

FLY

veft



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberstløjtnant E. Munkholm
(ansvarshavende)
Flyvestation Tirstrup
8560 Kolind
86 36 39 00 lokal 2000

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

Oversergent
Lars Friis
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 97 20 00 lokal 3650

POSTADRESSE:

FLYnyt
Seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

**LAYOUT, REPRODUKTION
& FORDELING:**

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 97 20 00 lokal 3650
Omslag : ABC tryk, 44 97 10 80
Sidste frist for indlevering af stof
til næste nummer af FLYnyt er
1. MAJ 1994.
Hvis muligt bedes artiklerne
afleveres på diskette.

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, samt til interes-
serede biblioteker, dagblads- og
tidsskriftredaktioner.
Redaktionen påtager sig ikke at
fordele bladet til enkeltpersoner i
eller uden for forsvaret.

FORSIDEBILLEDET:

Her ses Greif med sin fører
FOKS K. Knudsen fra Flyvesta-
tion Værløse i færd med at pas-
sere tovbanen. (Foto gennem
FSPC L. Jensen, Eskadrille 560).

BAGSIDEBILLEDET:

Forsvarets helikopterenheder tog
en flot afsked med chefen for
Flyvertaktisk Kommando, gene-
ralmajor O. Fogh. Forrest i for-
mationen en Sikorski S-61 fra
Eskadrille 722, efterfulgt af 2
Lynx fra Søværnets Flyvetjene-
ste. Formationen afsluttes af 2
Fennec og 2 Hughes H-500 fra
Hærens Flyvetjeneste.
(Foto Fototjenesten, Flyvestation
Karup).

ISSN: 0907-1962

Tanker ved et chefskifte	3
Internationale opgaver til Flyvevåbnet ?	5
Eskadrille 730 gør klar til udrykning for FN	6
Hund og hund imellem	9
Det blev et isnende farvel	11
Rekognoscering - ny opgave til Eskadrille 726	13
Så er "Nye Kaserne" forsvundet	14
Feltidræt	15
Chefskifter	16
En bloddryppende historie Flyvestation Karup 1945-1946	17
Meldekasse i afskedsgave	20
Der er stadig god brug for Cayuse ..	21
En ECMM-monitors hverdag	23
Vi anmelder	27
Draken-æraen-Eskadrille 729 nedlagt	28
Natflyvning en særlig form for træning	31
Karups skytter tog det fornemste trofæ	34
Miljøledelse - pilotprojekt Aalborg ...	35
Vil gerne kunne se døgnet rundt	37
Penge til bygninger	38
Tinbox	38
Den tidlige udvikling af katapultsædet	39
St. Clemens Danes - En kirke i Fleet Street	42
Turbulensen er ved at lægge sig	45



Side 16



Side 17



Side 21



Side 28

Tanker ved et chefskifte

Chefskifte 1 FEB 1994

Af GM L. Tophøj (TOP) Chef for Flyvertaktisk Kommando

Vi har taget hul på Forsvarsforligets andet år. Forsvarskommandoens årsprogram er udgivet. Flyvertaktisk Kommando har efterfølgende udgivet sit. Rammerne for årets aktiviteter er dermed afstukket, og vi er allerede i

gang med at opfylde målene. Sådan er processen nu en gang etableret, og den årlige cyklus forløber, uanset om der er chefskifte eller ej. Hvorfor er det nu sådan?

Jo, - årsagen eller årsagerne er i grunden enkle nok. Flyvevåbnet er først og fremmest sammensat af en grundlæggende struktur, som organisatorisk er enkel og overskuelig. Opgavetildeling og snitflader følger strukturens logik. Strukturens materielindhold er avanceret og særdeles spændende at arbejde med. Fungerer den, - repræsenterer den et formidabelt militært potentiel, men på grund af dens beskedne størrelse er der et stærkt krav om, at alt skal fungere til enhver tid. Fejl og mangler bliver alt for nemt synlige i en organisation af denne størrelse.

Derfor er strukturens personelindhold afgørende. Herfra kommer viljen, initiativet, opfindsomheden, den faglige stolthed, ønsket om optimal ressourceudnyttelse, ønsket om at markere sig nationalt og internationalt, o.s.v., o.s.v.

Alle disse egenskaber findes i strukturens personelindhold i dag. Derfor er året 1994's aktiviteter, i naturlig konsekvens af ovenstående, afstukket, og arbejdet er påbegyndt. Derfor er et chefskifte mindre interessant i denne sammenhæng. Tingene sker - processen forløber.

Vi vil nemlig det samme:

Opfylde og udføre pålagte opgaver, som vore politikere har givet os dem gennem lovgivningen, og Forsvarskommandoens gennem direktivgivning og altså, - Årsprogrammet.

Loyalitet og engagement kendetegner personellet virke overalt.

Når netop disse egenskaber er fremhævet, skal det samtidig siges, at vi alle gerne vil have indflydelse på, *hvordan* vi når de fastsatte mål. Vi kan klare eksempelvis pålagte omlægninger og rationaliseringer, såfremt vi får afgørende indflydelse på



GM L. Tophøj (TOP) Chef for Flyvertaktisk Kommando

hvordan. Det igangværende FLYSTRUK-arbejde er et synligt bevis på, at Flyvevåbnet har viljen og evnen til at optimere sin virksomhed inden for et givet budget.

Det er altså ikke primært Flyvevåbnets størrelse, der gør det til et privilegium og en glæde at overtage den fornemme post som Chef for Flyvertaktisk Kommando, - det er først og fremmest personelstrukturens indhold med de nævnte egenskaber, der gør stillingen attraktiv. Sammen med øvrige opgaver må det derfor være hovedopgaven, - at fastholde og videreudvikle en personelstyrke, som vil og som kan.

Flyvevåbnets berettigelse er jo til syvende og sidst at opstille og uddanne kampduelige enheder, som kan virke såvel i nationalt som i internationalt regi. Uden den nødvendige vilje og kunnen, kan dette ikke opnås.

Som følge af Flyvevåbnets natur og det af uddannelsesaktiviteterne af fødte beredskab løser Flyvevåbnet dagligt en lang række opgaver, som

Chefskifte 1 FEB 1994

for det meste går upåagtet hen, og som det danske samfund og til en vis grad også Forsvaret selv tager for givet. Lad mig blot nævne daglig overvågning af dansk lufterum, land og søterritorium, afvisning af krænkelse og registrering af uautoriserede overflyvninger, eftersøgnings- og redningstjeneste, fiskeriinspektion, overvågning af økonomiske zoner, lufttransportopgaver, såvel i militært som i civil regi, ofte under særdeles vanskelige vilkår, hvor civile selskaber enten ikke vil, fordi de finder det for risikabelt, eller finder det økonomiske ikke-lønsomt.

Hertil kommer de mange, mange lejligheder, hvor Flyvevåbnet med grupper eller enkeltpersoner bidrager med ekspertise eller aktiv støtte til det danske samfund men også i forbindelse med tjeneste i udlandet.

Rækken af opgaver er endeløs. De udføres ofte som en bonuseffekt af Flyvevåbnets primære aktiviteter og beredskab. I denne sammenhæng bør ikke glemmes de mange forskellige uddannelser, som gennemføres i Flyvevåbenregi. Uddannelser, som i mange tilfælde er bedre, end hvad samfundet i øvrigt kan tilbyde. Flyvevåbnet bidrager derved til samfundsøkonomien via de veluddannede og velmotiverede medarbejdere, som forlader os til civile stillinger.

Dette bidrag til det danske samfund, direkte som indirekte, skal vi engang imellem stoppe op og tænke på, og lad mig tilføje, - være stolte af. Det er nemlig også en del af vor samlede produktion.

1994 bliver et spændende år for Flyvevåbnet. 1994 er året, hvor FLYSTRUK-arbejdet stort set færdiggøres, og hvor Flyvevåbnets reducerede struktur skal bringes til at fungere. Det er samtidig året, hvor vi gør os klar til at deltage i NATO reaktionsstyrker med en F-16 enhed. Vort beredskab og vore træningsaktiviteter skal samtidig muliggøre fleksibel

tilpasning til andre opgavetyper, eksempelvis afgivelse af en HAWK-enhed eller på længere sigt en TACP-enhed (Tactical Air Control Party). I 1994 indgås forhåbentlig også et nyt forsvarsforlig, hvor Flyvevåbnets opgaver fortsat vil være klart formulerede, og hvor vi skal være rede til eventuelle tilpasninger til mulige helt nye opgaver.

Disse tre områder sammen med vores i øvrigt spændende hverdag, er mere end udfordring nok i 1994. Et synligt Flyvevåben, hvor vi viser, at vi fortsat kan mestre et flyvevåbens vigtigste egenskab - fleksibilitet - vil sikre os en naturlig plads i helheden. Lad os løfte flyvevåbnets opgaver i flok. Lad os fastholde den gensidige respekt og forståelse for afhængigheden mellem personelstrukturens grupperinger og specialer. Lad os vise, at vi under de givne vilkår kan fastholde et "slanket" Flyvevåben, men et Flyvevåben med kvalitet og evne til at markere sig blandt de bedste.

Kan dette budskab overføres fra "den gamle Generals" periode til den nye, - modtages, accepteres og efterleves, - så bliver ikke alene 1994 et godt år, men så er grunden til et godt forlig lagt og dermed til spændende opgaver i de kommende år.

Med engagement, positive holdninger til opgaverne, og sammenhold på tværs af faglige og niveaumæssige skel, kan vi klare såvel medgang, men også den modgang, som vi vil møde ind imellem.

Jeg vil slutte med et GRUK om "At ville"

Hvis du frygter for besvær,
Kan du liså godt la' vær'.
Hvis du uden vaklen vil,
er det næsten vundet spil

Et forsinket "Godt Nytår" til alle fra den tiltrædende
Top

NATO reaktionsstyrke

Internationale opgaver til Flyvevåbnet ?

Af GM L. Tophøj (TOP), Chef for Flyvertaktisk Kommando

Selv om de militære forhold omkring os har ændret sig de seneste år, er forsvarrets ultimative hovedopgave fortsat at sikre Danmarks suverænitæt, ligesom dansk deltagelse i NATO militære samarbejde også fremover vil være en hjørnesten i dansk forsvarspolitik. Danske militære enheder indgår i NATO hovedforsvarsstyrker og - for enkelte enheders vedkommende - i NATO reaktionsstyrker; sidstnævnte kan blive indsat langt fra det operationsområde, som var forudset under den tidligere NATO strategi. Desuden er det dansk politik at lade militære enheder deltage i internationale fredsbevarende og fredsskabende operationer på mandat af FN og CSCE.

Mobilitet

Indtil videre er flyvevåbnets planlagte bidrag til NATO reaktionsstyrker en F-16 eskadrille, men det er ikke vanskeligt at forestille sig også at deltage med andre enhedstyper. F.eks. er en HAWK eskadrille en nærliggende mulighed. Begge de nævnte enhedstyper udmærker sig bl.a. ved grundlæggende at besidde den nødvendige mobilitet, og for F-16 vedkommende er de operative muligheder så mangfoldige, at den aktuelle indsats kan skræddersys til den givne opgave. Afhængig af en opgaves karakter, samt værtsnationens støttemuligheder, vil en udsendt enheds størrelse og sammensætning variere, f.eks. med hensyn til nærforsvar, sanitet, kørselstjeneste m.m.

Reaktionsstyrken

Der vil ikke være nævneværdig forskel på de krævede operative kva-

lifikationer, hvad enten der er tale om deltagelse i en NATO reaktionsstyrke eller i en operation for FN eller CSCE. Enheder udpeget til NATO reaktionsstyrker vil derfor også få pålagt at forberede deltagelse i eventuelle fredsbevarende eller -skabende operationer. Som sagt skal flyvevåbnet indtil videre kun arbejde med en F-16 eskadrille i reaktionsstyrkesammenhæng, men de efterfølgende betragtninger vil gælde uanset hvilke andre af flyvevåbnets enhedstyper, der i fremtiden måtte blive involveret i enten reaktionsstyrkeoperationer eller i FN og CSCE opgaver.

Eksisterende eskadrille

En "international" eskadrille kan sammensættes på mange måder, idet hver metode har fordele og ulemper hvad angår planlægning, træning, beredskab og forvaltning m.m. Som yderpunkter kan nævnes sammensætning af en eskadrille fra flere tjenestesteder og enheder til den givne opgave, henholdsvis oprettelse af en ekstra stor og fast etableret "self-contained" enhed. Som det fremgår andetsteds i bladet, har FTK valgt at udpege en eksisterende og normal eskadrille. Denne beslutning er baseret på en vægning af de nævnte faktorer, den bedste udnyttelse af de eksisterende praktiske muligheder samt det forhold, at det - med forsvarrets hovedopgave in mente - er mest hensigtsmæssigt at anvende de gængse og velprøvede værktøjer.

Alle skal yde sit bedste

Udpegning af en bestemt flyvestation/eskadrille skal ikke på nogen måde tages som udtryk for, at andre enheders opgaver er mindre værdifulde eller deres "status" lavere. Naturligvis vil eskadrillernes tildelte opgaver afspejle sig i deres trænings- og øvelsesvirksomhed, som derfor

ikke er, eller bliver, helt ens. Lige så naturligt er det - da styrker kun udsendes under fredsforhold i Danmark - at "internationale" enheder vil blive prioriteret på visse områder, f.eks. med hensyn til materiel; i denne situation kræver både personelmæssige hensyn og opgavens løsning, at det samlede flyvevåbnet yder sit bedste til udsendte enheder.

Ikke kedeligt i Flyvevåbnet

Det er af betydning for ånden i flyvevåbnet, at alt personel forstår dette. Det er altså FLYVEVÅBNET, som løser en opgave i påkommende tilfælde, og det vil da også senest komme tydeligt til udtryk, når vi skal gennemføre de første personelafløsninger til en udsendt eskadrille. Jeg forventer, at tildeling af internationale opgaver vil være et incitament i det samlede flyvevåbnets daglige virke. Det betyder ikke at kravene til løsning af de forskellige opgaver bliver mindre, men det betyder, at vi i mange tilfælde kommer til at prioritere opgaveløsninger og resourceallokering. Flyvevåbnets personel er vel trænet i samarbejdets kunst. Samarbejdet vil også stå sin prøve under de kommende tiders krav om et øget omstillingsberedskab. Det bliver ikke kedeligt at være i flyvevåbnet fremover.



EX AETHERE FIRMITAS
(Fra luften styrke, fasthed,
udholdenhed)

Eskadrille 730 gør klar til udrykning for FN



Inde i sidebygningen til hangaren havde personellet fra eskadrille 730 travlt med at sikre de paller, der lidt senere skulle lastet i en "C-130", som dog var en afmærkning på gulvet.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Medens regnen øser ned er folkene fra CAT, den Centraliserede Ammunitionstjeneste, ved at læsse containere med ammunition til F-16's flerløbede 20 mm maskinkanon. Bombetransportvogne står i lange rækker i ammunitionsområdet.

En gaffeltruck kommer kørende med en kasse med AIM-9L/M AAM-missiler (luft-til-luft-missiler), de skal også i en af containerne. Ude i eskadrille 730 er man ved at pakke det materiel der skal sikre operationerne i første fase og derfor skal transporteres frem ad luftvejen. Det forventes, at der er fire C-130 Hercules

til rådighed. Materiellet der skal med jernbane pakkes i containere, som skal transporteres med jernbane eller skib. -Kan i få plads til det I skal have med, som flyttransport? spørger vi seniorsergent J. Vergo, der står på pakningen af de mange tons materiel. -Det har vist sig, svarer han, at der er plads nok til det vi har planlagt at medbringe. -Har i ikke kunnet låne en C-130, siden i har måttet nøjes med at tegne den op på gulvet i en shelter? -Det er ikke nødvendigt at lægge beslag på et fly til denne opgave. Vi har lastet og losset en C-130 så tit, at vi kun har brug for det udmålte gulvareal. Og så er det dyrt at lægge beslag på et fly. På Flyvestation Skrydstrups "Jernbanestation" står fem af de lange flade jernbanevogne. De bliver lige nu læsset med containere og køretøjer. En rasende hund fra bevogtningstjenesten har taget sin fører med og gør nu voldsomt ad de mange fotografer og journalister. Der var hundeførere med

hunde alle steder og adgangskontrollen var skærpet. Hverdagen er blevet anderledes.

JOSVA TRAIN

Med vanlig sikkerhed for sære navne til øvelser, har Flyvestation Skrydstrup kaldt øvelse JOSVA TRAIN. Josva var ham, der i det Gamle Testamente, ledede nedrivningen af Jerikos mure med lyd fra trompeter. Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst M.F. Svejgaard siger, at den alvorlige baggrund for denne uges øvelse på Skrydstrup er Lov nr. 909 af den 8. december 1993 om Forsvarets formål, opgaver og organisation, hvori det fastslås, at flyvevåbnet skal kunne stille en eskadrille til rådighed for FN's eller CSCE's fredsskabende operationer. Og, at den eskadrille efter al sansynlighed vil blive Eskadrille 730. -Det er en ny opgave for Eskadrille 730, fortsætter Svejgaard. -Eskadrillen har hele tiden



Der lastet 20 mm maskinkanonammuniton i en af de mange, til lejligheden, lejede containere. Og så regnede det, som det havde gjort stort set hele ugen.



Mercedes-lastbilerne er kørt ombord på togvognene, hvor de forankres med solide kæder. I forgrunden hund og hundeførere fra Bevogtningsdelingen. De var overalt. At de her er i forgrunden skyldes en opfordring fra fotografen.

kendt til opgaven med at deployere, flytte, til en NATO standard-base i Europa og har opereret derfra i en uge eller 14 dage. Nu kan der blive tale om, at deployere måske op 1500 km væk fra hjembasen og til baser af en måske ringere standard.

Det kræver mere støtte fra jordpersonel end man er vant til. Flyvestationen har derfor måttet opstille en støtteenhed, som skal indgå i eskadrillen. Vi er kommet frem til, siger han, at eskadrillen så bliver på ca. 150 mand.

Kamp

-Hidtil, siger Svejgaard, har vi talt om fredsbevarende operationer, hvilket betingede, at der er tale om, at der er en fred at bevare. I fremtiden kan der blive tale om, hvis FN eller CSCE beslutter det, at indsætte flyene for at skabe fred. Altså direkte indblanding i kamphandlinger. Det er ham magtpåliggende, at man ikke blander den Internationale Brigade ind i billedet. -Der har været en del sammenrod omkring begreberne og jeg vil gerne understrege, at Eskadrille 730 intet har med den Internationale Brigade at gøre. Det er en selvstændig enhed, som måske vil operere et helt andet sted. Skulle den komme til at operere i nærheden af brigaden, er det en tilfældighed fordi der er brug for luftstøtte netop der, siger han. -Kan fly overhovedet skabe fred? -Det vil jeg mene de kan. Bemærk blot, at to dage efter man havde implementeret No Flight Zone (Zonen, hvor de stridende parter ikke måtte flyve)

over Bosnien-Herzegovina og de første NATO-fly viste sig over området. -Ja så indstillede parterne deres bombenangreb med mindre jagerfly mod hin-anden.

Er der nogen der siger nej

-Der har været tvivl om, hvorvidt man kunne beordre allerede ansat personel til at deltage i fredsskabende operationer. Man har fundet det rigtigt at spørge personellet, om deres stilling til dette. Datoen for, hvornår svaret skal foreligge er den første februar. Det personel der ansættes efter første januar i år vil ikke blive spurgt, deres forpligtelse står allerede i den kontrakt de indgår. Om der er nogen der vil sige fra ved vi ikke endnu, svarfristen er første februar. Så vi kender ikke svaret endnu, men gennem de samtaler jeg har ført med piloter og andet personel, har jeg endnu ikke kendskab til, at der er nogen der vil sige nej. Chefen for Eskadrille 730, major F. Clausen (JØT), 39, og med 21 års og 3100 flyvetimers anciennitet på henholdsvis F-100 Super Sabre og F-16 Fighting Falcon, er ikke i tvivl om sin holdning til den nye opgave, han siger, -Jeg opfatter beslutningen, som en udfordring. Lige nu lyder opgaven på at finde ud af, hvad skal vi have med, hvordan får vi det bragt frem og, hvordan løser vi opgaven med at have så mange mennesker med så langt hjemmefra i så lang tid, også på den sociale side. -For ikke længe siden havde vi eskadrillens personel samlet for at informere dem om tin-

genes tilstand. Der findes kloge mennesker, som ved, hvordan folk reagerer i en sådan situation. Både dem der skal blive hjemme, dem der tager ud, og ikke mindst, hvordan går det, når de kommer hjem igen. De har været medinddraget og derfor er vi eskadrillen helt klar på, hvad det er vi har med at gøre. Seniorsergent J. Vergo sagde om det at skulle deltage i operationer for FN og CSCE. -Hos os har den nye opgave ikke været noget problem. Vi deployerer i forvejen adskillige gange om året og er vant til at være hjemmefra. Vi har heller ikke haft nogen debat om det at skulle deltage i en eventuel fredsskabende operation.

Hvad er opgaven?

Opgaven for Eskadrille 730's 12 F-16 fly og deres piloter bliver luftforsvarsrollen. Med fire AIM-9L/MAAM-missiler vil de blive en ubehagelig modstander for de fly der søger at trænge ind i det luftrum de skal forsvare. TØJ lægger ikke skjul på, at det er piloterne der vil få den farligste del af opgaven. -Med fly er det sådan, siger han, at de kan baseres langt væk fra fronten i et område med dyb fred, på den måde er jordpersonellet bedre beskyttet. Oberst Svejgaard tilføjer, at skulle der blive tale om, at flyene skal anvendes i jagerbomberrullen, så vil man også være i stand til at løse den opgave. Opgaven er omgangstjeneste. Det vil sige, at eskadrillens personel ikke skal være væk i årevis. Når afløsning skal finde sted, vil udskiftningspersonellet blive rekrutteret fra en af de andre tre F-16-eskadriller, men Eskadrille 730 vil være grundstammen i enheden.

Hvor hurtigt?

Operationsofficeren på Flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant S.Ø. Niel-



To af nøglepersonerne i hele øvelse JOSVA TRAIN, fra v. Chefen for Eskadrille 730, major F. Clausen, (JØT) og Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst M.F. Svejgaard.

sen, SØL, fortæller, at man har et år til at forberede sig i. Kommer der en opgave, kan eskadrillen rykke ud med kort varsel, men vil så være begrænset i sine operationsmuligheder indtil støtteelementet når frem. Man forventer at få tre måneder til planlægning af, hvad der skal med, og, hvad der skal flyttes med tog og, hvad der skal med fly. Oberst M.F. Svejgaard var meget tilfreds med den måde opgaven var blevet løst på så

langt. -Uanset det dårlige vejr, er folk gået til opgaven med ildhu. De kræver trods alt sit at pakke og læsse materiel svarende til fire C-130 fly og 35 jernbanevogne med en samlet længde på omkring 800 m. Om Eskadrille 730 så i fremtiden skal deployere til en flyvestation i et af verdens brændpunkter, ja det bestemmer udviklingen i verden, FN og i sidste omgang de danske politikere. □

Faktabox Eskadrille 730

1. januar 1954 Eskadrille 730 oprettes på Flyvestation Karup. Udrustet med F-84G Thunderjet.

6. September 1954 forlagt til Flyvestation Skrydstrup.

16. marts 1959 igen forlagt til Flyvestation Karup.

I løbet af sommeren 1959 blev F-84G udskiftet med F-100 Super Sabre.

20. september 1961 igen forlagt til Flyvestation Skrydstrup.

11. august 1981 blev F-100 Super Sabre udskiftet og eskadrillen blev Flyvevåbnets anden F-16-eskadrille.



Her står den så den det hele drejer sig om, F-16 Fighting Falcon, i luftforsvarsconfigurationen. Spejlingen i betonen mere end antyder en våd, grå dag.

Hund og hund imellem

Af: 411 AMOS, 292 GERO
375 VAKS, 533 FELIX

Den 15 september klokken 0645 blev vi fire hunde jaget ud af vores varme sengehalm på Flyvestation Skalsstrup.

Da vi så, at vores førere så særdeles anspændte ud, regnede vi straks ud, at noget usædvanligt skulle ske. Vi blev læsset op i bilen og hørte dem snakke om, at det var den årligt tilbagevendende MIX-MATCH konkurrence vi skulle deltage i, som i år skulle afholdes på Flyvestation Kongelunden.

Ifølge rygterne i kennelen startede denne konkurrence tilbage i 1985, hvor vi og vores kollegaer fra de sjællandske flyvestationer samt Bornholm, mødes for at konkurrere mod hinanden i opgaver af helt eller delvis ukendt karakter. Hver af de deltagende Flyvestationer skal stille med en momentleder, som planlægger diverse prøvelser samt en hjælpedommer.

Bilen blev startet, og vi kørte afsted i godt humør. Efter en halv times kørsel standsede bilen pludseligt, og vores fædre sprang ud af bilen uden at tage os med. Fra vores bur kunne vi se, at nogle biler var kørt sammen, og at vores førere havde travlt med at yde førstehjælp samt at dirigere den øvrige trafik. Kort efter kom der nogle biler med blå blink, og vi kunne køre videre. Senere hørte vi, at politiet havde ringet og sagt tak for en god og professionel hjælp.

Uden yderligere problemer ankom vi til Kongelunden, hvor vi blev budt velkommen og indkvarteret.

Herefter kørte vi til vores første opgave, hvor en mand med en sjov dialekt bød os velkommen, han hed Olsen og kom fra Flyvestationen på Bornholm.

Først skulle vi løbe rundt om nogle skærme og buske, hvor vi skulle gø,



Her er vi 4 hunde med vores førere klar til kamp. Fra venstre 411 AMOS med FOKS P. Jensen, 533 FELIX med FOKS T.T. Schou, 292 GERO med FOKS C. Ovesen og 375 VAKS med FOKS M.M.V. Andersen.

når vi fandt momenterne "piece of cake". Dernæst skulle hver af os hunde, på et minut, forcere så mange forhindringer på en agilitybane, som vi kunne nå. Det var også i orden med os, men nu var det ikke sjovt mere!! idet de bagefter ville trække os rundt på en trailer, hvilket Vaks også gjorde Amos's far opmærksom på.



Her er det vores kvindelige kollega Gitta fra Flyvestation Skovhuse som bliver hejst ned til sin fører FOKS J. Riisgaard.

Til sidst kunne vi endelig slappe af, idet vi skulle afdækkes. Desværre havde de fundet en stor vandpyt, vi skulle ligge i, hvilket gjorde at Amos "flød lidt med strømmen" hen imod sin far. Men sammenlagt syntes vi, at første moment var gået godt.

Ved andet moment mødte vi en, vi kendte hjemmefra, det var Zulu's far, som havde planlagt de næste prøvelser.

Man kunne tro, han havde været i Jægerkorpset, da han havde fundet på, at både vi og vores førere skulle passere en 10 meter bred å ved hjælp af en tovbane. Vi hunde skulle trækkes over i en form for pose, hvorimod vores mennesker skulle lave kommandokravl. Vi syntes alle fire, at det var at stramme den lidt, specielt at det skulle gå så stærkt, at de trak Felix lige ind i et træ. Som hævn for dette bed Vaks Felix's far lidt i låret. Bagefter skulle vi afsøge et område for figuranter og genstande, dog uden at vores førere måtte forlade de etablerede veje, så vi skulle lave al løbearbejdet.

På det tredje moment var der et menneske ved navn Lange fra Flyvestation Værløse som bød os velkommen.

Her måtte vi gå vores kollegaer slædehundende i bedene, idet en VW 1/2 pick up skulle trækkes ca. 20 meter. Derefter skulle vores førere på en bære medbringe diverse effekter, som vi skulle bruge til at gennemføre en forhindringsbane. Vi kom bl.a. op i et højt tårn ad en vindeltrappe, dette gik fint, men vi truede med at strejke, da de ville hejse os ud



FOKS M.M.V. Andersen i færd med at afvikle skydningen mens Vaks skulle være afdækket bagved. Bemærk at skydebanen stod under vand.

fra en platform i ca. 5 meters højde. De fandt dog meget opfindsomt på at hænge os i en jakke for dernæst at fire os ned i et tov. Dette var i grunden temmelig sjovt, selv om vi for en sikkerheds skyld havde fået mundkurv på. Selvfølgelig glemte Amos's far at afmontere denne, da vi bagefter skulle stoppe en person, hvilket voldte Amos visse problemer. Efter sidste stop "besvimelede" figuranten, og Gero's far blev nød til at bære ham de sidste 100 meter i mål. Dette mente vi hunde, var yderst rimeligt, efter de mange strabadser momentet havde budt os.

På dagens sidste opgave mødte vi en lille mand med "stevnsk accent", han blev kaldt Snus og kom fra Hawk Afdeling Øst.

Først fik vi en stillesiddende opgave i og med, at vi skulle lave en lyttepost, hvor vi udelukkende ved hjælp af vores fantastiske hørelse skulle påvise en figurant. Derefter fortalte han, at der havde været indbrud i lufthavnen, og at vi skulle finkæmme en skov for at finde gerningsmænd og stjålne effekter, så igen måtte vi ud og kæderundere. Slutteligt skulle vi ligge og se på, at vores førere kastede røde bolde (øvelseshåndgranater) mærkeligt nok måtte vi ikke apportere disse.

Langt om længe var arbejdsdagen omme, og vi kunne få vores mad og krybe til køjs i vores transportable

huse. Senere på aftenen kom vores fædre forbi, og så til os. Vi kunne forstå, at de havde fået bedre mad end os, da arrangørerne havde lavet en hyggelig fællesmiddag for menneskerne, der deltog i konkurrencen. Efter en god nats søvn startede vi dagen med morgenmad på sengen. Lidt senere blev vi læsset i bilen og kørt ud til dagens første opgave, hvor vi blev budt velkommen af en fra Flyvestation Skovhuse, der hed Jens. Her skulle vores førere vise, at de var i stand til at træne os effektivt, vi syntes, de klarede det meget godt. Som sidste del af opgaven skulle vi lave feltsøg i et ca. 5 x 5 meter stort område, hvor vi næsten fandt alle genstanden.

Allersidste moment foregik på skydebanen. Skydelederen hed Carstensen, og kom fra den lokale flyvestation.

Vi fik først lov til at stå i bilen, mens

vores førere startede pistolskydningen. Senere skulle vi også med ned og skyde! Dog skulle vi ligge afdækket, mens vore fædre stod i ca. 20 cm vand og skød (skydebanen var oversvømmet på grund af regn). Skydelederen drillede dog først vores førere, da han havde skilt deres pistoler ad, mens vi var ude for at finde ammunitionen til skydningen, der foregik på tid. Afslutningsvis skulle vi gå fælles lydighed, og bagefter kunne vi kun vente i spænding på resultatet af vores indsats i konkurrencen.

Efter at vi havde ventet længe i bilen, kom vores førere glade tilbage til os, med to pokaler samt en ureglementeret kasket hvorpå der stod MIX MATCH 1. Pokal nr. 1 var for vores sammenlagte sejr, og pokal nr. 2 var for det bedste skyderesultat.

Vi og vores førere vil takke for en særdeles god og velarrangeret konkurrence, og ser frem til at mødes igen til næste år her på Flyvestation Skalstrup.

PS. Vi vil afslutningsvis takke vores førere for et "forholdsvist" godt samarbejde.

□



Her ses vores fire stolte førere med pokaler og diplom. Yderst til højre står OS O.T. Hansen som var momentleder for ESK 560 og til daglig har ansvaret for vores træning.



Den første af de fem DRAKEN vinkes på plads inden motoren shuttes ned, cockpittet lukkes op og trompeteren blæser retræten.

Flyvestation Karup Det blev et isnende farvel

**Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**

Alle de omkring 500 gæster og tjenstgørende står udenfor hangar 22 på Flyvestation Karup. De fryser i den bidende vind medens de venter på, at de fem Draken-fly, der skal line up ved hydranten på den anden side af rullebanen skal dukke op. Den planlagte overflyvning er aflyst. Sigtbarhed på et par kilometer og skyhøjde varierende mellem 200 og 400 fod har forhindrede det mange havde glædet sig til, -Endnu en overflyvning

med RF-35 Draken. Sådan blev det ikke. De fem Draken-fly kom på plads. Eksercermæssigt shuttede motorerne ned, canopy'erne blev lukket op og en trompetist blæste retræten ud i den isnende vind - det var forbi.

Mange kom

Det var en meget vemodig 1. december på Flyvestation Karup. Julestemning var noget andre var ved at komme i. I stedet skulle Flyvestation Karup denne disede dag sige farvel. Ikke blot til Draken, men også sin status som jetoperativ flyvestation.

Det var knap til at bære. Det blev ikke sagt højt fra talerstolen, men når man talte med den enkelte var meningene klare. De fleste af de tilstedeværende var folk, der enten havde arbejdet på Draken eller i en støttefunktion til flyet på Karup eller via Flyvematerielkommandoen havde været i kontakt med flyet. De der kom fra Sjælland var i øvrigt de eneste der så Draken flyve den dag. Deres C-130 Hercules blev eskorteret af to Drakens fra Værløse til Karup.

Ære være deres minde

Chefen for Flyvestation Karup, oberst N.J. Hansen, NIS, glædede sig i sin velkomsttale over, at så mange havde fundet vej til Flyvestation Karup og bød alle velkommen. Han mindede om, at Draken havde tjent det danske Flyvevåben vel siden 1970, men desværre ikke uden uheld. Ved to af i alt ni havarier omkom den 25. oktober 1977 sekondløjtnanterne, V.B. Christensen og I. Larsen. Og ved et havari den 9. juni 1980 omkom premierløjtnant H.H. Lind ved et havari. Obersten sagde, -Lad os indlede dette arrangement med at mindes dem. En dyb stilhed sænkede sig over hangaren. NIS afbrød den et stille tak.



Fra v. chefen for Flyvestation Karup, oberst N.J. Hansen, NIS holder sammen med marketingdirektør hos SAAB, Stig Holmström, SAAB-fabrikernes gave til Flyvestation Karup til erindring om at, -Her fløj DRAKEN!

Mange modifikationer

NIS erindrede sig den daværende



Tv. tidligere chef for Flyvestation Karup, pensioneret oberst K. Skydsbjerg i samtale med pensioneret kaptajn E.V.H. Jensen om Flyvestation Karup Museums billedudstilling om DRAKENs mere end 20 år på Karup.

chef for Flyvevåbnet, generalmajor Niels Holst-Sørensens begejstring i forbindelse med modtagelsen af de første tre fly, hvor han sagde, -Det er nogle pragtfulde pilotvenlige fly; det eneste de mangler, er et lille metal-skilt med følgende tekst indgraveret, -Dette fly må ikke modificeres! Sådan kom det ikke til at gå. I flyets levetid, er mere end 500 store og små modifikationer udført. NIS nævnte den mest betydningsfulde modifikation, WDNS, hvor "jern-Draken" blev ændret til "Elektro-jetten". Alle modifikationerne har gjort, sagde han, -At Draken i dag stadigvæk på mange områder kan hamle op med langt nyere og dyrere flytyper.

Timer og personel

I løbet af Drakens 23 års tjeneste i Flyvevåbnet var der indtil den 1. december fløjet 143.874:15 timer. Disse timer er afløjet af lidt mere end 200 piloter. Major Sveistrup nåede endda at sætte verdensrekord ved at runde 3000 timer i flyet. Rekorden har liden udsigt til nogensinde at blive slået. Stationschefen lagde i sin tale ikke skjul på, at han var meget tilfreds med den høje arbejdsmoral der gennem årene har været lagt for dagen i Draken-eskadrillaerne. Især var han glad for, at alle havde holdt fanen højt til det sidste. Han understregede også den gode måde, hvorpå man i samarbejde med personaleorganisationerne havde løst 600 ansattes ansættelsesforhold. - På trods af den kedelige opgave, har

det været mig en fornøjelse at deltage i det samarbejde.

Personellet

-Det er med vemod, at vi må konstatere, at Flyvestation Karup ikke længere skal være en operativ flyvestation, sagde fællestillidsmand Max Olsen. Vi må og vil lære at leve med denne nye situation selvom den har medført såvel afskedigelser, som flytninger. Det personel der er blevet berørt af beslutningen har taget det med oprejst pande og levet op til devisen i Flyvestation Karups våbenskjold, -JUTUS FORTIS TENAX EST, som på dansk betyder, -JYDEN HAN ER STÆRK OG SEJ. Max Olsen sluttede sin tale med at sige, -Vi lærer aldrig at forstå, hvorfor der ikke mere skal operere jagerfly fra det sted i Danmark, der efter vor opfattelse er mest velegnet.

Svensk traume

Den svenske leverandør af Draken og det svenske Flygvåbnet ville også sige farvel. For svenskerne er det et alvorligt tab, at deres fly ikke mere skal flyve i Danmark. Marketingdirektør ved SAAB Stig Holmström udtrykte det således, -Det giver anledning til sorg og vemod, at man nu slutter med at flyve med vort fly. Modsat er det en glæde at komme her igen og træffe gode venner. Han vendte tilbage til forhandlingerne om købet af Draken og erindrede om, hvor vigtigt det var for SAAB at finde

en velrenommeret kunde i udlandet og, -at glæden var stor over at kunne sælge til Danmark. -Samarbejdet med Flyvematerielkommandoen var lærerigt. Man måtte lære at give og tage. Det kunne være hårde forhandlinger, og det var ikke altid os der trak det længste strå, sagde han med et smil. Han sluttede med at udtrykke håbet om, at Gripen engang vil flyve i dansk luftrum.

Historien med

Den historiske bevidsthed var med allerede i de sidste timer inden Draken blev historie. Museet på Flyvestation Karup repræsenteret ved lederen, pensioneret kaptajn E.V.H. Jensen, havde lavet en udstilling i det ene hjørne af hangaren. Her kunne man følge Draken tilbage til leveringen af de tre første, halenumrene A-002, A-003 og A-004, den 1 september 1970. Billeder og genstande mindede om sjove og alvorlige hændelser. Standen blev ivrigt studeret. Ikke mindst af det pensionerede personel.

Svært at gå hjem

Vi talte i dagens løb med mange nuværende og tidligere ansatte på Flyvestation Karup. Fælles for dem, der kom udefra var glæden over, at flyvestationen havde givet dem denne mulighed for at være med til at slutte de to æraer. -Drakens og den jetoperative tid. Fælles for dem alle var den triste følelse af, at det Flyvevåben de havde kendt ikke eksisterede mere og at man skulle vænne sig til en "mindre" og anderledes fremtid. Det var som om, at man ikke kunne blive færdige til at gå hjem. Der skulle snakkes videre, -Kan du huske? var nok en af de vendinger, der blev brugt mest den dag på Flyvestation Karup.

□



F-16 Fighting Falcon, halennummer E-108 monteret med RECCE-pod på centerliniepylon (ophæng) og 370 gallons vingetanke.

Flyvestation Aalborg

Rekognoscering - ny opgave til Eskadrille 726

Tekst kaptajn B.O. Andersen, Materielafdelingen, Flyvestation Aalborg. Billeder Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Fredag den 17. og mandag den 20. september sidste år var mærkedage for Eskadrille 726. Om fredagen blev eskadrillens nye fotolaboratorium og kameraværksted indviet. Om mandagen fløj eskadrillen den første omskolingsmission til fotorekognosceringsopgaven (RECCE), som eskadrillen overtog 1. januar i år.

Forberedelser

I lidt over et år er der lavet tiltag til overførsel af RECCE-opgaven til Flyvestation Aalborg indeholdende følgende delopgaver:

- produktion og certificering af RECCE-pod
- modifikation af F-16 fly
- indretning af RECCE-faciliteter
- udpegning af personel og
- operativ træningsperiode.

RECCE-pod'en til F-16 er en ombygget Draken fra Red Line Scanner (IRLS)-pod, som jo er kendt her på flyvestationen, da den i en periode blev anvendt på F-104 Starfighter. Den er udviklet i et samarbejde mellem Elektronikværkstedet på Flyvestation Karup, Eskadrille 729, Fototeknikerne, Hovedværksted Karup,

Flyvematerielkommandoen og TERMA Elektronik A/S. I alt vil der blive fremstillet seks RECCE-pods. Fire med IRLS og to med 40" kameraer. I alle seks pods kan der monteres fire standardkameraer af typen Winten F-95 med en brændvidde på 3" eller 11" og alle er forsynet med automatisk blænde. Kameraerne, som tager op til otte billeder pr. sekund, kan monteres i forskellige vinkler afhængig af om opgaven er landmål, sømål eller fly. Der anvendes 70 mm film og på hver filmrulle er der plads til 500 optagelser.

Afprøvning og certificering

RECCE-pod'en er blevet certificeret og funktionsafprøvet med meget få ændringer under flyvninger udført på Flyvestationerne Aalborg og Karup i perioden fra efteråret 1992 til foråret 1993. RECCE-installationen i F-16 er en integreret del Electronic Warfare Management System (EWMS). Systemet er udviklet af Flyvematerielkommandoen og TERMA Electronic A/S og bliver en del af MLU-programmet (Mid-Life Update). Flymodifikationen blev opdelt i to faser, nemlig montering af EWMS harnes, udført på hovedværkstedet i forbindelse med andre planlagte modifikationsprogrammer. Montering af EWMS komponenter blev udført på flyvestationsniveau. Ved

årets udgang var halvdelen af flyene modificeret.

Bombevoغن ændret

Da pod'en kun kan monteres på centerlinepylon (ophæng), vil flyvning med 370 gallons wingtank's for fremtiden blive en del af dagligdagen i eskadrillen. Til montering/demontering og transport af RECCE-pods, som fuldt udstyret vejer omkring 250 kg, har det været nødvendigt at fremstille en transportvogn, da en normal TLT (bombetransportvogn) er for høj. En bombevoغن af ældre årgang blev fundet frem og i et samarbejde mellem eskadrillen og Jordmaterielværkstedets smedeværksted lykkedes det at ombygge denne til en meget velegnet transportvogn for RECCE-pod'en.

Placering af faciliteter

Ved udpegning af steder til RECCE-faciliteter stod det meget hurtigt klart, at de operative krav til fremkaldelse af sort/hvid film kun kunne opfyldes, såfremt faciliteterne blev placeret i eskadrillens område. Samtidig blev det vurderet, at det var mest rationelt, at kameravedligeholdelsen og daglig klargøring/konfiguration af RECCE-pods også blev placeret i eskadrilleområdet, hvorimod IRLS vedligeholdelsen mest hensigtsmæs-



Fra indvielse af det nye fotolaboratorium. Kassen i midten af billedet er den nye Kodak 1140 Versamat fremkaldemaskine.

sigt kunne placeres på ECM-værkstedet (Electronic Counter Measure) ved Elektronikværkstedet. Forsvarets Bygningstjeneste udarbejdede i samarbejde med civile arkitekt- og ingeniørfirmaer et projekt for ombygningen. Her blev der i høj grad taget hensyn til brugerønskerne og bygningen har fået en høj standard. I fotolaboratoriet er der opstillet tre gennemløbs fremkaldemaskiner af typen Kodak 1140 Versamat. Filmen bliver puttet ind i maskinen i mørkekammer. Kører derefter igennem syv kar med fremkalder-, fixer- og skyllevæske, hvorefter den tørres inden den kommer ud. Fremkalder- og fixervæske ledes i lukket system til beholdere i kælder.

Mange ville være med

Ved udpegningen af personel til RECCE-stillingerne viste det sig, at der var mange ansøgere fra Flyvestation Karup, som allerede havde den fornødne viden og erfaring med

RECCE-opgaven. Der blev oprettet syv stillinger i eskadrillen, tre fototeknikere, to fotografer og to fototydere. Til vedligeholdelse af IRLS på elektronikværkstedet blev der udpeget to elektronikteknikere fra Flyvestation Karup, begge med IRLS-erfaring. På pilotsiden kom der først på året en del nye piloter til eskadrillen med RECCE-erfaring fra Draken.

Spændende opgave

Eskadrillen betragter indførelsen af RECCE, som en spændende opgave. I skrivende stund forløber omskolingen af planmæssigt og de nye faciliteter virker hensigtsmæssige. At indførelsen af RECCE-opgaven indtil videre er forløbet planmæssigt og har holdt den fra starten meget stramme tidsplan, skyldes i høj grad det engagement, hvormed alle involverede parter har arbejdet for sagen. Samtidig har projektet fra starten haft en høj bevågenhed, som har virket fremmende på projektet. □



Så er "Nye Kaserne" forsvundet

Utallige af flyvevåbnets ansatte har gennem tiden deltaget i kurser ved Forsvarets Forvaltningsskole i Kastellet. Undervisningsstedet var "Nye Kaserne" bygget i Kong Christian den IX'endes særlige militære byggestil. Var bygningen grim udvendig, var det for intet at regne for, hvorledes den så ud indvendig. Manglende vedligeholdelse. -Fordi bygningen alligevel skulle rives ned! prægede stedet allerede i 80'ernes begyndelse. Ni år senere var det om muligt endnu værre. Gulvene var i et enkelt klasseværelse så skæve, at man måtte holde igen på skrivebordsstolen for ikke at rulle over i hjørnet.

Smukt sted

Salig Fjerde Christians Kastel 1626, færdigbygget 1663, er et af Danmarks smukkeste militære anlæg. Med nedrivningen af "Nye kaserne" og "Depotbygningen", bliver stedet endnu smukkere. Restaureringen herunder genopbygning af Kastellets voldanlæg har stået på siden 1947. Den sanering vil kunne afsluttes. -Hvis ellers Københavns kommune træffer den rigtige beslutning om en vejføring udenom Grevens bastion, som vender ud mod Nordre Toldbod, siger kommandanten i den gamle fæstning, major Erik Ørnstedt til bladet FOV nyhedsbrev. Når nedrivningen er til ende, bliver "Grønneplads", en lille eksercerplads, genskabt. Tilbage står så, at eleverne ved Forsvarets Forvaltningsskole må undvære at gå rundt i det smukke anlæg i pauserne. I stedet hedder stedet nu Høveltegaard.

8-11

Kilde: FOV nyhedsbrev

Nedrivningen af "Ny Kaserne" i Kastellet i fuld gang. I baggrunden Christian den IV smukke gamle stokværkshuse, som blandt andet Nye Kaserne har skæmmet siden 1876. (foto FOV)

Feltidræt



Af M.J.-R. K. N. Willadsen,
Flyvestation Vandel

Den dybere mening med overskriften er med eet ord at beskrive de idrætsgrene, som ikke bruger faste anlæg, men derimod rykker ud i naturen.

Som for alle andre grene af Forsvaret gælder det også for Flyvevåbnet, at visse grundlæggende egenskaber hos hver enkelt mand (M/K) skal være i orden: han skal fastholde en hæderlig fysisk form, og han skal kunne bruge sit personlige våben. Desuden er "hovedet under armen og fremad" ikke nok, vi skal også kunne finde ud af, hvor "fremad" ligger!

Lægger man så hertil, at det altid er nyttigt at kende personel ud over sine allernærmeste omgivelser (fra andre egne enheder), så er det ganske logisk, at Flyvevåbnet bakker sit personel op ved at arrangere årligt tilbagevendende konkurrencer i Felt-sport og Orienteringsløb.

Flyvevåbnet foran

Her er Flyvevåbnet i øvrigt foran sine søskende Hæren og Søværnet, som begge mangler et tilsvarende udvalg af konkurrencer; man skulle ellers tro, at evnen til at løse disse opgaver var ligeså vigtig i de andre værn? Når dette skrives, er Flyvevåbnets Mesterskab i Felt-sport netop blevet afviklet. Det foregik i Nordsjælland, fortræffeligt organiseret og gennemført af Flyvevåbnets Officersskole. Felt-skydningen var henlagt til et gammelt grusgravs område i Strø Bjerge; det blev anvendt med fantasi, så skytterne undervejs skulle tage nogle beslutninger. Der var to stationer med fremløb mod en ukendt skiveopstilling, og på en station var der stillingskift som indledning til skydningen. Herefter gennemførtes afstandsbedømmelse og håndgranat-

kast i det samme område. Punktorienteringen og orienteringsløbet fandt sted i Grib Skov, og det blev i hvert fald for nogle af deltagerne en oplevelse af de barske: en mose, der på kortet var angivet som passabel, viste sig at rumme så meget vand, at adskillige faldt i til midt på livet. Uhyre underholdende, blot synd, at der ikke var en fotograf til stede!!

Ikke bange for elite

Disse oplevelser står åbne for de fleste af FLYnyt's læsere. Netop **du** vil få udbytte af at være med i disse arrangementer. Det gælder, blot du svarer ja til eet af disse spørgsmål:

- Har du lyst til at afprøve din dagsform?
- Ønsker du at hygge dig med din enheds folk?
- Vil du gerne se nogle andre steder end de sædvanlige?
- Trænger du til at få opfrisket dine grundfærdigheder eller lære mere?
- Vil du støtte og markere din enhed i Flyvevåbnet?

Lad dig ikke afskrække af begreberne "Elite" eller "Eksperter". Bevarer, sådanne er naturligvis til stede. Men for det første er der faktisk for få af dem (også af dem), og for det andet sikrer tilstedeværelsen af B-, C- og Oldboysklasser, at alle kan få noget

fornuftigt ud af at være med. Det gælder også uanset grad: i løbetøjet er alle lige, fra værnepligtig menig til oberstløjtnant.

Ingen undskyldning

Som for alt andet godt gælder naturligvis, at sløve paddler absolut intet opnår. Derfor: tag selv fat i idrætsforeningen i din enhed og meld dig til. Faktisk behøver du ikke engang at være medlem for at være med, eftersom Flyvevåbnets *enheder*, ikke idrætsforeninger, stiller op til konkurrencen (Der røg dén undskyldning...).

Til Flyvevåbnets mesterskab i Orienteringsløb kan man deltage i natorienteringsløb og/eller dagorienteringsløb. Næste gang bliver 19-20 APR 1994, hvor Flyvestation Værløse sørger for, at det hele går rigtigt til. Meld dig til allerede nu, og sørg så i øvrigt for at følge op på tilmeldingen! Flyvevåbnets mesterskab i Felt-sport består som beskrevet ovenfor af kombineret Pistolskydning, Håndgranatkast, Afstandsbedømmelse, Punktorientering og Orienteringsløb. Flyvestation Skrydstrup står for næste arrangement 21 SEP 1994.

Hvis "de gamle" skulle være for sløve, så kan de unge vel vise, hvad der skal til? Eller skal vi fortsat kun trækkes med de samme??

Vi ses i skoven!

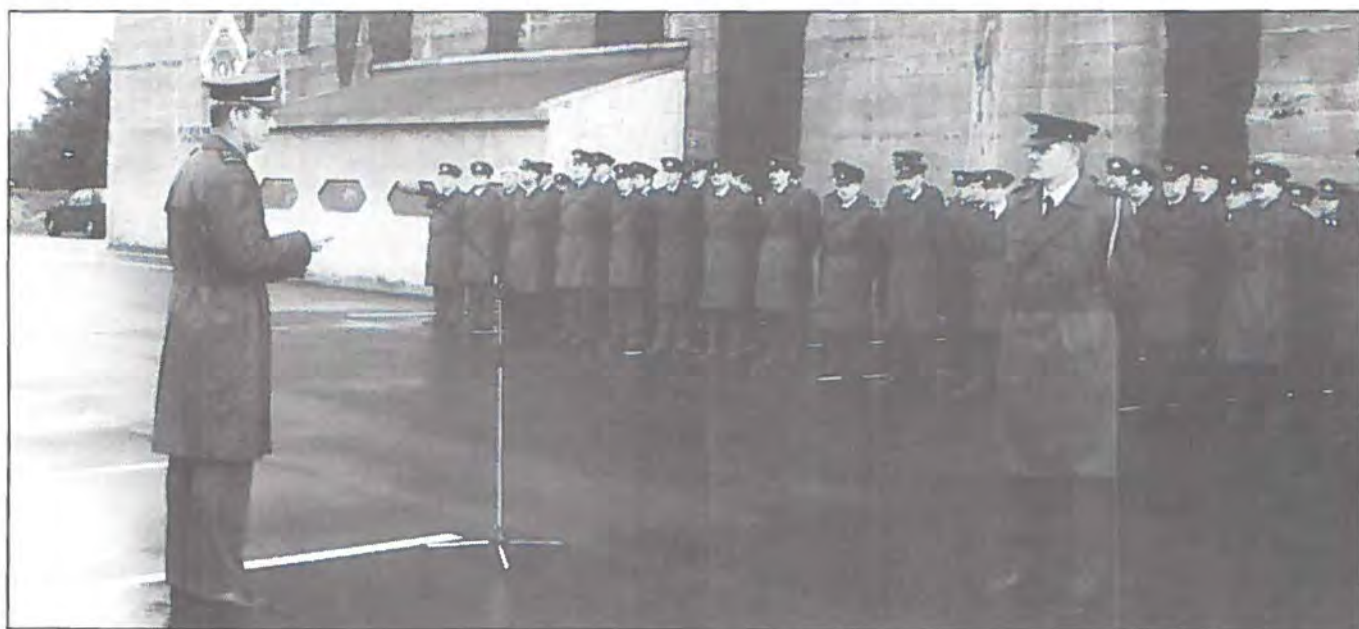
Chefskifter



Første februar var der chefskifte på Flyvestation Vandel. Oberstløjtnant S. Hjort afgik til Flyvertaktisk Kommando. På billedet den tiltrædende chef, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen, fotograferet under paraden for hans tiltrædelse. (foto s-n).



Tirsdag den 31. januar var sidste tjenestedag for den afgående chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor O. Fogh, (FOL). Her ses han under sin afskedstale inden Forsvarschefen, general J. Lyng, i baggrunden, tog endelig afsked med ham. (foto Fototjenesten, Flyvestation Karup).



Den første embedshandling, som chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor, L. Tophøj, (TOP), tv. foretog var, at overdrage sin tidligere stilling, som stabschef ved Flyvertaktisk Kommando til sin efterfølger, oberst Leif Simonsen, SIM, som ses foran geledet.

En bloddryppende historie

Flyvestation Karup 1945-1946

Af kaptajn Georg Madsen

Når staben ved Hærens Operative Kommando nu er flyttet til Flyvestation Karup, bør det erindres, at den danske hær knap 48 år tidligere havde en enhed på stedet. Det var 2. kompagni af 4. bataljons ved 6. regiment i Odense, som den 14. december 1945 rykkede ind på Flyvestationens område. Flyvevåbnet var således ikke den første enhed af det danske forsvar, der rykkede ind på Flyvestation Karup.



De meniges indkvarteringsbygning. (foto Georg Madsen).

Den styrke, som skulle løse opgaven, bestod af menige, der netop havde overstået 6 måneders rekrutuddannelse med svensk udrustning. Befalingsmændene var alle af reserven med undtagelse af en genindkaldt sekondløjtnant og en kornet. Det var kompagniets opgave, at varetage

bevogtningen af Flyvestationen.

Denne beretnings forfatter var, som indkommanderet sergent, kompagniets kommandobefalingsmand, og havde som sådan god kontakt med begivenhederne.

Kompagniet blev indkvarteret i en gård "Kragssøhus", der lå ved Kragssø. Hovedbygningen havde tjent om officersmesse for tyskerne, og Royal Air Force anvendte den til tilsvarende formål ved deres ankomst til pladsen. Inventaret var intakt, men der foretog en større rengøring inden indflytningen kunne finde sted. I en sidebygning var det et rum, der blev anvendt som kompagnikontor.

Befalingsmændene blev ikke indkvarteret i hovedbygningen, der også rummede køkkenfaciliteter. En oversergent blev udnævnt til køkkenchef og messeforstander.



Den fortrinlige Nimbus, der senere endte som aktstykke i en tragedie. Som fører ses her forfatteren med kontorordonnansen som passager. (foto Georg Madsen).

Højbunkeren, der fungerede som
meldecentral for Nordeuropa.
(foto Georg Madsen).



De menige blev indkvarteret i en nærliggende mandskabsbarak. Den tyske besættelsesmagt havde efterladt et antal bidske schæferhunde, som var anvendt til patruljering. De blev overtaget af kompagniet, der udtog egnede menige som hundeførere. Disse fandt hurtigt ud af, at medtage deres hunde på belægningsstuerne. Ingen befalingsmænd turde herefter visitere efter mørkets frembrud.

Kompagniets vognpark omfattede en Bedford Truck og en Lorry samt en Monarch motorcykel. Truck og Lorry var tydeligt mærket af deres tiltagelse i invasionen og voldte mange bekymringer.

Monarch'en var i så dårlig stand, at den ikke lod sig reparere på stedet. Men vor "køkkenchef" fandt på råd. En af hans leverandører havde en opklodset Nimbus stående, som han tilbød at låne ud til kompagniet, der med tak modtog tilbuddet. Desværre skulle denne fortrinlige maskine ende som aktstykke i en tragedie.

Kommandobefalingsmanden fik ansvaret for maskinen, der blev opstaldet i Kragssøhus.

Bevogningsopgaven bestod i at hindre uvedkommende adgang til flyvepladsen og til det materiel, som besættelsesmagten havde efterladt. Alt materiel tilhørte Royal Air Force som krigsbytte.

Vort forhåndskendskab til flyvepladsen indskrænkede sig til det, vi havde læst i pressen, og den briefing, kompagniet havde modtaget inden afrejsen.

Flyvepladsen blev under besættelsen anlagt af besættelsesmagten, der på 9900 ha land byggede Europas største flyveplads, som blev benævnt "Einsatz Lufthafen Grove". Området var aldrig blevet bombet - efter sigende, fordi englænderne ikke fandt det umagen værd, og at de eventuelt selv kunne anvende den.

Royal Air Force rykkede efter besættelsen ind med en styrke, der ved ankomst var blevet stærkt reduceret.

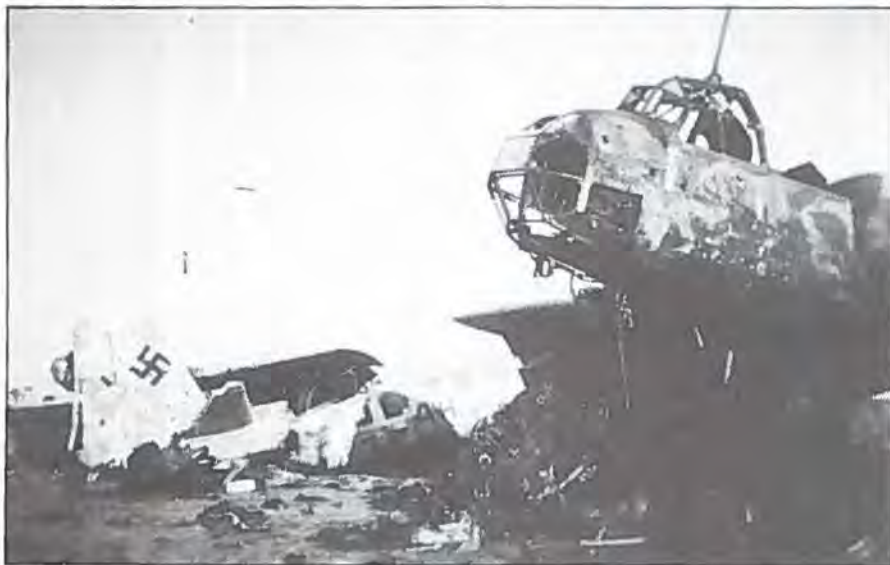
To landsbyer, Gedhus og Grove, grænsede op til flyvepladsen. I hver landsby var oprettet en flygtningelejr med hver ca. 6000 flygtninge fra Østpreussen. Statens Civile Luftværn havde ansvaret for lejrens administration og bevogtning. Samme myndighed havde fået tilladelse til anbringelse af CF-brandslukningskolonne inde på flyvepladsens område. Inden for pladsens område befandt sig også et antal tyske krigsfanger, som Royal Air Force havde tilbageholdt. Krigsfangerne havde til opgave at bevogte materiel, som englænderne fandt af særlig værdi. Til det formål fik krigsfangerne udleveret skarpladte geværer!

Vort kompagni oprettede en stående vagt ved flyvepladsens hovedindkørsel, og 2-mandspatruljer med hunde skulle afpatruljere pladsens ydergrænser.

Som yngste sergent faldt det i mit lod, at være den første vagtinspektør. I decembermørket kørte jeg vild i det enorme område, hvor kun startbanerne kunne tjene som rettesnor. Selv ved dagslys kunne det være svært nok at finde vej. Det man troede var granplantage, viste sig, når man kom nærmere, at være en hangar eller et værksted. Belægningsområder var omgivet af et bælte af grantræer.

Efterhånden som den daglige tjeneste kom i nogenlunde fast gænge, blev der tid til at undersøge omgivelserne nærmere.

Startbanerne og den dominerende højbunker var nemme at få øje på, medens hangarer, værksteder og depoter var så godt camoufleret, at man gang på gang forvekslede dem med granplantager.



Flykirkegården. (foto Georg Madsen).



Automobilkirkegården. (foto Georg Madsen).

Den længste af de hvide cementstartbaner var 2.000 m lang og 80 m bred. To andre havde en længde på 1.500 m.

Højbunkeren rager fire etager over jorden og to under. Byggesummen var ca. 60 mil. i 1943! Bunkeren fungerede som meldecentral for Nord-europa, i operationsrummet var der blandt andet opsat et 16 m højt Danmarkskort.

Mængden af bygninger med materiel af alle mulige slags var overvældende. Vi fandt frem til fuldt monterede værksteder, lagre med reservedele til elektronisk udstyr og kabler i kilometervis, linktrænere, gasudstyr, en biografsbygning med 500 siddepladser, en fuldt udstyret frisørsalon og et tipvognstog forspændt med et diesellokomotiv. Der stod rækker af ødelagte fly, men der var også fly, som tilsyneladende var uskadede.

Inærheden af pladskommandantens administrationsbarak fandtes en automobilkirkegård med ca. 150 køretøjer, hvorfra dækkende var fjernet. Dæk var i de første efterkrigsår en mangelvare.

I øvrigt var det ikke ganske ufarligt at færdes i dagtimerne på den ret store plads foran administrationsbarakken. Flygtningelejrenes vagtpersonel kunne finde på at more sig med at affyre skud, hvis projektiler fløjtede hen over pladsen.

En voksende strøm fra flygtningelejrene af elskovshungrende kvinder, der i nattetimerne trængte ind på flyvepladsen for at besøge de tyske mandlige krigsfanger, foranledigede pladskommandanten til at beordre vort kompagni til at stoppe denne trafik.

Adgangsvejene til pladsen fra Gedhus og Grove blev afspærret med

faste poster. Specielt fra Grovelejren skulle denne ulovlige trafik have været livlig.

Inden vagterne blev oprettet, havde kompagniet ladet bekendtgøre i begge lejre, at forsøg på at trænge ind på flyvepladsens område var forbudt, og at der ville blive skudt, hvis forbudet blev overtrådt.

Et par dage efter at vi havde oprettet vagterne, blev jeg i skumringen ringet op fra Grovevagten, der bad mig komme ud og se på en tysk flygtning, som "Post for Gevær" havde skudt. Jeg kørte straks derud og kunne blot konstatere, at en ca. 17-årig pige var dødeligt ramt af et projektil, som var gået tværs gennem brystregionen. Da jeg afhørte den menige, som havde affyret det dræbende skyd, forklarede han, at pigen havde passeret vagten i en afstand af ca. 150 m. Han havde råbt hende an to gange, men hun var fortsat med at løbe, hvorefter han skød.

Episoden måtte betragtes som en

ulykkelig hændelse, men den standse effektivt alle yderligere forsøg på at trodse forbudet mod passage. En af vore patruljer på flyvepladsen anholdte en mandsperson, der ikke kunne gøre rede for sin færden. Han blev indbragt til Kragssøhus, men reglerne foreskrev, at sådanne personer skulle fremstilles for pladskommandanten. To menige fik derfor ordre til at føre ham til Royal Air Force's hovedkvarter og fik pålæg om at passe på, at han ikke undslap. Ved ankomsten til administrationsbarakken opdagede den menige, der gik bagerst, at han havde glemt at tage ladegreb på sin maskinpistol (stengun). Da han ville gøre forglemsen god og tog ladegreb, tog han sig ikke i agt for, at maskinpistolen var påsat et ladt magasin. Resultatet blev en byge, hvis ene projektil ramte den forangående kammerats arm. Et andet projektil passerede få centimeter hen over hovedet på pladskommandanten, der sad ved sit skrivebord. Et tredje projektil borede sig ind i maven på en messekorporal, der var beskæftiget med borddækning i den fjerne ende af barakken. Kompagniet var i alvorlig knibe, da



Gedhusvagten 1945 - 1946. (foto Georg Madsen).



Meldekasse i afskedsgave

englænderne naturligt nok truede med at jage os ud af pladsen. Men vi slap med skrækken, formentlig fordi englænderne kort tid efter forlod flyvepladsen. Kaptajn Michael Hansen fra Hærens Flyvetropper, kendt fra sin Australiensflyvning i trediveerne, overtog herefter hvervet som pladskommandant.

Kompagniets blodige kapitel var imidlertid endnu ikke færdigskrevet. Kompagnichefen havde en god ven, der inviterede vore befalingsmænd og menige til fest i Skive. Jeg havde beredskabstjeneste og måtte blive tilbage.

Under de meniges hjemtur i Lorry'en fra festen var stemningen så animeret, at den ene af vore til messemænd smed sin hue ud på landevejen. Ved hjemkomsten til flyvepladsen var han blevet betænkelig ved tabet af huen. Han overtalte sin kammerat til, at de skulle tage vor lånte Nimbus, hvis nøgle var anbragt på en krog på væggen uden for mit kvarter, og køre tilbage for at finde huen.

Deres køretur endte ud for Hald Kuranstalt ved jernbaneoverskæringen, der på den tid var ledbevogtet. En fodhvil på maskinen ramte stopstolpen for bommen. Maskinen har formentlig slået en kolbøtte, for den hueløse messemænd blev fundet på skinnedegemet, dræbt i styrtet. Hans kammerat havde brækket halsen ved mødet med en telefonmast.

De mange blodige begivenheder gav kompagnikontoret nok at gøre med indberetninger til regimentet i Odense. Kommunikationen dertil vanskeliggjordes af, at telefonforbindelsen skulle etableres over det af tyskerne anlagte ledningsnet. Kompagnichefen måtte rejse til Nykøbing F. for at deltage i begravelsen.

Den 9. marts 1946 vendte kompagniet hjem til garnisonen i Odense. En opgave var løst, men ikke uden omkostninger.

□



Chefen for Luftmeldekorpsset, oberst J. Clausen, til højre, overrækker Pejlekassen til chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Ole Fogh.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

De frivillige eskadrillechefer i Luftmeldekorpsset tog afsked med chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Ole Fogh med manér. Afskeden fandt sted på Flyvestation Vandel, hvor generalmajoreren talte ved afslutningen af tre dages eskadrillechefstævne.

Mangeårigt godt forhold

Generalmajor Fogh kom i sin tale ind på sit mangeårige gode forhold til Luftmeldekorpssets frivillige medlemmer. Fra sin tid, som chef for Eskadrille 723 genkaldte han Luftmelde-distrikt Nykøbing Mors indsats under en øvelse, hvor det lykkedes distriktet at opdage alle de lavtgående fjendtlige fly, melde dem, hvorefter flyvevåbnets fly skød dem ned. Det betød, at Flyvevåbnets vandt den del af øvelsen. Han erkendte, at det nu

noget mindre Flyvevåben også betød, at luftmeldefolkene ude i tårnene ikke længere ville se så mange fly i luften. Han kunne samtidig fortælle, at man i Flyvevåbnets arbejdede på, at planlægge de flyveøvelser der fremtidig vil finde sted således, at Luftmeldekorpssets medlemmer får størst mulig gavn af dem.

Stående klapsalver

Chefen for Luftmeldekorpsset, oberst J. Clausen takkede generalmajor Fogh for hans mangeårige interesse for Luftmeldekorpsset og det gode samarbejde han havde stået for. Han ønskede at udtrykke korpsets tak til ham ved at overrække en Pejlekasse, brugt af luftmeldetjenesten tilbage i 50'erne. Indholdet var skiftet ud med tre flasker, men brugsanvisningen fra for 40 år siden var der stadig. Da Fogh havde takket for gaven og var på vej fra talerstolen til sin plads, skete det til taktfaste klapsalver fra 116 stående eskadrillechefer.

□

Der er stadig god brug for Cayuse



Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

"Trafikanternes skræk" kan man med rimelighed kalde den lille Hughes H-500 Cayuse også benævnt OH-6A, eller bare OH-6, kært barn har mange navne. I maj måned 1971 stod den pludselig på jorden ude i Flyvestation Vandels eskadrilleområde sydvest. Pludselig er nok så meget sagt, men de fleste havde ikke den store anelse om, at den var indkøbt. Hærens Flyvetjeneste der tre år tidligere havde mistet alle sine fly minus to var glade og tilfredse, en ny tid skulle til at begynde. Den første officielle flyvning med H-500 fandt sted den 27. maj 1971, hvor BØR, daværende major og operationsofficer på Flyvestation, B. Sørensen med sammen med SEJ, teknisk officer og kaptajn ved Flyvestation Vandels Materieldeling, fløj generalmajor Wollf fra Forsvarskommandoen i Vedbæk til Hindsgavl.

Rigspolitichefen

Man havde tidligere fløjet for Rigspolitichefen med Piper Cub L-18C. Med

Hughes'en fik man et endnu bedre værktøj. Færdsels- og hastighedskontrol var en af mulighederne. Da de dramatiske hastighedsgrænser blev indført efter oliekrisen i 1973, kom der rigtig gang i hastighedskontrollen. Det var en god forretning. Det bedste resultat for en enkelt dag for

Samarbejdet mellem politi og Hærens Flyvetjenestes H-500 helikoptere er godt indarbejdet. Politimanden, som gemmer sig bag bildøren venter kun på, at politihunden forlader helikopteren for at fange den "forbryder" der ude af billedet spæner henover marken efter at have skudt mod ham.

een helikopter var en dagløn omkring 35.000 danske kroner. Eftersøgninger er et andet og større kapital. Tit og ofte går gamle senile mennesker hjemmefra. Politiets hundetjeneste har svært ved at afsøge sumpede områder. Her er Hughes'en uforlignelig. Med en politiobservatør ombord sammen med piloten kan store områder afsøges på kort tid. Succes'erne har være mange. Der har desværre også været tider, hvor man kom for sent og et menneske blev fundet død. De situationer har, hver gang præget besætningerne. Overvågningsflyvninger ved NATO-møder eller når regentparret har væ-



Et bærehold på vej hen mod helikopteren for at anbringe den sårede bag de to blisterruder der tydeligt ses på de bagerste døre. At de holder hovedet langt nede skyldes, at hovedrotoren løber sine ca. 420 omdrejninger i minuttet under operationen.



Det blev hale-nummer H-203 der måtte optræde som "forsøgsdyr" for prøvebemalingen der omgående gav helikopteren tilnavnet "Bavianen". Billedet er stillet til rådighed af kaptajn S.E.Jørgensen der ses på billedet.

ret på tur rundt i landet hører også til rutinerne. I alle situationer, hvor det er politimæssige opgaver, er det politimanden ombord der har den politimæssige kompetence. Pilot, tekniker og observatør er så at sige, -Hans værktøj. I alle årene har dette samarbejde været en god kombination. Til glæde for politiet, men da ikke mindst for det samfund, hvis borgere man passer på, eller finder i en nødsituation.

Transport af sårede

Hvor utroligt det end lyder, kan Hughes'en bygges om til transport af sårede. To specielle døre monteret med en blisterrude sættes på helikopteren og man kan nu skyde to, meget smalle, bærer ind fra siden. Det er ikke ret tit det er set demonstreret. En af observatørerne ved Hærens Flyvetjeneste fortæller, at det ikke er nogen speciel behagelig oplevelse at ligge på båren, spændt fast og med hovedet ude i den frie luft, uden at være i stand til at følge med i, hvad der foregår.

Lille motor - stor styrke

Mere end 22 år har den lille snerrende helikopter nu fløjet for Hærens Flyvetjeneste. Den oprindelige 317 shp Allison 250-C18A turbinemotor er forlængst skiftet ud med en 400 shp. Allison 250-C20 turbinemotor. Sådan en motor har meget travlt. Når den kører 100%, løber turbinen 50.970 omdr/min og temperaturen er oppe på 793 grader C. At motoren kun vejer 62.93 kg overrasker de fleste. Ikke mindst på grund af kraftudviklingen. I cockpittet er der ingen forbedringer sket, hvis man ser bort fra, at sæderne er blevet polstret med fåreskind for at hindre de un-

derlivsproblemer træk i cockpittet fra starten påførte piloterne.

Havarier Indtil midten af november 1993 havde H-500 fløjet 67.598 timer. Det har betydet, at ikke alle helikopterne er med mere. H-208, H-210 og H-210 er alle totalhavareret. Det første havari, H-208, skete på Seggelund Mark i Sønderjylland, nøjagtig på 10-årsdagen for den første officielle flyvning den 27. maj 1971. Det kan synes, som en skæbnens ironi, at det var BØR, der var pilot på denne flyvning, der kostede en politimand livet. Næste havari fandt sted på Flyvestation Vandel den 22. september 1989, hvor piloten kom for tæt på et læhegn af rødgraner. Efter mødet med granerne så H-210 ilde ud, men ingen af de ombordværende kom noget til. Det indtil nu sidste havari fandt sted på en mark ved Saksfjed inddæmningen sydøst for Rødbyhavn, hvor H-212 totalhavarerede. Ingen af de ombordværende kom noget til. Ser man på antallet af flyvetimer og samtidig kender vilkårene der flyves under, lav højde, er det imponerende, at kun tre H-500 er gået tabt. Det siger også noget om helikopterens styrke, at kun een er blevet dræbt ved havarierne. Som en tekniker engang sagde, -Skal jeg endelig være så uheldig at havarere med en helikopter, så lad det være en H-500!

Levetidsforlænget

De 12 H-500, der er tilbage fra de oprindelige 12 + 3 leverede er man i gang med at levetidsforlænge. De gennemgår i disse år et IRAN (Inspection and Repair as Necessary) (Inspektion og nødvendige reparationer) ved Hovedværksted Værløse. For tredje gang i den tid de har været i tjeneste ved Hærens Flyvetjeneste

ændrer de farve. Først var de brunlige, så grønne (kanonsminke kaldet) og nu dybtgrønne med sort i camouflagemaling. Et lille mellemstap i bemalingen kan vi finde i begyndelsen af 70'erne. Piloterne ved eskadrille 722 ville have malet Day Glo på H-500'eren. Den var for svær at få øje på. Det skete, som et forsøg, men vistnok uden Hærens Flyvetjenestes vidende. Man ville sikkert også have betakket sig, ikke mindst fordi camouflagen er vigtig for en helikopter i felten. Det blev da også kun til det ene forsøg og helikopteren fik, ikke underligt, navnet "Bavianen". At flyve med i H-500 er en særlig oplevelse. Sædet er rimeligt hårdt og umage- ligt, man er vågen hele tiden. Støjniveauet er meget højt og endelig er helikopteren meget bevægelig. At flyve med, hvor en elev, under instruktørens kyndige vejledning, skal prøve at styre, er just ikke den mest behagelige form for flyvning. For mange år siden var det at holde helikopteren i Hover (stille i luften) noget der tog nogen tid før piloterne fik lært.

Ny opgave

Flyvningerne med H-500 helikopteren var indtil oprettelsen af Panserværnshelikopterkompaniet mest det man kan kalde enkeltmandsflyvninger. Sådan er det ikke helt mere. Delingsføreren i en panserværnshelikopterdeling flyver i H-500, en nok så bunden opgave. Det samme gælder for de spejderhelikoptere der følger med delingen. Man er nu i stor udstrækning blevet en del af en flyvende enhed, som skal løse sine opgaver i fællesskab med de nye krav det stiller. Tilbage står dog de mange "enkeltmandsopgaver" for Rigspolitichefen, VIP-flyvninger og andre opgaver, hvor man flyver enkeltvis.

En ECMM-monitors hverdag

Af premierløjtnant N-O.G. Mannerup, operations-officer ved Pladskommandant-skab Vedbæk, Kontrol- og Varslingsgruppen

I ex-Jugoslavien forretter ca. tyve danske officerer fra hæren, søværnet, flyvevåbnet og hjemmevernet tjeneste som EF-observatører - ECMM-monitører - hvilke ikke må forveksles med begrebet FN-observatører. Under udstationeringen er det danske personel af Forsvarsministeriet stillet til rådighed for Udenrigsministeriet, hvorved man får tillagt diplomatisk immunitet (man udstyres fx med diplomatpas).

ECMM-monitørerne kaldes i ex-Jugoslavien *Hjem-Is-mænd* (en for-danskning af *Ice Cream Sales Men*) grundet den hvide påklædning. En egentlig uniform er der nemlig ikke tale om. Man finder formentlig end ikke to ECMM-monitører fra samme land, som på blot én dag bærer den samme påklædning; og da de enkelte deltagerlande har hvert sit påklædningssystem, er der intet, som er ens.

Denne artikel skal tjene som en kort indføring i historien om *the European Community Monitor Mission to Yugoslavia* (ECMM) - som til JAN 1994 med Grækenlands overtagelse af EF-formandskabet kan fejre 2½-års-fødselsdag.

Historien

Der er sket meget i og med ex-Jugoslavien i løbet af de seneste år, hvorfor det ikke er nogen skam at indrømme, at det kan være svært at følge med i, hvad der sker i det daglige.

Det tidligere kendte Jugoslavien blev etableret efter Den I. Verdenskrig som et kongerige. Statssamfundet bevares også efter Den II Verdenskrig - dog som en republik med mar-

skal Tito som statschef. Marskal Tito bevarer sin magtposition frem til sin død i 1980, hvorefter den interne magt mellem delstaterne begynder at forskydes til en magtkamp mellem *Kroatien og Serbien*. I 1991 blev der afholdt folkeafstemning om det fremtidige statsstyre, hvorved *Slovenien, Kroatien, Bosnien-Hercegovina, Makedonien og Kosova* beslutter at løsrive sig fra statssamfundet. Løsrivelsen foregår i form af en indledende borgerkrig med endelig anerkendelse af *Slovenien, Kroatien og Bosnien-Hercegovina* - stater, der alle anerkendes af EF - og senere af FN - som selvstændige og suveræne stater. Borgerkrigen bliver senere til en regulær konflikt mellem de ovenfor nævnte stater mod *Serbien/Montenegro*.

Med et uoverskueligt problem midt i Europa, kunne EF ikke sidde tilbage og blot se på. Indledningsvis forsøger CSCE - the Conference on Security and Corporation in Europe - at styre krisen, men CSCE er dog ikke stærk nok hertil, hvorfor EF anmodes om at træde til.

EF etablerer i samarbejde med CSCE-landene Canada, Polen, Sverige og det tidligere Tjekkiet og Slovakiet ECMM med henblik på at observere udviklingen på Balkan på baggrund af en våbenhvileaftale af 02 JAN 1992 - den såkaldte Vance-plan, som ikke må forveksles med Vance-Owen-planen - samt andre særlige aftaler udarbejdet af EF med henblik på - som neutral part - at hjælpe med løsning af problemer på alle niveauer. Derudover skal også tilbagetrækningen af eventuelle fremmede styrker på *kroatisk* territorium observeres, ligesom *Serbiens* grænser til *Bulgarien, Ungarn, Albanien og Makedonien* også underkastes opsyn. I *Bosnien-Hercegovina* forsøger man at etablere et grundlag for det freds-skabende arbejde.



Premierløjtnant N-O.G. Mannerup.

Måden ECMM giver sig til kende på, kan på afstand minde om FN. Fx kører man rundt i hvide køretøjer med blå EF-flag, ECMM-monitørerne bærer blå baseball-caps og blå armbind - og det er klart, at dette i første omgang - med EF som krisestyringselement - var tilsigtet.

Forholdene i landene

I *Slovenien* var ECMM's opgave at sikre den oprindelige Jugoslaviske Nationale Hærs (JNA) tilbagetrækning. Denne opgave lykkedes, og *Slovenien* er nu en suveræn stat, som dog lever en noget anonym tilværelse i Europa.

For så vidt angår *Kroatien*, kom man først i gang med arbejdet i forbindelse med Vance-planen, hvor JNA skulle trække sig ud af *kroatisk* område, og dette er i og for sig lykkedes. At der i *Kroatien* så samtidig eksisterer områder beskyttet af FN-styrken i det ex-Jugoslavien - UNPROFOR - har intet med JNA at gøre. På den anden side befinder der sig serbisk-orienterede militsenheder på *kroatisk* område, men disse har officielt intet med *Serbien* at gøre. Fx flages der ikke med det gamle Jugoslaviske flag uden stjerne i de såkaldte besatte områder i *Kroatien* (til tider kaldet *serbisk Krajina*) selvstændigt flag.

Bosnien-Hercegovina er principieit



Engang en almindelig gade i en by med levende mennesker. (foto ved forfatteren).

en selvstændig og suveræn stat, hvilket dog ikke altid fremgår af mediedækningen af Balkan-konflikten. Problemstillingen i *Bosnien-Hercegovina* bør karakteriseres som en borgerkrig. Det er ikke enheder fra *Kroatien og Serbien/Montenegro*, som kæmper i *Bosnien-Hercegovina*, men i stedet *bosniske kroater og bosniske serbere*. Det siges også, at de er af etnisk oprindelse, hvilket bestemt ikke er det samme som *kroater og serbere* som sådan.

Serbien/Montenegro udgør en føderation. Selv kalder den sig Jugoslavien. Føderationen er ikke anerkendt af verdenssamfundet, og således trak EF i MAJ 1992 sine ambassadører hjem fra *Serbien/Montenegros* hovedstad Beograd. Ikke desto mindre har man dog valgt at opretholde visse repræsentationer i landet, ligesom der også dér befinder sig ECMM-monitører.

I 1993 oprettede ECMM også en mission i *Albanien*. *Albanien* udgør en selvstændig problematik, idet der i det sydlige ex-Jugoslavien befinder sig et stort antal etniske *albanere*. Udover de ovenfor nævnte missioner er ECMM repræsenteret i *Ungarn og Bulgarien*, hvilket skyldes grænseproblemer op til ex-Jugoslavien.

Opgaven

Skal man se generelt på løsningen af ECMM's opgaver, kan det være vanskeligt for den udenforstående at se forskellen på en ECMM-monitor og en FN-observatør, men forskellen er meget stor - om ikke andet så af den måde, man accepteres på af de stridende parter. Dette skal ses i lyset af, at man som ECMM-monitor er civil/diplomat - eller i alle tilfælde har

status som sådan, medens FN-observatørerne pr. definition er officerer. At man så udmærket er klar over, at langt de fleste ECMM-monitører er officerer, er en anden side af sagen. Dette skyldes, at man har formået at bibringe parterne forståelsen af, at en officersuddannelse og -virke giver større mulighed for at forstå fx en brigadechefs fremstilling af situationen.

Til at begynde med lignede ECMM-monitørens arbejde en UNMO's, men i dag indgår der også en væsentlig humanitær del i arbejdet. Arbejdet går fx ud på at se på flygtningesituationen, tale med etniske mindretal, overbringelse af postforsendelser mellem besatte og ikke-besatte områder m.v. Dertil kommer besøg på hospitaler, overvågning af transporter af flygtninge, registrering af døde samt undersøgelse af, hvad der sker med bygninger, der er blevet forladt af indbyggerne i forbindelse med den ene af de stridende parter beskydning heraf. Derudover haves de grundlæggende opgaver såsom overvågning af situationen i almindelighed.

Det humanitære arbejde er efterhånden blevet så omfattende, at man i ECMM's hovedkvarter (HQ/ECMM) har oprettet en *Humanitarian Branch*.

Sprogproblemer

ECMM's opgave kompliceres af, at man er mere eller mindre handicappet for så vidt angår den direkte kommunikation med de stridende parter. Selvfølgelig kan man nemt lære at sige "God morgen!" o.s.v., men tro, at alle i ex-Jugoslavien kan tale enten tysk, fransk eller engelsk, kan man ikke.

Er man ikke udstyret med tolk, er man tabt for omverdenen. Tolkene stilles til rådighed af Croatian Liaison Office, idet de dog af ECMM modtager et mindre beløb pr. diem, når de er tilknyttet en *field mission*.

At have et godt forhold til sin tolk er alfa og omega, hvilket til tider kan være en balancegang. Man

skal nemlig erindre, at i *Kroatien* har man en *kroatiske* tolk, i *Serbien* en *serbisk* tolk o.s.v. Med al ønskelig rimelighed vil man opleve, at tolken har sin egen mening om ex-Jugoslavien, og samtidig skal man selv være 100% neutral. Derudover gælder, at man skal kunne stole på sin tolk under møder, hvorfor det af ECMM-monitøren kræves, at man kender til såvel mennesker og psykologi. Tanken er jo, at det er ECMM-monitøren, som fører taktstokken - ikke omvendt!

Endvidere må man huske på, at der ikke er mulighed for at slå over til et sprog, ingen forstår, hvis man som ECMM-monitor ønsker at tale fortroligt. Tolkene, der normalt er i tyverne og netop har bestået en uddannelse ved et universitet, taler som regel engelsk, tysk, fransk eller italiensk, hvorfor der snart kun er skandinavisk og flamsk tilbage, som man med nogenlunde sikkerhed kan tale. Alligevel er det ikke nogen sikkerhed i sig selv. Personligt oplevede jeg en *kroatiske* løjtnant, forbindelsesofficer til UNPROFOR, der var opvokset i





for så vidt angår den taktiske kontrol af ECMM-teams i lokalområderne. Et CC ledes af en erfaren ECMM-monitor - *Head of CC* - med en mindre stab bestående af to til tre medarbejdere, der tillige kan virke som ECMM-monitører. Dertil kommer to signalmænd samt en leder af transporttjenesten.

Hvordan dagligdagen er for en ECMM-monitor, vil sikkert kunne beskrives på lige så mange måder, som der er personer ved ECMM. To personer med *field missions* vil ikke opleve situationerne ens; og man skal slet ikke sammenligne stabsarbejdet ved HQ/ECMM med arbejdet på en *field mission*. Når der i det flg. gives en kort indføring i dagligdagen, er det således *min opfattelse*, der gøres gældende.

Norge, og som udmærket forstod dansk.

Dertil kommer, at jeg har oplevet en tolk, som grundet ferie i Danmark kunne beskrive seværdigheder i mit hjemlige lokalområde.

Højeste myndighed i EF er formandskabet, som de enkelte medlemslande har for seks måneder ad gangen. Formandskabet, som til daglig har til huse i Strasbourg, udpeger en diplomat som *Head of Mission*.

Strukturen

Ét af de vigtigste elementer i ECMM's struktur er *OPS Section* (O-sektionen). *OPS Section* er formeret som en almindelig dansk O-sektion, og chefen skal være OB. *OPS Section* tager sig af den øjeblikkelige operative situation, foretager analyser af information og vedligeholder forbindelse til øvrige enheder og strukturer i ex-Jugoslavien, fx UNPROFOR.

Alle informationer, som tilgår *OPS Section*, vil være EF-formandskabet i hænde mindre end fireogtyve timer efter, at informationen indgik i

O-sektionen.

Som mellemniveau findes *Regional Centres* (RC) - bl.a. i Zagreb, Split, Zenica, Beograd, Szeged, Sofia og Tirana.

Under RC'erne opererer *Coordinating Centres* (CC) i lokalområderne. CC'erne er ansvarlige over for RC'erne

En monitors dag

Kl. 0600 åbnes CC'et, idet signalmanden og *Head of CC* foretager de første opkald til ECMM-teams i lokalområderne, ligesom der tages kontakt til lokale kroatiske brigader, hospitaler og lign., for at man kan



Kompagnichefen med sin delingsfører ved fronten. (foto ved forfatteren).



Fra scrapbogen! ECCM-team/ Slavonski Brod, bestående af en hollandsk major, en tjekkisk oberstløjtnant, artiklens forfatter (team-leader), kompagnichefens sekretær, ECCM-tolken og kompagnichefen under en inspektion ved frontlinien. (foto ved forfatteren).

danne sig et overblik over nattens handlinger.

Er man som ECMM-team på en lokalitet, vil *Team Leader'en* (TL) blive vækket af CC'et omkring kl. 0630. TL checker derefter de seneste - eller første - rapporter om verdenssituationen, chaufførliste, meldinger i almindelighed o.s.v. Disse meldinger modtages over CAPSAT¹.

Morgenmaden indtages med de øvrige medlemmer af ECMM-team'et omkring kl. 0700, idet man derved har mulighed for at gennemdrøfte dagens program, som kan være blevet ændret, selv om man ellers har været omhyggelig med planlægningen. Faktisk lærer man hurtigt, at Murphys Lov også fungerer i ex-Jugoslavien. Det kan være, at der kommer en kontraordre fra CC'et, som pludselig befaler een i fuldstændig modsat retning af eens operationsområde, ligesom det kan være, at den lokale brigadefører meddeler, at der er kommet noget andet på programmet, hvorfor besøget må aflyses. Man skal ikke være alt for optimistisk med henblik på, hvad man kan nå i løbet af en dag. To møder samt rekognoscering i terrænet er nok det mest almindelige. Det er såmænd ikke fordi, man ikke kan nå mere, men man véd aldrig, hvordan dagen vil udvikle sig - særligt hvordan møderne vil udvikle sig. Tager man en tur på landet og møder den lokale talsmand, så bydes der på brændevin og tyrkisk kaffe. Man begynder derefter at tale om lidt af hvert, og man kan snart danne sig et overblik over, hvorledes tankegangen er, og hvilke problemer der eksisterer. Når et emne er udtømt, vil man mange

gange blive præsenteret for resten af familien, der som regel består af bedsteforældre, børn og børnebørn. Man præsenteres for billeder af ikke-hjemmeboende familiemedlemmer, man lytter til historier, og man får sig en brændevin eller to mere. Lynhurtigt er der gået to, tre - måske fire timer, før man atter er på landevejen. Besøg hos lokale brigadeførere, regimentschefer, chefer for armekorps, chefer i civilforvaltningen m.v. går mere efter en lige snor, idet man hurtigt kender sin "besøgstid". På den anden side kan det opleves, især hvis man er kendt i lokalområdet, at også sådanne møder kan trække ud. Brændevin og tyrkisk kaffe er obligatorisk, men sociale adspredende momenter kan også indgå.

En fjer - fem høns

Hvis læseren af denne artikel havde ventet, at der med denne artikel ville blive åbnet op for historien bag de lukkede døre om ECMM-monitoren virke, er jeg bange for at skuffe. Dét har imidlertid mange årsager. For det første er alle underlagt den evigtgyldige tavshedspligt - ikke kun pålagt af forsvarret, men også af Udenrigsministeriet. For det andet skal der ikke meget til, før vore oplevelser kan gøres til noget andet end oprindelig - ganske som fjereren, der blev til flere høns. Eksempelvis kunne jeg ved min hjemkomst opleve spørgsmål som:

- Har Du skudt nogen?
- Har Du været involveret i kamphandlinger?
- Har Du set døde mennesker?
- Har Du set blod?

Disse spørgsmål er blot et udsnit af dem, jeg blev stillet, og de viser med tydelighed, hvor lidt der vides om dét, der foregår i ex-Jugoslavien. Jeg kan afvise, at jeg skulle have været med til at skyde personer eller have været involveret i kamphandlinger, men derudover vil jeg ikke kommentere det oplevede. Siger man fx, at man har prøvet at være under beskydning, så kan man risikere, at historien vendes 180°. Omvendt er det klart, at tavsheden kan skabe grobund for gode historier, men det er beklageligvis den pris, der må betales.

Dette oplevedes for nylig under afholdelse af et foredrag om ECMM i forbindelse med et reserveofficerskursus i flyvevåbnet.

Svag mediedækning

Mediernes bevågenhed har i øvrigt ikke været den største - ej heller medens Danmark havde EF-formandskabet. Selv om man som ECMM-monitor følte, at tidligere udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen havde stor interesse i vort arbejde, så betød de hjemlige politiske omvæltninger, at interessen koncentrerede sig om andre forhold.

Ved ECMM's opstart kunne man læse om, at danske officerer skulle til Jugoslavien som observatører, men det var som regel historien om en officer, der havde regnet med, at han skulle til Mellemøsten som FN-observatør, men var blevet tilbudt alternativ tjeneste i Jugoslavien, thi nogen skulle jo udføre dette arbejde. Interessen ebbede langsomt ud. En episode fik dog atter mediernes til at skrive om os, nemlig da MJ M. Fokdal (hæren) blev såret og måtte flyves til Danmark.

¹ CAPSAT er en mobil satelitsender og -modtager, som gør een i stand til at kommunikere med hele verden, såfremt man blot er tilsluttet satellitnettet. Før den hollandske regering stillede dette EDB-system til rådighed for ECMM, måtte ECMM-monitorerne overalt benytte sig af telefon og i bedste fald telefax, hvilket var meget kompliceret.

Vi anmelder



Jeg er ikke ude på at påkalde sensationspressens bevågenhed på ECMM's arbejde, men man kan til tider føle, at det arbejde, der udføres af ECMM-monitorerne glemmes i forbifarten til fordel for så mange andre menneskers arbejde i ex-Jugoslavien; og skal man sammenligne med korvetten Olfert Fischers tjeneste i Den persiske Golf, så har ECMM vel næsten ikke eksisteret. Dét, man til tider kan savne, er, at man fra den danske stat blev påskønnet for det udførte arbejde, som udenrigsminister Niels Helveg Petersen i en TV-avis gav udtryk for, at alt personel i ex-Jugoslavien egentlig er berettiget til. ECMM-monitorerne er ikke helte, som den amerikanske TV-station CNN ellers fremlagde det i sin europæiske nytårskavalkade 1993 - bl.a. med billeder fra sørgehøjtideligheden for den nedskudte ECMM-helikopter - men blot håndværkere i et samfund, som har brug for vores hjælp. På den anden side udføres et meget vigtigt stykke arbejde i en tid, hvor verden kan synes at være ved at gå af lave. Ved hjælp af diplomati, snidle og kløgt - og i særdeleshed uden våben back-up - udføres dagligt et arbejde i fredens tjeneste, så lad os ikke være glemte på dette sene tidspunkt i fredsprocessen. Storm P. fremførte en gang de nok så berømte ord: "Det er svært at spå især om fremtiden!". Spørgsmålene er utallige - og der er nok ingen, som kan give et fornuftigt svar på dem. Det må således blot konstateres, at det europæiske samfund og verdenssamfundet har valgt ikke kun at se på konfliktområdet på Balkan, men har valgt at engagere sig i en del af problematikken. Om det så er os, der skal styre handlingerne, eller om det vil være handlingerne, som vil styre os - det må.....eller kan.....kun tiden vise.....

□



Vingar för Norden

Forfatter Jan Jørgensen

Sidetæl 112 sider

121 farvebilleder

Bogens størrelse 21 x 22 cm.

Pris 175.00

Udgiver Stenvalls, Föreningsgatan 67, 211 52 Malmö

Forhandler Nyboders Boghandel, St. Kongensgade 114. 1264 København K.

Vingar för Norden. Jamen det er jo svensk og det er svært at læse! Det sidste passer ikke. Primært skal læseren ikke læse, han/hun skal se billeder. Billeder af en kvalitet der siger spar to til meget. Jan Jørgensen er en glimrende forfatter, der ved mange lejligheder har vist sin kunnen når han skriver om flyvning. Hans billeder af fly er en nydelse for enhver flyentusiast eller for den der blot kan lide smukke billeder. I denne bog har han sammen med ni andre fotografer komponeret en symfoni af billeder fra de fem nordiske landes

flyvevåben. Også Islands Luftforsvar er med i bogen. Indsatsen består mest i at stille Keflavik-basen udenfor Reykjavik til rådighed for US Air Force, hvis fly derfor er vist. Bogen er domineret af de flotte billeder, vi giver prisen til den danske F-16 på side 7. Alligevel lykkes det forfatteren i de korte svenske tekster at meddele sine læsere/betragtere en god og fornuftig mængde information. Men bogen skal først og fremmest SES!

N.M. Schaiffel-Nielsen information.

Flyvestation Karup

Draken-æraen - Eskadrille

729 nedlagt



Engang var eskadrillen på ca. 100 mand. I dag til afskedsparaden er den foruden eskadrillechefen 42 tilbage. Her er man ved at gøre klar til at rette ind, inden chefen for Flyvestation Karup ankommer for endeligt at tage afsked med eskadrillen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Klokken var 1107 den 21. december 1993. Major og eskadrillechef F.S. Rasmussen, SUM, kommanderer, - Eskadrille 729, trød af. De 42 mand der var tilbage af den traditionsrige eskadrille trådte af. Det var endelig slut. Inden da havde chefen for Flyvestation Karup, oberst N.J. Han-

sen, NIS, takket ekseskadrillens personel for den gode indsats. Ikke mindst i afviklingsperioden.

Opbrud

Det var en underlig fornemmelse at komme ind i hangar 22 den fredag. Hangarhallen var øde, bortset fra eskadrillens ombyggede Volvo, malet i eskadrillens karakteristiske grønne farve, nogle jacks og filebænke var

der intet tilbage. Flyene var væk. I gangene ved kontorerne stod der kasser med udrustning, som skulle afleveres. Personellet gik stille omkring. Det var småt med de sædvanlige karske bemærkninger og store grin. I løbet af få måneder vil her være helt tomt.

38 år

Eskadrillen blev 38 år på nær 12 dage. Ved oprettelsen den 3. januar 1955 hed den Fighter Recce/Photo Recce, FR/PR-Fligheten og fløj med F-84G der var forsynet med en tiptank fra en T-33, som var fyldt med kameraudstyr. Den 2. maj 1957 fik man de første RF-84F Thunderflash og den 12. januar året efter afleverede Fligheten sine 84G'ere.

Nu begyndte en mere professionel tid for Fligheten, man blev mobil med indførelsen af 12 busser som udgjorde Photographic Intelligence detachment, PID. Første april 1960 blev FR/PR-Fligheten nedlagt og videreført, som Eskadrille 729. Denne eskadrillen historie daterer sig tilbage til 1. september 1953, men det er en anden snak. Hvad der er bemærkelsesværdigt er, at eskadrillen har fløjet den samme flytype, RF-35 siden 1971, i mere end halvdelen af sin levetid.

Sidste svære dage

Da SUM stod ude foran eskadrillen og skulle sige farvel til sit personel, sagde han, -De sidste dage har været sværere end jeg havde troet. Det var især slemt efter at vi forleden (21. december, red. bem.) havde fløjet den sidste tur.

Jeg vil gerne takke jer alle for et godt samarbejde og de gode menneskelige relationer her altid har været. Det er den slags der gør, at vi alle kan mindes tiden i eskadrille 729 med glæde.



Ingen eskadrille i Flyvevåbnet har undladt at gøre noget for at i det mindst være anderledes end "de andre". Man har styrket sit image på de festligste måder. I Eskadrille 729 var det blandt andet ved at have en ombygget Volvo malet i eskadrillens grønne farve og med det afrene højrevendte høgehoved i guld påmalet bilens sider.

Holdt på til det sidste

-Hvordan har eskadrillen holdt mod det oppe indtil den sidste dag, spurgte vi SUM efter paraden. -Vi har, som eskadrille deltaget i alt, hvad det har været muligt at deltage i. Vi har insisteret på at blive betragtet, som en eskadrille der fungerede. Vi tiltuske os alle de "Good deals" det var muligt, blandt andet eskadrillerotationer, hvoraf den sidste gik til Jever. -Et andet kendetegn på, at det gik godt helt til sidst var, at vi undgik slendrian og mange fejl. Vi måtte notere et par småfejl, men de kunne ikke tilskrives, at eskadrillen er under afvikling. -En eskadrille er normalt en tæt sammenhængt enhed. Har du følt, at personellet var kede af at miste den identitet, der følger med det at arbejde i en eskadrille? -Selvom vi har skiftet mange folk ud i den senere tid med folk fra blandt andet Eskadrille 725, så er der blevet fokuseret meget på sammenholdet og på våbensystemet. Den 27. oktober havde vi en fest, hvor alle der havde

gjort tjeneste i Eskadrille 729 var inviteret. Der kom 340.

Sammenholdet giver sig også udtryk i, at de bødeklapper man har haft, vil prøve at lave en reunion om to år. Pilotforeningen "Old Hawks" har etableret sig med en bestyrelse, som holder styr på, hvor de gamle 729's piloter befinder sig.

Flad fornemmelse

-Hvordan har det været at være chef for en eskadrille under afvikling? -Jeg tiltrådte, som eskadrillechef i august 1991. På det tidspunkt var vi ikke sikre på, at eskadrillen skulle lukke. Det var mere med en fornemmelse af, -Hvad nu?

Jeg var dengang indstillet på, at jeg skulle være chef for Flyvevåbnets absolut bedste eskadrille. Virkeligheden blev altså lukning. -Hvad skal du lave nu? -Det ved jeg ikke. Foreløbig har jeg fået to måneder til at afvikle eskadrillen. Folkene er på vej til nye jobs.

Dem der skal pensioneres indenfor overskuelig tid, bliver her på Karup. I det hele taget har jeg været glad for den smidige måde afviklingen er foregået på. SUM var ikke sikker på, at fremtiden indebar alt for megen flyvning da vi spurgte ham, om han skulle "flyve skrivebord" i en stabsfunktion i fremtiden. -Jeg har vel fået lov at flyve så meget som det er muligt, svarede han, -Nu har jeg

holdt mig flyvende siden 1977, og meget mere kan jeg vist ikke forvente.

Indstillet os så småt

Flyverspecialist og klarmelder John Nielsen har gjort tjeneste i Eskadrille 729 siden 1969. I mange år har han været tillidsmand for sine kolleger i eskadrillen. Om lukningen siger han, -Vi indstillede os så småt på, at der skulle ske noget.

Efter Forsvarskommissionens Beretning kom ud, løb rygterne jo hele tiden forud. Mine kolleger har taget det hele rimelig afslappet. Ikke mindst efter at det blev klart, at alle ville få et andet job.

Kun en enkelt har, men det er på grund af sygdom, sagt sin stilling op. -Det er min opfattelse, at Centralforeningen for Stampersonel, CS, har gjort det godt i den store sammenhæng og ikke kunne gøre mere for at bevare Karup. Vi har blot stadig svært ved at forstå, at den mest velbeliggende base i miljø- og andre sammenhænge, blev den der skulle nedlægges.

Problemer

Om det at skulle arbejde et nyt sted siger John Nielsen, -Det er såmænd ikke det at skulle have et nyt arbejde, der er problemet, det er mere konsekvenserne vi er kede af. -Du kommer



Efter paraden var der uddeling af gaver til mange der i deres mange tjenesteår havde gjort en ekstra indsats i eskadrillen. Her er det flyverspecialist og tillidsmand John Nielsen der får overrakt sin gave af eskadrillechefen, F.S. Rasmussen, SUM.

kørsel om dagen. Det er ikke blevet mindre surt med de skatteregler der er indført her fra 1. januar. Ganske vist er vi mange der har fundet sammen på kørehold, men alligevel, slutter John Nielsen, -Vi er ikke begejstrede for det der er sket.

Solskin

Selvom solen skinnede den 21. december og sigtbarheden var næsten uendelig, hørtes ingen jetlarm over Karup. Et par af Flyveskolens Saab

Supporter T-17 var i luften over Karup den formiddag.

For det indre blik kunne man rulle filmen tilbage og tænke på dengang da flyvestationen var befolket af mindst tre eskadriller jetkampfly og, hvor luften var tyk af jetstøj fra tidlig morgen til langt ud på eftermiddagen for ikke at tale om aftenen når der var natflyvning.

De tider er forbi. Kommer de igen, er det fordi situationen i verden har forandret sig, til det værre - det ønsker vel ingen!

til et nyt sted, og skal så at sige bygge dig selv op fra bunden. Du skal tilkæmpe dig en plads i gruppen og så i øvrigt finde dig tilrette. Det bliver sikkert ikke lige let for alle. -Hvad skal du selv lave? -Jeg skal til Flyvestation Ålborg. Det betyder 270 km



Tegneren Villy Jensens opfattelse af afskeden med F-35 DRAGEN.

Natflyvning - en særlig form for træning

**Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schajffel-Nielsen**

Det er tirsdag aften i midten af november. Hele ugen skal Hærens Flyvetjeneste (HFT) flyve natflyvning. I går aftes gik det ikke så godt. Bird intensity (fugletætheden), der beskrives på en skala fra 1 til 8, lå og svingede mellem 6 og 8. Det betød, at man skulle flyve i 2500 fods højde. Det kunne man også godt, hvis ikke flyvereglerne havde forlangt 1000 fods vertikal afstand til skyer. Dem havde man i imidlertid observeret lå i 3000 fods højde. Altså, -aflysning.

Ikke tabt modet

Med mandagsudsigten til aflysning, gik JOR, flyverløjtnant J.B. Lauridsen, i gang med at planlægge sin flyvning for tirsdagen. Han skulle nemlig aflevere flyveplanen for tirsdagens flyvning til Wing Ops inden tirsdag klokken 12. Da man først møder klokken 14 til natflyvning, skulle flyveplanen afleveres dagen før. Planen indeholdt oplysninger om flytype, starttidspunkt og flyverute. I dette tilfælde en Fennec, starttidspunkt kl. 1855 Z (1955 dansk tid), flyverute, Vandel, Svendborg, Storebæltsbroen, Beldringe, Vejle, Rårup, Billund og hjem til Vandel.

Delvis operativ

JOR er på vej til at blive operativ pilot på Fennec. Han har efter gennemgang af teknisk uddannelse for piloter, typeomskoling til Fennec og et Combat Skill-kursus (kampuddannelse) opnået status, som delvis operativ. Det sidste kursus indeholder elementer, som; lavflyvning (NOE Nap og the Earth), stillingsindtagelse og formationsflyvning samt et skyttekursus. Han kan altså både flyve helikopteren og skyde med TOW-

Mandag eftermiddag. Flyverløjtnant J.B. Lauridsen, JOR, er i gang med at planlægge tirsdagens natflyvning, som vi fik lov at deltage i.



missiler, bare ikke på een gang. Men nu er det altså tirsdag og der skal flyve natflyvning.

Briefing

Klokken 1415 er der briefing. Forecasteren er denne tirsdag i sit gode lune. Sigtbarheden er næsten uendelig og skyhøjden i det mellemhøje lag. Ingen hindringer der. Den autoriserede officer deler fly ud til de

piloter der skal ud at flyve når det bliver mørkt. Teknikken, det vil sige Flight Linen får hermed også at vide, hvilke fly der skal klarmeldes. Herefter skal der foretages kontrol af TTVN (Taktisk Transportabelt Visuelt Natlandingsystem). Foruden TTVN består det feltmæssige natlandingsudstyr af lamper der stilles op i et landings-T, som viser piloten kursen ind til landingsstedet, medens TTVN viser ham, om han ligger på den



Flyverløjtnant T.E. Jørgensen sveder over den årlige All Weather Test. Der er omkring tre timer til at løse opgaven.

rigtige Glide Slope, på dansk glidebane eller nedstigningsvinkel.

Forberedelser

Ikke alle skal flyve natflyvning denne tirsdag aften. I briefinglokalet sidder JOE, flyverløjtnant J. Mikkelsen og arbejder, i et kontor længere nede af gangen er TOL, flyverløjtnant T.E. Jørgensen, beskæftiget med samme opgave. -Begge er i gang med den årlige All Weather Test. At vælge jobbet, som pilot, betyder ja til prøver livet igennem.

Efterhånden, som mørket sænker sig kommer der mere og mere liv i kompagnibygningen. Flight Linens klarmeldere har længe været i gang. De er ude i de forskellige shelters for at klarmelde de helikoptere der skal ud at flyve denne aften. Flyverspecialist O. Sten, der er klarmelder på Fennec'en fortæller, -Først skal vi vide, hvilken konfiguration (hvad slags udstyr) helikopteren skal have med. I gamle dage på H-500 var det ikke så vanskeligt, den havde kun nogle få konfigurationer.

Det er noget andet med Fennec'en. De større konfigurationsændringer

har lederen af Linen sørget for er i orden.

Grundighed lig flyvesikkerhed

Når vi kommer ud til luftfartøjet, tjekker vi i driftjournalen at, der ingen anmærkninger er. Det vil sige, at vi kontrollerer, at de eftersyn der skal udføres på tid, som for eksempel batterikontrol nu også er udført. Hvis det sidste DD, daglig inspektion, der har en gyldighed på 36 timer er udløbet, så laver vi et nyt DD. Når et fly kommer hjem efter en flyvetur indenfor de 36 timer, så laver vi det vi kalder et DE, som er et mindre eftersyn end et DD. Kommer flyet hjem med en fejl på, som vi ikke selv kan klare, skal vi have fat i specialisterne fra enten Flyelektronik- eller El-værkstedet afhængig af fejlen. Er det en fejl de kan klare her og nu, så bliver den udbedret. Kan det ikke lade sig gøre, må vi skubbe flyet ind og vente til dagen efter.

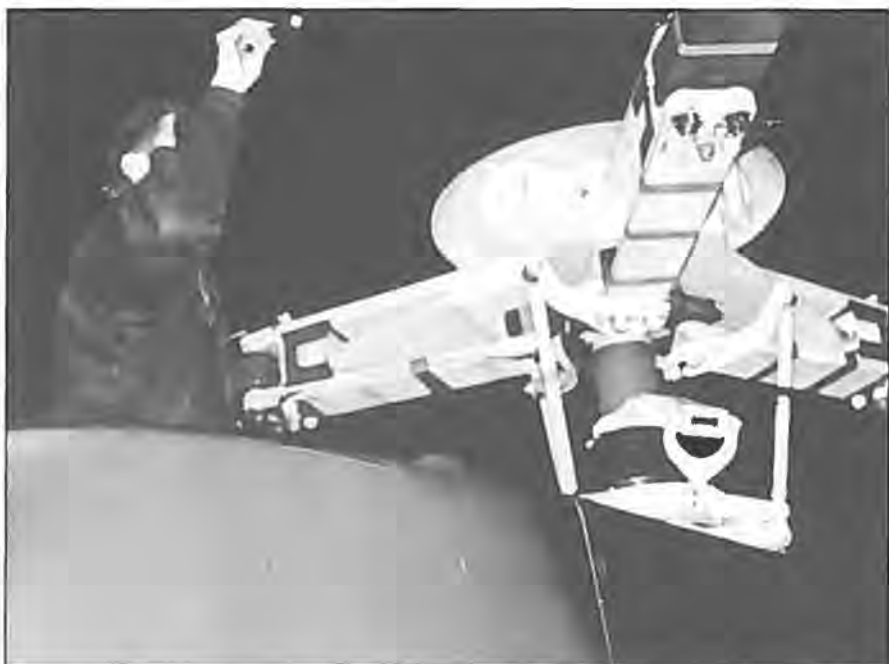
Ud i kulde og mørke

Klokken er omkring 1830 Z. Nu er det afgang med bussen ned til

Fennec'en i en fjern shelter. Med i bussen er JOR, skytte og observatør oversergent F. Bech (BEC), en engelsk exchange officer og FLYnyt's medarbejder. Vejret er klart, men det er hundekoldt. Med en lommelygte og en inspektionslampe til hjælp, går JOR i gang med sit walk around check (pilotens inspektion af helikopteren før start). Vi andre står og bævrer lidt i kulden der kryber ind gennem flyvedragten. Check'er er slut og vi bliver spændt ind i selerne. Her skal det tilføjes, at sætte sig i sædet på en Fennec føles næsten, som luksus. Sammenlignet med så mange andre flytyper. Der høres mere eller mindre uforståelige udtryk i headsettet, hver gang kan det ses at en hånd i cockpittet føres til en eller anden kontakt. -Nå, så er vi vist klar lyder det. Starteren slås til og først høres den lave lidt rumlende lyd fra starteren efterfulgt af en tiltagende hvinen fra Turbomeca Arriél-motoren da der kommer liv i den. Hovedrotoren begynder at dreje rundt. Nu



JOR, flyverløjtnant J.B. Lauridsen, i færd med at gennemføre sit Walk Around Check. Her er det hovedrotoren den inspiceres.



kan det ikke vare længe. Opkald til tårnet for Hover Taxi! Tilladelsen givet. Fennec'en løftes fri af jorden. Lidt fremme foran begynder klarmeldereren, O. Sten at vinke os ud. Det sker med to gule stavformede, blændfri lygter. I landingslyset fra helikopteren kan man se den gule stribe nede på rullevejen. Nu svinger Stens højre arm ud i vandret medens venstre foretager vinkende bevægelse. Vi svinger til venstre og hover ned mod hovedbanen. -Vandel Tower Army 234 ready for take off! Fra tårnet lyder det tilbage, -Army 234, Vandel Tower you are cleared for take off! Vi er på vej.

Ikke Svendborg denne gang

Et utroligt syn. Næsten uendelig sigtbarhed og nedenunder breder landet sig ud. Byer og landsbyer badet i lys. Lige for Randbøldal ude til højre Egtved og skråt fremme til venstre Bredsten. Så dukke Vejle, Kolding og sidst Fredericia op i synsfeltet. Det er

utroligt flot syn. BEC giver JOR en kurs og retningen korrigeres til 113 grader. Nu er der kun tilbage at nyde det. JOR har i mellemtiden skiftet til Vandel Approach, som er fysisk placeret i Billund. JOR melder fra til Approach'en og vi er ude af kontrolzonen. Vi passerer over Fredericia og ind over Middelfart. Beldringe kaldes op for tilladelse til at passere den sydvestlige del af kontrolzonen. Inden længe er vi ude igen og melder fri af Beldringe. BEC giver en ny styring til JOR og kursen sættes mod den nye Storebæltsbro. Vi slår et slag ud over den og vender derefter næsen mod Odense. Min engelske medpassager konstaterer, at dernede må H.C. Andersens hus ligge. Det bekræftes. Han har i øvrigt demonstreret et ret stort dansk ordforråd. Samtalen ender dog stadig i det engelske. -Men jeg vil lære dansk, siger han, på dansk. JOR har igen talt med kontrollen i Beldringe og der meldes fri af kontrolzonen.

TTVN

-Kan du se den skov dernede JOR? spørger BEC, -Ja, svarer JOR. -Kan du ikke lige flyve hen over det fjerne hjørne, så resetter jeg doppleren, fortsætter BEC. -OK, lyder svaret. Vi flyver hen over Søndermarken ved Vejle og sætter derefter kursen ud

Nede på den faste jord udveksler klarmeldereren, flyverspecialist O. Sten de sidste bemærkninger med observatør og skytte på Fennec'en, oversergent F. Bech.

mod Rårup, en lille flyveplads ude mellem Horsens og Julsminde. Der skal vi finde landings-T'er og TTVN. At navigere efter byer af størrelsen Kolding, Vejle og Odense er jo ikke så svært i næsten uendelig sigtbarhed. At finde TTVN for enden af et T ved Rårup er straks lidt sværere. Lyset i en bondegård kan have samme "opsætning" som T'et, så der skal ses godt efter. Da lysstyrken, på grund af næsten udbrændte batterier i TTVN næsten ikke er til at få øje på, bliver livet pludselig ikke så lidt vanskeligere. Ikke mindst når man søger at følge med fra bagsædet.

Der et det

-Vi skal være der nu siger BEC. De to par øjne i cockpittet stirrer ned mod jorden. Man føler, at helikopteren langsomt går ned mod jordoverfladen. -Nej, siger JOR, det der er en gård. Vi går rundt igen. Hvornår og hvordan de to fik øje på TTVN'en vides ikke, men pludseligt er landings-T'et synligt nogle få hundrede meter fremme. TTVN'en kan man stadig ikke se fra bagsædet. -Gud ved, hvor meget højde vi har tilbage? Helt automatisk ryger den tanke gennem hovedet. Det giver næsten et helt gib i en da man pludselig kan se skyggen fra styrbords ski nede på jorden. Vi glider hen over T'et. JOR taler med det jordpersonel der betjener TTVN'en og meddeler, at vi flyver hjem. Der er i øvrigt ingen grund til at blive nervøs ved anflyvningen til TTVN. Der er i forvejen recognosceret for forhindringer ud i en sikker

Flyvestation Karup Karups skytter tog det fornemste trofæ

afstand, så man er sikker på, at luftfartøjet ikke ramler ind i en mast eller et højt grantræ. Flyvesikkerheden må ikke kompromitteres.

Juletræet

P-234 tager højde igen og kursen sættes 270 grader. Vi er på vej hjemover. Først skal der dog lige laves en ILS-anflyvning til Billund Lufthavn. Til glæde for passagererne spørger JOR Billund Tower, om de ikke kan sætte lys i hele "juletræet". Det er en fantastisk og næsten forvirrende oplevelse. Det ser ud, som en kasse af lys, der står op i luften på en stilk. Det tager lige et øjeblik at få hjerne og nethinde bragt i overensstemmelse. Flot. -Tak for denne gang siger JOR til Billund og drejer hjem mod Flyvestation Vandel. Her er "juletræet" ikke nær så flot, men effektiv, som det skal være. Vi hover ned ad nordlige parallel og ind i eskadrilleområdet. Her står Sten og tager imod. Igen er det de gule stavformede lygter, der leder os det sidste stykke ind på platformen foran shelteren. Armene strækkes ud til siden. Op- og nedadgående bevægelser indikerer, at JOR kan sætte helikopteren ned - der er ingen forhindringer nedenunder. Blødt sætter den sig til hvile - turen er slut. Næsten. JOR og BEC hjælper Sten med at få transporthjulene anbragt på skiene, hvorefter alle hjælper med at skubbe P-234 ind i shelteren. Klokken er 22 og det er ikke blevet mindre koldt. Ovre i det fjerne står forløberen for Fennec'en. Artilleriflyvebatteriets gamle Piper L-18C Super Cub. Det bliver kun til et langt blik inden vi haster over i bussen for at komme hjem i den varme kompagnibygning. Et spændende tur er til ende. Besætningsmedlemmerne siger selv, -Det er sådanne oplevelser der gør, at vi bliver ved. Det tro da pokker.

□



Flyvestation Karups guldhold i militær felttskydning. Bagerst fra v. sergent Hugo Hedegaard og oversergent Finn Elbæk. Forrest fra v. seniorsergenterne Ole Johnsen og Jens Martin Rasmussen.

Dansk Militært Idrætsforbund (DMI) afviklede sidste år sine jubilæums-mesterskaber på Flyvestation Karup og i Vingsted. Flyvestation Karup fik opgaven med at arrangere mesterskaberne i allersidste øjeblik da Hærens kampscole i Oksbøl, som var den oprindelige arrangør, pludselig fik travlt med uddannelse af den fællesnordiske FN-styrke. Stævnets omfang burde have skræmt alle væk, men nej. Ikke mindst takket være Eskadrille 661 og Flyvestation Karups rutinerede pensionister blev opgaven løst til DMI's store tilfredshed.

Ubeskedne

At være arrangør er ikke lig med at være tilbageholdende eller beskedne. Det pæneste træ i skoven i skytte-

kredse er at blive nummer et i militær felttskydning for hold. Det vindende hold kom fra, -Flyvestation Karup.

Det bestod af seniorsergenterne J.M. Rasmussen, O. Johnsen, oversergent F. Elbæk og sergent H. Hedegaard. Sidstnævnte fik en andenplads i geværskydning for hold. Da det ikke var nok, tog kaptajn K. Rasmussen, oversergent F. Elbæk og flyveroverkonstabel E. Madsen sig af at vinde den specielle disciplin "Grovpistol". Herudover blev det til en individuel andenplads til Flyvestation Karups bedste militærskytte nogen-sinde, seniorsergent J.M. Rasmussen, hvor Elbæk måtte nøjes med en femteplads. I pistolskydning blev det til en tredjeplads.

□

Kilde IFK Idrætsmeddelelse

Miljøledelse - pilotprojekt Aalborg

Af Miljøofficer Kaptajn Johan A. Johansen.

Hvad er miljøledelse. Kort fortalt er det en kortlægning af egen virksomheds miljøbelastninger og en handleplan til at forbedre disse. Dette arbejde iværksættes ud fra flere grunde, hvoraf de forretningsmæssige og lovgrundlaget vejer tungest, men også forsvarets renomé og hensynet til det omkringliggende miljø er vigtigt.

For tiden er forsvaret den eneste statsinstitution, der har iværksat indførelse af miljøledelse. Men for at forstå hele dette kæmpe arbejde, vil jeg skitsere lidt baggrund og hvad arbejdet så egentlig består i.

Med udgangspunkt i 2 love - Miljøbeskyttelsesloven af 6 JUN 1991 - Naturbeskyttelsesloven af 3 JAN 1992 har forsvarsministeren udarbejdet en miljøstrategi.

Med den som grundlag har Forsvarskommandoen udarbejdet FKOBST 610-6 af AUG 1993 Miljø- og naturbeskyttelse. Heri er det bestemt at Flyvestation Aalborg (FSNAAL) skal være pilotprojekt, hvis erfaringer skal danne grundlag for indførelse af miljøledelse ved forsvarets øvrige institutioner.

Forsvarskommandoen (FKO) har derfor udarbejdet et direktiv for pilotprojekt Aalborg, hvor formålet er at finde en model for, hvorledes miljøledelse kan indføres ved forsvarets øvrige institutioner, samt at FSNAAL skal have en rammegodkendelse ved Nordjyllands Amt og miljøcertificeres inden udgangen af 1994.

Pilotprojekt

FKO begrundelse for at vælge FSNAAL til pilotprojektet, er at vi er en hovedflyvestation med en meget kompleks opbygning, og produktionen omfatter de mange potentielle

forureningskilder, ligesom FSNAAL er vært for en række gæsteenheder.

I projektet indgår følgende:

- Operativ Flyvestation med Operation-, Station- og Materiel-afdeling, med de herunder hørende operative eskadriller, værksteder tjenester.
- Civil Lufthavn under Statens Luftfartsvæsen (SLV).
- Forsyningsdepot (FSD) og Hovedværksted (HVK) hørende under Flyvematerielkommandoen (FMK).
- Jægerkorpset (JGK) placeret på flyvestationen hørende under Hærens Operative Kommando (HOK).
- Et værnsmæssigt køreteknisk anlæg, administreret af Jyske Trænregiment.

Miljøledelse kan opdeles i to faser som vist på figur 1. Den indledende miljøgennemgang er fase 1, og fase 2 er en ellipse hvor de fire hovedelementer, politik, handleplan, udførelse og kontrol til stadighed forbedrer miljøområdet.

I loven er det bestemt, at forsvarets øvrige myndigheder skal have gennemført en miljøgennemgang, og baseret herpå have ansøgt om miljøgodkendelse inden 1 januar 1997. Det er endvidere sådan, at amterne giver miljøgodkendelsen, hvis der er indført miljøledelse efter f.eks. Britisk Standard (BS) 7750. Denne standard fastsætter, at der skal etableres en organisation, gennemføres en miljøgennemgang. Derefter formuleres en politik og en målsætning, samt der udarbejdes en handlingsplan og en ledeshåndbog som værktøjer for arbejdet. Baseret på handlingsplanen oprettes et særligt budget, med tilsvarende registrering, kontrol og rapportering. Afsluttende revideres de opstillede mål og den dertil hørende politik, hvorefter pro-



Miljøofficer KN J. A. Johansen

cessen gentager sig, egentlig i det uendelige.

Pilotprojekt Aalborg har etableret en organisation for den indledende miljøgennemgang som anført i figur 2. Styregruppen består af CH/S-AFD, CH/M-AFD, CH/HVK, CH/Aalborg Lufthavn (AALLH), repræsentant fra FKO og Forsvarets Bygningstjeneste (FBT), Miljøofficeren (MIO) og COWI som rådgiver.

Undersøgelser

I det praktiske arbejde er Miljøofficeren bistået af konsultfirmaet COWIconsult (COWI) i Aarhus, COWI, der har erfaring fra lignende opgaver for industrien, har den faglige viden, så som love, bestemmelse og bekendtgørelser, endvidere grundig indsigt i den standard FSNAAL skal certificeres efter.

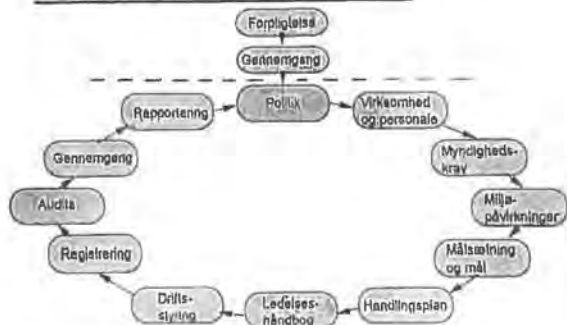
Pilotprojektet er afgrænset til FSNAAL matrikel, og under selve miljøgennemgangen er følgende undtaget:

- En støjundersøgelse vedr. flystøj.
- En skydebaneundersøgelse vedr. belastning mm.
- Hedeselskabets rapport vedr. FSN olie- og kemikalieoplægning.

Disse rapporter skal indarbejdes af COWI og miljøofficeren i den handlingsplan, som FBT skal anvende i ansøgningen til Nordjyllands Amt om miljøgodkendelsen.

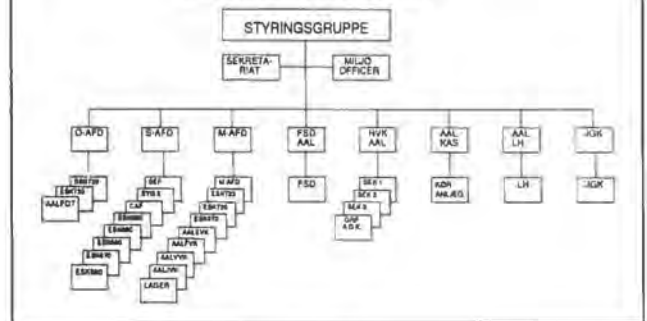
Før det egentlige registreringsarbejde påbegyndtes, var det nødvendigt at oprette en bygningsdatabase, hvor alle ca. 700 bygninger er blevet indlæst. Bygningerne er spredt ud over et areal på ca. 10 KM², hvorfor det

Stadier i implementeringen af et miljøledelsessystem



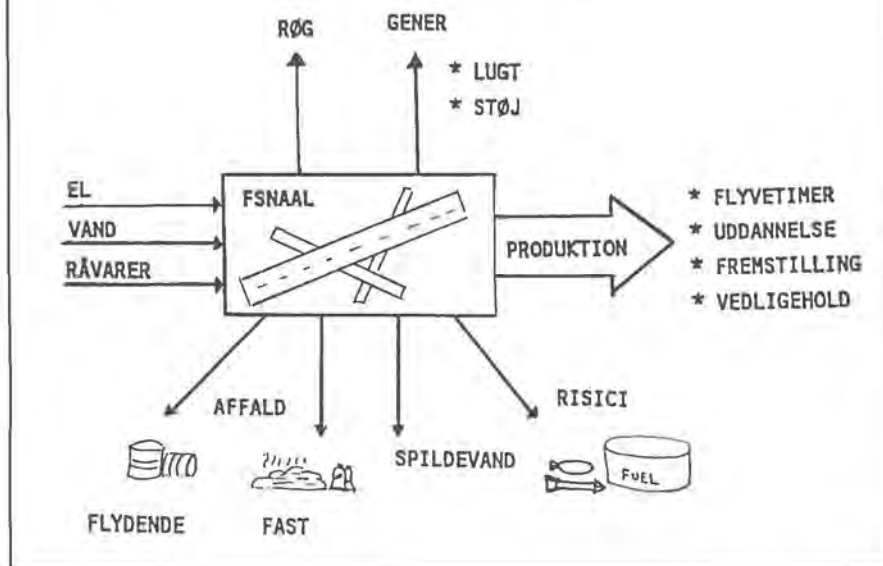
Figur 1.

MILJØORGANISATION



Figur 2.

MILJØRELATIONER



Figur 3.

har været nødvendigt at indlæse koordinater for hver enkelt, samt tilhørsforhold.

For at gennemføre den indledende miljøgennemgang er der uddannet ca. 120 medarbejdere på flyvestationen. Halvdelen 1 dag og den anden halvdel 2 dage.

Miljørelationer

Der er ved alle enheder udarbejdet bruttolister for de miljørelationer der er anført på figur 3. En bruttoliste indeholder en beskrivelse af, hvad der registreres for, samt hvilken miljørelation der er tale om, og stofmængden pr. år, emballage type og mængde, opbevaringssted og et bemærkningsfelt. Der er derfor opstillet data for hvilke ressourcer, der er

indgået i arbejdsprocesserne, samt hvilke rester der bliver tilbage til miljøet gennem luften, jord eller vandet.

Opdeling af miljørelationer:

Ind: Råvarer, el- og vandforbrug.
Ud : Luftkast, flydende og fast affald, spildevand, gener og risici.

Pilotprojektets tidsplan er opdelt i fase 1, der strækker sig fra start i uge 41 1993 til uge 13 1994, og fase 2 med de aktiviteter der efterfølgende skal iværksættes.

Mange inddraget

Det har været en fornøjelse at være projektleder for et team af arbejds-

gruppemedlemmer, der har taget opgaven alvorligt, og seriøst arbejdet frem mod det resultat at være færdig med registreringen i uge 49. Med den store indsats er den stramme tidsplan overholdt for alle arbejdsgrupperne, selvom de 28 arbejdsgrupper har eget arbejde der også skulle udføres. Det har også været meget nødvendigt at følge tidsplanen, således koordineringen med konsulentfirmaet er mulig, og sluttidspunktet for projektet overholdes. FSNAAL har løbende i projektperioden afholdt en række møder i styringsgruppen, med Nordjyllands amt, FKO og FBT, samt med COWI.

Der udestår således følgende der skal være færdig inden 1 APR 1994:

Fastsættelse af FSN interne miljøorganisation med tilhørende bemanding og kompetence.

- Udarbejde FSNAAL miljøpolitik og give forslag til styringsgruppen om FSNAAL handlingsplan.
- Forslag til miljøgodkendelse skal fremsendes til FBT, herunder miljøpolitik og handlingsplan.
- Projekterfaring fra pilotprojektet skal videregives til FKO FBT. Disse erfaringer skal være med til at danne en model for indførelse af miljøledelse ved forsvarets øvrige enheder.

FKO og FBT udarbejder et oplæg til den indledende uddannelse af forsvarets personel der skal varetage miljøledelse. Der arbejdes ligeledes på en model, hvor dette skal integreres i den øvrige uddannelse. Forsvarets Forvaltningsskole er udpeget som uddannelsesinstitution. Yderligere information kan indhentes ved kontakt til FSNAAL miljøofficer på lokal 2580.

Vil gerne kunne se døgnet rundt



Den belgiske A 129 Agusta helikopter monteret med FLIR-sigtet. I baggrunden HFT's panserværnshelikopter Fennec, som indtil videre må nøjes med et optisk sigte. (foto s-r)

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Sidste efterår var den belgiske hær nået så vidt med implementering af Helitow på deres A 129 Agusta helikoptere, at de var klar til at foretage den første skarpe skydning. Hvem havde prøvet det før? Det havde Hærens Flyvetjeneste, lettere HFT, hvad var så mere enkelt, end at udnytte HFT's kunnen på det område.

Som tænkt så gjort og et antal A 129-helikoptere ankom til Flyvestation Vandel for at arbejde sammen med HFT i en uges tid og dermed gennemføre deres første skarpskydninger i Danmark, nærmere betegnet Rømø Ranges (skydeområde).

FLIR

Forskellen på det belgiske og HFT TOW (Tube fired, Optically tracked, Wire guided Missile) (Affyret fra rør,

optisk observeret, ledningsstyret missilsystem) er, at belgiernes sigte-system har indbygget FLIR (Forward Looking Infrared Light) (fremadrettet infrarødt lys). HFT's piloter fik lejlighed til at afprøve, hvorledes et optisk sigte forbedret med et FLIR-system virker. Forskellen er enorm.

Ser gennem alt

Vi fik lejlighed til at se, hvor stor forskellen er mellem de to typer sigter. Den dag vi kiggede med, var der tale om en smule dis. Disen lagde sig i skovkanten rundt om flyvestationen og i denne kunne kampvogne og andre fjendtlige våbensystemer samt personel gemme sig. De ville med et minimum af sløring være skjult også for det optiske sigte, kaldet basic system. Så blev FLIR-systemet koblet på basic. Hovsa, pludselig blev master og andet, der "gemte" sig i disen ude på flyvefeltet og op mod skovkanten synligt. En ikke erkendt bil lyste op i sigtet. FLIR klarer ikke bare at "se" gennem dis, men også regntykning, røg, tåge og mørke gennemtrænges.

Med FLIR monteret i sigtet vil man kunne operere med Fennec'en døgnet rundt. De billeder vi havde set, hvorledes en kampvogn afslører sig, var ikke det bare løgn.

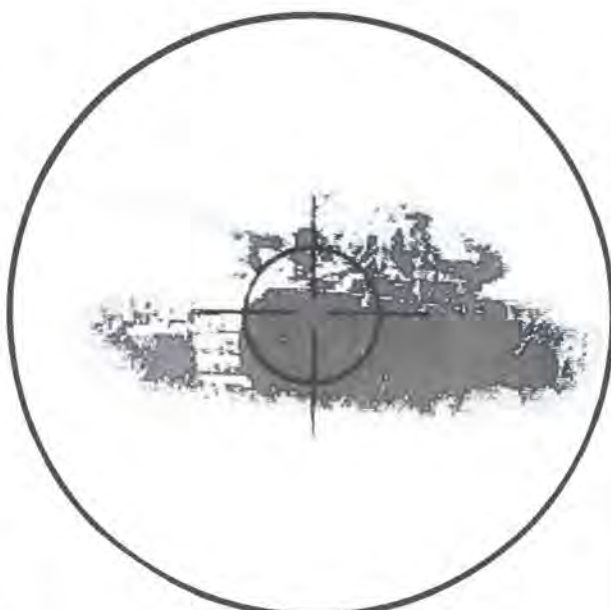
Alt tager tid

Pär Arvidson fra Saab Instruments i Jönköping var på Vandel for at informere om FLIR-systemets muligheder. Han fortalte, at FLIR-systemet produceres af Westinghouse er integreret i sigteenheden der sidder ovenpå A 129 Agusta helikopteren. En kompressor leverer det tryk der skal til for at operere med sigtet. Det tager et minut at gøre sigtet operationsklart, hvis der er tryk på systemet. Skal trykket først etableres går der mellem 20 og 30 minutter. Han

Day...



Night



Til venstre ses det termiske billede af en kampvogn ved nattetide og til højre, hvorledes den samme kampvogn afsløres i dagslys. (billede stillet til rådighed af Saab Instruments).

fortalte, at en af fordelene ved FLIR er, at det eliminerer den tid, hvor røgen fra missilet kan sløre skyttens udsigt, normalt seks-syv sekunder, svarende til 1500 m flyvestrækning med missilet. Altså vil man opnå at fjerne denne gene. Fra HFT's side lægger man ikke skjul på, at ønsket om at få etableret en 24-timers operationsmulighed er det man ønsker for at kunne udnytte sit våbensystem fuldt ud.

FLIR eller optik

Når der skydes med HELITOW2, vælger systemet automatisk mellem anvendelse af det optiske sigte VDO, eller FLIR, afhængig af, hvad der er den sikreste metode. Skytten kan også vælge manuelt og dermed måske kun anvende det optiske sigte, DVO, alt efter forholdene.



Flyvevåbnet

Penge til bygninger

Forsvarsminister Hans Hækkerup har søgt Finansudvalget om 35 mio. kr. til renovering og ombygning af henholdsvis Flyvevåbnets Officersskole og Flyvevåbnets Specialskole. Pengene skal bruges til ombygning

og renovering af 13 eksisterende bygninger så de kan anvendes til administration, undervisning og indkvartering fortalte JyskeVestkysten den 7. december 1993.



tinbox tillægget



tinbox tillægget holder en pause men kommer igen !

Den tidlige udvikling af katapultsædet

*Af Flight Lieutenant
David G. Newman,
Royal Australian Air Force.*

Katapultsædet er en accepteret del af livet for alverdens kampflyvere. Under uddannelsen er det en rutinemæssig del af uddannelsen af flyve fly med katapultsæde. For piloter, der flyver i nogle af verdens hurtigste jetfly, for eksempel F/A-18 er det den naturligste ting af verden at spænde sig fast i katapultsædet. Piloterne stoler på, at sædet fungerer som planlagt, hvis en hændelse under flyvningen udvikler sig til det punkt, hvor der bliver nødvendigt at forlade flyet. Mange piloter har i tidens løb set denne situation i øjnene og overlevet. Takket være katapultsædets effektivitet. Udviklingen af katapultsædet var en direkte følge af den teknologiske udvikling på flyområdet omkring den anden verdenskrig. Det gik snart op for begge parter i krigen, at flyenes forbedrede ydeevne samtidig vanskeliggjorde piloternes mulighed for at forlade disse i en kritisk situation. Piloterne var fortabt fordi de ikke havde kræfter til at forlade deres ramte fly. Deres fysiske kræfter rakte ikke til at overvinde den G-påvirkning og det vindtryk deres hurtigtflyvende fly genererede. Det blev klart, at en eller anden form for hjælp til at forlade flyet var nødvendig. Den skulle kunne skubbe piloten fri af luftfartøjet og dermed hindre det unødvendige tab af piloter. Hermed var konceptet for et katapultsæde givet. Fire lande, uafhængig af hinanden, begyndte at arbejde på problemet. Det var Sverige, Tyskland, Storbritannien og USA.

Tyskland

Tyskerne var absolut foregangsmandene i udviklingen af et katapultsæde til jagerfly. Efterhånden,



*Bernard Lynch klar til endnu en prøveudskydning i den 15 fod høje testrig.
(foto Martin Baker Aircraft Limited, Flyvevåbnets Historiske Samling).*

som det blev klart, at flyenes tiltagende ydeevne stillede krav om hjælp til at forlade flyet gik man i gang. De første eksperimenter med at løse problemet, at forlade et fly i stor hastighed, begyndte i 1939. Tre firmaer blev af Luftwaffe opfordret til at gå ind i arbejdet med at udvikle et katapultsæde, nemlig Junkers, Dornier, Focke Wulff og Heinkel. Design-

og udviklingsarbejdet udført af Junkers-fabrikkerne førte til, at dette firma blev det første, der i 1941 kunne installere et katapultsæde i et luftfartøj. Junkers tog senere patent på sædet. I 1944 producerede Heinkel et katapultsæde. Sædet var frugten af fem års detaljeret undersøgelse af, hvor stor en belastning den menneskelige legeme kunne udsættes for



*Martin Baker
katapultsæde
Mk. 1. (foto
Martin Baker
Aircraft
Limited, via
Flyvevåbnets
Historiske
Samling).*

under udskydning med katapultsæde. Det var da også dette sæde der blev standardsædet i Luftwaffe. I slutningen af 1944 var det installeret i forskellige fly, herunder heinkel 162 og Heinkel 219 Uhu (Ugle), en natjager. Faktisk skete den første succesfulde udskydning med katapultsæde i Tyskland fra den to-sædede heinkel He 219 den 11. april 1944. Unteroffizier (korporal) Herter og Gefreiter (flyveroverkonstabel og radaroperatør) Perbix blev begge belønnet med 1000 Reichsmark af professor Ernst Heinkel. Ved slutningen af den anden verdenskrig havde mere end 60 tyske besætningsmedlemmer ladet sig skyde ud af deres forkrøblede fly ved hjælp af katapultsæde. Flere af disse udskydninger var blevet optaget på allierede skudfilm, hvilket fremkaldte en del undren og overraskelse.

Sverige

I Sverige fulgte udviklingen nogenlunde den samme linie. De første katapultsæder, drevet af trykluft, blev afprøvet i januar 1942 fra et B-3 bombefly. J-21 jagerflyet, en svensk

produktion, som blev drevet frem af en push-propel var under sin jomfruflyvning i 1943 udrustet med et katapultsæde udviklet af SAAB. Dette sæde blev drevet af en enkelt krudtladning. Sædet blev forbedret gennem et stort undersøgelses- og videudviklingsarbejde. Udskydninger fra et amerikansk Boeing B-17 bombefly blev foretaget i februar 1944. Med et fuldt udviklet katapultsæde monteret i jagerflyene, skulle det svenske Flygvapnet ikke vente længe på den første udskydning. Det skete den 29. juli 1946, hvor fänrik B. Johansson, pilot på en J21-A jager måtte lade sig skyde ud fra sit fly.

Storbritannien

Ideen og konceptet for et katapultsæde var velkendt i Storbritannien i begyndelsen af 40'erne. Alligevel blev det 1944 inden udviklingen af et katapultsæde for alvor kom i gang. Måske var det en testpilots død i januar 1944 der blev katalysator for udviklingen af et britisk katapultsæde. Årsagen til dødsfaldet var, at medens han testfløj en af de tidlige Gloster Meteor jetjagere for the Royal

Aircraft Establishment, kom piloten ud for en nødsituation og var tvunget til at forlade flyet. Under sit forsøg på at springe ud. Under anvendelse af det der kaldtes over-siden-proceduren, blev han slået bevidstløs og var ude af stand til at udløse sin faldskærm, med det nævnte tragiske resultat. Ulykken kastede for alvor lys over de problemer det var forbundet med at forlade et hurtigtflyvende jetkampfly. Senere på året inviterede Ministeriet for Produktion af Luftfartøjer Martin-Baker Flyfabrikken, under ledelse af Sir James Martin, til at udvikle et katapultsæde i samarbejde med Royal Air Force (RAF) Institutet for Luftfartsmedicin. Dette samarbejde betød en hastig udvikling af et britisk katapultsæde. Martin-Baker udviklede en test-rig, der bestod af et næsten vertikalt 16 fod (5.28 m) højt tårn med styreskiner til sædet. Heri kunne man så evaluere de forskellige typer sæder. I riggen afprøvede man blandt andet, hvor stor en mængde krudt der skulle til for at give sædet den ønskede hastighed. Den 20 januar 1845 blev den første blindaffyring udført i riggen. Piloten var en 200 pounds vægt spændt fast i sædet. Udskydningen var en succes og blev efterfulgt af en rigtig affyring den 24. januar 1945, hvor en af fabrikkens flymekanikere, Bernard Lynch, blev skudt fire fod op i riggen. Yderligere prøver endte med, at man nåede op i ti fods højde. En Boulton Paul Defiant jager blev ombygget til at foretage test med det nye katapultsæde under flyvning. Med Brian Greenstead, som pilot, blev en dummy-pilot den 10. maj 1945 skudt ud fra Defiant-flyet. Den 24. juli 1946 var en historisk dag for den britiske katapultsæde-industri. På denne dato foretog den åbenbart frygtløse Benard Lynch det første live eksperiment med at lade sig skyde ud fra et luftfartøj i luften med katapult. Det skete i 8000 fods højde med en ha-

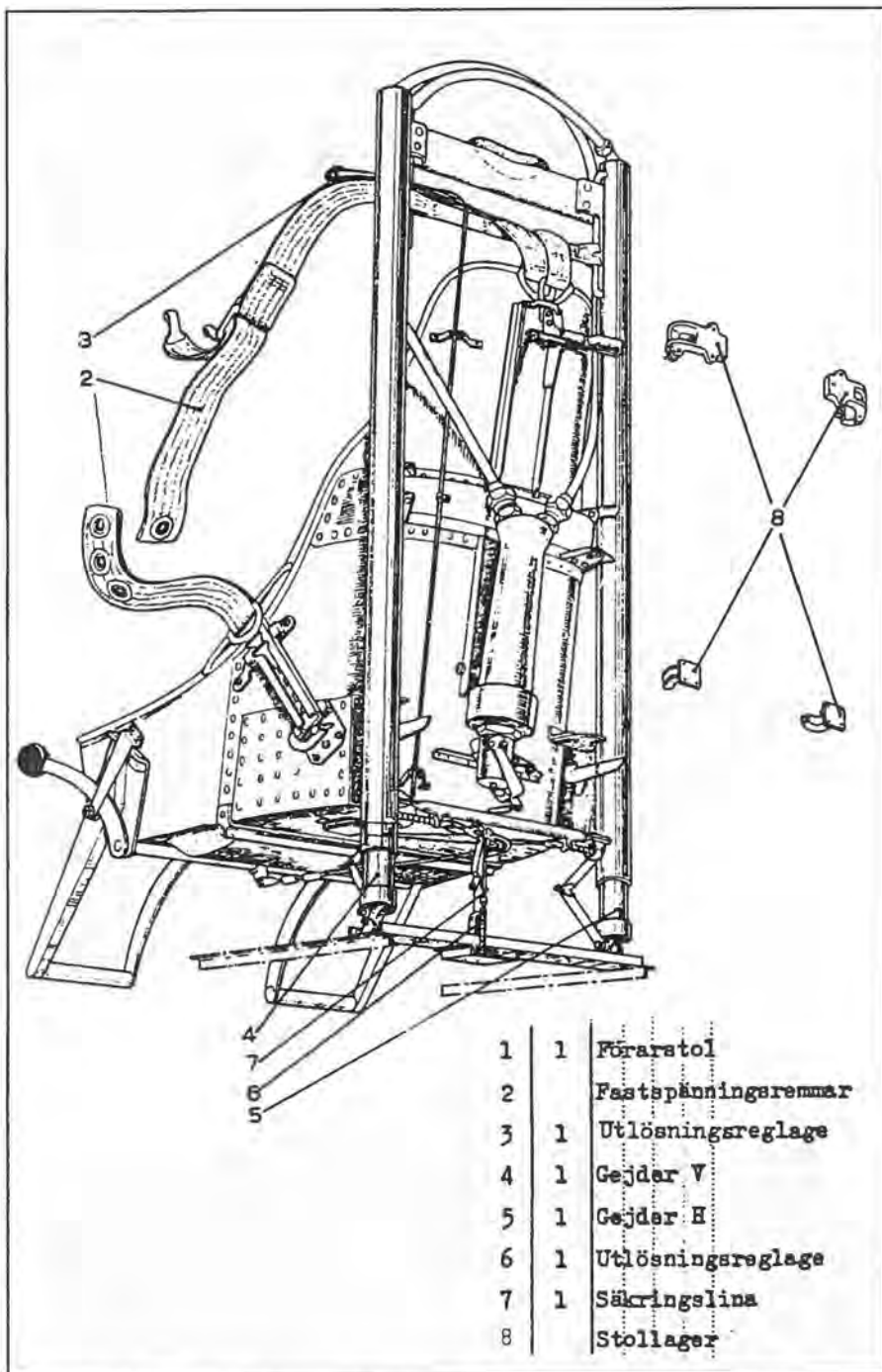
Katapultstol Mk 1 fremstillet til flyene SAAB 21A og 21R blev drevet ud af flyet med en krudtladning. (Flygvapenmuseet, Lindköping, Sverige)

stighed på 320 miles (592.64 km/t.) i timen. Udskydningen fandt sted fra bagsædet af en specielt modificeret meteor Mk. III. Det virkede og han gennemførte en perfekt landing. I juni 1947 blev det besluttet at RAF og Royal Navy skulle anvende Martin-Baker sædet i deres fly og snart efter var Mk I-sædet monteret i fly som, Canberra, Meteor og Sea Hawk. Først næsten to år senere den 30. maj 1949 fandt den første tvungne udskydning med katapultsæde sted i Storbritannien.

De Forenede Stater

USA var på ingen måde blot tilskuer til udviklingen af katapultsædet. I 1945, umiddelbart efter krigsafslutningen rejste et US hold under ledelse af W.R. Lovelace gennem Europa på en "Fact-finding mission" (jagt på oplysninger), de vendte tilbage til USA med et væld af viden. Et svensk J-21 sæde og et heinkel 162-sæde. Ikke længe efter, efter nogle foreløbige undersøgelser i USA omkring udskydningskarakteristikker, blev det første amerikanske sæde produceret.

Det første sæde var dog næsten identisk med det tyske Heinkel 162-sæde. Den første live-udskydning fandt sted over Wright Airfield i Ohio den 17. august 1946. United States Navy (USN) udførte deres udviklingsarbejde i samarbejde med Martin-Baker. Dette samarbejde kulminerede i den første live-udskydning den 1. november 1946. Den blev udført af løjtnant Furtek, USN, som lod sig skyde ud fra et Douglas A-26 fly over Lake Hurst. Den første live-udskydning fra begge værn fly fandt sted med nøjagtig tre ugers mellemrum i 1949, den 8. august måtte en USN-pilot lade sig skyde ud fra sit McConnell F2H-1 "Banshee" jager efter et flame out (død motor). Den 29. august måtte en USAF-pilot lade sig



1	1	Føraratol
2		Fastspänningsremmar
3	1	Utlösningsreglage
4	1	Gejdar V
5	1	Gejdar H
6	1	Utlösningsreglage
7	1	Säkringslina
8		Stollager

skyde ud fra sin out-of-control (ude-af-kontrol) F-86 Sabre.

Afslutning

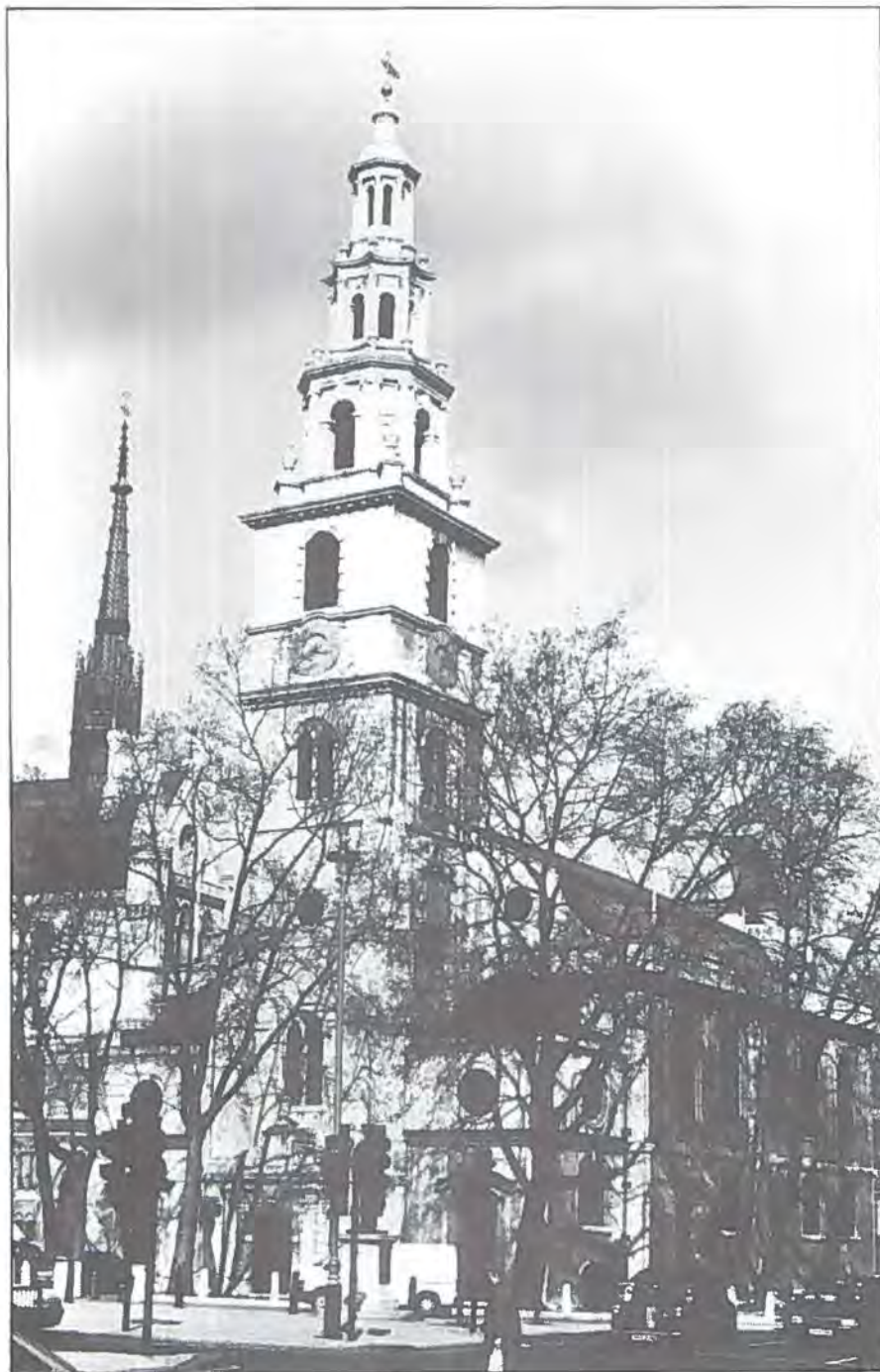
På mindre end 10 år kom et vigtigt gennembrud på problemet med at forlade et højtudviklet luftfartøj. En teknologisk milesten, som groede ud af en verdenskonflikt. Principperne i katapultsædet er stadig de samme, som for 50 år siden. Fraset, at moderne katapultsæder er blevet mere automatiserede, sikrere og ydedygtige. Tusinder af piloter verden over er i live på grund af katapultsædet. Martin-Baker sædet er stadig det mest anvendte i den vestlige verden

og har reddet omkring 6000 piloters liv til dato. Der er ingen tvivl om, at fly fortsat vil udvikles til at kunne yde endnu mere og antallet af piloter, hvis liv vil blive reddet af katapultsædet vil vokse. Piloterne på disse fremtidens højtydende fly kan føle sig sikre med deres viden om, at et effektivt velafprøvet katapultsæde er til deres rådighed og at det er vel afprøvet. □

Bragt med tilladelse af redaktionen på Australien Defence Force Journal.

Oversættelse: seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen.

St. Clemens Danes - En kirke i Fleet Street



St. Clement Danes, Church of the Royal Air Force. Sat i brand af tyske brandbomber den 10. maj 1941 og genopbygget af RAF i 50'erne.

**Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**

Hvad har de danske vikinger med Royal Air Force, RAF, at gøre? Umiddelbart ikke ret meget, og dog. Vikingerne grundlagde i årene efter 886 en lille trækirke og viede den til Sankt Klemens, de søfarendes skytshelgen. Kirken blev bombet af tyskerne under den anden verdenskrig og genopbygget af RAF i årene efter. Når man står på Fleet Street og ser på St. Clement Danes så ser man et smukt bygningsværk, der er blevet alvorligt trængt af moderne tider. Fleet Street deler sig i to for at føre højre og venstre kørebane udenom kirken. Det for den til at ligge, som en fredens ø midt i et oprørt hav af "blikbølger".

Vikingerne

Inden vi kigger indenfor i kirken, skal vi vende tilbage til de danske vikinger i England. I det 6. og 7. århundrede havde de røvet, plyndret og til slut besat området omkring London. Af Alfred den Store blev de drevet ud af området igen. Efter aftale mellem Alfred den Store og den danske Kong Guttorm fik de danskere der havde giftet sig med engelske kvinder lov til at bosætte sig i området mellem Westminster og Ludgate. Man formoder, at det var de nu pacificerede danske vikinger, der jo var søfarere, der gav kirken navn efter helgenen Sankt Klement. Han var en af Roms tidlige biskopper, der af kejser Trajan i året 100 e.k. blev kastet i havet bundet til et anker.

Blod og Brand

I omkring 1022 blev kirken genopført i sten. Kirkens placering på hovedvejen mellem det gamle London City og Westminster betød, at kirken befandt sig i hjertet af det område,

Skrinet med bogen der nævner de mere end 125.000 tjenstgørende i RAF der mistede livet i aktiv tjeneste.

hvor det meste af Englands historie blev skrevet. Ofte i blod. Et eksempel kan være Hardeknud, den ældste søn af Kong Knud. Hardeknuds halvbroder gravede liget op, huggede hoved af og smed liget i Themsen. En fisker så det. Fiskede det op han kunne. Af skræk for straf fik han i hemmelighed begravet Hardeknuds rester i "Danskernes kirke". Efter danskerne fortsatte englænderne op gennem århundrederne med deres magtkampe, som ofte gav sig udtryk i blodsudgydelser. I 1666 brænder London, men branden når ikke til Fleet Street og lader den allerede da aldrende kirke urørt. Næsten tre hundrede år senere, natten mellem



Over en dør oppe i galleriet hænger Dannebrog og minder om kirkeens grundlæggere i slutningen af det niende århundrede, de danske vikinger.

den 10. og 11 maj 1941 var heldet sluppet op. Tyske bombefly sendte haglbyger af brandbomber ned over London. Dagen efter var St. Clemens Danes reduceret til en rygende ruin.

Genopbygningen

Efter krigen opstod tanken om at genopføre kirken. Det kunne passende gøres af RAF. Ideen blev spredt til alle RAF enheder over hele verden og reaktionen var stor. £150.000 kom der ind i frivillige bidrag til genopførelsen. En testamentarisk gave fra Mrs. Louie Pennington-Bickford, gift med den sidste sognepræst ved kirken, og et beløb fra krigsskadekommissionen gjorde det muligt at gå videre med genopbygningsarbejdet. Arbejdet blev forestået af arkitekten Anthony Lloyd. I 1958 var genopbygningen gennemført. Den 19. oktober blev kirken genindviet i overværelse

af Dronning Elizabeth II, Hans Kongelige Højhed Prinsen af Edinburgh, som læste dagens tekst.

Smuk kirke

Når man som dansker i udlandet besøger en kirke lægger man naturligt mærke til at det, der er anderledes. Og St. Clement Danes er meget anderledes, præget, som rummet er af kirkens indvielse til RAF. I gulvet er nedstøbt heraldiske mærker, våbenskjolde, for mere end 700 eskadriller af RAF. Det virker næsten overvældende. Alt træværket i kirken, stolesæder, prædikestol og paneler er udført i mørk eg. Den øverste del af væggene og loftet er holdt i lyse farver. På baggrund af egetræet virker den øverste del meget lys. De blyndfattede vinduer i koret er usædvanligt smukke og blikket drages næsten automatisk mod dem. Hvad



På kirkens østmur er symbolikken iøjnefaldende. Øverst på navneskiltet, RAF's emblem, ørnen med de udbredte vinger. Nederst et anker, som henviser til de søfarendes skytshelgen, Sankt Klement.

faldne og har intet med RAF-kirkerne at gøre.

Mange minder

Mange af de minder der knytter sig til RAF's kirke i London har tilknytning til de mange konflikter RAF siden sin grundlæggelse i 1917 har været involveret i. Ikke mindst tabene under den Anden Verdenskrig sætter sit præg på kirken. I kirken er der to skrin, hvor fronten er en glastrude. Gennem ruden kan man se bogen med navnene på den mere end 125.000 tjenstgørende kvinder og mænd der mistede livet i aktiv tjeneste ved RAF. En af de mest berømte er nok Guy Penrose Gibson, V.C., D.S.O.&Bar, D.F.C.&Bar, en af de højest dekorerede engelske piloter under den Anden Verdenskrig. På toppen af skrinet er en halvkuppel, som er prydet med RAF emblem, ørnen med de udslåede vinger, som holder jordkloden i sine kløer. Også de der faldt som tjenstgørende i United States Air Force har deres eget skrin.

Fredfyldt sted

Når man træder ind i St. Clemens Danes slår det en, hvor stille der pludselig bliver. Kirkens tykke mure lukker næsten larmen fra trafikken ude og man er bogstavelig talt flyttet over i en anden verden, hvor fred og minder om en grum tid slås sammen til en helhed. Når man igen forlader kirken er sin det stemt mellem dur og mol. Man har fået opfrisket sit hjemlands historie, er blevet mindet om værtslandets ditto. Det giver anledning til nogle tanker medens man af Arundel Street går tilbage mod undergrundsstationen Temple for tage toget til Tower Hill, som er næste historiske station.

der slår den danske besøgende er, at Dannebrog har sin faste plads i kirken. Her hænger det sammen med de tidligere faner, som monarken gennem tiden har overrakt RAF. Når en ny overrækkes hænges den gamle op i kirken i London.

Ikke domkirke

Kirken er ikke officielt hovedkirke eller domkirke for RAF fortæller, Reverend (præst) ved St. Clement Danes, Brian McAvoy. -Ved mange RAF flyvestationer findes der kapeller, som har deres egen præst. Deres oprindelse skyldes, at mange af flyvestationerne er placeret langt fra andre muligheder for kirkelig betjening.

Præsterne ved disse kapeller føler et naturligt tilknytningsforhold til St. Clement danes, men er på ingen måder underlagt os. -Hele denne organisation har sin oprindelse i forholdene under den Anden Verdenskrig, hvor folk jo blev spredt over hele jorden. Systemet er taget fra Hæren og Søværnet, som jo meget tidligere havde grundlagt deres kirkelige betjening af personellet udstationeret over stort set hele jorden. -Mange engelske landsbykirker har små kapeller decideret til RAF, har de nogen forbindelse til RAF-kirken? -De små kapeller, som man finder i mange engelske landsbykirker tæt ved flyvestationerne, er kapeller, som sognet har indrettet til minde om sine

Luftmeldekorpsset

Turbulensen er ved at lægge sig



Kunsten at være leder er, sagde Marcia Hershkovitz, ledelses- og uddannelseskonsulent hos Novo Nordisk, -at få almindelige mennesker til at yde ualmindelige præstationer ved at skabe forhold, hvor medlemmerne trives.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

De sidste tre fire år har været svære for Luftmeldekorpsset. Forandringens vinde har blæst hen over korpsset. Omlægninger og rationaliseringen, som det kendes fra moderværnet, Flyvevåbnet, har ikke altid båret de frivillige chefer og deres medlemmer lige godt. Nu er omstruktureringen og moderniseringen afsluttet, hvad der fremgik med stor tydelighed af konferencen for de frivillige eskadrillechefer i Luftmeldekorpsset i begyndelsen af november. Om den strenge tid sagde oberst J. Ewald, Hjemmeværnsstaben, -Vi følte vel alle bange anelser omkring Forsvarskommissionens arbejde. Nu er beslutningerne gennemført og reelt har det vel gjort mest ondt på den faste del af

Hjemmeværnets personel. En af de ting obersten kom ind på var, om Hjemmeværnet skulle ændre karakter. Dette set i lyset af Danmarks stærke engagement i FN's fredsbevarende styrker. Herom sagde han, -Hjemmeværnets grundide skal ikke ændres. Ideen er, som den altid har været.

Forældet teknik

Det er ingen hemmelighed, at Luftmeldeposternes tekniske faciliteter er ved at være bedagede. Oberst Ewald kunne fortælle, at Flyvematerielkommandoen har et forsøg i gang med ny teleteknik til posterne. Man har også bedt om en signalofficer fra Flyvevåbnet til placering i Hjemmeværnskommandoen. Endelig har man fundet en definition for det frivillige personel ved Tjenestesteds-

korpsset, -Det er personel der designeres enkeltvis til bemandingsposter i Flyvevåbnet. Personel ved Flyvestationskorpsset er personel, der virker i korpssets enheder, så er det på plads. Luftmeldekorpssets bestemmelser kommer til tider i konflikt med virkeligheden, kunne obersten fortælle. Man har givet bestemte enheder en bestemt norm. Den holder ikke altid, ind imellem er virkeligheden så drilsk, at der ikke er indbyggere nok i området til at normerne kan opfyldes. Han lovede cheferne, at man ikke ville skære ned på normerne i ledelsen, når tingene hang sammen, som nævnt.

Todelt ledelse

Hjemmeværnet har en militær og en civil ledelse. Den ene post besat af generalmajor i Hæren, Jørgen Sverker Nilsson og den anden med folketingsmand Peder Sønderby (V), der er kommitteret. Begge lagde de vægt på denne todelte ledelse, hvor den ene gren supplerer den anden. Meningen med at have en kommitteret er, at styrke det folkelige element i Hjemmeværnet, og, som Peder Sønderby sagde, -At sikre, at vi har et Hjemmeværn og ikke en milit. Begge gav udtryk for det vigtige i at holde sammen på Hjemmeværnet i en tid, hvor truslen er svær at få øje på.

Løs dine egne problemer

Vi talte med chefen for Luftmeldekorpsset, oberst J. Clausen og spurgte, -Det ser ud, som om I er ved at samle op og forberede fremtiden i Luftmeldekorpsset? -Ja det er rigtigt. Vi har været igennem en svær periode, men nu må vi videre. Vi skal lære at løse problemerne der, hvor de opstår. Eskadrillecheferne skal i størst mulig omfang løse eskadrillens problemer og så vidt det er muligt ikke pege opad i systemet når problemer op-



står. -Vi skal lade være med at klynke, fortsatte oberst Clausen. -Vi ved fra det virkelige liv, at ingen har større lyst til at hjælpe klynkerne. Derimod må vi vise vor styrke og vise at vi er et korps. Modsat kan det ende med, at vi bliver en del af hærhjemmevernet, hvad der ikke er nogen der ønsker. -Det lyder, som om I på dette stævne udleverer "værktøjer" til eskadrillecheferne til løsning af de kommende opgaver? -Ja, det gør vi så sandelig. Dette stævne er kun begyndelsen. Vi kan ikke stille krav til de frivillige chefer og derefter forlade dem. Skal fremtiden lykkes må det ske i et snævert samarbejde.

Værktøj

Marcia Hershkovitz, ledelses- og uddannelseskonsulent ved Novo Nordisk, tog fat på at give eskadrillecheferne en indsprøjtning om moderne ledelsesformer, hun sagde, -I er i en situation, hvor ingen sanktionsmuligheder har! -I arbejder med frivillige, der i fred i Danmark og de folk I har, er et spejlbillede af det danske samfund. På den baggrund skal I, i fred skabe grundlag for det der skal ske i en krise- eller krigssituation. Herefter blev eskadrillecheferne belært om, hvor stor en opgave det er de har påtaget sig, og ikke mindst om, hvor ansvaret for opgavens løsning ligger. Marcia Hershkovitz var smilende, charmerende, men ubønhørlig i sit krav til dem om at skabe rammerne for fællesskabet uden at give ordrer. Det må formodes, at den

der skal hjem til sin eskadrille og løse den opgave må have et meget højt motivationsniveau, som har så skal dele med sine 75 til 100 medlemmer i eskadrillen på alle niveauer.

PET og Panserværn

På trods af afspænding og afrustning kan det ikke konkluderes, at verden er blevet mere fredelig at leve i. Kriminalinspektør V. Rensby mere end bekræftede dette i sit foredrag om Politiets Efterretningstjeneste. Hans indlæg var klassificeret, så den ellers gode historie må læserne undvære. Uklassificeret var besøget ved Hærens Flyvetjeneste på Flyvestation Vandel. Mødelokalet var en hangar, hvor en veloplagt chef for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant B.G. Bagge, gav deltagerne et foredrag om flyvning ved Hæren fra 1912 og til dato. Han ærgrede sig en smule over, at Søværnet havde været ubeskedne nok til at starte den militære flyvning i Danmark, nogle måneder tidligere end Hæren. Det var rigtigt efterårskoldt, da en Hughes H-500 og en AS 550 C2 Fennec landede på rullevejen foran hangaren. Kulden kunne ikke holde de flyinteresserede chefer inden døre og så snart rotoren stoppede, var helikopterne "pakket" ind i eskadrillechefer.

Afslutning og farvel

Inden man skiltes, var det chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Ole Foghs tur til at fortælle

På Flyvestation Vandel. En AS 550 C2 Fennec fra Panserværnshelikopterkompaniet ved Hærens Flyvetjeneste pakket ind i meget interesserede eskadrillechefer. Piloten måtte svare på mange spørgsmål den søndag formiddag.

eskadrillecheferne om moderværnets status ved udgangen af 1993. Hans indlæg belyste NATO's nye opgaver og struktur. Ikke mindst beskæftigede han sig med de gamle Østeuropæiske landes lyst til at sikre sig udadtil ved et medlemskab af organisationen. Han fortalte også om letelsen ved det amerikanske forslag om, at de kunne få en aftale under navnet, -Partnership for Peace, men først måtte de opfylde visse demokratiske forpligtelser, for eksempel vil man ikke tolerere en forsvarsminister i uniform. Herefter omtalte han det danske engagement i Jugoslavien og fortalte om Flyvevåbnets indsats indtil nu og om, at Flyvevåbnet var klar til at sende fly til den styrke i Italien, som er truslen mod serberne, hvis de kommer for tæt på Sarajevo. Endelig sluttede han af med at fortælle om det nu mindste Flyvevåben i NATO, som i stedet for kvantitet har kvalitet og er funktionsdygtigt. Samtidig har det samme Flyvevåben "indbygget" fremtid det vil sige, at F-16 flyene opdateres for ca. 1,6 mia. kroner og vil kunne flyve 10 år ind i næste årtusind.

□



FLY

nett



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberstløjtnant E. Munkholm
(ansvarshavende)
Flyvestation Tirstrup
8560 Kolind
86 36 39 00 lokal 2000

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

Oversergent
Lars Friis
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 97 20 00 lokal 3650

POSTADRESSE:

FLYnyt
Seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

**LAYOUT, REPRODUKTION
& FORDELING:**

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 97 20 00 lokal 3650
Omslag : ABC tryk, 44 97 10 80
Sidste frist for indlevering af stof
til næste nummer af FLYnyt er
1. AUGUST 1994.
Hvis muligt bedes artiklerne
afleveres på diskette.

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, samt til interes-
serede biblioteker, dagblads- og
tidsskriftredaktioner.
Redaktionen påtager sig ikke at
fordele bladet til enkeltpersoner i
eller uden for forsvaret.

FORSIDEBILLEDET:

Med den jyske hede, som "un-
dergrund" overfløj denne per-
fekte formation dannet af F-16
fly fra Eskadrille 730 Flyvesta-
tion Vandel. Det skete efter endt
deployering til flyvestationen i
begyndelsen af marts.
(Foto Eskadrille 726, Flyvesta-
tion Aalborg).

Flyverhjemmeværnet i et
jubilæumsår 3

Flyvevåbnets aktiviteter omfatter
nu også FN 4

Aktivitetsskalender 5

Een for alle, og alle for een ! 6

Hærens Flyvetjeneste indgår
i det civile beredskab 10

Djævelens nat i det engelske
højland 11

Jubilæum fejret med kanonsalut 13

Flyvevåbnets Historiske samling
er ved at finde på plads 15

Vi anmelder 16

Flyentusiasternes Mekka-Hendon .. 17

De passer på om natten 21

Landsbyen og flyvepladsen 23

Veteranerne fra Eskadrille 724
savner deres historie ! 25

Eskadrille 730 forlagt til
Flyvestation Malmen 26

Den taktiske træner er klar
til brug ! 29

Da sælerne i Sydgrønland fik
frugtknopper 31

Stedet hvortil man tøjrer
sine hunde 32

Den slags giver vand 33



Side 14



Side 18



Side 30



Side 33

Flyverhjemmeværnet i et jubilæumsår

Af oberst Jørgen Clausen, inspektør for Flyverhjemmeværnet og chef for Luftmeldekorpsset.

Luftmeldekorpsset og Flyvestationskorpsset har i 1994 sammenlagt tjent flyvevåbnet i 100 År. Det fejrer Flyverhjemmeværnet til efteråret på forskellig vis. Luftmeldekorpsset har 60 Års jubilæum. Det startede i 1934 med oprettelsen af den ubevæbnede frivillige luftmeldtjeneste, hvis opgave blev at give de hurtigst mulige meldinger om den nye trussel mod landbefæstningen, nemlig militære fly. Dengang havde forsvaret ikke radar til rådighed. I 1952 blev Den frivillige Luftmeldtjeneste uniformeret og bevæbnet og kom som en del af Hjemmeværnet til at indgå i det nyoprettede flyvevåbens kontrol- og varslingsystem. Luftmeldekorpssets frivillige ser og lytter og melder pr. telefon til de seks lavvarslingscentraler fra de 400 luftmeldeposter der ligger spredt rundt i landet. Meldinger kan gives på under et halvt minut.

Flyvestationskorpsset fylder samtidig 40 År. I korpsset indgår civilt personel på flyvestationerne og civilt personel i umiddelbar nærhed af stationerne. Sammen løser de nærforsvarsopgaver for flyvestationerne direkte under ledelse af de enkelte flyvestationschefer eller chefer på kontrol og varslingsinstallationer.

8000 frivillige

Omkring 40 faste officerer og et halvt hundrede civile administrerer de to jubilerende korps, hvis samlede styrke i dag er på ca. 8000 frivillige medlemmer fordelt på 120 eskadriller over hele landet. I årenes løb har det drejet sig om mange flere enkeltpersoner, som både har løst operative opgaver for flyvevåbnet og været

flyvevåbnets civile ambassadører ude i samfundet. Den betydning skal ikke undervurderes. Fælles for korpsets medlemmer er følelsen af en nær samhørighed med flyvevåbnet og en overordentlig stor loyalitet. Men efterhånden har der dog også bredt sig en følelse af ikke altid at blive forstået og værdsat af især det yngre personel i flyvevåbnet, fordi de har for lidt kendskab til arbejdsvilkårene for de frivillige. Det viser sig især i forbindelse med øvelser. Internt i korpset har der været en vis debat blandt medlemmerne i forbindelse med den omstrukturering i hjemmeværnet, som har ført til, at Flyverhjemmeværnet forvaltningsmæssigt nu hører under hjemmeværnets regionalcentre, mens dets operative forhold fortsat er uændret i forhold til flyvevåbnet. Den nye struktur bidrager dog positivt til et tættere samarbejde på tværs af værnsgrenser, hvilket kan vise sig at blive en gevinst i de regionale områder, ikke mindst for Luftmeldekorpsset.

Fremtiden

Det skal dog ikke være nogen hemmelighed, at mange af de frivillige i Luftmeldekorpsset i de senere år har stillet spørgsmålstegn ved betydningen af de opgaver, de løser i den nye epoke med den høje udvikling radarsystemerne har fået. Da briterne nedlagde The Royal Observer Corps, tænkte mange i det danske Luftmeldekorps, at sådan kunne det også gå i Danmark.

Blandt andet af den grund fik Hjemmeværnskommandoen i samarbejde med Flyvertaktisk Kommando for et års tid siden nedsat en arbejdsgruppe om Flyverhjemmeværnets fremtidige anvendelse. Arbejdsgruppen har beskæftiget sig med alt frivilligt hjemmевærns personel, som arbejder for Flyvevåbnet, herunder også medlemmer af Tjenestestedskorpsset. Tjene-



Oberst Jørgen Clausen, inspektør for Flyverhjemmeværnet og chef for Luftmeldekorpsset.

stedskorpsset blev oprettet som selvstændigt korps, da hjemmeværnets kvindekorps blev nedlagt. Grundstammen i Tjenestestedskorpsset er de tidligere medlemmer af Kvindeligt Flyverkorps. Formand for arbejdsgruppen om Flyverhjemmeværnets fremtid er oberstløjtnant J.F. Jørgensen (FØN) fra Flyvertaktisk Kommando. Vi har lagt vægt på, at vores operative myndighed er blevet ordførende direktør, så vi er sikre på, at de opgaver, vi påtager os at løse, er nogle Flyvevåbnet kan bruge.

Bredere opgaver

I maj bliver arbejdsgruppens rapport fremlagt. Jeg kan på forhånd røbe, at Luftmeldekorpssets enestående overvågningskvaliteter ikke skal neddroles, men tværtimod dyrkes. Varslingsopgaverne for Flyvevåbnet bliver fortsat det centrale, men vi skal samtidig have langt bredere opgaver og i videre udstrækning støtte det regionale totalforsvar med både fly-, land- og sømilitære observationer. Det er fornuftig brug af ressourcerne. En teknologisk opdatering af Luftmeldekorpsset er allerede besluttet. Her i jubilæumsåret kan vi derfor med fortrøstning konstatere, at der fortsat er brug for indsatsen fra de frivillige i Flyverhjemmeværnets to korps. Deres betydning for Flyvevåbnets funktion er så nødvendig som nogensinde.

Flyvevåbnets aktiviteter omfatter nu også FN

Af oberst J.Sannom, chef for Luftværnsgruppen

Flyvevåbnets aktiviteter har i rigtig mange år været karakteriseret ved at være målrettet mod en integreret indsats i samarbejde med vore NATO alliancepartnere. Det er således ikke nyt for flyvevåbnets enheder at anvende procedurer og planer, der er aftalt mellem og standardiserede af alle NATO landene. Det er heller ikke nyt for flyvevåbnets enheder at operere fjernt fra de hjemlige himmelstrøg. Vore transportfly har rutinemæssigt opereret i andre verdensdele; vore kampflyeskadriller har deltaget i øvelsesvirksomhed overalt i Vesteuropa og i Nordamerika og tidligere også i Nordafrika, ligesom vore raketluftforsvarsenheder har deltaget i øvelsesvirksomhed i Storbritannien, Norge, USA, Frankrig, Italien og Grækenland.

Den nye sikkerhedsmæssige situation har i flyvevåbnet især medført en reduktion af beredskabet for flyvende enheder og raketluftforsvaret, hensat til den meget betydelige forøgelse af varslingsstiden i forbindelse med udvikling af en eventuel egentlig trussel mod dansk område. Dette har så igen medført en betydelig reduktion af antallet af ansatte i adskillige af flyvevåbnets enheder. Elementer som lufterumsovervågningen og afvisningsberedskabet, der bl.a. er bestanddele af suverænitetshævdelsen, samt helikopterredningstjenesten har derimod stort set et fortsat meget højt beredskab.

Kampfly til FN

Flyvevåbnet indgår i lighed med Søværnet ikke i Den Danske Internationale Brigade, hvorimod en dansk F-16 eskadrille, nemlig Eskadrille 730 på Flyvestation Skrydstrup, er udpeget til at skulle indgå i NATO's

umiddelbare og hurtige reaktionsstyrker fra udgangen af 1995. Der har allerede været afholdt væsentlige øvelsesaktiviteter med enheder i denne nye rolle; materiel, køretøjer m.m. har været pakket på togvogne klar til afgang, og det allerede ibrugtagne koncept "Mobil Logistik", der oprindeligt alene var påtænkt anvendt ved ibrugtagning af visse danske lufthavne/flyvepladser som base for kampflyoperationer, er oplagt anvendelig i den nye rolle. Ved "Mobil Logistik" er kommando- og kontrol- og kommunikationsfaciliteter indbygget i containere, tillige med reserveredsløp, våbenoplæg, el-forsyning m.m. Som anført har øvelser i selve operationerne med danske kampfly rutinemæssigt fundet sted i de øvrige NATO lande i mange år. Selv om Eskadrille 730 først skal være klar til opgaven med udgangen af 1995, har eskadrillen været klar til med nær øjeblikkeligt varsel at påtage sig opgaver i forbindelse med "Deny Flight" operationerne over det tidligere Jugoslavien. Eskadrillen var en potentiel afløser for den hollandske F-16 eskadrille, som opererede fra Aviano flyvebasen i det nordlige Italien, men ordre om iværksættelse heraf kom aldrig. Eskadrille 730 ville i givet fald kunne deltage i såvel luftforsvarsoperationer som jagerbomberoperationer til støtte for FN-styrkerne på landjorden.

Personel til FN

Flyvevåbnet har allerede personel i Tuzla i Jugoslavien i det såkaldte Tactical Air Control Party (TACP), idet de udsendte piloter dels deltager i planlægning af flystøtteoperationer og dels som forbindelsesofficerer mellem landstyrkerne og flystyrkerne i området, ligesom de deltager i måludpegningen for fly, som får til opgave at angribe f.eks. truende kanoner, kampvogne eller andet. Til denne opgave anvendes bl.a. laserudpeg-

ningsudstyr, som tillige kan tjene som styreinformation til laserstyrede våben. TACP der bevæger sig rundt i pansrede mandskabsvogne, råder desuden over avanceret kommunikationsudstyr, herunder satellitkommunikationsudstyr. Der har ved etablering af TACP været en intensiv uddannelsesvirksomhed i ind- og udland forinden udsendelsen af personalet. Desuden indgår personel fra flyvevåbnet i hovedkvarteret for NATO Sydregion (HQ AFSOUTH) i Napoli i Italien, hvorfra NATO luftoperationer over det tidligere Jugoslavien planlægges.

15 marts fløj fem teknikere fra flyvevåbnet til Tuzla for at varetage opgaver i forbindelse med etablering af og vedligeholdelse af de tekniske installationer i Tuzla lufthavn. Varslet om udsendelsen blev modtaget sidste fredag aften, så varslet har ikke været særlig langt. I øvrigt var den tekniker som Luftværnsgruppen skulle afgive til denne opgave netop blevet gift, så det var nok lidt svært at skulle afsted så kort tid efter.

Flyvevåbnet deltager i forbindelse med operationerne omkring det tidligere Jugoslavien også i flyvningerne med de såkaldte AWACS flyvende kontrol- og varslingsstationer i ungarsk luftrum. AWACS monitorer luftrummet over Bosnien-Hercegovina og leder i givet fald NATO fly til skudposition mod fly, som krænker flyveforbudet over området, såfremt FN måtte beslutte at skyde sådanne fly ned eller at lade NATO fly lede de fremmede fly ud af området. Danske AWACS besætningsmedlemmer deltog i øvrigt også i NATO besætninger i flyvninger over Østtyrket før, under og efter Golfkrigen.

Lufttransport

Flyvevåbnets transporteskadrille, Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse, har gennem mange år deltaget i opgaver i forbindelse med FN-



operationer f.eks. i Congo, Gaza, på Cypren og nu også i det tidligere Jugoslavien, ligesom eskadrillen har deltaget i nødhjælpsflyvninger rundt omkring i verden. Det specielle, ikke altid venlige miljø over det tidligere Jugoslavien har stillet krav om særlige installationer i eskadrillens C-130H Hercules fly, således at de kan overleve selv om de måtte blive beskudt af radar- eller infrarødt styrede luftværnsmissiler.

Dette selvbeskyttelsesudstyr, som i øvrigt for visse delelementers vedkommende er dansk udviklet og fremstillet, er særdeles omfattende, og er også af vore allierede erkendt som det mest velfungerende og effektive af sin art i verden til selvbeskyttelse af transportfly.

Land-til-jord forsvar

Luftværnsgruppen er i givet fald klar til fra udgangen af 1995 at udsende en dansk HAWK raketluftforsvars-eskadrille som et dansk bidrag til NATO hurtige reaktionsstyrker, såfremt der måtte være et politisk ønske herom. Luftværnsgruppens eskadriller har på skift øvet sig i samarbejde med bl.a. hollandske Patriot og HAWK eskadriller i integrerede operationer såvel i Danmark som i England og Skotland, netop med henblik på at være forberedt på med kort varsel at påtage sig opgaver i forbindelse med udsendelse af NATO hurtige reaktionsstyrker, såfremt denne opgave måtte blive pålagt.

Specielle opgaver

Endelig har flyvevåbnet i høj grad bidraget med enkeltpersoner i såvel det tidligere Jugoslavien, f.eks. ledende overlæger til tjeneste i FN-styrkerne i området, observatører i EU monitoreringstjeneste og medarbejdere i Røde Kors tjeneste, såvel som i opgaver i f.eks. Kuwait, Namibia og på Cypren.

Ligeledes deltager flyvevåbnets personel i inspektion- og observatøropgaver i udlandet i medfør af de våbenkontrolaftaler og aftaler om tillidsskabende foranstaltninger, som i de senere år er indgået bl.a. inden for rammerne af Konferencen for Sikkerhed og Samarbejde i Europa (CSCE).

Det fremgår af ovenstående, at flyvevåbnets deltagelse i internationale opgaver er betydelig, og den aktuelle tjeneste i udlandet adskiller sig selv sagt i væsentlig grad fra tjenesten i Danmark. Den daglige træning af enhederne i flyvevåbnet er i alle enheder, som ikke specifikt er udpeget som dansk bidrag til NATO reaktionsstyrker, ikke ændret i væsentligt omfang. Flyvevåbnet har traditionelt været særdeles internationalt orienteret, og omstillingsevnen og -viljen til pludseligt opståede nye opgaver er høj. Det er da også en almindelig erkendelse blandt flyvevåbnets personel, at det eneste uforanderlige i verden er, at kravene og opgaverne hele tiden ændrer sig.

J. SANNOM

Aktivitetskalender

Se på fly i juni måned!

Juni måned bliver den måned i året, hvor der bliver lejlighed til at se på Flyvevåbnets, Hærens Flyvetjenestes og Søværnets Flyvetjenestes fly i rigt mål. Hertil kommer muligheden for at se på kampfly fra den Anden Verdenskrig samt civile og militære veteranfly iøvrigt, vi har samlet de enkelte muligheder i denne spalte:

Flyvestation Værløse:

Den 12. juni holder Flyvevåbnet Åbent Hus på Flyvestation Værløse. Programmet omfatter fly på jorden og fly i luften foruden udstillinger af Flyvevåbnets materiel i et stort udstillingsområde.

Stauning Lufthavn:

Den 18. juni går det løs på Stauning Lufthavn. KZ & Veteranfly Klubben i Danmark fejrer sit 25 års jubilæum. Stævnet har adgang for publikum i perioden klokken 10 til 16 og det koster 40 kr. at få adgang til området. Erfaringen fra tidligere år siger, -De penge er givet godt ud! Det er måske overflødig at fortælle, at mange ex-flyvevåbenfly vil være at se i Stauning og vel og mærke, -I luften!

Flyvestation Tirstrup:

Den 18. og 19. juni kan man møde Scandinavian Historic Flight på Flyvestation Tirstrup og viser sine "War Birds" frem. Her bliver en enestående lejlighed til at bese, og hvis muligt, klappe de gamle fly fra den Anden Verdenskrig.

Flyvestation Vandel:

Den 25. og 26. juni markerer Flyvestation Vandel 50-året for den 1. juli 1944, hvor tyskerne afsluttede beslaglæggelsen af 166 gårde og huse på og omkring det, der nu er Flyvestation Vandel. Det sker ved en udstilling af mere end 200 billeder, som Stellvertretende Baurat Zülling tog af gårde og huse samt konstruktionsarbejdet i løbet af foråret og sommeren 1944. Samtidig bliver den en udstilling af de fly der har fløjet/lyvret fra Flyvestation Vandel fra 1958 og til nu.

s-n



Så er vi på plads. Fra venstre er det flyverspecialist og flymekaniker, L.V.Jensen og flyveroverkonstabel og flymekaniker G.Jørgensen, der udfører adgangskontrol iført A-påklædning og med dosimeter. Der forventes atomar nedfald inden længe.

Flyvestation Vandel:

- Een for alle - og alle for een!

Flyvestation Vandel har været til taktisk eksamen

**Tekst og billeder seniorsergent
N.M.Schäffel-Nielsen**

Tatisk Evaluering, på flyverjysk Tactical Evaluation og endelig forkortet TAC EVAL. Uanset på hvilken af de tre mulige måder ordene udtales, så fremkaldet det et lille gys hos enhver på de af Flyvevåbnets tjenestesteder, der har udsigt til at blive udsat for emnet. Gyset skyldes, at ordene dækker over at flyvestationen skal op til eksamen og, hvem er vild med det. For den flyvestation der får at vide, at en TAC EVAL er lige om hjørnet betyder det en travl tid. -Er alle planer i orden? -Er personellets basisviden i orden? -Er det materiel der skal være der på plads og funk-

tionsdygtigt? Spørgsmålene myldrer igennem alles hoveder, fra stationschef til yngste flyverkonstabel og der bliver meget, meget travlt på flyvestationen. For Flyvestation Vandel var det ekstra spændende. Det var første gang, man skulle igennem en virkelig TAC EVAL.

Nye tider

Flyvestationen fik i november måned at vide, at man i begyndelsen af marts skulle gennem en TAC EVAL. Ikke nok med det, men den skulle foretages af personel fra AIRCENT (Allied Air Forces Central Europe) under AFCENT (Allied Forces Central Europe) (Centralkommandoen i Europa). Det betød i begyndelsen

usikkerhed om, om TAC EVAL'en skulle gennemføres efter det gamle koncept, der gjaldt for AIR BALTAPE, eller om det ville blive efter AIRCENT konceptet. Det endte med at blive efter det kendte koncept, men stadig med evaluatorene fra Centralregionen. Hvad det betød var ingen helt sikker på. Et vidste alle, flyvestationen ville blive evalueret af specialister fra England, Holland, Canada, Tyskland, USA og Danmark, de sidste var et fåtal.

Tynd bemanning

Det er ikke nogen hemmelighed, at en deployeringsflyvestation ikke er overbemandet. Den har i sagens natur en meget "tynd" bemanning. Det

Premierløjtnanter fra v. S. Jessen og K. Sørensen, begge fra Materielafdelingen på Flyvestation Skrydstrup. Luftangreb nummer ingen kan huske er lige varslet. Derfor stålhelmen.



vil sige, der er mange kasketter at dele ud til knap så mange hoveder. Den virkelighed kunne især måles på antallet af overarbejdstimer i de måneder, der fulgte efter november.

Øvelser

Knap var hjertet faldet til ro over kendsgerningen, der skal gennemføres en TAC EVAL! Så kom den næste, flyvestationen skal have ny chef 1. februar. Man måtte se at fatte sig og komme videre. Sidst i januar løb den første to-dages øvelse af stabelen. Den forbigås uden yderligere omtale. Flere øvelser fulgte. De undgås beskrevet, fordi selvsikkerheden holdt sit indtog. Den sidste øvelse, fredag-lørdag før den rigtige TAC EVAL den 7. til 9. marts gav de fleste

troen på, -at det nok skal gå alltsammen. Det havde alle grund til at tro. En ånd af, -Een for alle og alle for een, havde bredt sig over flyvestationen. Ingen ville give op og alt skulle være klar. Der blev bygget "sandslotte" (feltbefæstninger) i antal, som aldrig før set. Bunkere blev renoveret og sat istand i et tempo der kunne tage pusten fra de fleste. Enheder, som Bygningsafdeling 5, nemmere BYG 5,

Materielafdelingens Flyværksted, flyvestationens Etablissementsstøttelement, nemmere SEF og Elektronikværkstedet var alle steder. Kravene til dem steg i takt med at tiden for TAC EVAL nærmede sig. Var der nogen der sagde STRESS? Virkeligheden var i hvert fald at mange havde en god portion sund, fornuftig og nødvendig STRESS. Alle vidste, hvad det gjalt, Et 4-tal og der var en ny gratis omgang til august. Ingen turde sige det højt. Til gengæld blev der slidt for at undgå det.

Eskadrille 730

Eskadrille 730 skulle deployere til Vandel i samme periode. De skulle ligeledes gennem en TAC EVAL. Rart, at der var en lidelsesfælde. Eskadrillen har prøvet det så tit, så for dem måtte det da være rutine. De tog det ikke på den måde. Tværtimod. Det syntes, som var eskadrillens personale ligeså forhippet på at forberede sig, som den støttende flyvestation. Det var rart at vide.

Den store dag

Så blev det morgen den 7. marts. Den 6. var søndag, men for mange betød det det samme som gennem lang tid, -Arbejdsdag. Sådan var det også med søndag den 6. marts. Den 7. marts mindst 20 minutter før klokken 0630 UTC-tid, det man i gamle dage kaldte for GMT eller Z-tid sad/stod så alle på deres pladser. Spændingen var rimelig høj. Klarer vi den?



Udsigt fra et "Sandslot" (Feltbefæstning) ned over en hangarplatform til det hele drejede sig om, Eskadrille 730's F-16 fly. Det hele gik ud på at holde dem operationsklare og optimere deres funktionsmuligheder.



Major i det kongelige hollandske flyvevåben, H.F. van der Kammen betragter med kendermine det arbejde der udføres for at rense hans bil for C-kampstof. Majoren var meget tilfreds med indsatsen, som han betegede, som, professionel.

Der gik ikke lang tid, før det første luftangreb med efterfølgende C-alarmer blev sendt ud over kommandonet. Åh-nej! På med gasdragt, gasmaske og hjelm. Det var allerede rutine, men man lærer aldrig direkte at nyde det. Tre alarmer på en time, afsluttet med, at de var falske. PUH-ha. Nu meldte de første evaluatore sig. Man kan også kalde dem for censorer, hvis det havde været en almindelig eksamen.

Kompetente

At få besøg af en evaluator betød, at al paratviden skulle mobiliseres. Det var eksperter der var sendt i byen for at få svar på deres spørgsmål. De helmede ikke før de var tilfredse. Forsøgte nogen at svare udenom, var de der straks med opfølgende spørgsmål, der var ikke en chance for at undslippe. Altsammen foregik det i en venlig og god atmosfære, men ingen var i tvivl om, -Hvem der sad i det varme sæde, og hvem der spurgte. Sproget var engelsk. I enkelte tilfælde var der en dansk evaluator med, men de fleste gange måtte man klare sig på engelsk. Vi talte efter TAC EVAL'en med major P. Jensen, sektionschef for Stationssektionen på Flyvestation Værløse. Han kunne fortælle, at evaluatorene var meget imponeret af, at selv de værnepligtige talte godt engelsk. Tak til det danske skolesystem. Han lagde heller ikke skjul på, at han sjældent havde mødt magen til entusiasme hos det personel der blev evalueret.

Barske jobs

Medens cheferne sled i det med at

holde styr på det vigtige område, Command and Control (At føre kommando og kontrollere udførelsen af den givne ordre) var der andre, som havde vigtige og barske job. Vagtposterne, som skulle sikre vitale installationer mod uønsket indtrængen og ABC-observationsposterne, som sad højt og måtte døje det barske vejr i de 56 timer TAC EVAL'en varede. Ammunitionsfolkene fra den Centraliserede Ammunitionstjeneste, nemmere CAT, sled og slæbte for at holde raten af klargjort ammunition oppe på det stillede krav. Det blev mere end overholdt trods barske forhold.

STO

Tilbage i begyndelsen af 80'erne meldte den tanke sig hos Flyvevåbnets ansvarlige, at man måske ikke var alt for godt funderet i det område der hedder STO (Survival To Operate) (Overlevelse for at kunne operere). I 1988 gav det sig udtryk i en omstrukturering af Flyvevåbnet, hvor der blev lagt mere vægt på, at kunne forsvare sig og iøvrigt reetablere flyvestationen efter et angreb. STO stod derfor højt på listen hos evaluatorene. Kunne Flyvestation Vandels personel handle et luftangreb? Havde man de nødvendige meldelinier i jorden? Havde man de nødvendige observationshold - og kunne de deres job? Kunne man klare et C-, eller A-angreb? Var alle de funktioner der skulle klare denne opgave på plads? Kunne de deres kram? Personellet på alle niveauer blev udsat for byger af spørgsmål. Det kunne ske i form af spørgeskemaer, mundtlige spørgsmål eller, -Vis mig det! At forsyningstje-

nesten virker er Alfa og Omega. Lager-tjenestens to funktioner blev især udsat for spørgsmål. Har I det? Hvor er det? Vis os det? Din tankvogn er blevet ødelagt, hvad vil du gøre? Det blev ind imellem svedt bravt i Lager-tjenesten. Alt dette gentog sig i alle funktioner, -Uden undtagelse, ingen slap, fra stationschef til yngste vagt-post. På vedligeholdelsesområdet kom Elektronikværkstedet i ordets bedste forstand ud i vinden (storm og regn). De få mand sled og slæbte. Kabler blev hugget over med spader og forlangt repareret. Også kabler der slet ikke kan repareres blev gjort brugelige. Vi fik lejlighed til at kigge i papirerne bagefter. Her var der ros til elektronikfolkene og personel fra flere andre funktioner.

ABC

-Nej der er ikke tale om en læsebog for første klasse. Der er tale om, at flyvestationen skulle vise sin evne til at magte den uhyggeligste form for krigsførelse, den atomare, den biologiske og kemiske. Foruden at prøve personellens basisviden på området blev hele melde- og beregningssystemet afprøvet. Materiellet gennemgik minutøst og endelig ville man efter TAC EVAL'ens afslutning se demonstreret en renseplads for personel og materiel. Evalueringsteamet på ca. 110 mand havde mange ABC-evaluatore på holdet. Blandt dem den hollandske major H.F. van der Kammen. majoren var specialist i ABC-tjeneste, hvad mange ABC-folk fik at føle. Alle sled, som gale, ingen var i tvivl om, at her var dumpemuligheder af klasse. Det var da også van der Kammen der evaluerede den omtalte renseplads. Vi kom forbi og spurgte majoren, hvorledes det gik. Han svarede med et smil, -They are acting like professionals, lille pause, -so far! (de opfører sig, som professionelle, -indtil nu). Et kvarter se-

Lettelsen er gået gennem lokalet. Både Eskadrille 730 og Flyvestation Vandel har bestået eksamen. Fra v. lederen af TAC EVAL-teamet, Lieutenant Colonel G.W.Liddiard, CAF, som lige har overrakt HQ AIRCENT's skjold til chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen, PER, i midten, og chefen for Eskadrille 730, major J.E.T.Clausen, JET.



nere var han stadig tilfreds, men da var hans bil også den mest renavskede i Nordeuropa og det gjort af folk iført lufttætte gummidragter og gasmasker. Fuldt så professionelt gik det for sig i teltet, hvor man rensede personel der har været udsat for et angreb med væskeformige C-kampstoffer også her var evaluatorene tilfredse med, hvad de så.

Øvelsen slut

Den onsdag eftermiddag var træthed, som blæst væk. Alle følte, at de havde gennemført en evaluering, hvor de havde ydet deres bedste og lidt til. Nu skulle der ryddes op og så skulle man hjem for at sove. Sløringsnet forsvandt. Materiel blev pakket sammen, optællingen måtte vente til dagen efter. Ved 18-tiden var flyve-



Epilog over en øvelse, kunne være titlen på dette billede, hvor seniorsergent og kvalitetsinspektør, Ole Kongshaug, er ifærd med at pakke det sidste sløringsnet sammen.

stationen død, næsten. TAC EVAL-teamet arbejdede på deres rapport. Den rapport, der ville blive forelagt fredag formiddag og, hvor man ville få at vide, om tommelfingeren vendte opad eller nedad. De fleste vi talte med, var ikke i tvivl. -Vi har bestået! Alligevel sad en lille fæl orm og gnavede. Fredag formiddag klokken er ni. I HFT's briefingrum i Hangar 27 samles chefer og ledere. Der var stille da lederen af TAC EVAL-teamet, den canadiske Lieutenant Colonel G.W.Liddiard gik på talerstolen for at meddele indholdet af den foreløbige rapport. Da den første karakter ST (Satisfactory) (Tilfredsstillende) kom på skærmen, lettede stemningen en smule. Nu gik det slag i slag mangan et ST dukkede op, ind mellem et EX, (Excellent) (Udmærket), også den mindre pyntelige karakter MA (Marginal) sås enkelte gange, men et UN (Unsatisfactory) (Utilfredsstillende) kunne ikke undgås. Det samlede resultat for flyvestationen blev imidlertid et to-tal. Et et-tal er excellent og et to-tal satisfactory. To-tallet sendte et lettelsens suk gennem lokalet. To en halv måneds hårdt arbejde havde båret frugt.

Tilfreds chef

Vi spurgte chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen, -Er du tilfreds med resultatet? -Det er kun seks uger siden jeg blev chef for flyvestationen med udsigt til en TAC EVAL. Jeg ville lyve, hvis jeg sagde, at jeg ikke var lidt bekymret. Jeg deltog i en øvelse sidst i januar og det gav mig ikke umiddel-

bart årsag til optimisme. -Imidlertid skete der noget helt fantastisk. Efter den første øvelse var det, som om alle, på alle niveauer sagde, -Det skal være løgn. Alle gik ind for sagen med en entusiasme og ildhu jeg sjældent har set magen til. Mellem de øvelser vi har afholdt gennem februar og i begyndelsen af marts måned har alle slidt i det. Alle har deltaget, hvad enten der skulle skrives bestemmelser, eller bygges "Sandslotte" (Feltbefæstninger). Der er fyldt i tusindvis af sandsække og ingen har mukket, tværtimod. -Hvad så under selve øvelsen? -20 minutter før TAC EVAL'en skulle begynde, sad alle -Spring loaded in take off position (-højspændte og i startpositionen). I de 54 timer øvelsen varede kørte det med fuld fart på. Jeg havde lejlighed til at tale med mange. Ikke det mindste brok blev jeg præsenteret for. Heller ikke fra dem der stod ude i skyttehullerne med gasmaske på i det dårlige vejr. Alle tog det med godt humør og anstrengte sig virkelig for at vise noget overfor "dommerne". Alle spillede virkelig med for at opnå maximum points. -Er du tilfreds med resultatet? -Ja, det er jeg. Al indsatsen aftegnede sig i et godt og fornuftigt resultat til flyvestationens personel. Og lad mig tilføje, TAC EVAL-teamet har flere steder i rapporten bemærket personellens store entusiasme. -Det er klart, at der i rapporten over øvelsen er flere anbefalinger over ting vi skal gøre bedre. Dem vil vi selvfølgelig tage fat på, at få bragt i orden inden næste TAC EVAL, som sandsynligvis kommer om to år, sluttede en tilfreds stationschef.

Hærens Flyvetjeneste:

Hærens Flyvetjeneste indgår i det civile beredskab

Tekst og billede seniorsergent N.M.Schäuffel-Nielsen

Udnyttelsen af forsvarets materiel til støtte for det civile beredskab er en gammelkendt sag. Man kan blot nævnte Hærens indsats i forgangne vinter, hvor man med pansrede mandskabsvogne forcerede snemas-serne for at bringe hjælp frem. Eskadrille 722's mangeårige indsats i søredningstjenesten og Hærens Flyvetjenestes flyvninger for Rigspolitichefen, er andre eksempler. Nu har Hærens Flyvetjeneste fået endnu en opgave, -Flyvning for beredskabsstyrelsen med et luftbårent målesystem, som er en del af atomberedskabet. Tjernobyl-katastrofen er ikke blevet glemt og muligheden for at kunne måle atomar nedfald er under udbygning. Sker der et udslip fra et atomkraftværk vil det blive Eskadrille 722 der tager sig af målinger i større højder for at fastlægge, hvor en eventuel sky af radioaktivt nedfald befinder sig. Hærens Flyvetjenestes Fennec-helikoptere skal tage sig af målinger i lave højde for at fastslå mængden af et eventuelt nedfald på jordoverfladen.

Forsvundne gammakilder

Jens Hovgaard, der er Research Ingeniør, ved Beredskabsstyrelsen fortæller, selve måleinstrumentet er færdigudviklet, men stadig på forsøgsstadiet. Det er stykket sammen af standardkomponenter og styrelsen har selv udviklet den tilhørende software. -Nu er det ikke hver dag, at et atomkraftværk smelter ned, hvad skal udstyret ellers bruges til? Hertil svarer Hovgaard, -Der anvendes mange gammakilder i industrien. Det sker at de forsvinder enten af vane eller ved uheld. Disse kilder vil vi kunne finde igen ved hjælp af udstyret.



Måleinstrumentet monteret i den bagerste del af Fennec'ens kabine.

Teknik

Det udviklede instrument anbringes i passagerkabinen på Fennec'en. Nu er det ikke så enkelt sådan bare at sætte nye instrumenter ind i en helikopter. Her har Flyvematerielkommandoen (FMK) været med og fremstillet pladen instrumentet står på. Endvidere er der noget med beregning af tyngdepunkt, som også er et FMK ansvar. Danmarks Tekniske Højskole har stået for at opbygge udstyret og for kalibreringen. I alt er tre statsstyrelser nu involveret i projektet.

Kan styres fra jorden

Piloten og hans observatør har intet med betjeningen af måleudstyret at

gøre. Det klares af personel fra Beredskabsstyrelsen. Enten kan vedkommende være med i helikopteren eller, han kan styre to helikoptere fra jorden ved hjælp af de oplysninger der via radio kan overføres til ham. For at sikre, at man ved, hvor målingerne, der foretages hver sekund, er sket foretages positionsbestemmelser ved hjælp af GPS-navigation (satelitnavigation), hvilket vil sige en nøjagtighed på ned til 5 m. Helikopterens højde over jordoverfladen registreres ved hjælp af en radiohøjdemåler. Såfremt udstyret nogensinde skal anvendes til måling af atomar nedfald, vil piloten og observatøren blive beskyttet af en blymåtte under sæderne og samtidig vil man udstyre en af dem med et dosimeter, så man dels minimerer risikoen for bestråling af dem og dels kan aflæse, hvor stor en dosis stråling de har modtaget under flyvningen.

Andre anvendelser

Udstyret kan også bruges til at foretage geologiske undersøgelser. Her for eksempel eftersøgning af uran i Grønland og til undersøgelser af den øverste del af den danske undergrund.

Djævelens nat i det engelske højland

Tekst og billeder premierløjtnant af reserven N.O.G. Manne-rup, operationsofficer ved Pladskommandantskab Vedbæk, Kontrol- og Varslingsgruppen.

Klokken 2134 en tilfældig aften i august. Solen er gået ned, men alligevel er det lyst på grund af det rødlige skær på aftenhimmelen - som om der et eller andet sted udenfor vor tidsregning er en lagune, med indgang til et andet rige. Freden hersker over menneskene! Det er stille! Kun fårene taler deres sprog. "The Silence og the Lambs" (Lammenes stilhed) giver en helt anden mening. Man kan med ro i sindet gøre sit liv op og drømme sine drømme.

Pludselig brydes nattens stilhed. "9-0! Indtag deres positioner!", lyder det, medens en infanterideling rykker sikkert og bestemt ud i de forbedrede kampstillinger - klar til at nedkæmpe en fjendtlig luftbåren bataljon - landsat tidligere på aftenen. Drømmen er forbi - realiteterne banker på døren.

Klokken 2311 er kampen forbi. De-lingsføreren kalder til samling. FADSUM-meldingerne går som en løbeild fra mund til mund. Fjenden blev midlertidigt standset i sin fremrykning på flyvestationen.

Vi er sidst i august måned i det nordlige England, blot 10 kilometer fra den skotske grænse. 263. Squadron (SQN) (East Anglian) Royal Auxiliary Air Force Regiment (RAuxAF Regt) er på sin årlige træningslejr benævnt Annual Continuous Training (ACT), hvor man øver eskadrillens kampkraft.

Professionelle frivillige

2623. SQN er en af de fem eskadriller, som udgør RAuxAF Regt svar på den engelske hærs Territorial Army,



Forfatteren på køleren af en Defender i det øde Otterburn Training Area 10 kilometer fra den skotske grænse.

en enhed vi ynder at sammenligne med Hjemmeværnet. Dette er efter min mening en forkert opfattelse, især efter at have været på et tre uger langt ophold hos enheden.

RAuxAF Regt består af mænd og kvinder, som mindst en gang om ugen, på lige vilkår, deltager i almindelig møde- og uddannelsesaktiviteter. En gang om måneden anvendes en weekend til tjeneste, som hovedregel øvelsesvirksomhed. RAuxAF Regt professionalisme går, på at man snarere burde kalde personellet for soldater på deltid, selv om nogle endda forretter tjeneste i op til 270 dage om året.

Chefen for 2623 er major af reserven, men fast ansat, som eskadrillechef. Som sin nærmeste rådgiver har han en kaptajn af linien, der varet-

ger funktionen, som uddannelse- og operationsofficer. Til trods for linieofficersuddannelsen er der ingen tvivl om, hvem kaptajnen arbejder for, nemlig eskadrillechefen, selvom han er officer af reserven.

Nordpå

Efter nogle dage på flyvestation Honington, Suffolk, drog 2623. SQN nordpå i turistbusser til Otterburn Training Area, blot 10 kilometer fra grænsen til Skotland. Som det kendes fra så mange andre forhold, er alt i udlandet stort, sammenlignet med danske forhold. Øvelsesterrænet er på 416 kvadratkilometer og det består af bjerge og atter bjerge og, når det først bliver mørkt, så er det virkelig mørkt.



Billedet giver en ganske god fornemmelse af, at i dette terræn i Nordengland er det bedre at køre end at gå.

Normalt vil man i forbindelse med ACT gennemføre en større øvelse, men idet man allerede to gange dette år havde gjort dette, blev vægten lagt på enkeltmandsuddannelsen og patruljevirkosomhed.

Den første uge gik med skarpskydning på skydebane. Dette vare sig på almindelige skydebaner og handleaner for såvel enkeltmand, som på delings- og eskadrilleniveau. Her oplevede man under øvelsesvirkosomheden, at der gennemføres skydning hen over egne enheder med maskingevær - vistnok utænkeligt i Danmark, jævnfør sikkerhedsbestemmelserne. Skydeuddannelsen foregik primært med gevær (Model SA-80) og PNÆV (panserværnsbekæmpelsesvåben).

Sidst på ugen gennemførtes en overlevelsesøvelse. Særligt udvalgt og trænet personel blev udstyret med en overlevelsespakke magen til piloternes og en uniform. Ellers intet! Et team bestående af fire personer blev sluppet løs ved aftenstide. Derefter begyndte jagten. En særlig Hunter Force (menneskejægere) var udpe-

get med personel fra 22. Special Air Service (SAS) og Royal Marines. Det var et spændende element at opleve, hvorledes man går op i at kunne spore folk - faktisk var de bedre end de deltagende hunde.

Den anden uge gik med enkeltmandsuddannelse, som til slut mandede ud i en patruljeøvelse. Målet var gennem orienteringsmarch at finde forplejning og fornødenheder for til sidst at tilrettelægge et angreb på et isole-ret mål. Målet var en bygning, hvor man simulerede kidnappingen af en atomfysiker, som skulle befries og føres til et helikopter pick-up. Alt blev gennemført med megen professionalisme, selv om enkelte måtte give op. Blandt andet måtte en soldat indlægges på grund af overanstren-gelse.

Reserveofficersforeningen hjælper

Tjenesterejsen var kommet i stand ved Reserveofficersforeningen i Danmarks (ROID) mellemkomst. ROID gør meget for, at dens medlemmer

kan prøve kræfter i et internationalt miljø til gavn for officerens udvikling, for hans enhed og dansk forsvar i almindelighed.

Året igennem gives der tilbud til medlemmer af ROID om deltagelse i kurser kaldet "Observer/On the Job Training". Disse kurser er godt og nødvendigt supplement til rådigheds-tjenesten ved designeringsenheden. Med den sikkerhedspolitiske udvikling for øje er det nødvendigt, at danske officerer af reserven gives mulighed for at deltage i sådanne arrangementer, thi kun på den vis kan man tilegne sig viden, erfaring og færdigheder om vore NATO-part-neres virke.



Næsten inden festen var igang, tiltrak ex. RDAG F-100F, GT-996, sig megen opmærksomhed fra publikums side. Piloten Bill McCollum havde besøg af flere piloter, som havde fløjet flyet, -Og da forøvrigt gerne ville have en tur.

Jubilæum fejret med kanonsalut

Tekst og billeder seniorsergent N.M.Schajffel-Nielsen

Denne forårseftermiddag strømmer omkring 500 mennesker mod Flyvestation Skrydstrup. De nyder det gode vejr og glæder sig. De skal til 40 års jubilæum hos Eskadrille 730 - Tyreksadrillen. På platformen foran eskadrillens hangar udfolder der sig er virkeligt folkeliv. På flyparkeringsplatformen lige vest for hangaren får vi øje på en F-100F Super Sabre. Den er hvid med blå stribe og indregistreret N418FS. Piloten Bill McCollum kan imidlertid fortælle, at det er ex. Royal Danish Air Force GT-996 (56-3996) vi har foran os. Flere piloter havde allerede været henne for at fortælle, at de havde fløjet flyet og gerne ville have en tur, hvad han høfligt måtte afslå. GT-996 flyver nu for et civilt firma fra Wittmund i Tyskland og løser opgaver, som Tartget Toswing (slæbning af luftmål) for Bundeweher og Luftwaffe.

Kanonskud

En skrattende lyd fra en megafon kalder på opmærksomheden. Chefen for Eskadrille 730, major J.E.T.Clausen, JET, kalder gæsterne sammen for at byde velkommen og komme med faktiske oplysninger

og med et brag skyde festen ind med løs krudt i en 20 mm maskinkanon. Han glædede sig over den store tilslutning og bad så iøvrigt om, at man, -Så med øjnene og ikke med fingrene - hold børnene i kort snor. Fly er dyre sager! Understregede han. -Vi har udstillet eskadrillens trofæer inde i hangaren, fortsatte han, -Nogle er vundet i ædel kappestrid, andre er vi kommet til ved hårdt arbejde og endelig, andre har vi tyvstjålet. Desværre savner vi historien bag en del. Ser I en genstand i har en historie til. Skriv den ned og læg den ved genstanden. JET gjorde meget ud af at minde deltagerne om, at købe bogen, -40 år med BIRDSONG (læs anmeldelsen andetsteds i bladet). Hermed var festen igang.

Fly demo

Så startede 15 F-16 og en F-100F op for at gøre klar til en flot flyveopvisning. De 15 F-16 tog af og forsvandt ud i soldisen. Så startede Bill McCollum. Det kaldte minder frem. Først ingen lyd, men en masse synlig røg fra fly. Så kom lyden og flyet var begyndt at rulle. BUM, efterbrænderen kom på og det gamle fly trak hjulene af banen. Fire gange kom han ind foran publikum, det var herligt at se det gamle fly igen. Mere stiv i bevægelserne end det huskes, og da

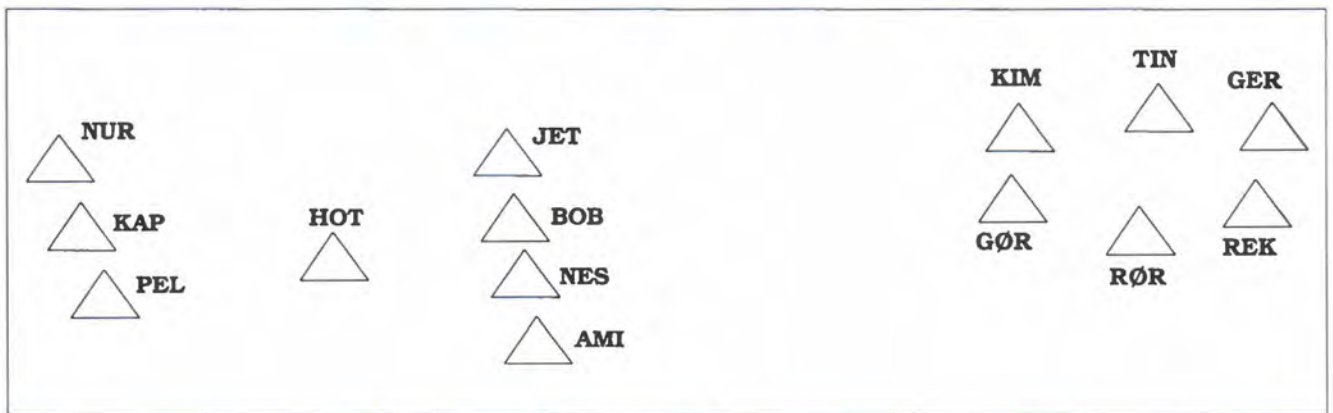
ikke mindst i sammenligning med F-16.

Angreb

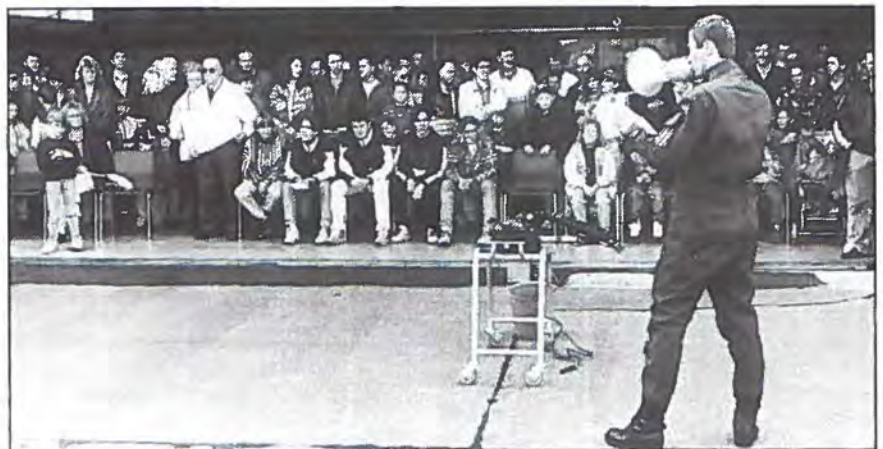
Pludselig var de der, 15 F-16 angreb eskadrilleområdet. 15 sekunders spacing mellem de angribende fly. Flot så det ud, man glædede sig over ikke at være bosnisk serber i den situation. Havde været alvor ville der ikke have været meget tilbage over jorden. Så startede MAX, major Max Wilhelmsen, i E-202 for at vise, hvad en F-16 kan i lav højde. Det er set før, men man bliver aldrig træt af at se flyet komme "spadserende" forbi publikum så at sige "gående på halen", med en airspeed, der ikke synes at være der. Endelig klokken lidt over 15 kom 14 fly ind i en formation, som dannede tallet 40, flot. Formationen blev ledet af JET (E-191), BOB (E-192), NES (E-605), AMI (E-174), NUR (E-199), KAP (E-611), HOT (ET-206), PEL (E-610), TIN (ET-614), GER (ET-612), KIM (ET-205), REK (ET-615), GØR (E-181) og RØR (E-198). I angrebet på eskadrilleområdet deltog to tidligere eskadrillechefer, nemlig oberstløjtnant M. Fleischer, FLE og major A.S.Sørensen, RØR. Festen fortsatte til langt ud på natten. Eskadrillen med de stolte traditioner er hermed klar til at tage fat på de opgaver de næste 40 år må byde på.



Pludselig var de der. 14 F-16 fløjet af Eskadrille 730's piloter, der med deres fly skrev tallet 40 på himlen for at fejre eskadrillens 40 års jubilæum.



JET, chefen for Eskadrille 730, byder velkommen til medarbejdere, familie og gæster, med to hovedformaninger, - Se med øjnene, ikke med fingrene. Hold børn i kort snor, fly er dyre, og, -Husk at købe bogen om eskadrillen.



Drikkehorn med sølvplade. De fortæller historien om piloter der er blevet "drukket ind i eskadrillen". Det vil sige har tømt hornet, som tegn på, at de nu er medlemmer af enheden. I bogen indføres de med data og en bemærkning om, hvorledes de klarede "testen".



Flyvevåbnets Historiske samling er ved at finde på plads

tekst og billede seniorsergent N.M.Schäffel-Nielsen

Efter en noget omflakkende tilværelse i forskellige bygninger på Flyvestation Karup har Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS) nu fundet sig blivende husly på Flyvestation Karup. Det nedlagte Våbenmaterielværksted og bygning 402 bliver det endelige hjemsted for samlingen fortæller lederen, major S.B.Helldén. -I fremtiden råder vi over næsten 850 kvadratmeter magasin over jorden plus en god stor kælder under det gamle våbeværksted. Hertil kommer så hangar 7, som får en ny port.

Strømmer ind

-I øjeblikket strømmer det ind med genstande og arkivalier, fortsætter major Helldén, så vi er glade for den plads vi har fået. -Hvordan går det med at få registreret det der kommer ind? -Lige nu koncentrerer vi os om at få tingene sat på plads i de nye bygninger. Det vil sige, våbenværkstedet overtager vi først om 14 dage, men vi er ved at fylde 402 op. Med hensyn til registrering af genstandene går vi igang med det, så snart vi har tingene på plads og har fået dem delt op i grupper. Når Helldén siger vi, så skyldes det, at seniorsergent Ryhl er tiltrådt tjeneste ved FHS. Vi mødte ham kort efter ifærd med at flytte bøger ind i bygning 402 fra en kælder et andet sted på flyvestationen. Smilende fortalte han om sin glæde ved det nye job, -Og, som du kan se, er her nok at tage fat på! og slæbte af sted med endnu en papkasse med albums der indeholdt billeder af danske militærfly før 1940.

Kan hjælpe

-Vi bliver efterhånden bedre og bedre istand til at hjælpe publikum udefra,



Fra v. lederen af Flyvevåbnets Historiske Samling, major B.S.Helldén og seniorsergent Ryhl ifærd med at sætte flere albums ind i det gamle skab. Vægten af de mange bøger gør, at skabet skal have en ekstra understøtning på midten.

fortæller Helldén. Det er ikke blot danskere der bruger samlingen, også hollændere og andre udlændinge har fundet ud af vor eksistens. Med det antal telefonopringninger, der kom i den korte tid vi var på Helldéns kontor, er der ingen grund til at betvivle, at "nogen" har fået øjnene op, for den hjælp der kan hentes.

Udstillingspolitik

Helldén siger om det at udstille samlingens genstande og billeder, -Alle kan principielt låne hos samlingen, men, der er selvfølgelig betingelser knyttet til udlånene. De der vil låne, skal have de nødvendige faciliteter til at udstille det de låner hos FHS. Vi vil ikke have depoter liggende rundt om i landet. Med hensyn til at udstille fly er vor politik den, at de der vil låne et fly og udstille det inden døre, får først. Vi går endda så vidt, at står der et fly udenfor et sted, og det kan komme under tag et andet sted, ja så bliver det flyttet derhen. -Principielt

er det sådan, at ting der tilhører Flyvevåbnet fortsat tilhører Flyvevåbnet, hvis vedkommende, der har det i besiddelse ikke har en kvittering for at have købt det ved Flyvematerielkommandoen eller har anden dokumentation fra en flyvevåbenmyndighed, der bevidner f.eks. et udlån.



Vi anmelder



Fra spejder til soldat i Den Danske Brigade i Sverige.

Forfattere: Ib E. Jersing og S.E.Secher

Sidetal: 58

Illustrationer: 39 s/h fotografier, tegninger og kort.

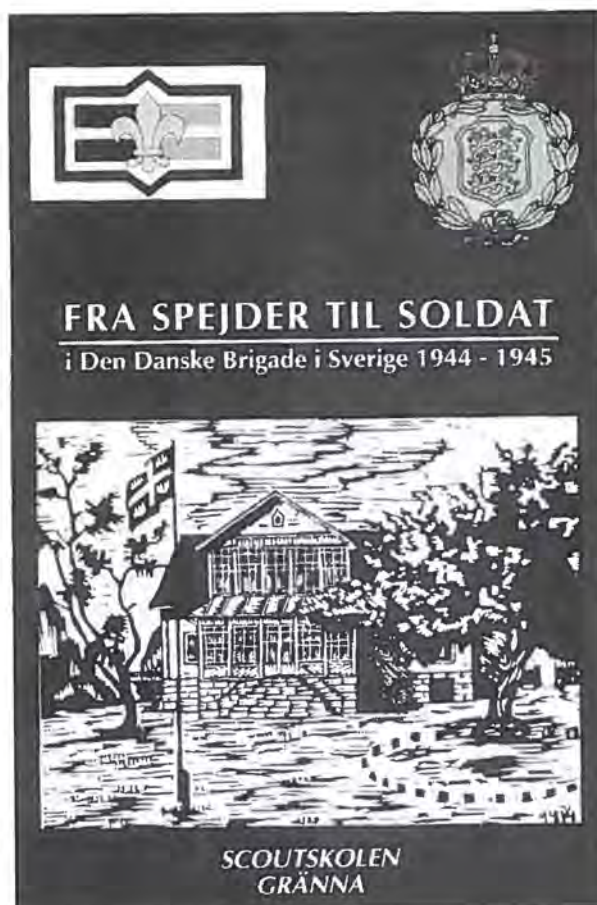
Bogens størrelse: 21 x 15 cm.

Udgiver: Den Danske Brigadeforening (DANFORCE).

**Distribueres fra Produktionselementet,
Flyvevåbnets Specialskole
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup.**

Kendskabet til Den danske Brigade i Sverige, hvor danske modstandsfolk under den Anden Verdenskrig blev uddannet til soldater er vel ikke blevet større med årene. At danske drenge i 1944-45 først blev spejdere ved Scoutskolen i Gränna og senere gik over i Den Danske Brigade for at blive uddannet til soldater er vel kendt af endnu færre. Ib E. Jersing og

S.E.Sechers lille fine bog om emnet fører læseren ind i en spændende verden, hvor drenge bliver gjort til mænd. Nok alt for tidligt, men verden var jo i krig. For den der vil forstå svenskernes hjælp til de danskere, der flygtede fra nazisternes forfølgelse er læsningen af denne bog en



nødvendighed. Bogen kan rekvireres gratis, så længe lager haves, hos distributøren, Produktionselementet ved Flyvevåbnets specialskole, telefon 42972000 lokal 3650. s-n

Eskadrille 730 -40 år med "Birdsong".

Forfatter og redaktør: Niels Helmø Larsen.

Lay-out og korrektur: Tom Weihe.

Sidetal: 100

Størrelse: A4

Illustrationer: 104 fotos heraf syv i farver.

**Udgiver: Veteranforeningen Eskadrille 730,
Flyvestation Skrydstrup 6500 Vojens.**

**Pris og bestilling: 100.00 plus 20 kr. i forsendelsesomkostninger.
Beløbet indsættes på giro nr. 9 06 38 62**



Det her er virkelig eskadrillehistorie. Levende medlemmer af Eskadrille 730 har bidraget med deres oplevelser fra livet i Eskadrille 730 gennem 40 år. Til lykke til Helmø Larsen for at have formået de tidligere og nuværende tjenstgørende i eskadrillen til at skrive deres oplevelser ned. Oplevelser der strækker fra dagligliv i

eskadrillen til den hårrejsende oplevelse det er, når lynet slår ned i det fly man flyver. Heller ikke beskrivelsen af den endegyldige tragedie når piloter er omkommet ved et flystyrt er udeladt. Også den morsomme ende af eskadrillelivet er med. "Grovheder" kan ikke undgås, som da Eskadrille 730 skulle spille fodbold mod

Eskadrille 727 og på en plakat, med meget meget store bogstaver påstod, -ESK727's piloter har små tisse-mænd! Den interne konkurrence, på alle planer, fornægter sig aldrig. Dagbogsformen kan virke kedelig, men som den er anvendt her krydret med personlige beretninger er den berettiget. Bogen indeholder oversigter over fly, piloter og tekniske ledere, som har gjort tjeneste ved Eskadrille 730 og tilgodeser hermed også dem der interesserer sig for den dybere detalje. Et lille hjertesuk! Bogen tager ikke hensyn til den som gerne vil læse om eskadrillen, men som ikke kender Flyvevåbnets forkortelser - mange kommer til at give op overfor denne delsætning, -idet FLE rejste til FTK-ACOC. Og, hvor mange husker i dag, at en OFR er en overfenrik? Når det er sagt, til lykke med en oplysende, spændende og til tider munter bog. s-n

Royal Air Force:

Flyentusiasternes Mekka - Hendon

**Tekst og billeder seniorsergent
N.M.Schajffel-Nielsen**

Medens man skramler afsted med undergrundsbanen nordud af London på vej mod RAF museet i Hendon stiger forventningerne. De får endnu mere næring da der syd for Hendon dukker bygninger op, som har en umiskendelig lighed med bygninger set på stadig operative engelske flyvestationer. I dag er det så dagen, hvor RAF's historie skal betragtes. Besøget kom til at vare over seks timer og det var nærmest ikke nok.

To verdenskrige

Nå man står af toget i Hendon får man ikke fornemmelsen af, at historiens barske vingesus i form af en flyvestation, der har været operativ i verdenskrigene 1914-18 og 1939-45. Man træder ud på gaden i en almindelig London-forstad, hvor intet minder om fortids storhed på flyvningens område. Flyvefeltet er bebygget med udlejningsejendomme og først når man er meget tæt på museet for man fornemmelsen af noget anderledes. Her får man øje på de to gamle hangarer fra 1917. De minder mest om en lufthavnsbygning fra Møllertorvet. Foran dem står, som gate guard en Hawker Hurricane og en Supermarine Spitfire. Det viser sig at være replicaer i glasfiber, den ægte vare er blevet for kostbar til at udsætte for vind og vejr.

Sir Dermot Boyle

At dette flotte museum nogensinde blev til virkelighed skyldes, at Marschal of the Royal Air Force Sir Dermot Boyle pressede på for, at få The Air Force Board til at oprette Royal Air Force et museum. Og, hvad var vel mere naturligt, at at placere det på en af de flyvepladser nær London,



De to gamle hangarer med den Mellemøstlige arkitektur. I forgrunden anden verdenskrigs mest berømte engelske jagerfly, tv. Hawker Hurricane og th. Supermarine Spitfire.

som havde været i aktiv tjeneste i to verdenskrige. Den 15. november 1972 blev museet åbnet af Dronning Elizabeth den II. Seks år senere stod Battle of Britain Memorial Hall færdig og i 1983 stod kæmpebygningen, hvor de historiske bombefly er placeret, færdig og fik navnet Bomber Command Hall.

Tidligt center for flyvning

Hendon blev grundlagt af Claude Grahame-White. Han blev så begejstret for Louis Bleriot's overflyvning af den engelske kanal i 1909, at han måtte købe et fly magen til Bleriot's, nemlig en Bleriot XI. Med den åbnede han en flyveskole i Hendon i 1910. Igen var Londons nærhed afgørende for valget af stedet. I 1914 blev stedet overtaget af forsvaret. Grahame-White grundlagde en fly-

vemaskinefabrik på området og byggede en del fly til forsvaret. Efter krigen svandt flyvningen ind og det samme gjorde Grahame-White's flyfabrik. Hendon forblev i mellemkrigsårene stedet, hvor det årlige flyveshow fandt sted. Under den Anden Verdenskrig blev Hendon igen militær flyvestation for militære transportfly.

Kunsten og flyvningen

På førstesalen er der en udstilling af kunst med forbindelse til den militære flyvning. Her er billeder og skulpturer. Det kan være en buste af Sir Arthur Harris, chef for Bomber Command, og med tilnavnet Bomber-Harris. Her er skulpturer af navnløse piloter, malerier af fly og livet på flyvestationerne under de to krige. En verden der for en dansker virker



Vor ven her hører de de allerførste militære airmen. Han befinder sig i kurven under en observationsballon. Den kan vel have tilhørt 1st. Balloon Compagny - som flere RAF esksdriller hævde at kunne føre deres historie tilbage til.



Hawker Hunter F 4. Tankerne har det med gangne Eskadrille 724, hvis "Fighterjocks" stadig kan genkaldes. Flyet har, subjektivt gode i smukke fuldførte linier.

fremmedartet, men også meget smuk. Det blev iøvrigt oplyst, at malerierne kunne løbe op i priser på tusinder af pund sterling, afhængig af, hvem der var kunstneren.

Bombefly

Selvom BomberCommand Hall er en tilbygning til det der hedder Main Aircraft Hall, drages øjnene helt automatisk over mod den store Lanca-

ster bomber der dominerende stikker næsen ind mod "småflyene" i den førstnævnte hal. Trods sin størrelse virken den alligevel "lille" i forhold til museets Vulcan B2-bomber, som står med åben bombebrønd. Man føler sig passende ydmyg når man befinder sig inde under kæmpeflyet. Da det endnu fløj virkede det trods sin størrelse utrolig elegant i luften. Flyvebåden Short Sunderland, som fløj for Coastal Command kan ganske enkelt ikke overses. Det er et stort "skiv" med både første og anden sal. Der er køkken og soverum i flyet. Hertil kom den plads, der blev optaget af 2.000 pund dybdobomber samt 2 .50 og 12 .303 maskingeværer. Alt dette og en 13 mands besætning kunne flyet medtage på en patruljetur over Nordatlanten og andre farvande, som havde en længde på 5.520 km. Flyvehastigheden var ikke imponerende ca. 350 km/t, hvilket sva-



Fly med spisekammer. Short Sunderland, Coastal Commands patruljefly og ubådsjager, til sikring af konvojerne over Nordatlanten. Et imponerende fly indrettet i to etager, inkluderende køkken og soverum til besætningen. En tur kunne vel vare 15 timer.





... tilbage til den heden-
...rs) sejrshyl over radioen
...nt, stadig sin overmand til

Battle of Britain Memorial Hall. Også fjenden fra Battle of Britain i sommeren og efteråret 1940 har fået sin plads på museet. Her er det en Messerschmitt Bf 109G, som står sammen med andre fly i samlingen



rer til en flyvetid på godt 15 timer. Skulle det rigtig gå stærkt kunne flyet nå en max. speed 394 km/t. Det fascinerende ved flyet er, at det er kridhvidt og det facon får en til at tænke ligeså meget på skib, som på fly.

Jagerfly

Antallet af velrestaurerede jagerfly synes næsten uendelig. Hvem kan dog stå for den lille vævre Sopwith Camel. Flyet nåede at blive en legende inden 1. Verdenskrig var slut. Det var en Camel fra 209. Eskadrille, der den 21. april 1918 skød "Den Røde Baron" Manfred von Richthofen ned. I den nyere ende af tidsskalanen finder man så Hawker Hunter F4. Dette elegante jagerfly, som fra 1956 til 1974, under betegnelse F.Mk. 51 fløj i Eskadrille 724, kan man ikke lade være med at beundre. Dets linier er så perfekte at det er svært at finde dens lige. I samme familie, men knap så elegant, finder man Harrier Gr. Mk. 3, videreudviklingen af Hawker P.1127 forsøgsflyet, der blev det første operative kampfly der kunne starte og lande lodret. I dag er udviklingen nået til Harrier Mk.7.

Battle of Britain

I Battle of Britain Memorial Hall er de væsentligste fly fra juli til november 1940 udstillet. her har man gjort meget ud af at genskabe beskyttelsesrum, ruiner, vise i udstillinger, hvorledes den britiske befolkning søgte at tilpasse sig luftkrigens barske vilkår for at overleve. Her finder man jagerfly, som er knap så kendt, men ikke mindre interessante, for eksempel Boulton Paul Defiant Mk. 1. Flyet ligner en Spitfire, men har bag cockpitet et rygtårn med fire maskingeværer. Ved evakueringen fra Dunquirk havde flyet en vis succes, idet tyske fly angreb den i den



Den Røde Barons banemand, Sopwith Camel. Et af de bedste jagerfly fra 1. verdenskrig. Et fly magen til dette fra 209. Eskadrille gjorde ende på verdens mest legendariske jagerpilots liv, nemlig Baron Manfred von Richthofen, som blev skudt ned den 21. april 1918.

menter på flyvningens område fører os til Woolwich Arsenal i 1878, hvor observationsballoner blev afprøvet og produceret. Boerkrigen i Sydafrika 1899-1901 var første gang briterne foretog observationer mod fjenden fra luften. Senere fulgte udviklingen af luftskibe og i 1903 kom så gennembrudet. Ikke i England men i Kitty Hawk, hvor Orville og Willbur

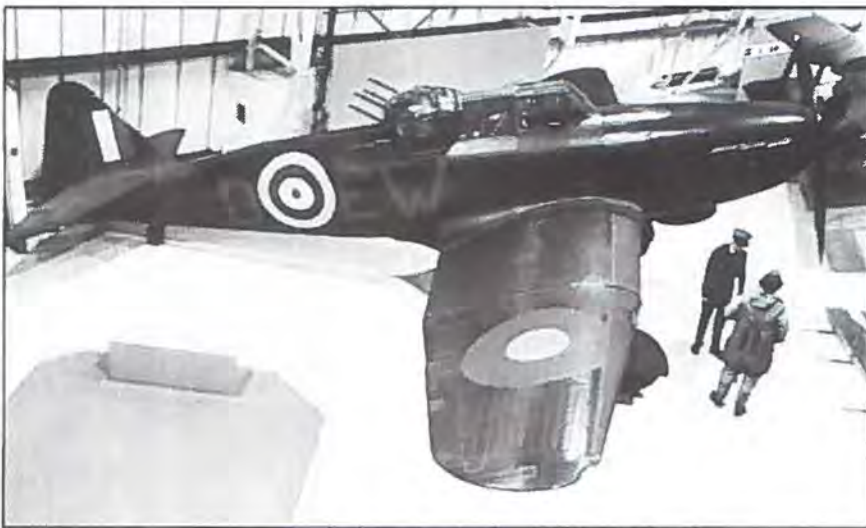
tro, at der var tale om en Spitfire. Snart havde de dog lært lektien og Defiant'en tid var snart omme. Der blev bygget 1.060 af de tre versioner. De der ikke blev skudt ned blev konverteret til slæbemålsfly.

Fortiden

Flyvningens barndom helt tilbage til Ikaros drøm om at flyve, der fik så katastrofale følger, er vist i plancher og genstande. Sæere flyvende maskiner er vist i galleriet. De første håndgribelige britiske tiltag med eksperimenter



I Bomber Command Hall dominerer Lancaster III bombeflyet. Det blev bomber Commands mest benyttede bombefly under anden verdenskrig.



Paul Bolton Defiant. Dette så at sige engangsfly, med et maskingeværtårn på ryggen bag cockpiloten er givet ikke kendt af mange. Det fik da også en krank skæbne. Mange af de 1060 fremstillede blev skudt ned og resten endte karrieren med at trække slæbemål.

Wright for første gang bragte et luftfartøj tungere end luften til at flyve. Hver tidsperiode er illustreret på fortræffelig vis. Antallet af indtryk er enormt og man må tage sig en pause i det udmærkede cafeteria ind imellem - mest for at få plads til flere indtryk. En lang dag er ved at være til ende - for den der interesseret sig for militærflyvning er og bliver Hendon et Mekka og et 'must'.

De passer på om natten

Tekst og billeder seniorsergent N.M.Schajffel-Nielsen

Det er mandag aften i marts. Vejret viser sig ikke fra sin bedste side. Det er hundekoldt og ind imellem regner det. Med flyveroverkonstabel C. Nørager, som leder, er menig M.S. Thorup og R.J.Laurizen på vægterpatrulje rundt på flyvestationen. Alle bygninger checkes efter for uaflåste døre og vinduer. Normalbilledet i området kontrolleres og vurderes. Vejret er nu elendigt. Nørager er lidt urolig. Der skulle køre en øvelse i aften, men flyveroverkonstabel P. Smed, som var ventet at skulle deltage i øvelsen var ikke kommet til vagten da patruljen startede. Der var noget der ikke stemte.

Spirituskørsel

Færdselslovens regler for spirituskørsel hører ikke op ved vagten. Reglerne skal håndhæves og det er overladt til Bevogtningstjenestens personel i forhold til flyvestationens ansatte. Vi sad i vagtbygningen da vagtholdlederen, flyveroverkonstabel P.M.Laugesen sendte den senere ankomne Smed af sted. Han skulle ud og køre "fuldekørsel". I en lånt bil begav han sig på vej. Nu var det kun at vente. -Ville patruljen reagere på en rød bil i regnvej? Der kørte temmelig usikkert? Det varede ikke så voldsomt længe, så kaldte Nørager op over radioen og sagde, -Vi har stoppet en bilist. Han lugter af spiritus og sidder med en flaske mellem benene! -Er i sikker på, at han er beruset? ville Laugesen vide. -Det er der ingen tvivl om, lød svaret. -Godt, bring ham herop, slut, var Lagesens besked.

Skuespil og virkelighed

Smed er en sand skuespiller for Vor Herre. Denne aften gav han den, som



Tv. fungerende vagtholdleder, flyveroverkonstabel P.M.Laugesen ifærd med at forklare den synligt "berusede" figurant og midlertidige flymekaniker P.Smed, hvordan han skal blæse i alkotesteren.

beruset flyvemekaniker. Hans alenlange forklaringer om overarbejde og mangeårige ansættelse ved Flyværkstedet gjorde ikke megen indtryk på Laugesen. Venligt med fast blev han konfronteret med det uheldige i hans adfærd og fik. Hold fast, -Tilbudt at måtte puste i en alkotester. I sin salige brandert mente Smed ikke at det kunne være noget problem. Det blev det - alkotesteren viste "H" og hermed fik Smed besked om, at han var anholdt og at han ville blive overgivet til politiet i Vejle til videre foranstaltning. Herefter blev Smed helt ædru igen.

Debriefing

Nu begyndte en debriefing på, hvorledes øvelsen var forløbet. Først gennemgik Smed, hvad han havde oplevet ved sin usikre kørsel ude i området. Herefter fik vi vagtholdets opfattelse af den samme situation, fra man fik øje på den usikkkert kørende bil og til den blev stoppet. Det

blev vurderet, om proceduren for stop af en spritbilist var udført korrekt og meget andet. Laugesen var tilfreds med forløbet og de tre kørte ud igen for at genoptage vægterpatruljen. -Hvad gør du, hvis det viser sig at være en civil der fører bilen? Spurgte vi Laugesen. -Vi har ingen ret til at anholde civile, men hvis vi er sikre på, at føreren er beruset, så bliver han bragt herop i vagten og vil tilbyde ham at puste i alkotesteren. -Hvad nu hvis han eller hun nægter? -Er vi overbeviste om, og det er en bedømmelsessag, at vedkommende er beruset, så ringer vi efter det civile politi. Hvis vedkommende derimod siger ja til at puste i alkotesteren, er der den mulighed, at det viser sig, at vi har taget fejl. Har vi det, siger vi undskyld og lader vedkommende gå. Viser den over 0.8 promille, ja så ringer vi efter det civile politi.

Indbrud

Aldrig så snart var vægterpatruljen



I midten flyveroverkonstabel C.Nørager, som er ved at føre "indbrudstyven" flyveroverkonstabel P. Smed ind i vagten. Som det ses er pistolen blevet taget i brug for at pacificere den før så voldsomme misdæder.

kommet godt igang igen før Lauge- sen kaldte op over radioen for at fortælle, at tyverialarmen var gået igang fra hovedkvarteret. Denne gang steg adrenalinet en smule mere hos de tre. Alle viste, at der var tale om øvelse, men P. Smed var nu blevet den fæle indbrudstyv, der skulle stoppes. Han er en gut ca. 192 cm og vejer vel sine godt 100 kg. Altså ikke så let at flytte rundt med. Patruljen kom kørende ind til hovedkvarteret. Fra vort skjul kunne vi se en mand starte en patruljering rundt om bygnin- gerne sammen med sin hund, me- dens de to andre søgte mod vestsiden, hvor det var mest sandsynligt at tyven var. Rigtigt, der stod Smed med sine nyerhvervede papirer i hånden. Nu skulle han stoppes og lægges i håndjern. For to mand og en hund viste det at være en alvorlig opgave. Smed satte sig til modværge og til slut beordrede Nørager pistolen truk- ken. Så lykkedes det langt om længe at få ham pacificeret.

Ikke så let

Nu fulgte så en gennemgang af forlø- bet ved hovedkvarteret. Smed var ikke helt glad for, at patruljen var

kørt ind i gården. -Det gør jer alt for udsatte forklarede han de tre. Til forståelsen af dette hører, at de tre medlemmer af patruljen er ret nye i tjenesten. De fandt også ud af, at de havde en del at lære den aften. Og det gjorde de. Faktisk var de to, der tog sig af Smed alt for flinke. Hvad de faktisk vil gøre i fremtiden overlader vi til læserens fantasi, men deres medfødte venlighed er væk og de annoncerer ikke deres ankomst. Lau- gesen var nogenlunde tilfreds med forløbet og sendte de tre tilbage på vægterpatruljen. Endnu to hæn- delser måtte patruljen igennem før vagten var slut. Næsten morgen var de ikke i tvivl om, at de havde tjenet deres løn.

Træning og uddannelse

Vi spurgte lederen af Bevognings- tjenesten, seniorsergent H.J.Poulsen, -Hvor ofte gennemfører i den slags øvelser? -Det sker normalt to gange om året, siger han. Vi gør det for at afprøve den enkeltes kunnes og gøre ham bedre rustet til at løse sin op- gave. Det er meget vigtigt, at den enkelte ved, hvad man skal, hvordan man skal og ikke mindst, hvornår

man skal. -Hvad mener du med det sidste? -Jeg mener det er vigtigt, at personellet ved præcist, hvornår de kan eller skal anvende deres magt- midler. Jeg tænker her på hunden og ikke mindst pistolen. De er også vig- tigt at den enkelte ved, hvornår man skal skride til anholdelse. -Hvordan træner I jeres nye folk? -De får en uges On the Job-training (OJT-tje- neste). Her gennemgår vi meget nøje med dem de regler og bestemmelser der gælder, fra sikkerhedsbestem- melser til bestemmelserne for bru- gen af de omtalte magtmidler. Inden den første måned er gået, har de været igennem den første natøvelse, som du har set på. -Var det ikke rimeligt, at alt bevogningspersonel gennemgik den nye militærpolitid- dannelse? -Jo, det var også de vi håbede på. Indtil nu er det imidlertid kun vagtholdslederne, altså sergent- gruppen, der har modtaget uddan- nelsen. Det vil sige, vi mangler end- nu at få to gennem uddannelsen. Om resten nogensinde får uddannelsen ved jeg ikke, men vi forventer, at alle kommer på et 14 dages kursus, hvor de får forbedret deres viden om det at være vagtsoldat.

Landsbyen og Flyvepladsen

Af premierløjtnant af reserven
J.O.V.Pedersen

I tiden fra den 9. april 1940 til en dag i 1943 mærkede folk på Djursland hverken mere eller mindre til krigen end danskeren i almindelighed. Man hørte om krigen i radioen og drak surrogatkaffe, men det daglige arbejde skulle jo fortsat gøres. Hænerne galede rundt omkring. Landmanden stillede mælkejungerne ud til vejen. Der duftede af frisk morgenbrød fra bagerens butik. Posten cyklede ud med sin taske med breve og aviser. Brugsen og købmanden og de små handlende åbnede - Der var ingen forandring, men alligevel var alting anderledes. Man skulle købe mørkelægningsgardiner og folk blev usikre og begyndte at hamstre.

Kolde vintre

Den første jul blev mørk og trist på grund af mørkelægningen. Vinteren 1940-41 blev lang og streng. Man jagede kommunister. I byen Mørke lavede en fabrik kjoler, trøjer og overlæder til damesko af farvede skind fra rødspætter, torsk, havkat og ål. Man lavede lagner, viskestykker, flipper og veste af papir. Man forsøgte endog at lave regnfrakker af papir, men de kunne ikke tåle at blive våde. Den 9. december 1941 trådte USA ind i krigen. Vinteren 1941-42 blev længere og koldere end den foregående, med kuldegrader ned til minus 32 grader. Aarhus - Kalundborg færgeren stødte på en mine. Stauning dør. I 1943 bliver modstandsbevægelsen mere aktiv og der indledes strejker i de større byer.

Ny udvikling

Så begyndte tyske fotorecognosceringsmaskiner at flyve lavt over egnen. Tyske officerer stod på højene

og betragtede terrænet gennem deres kikkerters, alt imens de noterede og tegnede skitser. -Hvad skulle der ske? Rygtet ville vide, at tyskerne ville placere en flyveplads syd for Stabrand. Hvis rygten talte sandt ville meget blive ødelagt. Stabrand kan med sine sagn og oldtidsminder dateres tilbage til 1400-tallet. Straks efter nytår udstak tyskerne pladsen. Først med grænserne Aarhus-Grenå vejen mod syd, Tirstrup-Kolind vejen mod nord og Kolind-Feldballe vejen mod vest. Kort efter inddrog man dog også en km syd for Aarhus-Grenå vejen og et lignende areal mod vest og nord. Det tyske kommandantskab indrettede sig i bygningerne i Stabrand by. Kort efter summede hele området af liv. Man var en overgang oppe på at beskæftige 5000 danske arbejdere på pladsen. Tyskerne betalte 120 til 200 kr om ugen mod en

dansk ugeløn på 80 kr, for 48 timers arbejde.

Ikke guds beste børn

Det var langt fra alle flyvepladsarbejderne, der var medlem af KFUM. Da de alle havde mange penge mellem hænderne, havde landbetjenten i Tirstrup nok at se til! Rundt omkring i de små læskure florerede sortbørshandlen. Kaffe, spiritus, tobak - alt kunne skaffes i tyskernes langre, når blot man havde en forbindelse. Men snyderiet i den helt store stil foregik på kørselskontorerne og i Bauleitung (Den tyske byggeledelse) Danskerne solgte den samme vare fire eller fem gange til tyskerne. Naturligvis til opskruede priser. De skrev flere kilometer og mere last på kørsedlerne. Når "Bette Ras" kom om morgenen - det vil sige ved 10 - 11-



Kort over Tirstrup flyveplads fra 1944. Kilde Knud Bødgers bog.



På en af de forladte gårde indrettede værnemagten et garageanlæg - og efterlod sig synlige spor. En maskinstation har siden benyttet anlægget. Kilde Knud Bødgers bog.

selig så overnationale, at selv Holger Danske i Kronborgs kasematter blegnede.

Aldrig helt færdig

Da krigen sluttede den 5. maj stod betonbanen til transportflyene samt græsbanen til jagerflyene færdig. Udover en masse internistiske barakker var kun feldballehagaren bygget færdig. På Tirstrup befandt der sig den 5. maj følgende fly:

6 Arado AR 96
 2 Fi 156
 5 Fw 190
 5 Ju 88
 1 Me 110.

Flygtninge

Danmark blev i krigens sidste måneder oversvømmet af tyske flygtninge. I alt ca. 250.000 soldater, 50.000 sårede soldater og 244.000 andre flygtninge. En del af disse blev indkvarteret på flyvepladsens område. Da der tilsyneladende var mangel på mænd i disse flygtningelejre måtte store drenge og unge mænd lide den frygtelige skæbne at blive jagtet af såvel nyligt kønsmodne piger, som modne kvinder, der til gengæld lappede deres tøj, gav dem deres tobaksrationer og lignende.

Flyvning igen

I 1946 begyndte man så småt at beflyve Tirstrup med militære og civile fly. Når der skulle flyves natflyvning blev der opstillet 36 petroliumslamper langs banen. Siden er udviklingen gået slag i slag frem til idag, hvor vi har en lille hyggelig, men samtidig effektiv flyvestation med en, som I nu ved, meget spændende historie.

Kilde: Knud Bødgers bog, 'Messerschmitt på startbanen'. Udgivet 1987.

tiden, havde der altid været et utal af punkteringer undervejs. Han kørte gerne sin vogn over i en lille granplantage ved siden af vejen. Her holdt han den ganske dag med "slukkede lanterner", indtil han hen mod aftenen forsøgte, at få vognen til at bevæge sig hjemad. Dagen havde han haft fuldt besat, den gik med lapning og montering af dæk og eftersyn af en, for andre at se på, underlig stridbar generator. Trods disse gøremål figurerede der altid på "Bette Ras's" køresedler tekster som:

8-10 Pladskørsel	2 timer
10-13 Hentet sten i Nybøl	150 km
13-16 Kørt græstørv	3 timer

Det selvom gud og hver mand vidste, at "Bette Ras" aldrig havde kørt disse ture, så så lederen af kørselskontoret gennem fingrene med det. Han vidste, at "Bette Ras" havde en stor børneflokk og en stor gæld. Han undersøgte derfor køresedlerne uden kommentarer.

Tysk bil til tyskere

En anden sjov person var chauffør Sørensen. Som en af de første, der øjnede de store chancer, der lå på flyvepladsen, var han blevet kørselschef på det største kørselskontor. Nu var der ikke noget med at køre i generatorvogn. Det kunne de gøre, der havde lyst dertil. Næh! Sørensen havde af tyskerne fået speciel tilladelse til at køre benzindrevet vogn. Til dette formål havde han anskaffet sig en Opel Kapitän. Den havde kostet 12.000 kr. Officielt 4.000 kr. Han havde også set på en Rolls Royce, men den havde været for pebret i prisen. Selv for en pengemand må

der være grænser og 32.000 kr. er jo også en slags penge. Endelig så det ikke godt ud at køre i en engelsk vogn - når man arbejdede for tyskerne. Før i tiden havde det været småt for Sørensen. Rigtig småt. Det var ikke altid han havde kunnet holde smør på brødet. Nu beskæftigede han seks mand. Dertil kom en kvindelig privatsekretær, sådan mest for et syns skyld. I den første tid tog han kursus i tysk. Han blev nemlig hurtigt klar over, at det var nødvendigt. Uden sprogkundskaber kunne han ikke tjene de store penge. Og det var dem han var ude efter. Det så også ud af noget, når han kunne stikke et "Jawohl", "Ach so", "Fein, fein" og så videre ind på de rigtige steder.

Flyangreb og modstandbevægelsen

I slutningen af 1944 angreb engelske og canadiske fly første gang. Efterhånden som sabotagen tog fat og de der leverede til, eller arbejdede for Værnemagten modtog breve indeholdende en 9 mm patron eller en tegning af en ligkiste - gik arbejdet på Tirstrup langsommere og langsommere. En af de lastbiler der hver dag kørte arbejdere fra Aarhus til Tirstrup blev den 17. april 1945 stoppet af modstandsfolkene. Det skete ved en lille lund. Alle passagererne blev beordret ud. Heriblandt en enkelt kvinde. De blev beordret til at tage alt tøjet af, smide det op i lastvognen, hvorefter der blev sat ild til det hele. Hvad der siden hændte de nøgne arbejdere melder historien intet om. Den 4. maj 1945 blev de fleste af dem der havde arbejdet for tyskerne plud-

Veteranerne fra Eskadrille 724 savner deres historie!

**Tekst og billede seniorsergent
N.M.Schajffel-Nielsen**

Den 31. marts 1974 blev Eskadrille 724 nedlagt. Hawker Hunteren var udtjent og politikerne havde besluttet, at Flyvevåbnet ikke længere havde brug for et jager-luftforsvar i lav højde. De der havde tjent i Eskadrille 724, Lørneeskadrillen, var ikke begejstrede for tanken. Især flymekanikerne var af den opfattelse, -at vel kunne man nedlægge eskadrillen, men man kunne ikke tage den tid der var gået. Altså, de oprettede Eskadrille 724's Veteranklub, den 17. september 1974, som en ren "smedekub". Piloterne og det øvrige personel følte sig nok lidt "hjemløse" og efter få år var de også medlem af Veteranklubben. I dag har klubben 125 medlemmer spredt fra Nice over Holland til Skrydstrup.

Gensyn

Den 9. april var dagen for at mindes 20. årsdagen for eskadrillens nedlæggelse. Den 31. marts var skærtorsdag og kunne derfor ikke bruges. Det blev en dag med, -Hej med dig du gamle! og hvordan går det? Lidt senere, -Kan du huske? Vicepræsident, pensioneret kaptajn, Hans Müller, tidligere elektriker i Eskadrille 724, havde overtaget ledelsen i præsident Henning Gøttsche's fravær. Vi spurgte ham, -Hvordan kan det gå til, at som tiden går, kommer der flere medlemmer til. -Det skyldes, at kendskabet til veteranklubben går fra mund til mund og minder en og anden om tiden i eskadrillen. -Hvor tit mødes I? -Vi mødes hvert to et halvt år. Det betyder, at når vi mødes næste gang i 1996, så er det 45 år siden eskadrillen blev oprettet, siger Hans Müller, som forøvrigt gjorde tjeneste ved eskadrillen fra dens oprettelse til dens



Vicepræsident Hans Müller ifærd med at aflægge beretning om Veteranklubben's aktiviteter siden sidste møde. Om halsen hænger Eskadrillens gamle samlingsmærke, en LØRN. På hver metalplade der udgør kæren, står navnet på et bestyrelsesmedlem.

nedlæggelse. Iøvrigt beklagede Müller, at der i år ikke var et Hunter-fly til stede. -Det skyldes, at RAF har udfaset deres sidste to i 1993. Senere på dagen forlød det, at man måske næste gang ville se svejsiske Hunter-fly ved mødet i 1996.

Generalforsamlingen

Pensioneret seniorsergent, Torben, en institution i eskadrillen og med efternavnet Pedersen, havde igen været den praktiske gris. Han fortalte, at mødestedet, eskadrille 724's gamle bygninger, var under renovering. Flyvestation Skrydstrup havde tilbudt pænere lokaler, -Men, som

Torben fortalte, -Hvordan skulle vi kunne mødes andre steder end i vort gamle eskadrilleområde! Generalforsamlingen var rimelig uformel. Under vicepræsidentens beretning var der rimelig ro, selv om en og anden fik lukket munden med den myndighed en vicepræsident nu engang har. Da kassereren fremlagde regnskabet, blev der pebet af en mindre post, udlagt som, bestyrelsens "frådseri", hvorefter regnskabet blev enstemmigt godkendt. Og så gik man over til eventuel.

Hvor er historien

I løbet af ingen tid var man havnet i en debat om, hvor eskadrillens historiske effekter mon var blevet af. Flyverspecialist Absalon, medlem af bestyrelsen kunne fortælle, at en del af dem befandt sig ved Flyvevåbnets Historiske Samling på Flyvestation Karup. Han kunne også fortælle, at han var medlem af en arbejdsgruppe, som arbejder med at etablere et flyvestationsmuseum på Flyvestation Skrydstrup. -Når engang det er faldet på plads, fortsatte han, -Kan effekterne lånes ud til os og de vil dermed komme "hjem" igen. Det kom frem, at ved nedlæggelsen af Eskadrille 724, blev mange af de effekter man i dag savner, solgt ved en auktion. -De der har dem, sagde en, -har købt og betalt dem og de er defor deres retmæssige ejendom. Der var iøvrigt almindelig enighed om, at hvis nogen hørte om den "manglende" historie og ville overlade deres historiske effekt til Flyvevåbnets Historiske Samling så ville en sådan gestus blive modtaget med taknemmelighed. Efter generalforsamlingen samledes man til spisning med ledsager. Det blev meget sent inden vendingen, -Kan du huske var slidt op. For nogens vedkommende nærmede dag gryet sig før dette 20-års træf nåede sin afslutning.

Eskadrille 724 historie kort:

Oprettet på Flyvestation Karup den 8. januar 1951. Fløj med Meteor Mk 4, lånt fra Eskadrille 723.

19. januar 1951 modtog eskadrillen sine første Meteor Mk VIII.

16. juni 1952 flytter eskadrillen til Flyvestation Ålborg. Fra 30. januar 1956 modtog man de første Hawker Hunter Mk. 51.

10. juni 1958 flytter eskadrillen tilbage til Flyvestation Karup.

16. marts 1959 blev eskadrillen flyttet til Flyvestation Skrydstrup. (Det var dengang H.V.Hansen, kaldet "Jager-Hansen" udbød, -Hvis det bliver ved på denne måde, gad vide, hvornår vi når Rom?).

31. marts 1974 fik forsvarsforliget af 26. april 1973, hvor forsvaret blev drastisk reduceret, til følge at Eskadrille 724 lukkede.



Der blev udvekslet minder ved en F-16 motor. De to stod og sammenlignede de motorer der sad i Hunterne med denne kraftkarl af en motor. Rigtignok noget andet!

Flyvestation Skrydstrup

Eskadrille 730 forlagt til flyvestation Malmen

Af Premierløjtnant M.H.Jensen, Eskadrille 730.

Flyvevåbnets flyvende kampeskadriller har i en lang årrække deltaget i NATO SQUADRON EXCHANGE PROGRAMME (NATO's eskadrilleudvekslingsprogram). Programmet er et årligt træningsprogram, der har til formål med et minimum af personel og støttemateriel at deployere et mindre antal fly til en NATO standard base, og derfra at operere i kortere tid. Samtidigt er det et krav til F-16 eskadrillerne, at de skal være i stand til at deployere til en dansk flyvestation eller en civil lufthavn og derfra løse deres krigsopgave. Disse former for deployering gennemføres ligeledes med jævnlige mellemrum. Eskadrille 730 (ESK730) var således godt rustet, da den blev beordret til at yde støtte til en NORDBAT-2 øvelse i Sverige. Det noget usædvanlige ved opgaven var, at der skulle opereres fra en svensk flyvestation (Malmen) i perioden 15. til 17. marts 1994.

Først deployering

Da eskadrillen i ugerne op til perioden var deployeret til Flyvestation Vandel i f.m. en NATO inspektion,

var det den fungerende eskadrillechef for eskadrille 730, der forestod den endelige planlægning af turen. De indledende forberedelser blev foretaget inden deployeringen til Vandel, såsom bestilling af færgebilletter, specialister fra flyvestationens værksteder, udpegning af personel fra eskadrillen, listning af materiel o.s.v.

Forinden var der blevet foretaget en PRE-VISIT (forbesøg), hvor der foretages et besøg på den flyvestation, der skal opereres fra, i dette tilfælde Det Svenske Flyvevåbens Flyvestation Malmen. Her undersøges ved hjælp af en særlig checkliste hvilken støtte, der kan ydes af værtsflyvestationen, f.eks. baner, brændstof, vedligeholdelsesfaciliteter, kontorer, opholdsrum, forplejning o.s.v. Alt dette skal gøres inden den endelige planlægning kan finde sted.

Torsdag 10. marts vendte eskadrillen hjem fra Vandel, og begyndte at pakke ud. Det grej, der skulle med til Sverige blev sat til side, indtil det kunne blive pakket ned igen. Dette skete i løbet af fredagen.

Så til Sverige

Det var blevet besluttet at benytte MOB-LOG (Mobilt Logistisk) system,

der bl.a. bruges i f.m. deployering til civile flyvepladser i Danmark, til materiel og reservedele. Der blev således medbragt en standard forsynings/reservedels container, samt et fladlad med en dertil hørende Scania lastbil. Personel blev transporteret i en bus, Kleinbus samt en golf. Alt i alt skulle 19 personer transporteres ad landevej til Linköbing, Sverige.

Søndag 13. marts 1994, kl. 1500, mødte personellet i eskadrillen, og kl. 1520 var hele vogntoget på vej mod Frederikshavn. Det var planen, at der skulle overnattes på et hotel, lige over for flådestationen. Lastbilen blev parkeret inde på det militære område. Den oprindelige plan lød på at indkvartering skulle finde sted enten på Flådestationen eller Sergentskolen, men de havde ikke plads. Mandag morgen kørte alle ned til færgen, så man kunne være der senest kl. 0800 (af hensyn til lastbilen). Vi var i god tid, fordi færgen var forsinket 2 timer, så der var tid til at udforske færgområdet. Kl. ca. 1100 afgik færgen så med kurs mod Göteborg. Det skal her tilføjes at de "toldfrie" varer, rent prismæssigt, ikke var særlig toldfrie set med en danskers øjne. Men vi fik da handlet ind til "dansker-aften" sammen med vo-



Fotoet der for fem år siden var næsten utænkeligt. Fem danske F-16 med en Lansen i forgrunden fotograferet på en svensk flyvestation dannende baggrund for svenske og danske flybesætninger. Virkelig et billede på den forandrede verden.

res svenske værter.

Da vi ankom til Göteborg, havde vi ikke problemer med at komme fra borde med bilerne, men det at komme igennem tolden, rent papirmæssigt, var en større opgave. Den diplomatiske tilladelse havde vi kun fået telefonisk, og tolderen ville have et stempel og en underskrift, for at vi kunne blive lukket ind. Problemet var dog ikke større end, at det kunne klares med en telefonopringning. Endelig fik vi lov til at komme ind, og vi startede på den lange køretur op og ned bakke/bjerg. Det var en speciel oplevelse eftersom man havde fornemmelsen at køre i en skov hele tiden. På et tidspunkt kørte vi også langs med Vättern, det er ganske imponerende så stor den sø er.

Svensk spænding

Kl. ca. 2030 ankom vi til Malmen "flybase", lastbilen blev kørt ind på området og chaufførerne afhentet. Derefter kørte vi ind på hotellet. Alle blev indkvarteret, og så var der fri manøvre til næste morgen.

Vi mødte ind på Malmen til normal arbejdstids begyndelse, kl. 0730 lokal tid. Her blev vi budt velkommen, og fik anvist Line-kontor, opholdslokaler, briefingrum, rygerum, toi-

letter o.s.v. Vi begyndte at pakke vores udstyr ud, SOAP-brænder (Spectrometric Oil Analysis Program), trækstænger, luftvogn, Hydrazid-udrustning, video-udstyr til piloterne og hvad vi nu ellers havde med.

I den sidste times tid inden flyene skulle lande, var svenskerne rimeligt spændte. De ventede bare på at få et vide, hvornår vores fly kunne forventes at ankomme til Svensk luft- rum, således at de kunne give dem en velkomst i luften med deres gamle (42 år) fly, Lansen.

Da flyene landede, ved 10-tiden, skulle man tro at hele det svenske flyvevåben var blevet adviseret. Der var i hvert flad temmelig mange mennesker ude for at kigge på landingen og flyene, da de var kommet ind i området.

Efter at piloterne havde de-briefet, og ordnet papirarbejdet, skulle alle deltage i en briefing om Det Svenska Flygvapnet. Det var ret interessant og spændende. Det er ikke kun i Danmark og NATO, der nedlægges flyvestationer, svenskerne har også måttet nedlægge et par stykker.

Den svenske personelstruktur og organisation er meget forskellig fra den, vi er vant til herhjemme. Svenskerne anvender ikke stampersonel

på samme måde som vi gør. F.eks. er alle deres teknikere officerer, selv de der klarmelder og reparerer flyene. Efter briefing skulle vi have klar-meldt flyene, så der kunne gennemføres en orienteringsmission i lokal-området om eftermiddagen. På denne mission havde det ene fly en generatorfej, som gjorde at det ikke kunne bruges til missionerne den næste dag. Hvad gør man så? Vi ringede hjem til Skrydstrup, og fik rekvireret et reservefly. Så fra onsdag til torsdag havde vi 5 fly stående i Sverige. Det var et dejligt syn ude på flight-linen. Det ekstra fly skabte dog et problem om natten. Svenskerne blev nødt til at rokere om på deres fly, for at vi kunne få alle vores under tag, men det gjorde de med glæde. Vi skulle faktisk bare kigge lidt på en af dem, og så stod han der og spurgte om vi manglede noget, om der var noget han kunne hjælpe med. Alle var utrolig hjælpsomme.

Ingen sprogproblemer

Om aftenen, tirsdag, inviterede værterne på "Messetræf". Det var vældigt spændende. Under middagen blev der talt lystigt imellem dansken og svensken. Da vi var færdige med at spise, blev der holdt tale/foredrag.



Det første vi hørte om var situationen i det tidligere Jugoslavien, og derefter blev det Chefen for Eskadrille 730, major J.E.T.Clausen's tur til at fortælle lidt om F-16. Inden han startede var der fra svensk side en del bekymring om, hvilket sprog han ville tale, da den forgående taler havde holdt sig til det svenske. JET lagde ud med at tale dansk, meget hurtigt, og det var der ikke mange svenskere der fattede. Derefter skiftede JET til flydende svensk, hvilket vakte vild jubel. Han holdt et meget humoristisk foredrag om F-16, som alle forstod, selv vi danskere. Hvis ikke før, så var isen da brudt nu, og der var lagt op til en meget livlig aften med en masse snak på kryds og tværs.

Flystøtte

Onsdagen forløb planmæssigt, og der blev fløjet de missioner der var beordret. Dagsrytmen var en del anderledes end i Danmark, da missionerne var af kortere varighed end derhjemme.

Missionerne havde til formål at demonstrere flystøttekoncepten dels for personel fra den Nordiske Batallion (NORDBAT-2), dels for en lang række højtstående observatører fra Sverige og Danmark. Flyvertaktisk Kommando havde til kontrol med missionerne stillet et Tactical Air Control Party (TACP) (Taktisk flyvekontrolgruppe) til rådighed. Flyene startede fra Malmen og fløj til et venteområde i nærheden af det øvelsesområde, hvor NORDBAT-2 gennemførte deres øvelse. Her modtog piloterne fra TACP via radio oplysninger om deres mål, positionen for egne styrker, evt. "fjendtligt" luftværn i området etc.

Herefter cirkledede flyene i venteområdet indtil chefen for NORDBAT-2 ønskede angrebet gennemført. Ordren til angreb blev givet via radio fra TACP og kort tid efter tullede det første fly ind på målet for at foretaget et simuleret angreb med våben, der samtidigt har effekt overfor personel, upansrede og pansrede køretøjer. Personellet fra ESK730 var ikke de eneste danskere, der var på basen. Jordmaterielværkstedet (JVK) fra Flyvestation Skrydstrup var også tilstede med 5 personer. Disse skulle servicere det mobile fly-indfangningsanlæg (PORT ARREST), som var blevet transporteret fra Skrydstrup og sat op inden vi ankom. Det er et imponerende anlæg, gjort fast i "undergrunden" med over 200 Aluminiums-spyd med en længde på ca. 1 meter. Disse 5 JVK-folk havde nok at se til, da kablet ikke måtte ligge over banen når F-16 ikke skulle starte/lande. Til hjælp havde svenskerne stillet en værnepligtig som sørgede for kommunikationen mellem tårnet og PORT ARREST. Derudover sørgede han for alle deres fornødenheder med hensyn til brændstof til maskinerne og strømgeneratoren o.s.v. En virkelig stor hjælp for JVK.

Godt samarbejde

Om aftenen var der planlagt en tur på det lokale flymuseum for teknikerne, da piloterne skulle have forevist JAS-39, af en engelsk-sproget guide fra SAAB. Han var selv tidligere pilot i Flygvapnet, og havde fløjet adskillige af de fly som nu var endt på museet. En sjov ting ved museet var, at de solgte ESK725's temahæfte

Jordmaterielværkstedet på Flyvestation Skrydstrup havde vel aldrig drømt om at skulle stille deres mobile fly-indfangningsanlæg op på en svensk flyvestation med en birkeskov i baggrunden.

fra deres jubilæum, samt, at museet havde fået en tosædet F-35 foræret af Danmark. Det pudsige ved denne "Drage" var, at den i sin tid blev modtaget af vores forbindelses-officer, Göran Hagmann, da han var klarmelder på Draken.

Torsdagen gik rutinemæssigt, med afvikling af dagens flyveprogram. Efter den første mission skulle vi alle, danskere som svenskere, fotografere foran henholdsvis en F-16 og et af de gamle Lansen fly. Dette blev også filmet.

Da dagens program var slut, fløj flyene hjem til Danmark efter sidste pas, og vi fik pakket alt vores materiel. Da dette var overstået, fik vi taget ordentlig afsked med vores svenske kolleger hvor vi udvekslede gaver. Det var næsten vemodigt at tage afsked efter de sidste dages aktiviteter, men det kunne jo ikke være anderledes.

Lastbilen blev parkeret til afhentning fredag morgen, med planlagt afgang 0700. Vi andre kørte fra hotellet kl. 0815 med kurs mod Göteborg.

Hjemturen gik planmæssigt, og den sidste bil var hjemme i eskadrillen kl. ca. 2130.

Alt i alt var det en meget god tur for alle parter, men jeg tror svenskerne fik den største oplevelse.



Flyvestation Karup:

Den taktiske træner er klar til brug!

Tekst og billeder seniorsergent N.M.Schäffel-Nielsen

Den taktiske Træner (TAKTRÆN) Ved Flyvevåbnets Operationsstøtteskole (FLOK) har været i brug for første gang. Det var eleverne fra Flyvevåbnets Officerssskole, klasse "Ramberg", der i 24 timer i midten af marts fik æren af at indvi dette elektroniske træningsredskab for førere i Flyvevåbnet. I kursusrapporten kan man læse, -at selvom man fik afprøvet næsten alle TAKTRÆN's finesser, så levede den 100% op til forventningerne.

Entusiasme

Seniorsergent F.Larsen er den tekniske drivkraft bag al den elektronik, der er puttet ind i TAKTRÆN. Han lægger ikke skjul på sin entusiasme når han fortæller om, hvad TAKTRÆN kan bruges til. Han fortæller med glød om, hvad de to Super VHS-videomaskiner kan. Om den smarte laservideo, som finder det man vil se i en rasende fart. På sådan en fyr er der plads 64.000 faste billeder, eller til små sekvenser med levende billeder. Fra sit rum i det fjerneste hjørne kan Larsen levere alt, hvad hjertet kan begære til en bestemt øvelse og til en bestemt tid i henhold til øvelsesoplægget. -Alt er nu så meget sagt, siger han. -Vi er nu i den situation, hvor vi skal til at samle billedmateriale sammen til de forskellige situationsspil vi kan komme til at spille her i træneren. -Hvad betyder det? -Det betyder, at forlanger et situationsspil, at vi skal levere billeder af et flyangreb på et eskadrilleområde, så skal vi først ud og optage det. Vi regner med, at vi med tiden får optaget alle de nødvendige incidents, som vi så kan vise i forhold til de øvelsesoplæg vi får. Noget er allerede på videoen. Vil man se, hvor-



Kortet på gulvet viser Flyvestation Karups lokalforsvarsafsnit. Stolebenene ude til siderne indikerer, at rummet også kan bruges, som auditorium, således alle de indbyggede audiovisuelle undervisningsmidler kan udnyttes optimalt.

ledes det ser ud når et batterilag river et område op, skal man bare tage til FLOK, det ser uhyggelig virkeligt ud i den store gengivelse.

Hvem er brugerne?

Vi spurgte chefen for uddannelses-sektionen, major K.B.Bastman, -Hvem er de fremtidige brugere af TAKTRÆN? -Det er først og fremmest Flyvevåbnets niveau III-myndigheder, altså flyvestationerne. Men også niveau II-myndighederne kan bruge den. Træneren kan bruges både til at øve nærforsvar af en flyvestation og til for eksempel at øve førerne for Rapid Runway Repair (Hurtig Reparation af Rullebaner). Det er trods alt billigere at gøre sin fejl her end ude i det virkelige liv. Seniorsergent F. Larsen følger til, at man også håber, at civile organisationer og firmaer vil kunne komme til at bruge træneren. -Mange store firmaer og offentlige institutioner har

katastrofeplaner. Nogen er måske aldrig afprøvet. Det vil de kunne gøre her hos os for små penge. Larsen mener videre, at med den stadig større miljøbevidsthed i forsvaret, er TAKTRÆN også med til at skåne miljøet. -Vi brænder trods alt meget brændstof af under en øvelse, som ligesåvel kunne laves her, siger han.

Prisen

Ingen af de to er i tvivl om, at der er mange penge at spare ved at gennemføre stabs- og signal samt mange andre øvelser i træneren. Vi ville så til gengæld gerne vide, -Hvad har TAKTRÆN kostet? -Mellem 1,7 og 1,8 mio kr., svar major Bastman og det er ikke særlig dyrt. -Hvad skal brugerne i flyvevåbnet så betale for at låne den? -I princippet er det gratis. Dog skal en flyvestation selv betale for at få lavet det kort på ca. 4x5 m, som er grundlaget for at kunne lave en øvelse i en flyvestati-

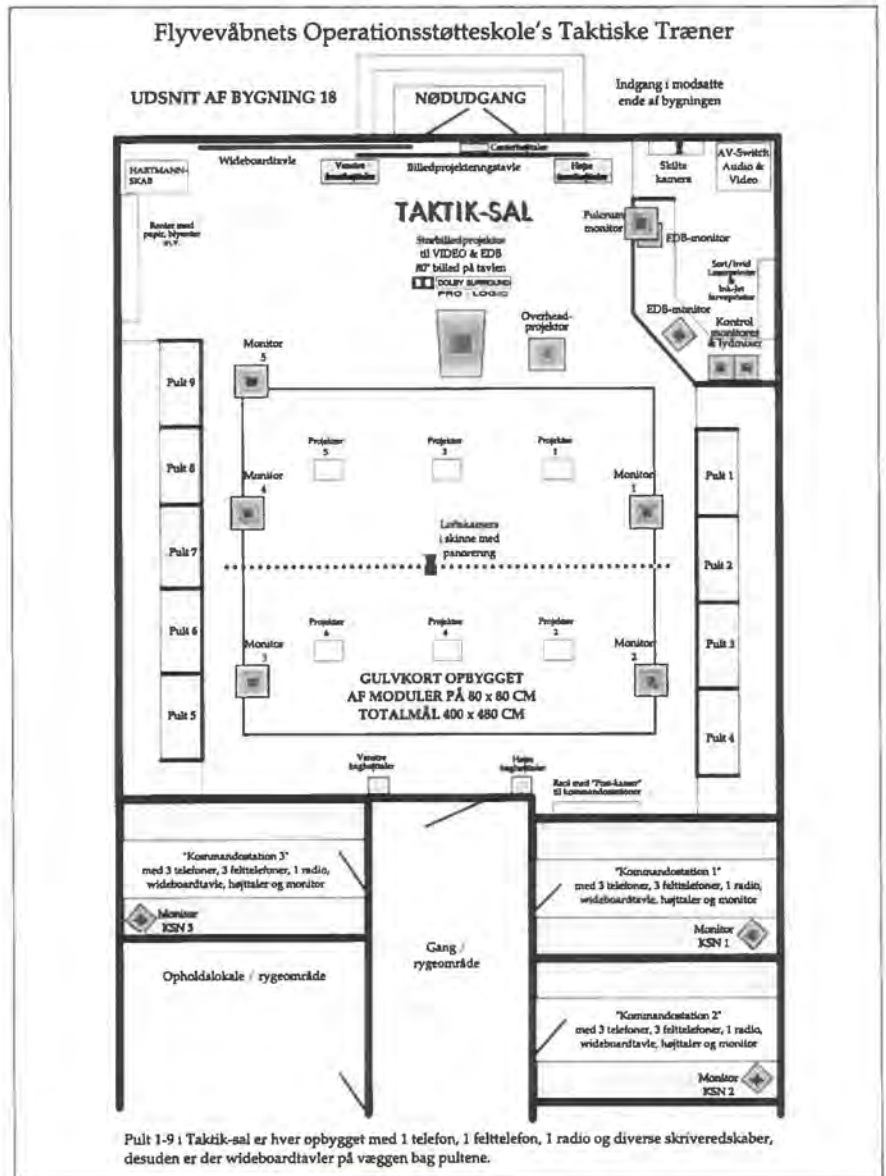


Seniorsergent F. Larsen, i sit tekniske hjørne, hvorfra han kan levere de situationer øvelsesoplægget kræver på det givne tidspunkt. Det kan være alt fra, -Døde telefonforbindelser til flyangræb.

ons Lokalforsvarsområde. Kortet koster i farver ca. 21.000 kr. I sort/hvis ca. 11.000. Så kan det til gengæld holde til at gå på og skal ikke skiftes de første mange år.

Mere teknik

Den lyd, der skal ledsage for eksempel kamphandlinger i TAKTRÆN hedder Dolby Surround. Man får en fornemmelse af, at granaterne suser henover ens hoved inden de eksploderer på skærmen, kaldet en "Billedprojekteringsstavle" på rummets bagreste væg. Er man først kommet i TAKTRÆN, er der ikke længere noget der hedder, at telefonernes "øvelsesmæssigt" er faldet ud. -Nej, Larsen snupper dem alle sammen med et tryk på en knap. Det samme sker med lyset. Det forsvinder. Mere teknik er tilstede når taktik-salen omformes til auditorium. Så behøver man ikke længere slides i overheadprojektoren (OHP). Nu kan man nøjes med at lægge det emne man ønsker vist ind under et "Skiltekamera". -På den måde sparer vi penge til slides til OHP'eren, siger Larsen, og minder om, at dem i farver er meget dyre at fremstille. Teknik er der også i de tre kommandostationer (KSN). Her kan man på en monitor få vist, hvordan man har placeret sine styrker i terrænet. Her er radio, telefoner og fælttelefoner til rådighed. Her er en højttaler, som leverer lyden fra angri-



Oversigt over indretningen af Taktisk Træner. (Udlånt af Flyvevåbnets Operationsstøtteskole).

bende fly eller kampvogne. En enerverede larm, som efter 12 timer kan gøre selv den bedste lidt mør. -Slår det ikke til med tre KSN, kan vi udvide med yderligere fire i en anden bygning forklarer Larsen. -Vi har også planer om, at kunne koble Luftværnsgruppen på. Det kræver en stander her udenfor, som de kan koble deres mobile KSN på. På denne måde får vi yderligere en spiller på banen. Også indspillerne til øvelsen har gode forhold. De sidder ved deres pulte på hver sin side af kortet og kan herfra fodre deres KSN med oplysninger.

Eget oplæg

-Hjælper skolen så med at lave øvelsen? spørger vi major Bastman. -Det

er meningen, at de enkelte enheder der ønsker at bruge TAKTRÆN, selv skal udarbejde øvelsesoplægget. Vi træder gerne til, som konsulenter og støtter. Vi leverer også den tekniker, som skal betjene det elektroniske apparatur. Vores grundide er, at den der vil holde øvelsen selv kommer med øvelsesoplægget. Foretager den nødvendige recognoscering i det terræn øvelsen skal foregå i, laver sine planer og derefter gennemfører øvelsen i TAKTRÆN. Der er ingen tvivl hos major Bastman og seniorsergent Larsen, at Flyvevåbnet her har fået sig et værdifuldt stykke træningsværktøj for ledere. I maj måned har FLOK sendt en meddelelse ud til enhederne om, at TAKTRÆN kan benyttes. Nu venter man bare på kunderne.

Da sælerne i Sydgrønland fik frugtknopper

Af kaptajn Max Strikert, Lufttransportelementet, Flyvertaktisk Kommando.

En dag for mange mange år siden startede en Catalina på en forsyningsflyvning i Sydgrønland. Målet var Flådestation Grønnedal. Der var ikke et sted i flyet, hvor der ikke var poser med tomater, sække med kartofler eller kasser med æbler og andre grøntsager. Vel fri af vandoverfladen, gik den ene af flyets to motorer i stå. Flymaskinisten kæmpede for at få motoren igang igen. Problemet var, at man ikke kunne holde højde på en motor på grund af den tunge last. Fartøjschefen beordrede lasten kastet over bord. Passagererne så til med bange anelser, medens besætningen dannede kæde og smed kasser med tomater, æbler, pærer, agurker, salat og sækkevis af kartofler ud gennem flyets bagerste luge. Lettet for "grøntforretningen" kunne fartøjschefen vende flyet og vende sikkert tilbage til basen i Narsasuaq. Fjorden flød med dejlige friske grøntsager fra Syddanmark. Mangen en fåreavler eller fisker har sikkert set med helt specielle øjne mod himlen medens det "regnede" med æbler og kartofler med mere. Fartøjschefen, KES, kaptajn Karl Kristian Jensen, havde tørt bemærket, -Bare sælerne nu ikke får frugtknopper.

Næsten 10.000 timer

Efter at have gjort tjeneste i Flyvevåbnet i 37 år og heraf tilbragt 237,8 arbejdsdage a' 37 timer, i luften, er KES gået på pension. De fleste af de ialt 9.759:10 flyvetimer er tilbragt i luftrummet over Nordatlanten og Grønland. Tre år af sit liv fra 1971 til 1974 har KES tilbragt, som chef for Flyvevåbnets udstationerede enhed på Narsasuaq, -Luftgruppe Vest. Enheden beskæftigede sig mest med fiskeriinspektion og kortlægning af

sizens bevægelser langs de grønlandske kyster. Flyvningerne blev udført for at sikre handelsskibenes uhindrede sejlads til og fra Grønland. Herudover var opgaven at flyve forsyninger til slædepatruljen Sirius og samt landingspladser og vejrstationer i Nordøstgrønland. Med til billedet af KES hører også, at han fra 1965 til 1968 'forbedrede sin almene dannelse' ved at tage lærereksamen fra Hjørring seminarium. Flyvevåbnet og flyvningen trak dog mere end lærergeringen.

Chefens hævn

Efter at være sluppet gennem nåleøjet til Flyveskolen på Avnø fløj KES jefly i seks år og endte den del af karrieren, som flyveinstruktør. I sit livs midsommer begyndte han at flyve tunge transportfly, Catalina og C-54. Fra tiden, som skipper på C-54'eren fortælles følgende historie, -Den formiddag havde besætningen brokket sig og gjort tilværelsen for KES lidt småsur. Om eftermiddagen havde han møjsommeligt fået lempet den tungt lastede C-54'er op i 5000 meters højde, man skulle over Grønlands indlandsis. Flyet var uden trykkabine, hvorfor luften var meget iltfattig. Alle sad helt stille og koncentrerede sig om at trække vejret. På et tidspunkt blev det for meget for et af besætningsmedlemmer. Han bad KES om at få åbnet for flyets iltsystem. Det blev prompte afslået. Begrundet med, at rygning så var forbudt. Der var ingen, der havde lyst at ryge, tværtimod. Medens en gispende besætning så til, tændte skipper oppe i venstre forsæde en cigaret og bad om at få serveret en kop kaffe. Til historien hører, at KES måtte suge kraftigt til, for at holde ild i denne "hævnens cigaret".

Punktlig

I 1983 blev KES leder af Flyvevåbnets Lufttransportcentral, i dag kal-



Kaptajn Karl Kristian Jensen, KES, Fotograferet i venstre forsæde på en T-17 før den sidste flyvning den 22. marts 1994. (foto Fototjenesten, Flyvestation Karup).

det Lufttransportelementet. Der har han indtil udgangen af marts måned i år beskæftiget sig med at koordinere Flyvevåbnets transportflyvninger. Ikke blot i Danmark, men også over Nordatlanten, i USA og til store dele af Europa. Han har også været involveret i koordination af nødhjælpsflyvningerne til Nordøstafrika og til Sarajevo. Som leder af Lufttransportcentralen knyttede han, nærmest som Flyvevåbnets ambassadør, talrige forbindelser til ministerier og ambassader rundt om i verden. Hans utrolige punktlighed og næsten skolemesteragtige systematik blev særdeles værdsat.

Flyvning til det sidste

KES foretog den sidste flyvning i et noget mindre fly, nemlig en T-17 fra Flyvestation Karup. Flyvningen fandt sted den 22. marts i år, hvorefter KES kunne logge ialt 765:50 timer på T-17. Den sidste flyvning var mere fredelig end de "vilde" dage i det der dengang var Danmarks nordligste amt. Denne gang drejede det sig om kalibrering af radiofyrvet Flyvestation Skrydstrup. Nu er det slut. KES vil fremover bruge sin tid til de gøremål tjenesten har hindret ham i, som for eksempel at få givet sommerhuset i Rørvig en overhaling.

Flyvertaktisk Kommando:

Stedet hvortil man tøjrer sine hunde



G-III Gulfstream nedkaster forsyninger til de "nødstedte" 12 km væk fra Thulebasen i Nordøstgrønland. (foto RØR)

**Af major E.G.Nielsen,
Flyvesikkerhedssektionen,
Flyvertaktisk Kommando.**

PITUGFIK, der betyder "Stedet, hvortil man tøjrer sine hunde eller sin båd", er navnet på Flyvertaktisk Kommandos årlige overlevelsestræning for flybesætningsmedlemmer under

arktiske forhold. Det er også det gamle grønlandske navn for stedet, hvor Thule Air Base (flyvestation) nu ligger.

Formålet med træningen er under så realistiske forhold, som muligt at lære flybesætningerne, der flyver over Grønland at overleve efter en nødlanding eller udspring. Samtidig afprøver man det overlevelsesudstyr,

der medbringes i flyene for, hvorledes det fungerer ved meget lave temperaturer. Erfaringerne der gøres bruges så til at forbedre udstyret.

Barske forhold

I midten af marts måned deltog to hold a' 15 mand i PITUGFIK 94. Øvelsesområdet lå 12 km udenfor

Nede på "jorden", sneen, er det nærmest kameraet F-16 piloten JØL ved sin "Fighter trench". Bag ham Lynx-holdet, som søger ly i en kombination af telt og læmur. Længst borte G-III besætningen ved deres Iglo. (foto RØR)



Thule Air Base i Nordgrønland. Temperaturen lå i hele perioden på mellem minus 28 og 38 grader celsius. En fortrup var fløjet til Thule for at gøre klar til at modtage de hold, der bestod af besætningsmedlemmer fra henholdsvis C-130, G-III Gulfstream, Lynx og F-16. Transporten var planlagt således, at de kunne flyve med i forvejen planlagte transportflyvninger. Da hold 1 skulle hjem, måtte måtte de vente 36 timer på, at et arktisk stormvejr med vindstød på mellem 75 og 80 knob (139 til 148 km/t) og med en temperatur på minus 31 grader C stiltede af.

Teori og praksis

De første to dage af opholdet gik med teori og praktik om følgende emner:

- Bedst mulig påklædning i arktisk område.
- Muligheder for føde i form af planter og vildt.
- Kroppens reaktioner under ekstreme kuldegrader og faren for forfrysninger.
- Brug af nødradioer og, hvordan visuelle signaler laves.
- Hvordan betjenes en primus.
- Gennemgang af overlevesudstyr i C-130, G-III Gulfstream, Lynx og F-16.
- Skydning med riffel og jagtgevær, som medføres i C-130 og G-III Gulfstream under flyvninger over Grønland.
- Hvordan man bedst laver beskyttelse mod vejrliget i form af snehule, iglo, trench (grøft) eller læmur.

Ud i kulden

De efterfølgende 30 timer skulle be-

sætningsmedlemmerne tilbringe ude i kulden. Hvis man var F-16 pilot, så alene. Lidt lettere var det for besætninger på transportfly og helikoptere, de får lov at være sammen, som en gruppe. Herefter måtte de klare sig, som de bedst kunne, med det udleverede overlevesudstyr.

Dagtimerne blev brugt til at opføre den type "beboelse" den enkelte eller gruppen fandt mest hensigtsmæssig. Herefter kom der gang i primusapparaterne for at omdanne sne til vand så der kunne laves suppe eller cacao. Under ekstrem lave temperaturer har kroppen brug for varme og væske, op til fem - seks liter i døgnet. Natten blev tilbragt i "beboelsen" og megen søvn blev det ikke til, men alle klarede sig godt.

På øvelsens anden dag gik tiden med at forbedre og udbygge "beboelsen", lave visuelle signaler, skyde med geværene og affyre nødraketter. Undsætningen kom i form af en bus, der kørte alle tilbage til basen til et tiltrængt varmt bad.

Nedkastning fra luften

Under hold 2's ophold i øvelsesområdet overfløj et fly fra Luftgruppe Vest fra Sdr. Strømfjord øvelsesområdet om kastede en nødudstyscontainer en såkaldt 6-pack ned med faldskærm. 6-pack'en har nødudstyr til seks mand. Den er iøvrigt fast udstyr i G-III Gulfstream når der flyves over Grønland og er beregnet til at kaste ned til nødlandene fly eller andre, som er i en situation, hvor hurtig hjælp er påkrævet.

Opgaven for de seks der fik dette

nødudstyr kastet ned var at vurdere udstyrets anvendelighed og betjening. Alle forskrifter i 6-pack'en er lavet, som billeder, der jo er internationalt sprog. Resultatet af afprøvninger blev, at der skal foretages nogle små ændringer. For eksempel skal indpakningen af brugsanvisningen til primusen ikke pakkes ind i plastik.

TV med

Sammen med hold 2 ankom også et optagehold på fire fra Danmarks Radio og Forsvarets TV-gruppe for at forevige PITUGFIK 94, udsendelsen sendes senere på året.

På trods af de meget lave kuldegrader, en lydmand fik en lettere forfrysning på højre øre, var der humør og "high spirit" hos samtlige deltager, der gennemførte øvelsen, hvor alle kom igennem som vindere. Resultaterne af denne og andre lignende øvelser er, at Søværnet og Flyvevåbnet i dag kan rose sig af, at have noget af verdens bedste nødudstyr til rådighed i flyene, hvis en nødsituation skulle opstå over et arktisk område.

Den slags giver vand

Tekst og billeder seniorsergent N.M.Schaffel-Nielsen

Det blev til et dobbeltjubilæum i Skrydstrup den lørdag eftermiddag i april. Eskadrille 730's 40 års jubilæum er omtalt andetsteds i bladet. Her drejer det sig om major A.S.Sørensen, RØR's, 2.000 timers jubilæum i cockpiloten på en F-16. Det svarer til 270,27 arbejdsdage i luften. Hertil skal lægges planlægning af flyvningerne og efterfølgende debriefinger. Vi har ikke RØR's totale time-tal i luften, men inden han begyndte at flyve F-16, som en af de første i Flyvevåbnet, har han fløjet Chipmunk, T-33 T-BIRD og F-100.

Fuppet

Da RØR, efter endt formationsflyvning, kravlede ned ad stigen, blev han modtaget med hylende udrykningshorn fra to chrahtendere og



I dette øjeblik vender RØR, major A.S.Sørensen, hovedet og opdager, at et "overfald" er under opsejling. Et øjeblik senere er han helt forsvundet i vandstrålen fra Rosenbauer crashtenderen.

indsatsledervognen fra Brand- og Redningstjenesten. Han så ud, som forventede han et eller andet, der


aldrig kom. Blomster og smil blev det til, inden han satte sig op i Eskadrille 730's lille vingeløse fly for at blive kørt til eskadrilleområdet. Et stykke henne ad rullebanen kom der et "bagholdsangreb" fra en Rosenbauer chrahtender det holdt på en flyparkeringsplatform. Først en slags "varselsskud" og derefter den helt store kaskade. For tilskuerne den rene skadefryd så det ud til. RØR nøjedes med at dukke hovedet.



Th. en glad major A.S.Sørensen, RØR, som er ifærd med at kommentere alt vira-kket medens chefen for Eskadrille 730, major J.E.T.Clausen, JET, hjælper med til at holde beviset for RØR's 2.000 timers flyvning med F-16.

Skilt og flere blomster

Vel fremme ved platformen ud for eskadrillebygningen kunne RØR stå ud af sit anderledes køretøj ryste det værste vand af sig og modtage mængdens hyldest. Heriblandt chefen for Eskadrille 730, major J.E.T.Clausen, JET, som overrakte skiltet med "2000 hrs. (timer), Til Lykke RØR". Man var rigtig i humør til spøg og skæmt den dag - og, en tradition i Flyvevåbnet lever videre.

et godt FORSVAR
gavner FREDEN 



Hvor finder du ellers et job med fri øjenskygge?

Som kvinde i forsvaret har du præcis de samme karrieremuligheder som en mand.

Hæren, søværnet eller flyvevåbnet? Konstabel, kompagnichef eller kampilot - valget er dit. Forsvaret har så mange uddannelses tilbud, at du også vil kunne få tilfredsstillende krav - både med hensyn til indhold og karrieremuligheder.

Vi har forlængst indført ligestilling, og kvinder gør tjeneste i alle enheder på fuldstændig lige fod med deres mandlige kolleger - nu også i de værnepligtsenheder, der er grundstammen i Den Danske Internationale Brigade.

Sådan kommer du i gang

Din karriere starter med en ansøgning til Forsvarets Værnepligt & Rekruttering. Når vi har modtaget den, bliver du inviteret til en optagelsesprøve på Flyvestation Værløse. Her vurderer vi bl.a. dine kundskaber i dansk, engelsk, regning og matematik, og vi tester dine personlige egenskaber. Du skal også gennem en lægeundersøgelse og en række fysiske prøver - bl.a. en løbetest, hvor du skal kunne løbe 2.100 meter på 12 minutter. Alle tests er ens for mænd og kvinder, og der bliver ikke taget særlige hensyn ved bedømmelsen - alle skal bestå for at blive ansat i forsvaret.

Slipper du gennem nåleøjet, skal du vælge det speciale, hvor du vil uddannes. Derefter bliver du

indkaldt til dit tjenestested og får en militær grunduddannelse sammen med dine kammerater.

Vi kan love dig et meningsfyldt job

Efter grunduddannelsen er det dine evner og interesser, der bestemmer dine muligheder. Du kan gøre karriere som specialist, mellemlider (sergent) eller leder (officer af linien eller reserven). Uanset hvad du vælger, så kommer du til at yde en vigtig indsats i et meningsfyldt job. Du lærer noget om dig selv og dine grænser, at samarbejde og tage et ansvar - altsammen noget, du også kan bygge videre på i det civile liv.

Kvalifikationskrav og ansøgning

Du skal normalt være mellem 18 og 26 år, og have gode kundskaber i dansk, engelsk og regning/matematik samt et godt helbred og en god fysik. Normalt kræves det, at du også har dansk indfødsret, men det er ikke et ufravigeligt krav, f.eks. ved konstabeluddannelsen. Ansøgningsskema og yderligere oplysninger: Forsvarets Værnepligt & Rekruttering. **Telefon: 44 68 21 22** (ma.-fre. 09.00-15.00). **Fax: 44 66 02 97**. Uden for kontortid kan du benytte vor automatiske informationsservice. Det er samme nummer.



FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse
Postboks 145, 3500 Værløse

FLY

nett



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:Oberstløjtnant E. Munkholm
(ansvarshavende)

Flyvestation Tårstrup

8560 Kolind

86 36 39 00 lokal 2000

Major

S.H. Hartov

Forsvarsministeriet

33 92 32 83

Seniorsergent

N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Vandel

75 88 52 00 lokal 4100

POSTADRESSE:

FLYnyt

MJ S.H. Hartov

Forsvarsministeriets 7 kt.

Holmens Kanal 42

1060 København K

**LAYOUT, REPRODUKTION
& FORDELING:**

Flyvevåbnets Specialskole

Produktionselementet

44 97 20 00 lokal 3650

Omslag : ABC tryk, 44 97 10 80

Sidste frist for indlevering af stof

til næste nummer af FLYnyt er

1. NOVEMBER 1994.Hvis muligt bedes artiklerne af-
leveres på diskette.FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, samt til interes-
serede biblioteker, dagblads- og
tidsskriftredaktioner.
Redaktionen påtager sig ikke at
fordele bladet til enkeltpersoner i
eller uden for forsvaret.**FORSIDEBILLEDET:**Ved evakuering af patienter fra
Jugoslavien har man hidtil an-
vendt intensivambulancer fløjet
frem og tilbage i en C-130 Her-
cules. Det fungerer fint men er
utilstrækkeligt, hvis der kommer
et større antal sårede.

Se artiklen side 11.

Foto: VÆRFOT.

ISSN: 0907-1962

Vanskelige forhandlinger om forsvaret ..	3
Ny version af Harrier prøvefløjet	5
Flyvestation Værløses 60 års jubilæum	7
Karups skytter bedst - igen!	9
Vi ønsker at komme i kontakt med flere ansøgere	10
Luftevakuering af patienter	11
KZ & Veteranfly Klubben er fyldt 25 år	16
Rigtige levende soldater på Flyvestation Tårstrup	17
At sige Draken ret farvel !	18
Pensionist maler billeder af fly	20
Køb kun materialer der kan mere en een ting !	21
Havari	22
Een allieret prop - Nord - Felt fem !	23
Havarede i Øresund i 1939 - og still going strong	25
De forsvarede fly der ikke var der	26
Tre brugte F-16 til Flyvevåbnet	29
Air Show set fra bagsædet i en Harvard	30
Undervisning i et år - pris en million ..	31
Fornem hæder til kendt skytteleder ...	32
Tre tusinde flyvere jubilerer !	32
27. Internationale KZ Rally	33
Fremtidens europæiske jagerfly har været på vingerne	34
Her kan man få støtte til mangt og meget	35
Mennesker mødes og fortiden blev levende	36
Vi anmelder	38
51 Draken fløj 143.922 timer 10 minutter	39
Nedlagt for anden gang ! - Farvel til Forsyningsdepot Karup	42
Vi anmelder	43
En travl uge, som gav mange sved på panden	44
Med bombefly over Fregatten Jylland	47
Tjernobyldbørn modtaget af ambassadøren	48
Nu indeholder samlingen også en drage	49
Flyvevåbnets Jubilæumsfond	50



Side 3



Side 17



Side 44



Side 48

Vanskelige forhandlinger om forsvaret

*Af Hans Engell
Formand for Den konservative
Folketingsgruppe,
fhv. forsvarsminister.*

De sidste fem år har skabt større ændringer i den udenrigs- og forsvarspolitiske situation for Danmark end de foregående mere end 40 år. Vi lever i en verden med mere frihed, men også med større ustabilitet. Den militære trussel fra Warszawa-pagten er forsvundet, men nye farer blandt andet i form af stærkt nationalistiske strømninger samt politisk og økonomisk sammenbrud, er med til at give en mere usikker verdensorden. Mest alvorligt viser det sig i forbindelse med den voldelige opløsning af det tidligere Jugoslavien. For første gang i mange år er der åben krig i Europa. Det påvirker også hverdagen i Danmark. Et tusindtal af danske familier har i dag en søn eller datter i det tidligere Jugoslavien. Også økonomisk bærer Danmark store byrder i forbindelse med omvæltningerne i verden.

Danmark skal naturligvis ikke være tilskuere, når Europas fremtid bygges op - vi skal tage et medansvar. Derfor er det også i vores soleklare interesse, at vi så snart som muligt bliver medlem af Vestunionen - og dermed er det det europæiske forsvars- og sikkerhedspolitiske samarbejde, som i de kommende år bliver den europæiske del - eller søjle - af NATO-samarbejdet. Samtlige nuværende medlemslande af WEU er partnere, som Danmark har samarbejdet med i NATO i mere end 40 år. Nye lande er på vej ind i Vestunionen både i Norden, Baltikum og blandt de centrale europæiske republikker.

Det kan umuligt være Danmarks plads at skulle stå uden for døren og kigge gennem nøglehullet, mens de andre sidder omkring forhandlings-

*Hans Engell
Formand for
Den konservative
Folketings-
gruppe.*



bordet. I forrige måned oplevede vi Ruslands udenrigsminister underskrive aftalen med NATO om partnerskab for fred. Et skridt i en retning, der peger mod større stabilitet og samarbejde. Men stadig er der lang vej endnu, før vi kan tale om et så sikkert sikkerhedspolitisk billede, at vi kan tillade os at indkassere fredens fulde dividende.

Det er på denne baggrund, forhandlingerne om et nyt forsvarsforlig formentlig i løbet af efteråret - men først efter det kommende folketingsvalg - vil foregå. Det eneste udgangspunkt for disse forhandlinger er på nuværende tidspunkt de redegørel-

ser fra forsvarsministerens rådgivnings- og analysegruppe (RAG), der med væsentlig forsinkelse blev offentliggjort før sommerferien. Redegørelserne indeholder efter konservativ opfattelse mange værdifulde sikkerheds- og forsvarspolitiske oplysninger og betragtninger. Men der må naturligvis ligge et egentligt konkret gennearbejdet udspil som grundlag, før forhandlingerne for alvor kan gå igang. RAG's rapporter kan med andre ord ikke stå alene.

Igennem de seneste mere end 30 år har vi stort set haft meget brede politiske forlig, som det politiske grundlag for flerårige aftaler om

dansk forsvars forhold. Det har været med til at sikre forsvaret en vis stabilitet og planlægningsmulighed - selvom forligene altid har været på et niveau, der lå klart under, hvad Det konservative Folkeparti anså for at være rigtigt. Kendsgerningen er, at forsvaret over en lang årrække er blevet kraftigt reduceret - krigsstyrken skåret ned, antallet af værnepligtige reduceret og ikke mindst er der store problemer, når det gælder fornyelsen af forsvarets materiel. På den baggrund må jeg klart fastslå, at de konservative ikke finder, at det er rigtigt eller forsvarligt at gennemføre det forslag, som nu er kommet fra regeringen om en samlet nedskæring næste år af dansk forsvar på ca. 700 millioner kroner. Udgangspunktet må være, at dansk forsvar - ikke mindst i lyset af de mangeartede internationale opgaver og opstillingen af Den Danske Internationale Brigade - har behov for større ressourcer på en række områder. Det har Folketingets partier også en forpligtelse til at sikre i betragtning af det flertal, der vedtog en lov sidste år.

som fastsætter forsvarets formål og hvori det fastslås, at dansk forsvar skal råde over styrker af alle tre værn, hvis størrelse, kampkraft, udenholdenhed, mobilitet og fleksibilitet gør det muligt at løse såvel nationale, NATO samt FN opgaver. Hverken uddannelse eller træning bør forsømmes.

Et område, der giver mig anledning til særlig bekymring - og som også fremhæves i RAG's redegørelse - er forsvarets materielstatus. Det forhold, at en meget lang række af forsvarets allervigtigste materiel er af gammel dato og indenfor de kommende år trænger til udskiftninger eller modernisering. Det gælder i høj grad også for Flyvevåbnets vedkommende. Det er fantastisk vigtigt, for udviklingen i alle værn går i dag klart mod et højere materiel- og teknologindhold. Det har betydning både for forsvarets effektivitet og de enkelte enheder og den enkelte soldats sikkerhed. Det er særdeles tankevækkende, når vi ser på værnene, at i Hæren er de middeltunge kampvogne, Leopard I, anskaffet i midten af halvferdserne, hovedparten af artilleri- og morterpjecerne, der er en del af våbenhjælpen efter besættelsen. I Søværnet er de største nuværende enheder, korvetterne af Niels Juel-klassen anskaffet i halvferdserne. U-bådene og de store mine-læggere er helt tilbage fra tredserne og i Flyvevåbnet er det mest moderne, nemlig F-16 kampflyene - anskaffet i begyndelsen af firserne, mens HAWK-raketterne oprindeligt er fra tredserne. Der er med andre ord for dansk forsvar skubbet en kolossal materielpukkel foran, som vil melde sig med ubehagelig styrke i løbet af de kommende 10 år. Vi vil derfor fra konservativ side lægge afgørende vægt på, at et nyt forsvarsforlig sikrer fornyelsen af forsvarets materiel i de kommende år.

Verden har heldigvis ændret sig,

Udfordringerne er andre. Det får en del til at konkludere, at så kan vi roligt skære store dele af forsvaret ned sikker forvisning om, at vi nu bevæger os ind i en verden uden trusler og farer for Danmarks selvstændighed. Det vil efter min opfattelse være en alt for forhastet og dybt uansvarlig konklusion. Kendsgerningen er, at det tager generationer at udvikle og fastholde et effektivt forsvar - at træne og uddanne det nødvendige personel. Ødelægger man forsvaret, kan man ikke pludselig i al hast bygge det op igen. Vi glæder os over, at den umiddelbare trussel om et massivt sovjetisk angreb på hele Vesteuropa i dag er forsvundet. Men RAG's rapport peger meget konkret på de mange nye risikomomenter, der er opstået - også i vort nærområde. Spørgsmålet er derfor ikke så meget, om Danmark skal have et forsvar og heller ikke, hvordan trusselsbilledet helt præcist tager sig ud. Det afgørende er, at vi som land og folk har det ønske at sikre freden og friheden og Danmarks suverænitet - og at vi også er parate til at sætte militære midler ind, hvis det skulle blive nødvendigt. Vi kan håbe på og kæmpe for, at der aldrig nogen sinde bliver brug for forsvaret. Men Danmarks sikkerhed kan ikke bygges på tro og håb alene.

Der er for mig ingen tvivl om, at de kommende forhandlinger om en ny forsvarsordning bliver vanskelige. Først og fremmest fordi det politisk/parlamentariske billede er usikkert og fordi vi ved, at et folketingsvalg og en efterfølgende regeringsdannelse vil få afgørende betydning på udformningen af en kommende forsvarsaftale. En ny borgerlig regering vil lægge vægt på, at forsvaret fastholdes og fornyes som minimum på det nuværende niveau. Om det lykkes, vil i høj grad afhænge af valgsultatet.

□

British Aerospace

Ny version af Harrier prøvefløjet



Harrier II Plus T.Mk.10 under starten på prøveflyvningen fra British Aerospace Flight Test Centre på Warton, Lancashire, den 7. april i år. Flyet er en betydelig opdateret udgave af Harrier GR.Mk.7. (foto British Aerospace).

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 7. april i år prøvefløj British Aerospace (BAe) den nyeste version af Short Take-Off and Vertikal Landing (STOVL) (Kort start og vertikal landing), Harrier II Plus T Mk 10. Prøveflyvningen fandt sted på British Aerospace Flight Test centre på Warton.

Flyet er samproduktion mellem

England, USA, Spanien og Italien. Ifølge de foreliggende oplysninger fra BAe er flyet på vej til at blive et af verdens mest anvendelige multi-role jagerfly.

Moderne elektronik

Harrier Plus II bliver udstyret med et integreret computer-kontrolleret navigations- og angrebssystem, som inkluderer en Hughes AN/APG-65 multimode radar. Et altvejrssystem,

som giver de muligheder, der er nødvendige under både luft-til-luft og luft-til-jord operationer.

Et Forward-Looking Infra Red (FLIR) (Et infrarødt søgesystem, der ser fremad) vil, sammen med Night Vision Goggles (NVG) (nattesynsbriller) forbedre våbenaflevering om natten og pilotens muligheder for at orientere sig, når der flyves lavt og med høje hastigheder om natten.

Flyet bliver udrustet med et Inertial Navigation System (INS) (Inerti-



BAe Harrier T.Mk.10 er et to-sædet træningsfly, der i krigstid vil kunne anvendes som angrebsfly. Flyet har samme operative egenskaber som Harrier GR.Mk.7, så som FLIR, digital elektronisk visning af kort i cockpittet og NVG. Et system, der tillader angreb med høj hastighed i lav højde om natten og giver en lavere risiko for at blive opdaget end ved angreb om dagen.

navigationssystem), som indbefatter en Inertial Navigation Unit, hvor kortet vises i farver på et Multi-Purpose Colour Display (MPCD) (farvevideo-skærm) i cockpittet.

Ny motor

Den gamle Rolls-Royce Pegasus Mk105 motor er afløst af den nye RR Pegasus 11-61 som yder 23.690 lb tryk, altså 1.940 lb tryk mere. Dette ekstra tryk er med til yderligere at forkorte den længde, flyet skal bruge for at komme i luften. Ikke mindst ved operationer under varme himmelstrøg eller fra højt beliggende steder. Hertil kommer en bedre acceleration og krappere drej i luften.

Våben

Under Combat Air Patrol (CAP) (i luftforsvarsrollen) og uden ekstra tanke, bevæbnet med seks mellemdistance og to kortdistance luft-til-

luft missiler og under forudsætning af en kort start på under 400 m startløb, vil flyet efter at have fløjet 180 km kunne opholde sig i CAP-området i ca. 1:30 time. I øvrigt vil flyet kunne forsynes med en påfyldningsstuds for gentankning i luften.

Bevæbningen, der er muliggjort og afhængig af den avancerede elektronik, er mangfoldig, som for eksempel, -mellemdistance Beyond Visual Range (BVR)-missiler (missil til bekæmpelse af mål udenfor synsvidde). Kortrækkende luft-til-luft missiler, standard bomber, laserstyrede klyngebomber, raket pods og en 25 mm maskinkanon monteret i flyet.

Kan gemmes

Flyets største fordel ligger i, at det kan operere fra meget korte strækninger, helt ned til et par hundrede meter, når flyet starter fra det, der benævnes Minimum Operation Strip (MOS). Operationer under disse for-

hold betyder, at flyet, når det vender hjem, må lande på en såkaldt Landing Pad, 10x10 m i størrelse.

RAF har gennem årene udviklet en "forfinet" taktik, hvorefter Harrier vil flyet kan operere langt væk fra den nærmeste flyvestation og helt fremme ved fronten, hvad der forøger flyets operative muligheder betydeligt. Kortere flyvestrækning giver mulighed for større våbenlast. I Jylland opererer Harrier flyet i granskovene, i England på de store hedestrækninger, i Norge på is og sne og i Belize i Mellemamerika under tropiske forhold.

Meget er sket siden Hawker P.1127 Kestrel gik i luften den 21. oktober 1961 og gennemførte det første stop i luften (Hover flight) et jetkampfly nogensinde havde gennemført i luften, uden at styrte ned.

Kilde British Aerospace & The Observers Book of Aircraft 1961 Edition, m.fl.

□

Flyvevåbnets Åbent Hus

Flyvestation Værløses 60 års Jubilæum

Af KN Linda Larsen,
Flyvevåbnets Sergent- og
Reserveofficersskole

Efter en række år med forbud mod flyveopvisninger som følge af dødsulykken på den amerikanske flybase Ramstein i Tyskland, var det en fornøjelse igen at tage til Åbent Hus på en dansk flyvestation - vel at mærke Åbent Hus med flyveopvisning. Arrangementet fandt sted på Flyvestation Værløse søndag den 12. juni 1994, og var ikke alene et Åbent Hus men også en markering af Flyvestation Værløses 60 års Jubilæum.

Vejret ingen hindring

Og Flyvestationens fødselsdag blev et tilløbsstykke! Omkring 70.000 mennesker mødte op for at fejre fødselaren og deltage i festen. Vejret blev ikke helt til fest, selvom det så sådan



Mange mennesker var mødt op til Åbent Hus. Her ses et udsnit af publikum ved "static display" af fly.



Boden med salg af T-shirts, bøger og badges skabte lange køer.



Igen i år vakte det stor jubel blandt de yngste at blive fotograferet som "rigtig pilot".

ud fra morgenstunden. Det gode morgenvejr fristede mange mennesker til at møde op i sommertøj, en påklædning som de senere fortrød. For op ad formiddagen begyndte det at blæse, og det blev faktisk rigtigt koldt og desværre også ret overskyet. Det betød, at de hyggelige madpakkespisninger blev hastige og at omsætningen på kaffesalget oversteg omsætningen på ølsalget. Desværre betød vejret også, at visse dele af flyveopvisningerne blev begrænset, og vi savnede synet af de stålgrå fly mod den blå himmel og solens glimten i metallet.

Luftens helte

Men fest blev der nu alligevel! I luften

var hovedattraktionen opvisning af det engelske hold Red Arrows. De imponerede som vanligt med smukke 9 skibs formationer og frække lave og hurtige passérflyvninger hvor 2 fly passerer hinanden med få meters afstand. Alt sammen akkompagneret af rød, hvid og blå røg og publikums ååh og nææ og frydefulde gysen.

Rækken af soloopvisninger var næsten uendelig, i flæng skal her nævnes søværnets helikopter Lynx, F-15, F-16, Harrier, F-4, Hercules, A-10 og Mirage 2000. Af disse var Harrier endnu engang en særlig oplevelse, når den står stille i luften, drejer rundt, flyver baglæns for dernæst at sætte fuld kraft frem og igen

opføre sig som et normalt jagerfly. Også Mirage 2000 gav en imponerende opvisning, lige som F-4 Phantom trodsede sin høje alder og viste flot flyvning. Men mest imponerende var nu den danske F-16 soloopvisning udført af MJ J.E.T. Clausen, pilotnavn JET. JET trodsede det lave skydække og gav publikum en fantastisk demonstration af, hvorfor F-16 betragtes som et af tidens mest potente og manøvreedygtige kampfly.

Men ikke kun kampflyene imponerede; Også den danske Hercules gav en flot opvisning bl.a. en demonstration af hvorledes man anflyver baner som kan være under beskydning af fjendtlig ild. En anflyvningsmåde som er særdeles aktuel i forbindelse med flyvninger til det tidligere Jugoslavien.

Nede på jorden

På jorden var der også stor aktivitet; Nærluftforsvaret med Boforskanon L-70 og Luftværnsgruppen med missilsystemet HAWK var mødt op med deres udstyr, og deres snurrende radarer lokkede mange nysgerrige til. Indenfor i hangarene og i opstillede telte var en variation af udstillinger. Her skal særligt nævnes Fly-

Åbent Hus havde en mangfoldig blanding af fly og diverse udstillinger. Her ses i baggrunden en dansk F-16 og i forgrunden en henvisning til Flyvevåbnets Officersskoles flotte stand.





Et udsnit af de mange interesserede ved Flyvevåbnets Officersskoles meget professionelle stand.

vevåbnets Officersskoles imponerende stand som blev meget flittigt besøgt. Hvis ikke denne professionelle stand og de "velpudsede" kadetter kan friste unge mennesker til en karriere i flyvevåbnet - hvad kan så? En anden ganske særlig stand var "Forsvar for miljøet" hvor 2 af flyvevåbnets miljøofficerer fortalte, at også i forsvaret er man gået aktivt ind i kampen for et bedre miljø.

Festen sluttede

Sidst punkt på programmet var JET som i sin F-16 tog dagens sidste drej over Flyvestation Værløse i en gentagelse af sit flotte opvisningsprogram. Et efterhånden godt frysende publikum holdt ud til det sidste og mens lugten af jetbrændstof lagde sig over flyvestationen og ens høreelse vendte tilbage, begyndte den uendelige kø af bilister, cyklister og fodgængere at bevæge sig ud af vagten og spredes.

Arrangørerne og de mange hjælpere sørgede for, at alting klappede og at et interesseret publikum gik hjem med et godt indtryk af flyvevåbnets virke på jorden og i luften. Det blev en festlig fødselsdag på Flyvestation Værløse.

□

Flyvestation Karup

Karups skytter bedst - igen!

Tekst og foto, Seniorsergent John Richtendorff, FSN Karup

Flyvestation Karups skytter gentog sejren igen i år ved Flyvevåbnets mesterskaber i skydning. Oversergent Finn Elbæk, Karup, vandt sammenlagt stævnets militære skydninger og kan igen smykke sig med titlen, -Flyvevåbnets bedste skytte.

Kanonsejr

Flyvestation Karups skytter vandt igen en kanonsejr ved Flyvevåbnets mesterskaber i skydning. Det er i år 18. gang siden 1960 at holdet sejrer i de traditionsrige mesterskaber - som udover konkurrencen indeholder mange gode sociale elementer. Her mødes nemlig kolleger fra hele Flyvevåbnet til en venskabelig dyst.

Flyvestationens hold lagde ud med en holdsejr i pistolskydning vundet af M. Davidsen, F. Elbæk, J. M. Rasmussen og K. Rasmussen. Næste holdsejr kom i geværskydning, hvor holdet bestod af F. Elbæk, O. Johnsen, J. M. Rasmussen og H. Hede-gaard, som også vandt holdsejren i skydning med maskinpistol.

Skrappeste disciplin

Disse holdsejre var kun opvarmningen, idet skytterne fra sidstnævnte to skydninger også vandt feltskydningen, som regnes for stævnets fornemste og skrappeste disciplin. Hermed var den samlede holdsejr hjemme.

På stævnets anden dag, og for at sætte tingene på plads, vandt holdet fra Karup hurtigskydning på grovpistol. □



Flyvestations Karups stærke hold i feltskydning med oversergent Finn Elbæk til højre i billedet. Han blev i år vinder af titlen, -Flyvevåbnets Bedste Skytte. Foto: SSG J. Richtendorff

Flyvevåbnets Officerssskole

Vi ønsker at komme i kontakt med flere ansøgere!

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Midt på det kæmpemæssige udstillingsområde på Flyvestation Tårstrup står et stort dominerende telt. Inde i teltet finder vi Flyvevåbnets Officersskoles udstilling, som meget passende hedder, -Luft under vingerne. En stilren udstilling, som lægger vægt på at præsentere lederuddannelsen i Flyvevåbnet på en indbydende og meget seriøs måde.

Ikke stå og hænge

-Så stiller vi op på to geledder! lyder major Bo Madsens stemme gennem teltet. Man stiller op på to geledder. -Læg mærke til, hvem I står sammen med, det svarer til de vagthold i senere indgår i. Majoren meddeler de unge kadetter, at han forventer af dem, at de er imødekommende overfor publikum, og at de ikke står og hænger rundt om i udstillingen. For at glæde sine folk fortæller majoren dem, -Skulle I blive lidt stive i lemmerne af at stå her, er der arrangeret løb i morgen tidligt klokken fem. Der var ingen, der smilede.

Mere udadvendte

Da major Bo Madsen, var færdig med at instruere kadetterne, fortalte han til FLYnyt, at udstillingen var et led i Flyvevåbnets Officersskoles mere udadvendte oplysningsvirksomhed. Flyvertaktisk Kommando har bedt skolen om at være mere udadvendt og sikre, at der fremover bliver et bredere grundlag at udvælge officersaspiranterne på. -Tidligere, understreger major Madsen, har vi stort set rekrutteret fra egne rækker. Det grundlag er blevet for spinkelt, og derfor må vi ud for at få fat i de bedste unge. Her er vi i hård konkurrence med Hæren, som har ført en god og



Løjtnant og elev på Flyvevåbnets Officerssskole, Torben Jensen sammen med Michael Schierup, der er i færd med at udfylde kortet, der giver ham mulighed for at vinde præmien, -Officer for en dag.

aggressiv kampagne. -Samtidig er det os magtpåliggende, at vi får fortalt de unge mennesker, at der findes andre officersuddannelser i Flyvevåbnet end at blive jagerpilot. Faktisk er det sådan, at der er flere pladser som officerer i andre funktioner end i pilotfunktionen. Vi lægger også vægt på at fortælle de unge, at den lederuddannelse, de får, også er velanskrevet i det civile erhvervs-liv.

Elevarbejde

-Hvem har lavet udstillingen? -Det har to kadedtklasser, fortæller major Madsen. -De fik opgaven, -Hvorledes sælger vi uddannelsen bedst. De kom med ideerne, og udstillingen er så lavet i samarbejde med et professionelt reklamebureau. Indtil nu har vi deltaget i udstillinger i Odense og sidste uge på Flyvestation Værløse. -Har det givet resultater? -Det kan man vist roligt sige. Alene på Værløse kom vi i kontakt med 325 unge, der var positivt interesserede, og som vi har navnene på. I Odense var det

omkring 50, men der var antallet af besøgende på den udstilling, vi deltog i, også betydeligt færre.

Målrettet kampagne

Kampagnen retter sig dels mod de unge, der har deltaget i STUD LUFT, dels mod erhvervsvejlederne ved uddannelsesinstitutioner, hvor de unge opnår den nødvendige skolemæssige grunduddannelse for at kunne optages på Flyvevåbnets Officersskole.

De unge får tilsendt et brev og et V.I.P. kort, som de kan aflevere på udstillingen. De giver dem mulighed for at deltage i en konkurrence om at blive -Officer for en dag, som også indebærer en flyvetur. V.I.P.-kortet gav også gratis adgang til Air Showet på Tårstrup. De samme oplysninger bliver sendt til erhvervsvejlederne, som så fordeles oplysningerne til de interesserede.

Det elendigt vejr på den første udstillingsdag gjorde, at mange besøgte udstillingen. Løjtnant Torben Jensen fik sig en grundig snak om uddannelsesmulighederne med Michael Schierup, der ikke undlod at udfylde kortet for at høre mere om uddannelsen og for at få chancen for at blive, -Officer for en dag.

□



Flyvestation Værløse

Luftevakuering af patienter

Af overlæge Jan Nybo Nielsen,
ESK 590, FSN Værløse

Ved Sanitetseskadrille 590 (ESK590) på Flyvestation Værløse (FSNVÆR) findes en funktion kaldet Aeromedical Evacuation Center, som varetager medicinske anliggender i forbindelse med Aeromedical Evacuation (AIREVAC) af patienter med flyvevåbnets fly.

Indtil 1990 begrænsede flyvevåbnets fredstidsindsats på AIREVAC-området sig hovedsagelig til transport af kritisk syge og tilskadede fra Grønland og Færøerne. Disse AIREVAC blev oftest gennemført med Gulfstream III fra ESK721, udstationeret ved Luftgruppe Vest på Grønland. Denne opgave løses fortsat.

Siden 1990 har der været en kraftig udvidelse af aktiviteten på AIREVAC-området, og denne udvikling ventes at fortsætte i fremtiden i forbindelse med ændringerne i forsvarrets struktur og opgaver. Denne artikel vil gennemgå tre AIREVAC emner, nemlig:

- AIREVAC under Golf-krigen,
- AIREVAC i forbindelse med FN-indsatsen i det tidligere Jugoslavien, og

- model for et fremtidigt AIREVAC-system til anvendelse i forbindelse med NATO-, FN- og andre opgaver.

AIREVAC under Golf-krigen

Under Golf-krigen i 1990/91 var en stor del af den danske indsats på det medicinske område. Denne indsats bestod af tre hovedbestanddele:

- En gruppe på ca. 30 læger, sygeplejersker og andet sanitetspersonel blev sendt til Saudi Arabien for at forstærke et britisk feltlazaret.
- Et USAF nødhospital blev aktiveret på Holstebro Kaserne og bemanded med dansk personel, under betegnelsen Holstebro Militærhospital.
- Der blev opstillet en Aeromedical Evacuation (AIREVAC) enhed til at transportere patienter til Holstebro Militærhospital.

Dette afsnit omhandler AIREVAC indsatsen.

Sammenfatning af begivenheder

ESK590 blev beordret til at opstille medicinsk personel til bemanning af

Under Golf-krigen i 1991 blev denne Boeing 737 forberedt til patientevakuering. Heldigvis blev der ikke behov for at tage den i brug. (Foto: ESK 729).

en civil Boeing 737, konverteret til ambulancefly, og sammen med FMK at udruste flyet til opgaven. Det første varsel blev givet af Chefen for Forsvarets Sundhedstjeneste den 10. januar 1991. ESK590 blev beordret til at forberede indkøb af et egnet bårsystem til transport af 40 patienter og forberede udvælgelse og uddannelse af et tilstrækkeligt antal medicinsk personale til at kunne bemane flyet kontinuerligt over et længere tidsrum.

Efter at luftangrebene under operation "Desert Storm" startede den 15. januar, vedtog Folketinget den nødvendige lovgivning til at iværksætte den danske deltagelse i operationen.

Den 17. januar indgik FMK kontrakt med det civile danske flyselskab, Maersk Air, om leje af en Boeing 737-300, og omkonfigurering af flyet til opgaven begyndte.

Samtidig blev chefen for ESK590 sendt til Tyskland for at arrangere samarbejdet med de amerikanske AIREVAC myndigheder vedrørende udvælgelse af patienter til Holstebro Militærhospital. Det blev aftalt, at patienterne primært skulle udvælges blandt de patienter, der blev fløjet fra Golfen til såkaldte Aeromedical Staging Facilities (fremskudte



De knapt så alvorligt sårede patienter ligger i tre lag. Som billedet viser, er pladsen trang, men det fungerer fint. (Foto: KAR FOT).

behandleenheder) i Tyskland eller England, omend flyet blev indrettet til at kunne flyve non-stop til Golfen om nødvendigt. Det blev aftalt, at der skulle sendes et dansk Aeromedical Liaison Team (luftmedicinsk forbindelseshold) til Rhein-Main flyvepladsen i Tyskland, for at formidle samarbejdet med amerikanerne, udvælge patienter til Holstebro Militærhospital og udarbejde bæreplan til ambulanceflyet. Forbindelsesholdet kom til at bestå af chefen for ESK590 og to sanitetsbefalingsmænd, og det blev i Rhein-Main indtil den 21. februar.

Den 8. februar blev systemet meldt operativt, og der blev gennemført en prøveflyvning til Rhein-Main, bl.a. for at demonstrere flyet for amerikanerne.

I de følgende uger blev flyet holdt i beredskab på FSNKAR med en medicinsk besætning på vagt, en besætning på 1 times beredskab og en besætning fri. Tiden blev brugt til

at afpudse AIREVAC-uddannelsen og indretningen af flyet samt til at dokumentere hele systemet til senere brug. Der blev afholdt øvelser med ind- og udladning af patienter i flyet og transport af patienter til Holstebro Militærhospital. Ind- og udladning i flyet blev udført med to gaffeltrucks monteret med hver en C-130 lastepalle forsynet med overdækning og ræling på 3 sider. Denne platform blev løftet op til døren, een eller to bærer blev båret ud på platformen, som så blev sænket ned til de ventende ambulancer. Lastning eller losning kunne foregå samtidig på begge sider af flyet. Transport til Holstebro Militærhospital blev udført af tre intensivambulancer fra flyvevåbnet og 12 feltambulancer fra hæren. Ambulancerne blev eskorteret til Holstebro af militærpoliti.

Der blev efter amerikansk ønske opstillet en fremskudt behandleenhed i en hangar på FSNKAR, for det tilfælde at det blev nødvendigt at

stabilisere nogle af patienterne inden videretransport til Holstebro Militærhospital, en tur som tog 30 til 45 min.

Efter anmodning fra de britiske myndigheder blev flyet, inkl. udstyr og besætning, også tilbudt som et supplement til det britiske AIREVAC-system, med det formål at flyve patienter direkte fra Golfen til England.

Flyet.

Flyet var hvidt, da det blev overtaget, og blev forsynet med Røde Kors afmærkninger på kroppen, over- og undersiden af vingerne og på halen. Indvendigt blev sæderne fjernet, der blev monteret ekstra brændstoftanke og der blev monteret militære radio- og identifikationssystemer.

Kabinen

Et egnet bæresystem af aluminiumsprofiler blev indkøbt i Norge og i

hast transporteret til Danmark. Der blev udført visse modifikationer for at styrke strukturen med det formål at opnå godkendelse af systemet til anvendelse i fly. Alle bolte blev udskiftet, og der blev monteret et "støtteben" mellem den nederste og mellemste bæreplads i de barestakke, hvor der var tre bærer over hinanden. Båresystemerne blev monteret i to rækker langs siderne af kabinen, fastgjort i de skinner i gulvet, som normalt anvendes til passagersæderne.

De første tre barestakke i højre side og de første to i venstre bestod af to bærer over hinanden for at skabe gode forhold for observation og behandling af fem kritisk sårede patienter. Resten af stakkene bestod af tre bærer over hinanden. Denne konfiguration tillod transport af 40 bærepatienter og 9 siddende ledsagere, men konfigurationen kunne let ændres til 31 bærer og 33 siddepladser.

Der blev anskaffet det nødvendige medicinske materiel, bl.a. respiratorer, hjertemonitorer, pulsoximeter, elektronisk blodtryksmåler samt en mængde engangsartikler og andet medicinsk forbrugsgods. Desuden blev der fra beholdningerne hentet ilflasker, sug, lægetaskesæt, SAR-kufferter, bærer, bāreseler, tæpper og meget andet.

En stor del af det medicinske udstyr blev pakket i de vogne og kasser i flyet, der normalt anvendes til mad, toldfrie varer m.m., og det blev pakket på en sådan måde, at man blot skulle hente én vogn eller kasse til en eventuel nødsituation eller behandling ombord. Der blev forberedt tre identiske sæt, som så blot kunne udskiftes, når flyet skulle klargøres til næste mission.

De medicinske besætninger

På grund af en række misforståelser startede rekrutteringen af medicinsk



Forrest i kabinen er der kun bærer i to lag. Herved er det lettere at overvåge kritisk sårede patienter. (Foto: KAR FOT).

personel til flyet først den 25. januar, og det udvalgte personel mødte på FSNVÆR den 1. februar. Der blev rekrutteret i alt tre besætninger, hver bestående af to reservelæger, to sygeplejersker og tre sygepassere. Reservelægerne blev rekrutteret fra reserven og udvalgt således, at hver besætning havde en reservelæge med anæstesiologisk (narkose) erfaring og en reservelæge med kirurgisk erfaring. Sygeplejerskerne blev rekrutteret fra civile sygehuse og udvalgt med erfaring fra narkoseafdelinger eller intensivafdelinger. Sygepasserne blev udvalgt blandt et nyligt uddannet hold værnepligtige sygepassere, som skrev kontrakt om frivillig tjeneste i forlængelse af værnepligten. Den ældste reservelæge havde kommandoen over delingen, og den ældste reservelæge i hver besætning havde kommandoen over besætningen.

Alt personel gennemgik flyvemedicinsk helbredsundersøgelse, og blev udrustet på almindelig vis, inkl. flyvedragt og ABC-udrustning. Personalet gennemgik et komprimeret flyvemedicinsk kursus med hovedvægten på luftevakuering af patienter, ABC-uddannelse, fysiologisk træning

inkl. undertryksskammer og et flytysespecifikt Cabin Attendant kursus for at lære at betjene nødudgange, slisker, iltssystem mm.

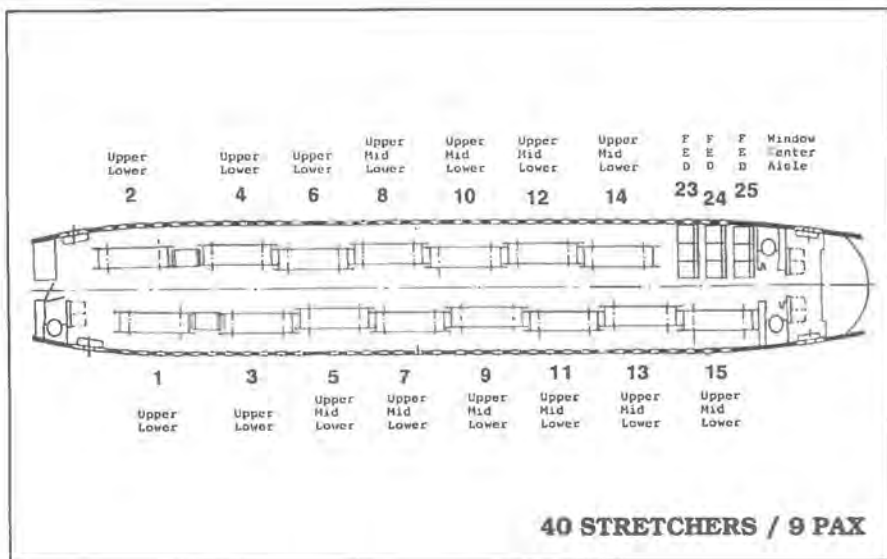
AIREVAC-delingen blev udstationeret på FSNKAR sammen med flyet. Foruden de medicinske besætninger bestod delingen af en sanitetsbefalingsmænd og to flyveroverkonstabler som ambulancechauffører, for bl.a. at varetage genforsyning af medicinsk materiel.

Erfaringer

Det valgte bāresystem var særdeles velegnet, let at montere og i stand til at tage enhver type bāre. Da systemet fikses i eksisterende skinner i gulvet, kan det monteres i ethvert passagerfly.

Kabinen i et civilt passagerfly byder på gode omgivelser for patienten og tillader indretning af gode observations- og behandlingsforhold. I en 737, som er et relativt bredt fly (wide body), er der rigelig plads rundt om bārerne.

Selv om flyet aldrig kom i anvendelse på grund af de lave tabstal på allieret side under Golf-krigen, blev der indhøstet værdifulde erfaringer. Disse



kan danne udgangspunktet for skabelsen af et AIREVAC-system i forbindelse med opstillingen af Den Internationale Brigade.

AIREVAC-indsatsen i forbindelse med FN-indsatsen i det tidligere Jugoslavien.

Med det danske engagement i det tidligere Jugoslavien blev det klart, at vi manglede et system, som tillod AIREVAC af et begrænset antal patienter under forhold, som set fra et medicinsk synspunkt var tilfredsstillende, og som samtidig tillod beflyvning af lufthavne i området. Der er op imod 1500 danske soldater i det tidligere Jugoslavien, og selv om der er tilknyttet sanitetsenheder med en vis operationskapacitet, er der behov for et system, som kan sikre hurtig hjemflyvning af patienter, inkl. kritisk kvæstede patienter, som kan være i respirator eller anden intensiv behandling. Dette har i særlig grad vist sig nødvendigt, når patienterne bliver indlagt på eller overflyttet til civile, kroatisk hospitaler, hvor standarden ikke er på højde med den danske.

Ud fra et lægefagligt synspunkt er AIREVAC i en C-130 i krigstidsrigning, med bærer ophængt i stropper i lastrummet, ikke acceptabelt undtagen som en sidste udvej. Der er for meget larm, for lidt lys og for dårlig klimakontrol, alt sammen til skade for kommunikationen med patienterne samt observation og behandling undervejs.

Da Gulfstream III flyene ikke råder over passive beskyttelsesmidler og generelt er svære at få fat på med kort varsel, er der blevet udviklet et

system baseret på C-130 og flyvevåbnets intensivambulancer. Når man medfører een eller to ambulancer i en C-130, kan der i ambulancerne etableres særdeles gode forhold for patienterne.

Der findes idag tre intensivambulancer ved ESK590, hvoraf to er blevet malet hvide og forsynet med air condition. Der er blevet konstrueret bærbare transformatorer, som tillader elforsyning fra flyet til ambulancerne, til air condition, lys, overvågningsudstyr m.m. Til at forsyne patienterne, herunder eventuelle respiratorpatienter, med ilt under transporten, kan der i lastrummet fastgøres et eller to ilt-racks, hver indeholdende fire 10 liters iltflasker, hvilket giver mulighed for nærmest ubegrænset brug af ilt under flyvning. Ambulancerne er veludstyrede med bl.a. respiratorer, hjertemonitorer med blodtryk- og temperaturmåling, pulsoximeter til måling af blodets iltmætning, defibrillator til hjertestopsbehandling, intravenøs væske og et udvalg af medikamenter. Udstyret kan modificeres afhængigt af hvilken type patienter, der skal transporteres.

Hver ambulance kan bære to bærer, hvilket giver en maksimal kapacitet pr. flyvning på fire bærepatienter. Dog er behandlingsmulighederne væsentlig bedre med kun en patient i ambulancen, så ved transport af særligt behandlingskrævende patienter kan der kun medføres to. Som ledsagepersonel anvendes i udstrakt grad rådigheds-reservelæger eller fastansatte reservelæger med flyvemedicinsk og f.eks. anæstesiologisk ekspertise, og disse udvælges i hvert tilfælde således, at deres faglige baggrund svarer til de aktuelle

patienter. Desuden deltager en af de to specialuddannede sanitetsbefalingsmænd, som ESK590 råder over, og som ambulancechauffør anvendes fastansatte sanitetsassistenter eller rådigheds-sanitetsassistenter. Der sendes altid rigeligt ledsagepersonel, dels af uddannelsesmæssige årsager, dels for at sikre mod uforudsete vanskeligheder undervejs.

C-130 lander på en nærliggende landingsbane, og ambulancerne kører ud og fortsætter til det sygehus eller andet behandlingssted, hvor patienterne befinder sig. Her overtages patienterne og indlades i ambulancerne sammen med det nødvendige overvågningsudstyr. Herefter kører ambulancerne tilbage til lufthavnen og ombord i flyet, hvor de fastgøres og tilsluttes el- og iltforsyning, samt intercom. Flyvningen kan om nødvendigt gennemføres med sea-level kabinetryk op til en flyvehøjde på 18.000 fod, og accelerationspåvirkninger kan næsten elimineres ved at anvende hele banens længde under start og landing. På denne måde kan patienter transporteres fra et sygehus i Kroatien til et sygehus i Danmark på 4 til 5 timer, afhængig af kørselsafstandene, og uden behov for at omlade patienten under transporten. Der er generelt ingen patienter, som ikke kan transporteres på denne måde, men nogen patientkategorier kræver særlige forholdsregler.

Systemet er blevet anvendt adskillige gange siden første udstationering af danske FN-soldater i det tidligere Jugoslavien, og der har været gode erfaringer. Tre transporter er gennemført med to ambulancer i flyet. Alle transporter er gennemført uden komplikationer. Vi regner idag systemet for suverænt bedre end noget, det civile system kan byde på, idet civile ambulanceflyselskaber generelt anvender for små fly med dårlige ind- og udladningsfor-

Hvor maden og de todfrie varer plejer at sidde, er der indsat kasser med medicinsk udstyr. (Foto: KAR FOT):

hold og utilstrækkeligt ledsagepersonel. Endvidere mangler de civile selskaber flyvmedicinsk ekspertise.

Model for et fremtidigt AIREVAC-system til anvendelse i forbindelse med NATO-, FN- og andre opgaver.

Såfremt Den Internationale Brigade bliver indsat uden for landets grænser, må det formodes at blive i en situation, hvor der hersker dyb fred i Danmark, og ikke den nationale katastrofe, som en krig på dansk territorium ville være, og som vores hidtidige planlægning har været indrettet på. Såfremt Den Internationale Brigade skal indsættes i egentlige kamphandlinger, vil sengekapaaciteten på det medfølgende feltlazaret hurtigt blive fyldt op, og det vil så være nødvendigt at evakuere disse patienter til Danmark, dels for at skabe plads til nye patienter på feltlazaret, dels for at bringe patienterne til den nødvendige endelige behandling på specialafdelinger på danske sygehuse. På denne baggrund er det ambitionsniveau for behandling og observation under lufttransport som er indbygget i de hidtidige planer for AIREVAC i krigstid, ikke tilstrækkeligt, ligesom AIREVAC må forventes at skulle finde sted over langt større afstande end tidligere forudsat. Kapaciteten skal efter et par dage være tilstrækkelig til at evakuere et antal patienter, der svarer til det forventede antal sårede under kampindsats, hvilket formentlig vil kræve 3-4 konverterede ambulancefly. Der ville kunne opnås acceptable forhold for et mindre antal patienter i Gulfstream III flyene, men kapaciteten ville være ganske utilstrækkelig. Rigning af en C-130 med godt 70 bårer ville ikke være acceptabel fra et medicinsk synspunkt, idet plads-, lys-, støj- og temperatur-



forholdene umuliggør en ordentlig observation og behandling, og i sig selv udgør en stor belastning for patienterne. På samme måde må hærens hidtidige brug af sygetog siges at tilhøre en anden tid og en situation med kortere evakuationsafstande.

Et fremtidigt AIREVAC-system til Den Internationale Brigade må derfor baseres på lejede civile fly, som af flyvevåbnet konverteres til ambulancefly efter den under Golf-krigen anvendte model. Dette ville kunne finde sted på få dage, såfremt der på forhånd var truffet aftale om afgivelsen af 3-4 fly, der var indkøbt bærestativer og overvågningsudstyr, og der var opstillet og uddannet et tilstrækkeligt antal medicinske besætninger til at bemane flyene kontinuerligt. Dette personel kunne ansættes på rådig-hedskontrakter, som ligner de kontrakter, der skal anvendes til hovedparten af Den Internationale Brigades personel.

Der ville endvidere være behov for at anskaffe materiel til opstilling af en fremskudt behandleenhed i den påtænkte udskibningslufthavn, og for at opstille og uddanne personel hertil. Dette kunne baseres på en blanding af containere og oppustelige telte, og det skulle som minimum have en kapacitet svarende til en flyladning, dvs. 40 patienter. En del af det nødvendige materiel findes

allerede ved ESK590.

I perioder med lav aktivitet eller i situationer med udsendelse af dele af Den Internationale Brigade i FN-missioner eller lignende, vil AIREVAC-behovet formentlig kunne dækkes ved brug af flyvevåbnets Gulfstream III og C-130 fly. C-130 kan anvendes sammen med flyvevåbnets intensivambulanacer, men man kunne også udvikle et system med anvendelse af en eller to specialindrettede 20-fods containere som "indsats" i lasterummet. Disse containere vil kunne indrettes med 9-12 bærepladser i hver, aircondition, iltforsyning, overvågningsudstyr mm. i lighed med indretningen af ambulanceerne. Hermed ville der kunne opnås en betragtelig og meget fleksibel kapacitet ved anvendelse af flyvevåbnets fly, således at leje og indretning af civile fly kun ville komme på tale ved indsættelse af Den Internationale Brigade i kamp.

ESK590 har påbegyndt planlægning af et fremtidigt AIREVAC-system efter ovennævnte retningslinier, og råder allerede over en del materiel til løsning af opgaverne. Imidlertid afventes Forsvarskommandoens endelige godkendelse af det fremsendte sanitetskoncept før indkøb af supplerende materiel og uddannelse af personel kan effektueres. □

KZ & Veteranfly Klubben er fyldt 25 år

**Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**

Den 31. maj 1969 blev KZ & Veteranfly Klubben stiftet på Spjald Flyveplads i Vestjylland.

Det skete uden de store armbevægelser. De besindige vestjyder vidste, hvad de ville, og det har de så demonstreret med større og større kraft siden.

Begyndte med KZ III

Det hele begyndte med, at Magnus Pedersen, Spjald, der ejede et KZ VII-fly og Jens Toft, Spjald, der også ejede et KZ-fly, talte sammen. Jens Toft mente at vide, at der stod fire KZ III-fly oppe i Sverige. Det fortalte han Magnus Pedersen. Sidstnævnte mente, at de måtte skaffes hjem til Danmark. Efter flere kontakter til Sverige blev flyene fundet. De stod på Bromma med vingerne demonteret og halen lige i vejret, så fyldte de ikke så meget, fortæller Jens Toft. Flyene købte de to hjem til Danmark for 4.000,- svenske kr. Hermed var grunden til en KZ klub lagt. Dengang vidste de det bare ikke selv.

Maskinhandler Agner Flensborg i Herning deltog i et KZ Rally på Spjald flyveplads, arrangeret af Magnus Pedersen. Her foreslog han, at man kunne danne en KZ klub. Året efter den 31. maj 1969 blev klubben stiftet. Ikke som en KZ Klub, men som en KZ og Veteranfly Klub, med Magnus Pedersen som formand og Jens Toft som næstformand.

Udvikling

Så kom der gang i sagerne. Ikke mindst efter bygningen af Stauning Lufthavn, hvor klubben har sin base, skete der ting og sager. Flyene i klubben skulle ikke bare være til pynt, de skal kunne flyve, og det gør de.



Et af de flotteste stykker restaureringsarbejde, der nogensinde er gennemført i Danmark. Fra næsten total knust til dette pragtsemplar af en KZ IV, der stadig kan flyve. (foto s-n)

Klubben afholder kurser for selvbyggere og støtter dem i deres arbejde. Man uddanner folk i at lægge lærred på de gamle fly og meget andet. Alt sammen sker det på frivillighedens grund og uden betaling. At Danmark i dag stadig har en flåde af KZ-fly, der stadig kan flyve og vil gøre det mange år endnu, er givet klubbens fortjeneste.

Højdepunktet i restaureringsarbejdet har været genopbygningen af KZ IV, som fra nærmest totalhavareret tilstand blev bygget op fra bunden. Pris ca. 800.000,- kr. Et flot svendestykke.

Museum

Tankerne om at bygge et museum kom op. Penge havde man ikke mange af, men de omkringliggende kommuner gav lidt støtte. Resten var indsamlede midler og masser af knofedt. Dette knofedt og vestjysk vedholdende stædighed har sikret, at der i 1977 stod en museumshal på 1500 kvm. på Stauning lufthavn. I 1981 blev den tilbygget kontorer,

toiletter og værksteder, så man i 1983 kunne åbne samlingen for publikum. Også flyvevåbnet er flyttet ind i Stauning. En Draken indendøre og en F-84G som Gate Guard. En Harvard og en T-33 (T-Bird) står i Kastруп, hvor de forhåbentlig bliver restaureret i de kommende år.

Udholdende

Ingen, der kender til KZ & Veteranfly Klubben er i tvivl om, hvem der har været primus motorer gennem alle årene. Formand Magnus Pedersen, alle 25 år, og næstformand Jens Toft, alle 25 år. Begge har de modtaget hædersbevisninger for deres indsats. Magnus Pedersen blev lige før generalforsamlingen udnævnt til ridder af Dannebrog, og på selve generalforsamlingen blev Jens Toft udnævnt til æresmedlem. Begge har dog meddelt, at de trækker sig ud af bestyrelsesarbejdet ved næste generalforsamling. Arvefølgen synes dog sikret, idet begge har sønner, der allerede sidder i bestyrelsen. □

Flyvestation Tirstrup

Rigtige levende soldater på Flyvestation Tirstrup



**Major af reserven
A.G. Kristiansen,
chef for Eskadrille 653 B.**

I dagene fra den 20. til den 23. juni var Flyvestation Tirstrup rammen om Øvelse Kronhjort II 1994. Kronhjort I blev gennemført som en to-dages stabs- og signaløvelse i begyndelsen af maj. Nu skulle Flyvestation Tirstrup se rigtige levende soldater fra eskadrille 661 på Flyvestation Karup. Det var februar-holdet fra Flyvestation Karup, der under feltforhold skulle lære deres fremtidige designeringsfunktioner i Eskadrille 653 B's perimenterforsvar at kende. Det var samtidig en god mulighed for at afprøve den nye nærforsvarsplan.

Fremtryllede fjende

Alt blev sat ind på, at rådighedspersonellet fra Eskadrille 653 B kunne

møde fuldtalligt, og med kort varsel. Det lykkedes. I samarbejde med uddannelsesofficeren ved Eskadrille 661, premierløjtnant M. Henriksen, og med sædvanlig ihærdig indsats fra premierløjtnant K. Sandrini, Stationssektionen, blev der fremtryllet en fjendestyrke. De lokale landmænd, politi og presse blev orienteret om den forestående to-dages øvelse. Alle var enige om, at man ønskede et udbytte af øvelsen. Februarholdet ønskede at lære deres fremtidige designeringsflyvestation og -eskadrille at kende. Flyvestation Tirstrup ville have afprøvet sin nye nærforsvarsplan og endelig ønskede rådighedspersonellet fra Eskadrille 653 B for en gangs skyld at se rigtige soldater og opnå førertræning i eget forsvarsrum.

Kold, våd og velmotiveret

Den 20. juni kunne chefen for Flyve-

Stående fra v. kaptajn af reserven M. Haack og oversergent af reserven F.O. Larsen i 3. Deling af Eskadrille 653 B's beredskabsområde. Foto: MJ-R A.G. Kristiansen

station Tirstrup, oberstløjtnant E. Munkholm (MUK) byde velkommen til 70 soldater fra Karup og overdrage styrken til chefen for Eskadrille 653 B. Med det formål at lære soldaterne flyvestationens geografi at kende blev styrken sendt ud på en 14 km lang orienteringsmarch.

Efter turen bød velfærdstjenesten på grill-mad i det fri. Dagen efter klokken halv otte var der befalingsudgivelse til de tre delinger. De skulle rykke ud og indrette en kampstilling indenfor et fire kvadratkilometer stort område.

Dette og det næste døgn blev en kalejdoskopisk blanding af indtryk. Vejret var for årstiden overraskende

Flyvestation Karup

At sige Draken ret farvel!

koldt, vådt og blæsende, med tilhørende våde bivuakker og kolde vagter. Motivationen var i top.

Den nye fem måneders infanteriuddannelse er et kvalitetsløft i forhold til den tidligere syv ugers rekrutuddannelse.

Soldaterne var, som de første i Flyvevåbnet, udrustet med det nye oppakningsystem T/1994 med såvel basis, som rygsæk. Medens vi venter på afprøvningsrapporten fra Eskadrille 661 kan vi forsigtigt vurdere, at T/1994 er en succes og mere betjeningsvenligt end det gamle basis/paksæk-system. Fjendestyrken kom fra forskellige enheder, så som den resterende deling fra Eskadrille 661, Jyske Ingeniør Regiment, Hjemmeværnskompagni 2308 og Flyvestationseskadrille 65. De havde held med at aktivere alle tre nærforsvarsdelinger både ved dag og ved nat.

Samspillet mellem observationsposterne, eskadrillens kommandostation og indsatsstyrken til brug i de forberedte kampstillinger blev trænet og under øvelsen optimeret, så det blev svært for fjenden at trænge ind.

Stort udbytte

Da øvelsen var slut, var der kun oprydning og debriefing tilbage. Chefen for Stationsafdelingen på Flyvestation Tårstrup, major J. Engstrup udtrykte under debriefingen sin påskønnelse af vel udført arbejde. Det satte mål blev nået. De 70 soldater var blevet fortrolige med deres fremtidige mobiliseringsfunktion og nøglepersonellet fra Eskadrille 653 B.

Som repræsentant for rådighedspersonellet kan jeg anbefale denne type øvelser. De kan afvikles for beskedne midler overalt i Flyvevåbnet. Udbyttet er overraskende stort. Samtidig kan de skarpe planer afprøves og eventuelt justeres.

□



Af engelsklærer Joe O'Neill, Træningssektionen, Flyvestation Karup.

Der er stille nu om stunder her på flyvestationen. Lærkernes sang høres tydeligt og biernes summen går i resonans med de hyggelige T-17'er. Freden har sænket sig over stationen. Dog er der en vag undertone af savn i lyksaligheden, en fornemmelse, der minder om en tom jernbanestation - perronen, der blev forladt for kort tid siden - en duft af brændstof hænger i skyggerne - en rest af vibrationer, der dirrer svagt i luften og i jorden - man synes man kan fornemme den gennem fodsålerne - en bagagevogn, der står umotiveret, tom og forladt på et almindeligvis stærkt trafikeret sted

Længsel

Vi, der er tilbage har det lige som den for sent ankomne togpassager, der ønsker/tænker sig til den varme kupé. Vi tænker med længsel på den lille støjende drage, der indtil for nylig dominerede livet her på pladsen.

Hvor ville det være dejligt at opleve dens pludselige skinangreb én gang til, og mærke plomberne ryste i tæ-

derne?! Det ville sikkert få en næse eller to mod ruderne.

Ikon i historien

Stilheden understreger, at for Flyvestation Karup er Draken-æraen forbi. Det gamle og utidssvarende fly, som skulle fuldføre gårsdagens forsvarsopgaver i luften, er borte for bestandigt. Der er ingen drøn over Kølvrå mere, og mens stilheden runger, må ønsketænkningen opfyldes i mundernes "virtual reality".

Draken var vort eget valg, et "dansk" fly, der ved Guds nåde aldrig kom i krig. Der var dog ingen, i hvert fald ikke her på pladsen, der betvivlede dens evne på det område, om det var blevet nødvendigt. Og nu bliver den en ikon i Flyvevåbnets fælles hukommelse. Som midtpunkt for en fælles indsats gennem et kvart århundrede, satte den sit præg på de hundredvis af teknikere, der passede og plejede den på dette forblæste plateau. Alle bærer de et billede i deres sind og mange af dem i deres hjerte, af den flyvemaskine, som var en ener blandt de første overlydsfly.

Mytens drage

Hvad var det ved Draken, der fik folk



"Med supersoniske chokbølger svævende som en perlekrans i efterbrænderens flamme."

Foto: TINBOX

til at standse op? Og ikke blot fremmede, der aldrig havde set flyet før, men maskinens egne flyvemekanikere, der holdt den kampklar og dens piloter, der red den til dødens port i forrygende kapløb 10 meter over Vesterhavets mørke vande.

De stod ikke tilbage og gloede, som mange andre af de mere barnlige iblandt os gjorde, men når de fangede et glimt af flyet mod hedens evigt foranderlige mosaik eller bemærkede en tidligere uset symmetri i dets form, medgav de, at flyet var en visuel oplevelse ud over det sædvanlige.

Drakens mørkegrønne, panserlignende dobbelt-delta gav den et krigersk udseende og i novembertågens vandede lys, når hedens skygger blev et med flyets form, kunne øjnene besnæres til at tro på mytens drage. Det var netop dens form, der afslørede det nære slægtskab med naturens magiske kræfter. Lurende i dens betonleje, eller udfordrende på dens forblæste dispersal var det let at forestille sig den springe op i luften og puste ild.

Rørte en plet i sindet

Både mekanikere og piloter kunne undre sig over, at deres instinkter kunne røres af det kamuflerede metal. Det at man nærrede sympati for flyet, rummede det på en plet i sindet, der normalt var forbeholdt børn, sommerfugle og lystfiskeri, kom som en overraskelse. Følelserne dukkede op på rotationer, når man var omgivet af mere almindeligt isenkram, eller når gæstende enheders personel antydede, at vi have skaffet os et mærkeligt "fremmed" fly her på stationen.

En exchange pilot gav udtryk for denne respekt, da han sagde om Draken, -Det er et mekanisk fly, indrømmet, men pålideligt. Man kan stole på det, i modsætning til nogle af

disse moderne elektroniske vidundere. Når man trykker på en knap eller rykker i en stang, så sker det, man regner med vil ske. Og det sker hver gang. Det er dejligt. Det er gedigent materiale - noget man lærer at holde af!

Stolthed og tillid

Daglig omgang skabte ikke ligegyldighed, men derimod respekt og beundring for et stykke kvalitetsmekanik. Mandskabets stolthed over at "eje" det og deres tillid til, at det ville gengælde deres forventninger, gjorde, at flyet blev sidestillet med de menneskelige faktorer i det psykologiske hierarki, der udgør en kampenhed. Draken blev personificeret og dens fremragende egenskaber blev på mystisk vis en standard, mod hvilken de menneskelige elementer i ligningen vejede deres egen præstation.

Flyteknikere er i sagens natur pragmatiske mennesker, der godt kan udtrykke sig med hænderne i lommen, selv når det er Drakens udviklede anatomi, der beskrives. Når derimod flyets vanskeligere definerbare karakter skulle beskrives, eksempelvis under Happy Hour, var det ikke ualmindelig at se taleren slippe øllet for at frigøre begge hænder i et forsøg på at indkapsle begrebet "svensk kram". Der var noget specielt over maskinen, en fornemmelse af fortræffelighed, en ophobning af plusser, der gav flyet karakter, både på værkstedet og i luften.

Infanteristens urgamle angst

Og det var selvfølgelig i luften, at flyet viste sin sande ånd. Med supersoniske chokbølger svævende som en perlekrans i efterbrænderens flamme kunne Draken flyve et ottetal indenfor startbanens område. Støjen var en dirrende crescendo, der oversteg

fantasien. Man måtte lære at leve med den, men det var en konstant kilde til forundring, at menneskeskabte materialer kunne modstå en sådan hamren.

Infanteristen på Oksbøl oplevede en urgammel angst ved synet af denne sorte drage. Alene dets vulkanlignende brøl kunne få modet til at svigte. Draken kunne i lighed med skotternes sækkepiber indpode frygt, men den kunne også røre ved det æstetiske i os. På afstand og med retning imod lagttageren, kunne den være lige så stille som en kat i spring. Den indhentede nemlig sin egen lyd.

Kun himlen og tågen er tilbage

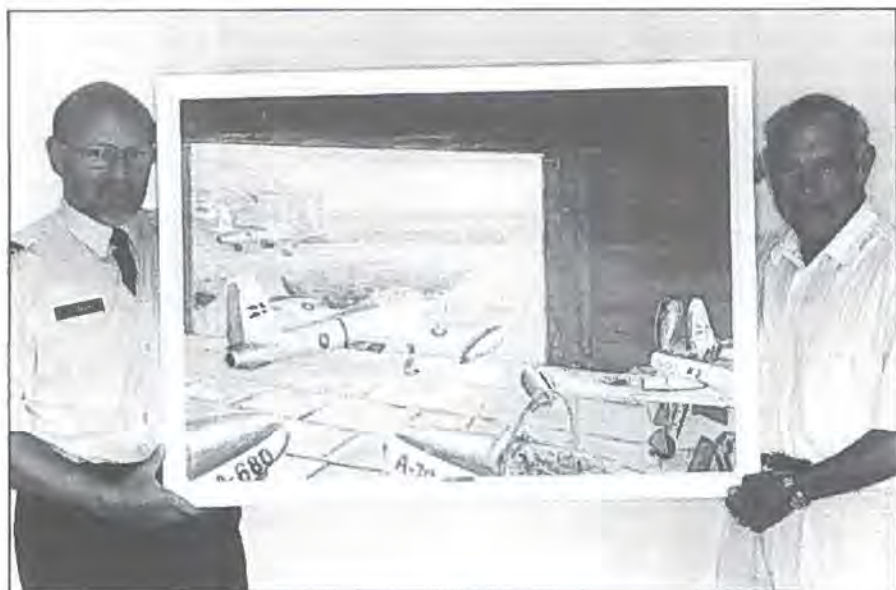
Engang, ved kostforplejningen, på en frostklar dag i februar, fik jeg øje på en Draken. Alene i luften, strøg den ind fra vesten. Den var lydløs på grund af den høje hastighed. Midt på banen drejede den brat mod himlen, og den gled rask og elegant op gennem den kolde luft, mens den nølende stemme dukkede op.

Syv, måske otte tusinde fod over pladsen hang der et tyndt lag tåge - en inversionsgrænse, måske? Som en sort pil nærmede flyet sig tågen, rørte ved den, og der affødtes en forlænget og forvrænget skygge, der med djævelsk fart skød tilbage mod vesten og forsvandt. Med skyggens forsvinden ophørte lyden også, og kun himlen og tågen stod tilbage, som om flyet aldrig havde eksisteret.

Og så skete dét, som mindernes malerier består af. Et spøgelse dannedes i tågen. Det var knap mærkbart, mens lyden døde hen, men det voksede og blev pludselig genkendeligt, som den dobbelte vortex (hvirvel), man så tit har set over startbanen. Denne smukke hvirvel på himlens bue, et stille vidne om en Drakens passage, blev længe hængende.

□

Pensionist maler billeder af fly



Tv. lederen af Flymaterielværkstedet, major C.C. Struck, som hjælper kunstneren, pensioneret major E.A. Aarvig, med at holde det billede, han har malet til Flymaterielværkstedets kantine.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Fordi man har forladt Flyvevåbnet, behøver man jo ikke glemme, hvor man har tilbragt omkring 40 år af sit liv.

Det har pensioneret major, Erik Axel Aarvig, 70, i Vojens heller ikke. Vi mødte ham på hans gamle arbejdsplads, Flyvestation Skrydstrup, hvor han var i færd med at overdrage et maleri til lederen af Flymaterielværkstedet, major C.C. Struck, der med tak tog mod billedet, som blev hængt op i Flymaterielværkstedets kantine.

Fortæller historie

Om baggrunden for billedet fortæller Aarvig, -Flyverspecialist Absalon bad mig om at male et billede fra dengang Flymaterielværkstedet lå oppe i gamle hangar 1 og 2. Billede skulle gerne

fortælle lidt historie om dengang, vi reparerede F-84G "Tordenjet" i de gamle træhangarer. Det var dengang, vi ind imellem måtte trække flyene ind for at beskytte dem mod de sandstorme, der kunne rase i de tider. Det var før, beplantningen rigtig fik fat.

Travl

E.A. Aarvig har virkelig fået travlt siden han for 10 år siden blev pensioneret. Han fyldte 70 i august. Rundt om på Flyvestation Skrydstrup hænger der værker fra hans hånd. I bevogtningstjenesten hænger et stort maleri af to F-16 fly. En rundgang i gamle Hangar 1 giver et indtryk af Aarvigs muntre lune udtryk i en række festlige tegninger hele hangaren rundt. Alle tegningerne har relation til de berømte flyverballer. At der også hænger billeder i Cafeteriet og på Danmarks Flymuseum i Billund fuldender kun rækken.

Historier

Aarvig har haft et begivenhedsrigt tjenesteliv i Flyvevåbnet. Og han elsker at fortælle historier om de mennesker, han har mødt/oplevet. For eksempel hører han til den personalekategori på syv teknikere, der tilbage i 40'erne havde flycertifikat til lette fly og derfor fløj KZ III. Dengang som nu skulle der spares. I Flyverkommandoen regnede man ud, at der måtte være flyvetillæg at spare på de syv teknikere, der lå og fløj rundt. Man havde blot overset det faktum, at de ikke fik fast flyvetillæg, men flyvetillæg pr. dag. En formue på 15 kr. i de tider. Selvfølgelig gjorde de syv vrøvl over at miste retten til at flyve, men da var det for sent. Flyverkommandoen havde vist sin sparevilje, og den slags var ikke til at ændre.

Seniorklubben

Da Aarvig blev pensioneret havde Flyvestation Skrydstrup ingen seniorklub for pensionerede officerer. Han var ikke i tvivl om, at sådan en måtte Flyvestation Skrydstrup have. Derfor var det naturligt, at han var medstifter af klubben og selvfølgelig medlem af bestyrelsen.

Et af klubbens fornemmeste resultater er, foruden det sociale samvær, -Flyvestation Skrydstrups 40 års Jubilæumsskrift, som blev en stor succes, og som mange begræder, at de ikke kunne få et eksemplar af.

Skulle tiden ikke være gået med de nævnte aktiviteter, så kan man også finde Aarvig som medlem af Eskadrille 724's Veteranklub. Eller han er i gang med et nyt maleri af et af de fly, der har fyldt hans tilværelse fra dengang, han stod på cykelsadlen og kiggede ind over plankeværket for at se på O-potten. Det var på Kløvermarken for 60 år siden. □

Flyvevåbnets Specialskole

Køb kun materialer der kan mere end een ting!



Oversergent og instruktør ved Communication and Electronic Battle Damage Repair, J. Jensen, - Materialer til brug for krigsskade-reparationer skal være klargjort, så langt det er muligt, forklarer han med et smil.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

De holder til i en noget alderstegen utæt hangar på Flyvestation Karup. "De" er i denne sammenhæng skolen for Communication Electronic Battle Damage Repair, lettere CEBDR, og på dansk Reparation af Krigsskader på Kommunikations- og Elektronisk Udstyr.

CEBDR udgør sammen med Aircraft Battle Damage Repair (ABDR) gruppen Flyvevåbnets Center for Krigsskadereparation, der er under daglig ledelse af SSG F.L. Olsen. CEBDR-gruppen er instruktør, oversergent J. Jensen, 42, og flyverspecialist N.P. Nielsen, 45, ligeledes instruktør. De har et til fælles, de brænder for opgaven.

De fortæller med glød om, hvorledes et kabel kan repareres ved hjælp af et stykke kobberrør, der indtil for et øjeblik siden opfyldte det formål at lede vand frem til husets vandhane.

Tog til Tyskland

Hvorfor skal vi nu ofre penge på endnu en uddannelse, er elektronikmekanikere ikke opfindsomme nok i sig selv? Svaret lyder, at alt for mange rapporter fra Taktiske Evalueringer (TACEVAL) har indeholdt bemærkninger om, at personellet var for dårligt uddannet til at udføre krigsskadereparationer på kommunikations- og elektronikudstyr, derfor er det nødvendigt med uddannelse.

Da de to fik opgaven med at starte en uddannelse i CEBDR vidste de ikke voldsomt meget om emnet. I en hylende snestorm og med 40 km/t. drog de sidste vinter på kursus på Fassberg ved Celle i Tyskland. Her har man længe undervist i emnet. Medens Jensen og Nielsen var der, kunne man fejre uddannelsen af elev nr. 500. Kurset var en god igangsætter, men ikke helt nok. Hjemme igen gik de i gang med at studere engelske og amerikanske TO'er, på dansk MATINS (Materielinstruktioner). Alt sammen for at skaffe grundlag for at udarbejde det nødvendige lærebogsmateriale. Lærebøgerne er færdige, men findes indtil nu kun i fotokopier. De mangler lige det sidste inden de kan trykkes, lød forklaringen.

Første kursus

Det første kursus løb af stabelen i juni måned. Otte kursister fra Luftværnsgruppen kom på skolebænken, i hvert fald i to dage. Da de var gået, blev eleverne delt op i hold på to. Nu skulle de ud i hangaren for at vise i praksis, hvor meget de havde fået ud af teorien.

I hangaren stod kommunikations-

udstyr, som er blevet udsat for sprængstykker fra eksploderende håndgranater og beskydning med tungt maskingevær (12,7 mm) samt håndvåben. Det så ikke pænt ud.

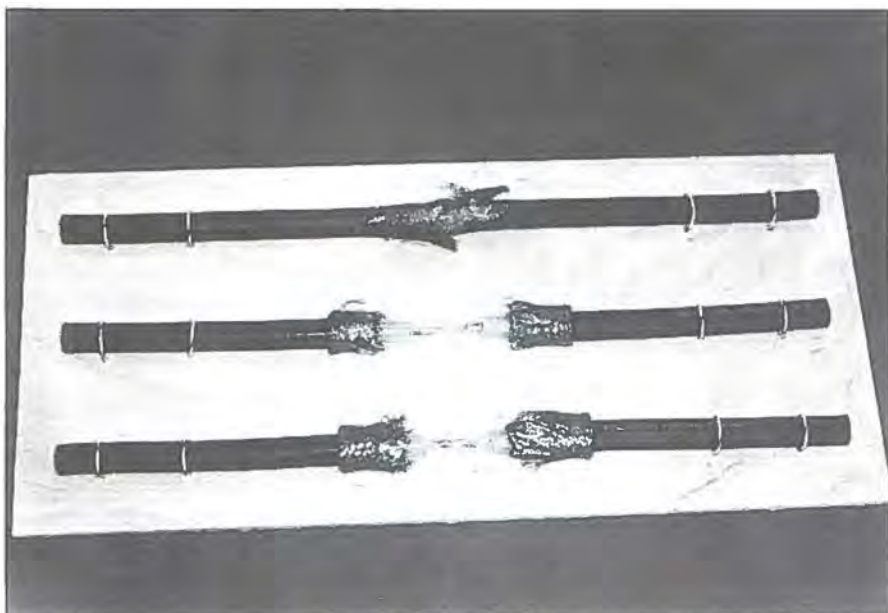
Nielsens påstand om, at ca. 70% af skaderne på elektronisk udstyr er ledningsskader, syntes bevist, da han åbnede ind til de ædlere dele af en søgeradar, der havde stået i vejen for en håndgranat. Eleverne havde vist stor opfindsomhed og havde bygget videre på den teori, de havde gennemgået, og begge instruktører syntes at være tilfredse med det første kursus. -Hvordan var elevernes tilbagemelding på kursus? Det spørgsmål var det ikke helt let at få svar på, men oversat til jysk var det, -ikke helt ringe!

Næsten alt kan laves

Jensen fortæller, at næsten alt kan repareres. Han understreger, at det skal ske hurtigt og derfor selvfølgelig ikke kan ske efter de normer, der gælder i fredstid. -Vi fortæller kursisterne, at de skal sørge for, når de køber materialer ind til krigsskadereparationer, at de så køber ting, der kan mere end een ting. De materialer, der købes hjem, skal opbevares i deployeringskasser. Een mand bør have ansvaret for friskningen af beholdningen, og det kan kun ske i nært samarbejde med forsyningsmanden. -Vi skal hele tiden være sikre på, at aerosoldåser og andet, der går ud på tid, bliver skiftet ud og brugt andetsteds, siger han.

Praktisk værktøj

Er der gået hul på et kabinet, kan det repareres med en aluminiumsplade, aluminium er et stærkt og godt materiale, får vi at vide. Alle slanger, der skal bruges, bør være højtryksslanger. Bruger man dem, tager man aldrig forkert.



Her er det vist, hvorledes et stykke smadret koaksialkabel repareres. Isoleringen tages af. Skærmen krænges tilbage og nye ledningsstumper loddes i. Ny isolering lægges om kablet. Skærmen flettes sammen og en ny isolering krympes på. Det kan alt sammen klares med en gasloddekolbe.

Vi får demonstreret, hvorledes et stykke koaksialkabel kan repareres ved hjælp af en gasloddekolbe. Den kræver ikke strøm. Den kan skære, varme og heate afhængigt af hvilken "næse", den er monteret med.

Har en karosse fået en skade og er blevet repareret, så mangler vi kun den afsluttende sløring. Der er ingen maling til rådighed, -Hvad nu? -Jo, det klares med at smøre noget lim på og tvære græs og jord ned i limen. Herefter skinner pladen med garanti ikke mere.

Stadig udvikling

ABDR-uddannelsen har kørt siden 1988, og nu da CEBDR-uddannelsen også er kommet til, har flyvevåbnet fået et værdifuldt center med masser af know-how inden for dette specielle område. Men her slutter det ikke. Både Jensen og Nielsen forklarer, at kursus ikke er færdigt. -Det bliver det aldrig, forklarer de samstemmende. -Vi kan lære eleverne det vi kan, hvorefter de bygger videre på det. Vi har hele tiden en løbende dialog med eleverne og vi opsamler de gode ideer, der kommer som tilbagemelding på vore oplæg. -Hvordan forhindrer I, at eleverne ikke går hjem og bruger deres viden? Begge ser lettere bestyrkede ud. -Vi undlader ingen lejlighed til at fortælle eleverne, at de IKKE må bruge deres viden i det daglige arbejde. Derimod må de gerne bruge den hjemme hos sig selv, hvis et eller andet går skævt, men aldrig i tjenesten.

□

Havari



Det udbrændte vrak af T-422 ligger i skoven ved Lindeballe. Foto: Fototjernen, FSN Karup.

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 5. juli klokken ca. 1625 havarede et T-17 fly, halenummer T-422, ved Lindeballe-masten nordøst for Billund lufthavn. Flyet synes at have ramt en stavantenne monteret på masten og styrtede derefter ned i skoven.

Premierløjtnant John V. Rattenborg (ENA), 30 år, der var fartøjschef på flyet, omkom ved havariet.

Han var tjenstgørende ved Flyvertaktisk Kommandos Operationsplanlægningsafdeling, Udviklingssektionen, (FTK-OPU).

Flyvevåbnets havarikommission arbejder med at opklare årsagen til havariet.

□

Luftmeldedistrikt Kolding

Een allieret prop - Nord - Felt Fem!

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I en Cessna F172 Skyhawk II er vi på kurs 300 grader på vej mod luftmeldeposten EKKO 2 ved Horne ca. 10 km nord for Varde. Ved pinden sidder Torkil Højlund, til daglig skolelærer, og ved hans side navigatøren, til daglig pilot i Cimber Air, Christian Spindborg.

Lørdagens flyvning i luftmeldeøvelsen KOLIN 94-2 er i fuld gang. Øvelsen har til formål at træne luftmeldefolkene i tårnene nede på jorden. Når de får øje på os, melder de til Lavvarslingscentralen i Odense og afleverer den melding, der er brugt som overskrift til denne artikel. På dansk betyder det, at vagten i luftmeldetårnet har fået øje på et allieret propelfly, der kommer fra syd på en nordlig kurs.

Hvorfor det?

Vi spurgte den nytiltrådte chef for Luftmeldedistrikt Kolding, major Leif W. Lyngø (LYN), -Hvorfor ligger I og flyver rundt i civile fly? -Det kniber med at give især vore nye luftmeldefolk, rutine nok i meldetjeneste med den mængde flyvning. Flyvevåbnet kan tilbyde. Vi har ganske vist BLUE MOON (blå måne) øvelserne, som direkte flyves for os, men det slår ikke til. Det, vi gør ved denne form for træning, kan kaldes en slags "Gapfilling", altså udfyldelse af det hul indskrænkningerne i Flyvevåbnet flyvninger har efterladt. Samtidig er de fly, vi flyver med, langsomme, hvad der giver folk mere tid til at tænke over, hvad de skal melde og hvordan.

Hvem er de?

-Hvem er de piloter, der foretager flyvningerne? -Det er civile piloter



Planlægning af ruten, der skal flyves foregår med samme omhu og professionalisme, som når Flyvevåbnet's piloter skal gennemføre en operation. TOT, Time over Target, ankomsttid over målet er vigtigt. Her er det navigatøren Christian Spindborg og piloten Torkil Højlund, der er i færd med at planlægge ruten over Vestjylland.

med et A-certifikat, eller mere. Når de kommer til os og ønsker at flyve i den Flyvende Hjemmeværnsenhed (FHE), skal de kunne udvise 150 timers flyvning som fartøjschef indenfor de sidste fem år. Det betyder ikke, at de så bare kan sætte sig op i fly og flyve rundt. De skal først gennemgå en teoretisk/praktisk uddannelse på målflyvekursus I og II. Herefter er de klar til at begynde på opgaven.

Flyver for hele Hjemmeværnet

Major Lyngø fortæller videre, at Luftmeldedistriktets piloter flyver for både Luftmeldedistrikt Kolding og Odense.



Luftmeldetårne er stort set altid gemt. Enten i en lille skov som her eller i et læhegn. De er pokkers svære at få øje på.

Luftmeldemanden på sin post. Her er det løjtnant Egon Nielsen på posten ÅSE 3 nord for Bredsten, der holder udkig efter fly, som så meldes til Lavvarslingscentralen.

Hertil kommer opgaver for både Hær- og Marine-hjemmaværnsenheder i området. -Har de et behov for, at vi flyver for dem, sender de rekvisitionen til os, og så arrangerer vi resten, siger Lyngø. -Når vi flyver, som vi gør i dag, giver vi plads for kompagnichefer og andre, der har brug for at komme op og se deres kompagniområde fra oven. Det at flyve er ikke altid lykken.

En hjemmaværnsmand, der fik sit ønske om at flyve med opfyldt, blev så luftsyg, at han meget gerne ville køres hjem, da flyet igen stod på platformen. Besætningen var knap så glad, da der skulle gøres rent.

Hvem betaler?

Vi ville gerne vide, om piloterne også selv skal lægge fly til til en sådan opgave. -Nej, det skal de dog ikke, svarer LYN. -Vi lejer flyene til den billigst mulige pris. Men de skal selvfølgelig selv betale for deres flyvecertifikat. Ligesom de også selv skal holde deres flyvestatus ved lige. Man kan altså ikke melde sig til FHE og så håbe på, at hjemmaværnet betaler de 10 timer om året, der skal til for at holde status. Ydermere forlanger vi, at de skal have en anden funktion i korpset, som for eksempel instruktør, eller menig observatør i et luftmeldetårn.

Styr på tingene

Den, der den lørdag holdt styr på, hvem der gjorde hvad, var chefen for Luftmeldeeskadrille Tønder, kaptajn Hans Peter Nissen. Han er ved siden af havende tjeneste også den, der står for den operative ledelse af FHE. Han fortæller om den flyvende enhed, -Vi har 32 piloter, der er mere eller mindre aktive, i vores enhed under Luftmeldedistrikt Kolding. -Hvordan foregår egentlig træningen af de nye FHE-piloter?



-Når de har gennemgået den teoretisk/praktiske uddannelse, der meget handler om navigation, gør vi det på den måde, at vi sender den nye ud sammen med en af de gamle erfarne piloter. Vi har altså altid to piloter på flyene. Luftmeldetårnene er ikke så lette at få øje på i terrænet og derfor skal navigationen være temmelig nøjagtig. På den første øvelse, vi havde i år, kunne vi godt mærke, at piloterne var blevet en smule "rustne", men det er kommet på plads igen.

Sikkerhed

-Når I har så mange fly ude på een gang, hvad gør I så for, at de kan holde kontakt med hinanden? -Så snart de forlader kontrolleret luft- rum, går de alle over på en anden frekvens. På den måde kan de holde kontakt med og ikke mindst afstand til hinanden. Det er vigtigt, at de ikke kommer ind i målområdet alt for tæt på hinanden. I det hele taget er denne form for flyvning god træning i nøjagtig navigation. En dag, som i dag, hvor vejret er højt og flot, er det ikke

så svært. I vejr med dårlig sigtbarhed og lav skyhøjde stiller det straks større krav, slutter Hans Peter Nissen.

Høj koncentration

Når vi nærmede os en ny luftmeldepost, der skulle enten, over- eller omkringflyves, steg koncentrationen i de to forreste sæder. -Du skal styre ti grader mere til venstre Torkil! Christian Spinborg har travlt med at finde luftmeldeposten nede på jorden. Han siger frem for sig selv, -Han skal da være på toppen af den bakke! Det er EKKO 4, han leder efter. Det er ikke så let. Posten er ikke et tårn, men blot bakketoppen. -Der er han! Drej lidt mere mod venstre! Som sagt så gjort, og vi passerer vest om posten og flyver videre op mod posten ved Nymindegablejren.

Ude i det flade Vestjylland er antallet af markante navigationspunkter som siloer og den slags lidt mere spredt, hvilket ikke gør det lettere at finde tårnene. Luftmeldekorpset har mange årtiers øvelse i så at sige at blive væk i terrænet. Med den gavn,

Halveskadrille 63

Havarerede i Øresund i 1939 - og still going strong

de er til i varsling af fly i lav højde, vil de være et oplagt mål for fjendtlig aktivitet.

Ikke alle var hjemme

Fra de 500 fods højde, posterne blev overfløjet i, var det let at se, om der var nogen "hjemme". Det var der næsten alle steder. Nogle steder var der flere, end der var plads til i tårnet. Ved Horne måtte besætning og Deres udsendte konstatere et gæbende tomt tårn. For en sikkerhed skyld lavede Torkil en 360 graders tur rundt om tårnet, men nej, det var ikke Horne-postens dag.

Klar og enkel melding

For at gøre det klart, hvem der var ven, og hvem der var fjende, var det bestemt, at alle højvingede fly, var venner, medens alle lavvingede fly var fjender. Vi tog en tur til luftmeldeposten ved Bredsten, ÅSE 3, for at opleve effekten af flyvningen på det mere "jordnære plan". Her stod lederen af posten, løjtnant Egon Nielsen, selv og holdt udkig. Han havde forbindelse til Lavvarslingscentralen i Odense. -De er forresten bemandet med personel fra Luftmeldeskadrille Haderslev i dag, sagde han, da han lige havde afleveret en følgende melding. -En fjendtlig prop, nord, felt 3. Lidt senere, -Nu felt to. På Lavvarslingscentralen i Odense bliver flyene markeret på det store kortbord. Når flyet bevæger sig hen over terrænet, bliver det hele tiden fulgt fra en luftmeldepost til den næste. Teknikken, der anvendes, er simpel. Meldingerne er korte og klare. Det vigtigste instrument, "Eyeball Mk. One" (det menneskelige øje) har man indtil nu ikke haft råd til at modificere på. Højest støtte ved hjælp af et par briller. Systemet er unikt. Det findes ikke andre steder i verden. Og, til politikernes glæde, det er næsten gratis.

□



Pensioneret oberstløjtnant, nu menig og oplysningsmand ved Flyvestationens Halveskadrille 63 på Flyvestation Vandel, H.G.P. Jensen gratuleres med de 81 år af chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER). Som det ses, er lagkagen pyntet med to 40 W pærer og et stearinlys.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Onsdag den 3. maj 1939 havarerede flyverløjtnant H.G.P. Jensen i strandkanten ud for Kastrup lufthavn med R-24, en Fokker CV.

Motorstop var årsagen til havariet. H.G.P. Jensen og mekaniker Olsen kunne, uskadt, kravle ud af havaristen, som stod med motoren nede i vandet og kroppen i en skrå vinkel opad og bagud. Om Jensens indsats for at afværge havariet, sagde øjenvidnet flyveleder C.J. Larsen til BT, -Det var fortræffeligt klaret!

Flyverløjtnant H.G.P. Jensen sluttede sin karriere i Flyvevåbnet som oberstløjtnant og chef for Flyvestation Vandel. Han gik på pension i 1973.

Stadig aktiv

Det med "pension" er dog så, som så.

Da Halveskadrille 63 blev oprettet for år tilbage, meldte H.G.P. Jensen sig igen til tjeneste. Denne gang som menig.

Han er en af eskadrillens mest aktive oplysningsfolk. Sådan var det også da halveskadrillen deltog med en udstilling i Åbent Hus på Flyvestation Vandel den sidste week-end i juni.

Der var det særlige ved søndagen, at H.G.P. Jensen den dag fyldte 81. Flyvestationen ønskede til lykke med dagen ved at overrække en lagkage. -Det er næsten ikke til at få plads til 81 lys i en lagkage, forklarede major P.E. Christen, -Derfor har vi forsynet lagkagen med to 40 Watts pærer og et stearinlys.

H.G.P. Jensen blev noget overrasket, da han af chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER) fik overrakt lagkagen under klapsalver fra de mange gæster i udstillingen.

□

De forsvarede fly, der

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

Fra begyndelsen af juni kom de. I alt ca. 1400 mand. Usædvanlige enheder, som et detachment, stort, af The Royal Engineers, Eskadrille 222 af Royal Netherland Air Force med hjembase på Twenthe, et detachment af No 1 (F) Squadron, hjembase Wittering sammen med Nos 3. and 4. Squadron med hjembase på Laarbruch.

Transporten af de mange deltagere og ikke mindst deres materiel foregik med alle kendte transportmidler, fly, C-130 Hercules, tog, ad landevej og med færger. Altsammen koordineret af et kontrolelement ved Region III med hjælp fra Hjemmeværnet for at hindre, at trafikken på landevejene blev generet alt for voldsomt. Ikke mindst ingeniørmateriellet, som Royal Engineers medbragte var omfattende. Om det kom i brug? Herom senere.

Central Enterprise

Den omfattende øvelse Central Enterprise havde sit lille hjørne på Flyvestation Vandel, hvorfra Harrier-flyene fløj deres close air support (nærstøtte fra luften) til Hærens enheder. Indkorporeret i den store øvelse lå øvelsen HILL FOIL, som var en øvelse i at flytte større enheder fra et sted til et andet. De der kom længst væk fra kom fra øen Jersey i den engelske kanal.

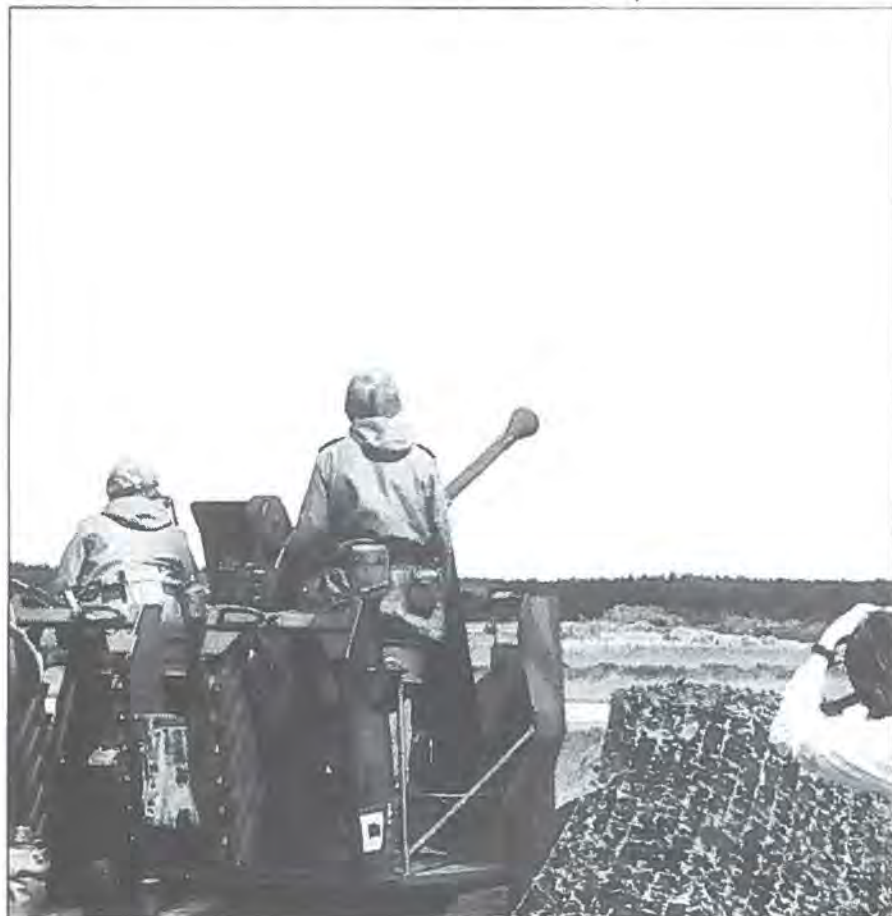
Royal Engineers

Vil man se professionalisme, når det drejer sig om at få lyanlagt en vej, opført en feltbefæstning af sandsække, eller bygget en splinter protection rundt om en luftværnskanon, så skal man bare bede the Royal Engineers om hjælp. Om der drejer

sig om brug af håndført feltspade eller bulldozers synes af være ligegyldigt, begge dele håndteres med stor virtuositet.

Resultaterne, ja de er i lod og vatter. Deres dygtighed til trods blev de lederen af Signalanlægskontrollens skræk. Det med at undersøge, hvor kabler ligger og den slags, tog man i starten ikke så tungt på. Det varede dog ikke længe, før chefen for RAF detachmentet, Group Captain Peter Harris, havde forklaret, i sort/hvid, hvordan proceduren var, før man graver i en flyvestation. Det hjalp. Det forhindrede dog ikke, at enheden af fungerende sektionschef for Stationssektionen, premierløjtnant O. Brandt, inden afrejsen fik

Det var ikke det store problem for hollænderne at følge de engelske Harrier-fly, når de så at sige kom "vandrende" henover kanonen.



ikke var der



Battery Control Officer, Frank Zwarts ved sit radarskærm, hvor han kan overvåge alle fly indenfor kontrolområdet. Herfra kan han styre sine egne kanoner og STINGER-missiler og holde kontakt til sine engelske kolleger fra RAF Regt. RAPIER Fire Units (afskydningsenheder). ▼

overrakt et stykke overgravet kabel smukt opsat på en træplade.

Spøgelseseskadrille

Eskadrille 222 af det Kongelige Hollandske Flyvevåben og hjemmehørende på Flyvestation Twenthe drog til Vandel, som en del af det hollandske Rapid Reinforcement Force. Eskadrillen, som har ansvaret for STO (Survival to Operate) (Overlevelse for at kunne operere), måtte opleve at skulle forsvare et ekskadrielleområde, som var belagt med en spøgelseseskadrille F-16, det vil sige flyene var der ikke. -Vi fik muligheden for at komme til Danmark efter at vore fly havde fået en anden op-

gave. Det kunne vi ikke sige nej til, siger Detachment Commander Lieutenant Colonel P.J.M. Schrijver til FLYnyt.

Foruden personalet i eskadrilleområdet havde han kommandoen over et detachment nærluftforsvar bestående af FLYCATCHER-systemet og et antal STINGER-enheder.

Integreret luftforsvar

At komme ind i eskadrilleområdet var i sig selv lidt af en kunst. Trods anmeldt, blev bilen undersøgt. Med spejle under vognen, og værsgo til Deres udsendte selv at lukke bildøre op.

Eskadrille 222 påbegyndte opbyg-





Med overhængt gevær er fire medlemmer af the Royal Engineers i fuld gang med at skabe grundlaget for en splinter protection rundt om en hollandsk 40 mm luftværnskanon.

ningen til løsningen af STO-opgaven sidste år i september. Vi fik forklaret, at det var vigtigt for STO-eskadrillen at arbejde sammen med den flyvende eskadrille, så man kendte hinandens operationsformer og på denne måde kunne optimere samarbejdet. At man var kommet til Vandel var også en del af træningen i at samarbejde med værtsnationen. Samtidig benyttede man lejligheden til at samarbejde med RAF Harrier Force, RAF Regiment (RAF Regt.) og the Royal Engineers (RE). Ikke mindst det at etablere et integreret luftforsvar lagde man stor vægt på.

-Vi har oprettet fælles command and control (kommando og kontrol)-system fortalte Battery Control Officer Frank Swarts. Det vil sige, at RAF

RAPIER Missile System, vore FLYCATCHER 40 mm luftværnskanoner og vore STINGER missiler arbejder sammen.

-Vi har to FLYCATCHER 40L70 Fire Units (skydende enheder) og to STINGER missilenheder med. Foruden nærluftforsvaret skulle enheden også løse NBC (atom-, biologisk og kemisk krigsførelse), EOD (fjerne ueksploderet ammunition), MEDIC (førstehjælp) samt løse logistiske opgaver.

Fluefangeren

FLY CATCHER eller "Fluefangeren" er navnet på et hollandsk udviklet nærluftforsvarssystem, der baserer sig på 40 mm luftværnskanoner. Det

kan synes, som en museal ide. Når man kommer nærmere på, går det museale noget af systemet. Inde i radaren så vi nærmere på kontrolofficerens muligheder for at styre sine kanoner fra et nyudviklet radarsystem. Han kunne på traditionel vis følge flyene på sit scoop. Ved siden af viste en lille ITV-skærm et billede af det fly, han havde låst på. Det betyder en større sikkerhed for, at vi ikke skyder et venligsinde fly ned, forklarede han. Ikke mindst, hvis IFF-(Identification Friend or Foe; dvs. identifikation af ven eller fjende)-systemet svigter. Samtidig har vi et fælles kommandosystem med englænderne og deres RAPIER-batterier. Vi fik også forklaret, at nok var det rør vi talte om, men et specielt brændrør fik granaterne til at eksplodere i et system der gjorde, at direkte træffere ikke var nødvendige og at granaternes effektivitet overfor fjendtlige fly hermed var øget betydeligt.

Ud i felten

Spredt rundt om flyvestationen lå RAF RE RAPIER Fire Units. Sammen med dem havde man placeret hollandske STINGER-enheder. Der foregik en livlig trafik mellem de to enheder for at se nærmere på hinandens materiel. Englænderne ville dog ikke bytte med deres hollandske kolleger.

En 40 mm luftværnskanon på den bare mark er absolut et lønnende mål. Derfor må de beskyttes bedst muligt. Her kom the Royal Engineers igen ind i billedet. De byggede splinter protections rundt om enkelte af de hollandske kanoner. Det skete i feltmæssig udrustning og med brug af tommestok, snore og vaterpas. Hertil kom så jernstænger, jernplader, sandsække og masser af sand. Inden længe var kanonmandskabet betydelig bedre beskyttet mod et fjendtligt angreb.



Med STINGER-missilet på skulderen får et engelsk medlem af RAPIER Fire Unit instruktion i, hvorledes man betjener det mandbårne udstyr. Bagefter ville han ikke bytte, selv om han var imponeret af, hvad et STINGER-missil kan.

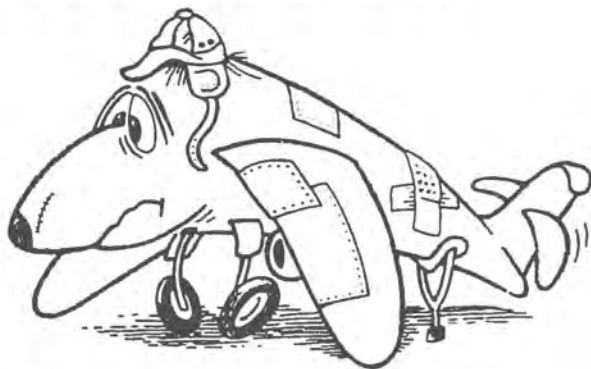
Nyt koncept

Denne juni måned blev NATO's nye Rapid Reaction Force-politik virkelig demonstreret. Harrier-flyene fløj luften tynd på deres flyvninger til støtte for Hæren eller deres øvelseskydninger i skydeområderne i Oksebøl og Tranum. Flyene kom ind og landede lodret på deres landing pad (et område på vel 10x10 m) og rullede derfra til deres Hides (skjul), hvor teknikerne stod klar til at tage imod for at genoptanke og genlade flyet. Starter blev øvet fra forskellige startmuligheder på flyvestationen for at afprøve operationsmulighederne under vanskelige forhold.

Endelig blev det demonstreret, at det nye koncept ikke er nogen let opgave. Det stiller store krav til de involverede styrker at koordinere alt fra nærforsvar af eskadrilleområdet, nærluftforsvar og de flyvemæssige operationer.

□

Tre brugte F-16 til Flyvevåbnet



Flyvevåbnet har fået tilladelse til at købe tre brugte F-16 fly i USA. Pris 161 mio. kr. Heraf går 54 mio. kr. til opdatering af flyene. De tre F-16 fly ankom til Flyvestation Aalborg den 8. juli, præcis klokken 2048.

Hovedværksted Aalborg påregner at bruge 28.000 mandtimer på at omstille flyene til dansk standard. De forventes at forlade Hovedværksted Aalborg og indgå i normal tjeneste i begyndelsen af 1995. De tre fly

skal senere sammen med de øvrige F-16 fly gennemgå MID-LIFE-UPDATE (middellevetids opdateringsprogram).

Danmark købte i slutningen af 70'erne 58 og i 1984 yderligere 12 F-16 fly. Siden er syv fly havareret. Ved slutningen af det sidste forsvarsforlig besluttede man at købe tre brugte F-16 fly i stedet for den nu udfasede Draken.

s-n

Scandinavian Historic Flight

Air Show set fra bagsædet i en Harvard



Vi ligger nummer tre i formationen. Jeg har efterhånden vænnet mig til at flyve tæt på de andre fly. Her kurver vi i et svagt venstrehåndsdrej ned mod landingsbanen på Flyvestation Tårstrup (Århus Lufthavn).

Tekst og Billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Jeg kravler op i bagsædet på den sølvskinnende North American T-6G Harvard med det amerikanske flyvevåbens stjerne på siden. På halefinne og sideror ses indregistreringsbogstaverne LN-TEX; som en sidebemærkning skal det nævnes, at flyet i USA hedder T-6 Texan. Sikke en gang seletøj at få sig spændt ind i. Jeg får mig ålet ned i sædet, hvor ryglænet er en rygskærm. Nu gælder det om at få sig strappet ind (seletøjet spændt på), så godt det lader sig gøre. Heldigvis dukker den flinke "smed" (flyvemekanikeren) op og hjælper med til at få det hele gjort rigtigt. -Skulle du få brug for skærmen, hiver du bare i den, han peger på spændet til selen, der holder dig fast i sædet. Så er det bare ud over kanten, hvor du hiver det røde håndtag ved din venstre skulder helt ud,

han gentager, -helt ud.

Efter at han har ønsket god tur! gennemgår jeg proceduren i hovedet nogle gange. Tænker på da jeg gennemlæste Flyveskolens undervisningsmateriale fra 50'erne, som beskrev, hvor vanskeligt det kunne være at forlade et fly ude af kontrol og besluttede mig til, at jeg sikkert ikke ville få brug for rygskærmen.

Op i det blå

Chefen for Flyvestation Tårstrup, oberstløjtnant E. Munkholm (MUK), havde kort før betroet mig, at de flotte cumulusskyer over Tårstrup var sømmet fast til himlen og at vejret altid var så flot på Tårstrup. Havde han blot haft ret.

Nu sad jeg og ventede på, at passageren i den Navy-blå Harvard ved siden af os skulle blive færdig med at strappe ind. Det blev han. Pludselig blev starteren slået til og med et brøl sprang den 9 cyl. Pratt & Whitney R-

1340 stjernemotor med en ydelse på 550 hk. i gang. Propellens slipstrøm fyldte cockpittet og hood'en blev skyndsomst trukket tilbage. Så rullede vi let zig-zag'ende ned ad nordlige parallel.

Travl dag i tårnet

At være flyveleder på Tårstrup denne fredag var en hård tjans. Ikke nok med at skulle holde øje med, hvor de mange ankomende fly var henne i forhold til hinanden, også blev stemmebåndene rørt uafadeligt. -T-6 Formation, som var vor lille flyvende enheds call sign (kaldesignal) måtte holde fire landinger og vente på, at vi kunne rulle ind på hovedbanen for at starte. Imens kunne man så lytte til radiokommunikation med de indkommende fly og "nyde" larmen fra motoren.

Endelig kom den snart længe ventede besked fra tårnet, -T-6 Formation, cleared for take off! Side om side



Der er kun nogle ganske få meter over til Mitchell bombeflyet. Ind imellem havde jeg en fornemmelse af at kunne række ud og sige goddag til hale-skytten.

rullede de to fly ned ad banen. Det tog ikke lang tid før formationsførers fly løftede sig fra jorden. Vi fulgte efter. Formationsføreren valgte hjulene op. Ikke i en glidende bevægelse, men med et lille stop undervejs. Vi steg op mod cumuluskyerne. Snart begyndte turbulensen at melde sig. Cumuluskyer skabes ikke af intet, de opstår af termik eller turbulens, som også får luftfartøjer til at hoppe en smule. Det var der nu ikke megen tid til at beskæftige sig med. Det var mere interessant at følge pilotens flyvning medens han holdt os klar af formationsførers fly, som det meste af tiden var indenfor rækkevidde i en tre til fire meters afstand. Ind imellem kunne jeg så se ned over bugten mod Århus eller ud over det smukke Djursland og Mols Bjerge.

Mitchell

-Tirstrup Tower, Mitchell! -Mitchell, Tirstrup Tower, go ahead! -Tirstrup Tower, We are approaching from south west request permission to enter your control zone? -Mitchell, Tirstrup Tower your are cleared to enter control zone, look out for two Harvards flying formation. (-Tirstrup kontrolltårn, Mitchell! Mitchell, Tirstrup kontrolltårn, kom ind! -Tirstrup Kontrolltårn, vi anflyver din kontrolzone fra sydvest, anmoder om tilladelse til at flyve ind i kontrolzonen? - Mitchell, Tirstrup kontrolltårn, det er tilladt at flyve ind i kontrolzonen.

hold øje med to Harvards, der flyver formationsflyvning.)

Jeg nåede aldrig at registrere, om North American B-25 Mitchell, et mellem tungt bombefly fra 2. Verdenskrig, meldte til flyvekontrollen, at han havde fået øje på os, men det har han givet gjort. Pludselig steg piloten op mod skyerne. Det næste jeg fik øje på var bombeflyet. Det kom glidende ind i synsfeltet fra styrbords side. Kors, hvor var han stor. Nu viste det sig pludselig, at det at have sit kamera ved hånden, var en mere end god ide; det blev til mange billeder. For en landkrabbe er det en uforklarlig fornemmelse at kunne vinke til, og se "haleskytten" dybt i øjnene og alligevel vide, at det ikke er muligt at nå over til ham. En ret fantastisk oplevelse, som charterturisten aldrig får med Maersk Air på vej til Malaga.

Nu skiftede formationen, således at den Navy-blå Harvard kom til at ligge mellem os og B-25 Mitchell bombere. En flot baggrund at fotografere Harvard på. Vi fulgte bombeflyet ind på en low pass henover hovedbanen til glæde for publikum nede på jorden. Så tog vi nok en runde, kom ind igen for et tactical break og måtte så desværre ned og lande. En flot tur var slut.

Hermed havde jeg fået forklaringen på, hvorfor disse prægtige mænd bruger alle deres penge og al deres tid på disse pragtfulde flyvende maskiner.

Undervisning i et år - pris en million



Inden for NATO og det øvrige Vesteuropa findes fire militære og to civile skoler for testpiloter og -ingeniører. De militære skoler ligger i forbindelse med Edwards Airbase i USA og US Navy skolen i Maryland. England har sin Empire Test Pilot School og den fjerde militære skole ligger i Frankrig. De to civile skoler ligger i henholdsvis England og USA. National Test Pilot School hedder USA's civile skole, som det danske flyvevåben har indgået aftale med i forbindelse med salget af fire Draken fly til skolen. Aftalen går ud på, at danske piloter og ingeniører kan blive uddannet på skolen uden direkte betaling.

Den væsentligste forskel på de militære og civile skoler er prisen. De civile skoler er billigere - blandt andet fordi flåden af fly, som testpiloter og ingeniører får lejlighed til at arbejde med, er knapt så avanceret som på de militære skoler, der oftest har de nyeste fly til rådighed.

Prisen for uddannelse af ingeniør Klavs Andersen, Flyvematerielkommandoen var 150.000 US dollars - ca. en million danske kroner. Den danske F-16 pilot, John V. Rattenborg (ENA), kostede det dobbelte. Prisen er alt inklusive lige fra bolig til flyvetimer og brændstof.

Arbejdsdagen for Klavs Andersen og ENA begyndte ofte klokken 7.00 om morgenen med en briefing. Formiddagen gik med flyvning indtil middag, og om eftermiddagen var der undervisning til ved 16-17-tiden. Resten af dagen gik med rapportskriveri over dagens flyvninger og lektielæsning. Klokken var som regel 22.00 før arbejdsdagen var slut.

Kilde: Set & Sket.

Flyvestation Karup Fornem hæder til kendt skytteleder

John Richtendorff, Flyvestation Karups Idrætsforening blev på Dansk Militær Idrætsforbunds repræsentantskabsmøde i Idrættens Hus i København tildelt den fornemste hæder, der formentlig kan tildeles en skytteleder her i landet, nemlig "Sætter-Lassen Mindepokalen".

Fremragende indsats

I motivationen ved overrækkelsen blev det blandt andet fremhævet, at prismodtageren i en lang årrække har gjort en fremragende indsats for den militære skydning - både, som aktiv skytte, men ikke mindst, som skytteleder, hvor han er en højt værdsat stævneleder, der med sit rolige væsen og store overblik forstår at få sine medarbejdere til at løse selv umulige opgaver.

Træner og bladmand

John Richtendorff har i en årrække været træner for det militære felt-skytte-landshold, indtil de Danske Skytteforeninger opfordrede ham til at overtage jobbet som redaktør af det landsdækkende blad "Skytten". Han var en meget afholdt og respekteret - og, engageret bladmand. Man kunne træffe ham overalt på de danske skydebaner, hvor han tilbragte stort set hver week-end i de fire år, hvor han stod i spidsen for bladet. For godt et års tid siden valgte han redaktørjobbet fra, det tog simpelthen al fritiden. Slippe det helt kunne han dog ikke. Nu arbejder han på free-lance basis, hvor han blandt andet arbejder med PR-stoffet for De Danske Skytteforeninger.

Skydeudvalget

Han er en højt værdsat formand for skydeudvalget i flyvestationens idrætsforening, hvor han forestår arbejdet med træning og konkurren-

cer. Han forstår kunsten at træde i baggrunden og fremhæve sine skyttekammerater, når der skal deles medaljer ud. Dette til trods for, at han selv gennem årene har været en fremragende skytte.

Sidste år overtog han posten som formand for skydeudvalget i Centralforeningen for Stampersonel efter Hans Jørgen Johansen, Herning, og står således nu i spidsen for det store CS-Landsskyttestævne hvert år i Vingsted.



Seniorsergent John Richtendorff, som af de danske skytter er blevet hædret med Sætter-Lassens Mindepokal. (foto: Fototjenesten Flyvestation Karup).

Tre tusinde flyvere jubilerer!

Flyvevåbnets Soldaterforening arrangerer soldaterjubilæer for tidligere flyversoldater.

I år gælder det alle, hvis indkaldelsesår ender på 4 eller 9.

På flyvestationerne Værløse og Karup går det løs lørdag, den 10. september og lørdag, den 24. september sker det på flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup.

Foreningen samler hvert år mange hjemsendte flyversoldater på flyvestationerne, hvor man bliver orienteret om Flyvevåbnets arbejde, får demonstreret materiel m.m.

Mest af alt er det kammeratligt samvær med tidligere soldaterkammerater, der er i højsædet.

Alle årgange såvel medlemmer som ikke-medlemmer er velkomne til jubilarstævnerne, man skal blot rette henvendelse til:

Jubilæumsudvalget,
Solsortevej 7, 7100 Vejle,
telf. 75 82 28 29,
efter kl. 16.

27. Internationale KZ Rally

Interessen for veteranfly og familieviliv kan åbenbart godt forenes. Teltet til venstre, Piperen i midten, brugt som tørresnor, og Citroen 2CV'eren til transport af de, der ikke kan være i flyet.



Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

KZ & Veteranfly Klubben, der har Stauning Lufthavn i Vestjylland som base, inviterede i dagene 16. til 19. juni sine medlemmer til det 27. KZ Rally. Samtidig fejrede klubben sit 25 års jubilæum.

Uheldigvis faldt det spændende stævne sammen med Scandinavian Historic Flight's Air Show på Flyvestation Tirstrup. Det bragte manganen en flyentusiast i syv sind, -Hvad skal jeg vælge?

God deltagelse

En ting var de to arrangementer fælles om. Det elendige vejr lørdag den 18. juni. Formanden for KZ & Veteranfly Klubben Magnus Pedersen siger til FLYnyt, -På trods af det

dårlige vejr, lykkedes det at få afviklet rallyet. Vi havde også en fin lørdag aften. Der var omkring 400 deltagere i rally-middagen.

Torsdag aften havde vi besøg af direktøren for Statens Luftfartsvæsen, V.A.L. Eggers (EGE), der fortalte om sit liv med flyvningen.

Godt show trods alt

Det dårlige vejr lørdag gjorde, at antallet af tilskuere ikke kom op på tidligere års tilstrømning. De, der kom, fik imidlertid "smæk" for skiltingerne. Flyvevåbnets F-16 fik blikket i vejret. Det samme gjorde en YAK-11. Flyet minder meget om en Harvard, der krympet i vask. Flyet blev udviklet til det sovjetiske flyvevåben i 1946. Det har en 730 hk. stjernemotor. En tilskuer fortalte, at det gav kræfter nok til at gå fra et tønderul direkte over i at gennemføre

et loop, uden i øvrigt at tabe fart. Imponerende.

Flyverliv anno 1994

Søndag, hvor vejret var en smule bedre, kunne man følge en lind strøm af lette fly ud af Stauning med kurs i alle retninger. Det var slut, man skulle hjem til sit respektive fædreland.

Vi kiggede rundt mellem de tilbageværende fly, vel et hundrede stykker. Her fik vi øje på OY-EFA og fik et kig ind i rallyfolkets levevis. Med den gamle Piper, som centrum, hvorpå man havde hængt håndklæderne til tørre, kunne man bag flyet se indkvarteringen for natten, et telt. Familien var åbenbart kommet besøg i den th. for flyet parkerede Citroen 2CV. Det kan godt være, det ikke hænger sådan sammen, men det så sådan ud. □

Flyvestation Vandel

Mennesker mødtes og fortiden blev levende



I vor højteknologiske tidsalder er det svært at forestille sig den rolle, hesten spillede ved opførelsen af de flyvepladser, Luftwaffe anlagde i Danmark. Her har Süling fotograferet et antal, hvoraf nogle bringer vand til vanding af den nystøbte beton. Han skriver, at 1000 hesteforspand var beskæftiget på Vandel, da der var flest. (Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling)

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Allerede i efteråret 1943 var det besluttet, at der skulle bygges en flyveplads syd for Vandel by. Beslaglæggelserne tog deres begyndelse den 22. december 1943. Den 1. juli 1944 drejede Vandel by så at sige nøglen om. Telefoncentralen lukkede og centralbestyrerinden fru Poulsen forlod stedet sammen med datteren og svigersønnen Ester og Peter Andersen. -Det var en lettelse at forlade en by, der var blevet snusket og delvis ødelagt af bunkerbyggeri og de nye indbygges adfærd, siger Ester Ander-

sen, 76, til FLYnyt.

88 landbrugsejendomme og 78 beboelseshuse sammen med missionshuse og skoler havde den tyske besættelsesmagt beslaglagt siden 22. december 1943. Byggeriet af flyvepladsen var i fuld gang. Det skulle blive marts 1946, før de civile beboere igen kunne flytte ind.

Tilfældighed

Historien om beslaglæggelserne i Vandel-området var indtil nu rimelig veldokumenteret, men en tilfældighed har sat billeder på hele forløbet. Om det fortæller Preben Jørgensen, Hjerting ved Esbjerg, -Jeg var på

besøg hos en ven i Stade ved Hamborg. Der kom jeg i snak i naboen, Christian Süling. Han fortalte mig, at han havde gemt sin fars, Hermann Sülings fotoalbum. Den viste sig at indeholde billeder fra opførelsen af Flyvestation Vandel. Jeg fik lov at låne fotoalbumet med til Danmark og sendte det til Værløse, hvor min fætter, oberst B. Bundesen (BUN) er chef. Det videre forløb i denne utrolige historie er, at det blev konstateret, at Süling havde fotograferet alle de 88 landbrugsejendomme, der blev beslaglagt. Albummet gik så videre til Flyvevåbnets Historiske Samling, der sørgede for, at billederne blev affotograferet og sendt til Flyvestation Vandel. Derfra var der ikke langt

Der var trængsel i billedudstillingen både lørdag og søndag. Unge, men flest ældre, trængtes om billeder og montrer for at betragte det, der for mange i 1944-45 var barsk virkelighed, og som de nu kunne vise deres børn og børnebørn. For billedernes vedkommende nogle gange for første gang.



til at lave en udstilling af billederne og invitere naboerne ind for at se på dem.

De kom - de så og mindedes

Og naboerne kom. Man havde et forsigtigt gæt på, at der ville komme omkring 1000 mennesker den sidste week-end i juni måned. Tællingen af biler nåede op omkring 1100, og hertil kom så de, der cyklede eller gik ned på flyvestationen. Et forsigtigt gæt siger, at der kom omkring 4000 besøgende. At der ville komme folk fra Frederikshavn og Åbenrå, havde ingen tænkt på, men gamle flyversoldater fra Hærens Flyvetropper lod ikke denne mulighed for at gæste deres gamle tjenestested gå fra sig.

Fra lokalområdet kom der gamle mennesker, der endnu husker, at de blev sat ud. De havde deres børn, børnebørn og oldebørn med. Det blev en week-end, hvor hangar tre genlød

af, -Nej, men er det dig? -Hvor er det dejligt at se dig igen! -Hvor har du boet de sidste 40 år? Antallet af udbrud og spørgsmål var uendelig.

Ingen af de, der arrangerede udstillingen, havde forventet denne effekt. Folk, der havde været der om lørdagen, kom igen om søndagen, men nu med hele familien, som bestemt skulle se barndomshjemmet. Eller billedet af mælkemanden, som de havde kendt. Det blev en oplevelse for mange, som vil sætte sit præg på den kommende tid. Udstillingen blev lavet i samarbejde med Egnsmuseet i Vandel, som stillede fire montrer med genstande fra besættelsestiden op. Det var dels tysk militær udrustning og dels genstande fra den tids rationerede hverdag. Især de sidste gav anledning til megen snak mellem de besøgende. Nogle huskede damesko lavet af rødspætteskind!



Platformen foran hangar tre lå badet i solskin begge dage. De opstillede fly og materiellet fra Eskadrille 684 havde publikums interesse. Ikke mindst når man demonstrerede Rosenbauerens evne til at sprøjte vand fra kanoen på taget.

En fin mand

Billederne blev taget af Stell-vertretende Baurat, vicebygningsinspektør, Hermann Süling. Han begyndte sine optagelser i midten af november måned 1943, en hel måned før beslaglæggelserne begyndte. Om Hermann Süling lyder udsagnet fra flere, som har stiftet bekendtskab med



ham, at han var. -En fin mand, eller, -Han var meget venlig og omgængelig. Ingen har noget dårligt at sige ham på.

Hvordan det er lykkedes Hermann Süling at få billederne med hjem til Tyskland, er der for nuværende ikke noget svar på. Men billederne af bunkerbyggeriet og støbning af start- og rullebaner har sikkert ikke været uklassificerede i 1944.

Mere at se på

Billedudstillingen blev kombineret med en udstilling af de fly, der har fløjet fra Flyvestation Vandel siden 1948. Det blev til nostalgisk gensyn med KZ VII, Piper L-18C Super Cub, Chipmunk og de nyere H-500, F-16 og AS 550. Som baggrund for flyene kunne gæsterne så se på Eskadrille 684 specialkøretøjer. Ved siden af billedudstillingen i hangaren havde flyvestationens Halveskadille 63 og Tjenestestedseskadille 261, hver deres udstilling. Begge chefer var meget tilfredse med den søgning, de havde de to dage. Det samme var formanden for Danmarks Flyvehistoriske Selskab. Selskabets flotte modelsamling var en erstatning for de fly, der ikke kunne vises i virkeligheden.

Stor spørgelyst

Arrangørerne måtte lægge ører til mange spørgsmål de to dage. Det var let at bære, for spørgsmålene blev fulgt op af megen ros til flyvestationen for at lukke sine døre op og lade folk se de spændende billeder.

Det personel fra Hærens Flyvetjeneste og Flyvestation Vandel, som holdt opsyn med fly og materiel, havde nok at se til med at svare på spørgsmål. Ind imellem blev små drenge meget glade, når de fik lov at lege brandmand i fem minutter. □

Sådan var en del af mit liv

Forfatter: Kaptajn á la suite i Flyvevåbnet, J. Kjellebjerg.
Udgiver: Eget forlag.
Sidetæl: 102.
Størrelse: 24 x 17 cm.
Illustrationer: 52 s/h fotos.
Forhandler: Flyvevåbnets Soldaterforening, send kr. 100,- i check til Poul Christensen, Morelvej 13, 9000 Aalborg eller indsæt beløbet på giro nr. 5 36 97 11, mærket "Sådan var en del af mit liv".

Johannes Kjellebjerg er en fortræffelig skribent. Han har humor, lune og ind imellem bid. Vi følger ham fra barndomshjemmet i Kelstrupskov købmandsforretning i Vissenbjerg sogn på Fyn, til han forlader hedepladen ved Karup i 1983. Han fortæller om sine spændende og meget personlige oplevelser gennem barndom og ungdom.

Det bliver ikke mindre spændende da han, som menig, tiltræder tjeneste ved 5. Bataljon den 10. maj 1930. Ni år senere ansættes han på prøve som officiant ved Hærens Flyvetroppe. Under besættelsen blev han interneret og derefter hjemsendt. Hans deltagelse i modstandsarbejdet under resten af besættelsen får vi et lille kig ind i. 1. november 1945 er han

tilbage i Hærens Flyvetroppe. 15. januar 1945 flytter han med Jyske Flyverafdeling til Flyvestation Karup.

"Urtiden" på Karup beskrives med mange muntre episoder om, hvorledes man dengang klarede at få sig en bil, som er et af mange eksempler på, hvorledes livet formede sig på det tidligere Fliegerhorst Grove.

En læseværdig bog om forholdene i dansk forsvar der giver spændende tidsbilleder af forholdene indenfor dansk militærflyvning både før og efter Flyvevåbnets oprettelse.

Giver bogen overskud har J. Kjellebjerg bestemt, at pengene skal gå til et fond for gangbesværede.

S-P

51 Draken fløj 143.922 timer 10 minutter

Af KN J.V. Blaagren, FMK TYT

På de følgende sider bringer vi en liste, der viser, hvad der er blevet af vore 51 Draken-fly. Listen har tidligere været bragt i FMK's blad Set & Sket, men der er sket visse ændringer siden da. Listen her i bladet er derfor opdateret og viser status pr. 1. august. Nogle af flyene er ikke leveret

endnu til deres endelige bestemmelsessted. Eksempelvis står A-005 stadig på FSN Karup, og det er ikke helt afklaret om den skal til Nordsjællands Flyvemuseum eller Teknisk Museum i Helsingør.

ABDR står for Aircraft Battle Damage Repair, d.v.s. at flyene skal anvendes til undervisning i reparation af krigsskader på fly.

Scandinavian Historic Flight er en

civil organisation, der holder gamle fly flyvende. AT-158 er første jagerfly med dansk, civil indregistrering. National Test Pilot School er USA's eneste civile flyveskole for testpiloter og instruktører. De er tæt knyttet til Flight Research Inc., der ligesom Flight Test Dynamics Inc. vil anvende deres fly til diverse testflyvninger af blandt andet instrumenter og udstyr til andre jagerfly.

SAAB F-35 DRAKEN

ser.nr.	byg.nr.	modtaget	Sidste flyvning	bemærkninger/aktuel drifttid
A-001	35.1001	26-04-1971	21-01-1990	Danmarks Flyvemuseum, Billund. Leveret 1992 3020:20
A-002	35.1002	22-06-1970	06-07-1992	Flyvevåbnets Specialskole, Jonstruplejren. 3351:45
A-003	35.1003	23-06-1970	20-09-1974	Havareret ved Brædstrup Kompressorhavari 780:25
A-004	35.1004	01-09-1970	02-09-1993	ABDR, (FSNVAN). Leveret 10 FEB 1994. 3225:45
A-005	35.1005	23-10-1970	27-04-1993	Nordsjællands Flyvemuseum. 3324:30
A-006	35.1006	06-11-1970	01-04-1993	Flyvevåbnets Historiske Samling. (ikke disponeret). 3253:20
A-007	35.1007	19-11-1970	26-05-1992	Aalholm Automobil Museum, vartegn. Leveret 4 MAJ 1994. 3425:00
A-008	35.1008	09-12-1970	09-04-1991	ABDR. 2954:35
A-009	35.1009	14-12-1970	18-12-1991	Veteranflymuseet Stavning. Leveret 1992. 3138:50
A-010	35.1010	31-12-1970	25-03-1992	ABDR. 3138:50
A-011	35.1011	11-01-1971	01-09-1993	Museum of Weapon Technology, England. 3046:00
A-012	35.1012	08-02-1971	21-09-1991	Egeskov museum. Leveret 26 MAJ 1994. 3297:05
A-013	35.1013	15-02-1971	21-11-1974	Havareret ved Hodsager ca.6 NM vest for FSNKAR Defekt RAT-switch 647:25

ser.nr.	byg.nr.	modtaget	Sidste flyvning	bemærkninger/aktuel drifttid
A-014	35.1014	09-03-1971	03-04-1992	FSNKAR, vartegn. (Gedhus) Leveret 18 MAJ 1994. 3288:20
A-015	35.1015	15-03-1971	27-07-1971	Havareret ca. 2NM øst for bane 27 på FSNKAR. Spån i fuelcontrol. 80:45
A-016	35.1016	29-04-1971	09-06-1980	Havareret ca. 16 NM vest for Bornholm. Kolliderede med havoverfladen. Piloten omkom. 1328:35
A-017	35.1017	29-04-1971	25-05-1993	Danmarks Flyvemuseum, Vartegn, Billund. Leveret 9 JUN 1994. 3179:35
A-018	35.1018	20-04-1971	04-09-1992	ABDR. Leveret 26 MAJ 1994. 3673:25
A-019	35.1019	05-05-1971	02-09-1993	Per Udsen Co, Aircraft Industry A/S, Grenaa, vartegn. Leveret 7 JUN 1994. 2969:30
A-020	35.1020	15-05-1971	17-02-1992	Flight Test Dynamics Inc., Californien. 3118:15

SAAB RF-35 DRAKEN

ser.nr.	byg.nr.	modtaget	Sidste flyvning	bemærkninger/aktuel drifttid
AR-101	35.1101	24-06-1971	24-05-1977	Havareret 2 NM NW for Lohals Kompressorhavari 963:55
AR-102	35.1102	24-05-1971	11-11-1993	Tønder Flyveklub (Tønder Tekn. Museum). Leveret 19 MAJ 1994. 3521:05
AR-103	35.1103	19-05-1971	03-08-1971	Havareret ved Skovagergaard, Øster Velling. Super Stall 47:05
AR-104	35.1104	11-06-1971	01-02-1993	ABDR. Leveret 14 JUN 1994. 3530:25
AR-105	35.1105	24-06-1971	14-05-1992	Danmarks Flyvemuseum, Billund, vartegn. Leveret 14 JUN 1994. 3607:40
AR-106	35.1106	24-06-1971	24-08-1992	Flight Test Dynamics Inc., Californien. 3040:30
AR-107	35.1107	06-09-1971	21-12-1993	Newark Air Museum LTD, England Leveret 24 FEB 1994. (Afsluttet 17 JUN 1994). 3551:00
AR-108	35.1108	31-08-1971	23-10-1991	ABDR. Leveret 20 JUN 1994. 3374:40
AR-109	35.1109	31-08-1971	05-09-1991	Tøjhusmuseet 3140:30
AR-110	35.1110	20-10-1971	21-12-1993	Flight Research Inc. Californien, U.S.A. 3571:05
AR-111	35.1111	22-09-1971	14-12-1993	Flight Test Dynamics Inc., Californien. 3513:50

ser.nr.	byg.nr.	modtaget	Sidste flyvning	bemærkninger/aktuel drifttid
AR-112	35.1112	05-10-1971	20-08-1991	ABDR. Leveret 26 MAJ 1994. 3372:45
AR-113	35.1113	08-11-1971	17-12-1993	FSNKAR, lokale museum. 3399:55
AR-114	35.1114	02-11-1971	21-12-1993	Flyhistorisk Museum i Sola, Norge. Leveret 21 FEB 1994. 3212:05
AR-115	35.1115	24-11-1971	28-06-1992	Danmarks Flyvemuseum, Billund, vartegn. Leveret 16 JUN 1994. 3125:05
AR-116	35.1116	15-12-1971	21-12-1993	Flight Test Dynamics Inc., Californien. 3256:40
AR-117	35.1117	20-12-1971	04-08-1993	Flight Research Inc. Californien, U.S.A. 3340:50
AR-118	35.1118	20-12-1971	27-04-1993	ABDR. Leveret 1 JUN 1994. 3577:45
AR-119	35.1119	19-01-1972	31-08-1993	Flight Test Dynamics Inc., Californien. 3055:50
AR-120	35.1120	05-05-1972	21-12-1993	Luftfartsmuseum, Bodø, Norge. Leveret 17 FEB 1994. 3159:45

SAAB TF-35 DRAKEN

ser.nr	byg.nr.	modtaget	Sidste flyvning	bemærkninger/aktuel drifttid
AT-151	35.1151	14-10-1971	19-10-1993	National Test Pilot School, Californien. 3429:55
AT-152	35.1152	25-06-1971	05-10-1993	Havareret ca. 17 km sydsydøst for Keldsnor. Pilot Factor 3684:00
AT-153	35.1153	23-06-1971	23-09-1993	National Test Pilot School, Californien. 3681:45
AT-154	35.1154	16-12-1971	14-07-1993	National Test Pilot School, Californien. 3253:55
AT-155	35.1155	26-01-1972	30-10-1991	Flight Test Dynamics Inc., Californien. 3137:15
AT-156	35.1156	17-04-1972	03-11-1992	Flight Test Dynamics Inc., Californien. 3034:45
AT-157	35.1157	11-06-1976	17-08-1993	National Test Pilot School, Californien. 2685:45
AT-158	35.1158	01-07-1976	20-12-1993	Scandinavian Historic Flight. 2765:10
AT-159	35.1159	20-10-1976	25-10-1977	Havareret ved Gedser Årsag: Ukendt. Begge piloter omkom. 170:20
AT-160	35.1160	17-03-1977	21-12-1993	Flygvapenmuseum, Linköping, Sverige. Leveret 18 FEB 1994. 2301:25
AT-161	35.1161	19-04-1977	27-06-1978	Havareret ca. 5 sømil syd for Kjellerup. Ramt af lyn. 171:15

Flyvematerielkommandoen

Nedlagt for anden gang! - Farvel til Forsyningsdepot Karup



På trods af alvoren i det, man var i gang med, kunne fra venstre den nu forhenværende chef for Forsyningsdepot Karup, major K. Vinter (t.v.) og Teknisk Chef ved Flyvematerielkommandoen, J. Damkjær-Nielsen stadig smile, det skyldtes vist mest problemerne med at få Damkjær-Nielsens gave ud af indpakningen.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

-Jeg skal ikke lægge skjul på, at den opgave, som jeg i dag har fået ordre på at gennemføre, hører til kategorien pligt opgaver, sagde Teknisk Chef ved Flyvematerielkommandoen, J. Damkjær-Nielsen, da han den 30. juni trådte op på talerstolen i Forsyningsdepot Karup, hvis nedlæggelse han skulle gennemføre. -Teknikere arbejder med et begreb, der på flyverdansk hedder "Graceful degradation", et begreb jeg bedst kan oversætte til "yndefuld nedtrapning". Det betyder blandt teknikere, at en enkelt sikring, der brænder af, eller en enkelt komponent, der svigter, ikke får hele systemet til at bryde sammen. Hermed sagde han, at selv om en enkelt enhed falder ud, så fort-

sætter materieforsyningssystemet med at fungere, indtil man stopper det endeligt ved at tage hovedafbryderen. Han roste personalet ved Forsyningsdepot Karup for at have løst deres opgave helt til slut med professionel omhu og engagement og takkede på Flyvematerielkommandoens vegne alle for en god indsats.

Holger Danske

Inden da havde chefen for Forsyningsdepot Karup, major K. Vinter rettet sin tak til sine medarbejdere, hvor han sagde, -Der ligger noget af en Holger Danske i os alle, og i denne sidste fase gav vi hinanden hånden på, at vi ville stå sammen om den store opgave - uanset rang og faggrænser. Den store opgave var, at ca. 33.000 line items blev udskrevet

manuelt, indtastet i det EDB-baserede lagerstyringssystem og ca. 66.000 blanketter blev trukket ud til brug for tømning af lageret.

Videre sagde han, -Den sidste periode her ved Forsyningsdepot Karup har været en periode, hvor arbejdsgiver/arbejdstagerforholdet har været trængt i baggrunden af godt venskab og loyalt samarbejde. Det har præget alle i den fælles opgave, at nedlægge os selv. Major K. Vinter sluttede sin tale med et, -Well done venner!

Udviklingen

Den 25. marts 1947 er den officielle startdato for forsyningstjenesten på Flyvestation Karup, dengang hed det Stationslager 3. Bemandingen var på to personer. Den første forsyningsopgave var at sætte de miserable bygninger i stand - en hvidtekost og noget maling gjorde meget ved den sag.

I 1952 var antallet af ansatte steget til 12. Det skyldtes tilgangen af Harvard, Oxford og Spitfireflyene. Hertil kom så Gloster Meteorjetflyene, der ankom fra 1949. Medlemskabet af NATO i 1949 og ankomsten af seks eskadriller F-84G fly gav endnu mere at se til. Hangar 2 blev indrettet til lager og yderligere fire MÆND ansat. I 1954 blev så den første kvinde antaget.

Firmaprofilering

Det stigende krav til personel ved forsyningsdepotet fik Flyvematerielkommandoen til at indrykke følgende annonce i de større aviser, den lød, som følger:

- Større virksomhed nær København med afdelinger i Jylland søger lagermedarbejdere. Kendskab til engelsk ønskes. Løn pr. måned 540 - 690 kr. for ugifte.



Vi anmelder

Lockheed F-104

Starfighter - T.O.1F/ CF/TF-104/D/G-1½ - en historisk manual

715 - 820 kr. for gifte.
Varige stillinger for de rette
folk.

Man kan vel ikke beskyldte Flyvermaterielkommandoen (FMK) for, i de dage at føre nogen særlig stærk firmaprofilering. Det har ændret sig siden. I dag har FMK blandt andet styrket den del af firmaet med bladet Set&Sket.

Nedlagt

I 1958 blev forsyningsdepotet nedlagt. 26 medarbejdere blev afskediget og 18 overflyttet til depotet i Aalborg.

I 1959 kom de første F-100 fly til Karup. Det førte til oprettelsen af Forsyningscentral F-100 (FC-F-100). Den 1. september 1970 kom så de første tre Draken-fly. Tidligere havde forskrifterne været amerikanske, nu skulle man vænne sig til et svensk system. Det blev også klaret.

At have to sideløbende forsyningsorganisationer var ikke oppe i tiden i 1973. Derfor på datoen 1. maj 1973 samledes det hele til det, man siden har kendt, som Forsyningsdepot Karup.

Fra kardex til EDB

I mange år foregik lagerstyringen med hånd og magt på kardex. I 1979 fik personellet for alvor genvordigheder. EDB-lagerstyring skulle indføres. Også den kamp blev vundet og systemet bragt til at fungere. En kamp, der imidlertid ikke kunne vindes, var følgerne af den politiske beslutning om at nedlægge de to Draken-eskadre. Nu er det slut.

Tilbage på Karup er et Forsynings-element under Forsyningsdepot Aalborg, som skal tage sig af lokalindkøbsfunktionen, kortlageret og lageret med ACBA CCIS-materiel. □

Forfattere: Steen Hartov, Jørgen Larsen og Palle Sick.
Sidetal: 200
Størrelse: 21 x 29,7 cm. (A4)
Indbinding: Ringbind med silketryk
Illustrationer: 212 s/h fotos, 19 tegninger
Udgiver: tinbox, Hedetoften 4, 4700 Næstved, tlf. 53 80 06 63.
Pris: Kr. 250,- excl. forsendelse

Den karakteristiske lyd af en F-104G på vej ind til landing glemmer man aldrig. For anmelderen lød det som en sporvogn, der vendte i kurven ved endestationen. Andre har deres associationer til lyden.

Fra Section I til Section IX i bogen, har de tre forfattere gjort deres til, at F-104 Starfighter vil blive husket i en ikke overskuelig fremtid.

Hvad er det så, de byder deres læsere? Svar, -En suveræn gennemgang af flyets historie fra den første udvikling over fabrikation og tjeneste ved de to eskadriller, 723 og 726, på Flyvestation Aalborg og til de sejles til Taiwan eller havner på for eksempel Flymuseet i Billund.

Det er ingen overdrivelse at karakterisere bogens indhold som, - Kræ for kendere. Den tekniske side ofres stor opmærksomhed. Det samme gør de problemer, blandt andre Luftwaffe løb ind i med flyet. Historien er en anden, end den pressen diskede op med i 60'erne. Vi bliver ikke snydt for en gennemgang af udførte modifikationer på typen.

Hele processen omkring implementeringen af F-104 med uddannelse af piloter og teknikere har fået sin fyldige omtale og er et spændende kapitel. Afhængig af læserens

interesseområde, vil læsningen af Section V, Daily Operation, glæde mange. Ikke mindst når LOK alias S.L. Kjeldsen tager fat på at beskrive sit livs kærlighed, at flyve F-104.

En glæde midt i al teknik og operation, at forfatterne ikke har glemt humoren. KAS, en ikke eksisterende pilot, der aldrig har fløjet F-104, er ansvarliggjort for de værste af de morsomme/spændende historier, der er at fortælle om hændelser med F-104, som ligger i kanten af det flyvesikkerhedsmæssige, eller til tider langt ud over.

Section VII omtaler alle danske F-104 fly's livshistorie. Et kæmpearbejde er udført for at fortælle om flyets tjenesteperiode. Alle detaljer er med, fra den, hvor et fly slutte teknikerens hue over birdstrikes til de fatale havarier, hvor piloten omkom.

At bogen indeholder opgørelse over hver F-104's totale flyvetid og den samlede totale tid for alle fly, sammen med navne på alle piloter, der har fløjet F-104, og et overskueligt index og en liste med forklaring på abbreviations (forkortelser) fuldender blot indtrykket af den omtanke og grundighed, hvormed bogen er forfattet.

S-11

Flyvestation Tirstrup

En travl uge, som gav mange sved på panden

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I morgen slår Scandinavian Historic Flight dørene op for alle tiders Air Show med gamle fly, den ældste, en Bleriot - XI fløj første gang den 23. januar 1909. Flyvestation Tirstrup lægger arealer og meget andet, ikke mindst frivillig arbejdskraft til for at få det store arrangement til at klappe. Vi kiggede på for at se, hvordan et Air Show bliver til, når man skal klare det ad frivillighedens vej.

Travlhed

Fredag eftermiddag. Overalt rejses der telte. Skraldespande sættes på plads, kabler graves ned. Seniorsergent Peter Mejlby, der er blevet udnævnt til "formand for teltholderforeningen" har rygende travlt. Vi spurgte ham, -Hvad betyder det at være "formand"? -Det betyder, forklarer han, at jeg har skullet tildele teltpladser til de udstillinger, der er ved at blive rejst. Hertil kommer så alt det med strøm og andre kabelforbindelser. Igen bliver han afbrudt af et opkald på radioen. Vedkommende får besked. En anden henvender sig til Mejlby og vil vide, om han kan få 220 volt strøm i sit telt. Egentlig har Mejlby brugt den strøm, der er til rådighed til anden side, men problemet løses.

Første aftale var iskold

Den første aftale, der blev indgået med leverandører til den store arrangement, var med Frisko Is. Det skete mellem jul og nytår sidste år, forklarer flyverspecialist Gert Eriksen, som havde fået opgaven med at lave alle disse aftaler. Hertil kom så aftaler om lån af skraldespande, el-kabler og kabler til telefonforbindelser og tusind andre ting. Gert Eriksen fortæller, at der blandt leverandørerne



har været en god vilje til at sponsorere den udsædvanlige begivenhed. Han kunne også fortælle, at Uni Bank ville åbne en filial på pladsen de to dage udstillingen har åbent.

Flyveroverkonstabeleterne J.A. Nielsen-Man og Poul Bøhl-Møller med grave- og opmålingsværktøj. De havde haft sved på panden og fandt det lidt spøjst at rejse snehegn i juni.

-Så stiller vi os op, een ved hvert ben, kommanderer Solbjerg fra Etablissemetsforvaltningen. Som sagt så gjort. -Når jeg råber nu, løfter I alle på een gang. Det gjorde de så, og op kom dobbeltteltet.



Sved på panden

Nede ved Flyvevåbnets Officersskoles store telt mødte vi flyveroverkonstablerne Poul Bøhl-Møller og J.A. Nielsen-Man. De var i gang med at grave ledninger ned under græstørvæne for at sikre en telefonforbindelse til udstillingen. -Lige nu er det ikke så slemt, forklarede de samstemmende. Du skulle være kommet i går, da havde vi virkelig sved på panden. For eksempel har det været en speciel oplevelse for os at skulle rejse snehegn i juni måned. Længere ned er der andre, der sveder. Det er personalet fra Eskadrille 675. De er ved at rigge en kanonluftforsvarstillig op. Den ene kanon er fuldkommen sløret. Den anden står helt frit. Dagen efter var forklaringen indlysende. Ungerne elskede at få lov at sidde på kanonen og "håndrette" den. Det vil sige sigte efter en imaginær flyvemaskine.

Flyvestation Aalborgs elektronikværksted stillede sin imponerende flotte stand op. En symfoni af farvebilleder om de enkelte tjenestefunk-

tioner på Aalborg. Og ikke at forglemme den arbejdende stand, hvor ungdommen kunne få lov at lodde komponenter sammen. Et rigtigt trækplaster

50 hektar

Kurt Solbjerg fra Etablissemetsforvaltningen havde travlt. -Så stiller vi

os op, een ved hvert ben, og når jeg råber NU! løfter vi allesammen. Forklaring, -Et dobbelttelt skulle op at stå. Den slags klares eksercermæssigt, og i et snuptag er teltet oppe at stå. Vi spurgte ham, -Har du også haft travlt?

Ansigtudtrykket mere end afslører, at det spørgsmål måske var lidt dumt. -Ja, svarede han, -Vi har haft meget travlt. Alene det at skulle slå 50 hektar med græs en noget af en opgave for den styrke, vi har til rådighed.

Utroligt samarbejde

Midt i racet med at koordinere og tale med alt og alle får vi fat i Søren Pedersen, 38 år, og i hverdagen di-



Fra v. chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER), informationschefen i Scandinavian Historic Flight, Søren Pedersen, politikommissær Henning Gladefoged, Grenå politi, og chefen for Luftværnsgruppen, oberst Jens Sannom. Søren Pedersen er i færd med at fortælle om Old Crows fortrin.

istributionschef ved Time Manager International i Hillerød. I sin fritid bidt af gamle fly. Han fortæller om optakten til Air Showet. -Vi ved godt, at det er svært at få økonomi i det, vi laver, men vi elsker de gamle fly. Derfor søgte vi et samarbejde med Flyvestation Tårstrup efter udstillingen sidste år i Tune, hvor hver tredje så at sige snød sig ind. -Vi fik efter aftale med chefen for Flyvestation Tårstrup, oberstløjtnant Erik Munkholm (MUK), lov at holde et møde med de foreninger, hjemmevernshenheder og andre, der kunne tænkes at ville hjælpe til med at få et Air Show på benene. Vi kom herover. Forklarede i en halvanden times tid, hvad det var, vi gerne ville. Vi bad så deltagerne om at gå tilbage til deres foreninger og finde ud af, hvad der kunne lade sig gøre. Vi havde gjort regning uden vært. Vi fik det svar, at det var i orden og nu ville de gerne vide, hvad de skulle gøre. Nu var det os, der var bagud.

-Sådan har det kørt lige siden. Aldrig har jeg været ude for noget lignende, siger en begejstret Søren Pedersen, der udtrykker det således. -Jeg kan ikke finde lovord nok for den måde, det er gået på. Alle har holdt deres del af aftalen.

Alle med

Ude på det kæmpemæssige udstillingsareal mødte vi seniorsergent P. Blaabjerg. Han kunne fortælle, at det havde været en travl uge med at flytte rundt på mange ting. En af de mere særprægede var at skulle hente tre BMW motorcykler i Aalborg til Bevogtningsdelingen. Det mest spændende var nok, fortsatte Blaabjerg, at skulle omskole personalet fra bevogtningsdelingen til kørsel på BMW. -Det var som om, siger han, at "knægten" kom op i dem igen, da de først sad overskrævs på cyklen. I det samme kom en BMW kørende; føre-

ren kunne man ikke genkende under den moderne "ridderhjel" med nedslået visir. Det viste sig at være lederen af Bevogtningsdelingen, seniorsergent N.A. Udsen. Han var glad for de tre motorcykler. -Det går det meget lettere for os at komme frem, hvis der opstår trafik, eller hvis vi skal ind ad en skovvej i en fart, og vi tror vi får glæde af dem, hvis der kommer så mange, som man taler om.

Se på gamle fly

Fredag eftermiddag var det cheferne fra Flyvevåbnet og politiets tur til at



Lederen af Bevogtningsdelingen ved Flyvestation Tårstrup, seniorsergent N.A. Udsen på sin lånte BMW motorcykel. Den opmærksomme betragter vil kunne se to 1.000 liter fadølstanke i baggrunden.

se på gamle fly. Ved den flotte North American P-51D Mustang mødte vi igen Søren Pedersen, nu i gang med at fortælle sine gæster fra Luftværnsgruppen, Grenå politi og Flyvestation Vandel om flyet. Old Crow (Gamle Krage). Det foregik med megen entusiasme og glød. Nogle havde tid til at nyde denne smukke fredag eftermiddag, medens andre svedte. □

Scandinavian Historic Flight

Med bombefly over fregatten Jylland



Pilot og ejeren af A-26B Invader bombeflyet i cockpittet. Instrumenteringen er måske en smule gammeldags at se på, men der er, hvad der skal være.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Vi kravler op i bomberummet på et bombefly. Flyet er en A-26B Invader, som fløj første gang 10. juli 1942. Flyet var i tjeneste under 2. Verdenskrig, Koreakrigen og deltog endelig i Vietnamkrigen indtil 1969. Da var flyet modificeret så ofte, at det så at sige faldt fra hinanden. Tabene blev for store og flyet taget ud af tjeneste. Noget at tænke over, når man sidder i bomberummet, der i Scandinavian Historic Flight's Invader er indrettet til V.I.P.-transport.

Tryk på

Piloten og ejeren af flyet, Anders Sæther, forklarer omhyggeligt sine passagerer, hvorledes hele proceduren i cockpittet foregår, fra propellerne er begyndt at mølle rundt, og til vi er vel i luften. -Det kræver væsentligt mere justering, inden vi kan tage et tomotoret fly med stjernemotorer i

luften, end det gør med et jetfly, forklarer han. -Inden vi begynder at rulle, fortsætter han, kører jeg de to gange 2.000 Hk. Pratt & Whitney R-2800-79 18 cylindrede stempelmotorer op i fulde omdrejninger. Så slipper jeg bremserne og vi accelererer fra 0 til 130 knob (240 km/t), som er flyets flyvefart. Jeg holder flyet på jorden, indtil den hastighed er opnået. Derefter vil I opleve, at hjulene vælges op, men at vi stiger meget langsomt. Flyvehastighed er her vigtigere end at vinde højde.

Flot

God sigtbarhed og en enorm larm i ørerne fra de to Pratt & Whitney-motorer starten til en utrolig flot oplevelse. Jeg ser ned på de "stakler", der uvidende om, hvad de gik glip af, i deres biler susede af sted på motorvejen fra Århus og sydover.

I et flot sving syd om Kalø Vig lægges kursen over mod Ebeltoft. Dernede på jorden i sin tørdok ligger fregatten Jylland. Fra de påtvungne

1700 fods højde kan man dog tydeligt se den nu meget flotte fregat. Alt godt får ende, og kursen sættes efter et 360 graders drej tilbage mod Flyvestation Tårstrup.

Dyrt

Nede på jorden igen konfronteres vi med den barske virkelighed bag de velholdte gamle fly.

SHF, forkortelsen for Scandinavian Historic Flight, har i sin egen "stald" ni gamle fly. Det ældste er en original Bleriot fra 1909. Næstældst er en svensk bygget Tommelisa fra 1920, og det yngste fly er så en TF-35 Draken. Det koster SHF op mod et par millioner kr. blot at vedligeholde flyene, og så er der ikke fløjet een time. Indtægterne skaffes dels ved at medlemmerne betaler 200 kr. om året i kontingent og dels ved indtægter fra deltagelse i Air Shows. Alene i år har man sagt ja til at deltage 150 gange.

Det var SHF håb, at Air Show'et på Flyvestation Tårstrup skulle have givet er klækkeligt overskud. Nu bestemte vejret, at besøgstallet kun lige dækkede omkostningerne. -Vi kommer ud af det med skindet på næsen, siger FHS pressetalsmand Søren Pedersen, men heller ikke mere. Han lægger ikke skjul på sin skuffelse. □

Flyvestation Vandel Tjernobylbørn modtaget af ambassadøren

**Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**

Den sidste søndag i juni. De sidste forberedelser træffes, før den første af tre Tupolev Tu-154 Careless fra Aeroflot skal lande på flyvestationen for at sætte 125 stråleramte børn fra Tjernobyl-området af. Vi kunne ved selvsyn konstatere, at mange af børnene ikke så raske ud. De er et tragisk bevis for menneskets lemfældige omgang med atomkraften. 80 procent af børnene kommer fra børnehjem og har ingen forældre.

En dråbe i havet

Generalsekretæren fra ASF Dansk Folkehjælp, Max Simonsen, siger til FLYnyt, at når dette ophold er til ende den 21. og 22. juli, så har samlet 2.500 russiske børn indenfor de sidste tre år været på sommerferie i Danmark. Simonsen er glad for, at Flyvevåbnet lader Tupolev-flyene lande på Vandel og Værløse. Det er med til at sætte omkostningerne ved trans-

En ung pige bærer den traditionelle russiske gave ned af lejderen, salt og brød. Den bliver kort efter modtaget af generalsekretær i ASF Dansk Folkehjælp, Max Simonsen, med ryggen til. TV-holdene th. for ham havde meget travlt. Oppe på lejderen, dem det hele drejede sig om, de syge børn fra Tjernobyl-området.

porten betydeligt ned. Om børnenes oplevelse af det land, de kommer til, fortæller han, at mange af dem aldrig før har set et toilet eller oplevet det vidunderlige, at et tryk på en knap giver lys i rummet. For slet ikke at tale om rindende vand. Mange af børnene kommer fra områder, hvor hele landsbyen deles om en brønd.

Ambassadøren og TV

Den russiske ambassadør i Danmark, Alexei Oboukov, stod sammen med Max Simonsen parat til at modtage 1. vicechef for den russiske præ-

sidents administration, Vjatjetslav Volkov, og børnene. Hans tilstedeværelse var det synlige udtryk for, hvor stor betydning den russiske regering tillægger børnenes besøg i Danmark. Som den russiske tradition byder, overbragte en ung pige i nationaldragt Max Simonsen den traditionelle gave, brød og salt. Hele begivenheden blev optaget af et russisk TV-hold, som havde mere end almindelig travlt. Efter at børnene var draget videre, var TV-holdet på tur rundt på flyvestationen for blandt andet at filme de værnepligtiges kvarterer. Man var meget forbausset over den orden, der herskede både der og andre steder.

Pølser en succes

TV-holdet med flere sluttede deres besøg på Flyvestation Vandel med et besøg i cafeteriet. Her blev der blandt andet serveret røde pølser. De bekom russerne så godt, at 15 personer spiste 115 røde pølser. Efter en begivenhedsrig dag med mange indtryk lovede pressefolkene chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER), at han nok skulle få både udklip fra russiske aviser og et videobånd med de optagelser, der senere ville blive sendt. Stof til eftertanke, danske værnepligtiges kvarterer publiceret i russisk skreven presse og TV - En forandret verden. □



I forgrunden en russisk TV-fotograf sammen med hans kollega fra dagspressen. Bagved i midten en dansk fotograf. Deres motiv, -125 glade og spændte, samt lidt forvirrede børn.

Nu indeholder samlingen også en drage!

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Ude på platformen foran Århus Lufthavn, det der sædvanligvis kaldes Tårstrup Lufthavn, står et grønmalet jagerfly.

Det er ex-Flyvevåben AT-158, men nu med Scandinavian Historic Flight's (SHF) logo malet på halefinnen. Henne på næsen er teksten i Eskadrille 729's heraldiske mærke malet over. Under cockpittet står der EXPERIMENTAL.

Det, der får mindre end et halvt år siden var et fuldt operativt kampfly i Flyvevåbnet, er nu blev en flyvende del af dansk militærflyvnings historie og nu indregistreret OY-SKA.

Glædeligt

Søren Pedersen, talsmand for SHF, fortæller den lange og noget omstændelige historie, der førte til, at SHF fik lov at overtage en TF-35 Draken og holde den flyvende.

Kontakten begyndte med chefen for Flyvestation Værløse, oberst B. Bundesen (BUN). Gik videre over Teknisk Chef i Flyvematerielkommandoen (FMK), J. Damkjær Nielsen, der indledte en telefonsamtale med at fortælle, -Det kan I ikke klare, hele flyet er slidt ned.

Det skulle senere vise sig, at FMK og Teknisk Chef blev en god støtte.

Mange tilladelser

Nu skulle så alle tages i ed. Ikke bare FMK, men også det svenske Forsvarets Materialverk, SAAB- og Volvo-fabrikkerne og mange andre, ikke at forglemme Statens Luftfartsvæsen. Sidstnævnte er den institution, der hindrer, at vi almindelige dødelige får et fly i hovedet, der aldrig burde have haft tilladelse til at flyve.

I mange kredse betragtes Statens



Teknikere fra Flyvevåbnet ifærd med at klarmelde OY-SKA (Ex-Flyvevåbnet AT-158). Som det tydeligt fremgår af billedet, var det ikke det bedste vejr på Flyvestation Tårstrup den lørdag i juni.



Det er svært at forestille sig, at TF-35 nu er kommet i selskab med Douglas A-26B Invader og De Havilland DH-100 Vampire Mk. 6. Sidstnævnte er bygget i krydsfiner, som Mosquitoen var det; dog er dens vinger af metal.

Flyvevåbnets Jubilæumsfond



De to nye i Flyvevåbnets Jubilæumsfond tv. OB E. Lynge Petersen og GM L. Tophøj.

Luftfartsvæsen, som meget streng. Det skal vi andre være glade for.

Ikke flyvedygtigt

Danske militærfly er efter Statens Luftfartsvæsens regler generelt ikke flyvedygtige. Det kan lyde paradoksalt, men sådan er det. Derfor måtte AT-158 også igennem en ombygning og tilpasning til de civile regler, inden man kunne komme i luften.

Da rygget om, at man kunne få lov at flyve med Draken igen, nåede de gamle teknikere på Flyvestation Karup, gik der brand i Søren Pedersens telefon. På ingen tid var der 50 teknikere, som havde meldt sig frivilligt til at sætte det gamle fly i flyvedygtig stand.

Torsdag den 16. juni 1994, dagen før det store Air Show på Flyvestation Tårstrup, blev flyet frigivet til flyvning af Statens Luftfartsvæsen. FLYnyt var nogen af de første, der fik den glade meddelelse fra en Søren Pedersen (SHF), der strålede om kap med

denne fredags sol over Flyvestation Tårstrup.

Tur til England

Allerede om lørdagen skulle flyet en tur til England og vises frem. Piloten var den sidste chef for Eskadrille 729, major F.S. Rasmussen (SUM). Inden turen blev flyet klarmeldt af de gamle smede.

Vi spurgte, om de havde dannet deres egen forening. Hertil lød svaret, -Nej, vi har meldt os ind i SHF. - Vil det sige, at I giver 200 kr. om året for at få lov at skruer på Draken? -Det ved vi ikke helt endnu, lød svaret. Klokkeren 1500 lokal tid startede SUM motoren op og klokken 1510 rullede OY-SKA eller ex RDAF AT-158 ud til start. Vi, der troede, at det skulle vare længe før vi igen kunne "nyde" den voldsomme larm fra Volvo Flymotor RM6C, var glædeligt overraskede. Turen til England blev længere end forventet, så de der gæstede Air show'et på Tårstrup om søndagen så intet til AT-158 (OY-SKA). □

Af Lars Friis Flyvevåbnets Specialskole

Der blev holdt skiftedag i Flyvevåbnets Jubilæumsfonds bestyrelse den 1. februar 1994.

Generalmajor O. Fogh trådte ud i forbindelse med sin afgang som Chef for Flyvertaktisk Kommando og blev også i bestyrelsen afløst af den nye Chef for Flyvertaktisk Kommando Generalmajor L. Tophøj.

Repræsentanten for "Tidligere Tjenstgørende officerer" Oberstløjtnant R.S. Hansen (ESA) trådte ud til fordel for Oberstløjtnant E. Lynge Petersen.

Fra bestyrelsen skal lyde en stor tak for det arbejde de har udført i bestyrelsen. En speciel tak skal dog gives ESA for arbejdet med at etablere Jubilæumsfonden og skaffe grundkapitalen bl.a. ved salget af Hans Schrøders bog "Historien om Flyvevåbnet". Bogen er i øvrigt totalt udsolgt, og der er så vidt vides ingen planer om genoptryk. □



Lytte & Valbo

Er medarbejdere med en uddannelse fra forsvaret mere målrettede end andre?

Direktør Niels Laurits Thygesen (51), Thygesen Textile Group, formand for Dansk Arbejdsgiverforening og premierløjtnant af reserven:



"Man skal være forsigtig med at generalisere, men jeg mener faktisk, at en uddannelse fra forsvaret er et plus. Enhver virksomhed har brug for dygtige og velmotiverede medarbejdere, der forstår fællesskabets betydning.

Det gør heller ikke noget, at de har lært præcision og disciplin. Ikke "kæft trit og retning", men at samarbejde og identificere sig med virksom-

heden - selv under pres. Jeg har selv lært meget af befalingsmænd, der forstod at kommunikere. Men måske endnu mere af samarbejdet med kammerater med vidt forskellig baggrund

og holdninger. Der opstod en solidaritet, der ville gøre tilværelsen lettere for enhver ledelse."

Medarbejdere fra Forsvarets Reserve er en ekstra ressource

Motivation, selvstændighed og evne til at træffe beslutninger, er kun nogle af de elementer, der indgår i forsvarets uddannelser. Flere og flere virksomheder får efterhånden øjnene op for, at medarbejdere med tilknytning til Forsvarets Reserve udgør en ekstra ressource - netop på grund af deres militære uddannelse. Ikke mindst fordi de løbende får ny viden og inspiration gennem et planlagt videreuddannelsesforløb - uden omkostninger for virksomheden.

Ring og få en brochure om forsvarets mange uddannelser. Så ved De mere, næste gang De får en henvendelse fra et ungt menneske, der søger job.

Forsvarets Værnepligt & Rekruttering,
telefon: 44 68 21 22 (ma.-fre. 09.00-15.00),

telefax: 44 66 02 97. Uden for kontortid kan De benytte vores automatiske døgnservice. Det er samme nummer.

Forsvaret - en uddannelse for livet



FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse
Postboks 145, 3500 Værløse

FLY

nett



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberstløjtnant E. Munkholm
(ansvarshavende)
Flyvestation Tårstrup
8560 Kolind
86 36 39 00 lokal 2000

Major
S.H. Hartov
Forsvarsministeriet
33 92 32 83

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

POSTADRESSE:

FLYnyt
MJ S.H. Hartov
Forsvarsministeriets 7 kt.
Holmens Kanal 42
1060 København K

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 97 20 00 lokal 3650
Omslag : ABC tryk, 44 97 10 80
Sidste frist for indlevering af stof
til næste nummer af FLYnyt er
1. FEBRUAR 1995.
Hvis muligt bedes artiklerne af-
leveres på diskette.

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, samt til interes-
serede biblioteker, dagblads- og
tidsskriftredaktioner.
Redaktionen påtager sig ikke at
fordele bladet til enkeltpersoner i
eller uden for forsvaret.

FORSIDEBILLEDET:

På patruljekurset arbejdede ele-
verne med det mest moderne
udstyr. Her et M/75 gevær med
natkkkkert.
Se artiklen side 19.
Foto: Operationsstøtteskolen

ISSN: 0907-1962

Uvirkelig optakt til forlig	3
Delta Tango Oscar Zulu er blevet overhalet af tiden	4
Flyvestation Værløses 60 års jubilæum	7
Redningsmission nr. 10.000	6
Her er man glad for at være værter for sine egne	9
Årsmøde for lægesekretærer	10
Luftens redningsmænd til konference	11
Flyverhjemmeværnet fik nye faner i Billund	12
Recce - ny opgave i Eskadrille 726.....	13
Nu skal fortiden på video	14
Møde med en gammel jagerpilot	15
Modifikationsprogrammet Falcon up .	17
Nyt udstyr til luftmeldefolkene på vej	18
Flyvevåbnet uddanner ikke læderhalse - men	19
De flyver Spitfire op ad flyvevåbnets hegn	20
40 år på Rømø Range	21
Alvorlig trussel mod lavtgående fly.....	22
Chinese Eye - mammutøvelse i det jyske	24
Flyværkstedet blev til TV-studie	27
Aftale med Norge om støtte til F-16 kampfly	28
Army Air Corps i VIP transportrollen .	29
Præludium til Operation Overlord	33
Vi anmelder	36
tinboxtillægget	37



Side 9



Side 12



Side 21



Side 24

Uvirkelig optakt til forlig

Af Knud Enggaard (V), MF

Optakten til det næste forsvarsforlig har været og er noget af det mest ejendommelige, jeg har oplevet. For Venstre er det af største vigtighed, at der kommer et forsvarsforlig i stand, som kan strække sig over flere år, men som sandelig samtidig skal være forsvarligt ud fra hensynet til effektivitet og uddannelsesniveau.

Nedskæring på 690 MIO. KR.

Som aftalt barslede Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe (RAG) med sine rapporter i foråret. De kom lidt sent, omtrent samtidigt med regeringens ensidige udmelding om finansloven for 1995, hvor forsvaret reelt berøves 690 mio. kr. Beskæringen er fordelt med 300 mio. kr. i et såkaldt "teknisk tal" og ca. 390 mio. kr. som virkningen af, at driftsudgifter forbundet med FN-operationer i fremtiden er forudsat afholdt inden for forsvarsbudgettet.

Det er en ganske enestående situation, at en regering ensidigt fastlægger den økonomiske ramme for et finansår, som der end ikke er forhandlet om.

Da jeg selv i min ministertid var i den situation, at et forlig var på vej til udløb, valgte jeg at fremskrive finanslovsbidraget på uændrede forudsætninger for ikke at foregribe et nyt forlig. Det var utvivlsomt medvirkende til, at det så lykkedes at få et bredt forlig i stand før årets udgang.

Mon ikke den indre spænding i regeringen har givet sig udtryk i denne fremgangsmåde og derefter ledt til, at sommeren er gået uden egentlige forhandlinger. Det tilstundende valg gjorde ikke regeringspartierne lyst til at åbne forhandlinger større.



Knud Enggaard, MF.

Ingen reelle forhandlinger

Så skulle man tro, at valget den 21. september ville bane vejen for reelle forhandlinger, men nej. Foreløbig har den omdannede regering meddelt, at nye undersøgelser pågår, før man er klar med et udspil. Nogen meldinger om, hvad man undersøger, foreligger ikke.

I stedet har forsvarsministeren erklæret, at den udmeldte ramme med 690 mio. kr.'s beskæring i 1995 vil blive fastholdt trods vilje fra Venstre og Konservative til at lave en uændret økonomisk baggrund. Ministeren har endog meddelt i dagspressen, at ændringsforslag fra Venstre og Konservative herom vil blive stemt ned af regeringen sammen med SF.

Det er ganske enkelt en holdning til samarbejdet om et bredt forlig, som ministeren ikke kan have tænkt igennem. Sagt meget enkelt er det en uacceptabel situation, hvis man fastlægger en reduceret ramme sammen

med SF, som ikke er eller bliver forligspartner, og derpå forventer et forlig med Venstre og Konservative om de sørgelige rester.

I forvejen er der klare tegn på, at fremtiden vil stille krav om betydelige beløb til anskaffelse af moderne materiel og til opretholdelse af en god uddannelse. Allerede nu ses det, at øvelser aflyses og materielkøb udsættes.

Det berører uddannelsens kvalitet, og det rører ved fundamentet for reserveofficerernes og Hjemmeværnets virke. Venstre har bestandigt haft den opgave ved de foregående forlig at bevare indholdet i et meningsfyldt forsvar, hvor andre har søgt at reducere. Den arbejdsdeling er stadig relevant.

I og med, at regeringen mistede sit flertal ved valget, burde det være oplagt at vise imødekommenhed over for ønskerne om bedre vilkår for forsvaret. Det kan nås endnu, hvis man vil, men tiden er knap. □

Delta Tango Oscar Zulu er blevet overhalet af tiden



Af seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen.

Til november er det to år siden DTOZ, kodenavnet for Forward Scatter Station Torphøj ved Give lukkede. Siden er der ikke sket så meget. Seniorsergent Leif Petersen er alene tilbage på den tomme station for at føre tilsyn og vedligeholde udenomsarealer. Ind i mellem tager han sig af enheder, der låner stationens lokaler og område til øvelsesformål.

NATO kommunikation

Det var i den kolde krigs værste dage, at den lille landsby Kollemorten ved Give i Midtjylland blev forsynet med Mickey Mouse-ører. Fire kæmpeantennor, 20 m i diameter blev placeret her på toppen af den jyske højderyg 150 m over havets overflade. De kan stadig ses mere end 20 km væk. I 1956 besluttede NATO, at man ønskede at råde over et kommunikationssystem, der var uafhængigt af private og statslige kommunikationsselskaber i de respektive lande. Den 5. januar 1961 blev stationen erklæret operationsklar.

Hvad sker der?

Naboerne og pressen har gennem lang tid gerne villet vide, hvad der skal ske med de tomme bygninger. Sidst i august måned havde Forvaltningsafdelingen ved Flyvertaktisk Kommando med chefen, oberstløjtnant O.V. Nørretranders, i spidsen inviteret pressen til at besøge stationen. Sammen med pressen var også borgmesteren i Give kommune, Kurt Nielsen, og hans erhvervschef, Thobocarlson.

Nørretranders kunne fortælle, at

Torphøj synger på sidste vers i dansk forsvars regi. -Vi har set os rundt, om der er nogen, der har brug for stedet her, og det synes ikke at være tilfældet.

Borgmesteren gav udtryk for, at Give kommune ikke var interesseret i at købe stedet, men at kommunen ville se positivt på eventuelle ansøgninger om tilladelser til anvendelse af stedet.

Seniorsergent S.O. Rybak kunne fortælle, at stedet fortsat blev vedligeholdt, men på et meget lille budget. -Vi lader ikke tingene forfalde, forklarede han. Blandt andet af hensyn til salgsværdien.

Flere interessenter

Hjemmeværnet i det midtjyske har været meget interesseret i at overtage Torphøj. Fra øvelser har man kendt til stedet, og her kunne være både administration og kursuscenter. Desværre har Hjemmeværnet ingen penge, så den handel blev der intet ud af.

Rybak gav udtryk for, at stedet kunne være velegnet til et mindre forskningscenter, eller det kunne bruges som kursuscenter for et større firma, som gerne så sine medarbejdere "hegnet inde" for en periode. Der har også været fremsat tanker om, at stedet kunne bruges til en slags alderdomshjem for gamle flygtninge. Den ide var tydeligvis ikke borgmester Kurt Nielsens kop te. Der har også været ideer fremme om at indrette stedet til museum, men den tanke synes ikke at have mange chancer.

Hvad er det værd?

Vi kunne ikke få at vide, hvad stedet skal koste. Hvilken sælger vil røbe sin position? Til gengæld kunne vi få

lov at se de yderst velholdte bygninger indvendig. Svært at se, at her havde været en arbejdsplads i mere end 30 år. Stedet oser af vedligeholdelse. Indkvarteringsbygningen ser indvendigt ud, som om den er ny. Her er blevet passet på tingene.

Stor driftssikkerhed

I de over 30 år, stationen fungerede, holdt teknikerne dag og nat sendermodtagerne i gang for at sikre en stabil kommunikation over de 60 kanaler, systemet kunne klare. Den faglige stolthed var i top.

Et udfald af nettet på 2 til 3 minutter på et år, kunne give de ansatte røde knopper og urolig nattesøvn. Det skulle i øvrigt også kun være sket en enkelt gang. Ellers har der været tale om sekunders udfald, -pr. år. En gang i slutningen af 60'erne gik det dog helt galt. Man havde lånt et nødværk hos Hæren. Et bragende tordenvejr slog strømforsyningen ud. Betjeningsproblemer med det ukendte nødværk forårsagede et udfald på næsten et kvarter. -Den oplevelse fik os op på tærerne i resten af stationens levetid, fortæller seniorsergent Jørn Christiansen, der var leder af stationen de sidste år op til den endelige lukning.

Myter og virkelighed

Torphøj har hele sit "liv" været hegnet inde, hvad der har givet anledning til forskellige myter og stedet. Blandt andet har der været tale om "hemmelig efterretningsvirksomhed" og andet af samme skuffe. Stationen har imidlertid aldrig beskæftiget sig med andet end at modtage og videresende signaler, der i øvrigt var kodet af afsenderen og derfor ikke kunne læses af andre end den tilsigtede modtager. □



Pressemødets deltagere på rundvisning mellem de 28 m høje antenner. I folkemunde fik de navne som "Margrethes brystholdere" og Mickey Mouse-ører og andre øgenavne. Nu venter de blot på at blive fjernet.

Eneste i Danmark

Torphøj var den eneste station af sin art i Danmark, hvis man ser bort fra den på Færøerne. Den sikrede NATO en uforstyrret forbindelse fra Senja i Nord-Norge til Pazar i det østlige Tyrkiet i hele driftsperioden. Det gav nogle problemer, da Frankrig i 1966 delvis meldte sig ud af NATO, dog uden at systemet i Frankrig blev nedlagt. Alligevel måtte man bygge en by-pass linien fra Tyskland til Italien og fra England til Belgien.

Systemet virker på den måde, at man opforstærker det udsendte signal 40-50 gange og sender det ud i troposfæren. Heroppefra vil en spredt (scattered) del af de udsendte signaler kunne opfanges af antennerne på den næste station ca. 250 km væk. Opforstærkes og igen sendes ud i rummet og så videre, til vi når Tyrkiet.

At det nu er slut skyldes flere faktorer, blandt andet økonomien. Stationen brugte for omkring 70.000 kr el. pr. måned. Samtidig er lysleder-kablet og satellitterne blevet driftsikre og billige - hermed havde Forward Scatter Stationen udspillet sin rolle.

Enden er nær

Tilbage på Torphøj er seniorsergent Leif Petersen. Han skal gå på pension med udgangen af juni måned næste år. Juni måned næste år er også sidste udkald for at skille sig af med stedet. Så kan Petersen efter mere end 30 år på stedet gå på pension sammen med sit tjenestested. Og med ham er så en æra i den rent militære kommunikationstjeneste slut. □

Redningsmission nr. 10.000

Af major H. Christoffersen (RIS) og seniorsergent Claus Petersen, Eskadrille 722

Redningsmission nr. 10.000 med Eskadrille 722's S-61A blev udført d. 13. september 1994. Missionen var overførsel af en alvorligt syg pige fra Rønne sygehus til Rigshospitalet.

Jubilæet blev markeret d. 15. september 94 ved en reception i Eskadrillens hangar, hvor bl.a. pensioneret general B.V. Larsen, Chefen for Flyvestation Værløse oberst B. Bundesen, Chefen for Flyvestation Aalborg oberst B. Pedersen samt Eskadrillens tidligere næstkommanderende, pensioneret major K.V. Willumsen, holdt taler. Chefen for Flyvertaktisk Kommando generalmajor L. Tophøj blev desværre forhindret i at deltage, men hans tale blev oplæst af Chefen for Flyvestation Værløse.

Ved receptionen sås bl.a. repræsentanter fra forsvarret, politiet, Falck og en række af eskadrillens øvrige samarbejdspartnere. Desuden var mange af eskadrillens pensionerede medarbejdere mødt op for at "hilse på". Ved en sådan lejlighed er det naturligt at foretage et tilbageblik.

Arbejdsgruppe nedsat

Eskadrille 722's eftersøgnings- og redningsberedskab bestod i perioden 1962 - 1966 af en Catalina og en S-55 på henholdsvis Flyvestation Værløse og Flyvestation Ålborg, samt en S-55 på Flyvestation Skrydstrup. I flere år havde man været klar over, at tiden var ved at rinde ud for disse, iøvrigt fortræffelige, flytyper. Så omkring 1960 nedsattes en arbejdsgruppe, som havde til opgave at finde en egnet helikopter til afløsning af de to førnævnte flytyper.

Efter et meget grundigt analysearbejde, kom arbejdsgruppen frem til, at valget skulle stå mellem Sikorsky



Besætningen på U-275: radiooperatør sergent H. Lindenskov, flyredder flyspecialist S. Hansen, flymaskinist seniorsergent S.H. Nielsen, 2. pilot premierløjtnant O.T. Andersen, læge Kim Møller Andersen og fartøjschef major H. Christoffersen.

S-61A og Boeing Aircraft Vertol 107 II. Da man havde udvalgt disse to helikoptere, begyndte arbejdsgruppen et meget omfattende analyseprogram, herunder ikke mindst en lang række testflyvninger.

Arbejdsgruppens konklusion var, at Sikorsky S-61A ud fra såvel operative som økonomiske og logistiske synspunkter, ansås for at være den helikopter, der bedst kunne opfylde de stillede krav, idet denne helikopter:

- var Vertol 107 II overlegen som redningshelikopter over åbent hav,
- i anskaffelse var ca. 1 mill. kr. billigere pr. stk. end Vertol 107 II,
- ud fra et vedligeholdelsesmæssigt synspunkt var konstrueret til at o-

perere fra vand, hvorimod Vertol 107 II kun var konstrueret til at opholde sig på vand i tilfælde af nødsituation, - var den mest gennemprøvede af de to helikoptertyper.

S-61A var bedst

Arbejdsgruppens konklusion var altså helt klar: S-61A (med diverse ændringer) var helt klart den der bedst opfyldte de stillede krav. Den originale S-61A model som blev afprøvet, kunne ikke umiddelbart accepteres, så en række ændringer skulle udføres på "den danske model". Eksempelvis blev der installeret centertank og halen blev løftet som på S-61N. Og sådan blev det !



S-61 i den gamle bemaling under en af de mange redningsøvelser.

Piloter og teknikere blev sendt til USA for at lære den nye helikopter at kende.

I løbet af 1965 ankom de otte nyindkøbte helikoptere til Danmark, og besætningerne påbegyndte omskolingen.

Besætningen bestod af Fartøjschef, 2. pilot, maskinist, redningsmand og radiotelegrafist. (Senere blev besætningen under SAR-missioner suppleret med en læge fra det lokale infirmeri).

Beredskabet blev etableret nogenlunde som man kendte det i forvejen, nemlig en S-61A på henholdsvis Flyvestation Ålborg, Flyvestation Skrydstrup og Flyvestation Værløse.

I december 1988 blev dette beredskab udvidet til - under visse vind- og temperaturforhold - også at omfatte en S-61A på Rønne lufthavn.

Den 1. januar 1966 startede SAR-beredskabet med S-61A på Flyvestation Ålborg, og kort ind i januar måned 1966 var S-61A-beredskabet etableret på de tre flyvestationer.



Major K.V. Willumsen med en pressekommentar fra 1966 - den er så sandelig siden blevet gjort til skamme!



Falck var blandt de mange af eskadrillens samarbejdspartnere, der var til stede for at hilse på i anledning af de mange redningsaktioner.

Den 6. januar blev S-61A for første gang indsat i en rednings-mission. Det drejede sig om et strandet skib ved Læsø. Natten mellem den 19. og 20. januar lærte SAR-vagten på Flyvestation Aalborg, at "træerne ikke vokser ind i himlen"! Pga. ekstremt dårlige vejrforhold, måtte JES og besætning opgave at bjærge en kvæstet fisker fra en gummiflåde. Det viste sig senere, at fiskeren havde været død længe. Dette medførte en byge af hånlige bemærkninger fra boulevardpressen.

Ord som "FIASKO", "SPILD AF PENGE" o.l. stod at læse med store overskrifter! Bemærkninger som selvfølgelig gjorde ondt, ikke kun på den omtalte besætning, men på alle ansatte i Eskadrille 722.

Men senere blev disse overskrifter dog gjort til skamme. Den ene succesfuldt gennemførte rednings-mission efter den anden overbeviste medierne om, at der absolut ikke var tale om nogen fejlinvestering. Tværtimod!

Den 7. september 1966 kom så dagen, hvor den danske og udenlandske presse fik de helt store superlativer i brug. Kl. 1135 melder færgen "Skagerrak", at den er synkende på en position 26 sømil vest for Lønstrup. De 3 beredskabshelikoptere på Flyvestation Ålborg, Skrydstrup og Værløse gik øjeblikkeligt i luften, og hurtigt efter var yderligere 2 helikoptere fra FSN Værløse på vej mod havaristen. Af de 144 ombordværende blev de 69 reddet af helikoptere fra Eskadrille 722. Tililende skibe opsamlede de resterende ombordværende, alle blev reddet, så missionen blev en total succes. Den 10. februar 1968 fik Eskadrillen endnu en tragisk nedtur, idet hele besætningen på U-281 omkom ved et ha-

vari i Vadehavet under en natlig eftersøgning efter to savnede strandjægere. Eskadrillen måtte igen, ved måltret-tet indsats, arbejde videre for stedse at blive mere professionelle og i stand til dække alle typer redningsmissioner både dag og nat og i al slags vejr. Det mener vi er lykkedes, og de 10.000 redningsmissioner som ofte har givet anledning til positiv omtale i medierne, er med til at motivere besætningerne til stadig dygtiggørelse.

Schandinavian Star

Men at helikoptere ikke kan klare enhver opgave, fik vi et tragisk bevis for den 7. april 1990, da færgen "Scandinavian Star" udbrændte i Kattegat og 150 passagerer døde, mens besætningerne i svenske, norske og danske redningshelikoptere kun kunne se til. Eskadrille 722 har stadig otte S-61A helikoptere, idet vi i 1969 modtog U-481 som erstatning for havarerede U-281. Disse helikoptere har i årenes løb gennemgået adskillige modifikationer. Nye motorer, nye rotorblade og næsten al avionics er udskiftet/ suppleret osv.. Hvor mange missioner får S-61A lov at udføre i fremtiden? Ja, det er - som Storm P har udtrykt sig - svært at spå, især om fremtiden. Men som Flyvevåbnets planer p.t. ser ud, skulle en udskiftning af S61A ske omkring år 2.000. Men ingen er i tvivl om, at det bliver meget svært at finde en værdig afløser for dette fantastiske arbejdsredskab. Eskadrille 722's S-61A'er har i perioden 1966-1994 fløjet ca. 83.000 timer, heraf over 15.000 timers aktuel SAR. På disse godt 15.000 timer/10.000 redningsmissioner er over 5.100 personer opsamlet. □

Her er man glad for at være værter for sine egne

Tekst og billeder seniorsergent N.M.Schäffel-Nielsen

På Flyveskolen på Flyvestation Karup hersker der en særlig ånd. Her er eleven i centrum. Som chefen for Flyveskolen, oberstløjtnant F. v. G. Carstensen (VON) udtrykker det, - Det er vores opgave at hjælpe eleverne igennem den tid, de skal være her på skolen, så de får mulighed for at yde deres bedste!

Vandringen ned ad den lange korridor i Flyveskolens administrations- og undervisningsbygning, er en vandring gennem dansk militærflyvningens historie. Her er billeder af fly fra siden 1911 og af de mænd, der på godt og ondt har præget udviklingen. Først i Hærens Flyvetropper og Søværnets Flyvevæsen og senere i Flyvevåbnet.

Vore egne

Da VON denne regnvejrsdag midt i august bød velkommen til personalet fra Materielafdelingens stab på Flyvestation Vandel, sagde han, -Vi modtager mange gæster mellem år og dag, mest glade er vi dog, når nogle af vore egne finder det værd at lægge vejen forbi. Han måtte forlade selskabet igen for at tage sig af gæster fra det norske og svenske flyvevåbners flyveskoler. Herefter var det op til lederen af Flyveskolens A-Sektion, seniorsergent T.I. Ibsen at fortælle gæsterne om Flyveskolens hverdag.

Alt drejer sig om eleverne

Ibsen fortalte, at alle på Flyveskolen havde den ene opgave at være med til at sikre eleverne optimale studieforhold. -Selvfølgelig skal vi lære dem at flyve, sagde han, men det vigtigste er at konstatere, om de kan lære det. At



Seniorsergent T.I. Ibsen ved cockpitsektionen på fra en RF-35 Draken.

finde ud af, om de har den indlæringskapacitet, de skal være i besiddelse af, når de engang kommer til USA på Sheppard Air Force Base, hvor de virkelig skal lære at flyve. Han kunne også fortælle, at i den tid Flyveskolen har været på Karup, er ingen elev dumpet på de teoretiske prøver. Hver gang en elev er blevet elimineret, har det været på grund af håndværket, altså det at flyve et luftfartøj.

Flot hangar

Vel gennem Ibsens gode foredrag var det tid at kigge på hangaren. Herude stod tre T-17, som alle kender. Det mere interessante var cockpittet af en RF-35 Draken. Flot og pinligt velvedligeholdt. Den måtte vi kigge nærmere på. Det allermest spændende var dog et sæt vingekonstruktioner i træ. Da vi ville vide mere om dem, blev vi henvist til pensioneret seniorsergent Sv.-Å. Pedersen. han

Flyvestation Vandel

Årsmøde for lægesekretærer

kunne fortælle, at der var tale om planerne til et Nielsen & Winter Type 1 Aa jager, som man havde fundet hos en tømrermester i Viborg. En halv snes pensionerede "smede", læs flymekanikere, var ved at sætte det gamle fly i stand. Vi havde kigget lidt på træarbejdet og fandt, at det så rigtig flot ud.

-Jeg har tænkt mig at skulle prøveflyve den, når den engang er klar, fortalte JØR, kaptajn Ib Sørensen, instruktør ved Flyveskolen.

Kommer ikke ud at flyve

Pedersen kunne imidlertid fortælle, at flyet aldrig kommer ud at flyve. Man har ganske vist fået en motor fra Danmarks Flyvemuseum i Billund, hvor flyet i øvrigt skal udstilles, når det er restaureret. Arbejdet foregår i en garage ude i den gamle motorprøvestand. -Der er der varme på, hvad der er nødvendigt af hensyn til det gamle fly, siger Pedersen. Han fortæller videre, at den halve snes fra CS pensionistforening mødes hver onsdag. Hvis de ikke laver fly, så rydder de op eller hjælper Flyvevåbnets Historiske Samling med at komme på plads.

Air show

Inden Materielafdelingens personel forlod Flyveskolen fik det en prøve på, hvad en T-17 kan, når der ikke instrueres elever. Med omkring 10.000 fod til "loftet" (skyhøjden), var der rum for en flyveopvisning, der fik tilskuerne til at sige, -Du godeste, kan en T-17 også det. Ord er for fattige til et beskrive skuet. I stedet kan det anbefales andre at kigge indenfor på Flyveskolen, som er et anderledes og spændende tjenestested. □

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Lægesekretærerne i Flyvevåbnet hører til en af de mindste personelgrupper i værnnet. Man stifter egentlig kun bekendtskab med dem, hvis man er pilot eller flyvende besætningsmedlem. Det kan selvfølgelig også ske, hvis man kommer til skade i tjenestetiden, eller flyvestationens læge samtidig er praktiserende læge der, hvor man bor.

Da de er så få i antal, er der i det daglige ikke mange muligheder for at omgås kolleger. Derfor samles de en gang om året på en af flyvestationerne til et to-dages sekretærmøde.

Fælles problemer

Bente Aagaard, lægesekretær på Flyvestation Vandel, var vært for dette års sekretærmøde. Hun siger til FLYnyt, -Meningen med dette årlige møde er dels at drøfte faglige problemer, herunder de flymedicinske journaler, og dels at udveksler erfaringer fra det daglige arbejde og ud-

vide kendskabet til de enkelte flyvestationer.

Fik set på mange fly

Det blev ikke kun til snak om fælles problemer. Der blev også tid til at høre om Flyvestation Vandels historie og besøge Flymaterielværkstedet. Her holdt flyveroverkonstabel Martin B. Nielsen interessen fangen omkring panserværnshelikopteren AS 550 Fennec og observationshelikopteren H-500 i nok så lang tid.

Dagen efter var det Hærens Flyvetjeneste, der i godt et par timer indførte deltagerne i enhedens virke. At lægesekretærer interesserer sig for de fly er uomtvisteligt. Det blev også til et besøg på Center Mobilium i Billund, hvor Danmarks Flyvemuseum tog al tiden.

Godt udbytte

Deltagerne gav udtryk for, at de havde haft et par interessante dage på Flyvestation Vandel og kan nu se frem til et gensyn på Flyvestation Værløse næste år. □



Her forklarer flyveroverkonstabel Martin B. Nielsen en teknisk detalje ved Fennec'ens Turboméca Arriel jetmotor for lægesekretærerne Vicky Henningsen, Forsvarets Sundhedstjeneste, i midten og Alice Dige, Flyvestation Skrydstrup.

Luftens redningsmænd til konference

Af kaptajn E.T. Nielsen (NET),
Eskadrille 722

I slutningen af august var Flyvestation Værløse vært for Skandinavisk redningshelikopterkonference, som havde deltagere fra Norge, Sverige og Danmark. Eskadrille 722 havde fået overdraget den praktiske del af værtskabet.

Fra Norge kom der en Bell 412 og en Westland Sea King (S-61 bygget på licens i England). Svenskerne sendte en Puma samt en Boeing Vertol, og vi deltog med en Lynx fra Søværnets Flyvetjeneste og en Sikorsky S-61 fra Eskadrille 722.

Bred deltagelse

Ud over de flyvende besætninger deltog repræsentanter fra redningscentralerne i Stavanger, Bodø og Stockholm. Danmark deltog med repræsentanter fra Rescue Coordination Centre (RCC), der er Flyvevåbnets center for koordination af redningsoperationer, og Marine Rescue Coordination Centre (MRCC), der er Søværnets center for redningsaktioner under SOK (Søværnets Operative Kommando). Også det norske justitsministerium, den svenske Flygvåpenledning og Forsvarskommandoen havde sendt observatører til konferencen, ialt ca. 50 deltagere.

Deltagerne ankom den sidste mandag i august mellem klokken 12 og 13. Efter en kort velkomst med øl og sandwiches blev alle kørt til bygning 13, hvor chefen for Flyvestation Værløse, oberst Bent Bundesen (BUN), bød velkommen.

Tilbage i eskadrillen blev der holdt briefing om flyvning i dansk lufttrum. Dagens sidste indslag var et grillparty. Herefter blev gæsterne kørt til Sheraton Copenhagen Hotel, hvor de skulle bo under konferencen.

Så på redningsudstyr

Tirsdag gik turen til Esbjerg i et af Eskadrille 721's C-130 Hercules transportfly. I Esbjerg lufthavn blev konferencedeltagerne modtaget af salgschefen for Viking Life Saving Equipment, Wilhelm Hauschild, som var vært på rundvisningen på Vikings fabrikker i Esbjerg og Bramming. Her fik deltagerne lejlighed til at studere udvikling og fremstilling af fabrikkens righoldige program af søredningsudstyr og beklædning.

Foredrag og flyvning

Onsdag begyndte dagen med en briefing om FLIR (Forward Looking Infra-Red), et infrarødt søgesystem der forbedrer mulighederne for at lokalisere den nødstejede. Deltagerne blev indviet i, hvad FLIR kan og ikke kan.

Herefter overtog stabslæge Stæhr-Johansen podiet for at holde et foredrag om livsstilsfaktorer.

Eftermiddagen blev brugt til flyvning. Der var planlagt flyvture med blandede besætninger, hvor der var

mulighed for at se og selv prøve, hvordan besætningssamarbejdet i andre helikoptere fungerer. Turen gik forbi brobyggeriet på Storebælt til Odense. Her var der mulighed for at skifte til en anden helikopter, således at alle fik prøvet at flyve to fremmede typer.

Om aftenen var Forsvarskommandoen vært ved en middag i officersmessen, hvor Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj (TOP) talte.

Blandede besætninger

Eskadrille 722 havde lagt hovedvægten på relationerne mellem besætningerne og det uformelle samarbejde. Derfor havde man valgt flyvturene med de blandede besætninger, hvor der var mulighed for at tage hensyn til individuelle ønsker i stedet for en større øvelse.

Torsdag var det slut. Dagen blev brugt til debriefing, flightplanning (udarbejdelse af flyveplaner) og hjemflyvning. □



I luften en svensk Boeing Vertol helikopter og i forgrunden nordmændenes Westland Sea King. (foto: John Bräuner, VÆRFOT)

Flyverhjemmeværnet fik nye faner i Billund

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

De kom fra hele landet for at fejre Luftmeldekorpsets 60 års og Flyvestationskorpsets 40 års jubilæum. De kom også for at indvie de to korps' nye faner. De var i denne sammenhæng Ingolf, Greve af Rosenborg, og grevinde Inge, som repræsenterede kongehuset. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj (TOP), Chefen for Hjemmeværnet, generalmajor J. Sverke Nilsson, formanden for Folketingets Forsvarsudvalg, Knud Enggaard (V), den kommitterede for Hjemmeværnet, Peder Sønderby, og mange flere.

Overflyvning og indvielse

Kort inden faneindvielsen fandt sted, måtte alle lægge nakken tilbage for at se en formation på fire F-16 fly fra Flyvevåbnet og lidt senere en formation privatfly ført af piloter fra den Flyvende Hjemmeværnsenhed under Luftmeldedistrikt Kolding overflyve Center Mobilium.

Ved faneindvielsen sagde Grev Ingolf. -Det er mig en glæde at indvie de to faner, der skal være symbolske samlingspunkter. Luftmeldekorpset er en effektiv hjælp for Flyvevåbnet. Det er mit ønske, at korpset fortsat må leve op til sit motto "Notata Deferrimus" - vi observerer og melder. - Flyvestationskorpset har gennem alle årene ydet en dygtig og idealistisk indsats. Selv i vort fredelige land er det nødvendigt.

Sømmet for fædrelandet blev slået i Luftmeldekorpsets fane af generalmajor J. Sverke Nilsson, mens samme søm blev slået i Flyvestationskorpsets fane af generalmajor L. Tophøj (TOP). Kaptajn og chef for Luftmeldeeskadrille Ribe, Carl Christian Høy, slog det tredje søm i Luft-

meldekorpsets fane, medens kaptajn og chef for Flyvestationsafsnit Karup, Erling Lindgren, slog det tilsvarede søm i Flyvestationskorpsets fane.

Veteranernes dag

Efter faneindvielsen samledes man i Center Mobiliums rummelige mødelokaler. Et forhæng gled fra, og på en storskærm kunne man overvære Inspektøren for Flyverhjemmeværnet oberst J. Clausen klippe snoren over og dermed åbne Flyverhjemmeværnets udstilling.

I en lang række taler blev de to korps hyldet for deres indsats gennem de mange år.

Medlemmernes trofasthed overfor det korps, de i deres ungdom meldte sig til, er legendarisk. Det fremgik tydeligst, da medlemmer af Luftmeldekorpset der har været med siden



Chefen for Flyvestationsafsnit Karup, kaptajn Erling Lindgren, slår det tredje søm i Flyvestationskorpsets fane.

1934 i 60 år - skriver tres år - alle fik overrakt en smuk karaffel. Alderspræsidenten over dem alle, fru Ellen Hansen, Danmarks ældste luftmelder er stadig aktiv i Luftmeldeeskadrille Odense (C) som plotter. □



Formanden for Folketingets Forsvarsudvalg, Knud Enggaard (V), i samtale med Inspektøren for Flyverhjemmeværnet, oberst J.V. Clausen (VAS). Emnet er den nys åbnede udstilling om Luftmeldekorpset og Flyvestationskorpset.

Recce - ny opgave i Eskadrille 726



**Tekst: PL J.L. Johansen,
ESK 726 Foto: ESK 726-FOTO**

Den 1. januar 1994 overtog Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg det operative fotorecognosceringsberedskab, i daglig tale kaldet recceberedskabet, fra Eskadrille 729, Flyvestation Karup.

Forinden havde der været arbejdet på projektet siden den 5. april 1991, da Forsvarsministeren nedsatte en arbejdsgruppe vedrørende F-16's overtagelse af recce-rolle efter Draken's udfasning.

Den 8. april blev det på et møde mellem FTK og FMK besluttet at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle planlægge den praktiske overflytning af recce fra FSNKAR til FSNAAL.

Alle de mange møder, udvalg og rapporter mandede ud i, at Eskadrille 726 fredag den 17. september 1993 kunne indvi sit nye fotolaboratorium, og mandag den 20. september 1993 fløj eskadrillen sin første omskolingsmission med de "nye" recce-pods.

Pod'en, en gammel sag

Selve pod'en er kendt for nogen, da det er den gamle Infra Red Line Scanner (IRLS) pod fra Draken, der i en periode også blev anvendt på F-104. Den anvendte pod er en gammel sag, men var det bedste der kunne præsteres på daværende tidspunkt.

I forbindelse med den nye opgave, blev der indrettet en fotobygning i den gamle eskadrillebygning således, at eskadrillen er i stand til at foretage alle arbejdsopgaver, lige fra indstilling af kameraer i pod til fremkaldelse af film (sort/hvid). P.t. er der en bestilling på en farvefremkaldermaskine, da den nuværende

procedure med fremkaldelse af film på FSN Karup kan virke noget omstændig og unødigt ressourcekrævende. Til den videre behandling af de færdige film er der oprettet et fototyder-rum med tilhørende faciliteter.

Ni nye jobs ved eskadrillen

Ved etableringen af fototjenesten (fotolaboratorium og fotoværksted) blev der i eskadrillen oprettet fem nye stillinger, der fordeles på en Leder/FOTO, to fotografer og to fototeknikere, og ved etableringen af fototydningsselement er denne del oppe på fire normer, en leder/Efterretning, to efterretningsspecialister og en efterretningsassistent.

Ud over de specifikke militæroperative opgaver, yder eskadrillen støtte til politiet og andre offentlige etater, der måtte have et behov for assistance.

Som erstatning for den midlertidige foto-pod er FMK, FTK og det civile firma Per Udsen Co. i Grenå i gang med at fremstille en ny pod. Den forbedrede udgave vil være bygget op som moduler, dvs. at eskadrillen kan sammensætte pod'en, så den passer til opgaven. Således vil der f.eks. være mulighed for Data Link (digital overførsel af billeder til rekvisitenten), infrarød scanner og elektrooptiske kameraer, hvilket giver en væsentlig forbedret opløsning med mulighed for forstørrelse af mindste detalje. □



Et sjældent billede - det viser Århus-Kalundborg overfartens færge Urd under sejlads uden problemer.

Nu skal fortiden på video



Seniorsergent Ryhl med det Hasselblad kamera, hvormed han i tiden løb har taget utallige billeder.

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Generalmajor Ole Fogh (FOL) er gået på pension. Det er de højglanspolerede mahognimøbler fra hans kontor ikke.

De har fundet plads i Flyvevåbnets Historiske Samlings (FHS) kontor i det gamle Våbenmaterielværksted på Flyvestation Karup.

Inde i det tilstødende kontor grupper lænestole og sofa sig om det runde sofaborde. -Her er det meningen, at vi i løbet af kort tid vil indlede en række interviews med tidligere ansatte.

For at fastholde indtrykkene eftertiden har vi tænkt os at optage interviewene på video, fortæller lederen af FHS, major Bengt Helldén. Det er på høje tid, vi kommer i gang, siger han.

Føler sig hjemme

Både Helldén og seniorsergent Valdemar Ryhl er ved at føle sig hjemme i de nye lokaler. Efter at have flakket, så at sige, fra hus til kælder til hus, har FHS nu fået lokaler, som man er glad for.

I et kæmpelokale er der kun billeder og negativer. Her ligger dansk militærflyvningens historie i billeder og venter på at blive brugt. Ryhl, med en fortid som fotograf, er manden, der har ansvaret for, at billederne registreres.

Han fortæller, at FHS efterhånden har fået aftaler på plads med Flyvevåbnets fototjenester om, at deres gamle negativer efter et aftalt åremål sendes til FHS, og bevarelsen hermed er sikret.

Mundvand for foto-freaks

I den anden ende af bygningen opbe-

vares de kameraer, der har udtjent deres tid. Kameraer til håndbrug, Hasselblad for eksempel, og store og små kameraer til montering i fly. Jo, her er kræse for kendere.

Går man over på den anden side af gangen, kan hyldemeterne nu måles i hundredvis.

Her findes papirer, som fortæller om dansk militærflyvningens historie tilbage til begyndelsen af århundredet.

-Der er lang vej endnu inden vi er helt på plads, fortæller Helldén, - Men det går den rigtige vej. Han er overbevist om, at FHS nu har fundet sit blivende sted til arkivalier og mindre genstande.

Flymotorer, haleplaner og hele fly skal stadig findes i hangar 25, eller udlånt til Danmarks Flymuseum i Billund eller andre steder, hvor man har lyst til og mulighed for at udstille et fly på betryggende vis. □

Møde med en gammel jagerpilot



Forhenværende jagerpilot i Luftwaffe, Ulrich Walk, fotograferet foran en Messerschmitt Bf 108 Taifun, i hvilken han i sin tid fløj omkring 150 timer.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Et angreb gennemført af to Yakovlev angrebsfly mod den tyske flyveplads i Garz den 24. april 1945 havde nær sat punktum for jagerpilot i Luftwaffe, Ulrich Walks liv.

-De kom farende ud af det lave skydække i det øjeblik, jeg var ved at

forlade mit Messerschmitt Bf 109 jagerfly, forklarer Walk. Videre fortæller han, at sprængstykker fra de eksploderende 20 mm granater traf ham i maven.

Han blev indlagt på et feltlasaret i Vordingborg, hvor han var, til han blev overført til en krigsfangelejr i Slesvig-Holsten. Senere i livet er han blevet opereret syv gange på grund af granatsplinterne.

Gæst på Tirstrup

Vi traf den nu 73-årige Ulrich Walk på Flyvestation Tirstrup, hvor han havde været inde for at hilse på stationschefen, oberstløjtnant E. Munkholm (MUK). Det var hans andet besøg på Tirstrup indenfor tre år. Han fortalte med glæde om den venlige modtagelse, han havde fået og at han glædede sig til at besøge Scandinavian Historic Flight. Vi mødte ham ude i udstillingsområdet, hvor han stod og så på en Messerschmitt Bf 108 Taifun. -Har du fløjet i det fly?

-Ja det har jeg, ialt 150 timer, svarede han.

Svæveflyver

Ulrich Walks flyverkarriere startede som medlem af Hitlerjugend. Han påbegyndte uddannelsen i 1937 og fik hurtigt svæveflyvercertifikat. Han blev uddannet kemiker, en faggruppe der var mangel på i Tyskland i begyndelsen af krigen. Han blev derfor ikke indkaldt i første omgang. I 1941 kom sandhedens time. Firmaet ville sende ham på kursus, og samtidig havde Luftwaffe bud efter ham. Han fik af sin arbejdsleder stillet spørgsmålet:

-Hvad vil du? Uddanne dig eller flyve? Svaret blev så kort, som spørgsmålet, -Flyve.

Og i februar 1942 begyndte så uddannelsen til jagerpilot i Luftwaffe på flyveskoler i Marienbad, Straubing og Herzogenrath ved Nürnberg. Kun lidt over halvdelen af eleverne bestod flyveskolen, fortæller Walk. I juli 1943 var uddannelsen slut, og han blev overført til en frontflyveplads i Syditalien og senere herfra til Rumænien. Fra Rumænien fløj han også missioner over Jugoslavien. -Når vi fløj over Jugoslavien, fik vi foruden vår tjenestepistol også monteret en maskinpistol i flyet. Den var til selvforsvar mod partisanerne, som



Et Rhön Bussard svævefly, som tilhørte svæveflyveskolen Schwangau/Allgäu, hvor Ulrich Walk fik sin svæveflyveruddannelse. (Udlånt af Ulrich Walk).

jo voldte os store problemer, siger Walk.

Problemer med Waffen SS

Walk lægger ikke skjul på, at han gjorde tjeneste i Luftwaffe. Han fortæller om, hvorledes man ved Geschwaderen (Wing'en) fik besøg af en herre, som ønskede at rekruttere piloterne til at gøre tjeneste i Waffen-SS.

-Alle som en sagde vi nej. Vores kommandør lagde ikke skjul på, at hæderlige soldater i Luftwaffe ikke meldte sig ind i SS. Sådan forblev det i øvrigt under hele krigen. Vi udførte det job, vi var sat til, men dem (Waffen-SS) ville vi ikke have med at gøre.

Tæt på døden

En betændelse i hornhinden i juni 1944, satte en endelig stopper for Walks operative karriere. Efter lægens skøn ville han alt for let kunne blive blændet, og hans overlevelseschancer som jagerpilot ville blive meget små. Han illustrerer selv risikoen ved ikke at få øje på fjenden i tide ved at forklare,

-Jeg var engang uopmærksom i et halvt sekund under en luftkamp med en Spitfire. Det betød, at han fik mulighed for at komme ind på mig på en 90 graders kurs. Han kunne så let som ingenting have skudt mig ned. Det var min heldige dag, at han kun smadrede mit spejl i cockpittet.

Færgeflyver

Luftwaffe havde hårdt brug for sine efterhånden få piloter på dette tidspunkt af krigen. Walk blev derfor overført fra fronttjeneste i Rumænien til Überführungskommando Nord med baser i Anklam, Stralsund og

Tutow i Pommern med tjeneste som færgeflyvningspilot. Den opgave var Walk langt fra glad for. "Himmelfahrtskommando" (selvmordsopgave) kaldte han disse flyvninger.

-Det var virkelig farligt i de sidste krigsår. Jeg måtte ikke flyve med opladte fly, det vil sige, jeg havde ingen mulighed for at forsvare mig mod de allierede jagere.

Engang i det sene efterår 1943 skulle jeg færgeflyve et fly fra Rheine/Westfahlen ud til en frontenhed ved den hollandske grænse. Den dag måtte jeg vente i mange timer. Fem allierede jagerfly patruljerede konstant over flyvepladsen. De afløste hinanden og fløj i øvrigt nøjagtigt så højt, at det lette FLAK (FLiegerAbwehrKanone) (luftværnskanoner) ikke kunne nå dem. Vort svære FLAK kunne vi ikke bruge af hensyn til tyske fly i luften.

Til slut fik jeg at vide, at jeg selv kunne bestemme, hvornår jeg ville starte. Det gjorde jeg lige efter. Og i meget, meget lav lavflyvning nåede jeg helskindet frem med flyet.

Til Danmark

Fem gange har Walk færgefløj et fly til Danmark. Det vil sige to gange til Aalborg og tre gange til Grove (Karup). De fleste gange var det den to-motorede Siebel Si 204 han skulle aflevere. Flyet blev brugt som skolefly for flybesætninger og som mellem tungt transportfly. Turene til Danmark var heller ikke altid det rene barnemad. Flere gange gik det i lavflyvning op langs den jyske vestkyst til Aalborg.

Vi spurgte Ulrich Walk, om han havde oplevelser der knyttede sig til sine ture til Danmark. -Desværre ikke, svarer han, det var jo som at flyve til andre pladser. Jeg havde

engang en sjov oplevelse på Aalborg, hvor jeg kom ud i køkkenet. Her havde de en kok, der var så fed, at hans øjne var næsten tillukkede. Vi forslog ham, at han burde søge orlov og tage hjem til Tyskland og se familien, inden øjnene lukkede helt.

Kun en pilot

Efterhånden, som de allierede fik et større og større luftherredømmme, blev det mere besværligt at være færgepilot. Ikke nok med at de allierede jager var alle steder. Nu måtte han også til at tage toget hjem til Tyskland, hvad der i krigens sidste år heller ikke var ufarligt.

Blandt andet på grund af sabotage og de samme jagerfly, der nu også angreb tog. -Der blev indført en regel om, siger Walk, at der aldrig måtte være mere end en pilot om bord i et fly. Tabet var ganske enkelt for stort, hvis to piloter gik tabt ved en nedskydning. Ulrich Walk betragter sig som meget heldig.

Han fortæller, at af de ca. 25.000 jagerpiloter, Luftwaffe uddannede i løbet af krigen, overlevede kun 4.500, altså en tabsprocent på 82. Han fortæller videre, at i dag er der kun 1.700 af de tidligere jagerpiloter i live.

Glad for Danmark

Walk er glad for, at hans ungdomsoplevelser er fortid. Han er meget glad for Danmark, ikke mindst fordi hans søn er dansk gift og landmand i Feldballe lige ved Flyvestation Tirstrup.

Han slutter samtalen med at sige, -Det var slemt det, der skete dengang. Lad os håbe, at vi alle har lært af denne fejltagelse, og at vi må lære at leve i fred med hinanden. Desværre ser det ikke ud til, at man endnu har lært det i det tidligere Jugoslavien. □

Flyvestation Aalborg

Modifikationsprogrammet

Falcon Up



F-16 Fighting Falcon halenummer E-597 under opstart efter at være klargjort til prøveflyvning af Flyværkstedet, Flyvestation Aalborg. (foto: ÅLBFOT).

**Af kaptajn B.O. Andersen,
Materielafdelingens
Driftssektion, FSN Ålborg**

Sidst i juli, først i august udførte Flyværkstedet Ålborg klargøring af to F-16 halenumrene E-597 og E-197 til prøveflyvning efter at strukturmodifikationsprogrammet, kaldet "Falcon Up", var gennemført på de to fly.

Store belastninger

De belastninger, F-16 flyene udsættes for, har vist sig at være større end forventet. Derfor gennemføres der nu Falcon Up på alle flyene på Hovedværkstedet Aalborg. Der er behov for at udføre forstærkninger og udskifte særligt hårdt belastede dele af flyet. Det er navnlig i et par af de såkaldte "bulkheads" i centersektionen, der opstår revner omkring skruehuller og huller til hydraulikrør og ledninger. Et bulkhead er en lodret plade med en række udskæringer og huller, der sidder på tværs i

flykroppen og holder konstruktionen sammen (et skot er det danske ord, der kommer tættest på). Navnlig de bulkheads, der sidder umiddelbart der, hvor vingerne og understellet er fastgjort, er hårdt belastede.

Koldbearbejdning

Modifikationsprogrammet omfatter udskiftning af et bulkhead og montering af 22 forstærkninger samt koldbearbejdning af 415 huller. Ved koldbearbejdning laver man en udvidelse af hullet ved at trække en dorn igennem hullet ved hjælp af et hydraulisk værktøj. Den operation giver spændinger omkring hullet, der ligger som ringe i vandet. Dette forhindrer, at nye revner kan opstå og forværres, når flyet belastes under flyvning. For at skaffe plads til at udføre koldbearbejdningen af strukturen, er det nødvendigt at adskille hele flyets centersektion.

Når koldbearbejdningen er udført, genmonteres alle installationer med de nødvendige ændringer, og der skal herefter gennemføres meget omfattende afprøvninger af alle systemer

på flyet, før det igen kan meldes flyveklar.

Tidkrævende

Falcon Up arbejdet på de to første fly har taget ca 14.000 mandtimer pr. fly. Hovedværkstedet Aalborg forventer at komme ned på et mandtimeforbrug på ca 7000 timer pr. fly, svarende til en gennemløbstid på ca. 80 dage pr. fly.

Flyvestation Aalborg har, som en midlertidig foranstaltning, støttet Hovedværkstedet. Flyværkstedet har udført aftankning, motorudtagning og demontering af halefinnen, før flyene blev taget ind på Hovedværkstedet. Som afslutning på Falcon Up har Flyværkstedet udført en del afprøvninger, herunder klargøring til prøveflyvning. Samtidig har teknikere fra Flyværkstedet, Elektronikværkstedet og Våbenværkstedet i perioder arbejdet på Hovedværkstedet.

Såfremt den forventede modifikation på ca 15 fly pr år skal overholdes, vil det også fremover være nødvendigt, at Flyvestation Aalborg yder støtte til Hovedværkstedet. □

Nyt udstyr til luftmeldefolkene på vej

Tekst og foto seniorsergent
N.M.Schäffel-Nielsen

Det er overskyet og blæsende. Fra nordøst tordner et par F-16 ned mod skydeterrænet ved Oksbøl. I Luftmeldetårnet Ekko 3 nord for Varde glæder næstkommanderende ved Luftmeldeeskadrille Varde, Hans Knudsen, og hans to hjælpere sig over endelig at have noget at rapportere til Lavvarslingscentralen i Århus. Der er blevet langt mellem de militære jetfly, der passerer over posten. Kort efter kommer endnu et fly lavt over posten. Det er et let civilt fly ført af en pilot fra den Flyvende Hjemmeværnsenhed.

Snart efter skulle de tre få andet at tænke på, nemlig nyt materiel.

Forsøg på forbedring

Major P.T. Lauridsen og projektleder ved Tele Danmark i Århus, Sv. Aage Andersen, har fundet frem til Ekko 3. Med sig i bagagerummet har de et antal hovedsæt, hvoraf et er det, der forventes at skulle erstatte den nuværende model F 58-C.

Det skulle blive noget af et forhindringsløb for Sv. Aa. Andersen. Det med automatiske omkoblinger ser let nok ud på papiret. I virkelighedens verden kan den slags blive meget besværligt. Til sidst lykkedes det dog at komme igennem på linien med det nye hovedsæt. Hans Knudsen kunne bekræfte, at sus og støj var væk, men lyden var svag. Et nyt emne, der skal bearbejdes, inden et nyt hovedsæt er en realitet.

Hvorfor ikke EDB

I den lange ventetid gik samtalen mellem Hans Knudsen og P.T. Lauridsen. Knudsen var af den opfattelse, at hele meldesystemet kunne



Projektleder ved TELE Danmark, Sv. Aage Andersen, i færd med at afprøve det hovedsæt, som skal erstatte luftmeldefolkernes gamle F 58-C udstyr, som med årene er blevet slidt.

køres over på EDB, og at man ad den vej kunne give et meget mere detaljeret billede af, hvordan der så ud i lufrummet over EKKO 3. Lauridsen kunne godt følge tankegangen og kunne fortælle, at man havde været involveret i et projekt af lignende art. Det havde blot nogle hager. For det første var det et projekt i millionklassen, og for det andet viste det sig, at der ikke var nogen tidsbesparelse at opnå. Det værste var vel, at systemet intet forbedrede i forhold til Flyvevåbnets behov, og at det ville stille større krav til uddannelse end det nuværende.

Lauridsen gav tydeligt udtryk for, at Flyvevåbnet havde anmodet om, at man holdt sig til det nuværende meget enkle og driftssikre system.

Betaler sig

Om de nye hovedsæt siger ingeniør J.O. Jørgensen, Flyvematerielkom-

mandoen, -Systemet er stadig under afprøvning, og vi håber på, at det vil føre til en forbedring af kommunikationen mellem luftmeldeposterne og lavvarslingscentralerne. Han fortsætter med at fortælle, at systemet ikke bliver indført, før det er endelig godkendt. Bliver det godkendt, betyder det en besparelse på over to mio kr om året i driften af Luftmeldekorpssets ca 400 poster spredt ud over Danmark.

Vi forelagde Jørgensen ideen med at indføre EDB i meldesystemet. Hans kommentar lå helt på linie med med major Lauridsens, og han tilføjede, at da meldesystemet også skulle omfatte Civilforsvaret, ville man på grund af indgåede konventioner faktisk ikke kunne benytte et sådant system.

En stund endnu må luftmeldefolkene vente på at få de skrattende hovedsæt udskiftet med nye og mere brugervenlige. □

Flyvevåbnet uddanner ikke læderhalse - men..

Tekst kaptajn P. Farver
Foto: Operationsstøtteskolen

Sidst i juni måned gennemførte Flyvevåbnets Operationstøtteskole (FLOK) for første gang et patruljefører kursus i Flyvevåbnet. Man skal dog ikke fristes til at tro, at Flyvevåbnet nu er begyndt at uddanne "Læderhalse". Kurset er specielt tilrettelagt til at dække Flyvevåbnets behov.

Nye principper

Baggrunden for kurset skal findes i den brydningstid, forsvaret af Flyvevåbnets enheder befinder sig i, og her tænkes mest på det jordbase-rede forsvar.

Med taktikkommission Bevogtning og Nærforsvar som styrende organ er principperne for dette forsvar under revision. De nye principper vil med tiden komme til at fremgå af Flyvertaktisk Kommandos regelementserie (RFTK 206.2, 1-4). I udviklingsprocessen har det været et ønske, at der skulle udarbejdes helt klare taktiske principper for forsvarets dispositionenheder, og at begreber skulle følge Hærens terminologi, hvor dette var muligt, for på den måde at lette det naturlige samarbejde.

De nye principper arbejder således med et klart defineret forsvarsrum omkring flyvestationerne, hvor primært A-, B- og C-eskadrillerne skal løse deres forsvarsopgaver. Som noget nyt er de mulige operationer ligeledes blevet klart defineret. Af mulige operationer, der specielt be-

handles under det omtalte kursus, kan nævnes angreb, baghold og ikke mindst opløring.

Udvidet patruljebegreb

I bestræbelserne på at beskrive de taktiske principper, for eksempelvis A-eskadrillens indsættelse i en af de nævnte operationer, har konklusionen været, at de overordnede principper for patruljetjeneste er dem, der kommer tættest på et hensigtsmæssigt operationsmønster. Man skal i forståelsen af dette sætte sig ud over den tankegang, at patruljetjeneste kun kan iværksættes med fem til 10 mand. Begreberne fra patruljetjenesten kan selvfølgelig anvendes af små enheder, men kan uden problemer overføres til enheder helt op til eskadrillestørrelse altså 60 til 80 mand.

Øger taktisk forståelse

Kursisterne, der har gennemført Patruljeførerkursus, Flyvevåbnet, har fået netop den baggrund, der skal til for at kunne føre selv store enheder i forbindelse med angreb, baghold og opløring.

Det betyder, at kursisterne, -Kender de nye forsvarsprincipper til bunds, -At de i praksis har arbejdet med begrebet "et forsvarsrum", -At de kender til vigtigheden af koordination med regionen. -Og, ikke mindst, at de har fået en særdeles solid og anvendelig førermæssig ballast.

Kurset givet også deltageren en særdeles god taktisk forståelse og ikke mindst en særdeles god og bred føringsmæssig overbygning på den tidligere erhvervede føreruddannelse.

Kurset henvender sig primært til befalingsmænd og officerer ved A-



På patruljekurset arbejdede eleverne med det mest moderne udstyr. Her et M/75 gevær med natkikkertsigte.

Flyvestation Vandel

De flyver Spitfire op ad flyvestationens hegn

B- og C-eskadrillerne, men kan søges af alle, der har tilknytning til det jordbaserede forsvar af flyvestationerne. I denne forbindelse er det meget vigtigt, at også chefgruppen bliver klar over, hvilke særdeles anvendelige kvaliteter personel med en Patruljeføreruddannelse har.

Kræver sin mand

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at store komplekse operationer i tilknytning til en flyvestations forsvarsrum kræver sin mand. -Man skal være en god soldat med de kvaliteter, det nu indebærer. Det betyder, at der er knyttet fysiske optagelseskrav til kurset. Kravene er naturligvis sat i forhold til de strabadser, man kan møde og skal kunne udholde i forsvaret af vore enheder.

Kan ikke sove

Patruljeførerkursus er ikke et kursus, man kan sove sig igennem. Der bliver stillet store krav til både viden, færdigheder og holdninger, og ingen får kursusbevis, hvis de ikke klart har vist, at de kan deres kram.

Kursusperioden er to gange fem dages øvelse fordelt på to uger. Kursisterne oplever uden tvivl perioder med stress, anstrengelser og træthed. Dette er nødvendigt for at træne personellet i et miljø, der ligger tæt op ad det, de måske en dag skal arbejde i.

Kursuslederen (artiklens forfatter), og premierløjtnant T. Blankensteiner, som begge er uddannede instruktører i patruljetjeneste ved Jægerkorpset, var de primære instruktører på dette første kursus. Efter vor opfattelse var kurset en succes. Vi er glade for, at vi endelig har fået et kursus i Flyveåbnet, hvor vi træner landkrigens taktik og føring.

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den gamle danske flyvepioner Jacob Christian Ellehammer lagde i levende live navn til mangt og meget. I dag lægger han blandt andet navn til modellflyveklubben RC Ellehammer i Egtved kommune i Jylland.

Det at være en modellflyveklub er, selv i et tyndt befolket område, en svær sag. RC Ellehammer har i årevis forsøgt at finde et sted at lave sin egen miniflyveplads. Indtil i år forgæves. Hver gang, der blev søgt miljøgodkendelse, kom der indsigelser. Til sidst var formanden Tommy Olsen ved at miste modet.

Reddet af storebror

Redningen kom, da borgmester Jørgen Pedersen kontaktede Flyvestation Vandel for at høre, om man ikke kunne leje et stykke jord ud til de betrængte modellflyvere. Flyvestation Vandel ligger på noget af Jyllands dårligste jord, og derfor er der langt mellem husene.

Svaret fra flyvestationen var positivt. -Vi er meget glade for endelig at have fundet et sted, hvor vi kan få lov at flyve fra.

Også selv om vi ikke kan flyve uhæmmet, siger Tommy Olsen til FLYnyt.

Fin plads

Miniflyvepladsen ligger op til flyvestationens østlige begrænsning. Et stort stykke af de to hektar er en fin klippet plæne, som selv en golfspiller vil blive glad for at se.

Vi kiggede indenfor, da Tommy Olsen var ved at starte sin Spitfire i dansk bemaling og med halenummer 401 op. Man behøver ikke være meget flyveentusiast for at glæde sig over synet.

Da først den 45 ccm store motor havde løftet flyet i luften, lød den næsten som en Spitfire. Flot syn.

Chefen for Stationsafdelingen, major P.E. Christensen siger, -Vi er glade for at kunne hjælpe folkene fra Ellehammer og håber så på, at de kan få lov at fortsætte uden problemer med naboerne. □



Formanden for modellflyveklubben RC Ellehammer, Tommy Olsen, skal lige have ordnet styrbords hovedhjul, inden han kan sende sin model af Supermarine Spitfire H.F.Mk.IX i luften fra det, han håber er klubbens blivende sted.

40 år på Rømø Range



Med øjnene rettet stift fremad og ørerne løftet gjorde den lille fyr indtryk af at være en rigtig vagthund på vej mod en flot karriere i Flyvevåbnet. Med sit tumlen omkring gjorde den stor lykke blandt de mange tilskuere.

**Tekst og billeder seniorsergent
N.M.Schäffel-Nielsen**

Brølet fra en F-16's 20 mm roterende M61A1 maskinkanon flænger luften. Det lyder som om, man skifter gear uden kobling med motoren på 6000 omdr/m. Vand og pladder sprøjter op ude ved skiverne. Vi er på skydeområdet på Rømø nordspids ved Juvre. Her har Flyvevåbnet gennem 40 år kastet bomber og skudt med maskinkanoner. Det fejrer man i dag ved at åbne de ellers meget lukkede døre.

Åbent hus

I dagens anledning har man inviteret naboerne "indenfor". Det vil sige, de står oppe på digekronen og kigger ud over et fuldstændigt fladt landskab, der er indhyllet i en regndis.

Indtil nu har de set på, at en Fennec fra Hærens Flyvetjeneste på Flyvestation Vandel har skudt et enkelt TOW-missil. Set og set er så meget sagt. Af sikkerhedsgrunde hængte helikopteren i rotoren så langt væk fra publikum, at den kun var en lille prik i disen. Drønet fra det eksploderende TOW-missil var det publikum fik ud af affyringen.

Meget lille hund

Så var der mere gang i munterheden, da tre og en halv hund fra Bevogtningsdelingen på Flyvestation Skrydstrup gav opvisning i, hvad en tjenestehund kan. Den halve hund var en hvalp under oplæring. Festligt var det at se den lille fyr tulle rundt, men alligevel adlyde de kommandoer, der kom fra dens fører. Det sluttede med, at de fire marcherede tilbage til bilen, hvor hvalpen så sad på "fars" arm. Jublen var stor.

Alvorlig trussel mod lavtgående fly



Sergentelev ved Artilleriets Sergentskole i Varde J. Barbier demonstrerer, hvorledes han sigter mod flyet. Det var tydeligt at høre, da Stinger missilet med en hyletone fortalte, at det nu havde låst på målet.

Tekst og billeder seniorsergent N.M.Schajffel-Nielsen

I Afghanistan tvang de de russiske helikoptere op i stor højde, det vil sige 18.000 fod (seks km). Hermed ødelagde de muligheden for en rimelig nøjagtig våbenaflevering. De gjorde livet mere end farligt for startende og landende jager- og transportfly. Følgen var, at hver gang et fly skulle ned, blev der skudt et hav af flares (lyskugler) ud fra flyene i håb om at aflede angrebet fra dem. "Dem" er i dette tilfælde Stinger. Det mandbårne luftværnsmissil.

Hæren har dem.

Efter mange politiske forviklinger har Hæren endelig fået udskiftet sine gamle og næsten virkningsløse Red Eye mandbårne luftværnsmissiler med Stinger.

Systemet blev indført sidste år og hedder derfor M/93. I juli og august måned 1992 blev en del af personallet fra Varde kaserne, hvor 14. Luftværnsafdeling holder til, sendt til El Paso i Texas, for at blive uddannet på

Opvisning

Panserværnshelikopteren var ledsaget af en Hughes H-500. Begge helikoptere gav en opvisning foran publikum, så alle fik lejlighed til at se, hvor bevægelig en helikopter er i luften.

To F-16 fra Flyvestation Skrydstrup kastede øvelsesbomber mod mål, der var synlige for publikum. Man glæder sig altid over at være på den rigtige side af skiverne, når bomberne falder, eller maskinkanonen affyrer en kort raspende byge.

Træning

Sergentelever fra Hærens Sergentskolen i Varde, 14. Artilleriafdeling, var på stedet med deres nye Stinger M/93 mandbårne jord-til-luft missiler.

Medens de seks af dem trænede ved at følge de indkommende fly, havde tre andre travlt med at vise deres launchere frem for et meget interesseret publikum, medens kaptajn K. Berg fra 14. Luftværnsafdeling forklarede, hvorledes missilstyret virker.

Gode naboer

I mange år er der gået frasagn om det gode naboskab mellem det larmende Flyvevåben og folkene på Rømø nordspids.

Naboskabet plejes blandt andet ved den årlige jagt på skydeområdet. Denne torsdag i midten af august skulle naboeerne heller ikke gå hjem med tomme maver.

Ved et festligt dækket bord og til musik fra et militærorkester bekræftede man det gode naboskab. Det var en våd men spændende dag på Rømø nordspids. □

systemet. Hjemme igen måtte de i gang med at skrive et nyt reglement for systemet. Og allerede i november var man i gang med det første kursus. Den slags kan gå meget stærkt. Så stærkt, at man måtte låne udstyret til uddannelsen hos hollænderne. Nu har man fået sit eget uddannelsesmateriel, og vi kiggede med, da Hærens Artilleriskoles sergentskoleelever øvede sig på Rømø Range en våd og diset dag i midten af august.

Har egne fly

Nedenfor diget mødte vi overkonstabel af 1. grad B. Frederiksen. Han stod og passede på sit "private" fly. - Er Hæren begyndt at bruge tjenestetiden på at flyve modelfly? ville vi vide. Frederiksen, der til daglig arbejder på Uddannelses- og Materielkontoret på Varde kaserne kunne fortælle, at det var Hæren. Men, at det ikke var for sjov. - Vi har fået ca. 60 af disse Minidroner M/92, FQM-117 B-1, som modelflyet hedder i fagsproget. Det er så viseligt indrettet, siger Frederiksen, -at det har en tiendedel størrelse af et rigtigt fly og det flyver med en tiendedel hastighed og hermed er det velegnet, som "live" træningsobjekt for skytterne.

-Det er lavet af moduler i skumplast, fortsætter han.

-Det vil sige, at vi kan skyde på det med 12.7 mm ammunition, ramme det, og det flyver videre. Dog er det en forudsætning, at vi ikke rammer motoren eller elektronikken i flykroppen. Går flyet endelig i stykker ved en hård landing, så limer vi det sammen igen med epoxy-lim.

Dronens maximumshastighed er 80 km/t ved 0 vind. Den kan flyve q18 minutter ved max. hastighed. Den kan styres indenfor en radius på tre km. - Men vi holder den indenfor een km, siger Frederiksen, ellers kan vi nemlig ikke se den. Den kan krænge 180 grader pr sek og stige



Overkonstabel af 1. grad B. Frederiksen med den minidrone M/92, FQM-117 B-1, der udgør luftmålet for Stinger missil skytterne. Den er meget bevægelig og har en størrelse og flyvehastighed, der svarer til en tiendedel af, hvad et rigtigt kampfly kan.

minimum 60 grader pr sek ved max. hastighed. Hvis Frederiksen er i sit drilske hjørne, får skytterne sit at se til med at få "lås" på hans lille private F-16.

Vi spurgte Frederiksen, om han ville demonstrere det flyvende vidunder. Her måtte han skuffe os, -Jeg mangler endnu en dags undervisning i at være operativ, sluttede han. En uge senere fik han sin sidste undervisning og er nu tjekket ud som operativ "Drone-pilot".

Grundig træning

I karossen, der huser Kontrol- og Træningsudstyret, mødte vi seniorsergent J.C. Jessen, der foruden at være leder for kontrol- og træningsenheden også underviser eleverne på sergentskolen i at bruge Stinger M/93.

Om uddannelsen af skytterne fortæller han, at skytterne starter uddannelsen på en målbane, hvor flyene trækkes langsomt forbi. Fremtiden i denne fase byder på en DOME- træner, hvor eleverne kan stå inde i midten af dommen med deres Stinger og "skyde" efter de fly, der elektronisk vil befinde sig i himmelrummet over dem. -Vi kan så indlægge en række irriterende finesser, siger Jessen, -som vil gøre skytterne endnu bedre.

Minidronen

-Når skytterne er færdige med at "tørtræne", får de lov at øve sig på dronen, og herefter går turen til enten Oksbøl, eller, og mest, som i dag til Rømø. Så følger vi efter med Kontrol- og Træningsudstyret og nu gælder det for den enkelte.

-På radaren følger vi flyene, forklarer Jessen, og gennem en led-

ningsforbindelse kan vi følge, hvorledes skytten håndterer sit Stinger missil. De to sæt oplysninger bliver blandet sammen i computeren. Den er i forvejen programmeret til at vide, hvad der vil være det optimale tidspunkt at affyre missilet på. Når det er sket, går der kun få sekunder, før vi herfra kan meddele skytterne resultatet. Bagefter får de så en udskrift, der viser, hvordan de har klaret hver enkelt skydning.

-Kan man snyde?

-Bestemt nej, siger Jessen, -der er lukket af for undskyldninger. Alt er registreret og ingen kan snakke sig fra begåede fejl, men man kan rette dem.

Vi fulgte med oppe i karossen, medens F-16 flyene buldrede hen over terrænet. Medens Jessen kaldte resultaterne for de enkelte skytter frem, meddelte overkonstabel af 1. grad L.R. Jensen dette til skytterne. At aflæse det hele var umuligt for et utrænnet øje, så vi fik en udskrift for at kunne forstå indholdet af meldingerne.

Det skarpe skud

Når en sergentelev har fået sit navn plottet ind, følger systemet ham under hele uddannelsen. Gennem tre målfølgeperioder vil han hver gang tage det samme øvelsesmissilstyr. Hver gang vil maskineriet ubønhørligt plote hans resultater ind. På et hvilket som helst tidspunkt kan instruktørerne bede om et output, godt dansk ord, og få elevens status i uddannelsen at vide.

Kronen på værket er selvfølgelig, når 13. og 14. Luftværnsafdeling afslutter en uddannelse, og hvor den elev, der har opnået det bedste resultat i hver afdeling, får lov at affyre et skarpt missil. Der lægges virkelig

stress på de to elever, der har opnået retten til at affyre et skarpt missil. Alle deres kammerater plus inviterede gæster får lov at overvære skydningen. Den dag må der ikke rystes på hånden. -De har i reglen besvær med maven tre dage i forvejen, siger Jessen med et smil.

Hurtigløber

Desværre talte vi ikke med nogen, der havde gennemført proceduren ved et skarpt skud, nemlig, -At starte gyroen op, høre i sin øresnegl, at nu har missilet selv taget over, eleverne missilstyret 10 grader op for derefter at opleve, at den lille startmotor på mindre end et kvart sekund kaster missilet otte-ti meter fremad inden missilets hovedmotor med et brøl accelerer det til en hastighed svarende til ca. to gange lydens.

Var det en virkelig situation, vil missilet hurtigt kunne "løbe" et fly med en hastighed på ca. 450 knobs (svarende til 833 km/t) op. Missilet kan dreje med en belastning, der svarer til 20 G (20 gange missilets egenvægt), hvilket igen er to til to en halv gange bedre end de bedste jagerflys evne til at dreje.

Efter kaptajn K. Bergs forklaring forstår man lidt bedre, hvorfor russerne i Afghanistan fik så travlt med at komme højt op.

Et stort fremskridt

Både 13. Luftværnsafdeling på Sjølsmark og 14. Luftværnsafdeling i Varde er nu udstyret med de meget aggressive missiler. Det er en betydelig forbedring i forhold til de gamle Red Eye. Som kaptajn Berg forklarede, så løb de gamle Red Eye gladeligt efter enhver varmekilde, der blev skudt ud fra det fly, man havde sigtet på. Stinger missilets søgehoved er betydelig mere selektivt og lader sig ikke narre af ret meget. □

Chinese Eye

**Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**

Det lyder som en stille kogen og syden. Det, vi kan høre, er dæmpede stemmer og den stille hvæsen fra køleaggregaterne i snesevis af computere. Vi befinder os i en kæmpe-mæssig lagerbygning på Flyvestation Vandel, af de lokale kaldet "Triple P". Indtil for kort tid siden indeholdt bygningen amerikansk jordmateriel til lastning og losning af fly. Amerikanerne er borte, freden vandt. Lige nu er lagerbygningen befolket af omkring 300 stabsmedarbejdere fra 13 NATO-lande. De udgør staben i hovedkvarteret under øvelsen Chinese Eye (Kinesisk Øje). Øvelsen omfatter totalt 7000 deltagere.

Babylon?

13 forskellige europæiske nationer fra Tyrkiet i syd til Norge i nord. Man skulle tro, det endte i et sprogligt Babylon. Det er imidlertid ikke tilfældet. Engelsk er det fælles sprog, men der er 12 accenter, og nogle af dem meget charmerende. Andre næsten uforståelige. Men, man skal forstå hinanden. Vi talte med oberstløjtnant D. Banja, som til daglig arbejder, som stabsofficer i hovedkvarteret ved Allied Command Europe Rapid Reaction Corps (ARRC) i Mönchengladbach i Tyskland. Han sagde, -Det er en utrolig spændende opgave at arbejde i en sådan stab. Vi taler alle engelsk med hinanden, og her er det vigtigt at sikre, at vi også har forstået hinanden. -Kan det ikke være svært med de mange forskellige måder, de enkelte lande har at gøre de samme ting på? -Siden NATO har udarbejdet sit nye koncept, er det min opfattelse, at der er blevet arbejdet hårdt på at tilpasse sig hinanden, siger oberstløjtnant Banja. Han arbejder selv i G5, let forståeligt for

udenforstående. Han letter forståelsen ved at forklare, at G5 står for samarbejdet mellem civilbefolkningen i det område, den fælles NATO-styrke er rykket ind i. -Min opgave kan være at tage en dialog med borgmesteren i Esbjerg, som ikke er meget for NATO og har truet med at skabe et civilt oprør mod styrken. Han har forlangt et møde inden for få timer, så faktisk har jeg travlt lige nu. -Dette er et eksempel på, hvad vi må forvente at skulle løse af samarbejdsopgaver, slutter han samtalen.

Plus en nation

De 13 nationer er officielt det rigtige tal for deltagende nationer. Men fra the Land down Under "Landet nedenunder", Australien, var der også en deltager nemlig, major J. Turner, Brisbane, Queensland. Han er på en to-årig udveksling hos 7th.Signal Regiment, British Army of the Rhein (BAOR), i Krefeld. Han har kone og børn med. -Vi har brugt al vor fritid til at besøge så mange lande i Europa som muligt, siger han, -Især er vi vilde med at stå på ski. Sne er meget ualmindeligt i Queensland.

Hans opgave under Chinese Eye er at være chef for et fremskudt hovedkvarter. Samtalen bliver afbrudt af en meddelelse om, at det ikke varer så længe, før en general kommer på inspektion. Vi takker af og efterlader det lille hovedkvarter i højeste aktivitet.

I-HAWK på italiensk

Mellem de ca 300 stabsmedarbejdere overlader presseofficeren, Lieutenant Colonel Mark Rayner FLYnyts medarbejder til oberst og stabsofficer af 1. grad, Fortunato fra den italienske hær. Hans område var jordtil-luft-forsvaret. På et kæmpemæssigt kort over Jylland og Slesvig-



Holsten var indtegnet området, hvor italienske og danske I-HAWK eskadriller tog sig af luftforsvaret af det nedre rum. Over midten af Jylland kunne man se de hollandske Patriot missil batterier dækningsområde. Syd herfor var et CAP (Combat Air Patrol) område, hvor luftforsvarsjagerne skulle holde lufrummet "rent" for fjendtlige fly. De fik i et vist omfang hjælp af britiske Rapier jordtil-luft missil batterier nede omkring Rendsborg. Bedst som forklaringen om luftforsvaret var ved at være til ende, kom major L. Arnold fra US Army, for at få svar på sine noget mere professionelt betingede spørgsmål vedrørende det samme luftforsvar.

Nyt koncept

Det er kun et par år siden, at NATO vedtog sit nye strategiske koncept under indtryk af afslutningen på den

- Mammutøvelse i det jyske



Et optagehold fra DR er på besøg. Th. er det den britiske presseofficer Lieutenant Mark Rayner, der er i færd med at forklare, hvad det er for en satellitkommunikationsstation, man ser i baggrunden.

ende til næste år, hvor styrkes skal være klar til indsættelse. Det kan for eksempel også blive i det nuværende konfliktområde i Bosnien-Hercegovina. For tiden er det briten, Lieutenant General Sir Jeremy Mackenzie, KCB, OBE, født i Kenya i 1941 og uddannet på Sandhurst, der er chef for styrken.

1400 mand

Selv om der "kun" er tale om en stabs- og signaløvelse, deltager der 1.400 mænd og kvinder i den del af øvelsen, der foregår på Flyvestation Vandel. Her er alt fra kokke over almindelige infanterister, politisoldater til generaler. Her er en satellitkommunikationsstation, feltlazaret og køkken. Hertil kommer en støttefunktion udført af Army Air Corps (AAC), den engelske udgave af Hærens Flyvetjeneste. Deres opgave var med Gazelle-helikopteren at udføre kommunikations- og VIP-flyvninger. Hermed var hele den sydlige del af flyvestation Vandel overladt til ARRC.

Vandel i fokus

Vel ingensinde siden grundlæggelsen i 1944 har så mange højtstående

kolde krig. Man besluttede at oprette et Allied Command Europe Rapid Reaction Corps (De europæiske allieredes overkommandos korps til hurtig indsats). Styrken er tænkt anvendt til at rykke ind i et NATO-land som et krisestyringselement. Mislykkes det at neddæmpe gemytterne, kan styrken også kæmpe, indtil det land, der modtager hjælpen, har fået mobiliseret og er i stand til at klare sig selv eller har fået andre forstærkninger.

Når ARRC engang er fuldt udbygget, vil den bestå af omkring 400.000 mand. Af dem vil de 4.000 være fra Den Danske Internationale Brigade, kaldet DIB'en.

På Flyvestation Vandel blev ideerne omsat i virkelighed i hovedkvarteret for ARRC'en.

Øvelsen, der dækker det meste af Jylland, er et skridt på vejen mod at gøre den internationale styrke operativ. Hele denne proces skal være til



Th. major, Australian Army, J. Turner, diskuterer med sit personel, hvorledes man skal forholde under det kommende generalsbesøg (bemærk kænguruen på ærmemærket).

politikere og officerer fra hele NATO besøgt Flyvestation Vandel. Fra Danmark kom forsvarsminister Hans Hækkerup (S). Fra Tyskland, forsvarsminister Volker Rühle (FDP). Forsvarschef J. Lyng og chefen for BALTAP, generalløjtnant K.G.H. Hillingsøe og mange mange flere. I løbet af øvelsen så vi helikoptere fra Eskadrille 722, RAF, AAC eller Deutsche Heeresfliegerregiment 6, sætte passagerer af på "Græs Syd".

Forsvarsminister Hans Hækkerup skulle have været ledsaget af blandt andre polske officerer. De meldte dog afbud i sidste øjeblik.

Den britiske presseofficer havde sit at se til med hensyn til at holde styr på danske og tyske fjernsynshold. Især var han irriteret, når det kneb dem at overholde mødetidspunkterne.

Lang forberedelse

Længe før den 16. oktober, hvor forkommandoen (Advance Party) ankom, var Etablissementsforvaltningen på Flyvestation Vandel gået i gang med at rejse telte, mange telte. Bemandingen i forhold til opgavens størrelse betingede, at opgaven skulle løses ind mellem daglige rutiner. Major H.E. Andersen, sektionschef for Materielafdelingens Driftssektion, havde ført endeløse samtaler om priser på alting. Han skrev lange skrivelser og rekvirerede ting alle steder fra, fra madrasser til PC'ere. En værdig opgave, der holdt ham væk fra normal daglig tjeneste i lang tid. Ind i mellem kunne opgaven være at finde ud af, hvad det ville koste at afbestille et eller andet. Det var i regelen for dyrt.

H.E. Andersen havde sit med at holde styr på kravene, priserne og de ønsker, der fra tid til anden ændrede sig betydeligt. Da først øvelsen gik i gang, havde han yderligere tre officerer til hjælp til at klare de spørgsmål,



Flyveroverkonstabel og cross servicing tekniker Søren Knold vinker farvel til loadmasteren i den ene af de to RAF PUMA helikoptere, som just har sat et nyt hold gæster af til hovedkvarteret for øvelsen Chinese Eye.

der hele tiden opstod. Generelt lyder det fra øvelsesledelsen, at man har været endda meget tilfreds med indsatsen.

Hvem der var knap så glad, var Lieutenant Colonel McDonnell. Han havde nær fået et hjertestop, da han så spiseteltet. Rødt/hvidt stod det midt i den camouflerede teltlejr og råbte til himlen. Overfor FLYnyt gav han udtryk for sin tilfredshed med det set up, der var forberedt, -Men, sagde han, -Du må for himlens skyld ikke tage billeder af det monstrum der. Han pegede med al mulig væmmelse over mod spiseteltet.

Spændende opgave

Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER), siger til FLYnyt, -At være vært for en øvelse af så stort omfang har været en spændende oplevelse. Det er lykkedes flyvestationens personel at leve op til de Host Nation Support Agreements (Aftaler indgået med værtsnationen) i en sådan grad, at de bør roses for det. Jeg har, mundtligt, fra Hærens Operative Kommando fået tilkendegivet, at man er meget tilfreds med den måde, opgaven er blevet løst på. Ikke mindst med hensyn til hurtige og relevante svar. Her på flyvestationen har jeg talt med Quartermaster Lieutenant Colonel McDonnell, som fortalte mig, at flyvestationen var et godt sted at afvikle en øvelse af denne art, og at han var tilfreds med den støtte, flyvestationen havde ydet.

-Også chefen for ARRC, Lieutenant

General Sir Jeremy Mackenzie gav under et møde, jeg havde med ham, udtryk for sin tilfredshed med den måde, hvorpå flyvestationen havde løst opgaven som vært. □



Øvelsens mest populære kvinde, cafeteriamedhjælper Kirsten Nielsen. Hun kørte rundt med sin "tuttevogn" og solgte søde sager og Danish Pastry, samt de meget vigtige telefonkort, så man kunne ringe hjem.

Flyværksted blev til TV-studie

**KN H.E. Raun Chef for Adjudantur-sektionen
Flyvestation Skrydstrup**

I 3 dage var en af Flyvestation Skrydstrups store hangarer forvandlet til et moderne TV-studie. Lysrigge, scener, mikrofoner og kameraer med flere kilometer kabler var nu pludselig blevet en del af hangar 4.

Valget af Flyvestation Skrydstrup som kulisse for Jytte Dreyers populære TV-underholdningsprogram

faldt ikke DR-TV-producer Leif Fritsdal svært efter hans første besøg i foråret. En hangar med god plads og gode lyd- og lysforhold ville danne den helt rigtige ramme om en udsendelse fra en spændende arbejdsplads i en spændende egn af landet.

Med Jytte Dreyer som studievært og Radio Underholdnings Orkesteret under ledelse af Børge Wagner som programmets "røde tråd" - var Skrydstrup nu valgt som et af fem optagesteder. De øvrige udsendelser var planlagt til at skulle foregå på fiske-

riauktionen i Skagen, Herning Kongres Hal, Lerchenborg Gods og Københavns Universitet - alle med titlen "UDSPIL".

Vores udsendelse skulle således forme sig som en levende koncert med musik og solister - krydret med små interviews med folk dels fra flyvestationen - dels fra egnen omkring flyvestationen.

Efter mange planlægningsmøder og meget reseacharbejde på flyvestationen var tiden inde til handling. Lørdag den 24. september kom DR-



Børge Wagner på arbejde.

Aftale med Norge om støtte til F-16 kampfly



TV kørende med det "tunge skyts". Kameraer, scener, lysrigge og Nord-europas største optagevogn til den nette pris af 26 millioner kr.

Omkring 85 mennesker fra DR havde meldt deres ankomst - arbejdet var igang.

Vi havde fra flyvestationens side valgt at etablere en lille projektgruppe, som fik til opgave at hjælpe og støtte DR så godt som muligt. Måske var vi hver især i gruppen en smule bekymrede for, hvordan sådan et stort arbejde skulle forløbe. Ville det blokere for det daglige arbejde i hangaren, ville mennesker, der ikke er vant til at omgås fly og færdes i en hangar, kunne forstå - og respekterede de de mange restriktioner?

Som arbejdet skred frem, fandt vi lynhurtigt ud af, at bekymringerne var ubegrundede. Alle DR-medarbejdere udviste den største respekt og forståelse for det at færdes på en operativ flyvestation.

Det viste sig da også, at en del af DR-teknikere og kamerafolk, havde haft deres læretid i flyvevåbnet, nogle sågar i Skrydstrup!

Vi kunne nu følge arbejdet skride frem. Trin for trin blev det hele bygget op. Lysprøver, lydprøver, kameraføring, prøver med de involverede kunstnere og med de, som senere skulle interviewes. Om og om igen, indtil "den var der". Alt sammen særdeles professionelt planlagt af Danmarks Radios medarbejdere.

Ind imellem glemte projektgruppen helt, at det var en underholdningsudsendelse, vi var involveret i - så meget mindede hele tilrettelæggelsesfasen om det, vi havde været med til ved f.eks. planlægningen af større øvelser. Ikke engang operationsbefalingen manglede. Den forelå i form af en produktionsplan, som gav svar på næsten alle spørgsmål. Et imponerende og spændende stykke arbejde var vi vidner til. Ingen af os, som så det hele bag kulis-

serne, havde drømt om, hvor meget der går forud for én times underholdning en lørdag aften. Stof til eftertanke næste gang man kritikløst "zapper" sig igennem en kedelig lørdag, for måske at lande på en billigt indkøbt amerikansk film!

Optagelserne foregik den 28. september foran et veloplagt publikum fra flyvestationen. Spændende var det nu at følge, om planlægningsarbejdet ville holde. Alle var vel lidt nervøse. Godt nok er det ikke en liveudsendelse, men der skulle jo nødvendigvis være for mange afbræk. Og bortset fra to F-16 fra AVB, der overdøvede Tamra Rosanes sang, gik alt efter planen.

Nogle hektiske dage var slut. Dagen efter ved middagstid var alle spor slettet, og arbejdet i hangar 4 havde igen fundet sin normale rytme. To vidt forskellige verdner havde for en stund mødt hinanden og fundet ud af, at de måske ikke var så forskellige endda.

Det færdige produkt kender vi ikke helt. Men ifølge TV-producer Leif Fritsdal fra DR bliver det en flot og værdig underholdningsudsendelse, der for alvor får Skrydstrup på landkortet og forhåbentlig giver Flyvevåbnet en god reklame.

Følg med chefen for Flyvestation Skrydstrup oberst M.F. Svejgaard som pilot i T-17 og Jytte Dreyer som passager ind over det sønderjyske område og oplev "vores produkt" på DR-TV lørdag den 17 december KL. 2000. □

Ved de årlige dansk-norske stabsdrøftelser, som i år foregik i Oslo, blev der underskrevet en aftale om, at de to nationer gensidigt vil støtte hinandens F-16 kampeskadriller når disse indgår i NATOs Reaction Forces (Reaktionsstyrker).

Aftalen indebærer, at de to landes kampeskadriller, under nærmere specificerede omstændigheder kan hente gensidig støtte hos hinanden indenfor følgende områder, -Forsyninger, vedligeholdelse og værkstedsfunktioner.

Det videre arbejde vil dreje sig om at gennemføre denne støtte under øvelser for på denne måde at ruste begge parter bedre til en eventuel indsættelse.

Kilde: FOV nyhedsbrev □



Flyvestation Vandel

Army Air Corps i VIP transportrollen

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Øvelsen Chinese Eye har været i gang i fire dage. Enheder fra 12 forskellige lande er ad landevejen og over Esbjerg havn strømmet til Flyvestation Vandel i det midtjyske. Nu ankommer der tre Gazelle-helikoptere fra 4th. Regiment No 669 Squadron (eskadrille) af Army Air Corps (den engelske hærs flyvetjeneste). De kommer fra Detmold i Tyskland. Deres primære opgave under øvelse Chi-

nese Eye er at flyve kommunikations-, men mest VIP flyvninger. Og de får travlt. Generaler og andre højtstående stabsofficerer kan ikke bruge deres tid på landevejen, når de skal fra det ene hovedkvarter til det andet. De har travlt, meget travlt.

Mange helikoptere i luften

Vi ville gerne høre nærmere om opgaven og havde lavet en aftale med detachment commander Captain Nevil Thompson fra No 669 Squadron. Det første vi så til ham, eller

rettere hans helikopter var, da han landede på Kighøjbanen. Hen over biler og meget andet blev han af marshallen vinket ned. En let sideglidning til styrbord og han var inde på den lille helipad, hvor han kunne sætte sine passager af.

Vi fulgte efter, i bil, mod sydøstområdet for at tale med ham. På vejen blev vi stoppet af to Puma helikoptere fra Royal Air Force, der landede på "Græs Syd". Ud stiger flere stabsofficerer, som skal til briefing i hovedkvarteret. Kort efter flænges luften af lyden fra en tysk Bell UH-1.



Chefen for Army Air Corps Detachment, Captain Nevil Thompson ved siden af sin fransk-byggede Aerospatiale SA341B Gazelle helikopter. I AAC bærer den betegnelsen Gazelle AH.Mk.1. Operativt er det en spejderhelikopter. Under opholdet på Flyvestation Vandel var opgaven flyvning med VIP under øvelse Chinese Eye.

Den var nu blot kommet for at hente passagerer.

Lange dage

Captain Thompson fortalte, at han oprindeligt kom fra et regiment i Royal Signal Corps, men at han som et led i karrieren var blevet uddannet til helikopterpilot og skulle flyve helikopter i tre år. De er snart gået, og så skal han tilbage til Royal Signal regiment.

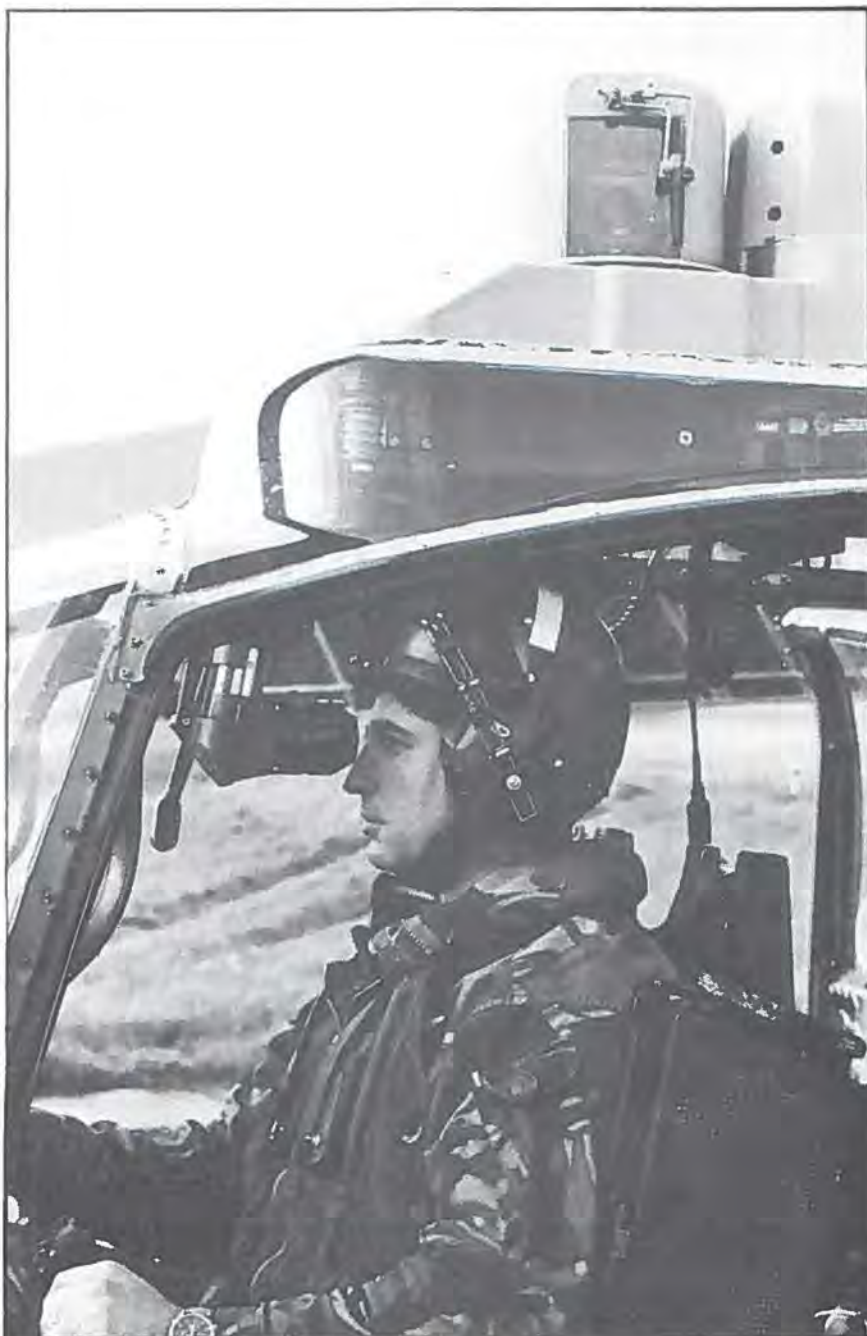
-Hvordan har du det med det? spurgte vi. Han ryster lidt på hovedet, smiler og siger, -Ikke særligt godt, men sådan er vilkårene.

Om sit lille detachement fortæller han, at han har tre Gazelle-helikoptere med. Til at flyve dem har han seks piloter, og vedligeholdelsen klares af fire teknikere.

-Vi regner for øvrigt med at skulle flyve natflyvning sammen med Hærens Flyvetjeneste i næste uge, fortæller han. Det glæder vi os til. -I det hele taget dyrker vi natflyvning en hel del. Hver pilot skal flyve mindst en times natflyvning indenfor en otte ugers periode. Det bliver oftest til flere.

Da vi senere kigger på Gazelle-helikopterne får vi demonstreret de hjemmonterede Night Vision Goggles, en kikkert, der gør det muligt for piloten at se om natten, som var det dag. Dog uden farver. Da han demonstrerer det for os, monterer han en stålplade bag på hjelmen. -Det er for at sikre ligevægt ved en hård landing, eller risikerer vi at brække nakken, forklarer han.

Det skudsikre kevlar-sæde gør helikopteren betydeligt tungere end normalt fortæller Thompson. -Det begrænser os på den måde, at vi enten måde lade passagererne tilbage på jorden eller lade flyvetiden begrænse med ca. 45 minutter, fordi vi ikke kan have så meget brændstof med. Da vi kravlede op i højre for-



På toppen af cockpittet sidder den kikkert, som udgør det væsentligste hjælpemiddel i "spejderrollen". Bemærk sidebeskyttelsen på det skudsikre kevlar-sæde.

sæde, kunne vi konstatere, at kevlar-sædet heller ikke gjorde ud- og indstigning lettere. -Men det giver en god sikkerhed, konstaterede Thompson.

Gazelle-helikopteren indgår sammen med Lynx AH.Mk.7, som er udrustet med TOW-missiler i AAC panserbekæmpende eskadriller. Gazellen fungerer som spejderhelikopter. Den er forsynet med kikkert på toppen af cockpittet. -På denne måde kan vi skjule os, bortset fra rotoren, siger Thompson, og få et godt overblik over terrænet foran os.

Kikkerten kan forstørre henholdsvis 2,5 og 10 gange.

Hjem til England

Afslutningen på den kolde krig har også ændret livet for AAC. -Vi står for at skulle flytte hjem til England næste år, siger han. Vi har allerede flere gange været hjemme i England for at holde øvelser med 24th Air Mobile Brigade i Wattesham ved Ipswich, East Anglia, for at falde ind i rækkerne.

AAC, som er en del af British Army of



Sergeant Andrew Morgan demonstrerer her, hvor lidt værktøj man kan klare sig med, når man rykker ud i felten med en Gazelle-helikopter.

the Rhein (BAOR), vil til næste år kun have en eskadrille tilbage i Tyskland når Nos 669, 654 og 654 Sqn har forladt Detmold. Fremtiden for Air Mobile Regiment er, fortæller han, at man i løbet af de næste to år står i begreb med at indkøbe 96 angrebs-helikoptere, typen er endnu ikke bestemt. -Et er dog sikkert, siger han, så bliver der ikke meget plads til at flyve med VIP længere.

Bor i HAS

Inde i en af flyvestationens HAS, Hardened Aircraft Shelter (betonhan-

gar) finder vi Sergeant Andrew Morgan og en af hans kolleger. De har kørt hele deres "hjem" ind i HAS. "Hjemmet" er ladet af en lastvogn overdækket med presenning. Her er fire køjer, kogeapparat og andet køkkengrej og meget lidt plads i øvrigt til at røre sig på i den ca 70 cm brede midtergang.

-Vi er vældig glade for stedet, siger Morgan. Herinde har vi bedre faciliteter end i hangaren hjemme i Detmold. Intet bliver repareret mere. Hver gang noget går i stykker, og vi beder om at få det repareret, er svaret. -I må klare jer så godt I kan, vi

rejser til næste år. -Vi er så heldige, fortsætter han, at i gården her ved siden af er der både bad og toilet, så vi har det helt fint.

Falklandsøerne

Andrew Morgan er gift og bor med sin kone og barn i Detmold i Tyskland, hvor han har gjort tjeneste i ni år. Inden da har han gjort tjeneste i Kenya og på Falklandsøerne. -Det var efter krigen, siger han, og det er et frygteligt sted. Det er der, hvor man kan opleve de fire årstider i løbet af een dag.

Han fortæller videre, at han og hans kolleger er væk fra familien på øvelse i ca. tre måneder om året. Det kan opleves som en plage. Det værste ved øvelser i England og Danmark er to ting, fortæller han. -Når vi skal hjem til Detmold fra England, skal vi vente på den færge, der har plads til militære køretøjer, vi kommer altid bagerst i køen. Lige så slemt er det en søndag at komme fra Danmark og skulle hjem til Detmold. Engang måtte vi vente 10 timer ved grænsen for at komme over. Det er træls, når man ved, at der er fem timers kørsel hjem. Men det hører også med.

Man bliver ikke urimelig rig af at gøre tjeneste i Tyskland. Morgan fortæller, at man får et tillæg, der gør, at man kan leve på samme niveau som hjemme i England, og det er det.

Lang uddannelse

-Hvordan bliver man egentlig flymekaniker i AAC? spørger vi.

-Den vej jeg valgte, fortæller Morgan, var at søge ind i Hæren efter 10. klasse. Afhængig af, hvor godt du klarer hærens optagelsesprøve, får du et, to eller tre stykker papir stukket i hånden. Har du klaret dig rigtig godt, får du tre stykker og kan vælge stort set, hvad job du ønsker. Får du

kun eet stykke papir, er mulighederne begrænset, og der er tale om de dårligste jobs. Jeg valgte at blive flymekaniker med flystel som speciale. Min kollega her valgte specialet flyelektriker og flyelektronik. Efter tre måneders militær grunduddannelse kom jeg til Royal Electrical & Mechanic Engineer School (REME) på Middle Wallop, hvor jeg fik et års grunduddannelse på flystel. Herefter går turen ud i tre til seks måneders On-The-Job training ved eskadrillen og herefter igen tilbage til REME.

Efter tre-fire års arbejde kommer den endelige test, hvor man efter seks måneders kursus på REME skal igennem en uges eksamen. Herefter kan man selvstændigt skrive for, at et luftfartøj er flyveklart, og man kan selvstændigt kontrollere andre flymekanikers arbejde. Til slut er der et fire ugers kursus, som mest drejer sig om sprog, matematik, bogføring og opstilling af officielle skrivelser, som skal overstås.

Mellemlideruddannelse

Den militære uddannelse af mellemledere i AAC betyder, at man skal gennemgå korporalskolen (junior-training), som varer fire uger og før udnævnelsen til sergent senior military course, som varer seks uger. At komme på videreuddannelse har selvfølgelig sammenhæng med, hvor langt man er i sin tekniske uddannelse, forklarer Morgan. Det skinner tydeligt igennem, at disse uddannelser er noget, der hører med, men ikke vækker den store jubel. -Hvad så når I er på øvelse, skal I så reparere fly og samtidig bevogte dem?

-Ja, det skal vi. Primært er det juniormekanikerne, der har jobbet med at gå vagt, og jeg fungerer som vagtkommandør, siger Morgan, -det hører med til jobbet.



Med megen omtanke er det muligt at bo fire mand på meget lidt plads. På ladet af denne lastbil er der plads til fire køjer, kogeapparat/varmeovn, personlig udrustning, værktøj og madvarer. Hertil en reol til materielinstruktioner.

Laver for lidt

-Hvor lang er jeres daglige arbejdstid? spørger vi.

-Det kommer helt an på, hvor meget vi flyver, siger Morgan. Skal der flyves natflyvning, kommer der et hold ind lige over middag. De bliver til flyvningen er færdig og starter så op næste morgen igen. Ellers arbejder vi så længe, der flyves til hverdag, og det er indenfor normal arbejdstid.

-Vi har imidlertid det problem, fortsætter han, at folk tror, vi aldrig bestiller noget. Vort arbejde består i at gøre flyene klar, og derefter er der ikke meget at se til.

Og alle siger, -Se nu sidder de igen og laver ingenting. Går en helikopter i stykker, er der imidlertid ingen, der lægger mærke til, at vi arbejder den halve nat med at få den klar til næste morgen.

Godt job

Hverken Morgan eller hans kollega er i tvivl om, at de har et godt job. Ude ved helikopteren fortæller de, at den er rimelig let at have med at gøre, bortset fra at koblingen ind imellem volder dem problemer.

-Det er for intet at regne, siger de samstemmende, sammenlignet med at arbejde på Lynx'en. Især i starten voldte den os store problemer. Det er blevet meget bedre med det tiltagende erfaringsniveau, men Gazellen er stadig at foretrække.

-Hvad får I tiden til at gå med, når der ikke flyves? Morgan ser ud over det vidtstrakte flyvefelt og siger,

-Vi ser fjernsyn, læser, sover og ind i mellem keder vi os grundigt. Ind i mellem har de unge fri og tager en tur i byen, men megen afveksling bliver det ikke til. □

Præludium til Operation Overlord

*Af Group Captain W.J. Taylor,
OBE, RAF*

Den allierede invasion på Normandiets strande den 6. juni 1944, med kodenavnet OVERLORD, var kulminationen på måneders planlægning i alle de allierede styrker. Det er indlysende, at det var de allierede hærstyrker, der bar hovedbyrden under invasionen i form af tab. Men uden den fælles indsats af alle allierede styrker, kunne invasionen aldrig have fundet sted.

Transport- og bombeoperationer

Tidligere i 1944 havde eskadrillerne under 38. og 46. gruppe, Transport Command, gennemgået intens træning over uger sammen med British 6th Airborne Division (6. Luftbårne britiske Division). Indsatsen kulminerede i øvelsen "EXERCISE MUSH" (Øvelse hundeslæde), som blev gennemført den 21. april 1944. Øvelsesområdet strakte sig fra the Severn Estuary til Wiltshire og Oxfordshires grænser.

Den slags øvelser tiltog i antal efterhånden, som D-dagen nærmede sig. De blev gennemført ud fra den opfattelse, at muligheden for, at faldskærmsjægerne blev kvæstet under øvelserne, var en væsentlig mindre risiko, end det ville være at sende dårligt trænedesoldater og besætninger direkte i kamp.

Også Bomber Command deltog i kampen før "tæppet for alvor gik op". Man vendte sin opmærksomhed mod kommunikationslinierne, især jernbaneknudepunkter, med et lamende resultat. Natten mellem den 2. og 3. juni blev der kastet 42.000 tons bomber på jernbaneknudepunkter i Belgien og Frankrig. Kun få dage senere, medens invasionen var i gang, nåede vægten af de bomber,



En Mosquito FB.Mk.XVI jager fra 613 Sqn. Eskadrillen deltog i mange farlige operationer, heriblandt angrebet på Gestapohovedkvarteret i Den Haag i Holland den 11 april 1944.

der blev kastet af Bomber Command, the US 8th Army Air Force (Den amerikanske hærs 8 luftflåde) og the Second Tactical Air Force (2nd TAF) (2. taktiske luftflåde) op på 66.517 tons. For ikke at røbe stedet, hvor invasionen skulle finde sted, blev der kastet to tons bomber andre steder for hvert tons, der blev kastet over det kommende invasionsområde. Da OVERLORD gik i gang, var der blevet kastet mere end 200.000 tons bomber på missioner, der alle havde relation til invasionen.

Maritime operationer

Som D-dag nærmede sig, var RAF allerede involveret i operationer, som havde forbindelse med operationen. Halifax-flyene fra Coastal Command (Kystkommandoen). Flyene fra No 517 Squadron (Eskadrille 517) på RAF Brawdy udførte langtrækkende meteorologiske observationsflyvning

ger under kodenavnet "EPICURE B". Ruten gik langt ned i Biscayen, medens flyene fra No520 Squadron fra Gibraltar satte kurs mod Azorerne. Fly fra United States Army Air Force (USAAF) startede fra St. Eval og fløj så langt vestpå, de kunne over Atlanten, inden de satte kursen sydover for at lande i Lajes på Azorerne. De informationer, der blev opsamlet på disse lange ensomme flyvninger, var fundamentet General Dwight D. Eisenhower havde at tage beslutningen om at starte invasionen på.

I mellemtiden havde de maritime eskadriller fra Coastal Command ikke kørt i tomgang. Med 36 eskadriller og tre flights tilknyttet "Operation Cork" (Operation Korkprop), som havde til opgave at blokere indsejlingerne til Den Engelske Kanal. No 16 Group (Gruppe) havde til opgave at kontrollere den sydlige del af Nordsøen og den østlige indsejling til Kanalen. No 18 Group var pålagt an-



Mindre end en måned før invasionen, en formation af Mitchell Mk.II bombefly fra 226 Sqn på vej mod endnu et mål i den omhyggeligt planlagte bom-bekampagne. Nederste fly til højre i formationen bærer navnet "Stalin-grad".

svaret for overvågningen af den nordlige del af Nordsøen. Den skræmmende opgave med at blokere den vestlige indsejling til Kanalen var overdraget til No 19 Group, som havde tildelt ikke mindre end 24 eskadriller, alle udrustede til u-bådsjagt. Derimod havde No 16 Group kun fire eskadriller udrustet til u-bådsjagt, fordi den sydlige Nordsø og den østlige indsejling til kanalen var relativt lavvandet og kraftigt mineret. Man vurderede derfor muligheden for angreb fra u-både for meget lille.

Ved No 19 Group HQ (hovedkvarter) udtænkte man et overgribende patruljeringsystem, som skulle sikre, at det 20.000 kvadratsømil store havområde blev radarovervåget en gang hvert 30 minut. "Operation Cork"s patruljemønster var blevet afprøvet i april måned af u-både fra Royal Navy (Den kongelige Marine) og blev konstateret effektiv. Samtidig var det en bekostelig og krævende affære, som krævede, at 30 fly til stadighed var i luften. Totalt var der brug for 350 fly for at opretholde en konstant overvågning. Det første tegn på fjendtlig u-båds aktivitet kom i farvandet ved Norge i maj, da fly fra No 18 Group opdagede 22 u-både, hvoraf de seks blev sænket.

Andet taktiske Flyvevåben

Under kommando af Air Marshal Sir Arthur Conningham steg aktiviteterne hos 2nd TAF (Andet Taktiske Flyvevåben) bemærkelsesværdigt. Air

Marshal Conningham havde opnået et bemærkelsesværdigt ry under kampagnen i Nordafrika. Han havde nu under sin kommando en formidabel styrke med en dobbelt rolle. Den omfattede en enhed udrustet med fly af typerne Spitfire, Typhoon og Mustang til angreb på mål på jorden. Flyene var tildelt Nos 83 og 84 Groups. En styrke af lette bombefly, Mosquito, Boston og Mitchell, var tildelt No 2 Group sammen med en recognoscerings-wing, der bestod af Mustang og Spitfire. Da Operation OVERLORD gik i gang, blev enheden yderligere tilført natjagerne fra No 85 Group sammen med et antal air-sea (luft-til-hav) søredningseskadriller.

2nd TAF hovedkvarter blev oprettet på RAF Hillingdon og bemandet med officerer fra RAF og USAAF sammen med repræsentanter for 21st Army Group (21. Hærgruppe). Deres opgave var at holde den taktiske fører af luftoperationerne briefet om situationen på jorden. General Breton, chef for US 9th Army Air Force (USA's 9. hærflyvevåben) tiltrådte tjeneste ved hovedkvarteret før D-dag, som det sidste vigtige led i kæden for at sikre det væsentlige og meget nære samarbejde mellem de taktiske flyvevåbner fra RAF og USAAF og de hærstyrker, de skulle støtte.

Lavangreb

I månederne og ugerne før D-dag udførte No 2 Group, under kommando af Air Vice-Marshal Basil Embry. (I Danmark kendt for at lede

angrebet på Gestapos hovedkvarter i Shell-huset den 21. marts 1945; red. bem.) Ved krigens slutning var Embry blevet tildelt Distinguished Service Order (DSO) (Medaljen for udmærkelse i tjenesten) fire gange, og han havde fløjet 19 operationer som Air Vice-Marshal. Embry's styrke delte angrebene på transportnettet med Bomber Command og US 8th Army Air Force. Da Mosquito-flyet blev introduceret ved No 2 Group sent i 1943, fandt Embry's eskadrille hurtigt ud af, at de her havde fået et fly, som var velegnet til gennemførelse af præcisionsangreb i lav højde. Den 18. februar 1944 blev dette tydeligt demonstreret, da fly fra Nos 464 RAAF (Royal Australian Air Force) og 487 RNZAF (Royal New Zealand Air Force) Squadrons under kommando af Group Captain P. C. Pickard angreb fængslet i Amiens og knuste fængselsmuren, så 258 fanger kunne flygte sammen med et antal modstandsfolk. Særligt nok blev Pickard skudt ned umiddelbart efter angrebet, som også kostede 102 fanger livet. Et tilsvarende præcisionsangreb blev udført mod Gestapos hovedkvarter i den Haag den 11. april af No 613 Squadron.

Flyrecognoscering

Medens bombeangrebene fortsatte, var recognosceringseskadrillerne fuldt så aktive. Der blev taget tusinder af fotografier af strande, som kunne forventes at blive anvendt til landgang. Af flyvepladser, mulige



Et fly, der blev brugt med tiltværende effekt, var Hawker Typhoon. Dette fly er fra 181 Sqn og er lastet med bomber og dets fire indbyggede 20 mm Hispano maskinkanoner.

stillinger, parkområder, kanonstillinger, broer og utallige andre mål. I de to sidste uger før D-dag fremkaldte og kopierede en af RAF Mobile Field Photographic Section (Mobil Fotosektion) 120.000 billeder til brug for hæren. Hvordan det end udviklede sig, så var det først i maj, at angrebene mod radarstationerne begyndte. Dette for at levne fjenden så lidt tid, som muligt, til at til at genopbygge dem. Disse angreb blev primært gennemført af 2nd TAF's Spitfires og Typhoons. Almindeligvis var målene meget kraftigt forsvaret, og tabene var store. Medens dette stod på, var US 9th Army Air Force travlt optaget af at angribe broer, som en del af angrebene mod transportnettet.

Luftforsvaret af Storbritannien

Medens de offensive operationer var under forberedelse, var det vitalt ikke at tilsidesætte forsvaret af hjemlandet. Denne opgave blev givet til en ny kommando, Air Defence of Great Britain (ADGB) (Luftforsvaret af Storbritannien) under kommando af Air Marshal Roderick Hill. Da denne nye kommando blev oprettet, var det opfattelsen, at muligheden for et luftangreb på Storbritannien var lille. Alligevel blev man udsat for en "Mini

Blitz" tidligt i 1944, angrebene var dog stort set uden effekt. ADGB's bidrag til invasionens succes var, at den hindrede luftrecoognition over det sydlige England. For at opnå dette måtte man hele tiden afpatroljere lufrummet. Disse patruljer fløj i mange uger før invasionen langt ud over Kanalen og i al slags vejr.

I de sidste seks uger før D-dag gennemførte Luftwaffe 129 reconnaissance missioner. Rapporterne fra de få fly, det lykkedes at passere den engelske kyst, kunne imidlertid ikke danne grundlag for nogen konklusioner. Sigtet med engelske patruljeflyvninger var ikke nødvendigvis at hemmeligholde, at et angreb ville finde sted, men at hemmeligholde retningen af angrebet og den dato, hvor det ville finde sted.

5 juni 1944

Den 5. juni 1944 var alting endelig klart, og vejrudsigten lød rimelig. 200.000 missioner af alle typer var blevet fløjet i de to sidste måneder før OVERLORD. Jernbanenettet i Nordfrankrig og det meste af Nordeuropa var lagt i ruiner og udenfor muligheden af umiddelbart reparation. Søvejene ind til Kanalen var under konstant overvågning. Det tyske radar-system var splittet ad, og destruktionen af broerne over Seinen fra Paris og ud til havet havde isoleret Normandiet.

OVERLORD kunne begynde. □

Oversættelse: seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



Her Supermarine Spitfire i en usædvanlig rolle, som air-sea redningsfly. Flyet her er en Spitfire ASR Mk.IIC fra 276 Sqn. Det bliver lastet med to beholdere. Den ene indeholder en lille dinghy (gummibåd) og den anden mad og overlevelsesudstyr. Piloten kunne, når han opdagede en nødstedt kollega på havet, droppe de to beholdere i nærheden af ham.

Vi anmelder

Danske militærfly

Forfatter: Per Thorup Pedersen
Sidetal: 156
Størrelse: 21 x 29,7. (A4)
Illustrationer: Ingen
Udgiver: Per Thorup Pedersen, Pontoppidansgade 9, 9700 Brønderslev.
Pris: Ny udgave i hvid A4-mappe
Pris 285.00
Opdateret udgave uden A4-mappe
pris 225.00, husk at opgive bogens
nummer.
Beløbet indbetales på giro nr
2449161.
Anmeldt af: N.M. Schaiffel-Nielsen

En bog om danske militærfly på 156 løse sider i et ringbind lyder vel ikke i første omgang særligt ophidsende.

Det er heller ikke en ny bog, men en opdateret udgave af en tidligere udsendt - Når det er sagt, begynder det at blive spændende. Både for de, der tidligere har investeret i bogen, og de, der aldrig har set den før.

Ringbindet indeholder nemlig et hav af oplysninger om danske luftfartøjer, fra dengang Hæren modtog sin første Globular ballon på 350 kubikmeter i 1889 til den sidst modtagne Fennec den 22. februar 1991.

Forfatteren har fundet alle relevante oplysninger frem om hver enkelt luftfartøjstype. Bagerst i bogen er der en kort beskrivelse af alle de havarier, forfatteren har kunnet klarlægge. Det første havari, der omtales, er Ørnens på Kløvermarken den 2. oktober 1913, hvor premierløjtnant Thiele skulle have sin luftdåb. Thiele slap uskadt, men hans passager, marinerflyveren Ulrich Birch, døde senere af sine kvæstelser. Det sidste, der er omtalt, er T-17, halenummer T-422's, havari ved Lindballe den 5. juli 1994.

Et indeks gør det let at finde frem til det fly, man vil vide noget om. En liste over forkortelser lader ingen tilbage med ubesvarede spørgsmål på det område. □

Luft- og Rumfarts- årbogen 1994-95

Redigeret af B. Aalbæk-Nielsen
Sidetal: 208
Størrelse: 22,5 x 15,8 cm.
Illustrationer: 145 s/h fotos, 10 tegninger
Udgiver: Luft- og Rumfartsforlaget, 5884 Gudme.
Ekspedition: Nyboders Boghandel, St. Kongensgade 114, 1264 København K.
Pris: kr. 225,-
Anmeldt af: Steen Hartov

Tallet 13 er ifølge overtroen forbundet med uheld, men når man bladrer gennem 13. årgang af Luft- og Rumfartsårbogen, er der ingen grund til at forbinde de to ting. Endnu en gang er der tale om et godt stykke håndværk.

Bogen indeholder en række gode, velskrevne artikler om forskellige emner inden for flyvning og rumfart. Som Flyvevåben- "freak" faldt jeg selv først for historierne om Eskadrille 721 på Grønland, Taktisk Evaluering (TACEVAL) og KZ X flyet.

Forfatteren til den første, Jan Jørgensen, er trofast leverandør til årbogen, og endnu en gang må man glæde sig over en levende og velfortalt historie. Hvad de kvaliteter angår, må man dog stadig give førsteprisen til Schaiffel-Nielsen og hans TACEVAL-historie.

Da de første artikler var slugt og fordøjet, kom turen til Aalbæk-Nielsens historie om Skunk Works, Lockheeds særlige udviklingsafdeling. På overfladen er det en god historie om udviklingen af en række flytyper, men ser man nærmere efter gemmer der sig en endnu bedre historie om, hvad et mindre antal mennesker kan udrette, når de har evnerne og får midlerne. Og i dette tilfælde med en dynamisk leder. Hvem sagde Macintoshcomputere?

Dansk flyindustri ud over Kramme & Zeuthen og Orlogsværftet er ikke



særlig velkendt. Det var derfor rart at læse Lars Illum Jørgensens fortælling om Grenå-smeden, Per Udsen, og hvor langt man kan drive det med en 12'er i tips og en god portion gåpåmod. Skal vi mon læse om Danish Aerotech i en kommende årbog?

Også H. Brønnums artikel om store fly gennem tiden viste sig at være interessant. Den blev læst med et smil på læben, både på grund af de til tider næsten komiske konstruktioner, men også på grund af forfatterens lune.

Bogen indeholder også to artikler om rumfart. Den ene omhandler Hubble-teleskopet, og den anden dansk deltagelse i rumprojekter. Indrømmet, rumfart interesserer mig ikke specielt. Jeg fandt dog begge artikler absolut læseværdige, og det skal man vel ikke kimse af fra en rum-ignorant som mig.

Årbogen afsluttes på traditionel vis med en oversigt over årets begivenheder inden for luft- og rumfart. Sammen med de tidligere årbøger giver det en god oversigt over nu 13 års store og små hændelser. Et godt opslagsværk.

Når man tænker på, hvor få mennesker der taler dansk, er det imponerende, at et værk som dette har kunnet udgives på dansk i tretten år i træk. Man kunne fristes til at købe bogen bare for at støtte dette initiativ, men lad være med det. Køb den, fordi den er god! □

TINBOX-TILLÆG

NR. 4/94



I forbindelse med arbejdet på vores F-104 bog, som lige er udkommet, er vi stødt på en del interessante oplysninger om F-104ernes bemaling. Desværre var der ikke plads i bogen til at tage det hele med, men det råder vi bod på her. En af vore læsere, Jørgen Jensen i Viborg, har gjort os opmærksom på et par fejl i bogen, som vi iler med at rette her. Blandt andet havde vi ikke bemærket, at tosædernes vinger var grå på undersiden i begyndelsen. Jørgen Jensen har også givet os Federal Standard 595B betegnelserne på nogle af farverne.

BEMALINGSKEMAER

Flyvevåbnets F-104'ere har gennem deres tjenestetid optrådt i flere forskellige bemalinger. Fra leveringen var grundfarven i

F-104G'ernes bemaling således lysegrå (FS1/26492). Vingernes overside var blank hvid, og der var umalede metalpartier på bagkroppen og halefinnen. TF-104G var umalet metal over det hele, bortset fra vingerne, der var hvide på overside og samme lysegrå farve som F-104G på undersiden.

Som et led i Flyvevåbnets samlede sløringsbestræbelser foretog Forsvarets Forskningsråd (FFR) i 1967 undersøgelser for at finde frem til en standard sløringsmaling. Man ønskede en farve, der beskyttede mest muligt mod visuel og infrarød recognoscering. Som resultat af undersøgelserne fandt man frem til en mat, mørk grøn farve, der fik betegnelsen Standardmaling 1967, eller forkortet SM/67 (FS34079).

Med baggrund i FFR's rapport udsendte Flyverkommandoen den 26. januar 1968 et signal, hvor der stod, at alle jagerfly forven-

Klarmelder, OS P. Skovbjerg, står foran sit fly, R-342 i 1965. Det kan ikke rigtigt ses i denne gengivelse, men hans navn er skrevet med sort skrift mellem de to sort/gule firkanter på flykroppen under frontruden "1/2 OS P. SKOVBJERG" Stigen er malet gul (ca. FS13538).

Foto: H. Jørgensen



R-345 i sin tofarvede forsøgsbemaling i maj 1968. Kokarder og flag var alt for iøjnefaldende. De blev derfor lavet mindre på efterfølgende fly.

Foto: J. L. Jensen

tedes at skulle camouflagebemales. F-104G, R-345, der var til IRAN-eftersyn ved Hovedværksted Aalborg på det tidspunkt, skulle have været helt grå, også på hale og vinger. I stedet blev den udtaget som prototype for camouflering og malet i en tofarvet bemaling med SM/67 på oversiden. På Flyvematerielkommandoens bemalingstegninger stod der, at undersiden skulle males med en aluminiumsfarvet polyurethanmaling, men på samtidige farvebilleder ser det mere ud som om, undersiden var samme lysegrå farve, som F-104G'erne havde oprindeligt. Selve opmalingen af R-345 påbegyndtes den 22. april 1968 og var afsluttet den 16. maj.

Den matte grønne farve på R-812 er blakket og vejrbit. Understelsdøre, vinger, dykbremser og tiptanke er SM/67 blank efter et værkstedsbesøg.

Foto: TINBOX

Det blev hurtigt bestemt, at den tofarvede bemaling ikke var hensigtsmæssig, så næste fly, R-341, var helt grøn, da den rullede ud fra malerværkstedet den 6. september samme år.

Den matte farve viste sig hurtigt at få et blakket udseende, og den var mindre holdbar. Påvirkningerne fra vind og vejr fik den til at blegne helt over i brunlige nuancer. Når det var værst, kunne den næsten "fade" til FS33303. I 1976 gik man derfor over til at male flyene med SM/67 blank, der har højglans overflade (FS14079).

På bemalingstegningerne her i tillægget kan man ikke regne med, at farvesignaturerne er ens fra tegning til tegning. Der er der-



for en detaljeret beskrivelse af farverne under hver tegning. Af pladshensyn har vi måttet undlade at bringe tegninger, der viser flyenes over- og underside. Vi har dog valgt at bringe udsnitstegninger af en vinge fra oven og neden, som man kan få et godt indtryk af blandt andet kokardernes placering. Apropos kokarderne bør modelbyggere være opmærksom på, at den røde farve i kokarder og flag er mørkere, end det man normalt kalder postkasserød. Den korrekte farve ligger et sted mellem FS11086 og FS11136, så vidt vi kan bedømme.

HISTORIEN OM AMMOSTATUS-PANELET

På tegningen af F-104G i den grå bemaling kan man se et lille hvidt felt på forkroppen foran flynummeret. Allerede i 1963-64 søgte FSN Aalborg om tilladelse til at lave sådant et ammostatus-panel på flyene, når de kom, for at have en hurtig reference til opladningen. Flyvematerielkommandoen (FMK) sagde "nej" med den begrundelse, at piloten og teknikeren alligevel skulle checke flyets journal, og at det stod deri. FMK var ikke interesseret i at indføre endnu en fejl-mulighed. I 1966-67 skrev FSN Aalborg igen til FMK og foreslog status-panelet og oplyste, at de HAVDE malet det på flyene som et forsøg. FMK's svar var mindre pænt, fordi FSN Aalborg var gået imod FMK's tidligere afgørelse og havde "modificeret på ma-



tertellet uden FMK's billigelse". Så langt har vi kunnet følge sagen, men resultatet var, at flyene beholdt panelerne, så længe de var i grå bemaling. Panelerne forsvandt ved camoufleringen.

HALENUMRE

På halefinnen under splitflaget var der påmalet et femcifret nummer med 10 cm høje, sorte tal. For MAP-flyenes vedkommende var det de sidste fem tal i USAF-serial,

På dette billede af R-701 kan man tydeligt se det hvide ammostatus-panel foran flynummeret. Lidt sværere er det nok at se klarmeldernavnet, der er malet på næseundersidelederen:

CREWCHIEF

SN/SG. K E NIELSEN

Bemærk i øvrigt bemalingsdetaljerne under cockpittet.

Foto: SES

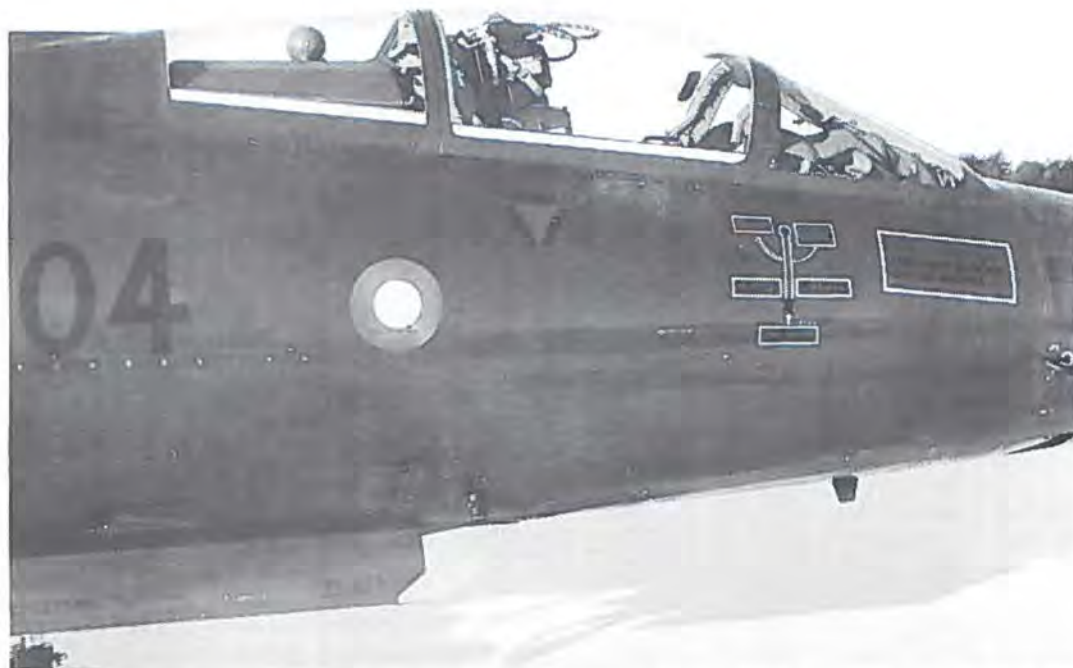
PILOT- OG KLARMELDERNAVNE 1983-1986

R-340	CHEF ESK 726 MAJ H.-J.B.PEDERSEN	C/C L. JOHANSEN
R-341	A/C P. GREVE	C/C H. JENSEN (kun sidste flyvning)
R-342	A/C A.G. KOCH	C/C K.J. KNUDSEN
R-345	A/C CAPT J. POULSEN	C/C D. JENSEN (efter udfasning)
R-348	A/C LT F. SØRENSEN	C/C C.T. THOMSEN
R-647	A/C LT L.N. NIELSEN	C/C K.S. JENSEN
R-699	A/C KN J.H. BOJSEN	C/C L.A.G. STABEL
	A/C KN J.H. BOJSEN	CREW CHIEF P.H. CHRISTIANSEN (723)
R-700	A/C LT M. SUND-NIELSEN	CREW CHIEF B. KRISTIANSEN (726)
R-702	A/C LT L. POULSEN	C/C H. JENSEN
		C/C H.V.K. SØRENSEN
R-703	A/C LT H.S. NIELSEN	C/C K.J. KNUDSEN (efter udfasning)
R-704		C/C P. HINGEBJERG
R-707	A/C LT J.M. SØRENSEN	C/C B. KRISTIANSEN
R-755	A/C KN L. ELMKÆR	C/C N.J.L. BERTHELSEN
R-756	A/C LT T.A. LARSEN	CREW CHIEF P.B. SØRENSEN
R-757	A/C LT J. NÆBLERØD	CREW CHIEF A.S. JACOBSEN
R-758	A/C O.C. ALSTRUP	C/C L.C. LARSEN
R-814	A/C LT N.O. NIELSEN	C/C M. HØRUP
R-825		C/C K. BREUNER
R-832	A/C KN O.K. SPARREVOHN	C/C K.J. KNUDSEN (efter udfasning)
R-846	A/C MAJ O.K. SPARREVOHN	CREW CHIEF R.J. PEDERSEN
R-851	A/C LT L.M. CHRISTOPHERSEN	C/C J.N. HAMMERVIG
R-855	A/C A.F. HANSEN	C/C P.B. SØRENSEN
R-888	A/C L. STAHRNBERG	C/C H. JØRGENSEN
RT-655	A/C M. KRUSE	C/C L.B. JOHANSEN
	Hestesilhouet	C/C J.B. JENSEN (723)
RT-657	A/C H.J. HÜBSCHMANN	C/C J.W. PEDERSEN
RT-662		C/C S.E.K.H. NIELSEN
RT-664	A/C PL P.E.R. ANTHONSEN	C/C J.W. PEDERSEN
RT-667		C/C B.R. HANSEN
RT-682		C/C P. WØHLK
RT-683		C/C S.C. FLENSTED
		C/C B. MOURITSEN

TIL HØJRE:

R-704 på FSNKAR den 11. januar 1982. Prøv at sammenligne dette billede og billedet øverst på side 2. Læg mærke til, hvordan betjeningsforskrifterne på flyets side også er blevet afdæmpet.

Foto: TINBOX



NEDENFOR:

Et eksempel på de pilot- og klarmeldernavne, der blev malet på i de sidste tre år af flyenes levetid. Ved hjælp af listen på side 3, kan du selv finde flynummeret.

Foto: Per Nielsen

NEDERST:

En trykfejl kan man vel næppe kalde det, men der skulle nu have stået "13646" på R-646's hale.

Foto: Per Nielsen

og for de tidligere canadiske fly, var der tale om deres tidlige Canadian Air Force serialnummer (eksempelvis R-340 havde USAF-serial 63-12340; altså maledes 12340 på halefinnen). For de fleste fly var det ikke noget problem, men otte fly snød af og til Hovedværkstedets malere. De fleste andre fly

havde numre, der begyndte med cifrene 12, men R-645, R-646 og R-647 havde USAF-serials i 63-13... serien, og R-752 til R-756 havde numre i 64-17... serien. De skulle derfor hedde henholdsvis 13645 til 13647 og 17752 til 17756, men der er flere gange observeret fejl. Vi har med egne øjne set billeder af "12646", "12647" og "12753", og som den mest besynderlige "16647".

Fejlene fortsatte gennem hele flyenes tjenestetid. Per Nielsen i Åbybro, der har arbejdet i ESK 723, har således fortalt, at ved udfasningen i 1986 havde de tre 13-fly alle sammen 12-numre på. Det skal nu siges til malernes undskyldning, at de ikke var ene om at tage fejl. Det kunne man også ved Canada. På den lille metalplade med serial i R-645's cockpit er der præget et 2-tal og et 3-tal oven i hinanden.

Der er også set eksempler på, at flynumrene på forkroppen har været malet på forkert. Per Nielsen har således set R-699 komme tilbage til eskadrillen efter et eftersyn bemalet som R-669 på den ene side. Den nåede dog ikke at flyve med det forkerte nummer; det blev malet om inden.

KLARMELDERNAVNE

Gennem hele F-104'ernes tjenestetid har der været set eksempler på, at klarmelderne har fået skrevet deres navne på "deres" fly. Placeringen har været forskellig, men det mest gennemførte blev indført fra maj 1983. Næsten alle flyene fik et klarmeldernavn og pilotnavn malet med hvide bogstaver under frontruden på højre side af forkroppen. Et af flyene, RT-655, havde dog en hvid hestesilhouet og et klarmeldernavn. Det var ikke et udtryk for manglende respekt for den pågældende pilot, men klarmeldereren, J.W. Pedersen, var meget hesteinteressert og gik under øgenavnet "Tarok".





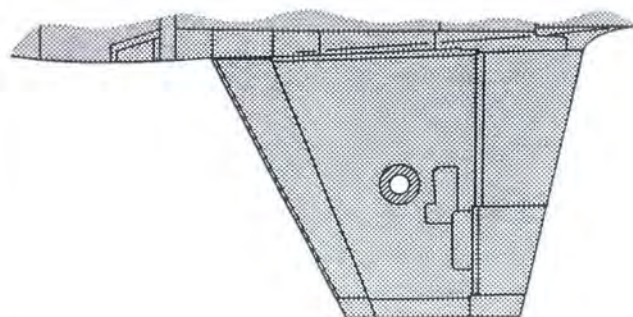
HEROVER:
R-702 har fået en hane på halefinnen i 1974. Det er en hilsen fra den franske eskadrille EC 2/10 'Seine'.
Foto: FLV Historiske Samling

TIL VENSTRE:
Igen har en fransk eskadrille været på spil. Denne gang har R-349 fået en sort/hvid stork på baggrund af en lyseblå? pil. Billedet er taget i 1974. Også set på R-755.
Foto: FLV

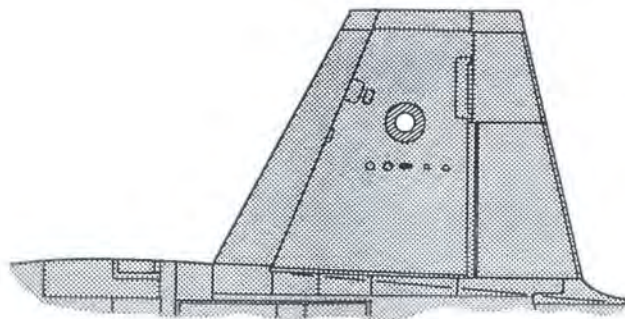
NEDERST TIL VENSTRE:
Her ses "Tarok" på RT-655 i januar 1986. Se den nærmere omtale nederst på side 4.
Foto: Per Nielsen

NEDERST TIL HØJRE:
Dette skjold er en hilsen fra Luftwaffe's 2. Staffel/Jagdbombergeschwader 32. I NATO-sprog kaldes enheden 322 Sqn; deraf nummeret øverst til højre i skjoldet. Bundfarve er sort, bånd, tal og omruds er gule, medens dragen og bogstaverne er røde. Billedet viser venstre luftindtag af R-703 den 28. september 1982. Foruden R-703 er også R-342, R-647 og RT-684 set med dette mærke.
Foto: TINBOX

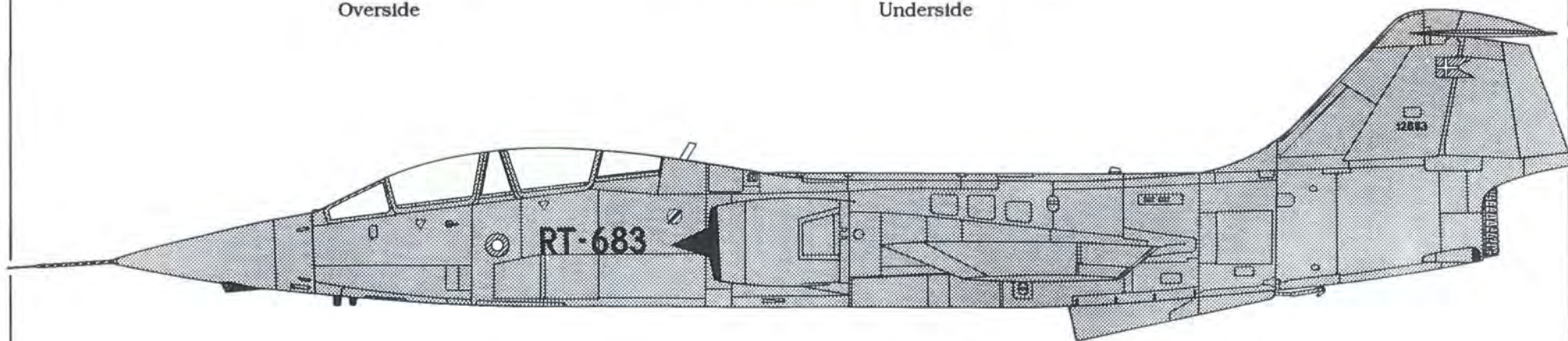
TF-104G ca. 1980



Overside

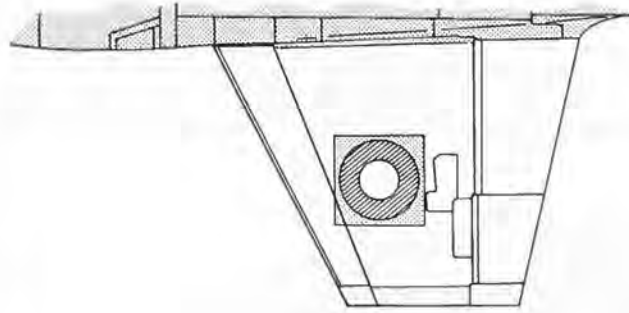


Underside

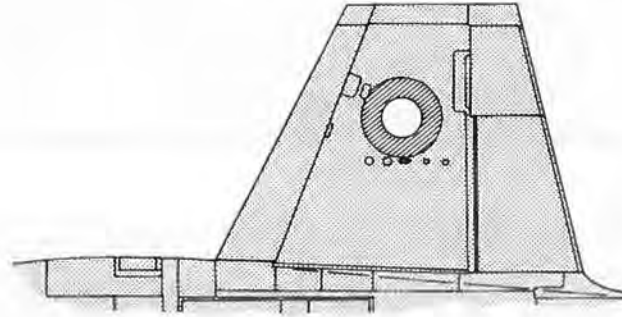


Flyets grundfarve er forsvarets standard mørkegrønne farve, SM/67 blank med højglans finish. Radomen er dog mat. Listerne langs underkanten af canopyglasset og glasset over electronic compartment er malet med SM/67 blank, men på nogle fly blev de malet hvide. Antennen bag cockpittet er hvid, men på nogle fly blev den malet med SM/67 blank. Luftindtaget og RWR-antenner under radome og på bagkroppen er sorte, halvmat. Spidsen af pitotrøret er umalet aluminium, medens den tykke del er SM/67 blank med en gul spiral rundt om. Advarselstrekanterne på forkroppen er røde. Tankdækslet er rødt med en hvid skråstreg. Flynumrene på forkrop og hale er sorte. Bemærk, at flynummeret på forkroppen er placeret længere tilbage end på det tidligere bemalingskema.

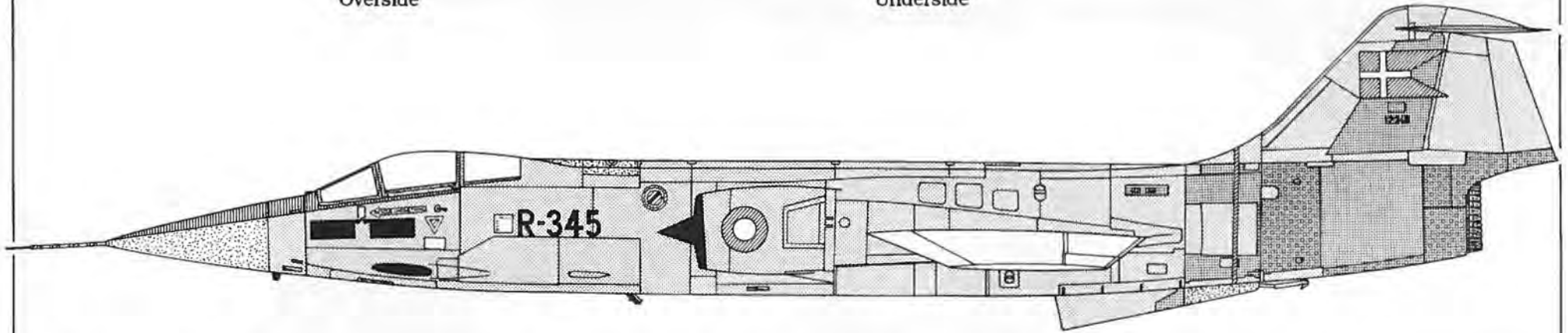
F-104G ca. 1967



Overside

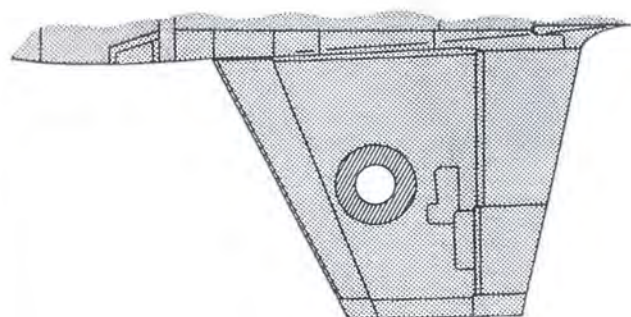


Underside

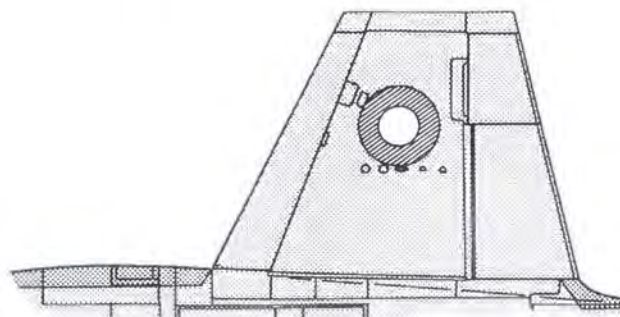


Flyets grundfarve er lys grå med en nærmest silkeblank overflade (blank, men ikke højglans). De mørke områder på bagkroppen og halefinnen er naturmetal. Det samme gælder tiptanke, spidsen af pitotrøret og visse detaljer på canopy, forrude og bugfinne. Som man kan se af bogens billeder, har metalområderne forskelligt udseende, fordi der er tale om forskellige typer af metal (aluminium, rustfrit stål og titanium). Oversiden af vingerne er blank hvid, medens det kvadratiske område omkring rondellen er gråt. Radomen er lysegrå med en svag grøn undertone. De tre antenneområder på ryggen bag cockpittet, på undersiden af forkroppen ved kanonmundingen og bageste del af bugfinnen er gulligt grå (umalet glasfiber). Det samme gælder listerne langs underkanten af canopyglasset og glasset over electronic compartment. Anti-glarepanelet på oversiden af næsen foran cockpittet er mørk mat grå. Luftindtag og kanonmunding er sort, halvmat. Striben rundt om bagkroppen er rød, og den tykke del af pitotrøret er rødt og hvidt. Kokarder og flag er selvfølgelig røde og hvide. Flynumrene på forkroppen og på halefinnen er sorte. Advarselstrekanten på forkroppen er rød med hvid kant og sorte bogstaver. Den lille firkant under trekanten er gul med rød skrift. Lemmen over canopy jettison håndtaget er gul. Pilen er gul med sort tekst, medens de to instruktionspaneler er sorte med gul tekst. Ammostatuspanelet foran flynummeret er hvidt med sort overskrift og røde undertekster. Tankdækslet er rødt med hvid skråstreg; ringen omkring er rød.

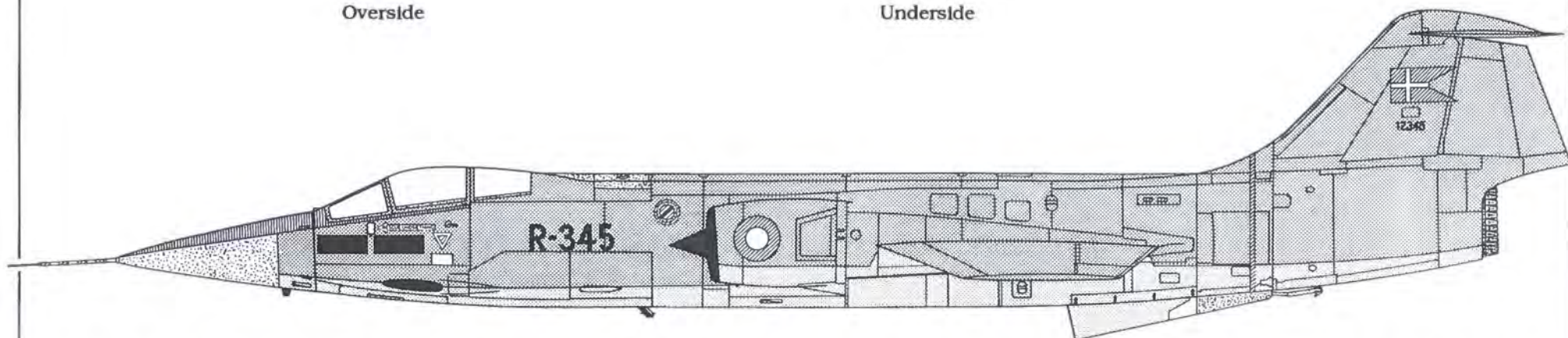
F-104G forsøgsbemaling 1968-1970



Overside

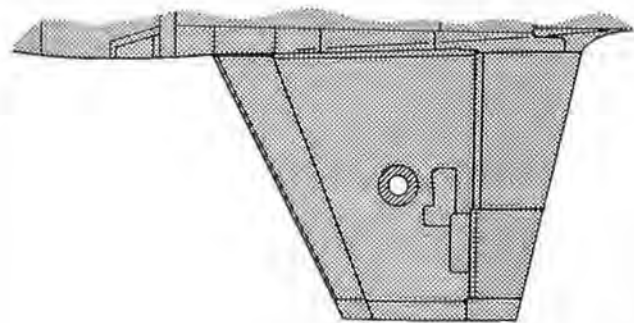


Underside

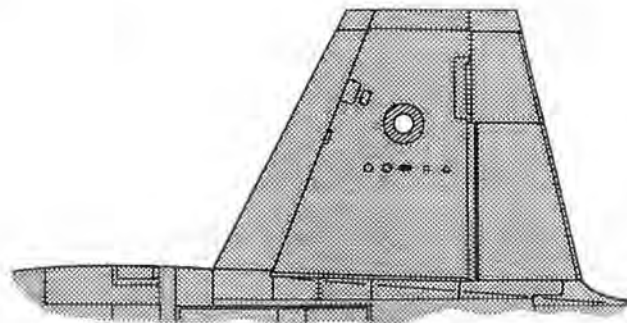


R-345 blev malet i denne forsøgsbemaling i.f.m. IRAN-eftersyn i 1968. Oversiden er malet med forsvarets standard, mørk matgrønne farve, SM/67 mat. Undersiden er på FMK's bemalingstegning angivet som malet med aluminiumsfarvet polyurethanmaling, men på farvebilleder ser det nærmere ud, som om den er samme lysegrå farve anvendt på den grå F-104G bemaling. Andre detaljer som anti-glarepanelet og skillelinjen mellem over- og undersiddefarverne viser, at FMK's tegning ikke er blevet fulgt i enhver henseende, så det er ikke usandsynligt, at bunden faktisk blev malet grå i stedet for aluminium. Radomen er lysegrå med en svag grøn undertone. De tre antenneområder på ryggen bag cockpittet, på undersiden af forkroppen ved kanonmunden og bageste del af bugfinnen er gulligt grå (umalet glasfiber). Det samme gælder listerne langs underkanten af canopyglasset og glasset over electronic compartment. Det lille trekantede område midt på bugfinnen er umalet rustfrit stål. Anti-glarepanelet på oversiden af næsen foran cockpittet er mørk mat grå. Luftindtag og kanonmunding er sort, halvmat. Stri-ben rundt om bagkroppen er rød. Den tykke del af pitotrøret er rød og hvid, medens spidsen er naturmetal. Kokarder og flag er selvfølgelig røde og hvide. Flynum-rene på forkroppen og på halefinnen er sorte. Advarselstrekanten på forkroppen er rød med hvid kant og sorte bogstaver. Den lille firkant under trekanten er gul med rød skrift. Lemmen over canopy jettison håndtaget er gul. Pilen er gul med sort tekst, medens de to instruktionspaneler er sorte med gul tekst. Tankdækslet er rødt med en hvid skråstreg og rød ring omkring.

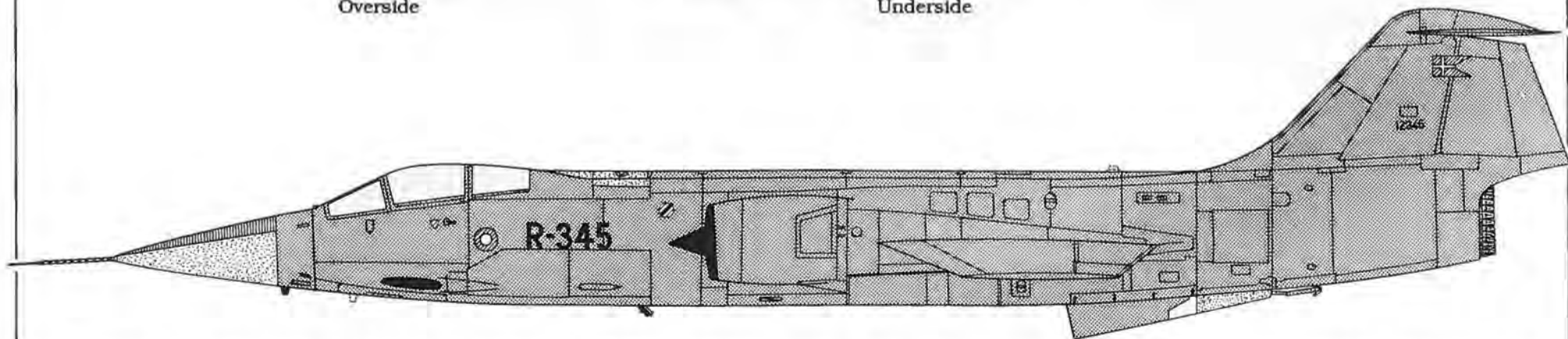
F-104G ca. 1971



Overside

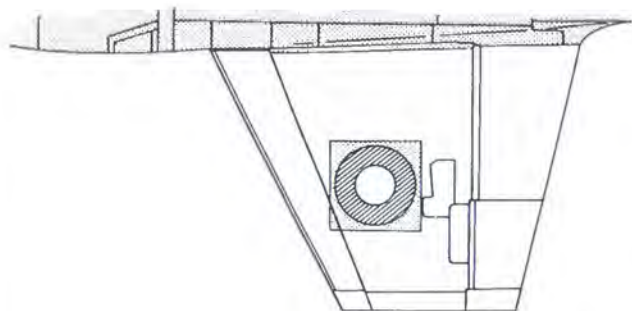


Underside

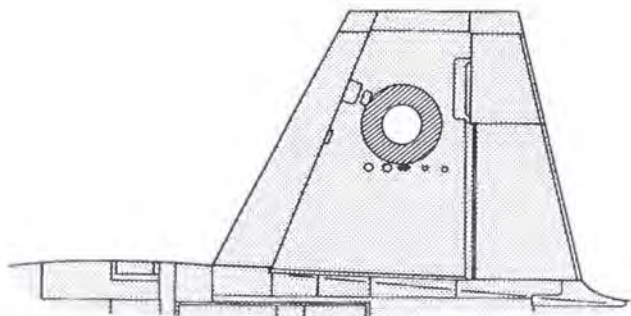


Flyets grundfarve er forsvarets standard, mørk matgrønne, SM/67 mat. Radomen er lysegrå med en svag grøn undertone. De tre antenneområder på ryggen bag cockpittet, på undersiden af forkroppen ved kanonmundingen og bageste del af bugfinnen er gulligt grå (umalet glasfiber). Det samme gælder listerne langs underkanten af canopyglasset og glasset over electronic compartment. Det lille trekantede område midt på bugfinnen er umalet rustfrit stål. Anti-glarepanelet på oversiden af næsen foran cockpittet er mørk mat grå. Luftindtag og kanonmunding er sort, halvmat. Den tykke del af pitotrøret er SM/67 mat med en tynd gul spiral omkring, medens spidsen er naturmetal. Kokarder og flag er selvfølgelig røde og hvide. Flynumrene på forkroppen og på halefinnen er sorte. Advarselstrekanter på forkroppen er røde. Tankdækslet er rødt med sort skråstreg. Fra 1970 og fremefter blev antenneområderne malet med SM/67 mat, og fra midten af 1970'erne blev også radomen malet. Herved forsvandt det mørkegrå anti-glare panel. Fra midten af 1970'erne blev antennen under forkroppen flyttet lidt bagud, og der blev monteret antikollisionslys på ryggen (begge dele vist med stiplede linier på tegningen). Fra 1976 og fremefter blev flyene malet med SM/67 blank, der har højglans finish. Radomen forblev dog mat på de fleste fly. Omkring samme tid blev den hvide streg over tankdækslet genindført. Glasfiberlisterne langs underkanten af canopyglasset og glasset over electronic compartment blev malet hvide på nogle fly, medens de blev grønne på andre. De samme generelle retningslinier gjaldt for een- og tosædere, så tegningen af TF-104G i grøn bemaling giver et indtryk også af eensædernes bemaling i de sidste år.

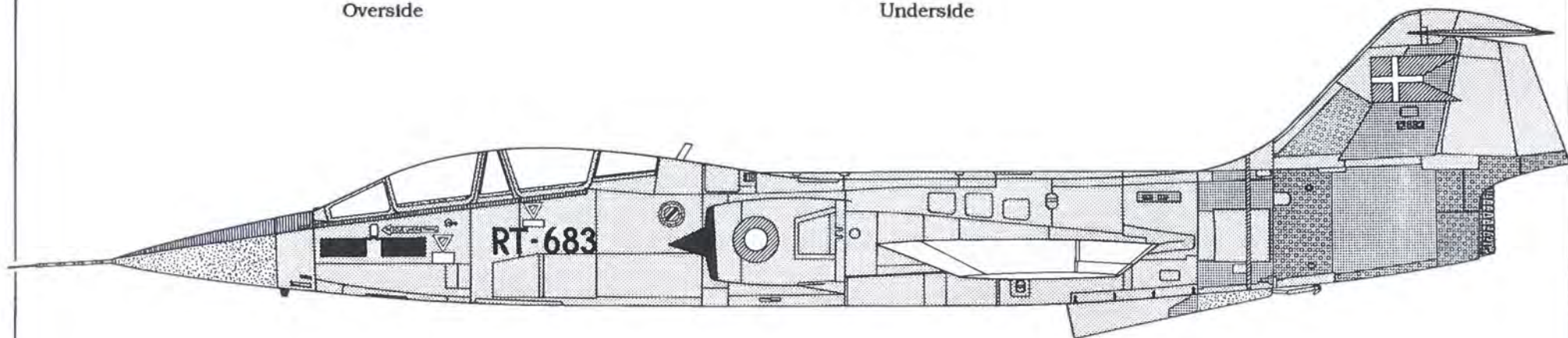
TF-104G ca. 1968



Overside



Underside



Flyets grundfarve er umalet aluminium. Det samme gælder tiptanke og spidsen af pitotrøret. De mørke områder på bagkroppen og halefinnen er også naturmetal, men fremtræder i andre nuancer fordi der er tale om magnesium, rustfrit stål og titanium. Oversiden af vingerne er blank hvid, medens det kvadratiske område omkring rondellen er gråt. Radomen er lysegrå med en svag grøn undertone. De to antenneområder på undersiden af forkroppen og bageste del af bugfinnen er gulligt grå (umalet glasfiber). Det samme gælder listerne langs underkanten af canopyglasset og glasset over electronic compartment. Anti-glarepanelet på oversiden af næsen foran cockpittet er mørk mat grå. UHF-antennen bag cockpittet er hvid. Luftindtaget er sort, halvmat. Striben rundt om bagkroppen er rød, og den tykke del af pitotrøret er rødt og hvidt. Kokarder og flag er selvfølgelig røde og hvide. Flynumrene på forkroppen og på halefinnen er sorte. Advarselstrekanteerne på forkroppen er røde med hvid kant og sorte bogstaver. Den lille firkant under trekanten er gul med rød skrift. Lemmen over canopy jettison håndtaget er gul. Pilen er gul med sort tekst, medens de to instruktionspaneler er sorte med gul tekst. Tankdækslet er rødt med en hvid skråstreg og rød ring omkring.

et godt FORSVAR
gavner FREDEN +



Lyre & Valbo - 8473

Giv alt, hvad du har i dig. Så gi'r vi en stribe

Vi søger folk til uddannelse som linieofficerer i søværnet og flyvevåbnet. Men der er også spændende muligheden i hæren og hjemmeværnet.

Vi kan love dig to ting: Det bliver hårdt - og umagen værd - forsvarets lederuddannelser stiller store krav til alle dine evner. I den kommende tid har vi særligt brug for emner til nogle af de teknisk prægede uddannelser i søværnet og flyvevåbnet:

Søværnet: Operativ linie/skibsførereksamen. Teknisk linie/maskinmester-eksamen med videregående elektronikuddannelse.

Flyvevåbnet: Taktisk kontrolofficer/Luftværnsoperativ gren (bl.a. HAWK raketbatterier). Kontrol- og varslingsofficerer/edb-styret radarovervågning m.v. Teknisk officer/forsyning, drift og vedligeholdelse af højteknologisk udstyr m.v. Stationsoperativ officer/stationsforsvar og uddannelse af bl.a. værnepligtige.

Selv om disse uddannelser handler meget om avanceret teknologi, så er det ledere,

og ikke teknokrater, vi uddanner - vi har brug for helstøbte mennesker, der kan motivere og inspirere andre.

Hæren og hjemmeværnet har også en række spændende uddannelses tilbud, hvor du både vil få med avanceret teknologi og mange mennesker at gøre. Vil du vide mere om disse muligheder, kontakt da venligst FVR.

I første omgang skal du bruge 4-6 år
Alt efter værn varer officeruddannelsen fra 4 til 6 år. Og det er kun begyndelsen, videreuddannelse er som bekendt en del af forsvarets lederudvikling.

Vi stiller store krav
Studentereksamen, HH, HF eller HTX med gode kundskaber i dansk, engelsk og matematik, eller tilsvarende eksamen, er mindstekravet.

Få mere at vide om dine muligheder:
Ring eller skriv til FVR efter brochurer og et ansøgningsskema.
Telefon: 44 68 21 22



FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse
Postboks 145, 3500 Værløse