegning af fælles problematikker, som skal løses. Et godt initiativ og et godt møde.

Årets idrætsdiscipliner var udover kano-

sejladts og O-march, kortlæsning, afstandsbedømmelse og håndgranatkast, samt den fra sidste år succesrige kombination af O-løb/pistolskydning efter samme princip som skiskydning. Største antal strafunder af 200 m. var 19, hvilket jo forøgede løbslængden betragteligt. Der er nogle, der nok skal træne pistolen lidt mere.

Hele seancen afsluttedes med en mini-triathlon 350 m svømning, 20 km cykling, 5 km løb.

Belært af sidste års erfaringer havde de fleste trænet en eller flere af enkeltdisciplinerne. Intensionerne med den gennemgående mange-kamp var jo netop at animere til kontinuerlig træning. Det lader til, det er lykkedes.

Vinder af mangekampen i år blev MJ-R Halvgård, der slog sidste års vinder, som henvistes til andenpladsen. De "ældre" rådighedsofficerer kan således stadig konkurrere med de yngre.

Trofæet - et flot poleret granathylster - blev overrakt ved den ligeså traditionelle kammeratskabsaften med en god middag på "Mellem Jyder" i Ebeltoft.

Præmier til ejendom var vanen tro snapseglas fra den navnkundige glaskunstner Finn Lynggård, Ebeltoft Glas. Jo, jo! Der er go på i det jydsk.

Kurset var atter en succes, og der skal her lyde en tak til FSNTIR for imødekommenhed og positive toner der lover godt for fremtiden.

Men frem for alt er det stadig op til os selv, hvor meget vi vil have ud af det. Det var nu synd for dem, der ikke var med!



Billede af bivuaklejren.

* * * * *

STUD-LUFT 1989

Tekst og billeder SSG G. Alskær LVG,
billeder FSNSKP



Hundene vakte interesse på Sigerslev.

Når en tilbagemelding lyder "det var flot af Flyvevåbnet, at de ville ofre det på os", så må det være et udtryk for stor tilfredshed.

Arrangementet STUD-LUFT er en gammel sag i flyvevåbnet, men alligevel altid spændende. Navnlige dagene før, hvor man forventer omkring 100 unge gymnasister, kan give kriller i maven og tanker, der hele tiden spørger, om man nu har husket det hele, er alle aftaler nu i hus og vil programmet holde.

I de sidste år har programmet omkring arrangementet været lagt af henholdsvis Flyvestation Skrydstrup og Luftværnsgruppen.

Arbejdet opstartes allerede i DEC/JAN måned, med fastsættelse af de uger, der skal benyttes for at få passet programmet ind i alle de øvrige aktiviteter, der foregår i flyvevåbnet.

Normalt vælges den første uge i skoler-

nes sommerferie, eller sidste uge i samme periode.

I de tidlige forårsmåneder har de to flyvestationer så deres program klar til udsendelse sammen med de invitationer til alle gymnasier i landet.

Der inviteres to elever fra hvert uddannelsessted, fortrinsvis fra 3G og HF.

Hele denne uddannelsesprocedure står Forsvarets Rekruttering for, tillige med at "pilotafdelingen" også påtager sig det store arbejde med at holde styr på tilmeldinger, udvælgelse og ikke mindst udskrivningen af navnelister, med det antal personer, der skal deltage i årets "STUD LUFT".

Arrangementet har til formål at fremvise vores våbenart og herunder også give eleverne indsigt i de mange uddannelser og muligheder, der er i væbnet. Der sigtes primært på officersuddannelsen og dermed på de muligheder dette giver.



Interessen var stor - fra begge sider.

Der findes de personer, der kalder "STUD LUFT" for et PR-nummer, men realiteten er, at der er tale om en meget speciel form for erhvervspraktik, en

praktikform som sikkert ikke mange i det private erhvervsliv benytter sig af.

Formen er også, blandt vores eget per-



Præsentation af HAWK-materiel i ESK 543.

sonel misundt, da der jo er tale om, at de unge gennem de fire døgn besøget varer, får lov til at komme meget tæt på flyvevåbnet og også får lov til at komme ud i de spidse ender.

Hvad præsenteres så for gymnasiasterne?, ja - de ser Flyvevåbnets Officersskole, transport- og redningseskadrillerne, samt ved Luftværnsgruppen en operativ raketeskadrille.

Ved Flyvestation Skrydstrup besøges flyvende enheder, elektronik og våbenværksteder, og i samarbejde med Kontrol- og Varslingsgruppen, Eskadrille 602.

Enkelte af eleverne er endda så heldige, at de opnår en tur i Skrydstrups flysimulator, hvilket selvfølgelig vækker nogen misundelse hos dem, der ikke får muligheden.

De fysiske kræfter afprøves, dels gennem en styrketest og dernæst et fem kilometer løb.

Prøverne giver gymnasiasterne et lille fingerpeg om, hvor der eventuelt skal ydes en ekstra indsats, for at kunne komme i betragtning ved en eventuel optagelsesprøve ved rekrutteringen.



FSN Sigerslev ydede en stor indsats. Her præsenteres feltkosten i den udstilling flyvestationen havde arrangeret.

Skrydstrup har tidligere år præsteret en flot flyveopvisning, men efter ulykken i Tyskland må disse desværre ikke foretages. Der finder dog en overflyv-



HFT deltager aktivt i arrangementet.

ning sted, hvor der gives et godt billede af, hvad flyene og helikopterne kan præstere.

Efterfølgende er flyene opstillet på display og her er interessen stor, tænk hvis man tilfældigvis får lov til at sidde i pilotens sæde, ja sådan en oplevelse smager jo lidt af fugl.

Et par aftener benyttes til samvær mellem elever og inviteret personel og særlig skal næstsidste aften fremhæves, da alle er samlet i Skrydstrup efter at have været opdelt i et Jyllands og Sjællandshold.

Opdelingen er foretaget af praktiske årsager, men dog således at begge hold får set nøjagtigt det samme, idet der finder en ombytning sted. Ombytningen foretages om tirsdagen således at sol og vind fordeles lige mellem holdene.

Har flyvevåbnet udbytte af et sådant

arrangement?

Spørgsmålet er svært at besvare med et ja eller nej - idet de unge gymnasister meget ofte kommer med meget forskellige forestillinger om forsvaret. Et af de steder man kan spore en virkning, er på rekrutteringen af piloter, da ansøgere, efterhånden som de melder sig, spørges om de har deltaget i arrangementer afholdt i forsvaret.

En af de vigtigste ting er vel, at man efter fire hektiske døgn, sender de mange elever tilbage med en positiv indstilling til flyvevåbnet og måske nogle lidt andre holdninger end dem de ankom med.

Dette forhold kan ikke måles, men må være guld værd.

NB!

En tak til alle der med stor entusiasme har medvirket til afvikling af et godt arrangement.

* * * * *

Det er bestemt ikke rart at blive skudt på

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen.

Colonel Bob Efferson, 45, chef for 926th. Tactical Fighter Group, har deployeret 8 af sine 18 A-10 Thunderbolt nærstøttefly til Flyvestation Vandel fra Naval Air Station på vestbredden af Mississippifloden ved New Orleans, en tur på 4.3000 miles.

Col. Bob Effersons karriere begyndte på basen Baton Rouge, hvor han for første gang satte sig op i et jettfly. Fra da af var hans militære løbebane afstukket.

Han er gift med Darlyn, som er kunstner. Sammen har de sønnerne David og Michael. David studerer ved universitetet. Michael, den ældste, er pilot i US Air Force. For tiden er han udstationeret i Korea, hvor han flyver F-16. Med et smil siger Col. Efferson, - Han undlader ikke at lade mig vide, at han flyver højt og hurtigt, medens "the Old man", mig altså, må nøjes" med at flyve at flyve lavt og langsomt.

Når obersten har fri, går han gerne i køkkenet sammen med Darlyn. Eller de tager på fisketur sammen ude i sumpene omkring New Orleans, hvor familien har en jagthytte, som man kun kan sejle til.

KRIGEN I VIETNAM

Når Col. Efferson udtaler sig om, at enheden, hvad han håber aldrig må ske, måske skal til Danmark for at kæmpe, ja så har ordene lidt mere vægt end, som så.

I sin 22-årige karriere i US Air Force var han en af de mange piloter, som måtte til Vietnam for at flyve operative missioner. 103 gange startede han med sin F-105 jager fra Takhli Royal basen med kurs mod et mål inde i Vietnam.

Oberstens stemme var lav og alvorlig da han sagde, - Det er ikke rart når der bliver skudt på en.

Hjemme i Amerika sad Darlyn med to små drenge på et og fem år. - Jeg tænkte



Colonel og chef for 926th. Tactical Fighter Group, Naval Air Station, New Orleans, Louisiana, USA. (foto s-n).

ikke på hende og drengene, medens jeg fløj i Vietnam. Havde jeg gjort det, var jeg blevet alt for sårbar, siger han. Efferson kom tilbage til USA i december 1969 efter et år i Vietnam. Det var hans bedste jul nogensinde siger han, han havde mistet flere af sine kammerater derude.

GLAD FOR DANMARK

Samtalen drejer sig hen på det mere fredelige. Danmark, om det siger obersten, - Det er 14 måneder siden jeg første gang var i Danmark. Det er et dejligt land. Her er alting pænt og velholdt. Danskernes rolige livsstil er det en glæde at opleve. Jeg blev så glad for landet, at jeg besluttede mig til, at min yngste søn, som jeg omtalte før, skulle med herover for at se,

hvorledes danskerne har indrettet sig. Den formelle uddannelse på universitetet er god. Men det er min opfattelse, at et ungt menneske har godt af at få udvidet sin horisont på andre måder. Derfor tog jeg ham med til Danmark.

- Deler din søn så din begejstring for Danmark?

- Ja heldigvis. Samtidig har han kunnet være sammen med en ung dansker, hvis forældre jeg lærte at kende under mit første besøg, så han har haft et godt udbytte af turen.

GODT UDBYTTET AF ØVELSEN

Navnet på øvelsen var Coronet Timber. Vi spurgte obersten, om han havde opnået det han ville med at flytte to gange 250 mennesker til Danmark. - Ja, siger han, vi har opnået gode resultater under øvelsen. De almindelige færdigheder er blevet trænet, men, hvad der er mere vigtigt er nok, at personalet har fået en bedre fornemmelse af enhedens indplacering i den store plan. De har også fået en bedre ide om, hvorfor vi har en organisation, som United States Air Force Reserves.

Obersten forklarer her opbygningen af 926th. TFG som består af 1000 mænd og kvinder. 250 af dem er fastansatte, som vedligeholder enhedens fly og laver andre ting, som nødvendigvis skal fungere i hverdagen. Personalet af reserven, de 750, gør tjeneste en weekend om måneden og ellers to uger samlet en gang om året. De to uger bruges i år til at tage til Danmark.

Videre forklarer Bob Efferson, at enheden er sammensat således, at den fuldt og helt kan klare sig selv. - Vi har kokke, ingeniører, læger, sygeplejersker, vagtfok, flymekanikere og alle de øvrige, som er nødvendige for at få en-

heden til at fungere.

GODT SAMARBEJDE

- Hvordan er samarbejdet med danskerne gået?

- Det er det bedste jeg nogensinde har oplevet under mine deployeringer, og dem har der været fire af.

Der har under hele deployeringen været en beredvillighed til at afhjælpe problemer, det er det bedste jeg indtil nu har oplevet.

- Hvordan har udbyttet været af at deltage i TFW?

- TFW har været en god træning for os. Desværre er øvelsen ikke bygget op efter det operationskoncept, som passer for A-10'eren. Vi må derfor konstatere, at udbyttet nok ligger omkring 20-25% af, hvad vi kunne ønske.

STOLT AF SIN ENHED

Colonel Bob Efferson er stolt af sin enhed. Han siger, - Lad mig, som afslutning få lov at sige lidt om 926th. TFG's personel. Alle er frivillige, selv om de får løn for det, i modsætning til det danske Hjemmeværn. Uanset lønnen, gør de tjeneste fordi de kan lide det, og derfor opnår vi bedre resultater end de fleste.

- Da jeg for to et halvt år siden overtog chefposten, følte jeg klart den gode indsats i enheden.

- Efter nogen tid blev jeg klar over, at det ikke bare var for at vise den nye chef, hvad man kunne, men at indsatsen altid var således, fordi personalet er professionelle og stolte af at gøre tjeneste i 926th. Tactical Fighter Group, slutter Colonel Bob Efferson.

* * * * *



Vi anmelder

Lennart Ege
Krigsflyvningens "Esser"
Sideantal 124
Illustrationer 76
Størrelse 13,5 x 21,2 cm
Forlag, Hamlets Dokumentarserie.

Luftesser fra I Verdenskrig til Vietnamkrigen, det er, hvad Lennart Eges velskrevne bog handler om. Skal man beklage sig over noget, er det vel det forhold, at den slipper for hurtigt op. Bogen giver læseren et godt indblik i den ensomme kamp en jagerpilot fører deroppe i det blå alene mod en mange gange overlegen fjende. Den beskriver indgående, i til tider barske detaljer, hvorledes en såret japansk pilot får lovet sit fly tilbage til hjembasen, 450 km. væk efter at være blevet hårdt såret i hovedet og lam i venstre side. Man føler under læsningen med piloten og glemmer helt, at han hørte til fjenden. Historien gør piloten og hans kamp til centrum, krigen bliver glemt. Lennart Ege haler glemte Esser ud af

historiens mørke. Han fortæller, om, hvorledes regeringer søger at gemme deres Esser. Det passer ikke ind i politikken, at der udklækkes helte. Der er en god beskrivelse af Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen, med tilnavnet, "Den Røde Baron". Richthofen er kendt af enhver der interesserer sig bare lidt for luftkrigens fascinerende, men også grusomme historie. Ege færdiggør historien om Den Røde Barons endeligt. En historie der er lidet flatterende for de allierede, læs selv om det.

Hvem kender Georges Guynemer, Frankrigs Es over alle Esser fra den I Verdenskrig, nej vel?

Den, som køber bogen og læser den, får ikke bare gode og spændende historier om luftkampe gennem syv dekader af dette århundrede, men også et indblik i, hvilke personligheder der gemte sig bag KRIGSFLYVNINGENS "LUFTESSER".

Og så skal bogen roses for de gode billeder. s-n.

* * * * *

