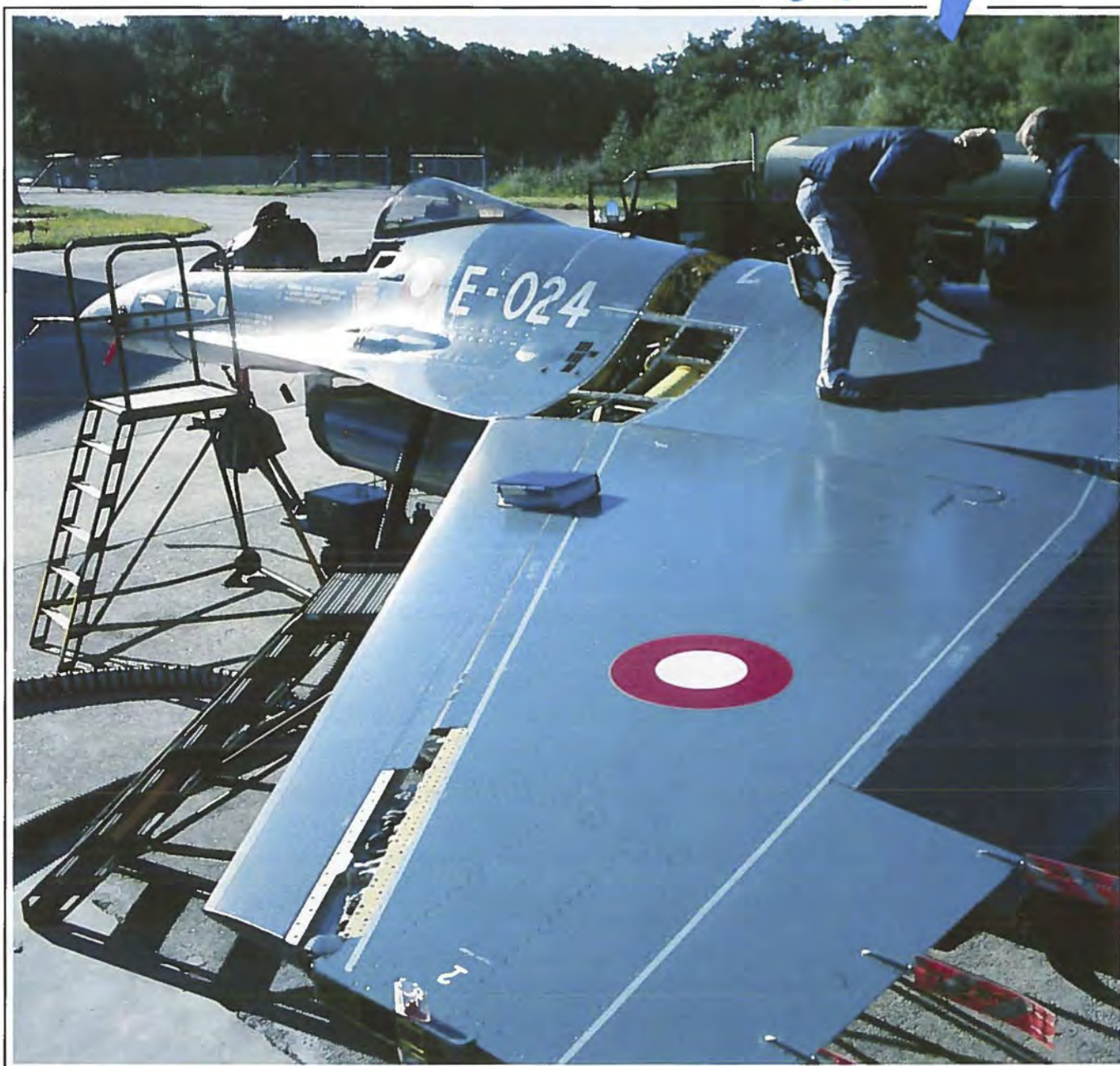


FLY

nett



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberstløjtnant
J.F. Jørgensen (FØN).
(ansvarshavende)
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50 lokal 5701

Major
S.H. Hartov
Forsvarsministeriet
33 92 32 83

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

POSTADRESSE:

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

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 89 36 50
Omslag : ABC tryk, 44 97 10 80
Sidste frist for indlevering af stof
til næste nummer af FLYnyt er
1. MAJ 1996.
Hvis muligt bedes artiklerne af-
leveres på diskette.

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

FORSIDEBILLEDET:

Et par teknikere fra Hovedværk-
sted Aalborg er ved at gøre den
første af tre brugte F-16 til Flyve-
våbnet, E-024, klar til prøvflyv-
ning. Det nye forsvarsforlig inde-
holder blandt andet anskaffelse
af endnu fire brugte F-16. Både
prøveflyvningen og forsvarsfor-
liget kan du læse mere om inden
i bladet.
Foto: E. Frikke, Vejrtjenesten,
FSNAAL.

Til gavn for dansk forsvar	3
Værst af alt er usikkerheden	4
Ikke alt er sort	5
Jeg er tilfreds - men ikke glad	8
Danmarks berømteste jagerpilot er død	9
I natten kold og klam	10
På job over Adriaterhavet	13
Pilotens øjne på jorden	16
Det hele skete per refleks	18
Flere fly og våben - færre ansatte	20
Vi anmelder	21
En ære og et privilegium	22
Flyvevåbnet er lidt stolte af jer	24
Fennec er fleksibel og smidig under indsats	25
Danmarks største provinslufthavn får lufthavnsekadrille	28
Luftvakuering i containere	29
Hangar tre er et særligt sted	30
Lange dage med briefinger	33
Litauisk transportfly på besøg på Flyvestation Vandel	32
De "nye" F-16 klar - næsten	35
Da den Sorte Ravn fløj fra Flyvestation Vandel	37
Radiosonden lukket -genåbnet på Karup	40
FIGARO gav 67.000 kr.	41
Vore Drager i Amerika	42
En flyver står til søs	43
Hjælp - Vi mangler flymekanikere	47
Opgavens løsning vigtigere end spørgsmålet om liv og død	48
Fondens tak for en god indsats i mange år	50
Bosnia i Herzegovina	51
Pip fra Holland	53
Vi anmelder	55
Der lå en såret mand på vejen	56
Besøg på Flyvestation Tistrups kirkegård	56
De lander også i Hamborgs gader	57
Alouette M-070 er kommet på Marinemuseet i Aalborg	59
Vi anmelder	59
Journalister er flinke folk	60
Flyvestation Skrydstrup med i kampen om de unge ansøgere	61
Tegneserie i farver	62



Side 10



Side 25



Side 57



Side 61

Til gavn for dansk forsvar

Af Niels Ahlmann-Olsen
Forsvarspolitisk ordfører
Det konservative folkeparti

Efter næsten et års venten, fik det danske forsvar endelig sikret de økonomiske rammer frem til næste årtusinde. Det skete, da regeringen og Det konservative folkeparti i forbindelse med finanslovsaftalen for 1996 indgik en aftale om forswarets økonomi for de næste fire år.

*Sønderborg og Varde kaserner bliver bevaret.

*Uddannelsesindsatsen opprioriteres med mønstringer og høj øvelsesaktivitet.

*Der bevilliges ekstra 549 mio. kr. til indkøb af nyt materiel.

De ændringer, der er fulgt i kølvandet af afslutningen på den kolde krig, er bl.a. en anderledes NATO struktur for så vidt angår antallet af flyvestationer. Ændrede behov i NATO regi skaber nye forhold også for det danske flyvevåben. Derfor samles flyvevåbenets opgaver på færre flyvestationer end hidtil.

Flyvevåbenet berøres, idet Flyvestation Vandel og Flyvestation Tirstrup nedlægges som deployeringsflyvestationer. Dog forbliver Hærens Flyvetjeneste på Flyvestation Vandel og dele af Flyvestation Tirstrup vil fremover blive anvendt som depotområde.

Udover disse ændringer følger indkøb af fire brugte F-16 fly, samt anskaffelse af præcisionsvåben og hjelmmonteret sigteudstyr til F-16 flyene. Der sker ændringer indenfor



*Niels Ahlmann-Olsen,
forsvarspolitisk
ordfører,
Det konservative
folkeparti.*

flyvevåbenet, men samtidig sikres uddannelsesindsatsen og antallet af F-16 fly, således at der også fremover vil eksistere et troværdigt dansk luftforsvar.

For værnene under et er der tale om en fornuftig aftale, der sikrer rimelige rammer for indkøb og opdatering af materiel.

Aftalen gør det muligt for dansk forsvar at disponere og dermed at motivere stampersonel, værnepligtige og civilt ansatte. Det betyder meget for

effektiviteten og dermed troværdigheden omkring forsaret, at disse forhold er på plads. I modsat fald vil forsaret ikke være i stand til at rekruttere personel til Den Internationale Brigade, og Danmark har dermed ikke mulighed for at opfylde sine internationale forpligtelser i forbindelse med det fredsbevarende arbejde.

De ydre rammer er dermed faldet på plads for det danske forsvar, og der er sikret ordentlige arbejdsbetingelser frem til årtusindeskiftet.

Flyvestation Tirstrup

-Værst af alt er usikkerheden

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

Fællestillidmand for CS personalet på Flyvestation Tirstrup, Gert Eriksen, siger,

-Personalet er sure, og det er der to grunde til. Den ene er, at der ingen afklaring er på situationen. Der står i rapporten, at flyvestationen nedlægges som deployeringsflyvestation, men ikke at den skal lukkes. Den anden er den melding, der kom fra den civile lufthavnschef, Poul Stenbøg, om at man kunne bygge en ny lufthavn ved Hammel. Det skal ses i lyset af, at han for mindre end et år siden gav udtryk for, at han sagtens kunne drive Tirstrup uden vores hjælp.

-Hvornår tror du lukningen, bliver en realitet?

-Hvis vi kommer dertil, at vi skal lukke, kan det først blive til juni 1998, for indtil da har vi kontrakt med Aarhus Lufthavn, konstaterer Gert Eriksen tørt.

Civil ansættelse

-Mener du, at der vil være civile jobs at få ved lufthavnen, hvis nu det værste sker?

-Om det lige bliver vores folk, der får jobbene, er ikke til at sige. Det der er helt sikkert er, at lufthavnen skal bruge nogenlunde det samme typer personel, eller næsten. Vi ved jo, at udnyttelsen af personalet på Billund lufthavn er utrolig rationel, men selvfølgelig vil der være jobs at få.

Leve videre

Gert Eriksen siger ligeud, -Vi har regnet ud, at Tirstrup kan leve videre med ca. 80 ansatte. Det vil koste ca. 16 mio kr. i lønninger, og hertil kommer så vedligeholdelses- og driftsudgifter. Lufthavnen, der i mange år

ikke har betalt, hvad det koster, så at sige, kunne så få lov at betale kostprisen. På denne måde vil Flyvevåbnet få en flyvestation i en mølpose, som, hvis tiderne igen ændres, meget hurtigt vil kunne bringe i fuld operativ stand.

Rejser væk

-Er folk begyndt at søge væk?

-Det paradoksale er, at man i lang tid har sagt nej til folk, der er søgt andre steder hen. Indtil nu har tre forladt brandstationen for enten at arbejde hos Falck, eller i Billund lufthavn.

Det har været med til at øge usikkerheden og utrygheden mellem folk. De to pressemeddelelser, der er kommet her efter forsvarsforliget, har gjort usikkerheden endnu mere udpræget, ingen ved, heller ikke jeg, hvad der rent faktisk skal ske. Vi får forskellige forklaringer og udlægninger afhængig af, hvem vi spørger.

Information

Gert Eriksen siger videre, at man fra flyvestationens ledelse har fået al den information, ledelsen har haft, men det har heller ikke kastet endelig lys over situationen.

Han sidder med brochuren, -Flyvevåbnets værdigrundlag i hånden og siger, -Det, der sker i øjeblikket, lever under ingen omstændigheder

op til det. Flyvevåbnet har skrevet i denne folder om information til, og respekt for medarbejderne. -Når det er sagt, slutter han, er det dog min grundopfattelse, at vi altid modtager den information der er til rådighed. Det hjælper bare så lidt i denne situation.

Faglig stolthed

Chefen for Flyvestation Tirstrup, oberstløjtnant F. von Gersdorf Carstensen (VON), siger til FLYnyt,

-Det er min politik, at alt, hvad jeg ved, bliver lagt frem for personalet, det fortjener de. -De har en utrolig faglig stolthed og moral. Når man har med den slags mennesker at gøre, forpligter det ledelsen meget langt. Også til at genansætte dem i stillinger andre steder.

Kun pressemeddelelsen

-Lige nu har jeg kun pressemeddelelserne at holde mig til, og ved derfor ikke mere end alle andre. I morgen skal generalmajor L. Tophøj (TOP) og de øvrige niveau II chefer til møde i Forsvarskommandoen og på torsdag er der møde i Flyvevåbnets chefgruppe, hvor jeg håber på en bedre afklaring af situationen.

Så snart jeg har den, vil den blive bragt videre til personalet, slutter VON.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando

Ikke alt er sort

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

Forsvarsforliget har været en kendsgerning siden begyndelsen af december måned. For de ansatte ved flyvestationerne Tirstrup og Vandel var forliget enten en hel eller delvis skuffelse. Det samme gør sig gældende for de ansatte ved Nærluftforsvarseskadrille 670 på Flyvestation Aalborg.

Forligsteksten er blevet 'oversat' på mange forskellige måder, og vi bad derfor chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tohøj (TOP) om at belyse det indgåede forlig, som det ser ud fra Flyvertaktisk Kommandos side.

Ikke euforisk

-Er du tilfreds med det indgåede forsvarsforlig?

-Jeg er tilfreds, men jeg er ikke euforisk, Lød svaret. Vi fik at vide, at udtalelsen skal forstås i lyset af de forventninger, han havde til det kommende forlig. -Vi havde levet i en lang periode uden forsvarsforlig. Det er en pest, at leve under de vilkår, fortsatte TOP. -Nu har vi et forsvarsforlig, der giver os noget bedre vilkår end det værst tænkelige, og mulighed for langtidspanlægning.

Men kendsgerningen er, at Flyvevåbnet bliver beskåret kraftigt. Jeg er glad for, at vi har fået et forlig og ordnede vilkår, -men entusiasmen kan jeg godt styre.

Rapporten gælder

-Hvordan ser fremtiden ud for Nærluftforsvarseskadrille 670?

-Forventningerne til eskadrillen er, at de kommer til at afvikle luftværnskanonsystemerne L/60 og L/70. Formentlig kommer L/70 i mølpose i en

kort overgangsperiode medens Stinger missilet implementeres, men herefter taler vi om en ren Stinger-enhed. TOP siger, at konsekvensen af overgangen til Stinger bliver, at når Stinger missilet er endelig implementeret, vil styrken af officerer og stampersonel ved eskadrillen være reduceret til ca. 35% af det nuværende. TOP lægger ikke skjul på, at han gerne havde beholdt L/70 All Weather-systemet (altvejr), blandt andet fordi Stinger-systemet kun kan fungere optimalt i god sigtbarhed.

Nærluftforsvarseskadrillens fremtid i organisationen bliver i Luftværnsgruppen. Om dette siger TOP, -Vi ønsker at samle alt landbaseret luftforsvar under en hat. Også for at kunne binde de enkelte elementer i det jordbaserede luftforsvar bedre sammen. Vi tror på, at det er en bedre løsning. Det er der ikke fuld enighed om, men det bliver sådan.

-Betyder implementeringen af Stinger et større samarbejde med Hærens Stinger-enheder?

-Det, Hæren indtil nu har udviklet på Stinger-området, er sket med støtte fra Flyvevåbnet. Der vil fortsat blive et nært samarbejde på det område. Jeg er også overbevist om, at vi får en aftale om at låne deres udstyr, så vi kan komme hurtigt i gang. I det hele taget kommer vi til at arbejde meget tæt sammen, som vi har gjort i hele Hærens opstartsfasen. Her spillede Flyvestation Skagen en meget central rolle i blandt andet uddannelse i luftforsvar.

Flyvevåbnet ser i øvrigt store muligheder i den fælles udvikling af HAWK/STINGER-systemet.

Tirstrup lukker

-Når man taler med personellet på Flyvestation Tirstrup, er det som om der stadig er håb om, at flyvestationen ikke lukker helt ned? Hvad er din kommentar til det?



-Forligsteksten taler sit klare sprog, og når jeg taler med vore foresatte myndigheder, Forsvarskommandoen og Forsvarsministeriet, så er det rapporten, der ligger til grund for de enkelte delelementer i forliget. Og her står helt klart, at Tirstrup nedlægges. Om man kan forestille sig nogen mellem løsninger i forhold til dette, det må tiden vise.

-Det folk på Tirstrup tænker på, er vel, om den civile flyvning kommer til at fortsætte.

-Kan det blive med Flyvevåbnets hjælp?

-Hvis det nogensinde bliver en mulighed, så skal de civile myndigheder bede om Flyvevåbnets støtte og sige, -Vi betaler! Men det ligger ikke i kortene, som der ser ud nu. Det man ærligt må sige til folk er, -Flyvestation Tirstrup nedlægges! Smerteligt som det må være.

Vandel - en glæde

På én vis glæder TOP sig over den beslutning der blev truffet vedrørende Flyvestation Vandel. Ikke mindst fordi, der på Vandel er gode vedligeholdelses- og operationsfaciliteter, som netop er renoveret, og derfor skal have en vis afskrivningsperiode før man siger, -Nu du'r de ikke mere! Og derfor er beslutningen omkring Vandel meget fornuftig.

-Om Vandels fremtid på længere sigt, kan man intet sige, forsætter

(Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP) dybt koncentreret om at udfylde logbogen efter endt flyvning)

TOP. Et er dog sikkert, det vil det næste forsvarsforlig give svaret på.

-Kan det tænkes, at Flyvevåbnet fremover vil anvende Vandel under en eller anden form?

-Som beslutningen er nu, skal banesystemet på Vandel ikke vedligeholdes. Omvendt må man sige, -Vi har aldrig nogensinde i Forsvarets historie lavet en rapport, der er blevet fulgt til punkt og prikke. Der er altid undervejs sket det, at vi har fundet en anden løsning på et problem og sagt, -Det her er vist bedre. Man skal blot huske, at hver gang vi laver en variation, der koster penge, skal der laves en variation et andet sted, som giver en tilsvarende besparelse!

-Kan Vandel bruges til Hærens øvelser, hvori der blandt andet indgår helikoptere?

-Det er tænkeligt, men skal Hard Surfaces (hårde overflader) bruges til landing med helikoptere, skal de vedligeholdes. Ellers er de næsten farligere at bruge, end hvis man lander i et recognosceret område ude i terrænet. Men man kan sagtens lande med helikoptere på Vandel. HFT er der jo og har kvalificeret personellet, der kan foretage den nødvendige recognoscering. -Så jo, det er en oplagt mulighed at bruge Vandel til den slags øvelser.

Plads til personellet

-Forliget betyder, at mange skal flytte indenfor de næste fire år. Er der plads til dem andre steder i Flyvevåbnet?

-Ja, det er der. Vi har frygtet det værste, og vi har været tilbageholdende med at ansætte nyt personel. Vi har en tilpasningsperiode, og har erfaringerne fra tilpasningen af Karup at bygge på.

-Vil det fortsat være princippet med, at en person søger en stilling, får den, men først kan frigøres fra sin



nuværende stilling om nogen tid. Hvorefter det tjenestested, der har den ledige stilling, må vente på at få den besat?

-Det er de samme principper, der gælder, som vi sidst vedtog sammen med organisationerne. At vi så oplevede, at enkelte ikke syntes, at principperne lige passede på dem. Ja så glemte man ind imellem, at vi havde vedtaget disse principper i fællesskab for at gavne helheden.

-For Vandels vedkommende vil det blive en meget blød proces. For Tirstrup derimod, er det sådan, -Man skal flytte og kommer ikke tilbage. For nogen på Vandel kan løsningen blive, at de efter at have gjort tjeneste ved en anden flyvestation, efter en tid kan komme tilbage igen når andre rejser, eller bliver pensioneret.

-Et eksempel kan være den tekniker fra Karup, der gjorde tjeneste i Bevogtningstjenesten på Skagen i en periode, inden han vendte tilbage til Karup, som tekniker. I helt specielle tilfælde har vi haft personel gående i overnorm, mod at man et andet sted var i undernorm. Dette for at tage hensyn til medarbejdere, som snart skal på pension.

-Har du nogen fornemmelse af, hvornår de stillinger, der skal nedlægges, bliver udpeget? -Det er min opfattelse, at det vil ske så hurtigt, som muligt, men de stillinger, der skal nedlægges, er jo identificeret i rapporten. Men vi skal i skarp dialog med flyvestationerne, og personelorganisationerne skal inddrages. Vi skal i hele denne proces huske, at intet er statisk. TOP tror imidlertid

ikke på, at selv en forværring i den udenrigspolitiske situation vil føre til en genoprettelse og bemanning af de nedlagte flyvestationer. Han siger klart, -Har man først nedlagt en flyvestation, er det en irreversibel beslutning. Det vil koste en Storebæltsbro at genoprette dem. Vi kan bare se syd for grænsen og se, hvor hurtigt en nedlagt flyvestation forfalder. Og det ved de mennesker, der har besluttet dette, der er ingen vej tilbage.

Nyt materiel

Indkøbet af yderligere fire F-16 fly er en del af det forlig, man lagde op til i det forrige forlig. Dengang havde Flyvevåbnet opgjort sit behov for Attrition-fly (nedslidningsfly). Forsvarskommandoen og Forsvarsministeriet kiggede dengang på det muliges kunst, og det mulige var, at der kunne anskaffes 10 fly. Tre er blevet indkøbt og yderligere fire skal anskaffes. De 10 er altså nu blevet til syv.

-Det betyder, siger TOP, -At den nuværende struktur kun holder, hvis vi er heldige. Om vi senere kan få lov at købe fly til erstatning, for det/de, der muligvis havarerer, det undgår man at tale om.

Om det med havariraten siger TOP, at Flyvevåbnet har været utrolig dygtige, men også utroligt heldige. Og man kan så forsøge at analysere grundene til, hvorfor det går så godt. -Med beslutningen om at opdatere HAWK-systemet får vi et system, der virkelig er levedygtig og som vi kan være bekendt at have kørende ind i det næste årtusind. Systemet bliver meget lettere at håndtere og det får en større kapacitet. Og sidst, men ikke mindst, det får en tredimensionel radar, der betyder en arbejdsmæssig kolossal lettelse.

Vi har allerede reduceret antallet af personel så meget vi kunne, men vi kan stadig holde systemet 'varmt'.

Bliver det ikke holdt varmt, du'r det ikke. Omvendt må vi sige, bemanningen kan ikke være lavere. Vi har så at sige reduceret bemanningen, 'på forskud'.

Om Stinger-missilet siger TOP, at det er et godt 'godtvejrsmisil'. Flyvevåbnet har fået det, fordi Hæren allerede har det, og det vil være helt urimeligt at købe en anden type. Samtidig gentager han, at han er sikker på, at Flyvevåbnet fortsat vil have et godt samarbejde med Hæren om udbygning af systemet og uddannelse af personellet.

Ikke alt er sort

-Det er vigtigt for mig at sige, fortsætter TOP, -At ikke alt er sort! Vores tre store våbensystemer, er inde i en sund udvikling, hvad vi kan være tilfredse med. F-16 systemet er under Mid-Life Update (middel levetids opdatering) og med indkøb af præcisionsvåben kan vi måle os med de bedste.

Med opdateringen af HAWK-systemet og sammenkædning af hele det landbaserede nærluftforsvar, kan vi også der måle os med de bedste.

For ikke at glemme opdateringen af Kontrol- og Varslingsgruppen. Den er mindst lige så vigtig, men blot ikke så synlig. Automatiseringen af Bornholm, integreringen af alle sensorer i et system, uskiftningen af radaren på Skagen og efterfølgende forhåbentlig på Skrydstrup (Bækskov). Alt dette gør, at Kontrol- og Varslings-systemets 'våbensystemer', som er grundlaget for hele luftforsvaret i området, kan man næsten ikke forlange bedre. Ikke mindst nu, da det bliver mobilt.

-Hvis man glemmer alt det sure, -Lukning af flyvestationer, nedskæring i antallet af attritionfly, mv., så forbliver de tre hovedvåbensystemer, som vi bygger alt andet op omkring, intakte.

Flyvestation Skrydstrup

Åbent Hus

Tekst seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

Søndag den 16. juni går det igen løs. Flyvestation Skrydstrup holder åbent hus fra klokken 9 om formiddagen til klokken 1630.

Meget at se på

Seniorsergent Helge Jacobsen siger til FLYnyt, at flyvestationen glæder sig til at slå portene op for publikum. -Vi ved på nuværende tidspunkt ikke med sikkerhed, hvad vi kan vise frem, men programmet forventes at komme til at omfatte:

- En fast udstilling med militære fly, herunder også en del fly 'øst-fra', samt civile fly, svævefly, veteranfly og endelig modelfly.

Aktiviteter

- Der vil blive faldskærmsudspring og demonstration af forsvarets helikoptere.
- Hertil kommer udstilling af materiel og udrustning fra for eksempel raketeskadrillerne.
- Ingen vil komme til at savne de kendte udstillinger fra Hjemmeværnet, soldaterforeningerne og de foreninger der holder vore gamle fly flyvende.

Håber på stort besøg

Seniorsergent Helge Jacobsen fortæller, at i 1992 var besøgstallet omkring 60.000 personer, og det endda på trods af godt strandvejr. Han er ikke i tvivl om, at dette års arrangement vil trække fuldt så mange. Af hensyn til arrangementer i landsdelen den pågældende dag, blev pressemeddelelsen allerede udsendt før jul sidste år.

Flyvestation Vandel

Jeg er tilfreds - men ikke glad

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

Her om formiddagen, andendagen efter det indgåede forsvarsforlig, sagde fællestillidsmand for CS afdeling Vandel, Holger Nielsen til FLYnyt.

-Ud fra de givne forudsætninger er jeg tilfreds, men bestemt ikke glad for det indgåede forsvarsforlig. -Jeg beklager dybt, at flyvestationen har mistet sin deployeringsstatus. Jeg havde frygtet det, der var meget værre, nemlig at HFT blev flyttet til Flyvestation Karup. I hemmelighed havde jeg håbet på, at vi havde beholdt vores deployeringsstatus.

-Hvad siger dine kolleger til beslutningen?

-Jeg har næsten ikke haft tid til at snakke med dem. Tirsdag var vi til møde i Herning. Landsformanden Finn Busse søgte at få noget mere konkret at vide i Forsvarsministeret, men herfra lød det blot, at det var rapporten, man havde vedtaget.

Må vi få en afklaring

Holger Nielsen venter som alle andre på flyvestationen spændt på, hvad fremtiden bringer. Holder man sig til rapporten, skal der ske en reduktion på 27 årsværk, på dansk personer, i stampersonelgruppen.

FLYnyt har talt med adskillige medlemmer af CS. Usikkerheden er enorm. Især i Stations- og Operationsafdelingen og ved Eskadrille 684 er usikkerheden udtalt. -Kan det virkelig passe, at der kun skal være to mand på brandstationen? Spørger SSG Ebbe Damgaard. Han får som alle andre, der stiller spørgsmål, intet svar.

Det generelle er, at ingen rigtigt forstår, at man delvist kan lukke en velfungerende flyvestation. Den bedste forklaring på det skete kom fra fællestillidsmand Holger Nielsen, der

da vi talte med ham sagde, -Det er en svær pille at sluge, men vi må jo se i øjnene, at verden omkring os er meget forandret på det forsvars- og sikkerhedspolitiske område. Vi er, når alt kommer til alt, sluppet billigt.

Genbeskæftigelse

Holger Nielsen er meget vel klar over, at det ikke er morsomt at skulle til at flytte. -En ting er jeg helt sikker på, siger han, -Der bliver ikke problemer med at finde plads til det personel, der bliver i overskud på andre flyvestationer. Han understreger, at han vel ved, at det er en ringe trøst, men dog bedre end en direkte afskedigelse.

Hurtig information

Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER) indkaldte til det, han kaldte et, -Stand up meeting, i hangar 4, hvor

han sagde til personalet, -Det er mig magtpåliggende at informere Jer alle så hurtigt, som det er muligt. Lige nu kan jeg kun sige til jer, at det er det, der står i rapporten, der er udgangspunktet for reduktionen af flyvestationen. Jeg vil dog bede jer tage det lidt med ro. Vi kender endnu ikke opgaven. Vi ved derfor heller ikke, hvad slutfacit på reduktionerne bliver. Implementeringsperioden for tilpasning af personelstrukturen er i rapporten fastsat til at skulle begynde 18 måneder fra beslutningen er truffet. Så der er nogen tid at løbe på. Stationschefen meddelte, at han skal til et møde i Flyvertaktisk Kommando i næste måned, hvor han mente, man vil få mere at vide, og lovede, -Så snart jeg ved noget, vil I igen blive indkaldt til et Stand up Meeting igen. Det kan godt være, det kun varer fem minutter, men jeg ønsker ikke, at I skal informeres gennem pressen om flyvestationens og dermed jeres egen fremtid.



'Stand Up Meeting' på Flyvestation Vandel. Personalet lytter spændt til, hvad chefen for flyvestationen, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER), har at berette om flyvestationens fremtid.

Danmarks berømteste jagerpilot er død

**Hans A. Schrøder,
Chef for Flyvevåbnets Bibliotek**

Oberst Kaj Birksted, OBE, DSO, DFC pp, er død i England i en alder af 80 år. Oberst Birksted var det eneste danske "Ace" i Royal Air Force under krigen. Han blev vurderet særdeles højt af alle de piloter, der kendte ham ikke blot på grund af sin beskedne fremtræden, men først og fremmest på grund af hans talent for at løse alle problemer vedrørende det flyvende personel. Hans organisationstalent og den hurtighed, hvormed han klarede alle vanskeligheder, var exceptionel.

Kaj Birksted var født i Boston i USA, men flyttede som barn med sine forældre til Danmark. I 1938 blev han som søløjtnant uddannet som pilot i Marinens Flyvevæsen. Den 9. april 1940, da tyskerne besatte Danmark, var han vagthavende officer på Luftmarinestationen. Danmarks besættelse gjorde et så dybt indtryk på ham, at han allerede omkring en uge efter flygtede til Sverige i en robåd. Han fortsatte til Nordnorge for der at fortsætte krigen mod tyskerne, men på det tidspunkt var slaget allerede tabt, og han blev sammen med de allierede evakueret til England.

Birksted kom ind i det norske flyvevåben og tilbragte omkring 6 måneder på flyveskolen "Little Norway" i Canada. Dels blev han omskoleet, og dels fungerede han som instruktør. I begyndelsen af 1941 blev han overført til England og gjorde tjeneste i No 43 Squadron, hvor han fløj Hurricane. I juli 1941, da det norske flyvevåben oprettede en jagereskadrille, Squadron 331, blev Birksted overført til denne enhed. Hans store viden om luftkamp og lufttaktik kombineret med hans hurtige opfattelsesevne og brændende entusiasme medførte, at

til trods for at han hverken var norsk eller britisk, blev han alligevel udnævnt til Squadron Leader og chef for eskadrillen i perioden fra august 1942 til april 1943, hvor han afsluttede sin første operative periode. Han ledede eskadrillen i 60 operationer, hvor han i de 11 stod i spidsen for hele Wing'en. I denne periode nedskød eskadrillen 17 fjendtlige fly, havde 8 sandsynlige nedskydninger og beskadigede 23 fjendtlige fly. Den 12. marts 1943 førte han eskadrillen mod et tysk raid over Themsens munding, og takket være hans fremragende lederskab, blev 6 tyske fly skudt ned og 4 beskadigede. De næste 2 måneder var han instruktør på the Fighter Leaders School, som nød godt af den energi og omhu, han lagde for dagen i sin undervisning. Birksted vendte tilbage til operativ flyvning på North Weald i juli 1943, og i august blev han udnævnt til Wing Commander Flying. I den følgende tid nedskød hans Wing 39 fjendtlige fly, havde 5 sandsynlige nedskydninger og 18 beskadigede. Selv mistede hans Wing i denne periode kun 4 piloter. Disse enestående resultater skyldtes først og fremmest Birksteds fremragende lederskab i luften og hans omhu og sunde sans på jorden.

Efter at have fløjet henved 500 timer på operative missioner, dels som chef for den norske eskadrille, dels som Wing Commander Flying for hele Wing'en, blev Birksted i marts 1944 overført til hovedkvarteret for No. 11 Group. Her blev han chefens rådgiver for alt vedrørende dagjageroperationer og blev ansvarlig for planlægning af Group Fighter Cover og for alle eskorteoperationer om dagen. Denne periode omfatter de intensive jageroperationer til støtte for invasionen i Normandiet, slaget om Arnhem og de daglige eskorteopgaver for Bomber Command under deres



*Kaj Birksted.
(Foto udlånt af Flyvevåbnets Historiske Samling.)*

angreb på mål i Tyskland. Da krigen sluttede, vendte Birksted tilbage til Danmark. Han blev leder af "Kontoret for luftmilitære Sager" og senere formand for "Det luftmilitære Udvalg". Han var således en af drivkræfterne bag etableringen af et selvstændigt flyvevåben. Da Flyvevåbnet blev oprettet den 1. oktober 1950, blev flyverløjtnant af 1. grad i søværnets reserve, oberstløjtnant i det norske flyvevåben, Kaj Birksted, omsider udnævnt til oberstløjtnant i Flyvevåbnet. Han blev fra samme dag ansat som chef for Flyvevåbnets stab og to dage senere udnævnt til oberst. Den kun 35 årige oberst, som havde vist så fremragende lederevner under krigen, løb imidlertid ind i en række vanskeligheder med, hvad man kunne kalde "the establishment". Resultatet var, at Birksted i 1954 forlod Danmark og fik en civil stilling i NATO, først i Paris og senere i Bruxelles. Da han blev pensioneret, trak han sig tilbage og boede siden i England.

Kaj Birksted vil ikke blot blive husket som en fremragende pilot, en strålende taktiker og en modig Wing Commander Flying; men han var også en enestående officer, som med sit fornemme eksempel var en inspiration for alle, som han kom i kontakt med ikke blot i det norske flyvevåben og Royal Air Force under krigen, men også i den meget vanskelige opbygningsperiode for dansk militærflyvning og etableringen af Flyvevåbnet efter krigen.

Flyvestation Vandel

I natten kold og klam

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

Det er mandag formiddag. I briefingrummet sidder de alle sammen lunt inden døre. „De“ er Personelsektionen og Regnskabskontoret.

De udgør modtagelseskomiteen for de næsten 100 genindkaldte, der forventes at møde op i løbet af de næste par timer. Og det gør de. Vi møder tre af dem ude i vindfanget. Humøret fejler ingenting, og de ser frem til at møde de „gamle“ kammerater fra for fem år siden. Udenfor er det råkoldt og gråvej. Det skal blive meget værre.

„Nyt tøj“

Efter at være blevet registreret, fået udleveret penge og navneskilt, går turen til forsyningsdepotet 20 km væk. Ikke som i gamle dage på åben lastvogn. Nej nu er der ruf over og, som tegn på den tiltagende „blødsødenhed“ tæpper på bænken på lastbilens lad.

Depotet ligner alle andre depoter, en lang skranke med udrustningen lagt i nette stabler. Alt skal gå ordentlig til. Den genindkaldte starter turen ned langs skranken bevæbnet



I den tykke formiddagståge øves, - Rensning af hus! Her foregår det exercermæssigt. Husets grundareal er vist med hvide minestrimler.

med en papirsæk til at fylde „godterne“ i. Sidste station på turen er Hugo Jensen, han sælger tykke grønne og tynde sorte sokker. Det ser ud til, at alle skal have sokker - en klog disposition viser det sig senere.

Hamskifte

I de uopvarmede lokaler og teltet udenfor kryber gåsehuden frem, alt medens der skiftes ham fra civil til uniform. Det er den gamle kampuniform, der udleveres til de genindkaldte. Det kalder ikke på misundelsen, tværtimod.

Det er ikke alt det udleverede, der passer. I „gamle dage“ passede det udleverede altid, uanset størrelse. I dag var der en livlig trafik tilbage for at få et par støvler, hvor hele foden kunne være i, eller bytte en jakke, som kunne nå hele vejen omkring overkroppen.

En enkelt førte en indædt kamp med de lange snørebånd, som man selv skulle montere i støvlerne. Efterhånden kom der styr på tingene. Papirsækken blev i stedet fyldt med det civile kluns og repetitionslektionerne kunne gå igang.

Ned på maven igen

Hjemme i teltbyen på Flyvestation Vandel stod instruktørerne og ventede på at tage fat på genopfriskningen af tidligere indlærte militære færdigheder, hedder det vist.

Her var befalingsmænd af reserven og kadetter fra Flyvevåbnets Officersskole sammen med folk fra Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole, som skulle ud for at afprøve teorierne i praksis. Den morgen vi kiggede forbi var der stadig rim på græsset i skyggen. Ude i det våde græs krøb en gruppe fremad under indøvelse af de rigtige kommandoer



„Vær så god! siger flyveroverkonstabel Inge Bramsen fra Lagertjenesten, -Her har du din foldekniv. Den genindkaldte er hermed klar til at skifte til kampuniform.“

og rapporteringer. Humøret så ikke ud til at fejle noget.

De, der ikke krøb rundt på maven, var på skydebanerne i Vingsted og på Flyvestation Karup.

Enhedsuddannelse

Lektionen, -Rensning af bygning, havde intet at gøre med hverken skurebørster eller højtryksrensere. Huset skulle ryddes for fjender. „Huset“ var synliggjort med minestrimler på jorden. Alt foregik ekcersermæssigt og måske en smule trægt.

-Der mangler lidt motivation hos dem, sagde en af instruktørerne. Vi spurgte, om ikke det var ledelsen, der skulle motivere de genindkaldte. Svaret mangler. Senere så vi på, da et hus skulle renses, og hvor huset var lavet et rigtigt hus. Det virkede overbevisende, og trægheden var forsvundet. Råbene, skuddene og atmosfæren i almindelighed gjorde situationen lidt spændt. Selv om det kun var en øvelse.

Barske drenge

Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole (FLSR) var stort set tomt for mennesker i en uge. De skulle være ankommet til Flyvestation Vandel om natten med en C-130 Hercules. Sådan gik det ikke, presset på Eskadrille 721 blev for stort, så sergenteleverne blev „fløjet“ til Vandel i lastbiler. Garanteret en skuffelse.

Kommandostationen var godt bevogtet. Sergenteleverne, der fungerede som angribere, skulle angribe stedet. Observationer godtgjorde, at forsvarerne havde oprettet en pigtrådsspærring tværs over vejen. Man kunne altså ikke bare køre ind. Heldet kom dem til undsætning. En civil bil skulle ud gennem afspærringen. Da der blev åbnet for den, fræsede lastbilen med angriberne ned mod kommandostationen og klemte sig



Færdselsreglerne skal overholdes. -Først ser man til venstre og så til højre og igen til venstre, inden vejen forceres. Sludder! Her indøves bevægemåder i terrænet og man skal over den vej.

igennem hullet. -Det på trods af, forklarede en af deltagerne, at vi nåede at tømme fire bånd fra maskingeværet ind i lastbilens førerhus.

Han var af den opfattelse, at sergentelevers overlevelsessevne er noget større end de fleste andres.

Våd og kold

Mod øvelsens slutning besøgte vi Eskadrille 654 Alfa's kommandostation. Sløringen i ansigtet på de fleste var, som en falmet filmstjernes.

-Tyk, men stribet og krakeleret. Humøret derimod syntes ikke at fejle noget. Vi talte med menig Karsten Kjær fra Eskadrille 654 Alfa. Til dag-

lig er han klejnsmed hjemme i Limfjordsbyen Lemvig, men lige nu let maskingeværskytte i eskadrillen.

Jo, det havde været en rimelig skrap øvelse, -Vi har haft nok at se til hele tiden, fortalte han. Han lagde ikke skjul på, at der ind imellem var forekommet ting han fandt noget urealistiske, men generelt havde det været en god, men våd og kold øvelse, slutter en meget rødøjet Karsten Kjær samtalen.

Der var rimelig fredeligt på kommandostationen. Det gav tid til at få spist en klemme eller for repareret. Menig J.S. Nielsen, København, brugte tiden til at få bragt orden i camouflagen, i ansigtet.



*-Lille spejl på
Volkswagen der, hvem er
??? Nej, menig J.S.
Nielsen, København,
stillede ikke dette
spørgsmål, han var bare
ved rette på sin
'Feltmake-up' da vi kom
forbi.*

Under pres

Vi kiggede ned i kommandostationen i bunkeren. Her sad den nyudnævnte taktiske fører, oberstløjtnant Vittus Nielsen sammen med kaptajn Brinck. Vittus havde skiftet job til øvelses-

leder, og de to havde virkelig fået deres sag for. Radioen kværner hele tiden meldinger ind om dette og hint. Fra måske overflødige rapporter til krav om nye forsyninger.

Vi spurgte oberstløjtnant Vittus Niel-

sen, -Går øvelsen planmæssigt? -Det er jeg ikke helt sikker på, men det vil jeg gerne fortælle dig mere om på mandag, hvor jeg har et samlet overblik over, hvordan det er gået.

Det blev tirsdag efter øvelsen inden kunne vi spørge P. Vittus Nielsen, - Hvordan gik det så?

-Det blev en meget lærerig øvelse for alle parter, siger han. -Det blev også en øvelse, hvor vi fandt ud af, at vi skal lave incidents (hændelser), der enten kan trækkes ud, eller have andre, der kan skydes ind, hvis øvelsen på grund af faktorer vi ikke er herre over, er ved at gå i stå.

-Hvorfor det?

-Fordi vejret hindrede nogle incidents i at finde sted og betød, at nogen kom til at køre i tomgang. Og den slags må ikke ske. Det kan i værste fald betyde, at vi kommer til at sende det mønstrede personel hjem med en negativ oplevelse.

-Vi lærte også af øvelsen, at der er uddannelser vi skal have frisket op, så vi kan gøre tingene bedre næste gang.

Gode kampdommere

-Vi havde nogle fortrindelige kampdommere. I stedet for at gå rundt i oprejst stilling med armbind på, så krøb og kravlede de sammen med de øvrige personel.

De havde deres egen kanal på FLORA'en (radio), det gav mulighed for at indspille hændelser på stedet. De kunne illudere mortarild og andre ting, hvilket gav lidt mere liv i øvelsen. Vittus Nielsen understregede, at eleverne fra FLSR gjorde en god figur under øvelsen.

-De er fantastisk dygtige, sagde han. Hans konklusion på øvelsen var, at meget gik godt, men at der også er en del at rette, -På den måde, kan man sige, slutter han -At det var en god mønstring.



Klejnsmed, Karsten Kjær, Lemvig, var under snauset, hvid i hovedet af træthed, men han havde ikke mistet humøret.

Danskere i Operation Deny Flight:

På job over Adriaterhavet

**Af major F.B. Johansen NATO
Airborne Early Warning Force**

Klokken er 6 om morgenen; stedet er Geilenkirchen i Tyskland, hjembase for NATO's E-3A Sentry radar-overvågningsfly. 17 besætningsmedlemmer fra syv forskellige NATO-nationer mødes, for atter at flyve en mission over Adriaterhavet i forbindelse med Operation Deny Flight og Decisive Edge. Efter en kort briefing om vejr, starttidspunkt, luftrumsrestriktioner undervejs, samt efterretninger om situationen i Bosnien-Hercegovina, er der tid til en times missionsplanlægning - og ikke mindst kaffe. Fem fra besætningen kører direkte ud til flyet for at gøre teknikken klar.

Ved alt og ser alt?

Beskrivelsen af dagens luftoperationer er indeholdt i en 40-sider lang Air Task Message, og den studeres indgående. Det samme gælder andre tasking meddelelser, ligesom ændringer til forskellige procedurer studeres og briefes. I løbet af dagens flyvning, kan vi forvente at blive kaldt op af omkring 150 andre forskelligartede NATO-flymissioner, der ønsker at få assistance af en eller anden karakter, fra Flight Following til Close Control. Ved Flight Following skal vi blot holde øje med den anden mission på vores radar, medens Close Control i realiteten betyder, at vi bestemmer den anden missions kurs, højde og hastighed.

Proceduren dikterer, at vi skal kunne se alt, vide alt og kunne alt - hvilket ikke er særlig realistisk. Vi er nok mere i den situation, at vi ser mere og ved mere end de fleste, og derfor skal alle fly i området omkring det tidligere Jugoslavien kalde os for, som nævnt tidligere, at få vores assistance. Fra det tidspunkt, hvor et fly



Artiklens forfatter, MJ Finn B. Johansen, sidder foran en række af radar-konsoller i E-3A-flyet.

Foto: FOV

forlader den civile flyvekontrol ved den italienske østkyst for at flyve over Adriaterhavet, eventuelt ind over Bosnien-Hercegovina og senere samme vej tilbage, er flyet under "kontrol" af NATO E-3A'en.

On station

Fire timer efter vi mødte i Geilenkirchen, er vi nået frem til operationsområdet og afløser en af de to E-3'ere, der har haft vagten før os. Han melder "off station", og så overtager vi vores del af radarovervågningen. På nær de stille perioder om natten, hvor der kun er een E-3 "on station", er vi to radarfly i området for at have kapacitet nok til at yde den nødvendige assistance. Vi oplever stort set alle flyvende discipliner under denne operation: Nærstøtte til landstyrker (CAS), undertrykkelse af fjendtligt luftforsvar (SEAD), patruljer mod fjendtlige jagerfly (OCA/CAP),

recognoscering (RECCE), elektronisk opklaring (ELINT), lufttankning (AAR) og kontrol af transportflyvninger. Især på grund af de bosniske serberes luftforsvarsmissiler, har det i perioder været nødvendigt for alle flyvninger over Bosnien-Hercegovina, at have SEAD-eskorte med. Disse fly kunne enten jamme missilbatteriernes radarer eller ødelægge dem ved hjælp af specielle anti-radar missiler. Specielt efter Dayton-fredsftalen er det ikke længere så aktuelt med SEAD-eskorte, undtagen når der skal flyves recognosering omkring Banja Luka i det vestlige Bosnien-Hercegovina. Her er der stadig missiler af typerne SA-2, -3 og -6, som ikke er taget ned endnu.

Fyld den op, tak

På dagens mission er det vores opgave at kontrollere CAS, SEAD, ELINT og RECCE, medens den anden E-3A

NATO har fællesfinansieret ialt 18 af disse Boeing E-3A Sentry radarovervågningsfly med radaren monteret i den karakteristiske tallerken over kroppen. Herudover har Frankrig og Storbritannien anskaffet ialt et dusin tilsvarende fly af typerne E-3D og E-3F.
Foto: TINBOX.



tager sig af OCA/CAP og lufttransportflyvningerne til Tuzla og Sarajevo. Størstedelen af de fly, vi kontrollerer i dag, kommer fra baser i Italien eller fra det amerikanske hangarskib, USS America, som ligger i Adriaterhavet. Kun de større fly, som Hercules-specialversionerne, KC-135 tankerflyene, TR-2 recog-nosceringsflyet og os selv kommer fra baser udenfor Italien.

Efter start skifter jagerflyene til kontrol af "Magic", som er vores kaldesignal. På grund af den store afstand mellem baserne og operationsområdet har de fleste fly behov for at lufttanke på vejen ud. Vores første opgave er derfor normalt at lede dem hen til tankerflyene. Selve kontrollen af lufttankningerne klares i dag af en amerikansk mobil radarstation, så flyene skifter til deres kontrol efter ca. en halv times flyvning.

Arbejdsdeling

Efter endt lufttankning skifter flyene igen til vores kontrol, hvorefter vi dirigerer dem ad korridorer til et punkt over Bosnien-Hercegovina. På dette tidspunkt begynder missionen reelt for de fly, vi kontrollerer. Alle fly kender selvfølgelig sin opgave hjemmefra, men de såkaldte offensive missioner modtager nu den endelige opgave fra ABCCC, et amerikansk modificeret Hercules-fly, benævnt EC-130, der fungerer som flyvende kommandostation. Lige som os er ABCCC'en i løbende kontakt med luftoperationscentret i Vicenza, Italien. Opgaven, som flyene har fået hjemmefra, kan være god nok, men lige så ofte er der ændringer til flyenes mål, kontaktpunkt, frekvenser el. lign. eller noget så simpelt som vejret. Af denne grund skifter de forskellige offensive missioner til ABCCC's frekvens, når de flyver ind i Bosnien-Hercegovina, og denne frekvens deles vi så videre om. ABCCC'en

forklarer om opgaven, og vi fortsætter med at yde Flight Following og advare om eventuelle trusler. Desværre yder ABCCC ikke 24-timers dækning, så det hænder, at vi også må udføre denne opgave, men ikke i dag.

Nu er jagerflyene over Bosnien-Hercegovina den følgende times tid, og hvis der er tale om en nærstøtte-mission, er den i kontakt med en jordbaseret måludpegningsenhed, TACP (se artiklen "Pilotens øjne på jorden"). Efter endt mission giver piloterne deres første tilbagemelding om missionens forløb pr. radio enten til ABCCC eller til os, den såkaldte Inflight Report. Den videregiver vi så til operationscentret i Vicenza, som bruger oplysningerne til eventuelt at justere opgaverne for de følgende missioner. Flyene flyver herefter hjem til deres baser, nogle gange med lufttankning på vejen, nogle gange uden.

Ændringer giver arbejde

Således forløber missionen ideelt, set fra vores side, men tit sker det alligevel, at missionen ændres af den ene eller anden grund. CAS-missioner ændres til CAP, tankningerne forløber ikke som ventet, en afløser kommer ikke i luften osv. Så er det, at vi i samarbejde med operationscentret i Vicenza må finde alternative løsninger. I de situationer tjener vi virkelig vores penge som operationscentrets forlængede arm. Som de, der "ved alt og kan alt" - eller som blot ved mest.

Nu må læseren ikke tro, at der kun er een mission over Bosnien-Hercegovina ad gangen. Det hænder, at operationscentret får givet samme opgave til flere missioner på samme tidspunkt i samme område. Så får vi travlt med at adskille disse, så vi undgår "near miss" situationer, eller det der er værre.

Luftforsvarsmissionerne (OCA/CAP)

er som regel nemmere at håndtere. Deres opgave løses i et højere højdebånd og uden besværlige geografiske restriktioner. Til at begynde med yder vi Flight Following, indtil et andet fly skal interceptes. Herefter begynder vi at yde egentlig kontrol med missionen. Interceptioner over Bosnien-Hercegovina udføres efter næsten de samme procedurer, som anvendes med vort hjemlige jagerberedskab. Efter at amerikanske jagerfly over Irak ved en misforståelse skød et par af deres egne helikoptere ned for noget tid siden, er operationscentret forståeligt nok blevet meget restriktivt. CAP-missioner er normalt af tre timers varighed med 1-2 optankninger undervejs.

Den vigtige varsling

En anden side af vores mission, som jeg endnu ikke har nævnt, er den varslingsmæssige. En side, som altid har været mindre glørværdig, end det at snakke med flyvemaskiner, men mindst lige så vigtig. I modsætning til de områder, vi ellers er vant til at arbejde i, er der i Bosnien-Hercegovina ikke nogen "venligtsindede" radarstationer, hvorfra beslutningstagerne kan få et billede af luftsituationen. Derfor er det også utroligt vigtigt for operationscentret i Vicenza, at vi leverer et identificeret billede af lufrummet over Bosnien-Hercegovina. Identifikation "ven eller fjende" er for så vidt i princippet nem nok, idet alt hvad der flyver i området, skal være autoriseret af operationscentret.

Med andre ord, hvis vi ikke kender til trafikken umiddelbart ud fra operationscentrets oplysninger, er det "fjendtligt". I virkeligheden er det knapt så nemt, idet der i Bosnien-Hercegovina er ganske mange helikopter, der tilhører de forskellige styrker (NATO/FN og de stridende par-

ter) Ikke alle har forståelse for vores behov for information om flyvninger i området. Siden starten af Deny Flight operationen har der været ca. 5.000 uautoriserede flyvninger. Alle er blevet kaldt på den internationale nød-frekvens, nogle er blevet interceptet, i nogle få tilfælde er der skudt varselsskud, og en enkelt gang har man skudt direkte på det uautoriserede fly. Det billede, vi producerede, bliver ikke kun sendt til operationscentret i Vicenza; også flådestyrkerne i Adriaterhavet har interesse i at se, hvad der foregår i luften.

Ud over ovennævnte er varslingsfolkene i besætningen også ansvarlige for, at alle oplysninger om aktive "fjendtlige" radarer videregives til de fly, der er under vores kontrol, samt til operationscentret for videre analyse. Vi indhenter ikke selv disse oplysninger; de kommer fra de elektroniske opklaringsmissioner i området. Vi er blot opsamlingspunkt.

Så går det hjemad

Efter at have virket som halvt jagerkontrollenhed og halvt flyveledelse i seks timer, og efter at have produceret det billede, som operationscentret holder så meget af, bliver vi afløst af den næste E-3A, og det bliver tid til at vende næsen hjemad. Som oftest lander vi 8-9 timer efter start. I bedste fald hjemme i Geilenkirchen, ellers i Italien eller Grækenland, hvor en stor del af flyvningerne udgår fra. En gennemsnitsdansker er således deployeret ca. 150 dage om året.

Siden den 16. juli 1992 har vi fløjet over 5.400 missioner i området svarende til mere end 43.000 flyvetimer. Med underskrivelsen af fredsplanen i Dayton er aktivitetsniveauet, på grund af de mange transportflyvninger for IFOR-styrken, gået op, men på længere sigt bliver der etableret en flyveledelse i Tuzla, og samtidig her-



En næroptagelse af radomen, hvor en almindelig radar og en sekundær radar (IFF) er monteret med ryggen til hinanden bag hver sin sorte radomehalvdel.

Foto: Fototjenesten FSNKAR.

med overtager Zagreb flyvekontrol nogle af vore opgaver. Som dansker er det spændende at arbejde med enheder, som vi normalt ikke har noget med at gøre, i opgaver vi aldrig har set - og det er ikke nogen øvelse.

Vi håber dog på, at vi i løbet af sommeren vil se operationstempoet dale betydeligt. Det vil give os tid til at genoptage træningen i resten af Europa, og, hvem ved, måske se lidt mere til familien.



Våbenskjold



Få lavet Deres våbenskjold hos os, vi laver topkvalitet.

Våbenskjoldene er håndmalede. Ingen formudgifter.

De får første eksemplar til godkendelse.

Vi leverer indenfor ca. 4 uger. Egen tegnestue og formværksted.

De sender os en skitse eller udkast, eller et tidligere våbenskjold, og vi ordner resten.

Pris eksempel på våbenskjold 17 cm. i højden:

Ved køb af 10 stk. våbenskjold pr. stk. kr. 180,00

Ved køb af 15 stk. våbenskjold pr. stk. kr. 170,00

Ved køb af 25 stk. våbenskjold pr. stk. kr. 155,00

Flyvervåbenskjold på træplade:

Ved køb af 10 stk. pr. stk. kr. 235,00

Priserne er excl. moms



Fabrikation og salg af medaljer og våbenskjold

CORA-TIN

Solbakkevej 3, 9870 Sindal

Tlf.: 98 93 04 05

Fax: 98 93 07 65



Et dansk TACP foran en deling kampvogne 500 meter syd for Sava-floden. Opgaven er recce for en af amerikanernes tilgangsveje til Tuzla. Artiklens forfatter ses til venstre i billedet med flyvevåben-kasket på.

Forward Air Control i Bosnien-Hercegovina: Pilotens øjne på jorden

**Af KN Herálvur Nielsen (HAL),
ESK 723 ALO ved NORDBAT 2/
NORDBRIG**

"Tango 2 anmoder om flystøtte!". En FN-observationspost er blevet beskudt af en kampvogn, og tilkalder flystøtte. To F-16 anflyver med stor fart, kaster en bombe, der falder ned mod målet. Med usvigelig sikkerhed styrer bomben mod en lille plet af laserlys på kampvognen. Et lysglimt, røg og et enormt brag og Tango 2's plageånd er forvandlet til forvredet jern. Men hvor kom laserlyset fra? Mens røgen stadig stiger op fra den

ødelagte kampvogn, pakker Forward Air Controlleren (FAC) sit laser-måludpegningsudstyr sammen i den pansrede mandskabsvogn, og kører tilbage flystøtteenheden, hvor han kommer fra.

Hvem er vi?

I den danske flystøtteenhed er vi ialt 11 mand, og vi har det meste af tiden været tilknyttet den nordiske FN-bataljon i Tuzla (NORDBAT 2). I forbindelse med overgangen til den NATO-ledede implementeringsstyrke (IFOR) er vi blevet tilknyttet den nordisk-polske brigade samme steds

(NORPOLBDE). Chefen er Air Liaison Officer og eneste flyvevåben-mand. Han har en kører og en radio-operatør til rådighed. Der indgår også to Tactical Air Control Parties (TACP), hvert under ledelse af en Forward Air Controller (FAC), der er kaptajn eller premierløjtnant fra hæren. Dertil kommer en vognkommandør, en kører og en signalmand i hvert TACP. En gang i februar tilgår også en ALO og et TACP fra Norge.

Vi har hidtil boet sammen med den danske kampvognseskadron i et gammelt busværksted. Forholdene er meget fine, med alle de faciliteter man kan tænke sig. Garagen er ind-

Vore PMV'ere er ikke længere hvide, men camouflerede. Denne PMV er døbt "Nemesis"; man må håbe for parterne i området, at de ikke begår hybris.



rettet med arbejdsområder, bade- og vaske-containere, kontorer og et fritidsområde med fodboldbane, klatrevæg og styrketræningsudstyr. I forbindelse med at vi overgår fra NORDBAT 2 til NORPOLBDE, skal vi flytte. Vi kommer i fremtiden til at bo ved brigadens hovedkvarter nogle få kilometer syd for Doboj.

Kun natudstyr mangler

Vi har næsten alt det udstyr, vi har behov for. Af køretøjer har vi to pansrede mandskabsvogne (PMV) og en Mercedes Geländewagen. Kommunikationsmidlerne er helt i top med UHF-, VHF- og HF-radioer og satellitkommunikationsudstyr. Specialudstyret omfatter laser-afstandsmåler, laser-måludpegnings-udstyr, kikkerter, satellitnavigationsudstyr (GPS) og FAC-computere. Det eneste, vi mangler, er noget bedre natoobservationsudstyr, end det vi har, men det er meget dyrt at anskaffe. Nyt udstyr ville gøre os i stand til at løse vores opgave næsten lige så godt om natten som om dagen.

Opgaven hidtil har været at være styrkereserve for bataljonschefen til forsvar af det FN-erklærede sikre område ved Tuzla. Og til forsvar af egne enheder i området. Det vil sige, at vi har haft en ret defensiv opgave. Efter at IFOR har overtaget operationen i Bosnien-Hercegovina, vil vi kunne anvendes, hvor brigadechefen skønner det formålstjenligt til løsning af pålagte opgaver. Dette kan også blive i offensivt øjemed.

Indsættelse af TACP

Indsættelse af TACP kan have følgende forløb. En observationspost er blevet beskudt. Brigadechefen beslutter at rekvirere flystøtte eller Close Air Support (CAS), som der hedder. Det TACP, som er på beredskab, bliver kaldt sammen og får en hurtig

briefing af ALO, hvorefter de kører mod det sted, hvorfra de skal arbejde. ALO'en, eller den FAC der ikke er på beredskab, udarbejder og sender så mange oplysninger som muligt om situationen op gennem NATO-systemet.

Disse oplysninger sammenholdes med alle andre tilgængelige oplysninger, og det besluttes, om man vil beordre fly til at udføre Close Air Support. Enten sendes fly fra Italien til området, eller også anvender man fly, der allerede er i nærheden. Undervejs til området får piloterne det meste af den information, de har behov for. Når piloterne kontakter FAC'en, giver han de sidste oplysninger, og så begynder han at "snakke" piloternes øjne hen på målet, ved hjælp af nogle nøje fastlagte procedurer. Populært sagt er FAC'en piloternes øjne på jorden. Når piloterne får øje på målet, får de tilladelse til at aflevere deres våben. Med denne procedure kan man opnå meget stor nøjagtighed ved samtidigt at anvende laser-måludpegning.

Close Air Support giver mulighed for at skifte mellem mål på et sent tidspunkt, i modsætning til Air Strikes, hvor piloterne har fået udpeget deres mål hjemmefra. Dette giver stor fleksibilitet og mulighed for at ramme, hvor det er mest givtigt. Anvendelse af Close Air Support formindsker også risikoen for Collateral Damage, d.v.s. skade på eksempelvis civile i nærheden af det egentlige mål.

Dagligdagen

I det daglige bruger vi det meste af tiden til at forberede os på indsættelse i forbindelse med en skarp mission. Vi recognoscerer i de områder, vi kan blive sat ind i. Normalt er det ene af de to TACP'er på beredskab, og det andet dermed fri til at køre recce. Et par gange om ugen køres en tur ud i området, for at vi kan lære terrænet at kende generelt og for at uddybe kendskabet til de steder, hvor vi har mulige stillinger.

Vi gennemfører FAC-træning, når vi kan komme til det. Hvis vejret tillader det, og hvis vi får tildelt træningsmissioner, kører træningen præcist, som om der var tale om en skarp mission; der bliver blot ikke kastet våben. Første og fremmest giver det god træning til FAC'en, men også til resten af TACP-besætningen. Det kræver nemlig nøje indøvet samarbejde af hele besætningen, for at gennemføre en skarp mission.

Vi uddanner i nyt stof og repeterer gammelt. Teorien bag alt vort tekniske udstyr opfriskes jævnligt. Og finder vi områder, som kan gøre os bedre til at løse vores opgave, så gennemfører vi øvelser eller undervisning i dem. Det kan eksempelvis være flykendskab eller samarbejde med sanitetspersonel i at evakuere en PMV, der er blevet beskudt. Vores vigtigste aktiv er vores materiel. Det bliver brugt meget, og derfor går der megen tid med vedligeholdelse, eftersyn og reparation, så det er klar til indsættelse når som helst.

Det hele skete per refleks

Tekst og foto seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

For flyveroverkonstabel Jesper Kingo Lystrup fra Eskadrille 541, Stevn, har hans korte karriere som frivillig i FNs fredsbevarende styrke i eks-Jugoslavien været mere dramatisk end som så. Den 18. september sidste år befandt han sig i bunker GUL 1, da en granat trængte gennem sandsekkene og eksploderede inde i bunkeren. Resultatet var en dræbt, en hårdt kvæstet og flere lettere sårede. Lystrup kom til at spille en afgørende rolle i den førstehjælp, der blev givet efter eksplosionen.

Hæder

Jesper Lystrups indsats i bunker GUL 1 den septemberdag blev bemærket hjemme i Danmark. Først fik han 10.000 kr. af Ole Erik Andersens fond, og herefter blev han inviteret til Flyvestation Skalstrup. Han kendte ikke selv grunden, som var, at chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP) ønskede at hædre ham i overværelse af flyvevåbnets chefer. Lystrup var noget overrasket over pludselig at være midtpunkt i forsamlingen, hvor TOP blandt andet sagde til ham.

-Hvad du måtte have oplevet i bunker GUL 1, kan ingen af os sætte sig ind i. Men din måde at reagere på i en så alvorlig situation er vi stolte af. Vi er glade for, at du har vist verden, hvordan flyversoldater klarer sig i en skarp situation. -Hæderen er det væneste træ i skoven, og derfor vil jeg gerne sige dig tak for din indsats og overrække dig denne påskønnelse.

Den efterfølgende klapsalve fra cheferne var langvarig. På påskønnelsen stod:

-Jeg ønsker hermed at tilkende-give min påskønnelse af den energiske indsats De ydede som FN-soldat

i Eks. Jugoslavien, i bestræbelsen på at redde kammeraters liv.

Under de givne omstændigheder reagerede De professionelt og modigt i en særdeles farefuld situation.

Endvidere er Lystrup blevet indstillet til Forsvarets tapperhedsmedalje.

Svært at komme til FN

Efter frokosten med cheferne talte vi med Jesper Lystrup. Han fortalte, at han til daglig gør tjeneste ved Eskadrille 541 på Stevn som hjælpeinstruktør på Launcher til IHAWK (Improved Homing All the Way Killer-Missile (Forbedret radarstyret dræber-missil), og i øvrigt har gjort tjeneste i Flyvevåbnet i 11 år. Han er ugift og bor i Greve. To gange har han forsøgt at blive FN-soldat før det lykkedes den 26. august 1995. Vi spurgte, hvad hans forudsætninger for at gøre FN-tjeneste var.

-Jeg er uddannet sygepasser og ammunitionsrydder på henholdsvis Jægersborg og Farum kaserner, og det var nok til, at jeg ved tredje ansøgning kom på FN grund- og beredskabskursus på Vordingborg kasernerne.

Anderledes

Jesper Lystrup fortæller, at så snart uddannelsen var færdig, gik turen til Dvor i Kroatien, hvor det ingeniørdetachment han hørte til, blev underlagt stabskompagniet.

-At komme derned var meget anderledes, siger han.

-Overalt lå der døde dyr og husene var spolerede. Til gengæld var landskabet utrolig smukt, det havde de dog ikke kunne ødelægge.

-Hvordan var jeres forhold til civilbefolkningen?

-Dem havde vi overhovedet ingen kontakt med. Den eneste gang var, da vi var oppe i Dvor by for at lukke for noget af vandforsyningen. Nogle

huse var blevet ramt af granater, og vandledninger var blevet sprængt, så vi måtte lukke for vandet, for at trykket ikke helt skulle forsvinde.

Krigen kommer

-Hvad skete der den 18. september?

-Klokken fem om morgenen startede vi på den obligatoriske 30 km DANBAT-march. På vej tilbage mod lejren så vi en del kroatiske køretøjer med broslagningsmateriel og gummibåde. Det undrede mig lidt, her var jo ikke andet vand end det, der var i Una floden. Fem km fra lejren kom en af vore spejdervogne, og vi fik at vide, at vi skulle gå tilbage igen. Vi havde ikke gået længe, før vi blev samlet op af vore egne køretøjer og kørt til lejren i Dvor. Her fik vi fat i vores udrustning og gik ned i bunker GUL 1.

Nede i bunkeren kunne vi tydeligt høre granatnedslagene. I de ca. halvandet døgn, vi sad i bunkeren, blev der talt ca. 260 granatnedslag. Lystrup fortæller, at der blev skudt med alle slags granater fra 20 mm luftværnsgranater til granater fra kampvogne til det, der hedder „pile-skud“. Det vil sige granater, der går gennem „alt“.

Ulykken

Om der var tale om sigtet skydning mod bunker GUL 1 ved Lystrup ikke. Derimod ved han, at to kroatiske kampvogne opholdt sig lige bag lejren. Inde i bunker GUL 1 sad der 13 mand og talte granatnedslag. Stemningen var spændt. Pludselig lyder der et enormt brag i bunkeren, som samtidig fyldes af støv.

-Derefter blev der helt stille, fortæller Lystrup.

-Jeg tændte min lommelygte for at se, om der var nogen, der trængte til hjælp. Jeg fik øje på konstabel Michael Madsen. Han gav nogle grimme lyde fra sig og jeg kunne se, at han var

Flyveroverkonstabel Jesper Kingo Lystrup, tv, da han af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj, fik overrakt dennes påskønnelse af sin indsats i bunker GUL 1 i Kroatien. (Foto Allan Kristensen, VÆRFOT).



hårdt såret i hovedet, meget hårdt såret. Vi fik organiseret hjælp fra den anden bunker til at få ham båret ud til den pansrede mandskabsvogn (PMV), som vi bruger som ambulance. Gulvet i bunkeren var belagt med skærver. Det var en fejl, ingen af os havde tænkt på. Vi kunne nemlig ikke slæbe de sårede over gulvet, de skulle bæres og det kræver folk med mange kræfter.

-Selv blev jeg i bunkeren for at se, om der var andre, der trængte til hjælp. Konstabel Jimmy Heuser blødte fra et alvorligt sår i benet, og han var også ramt i hovedet. Han har senere fået fjernet sit ene øje. Jeg fik ham forbundet, og han blev også båret ud i PMVen.

-Var der ingen panik?
-Det er det helt utrolige, der var ingen panik. Alle opførte sig stille og roligt og professionelt efter eksplosionen.

Flere sårede

Efter at de sårede var transporteret til det lille infirmeri i Kostanica, flyttede Lystrup og hans kolleger over i bunker GUL 2, som tilhørte ingeniørerne. -Da vi havde siddet der i et par timer, fortsætter Lystrup, fik vi at vide, at et missil havde ramt „Signalhøjen“ i Dvor by. Jeg tog min forbindelsestaske med, og i WOLF'en, et minesikkert køretøj, kørte vi derop. Jeg løb ind med min sygetaske og kunne konstatere, at de sårede ikke havde det værre, end at de kunne transporteres. Vi fik dem og tre andre ud i WOLF'en, og under turen til Kostanica forbandt jeg dem. På infirmeriet fik vi hilst på vore kammerater og fik at vide, at de hårdt sårede var fløjet til Zagreb. -Det var en meget heftig dag, siger han stille.

Civile i klemme

-Da vi kom tilbage fra Kostanica, gik vi ned i gæstebunkeren. Her sad tre

civile chauffører. De havde siddet der siden om formiddagen, og var udgået for cigaretter. Jeg hentede nogen til dem. Efter nogen tid flyttede vi over i bunker GUL 2.

-Hvor længe sad I i bunkerne?
-Vi sad der fra mandag formiddag til tirsdag aften, hvor vi blev evakueret. Lystrup siger om evakueringen, som fra anden side er blevet kraftig kritiseret. -Det er rigtigt, at vi blev evakueret i bløde køretøjer. Man skal blot huske på, at om natten blev der næsten ikke skudt, og derfor må det vel betragtes som sikkert nok, at der blev brugt bløde køretøjer. I øvrigt var der mange forskellige rygter om, hvordan vi skulle evakueres, inden det endelig blev til noget.

Ikke svare igen

-Havde I nogen mulighed for at se, hvem der skød på jer?

-Nej, vi kunne ikke se dem med det blotte øje. Folkene fra TOW-missilerne havde med deres sigte lokaliseret to stillinger. De kunne sagtens have nedkæmpet de to stillinger. Problemet var jo bare, at det måtte de ikke. FN-mandatet giver ikke den mulighed, og det var meget frustrerende.

Beskudt igen

Lejren blev evakueret til Petrinica, hvor personellet opholdt sig indtil afrejsen til Danmark. Tiden indtil afrejsen gik med at rydde lejrene. En dag, hvor Lystrup og hans chef kaptajn O. Klinkby var ude for at tømme en ammunitionscontainer, gik det galt igen. Lystrup fortæller, -Lige da jeg skulle til at klippe låsen til containeren over med en boltsaks, blev vi beskudt fra den anden side floden. Vi faldt ned så hurtigt, det kunne lade sig gøre. Efter nogen tid prøvede jeg igen. Med samme resultat. Klinkby

tilkaldte støtte fra to PMV, som kørte i stilling på hver sin side af containeren og rettede deres 12,7 mm maskingeværer mod den stilling, der havde skudt. Så blev der ro, og vi fik tømt containeren. -Det var lidt spændende.

Ingen gener

Vi spurgte Lystrup, om han havde haft eller har psykiske problemer efter de barske oplevelser.

-Mærkelig nok ikke, svarer han, -Men det kan måske komme. Vi fik tilbudt psykologhjælp med det samme. Jeg sagde imidlertid nej-tak. Derimod har flere af mine kolleger sagt ja, og har været meget glade for det. -Hvordan har du klaret det selv?
-Jeg var med æresdetachmentet, som fulgte Michael Madsens og Robin Bergholz kister hjem, og jeg var med til at bære den ene af kisterne. Det var svært, men det værste var nok at tale med de pårørende om det, der skete. Derefter havde jeg kun et i hovedet, og det var at komme ned til mine kammerater igen. De var de eneste, der vidste, hvad der var sket og derfor dem, der var bedst at snakke med om det skete.

Af sted igen

Lystrup er glad for den hæder, der er blevet han til del. -Jeg vil gerne sige, fortsætter han, -Der var mange andre i bunker GUL 1, der også burde have haft 10.000 kr. I sådanne situationer opdager man, hvad ens kolleger er værd, og jeg synes, at de alle er meget værd. Lystrup, der i øjeblikket er under uddannelse i Farum, har meldt sig til en tur til og siger, -Denne gang bliver det under andre betingelser, nu kan vi svare igen, og det er jeg glad for, slutter han samtalen.

Forsvarsforliget

Flere fly og våben - færre ansatte

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Forsvarsforliget den 29. november 1995, blev modtaget med blandede følelser af Flyvevåbnets personel. Nogle blev glade, fordi de fik deres ønsker opfyldt. Og de, der må se deres tjenestested enten forsvinde eller blive kraftig reduceret, ja hos dem var det så som så med begejstringen. Set på baggrund af et besparelseskraft på 3 mia. kr. er der ikke noget at sige til, at den generelle opfattelse af det indgåede forlig er positiv. Ikke mindst forligets femårige løbetid, som er med til at skabe ro om forsvaret, ses, som et gode.

Nyt materiel

Flyvevåbnet har indtil nu indkøbt 40 stk AMRAAM (Advanced Medium Range Air-to-Air Missile) (Avanceret mellemdistance luft-til-luft missil). Forsvarsminister Hans Hækkerup har søgt finansudvalget om køb af yderligere 110 missiler. Pengene til disse blev bevilget i finansudvalget den 29. november 1995.

Forsvarsministeren forudsiger, at Flyvevåbnets F-16 fly i fremtiden vil få opgaver i NATO-, FN- eller OSCE-operationer, hvor det ventes at flyene vil blive sat ind mod militære mål tæt ved civile områder. Derfor skal flyene også udstyres med laserudstyr, der gør det muligt at ramme præcist med bomber.

Der vil blive anskaffet elektronisk identifikationsudstyr til forsvarets faste og mobile radarstationer og de sejlene enheder. Projektet er tiltrådt i finansudvalget den 1. november 1995.

HAWK luftforsvarssystemet vil blive opdateret. Projektet omfatter blandt andet digitalisering af systemet, anskaffelse af nye kontrolvogne og implementering af en tidssvarende

tredimensional søgeradar.

De korttrækkende SIDEWINDER luft-til-luft missiler vil blive modificeret, eller der vil blive anskaffet anden tilsvarende luftforsvarsammunition.

På flyvesikkerhedsområdet anskaffes der et præcisionslandingsystem

GULFSTREAM GIII er blevet 15 år gammel, og skal gennem et Mid Life Update program. Det omfatter blandt andet kommunikations- og navigationsudstyr.

F-16 Fighting Falcon skal udstyres med et moderne rekognosceringsudstyr til erstatning for det forældede udstyr, der blev overtaget fra DRAKEN-flyene efter deres udfasning.

Der vil blive anskaffet et missilvarslingsudstyr til både F-16 og til Gulfstream G-III, som blandt andet kan advare mod angreb med varmesøgende missiler.

Som indledende anskaffelse af præcisionsvåben til F-16 indkøbes der Helmet Mounted Sight (Hjelmmonteret sigtemiddel), og, F-16 bliver udstyret med natsensorer.

Endelig fremgår det, at Flyvevåbnet vil modtage yderligere fire brugte F-16 fly.

Strukturtilpasninger

Flyvestation Mørkedal må se i øjnene, at der vil ske en reduktion i antallet af ansatte, men at radarstationen videreføres.

Radarstation Bornholm ændrer status til „Radarhoved“ med tilhørende personelreduktion. I forbindelse med anskaffelse af Radar Integration System (RIS) forudsættes indkvartering, cafeteria drift og oplægning af mobiliseringsbeholdninger samordnet med, det vil sige flyttet til, Almegårds kaserne. Det jord, man, ikke længere har brug for, skal sælges.

Deployeringsflyvestationerne Tirstrup og Vandel nedlægges. Det betyder, at Flyvestation Tirstrup helt forsvinder, og en del af arealet sælges fra. Mens dele af flyvestationen skal bruges til depotområde.

Hærens Flyvetjeneste forbliver på Flyvestation Vandel. Det betyder, at Flyvevåbnet fortsat vil have 106 plus 26 mand beskæftiget på Flyvestation Vandel. 26 er fast afgivet til linjetjenesten ved Hærens Flyvetjeneste. 67 vil i fremtiden være beskæftiget ved den tekniske vedligeholdelsestjeneste, primært flyvedligeholdelse. Endelig er der afsat 39 til løsning af opgaver som; bevogtning, flyvekontrol, administration med mere.

Kan ikke bruge Vandel

I dagspressen har amtsborgmester Herskind Jørgensen givet udtryk for, at en udvidelse af Billund lufthavn måske kunne omfatte brugen af Flyvestation Vandel til civil flyvning. FLYnyt har spurgt lufthavnschef H.E. Christensen, -Er brug af Flyvestation Vandel med inde i lufthavnens fremtidsplaner? -Nej, det er Vandel ikke, siger H.E. Christensen, -Vi satser på at udvide mod nord. Vi har haft et møde med chefen for Forsvarets Bygningstjeneste, Bent Frank. På dette møde meddelte vi ham, at Vandel ikke er med i vore planer. Vi har vurderet, at det vil blive alt for dyrt.

Jordbaseret luftforsvar

Nærluftforsvaret ved flyvestationerne går en ny tid i møde. L/60 kanon-systemet nedlægges og L/70 systemet deaktiveres. Efter en periode kan L/70 systemets elektroniske del ikke længere anvendes (reaktiveres).

Det betyder, at man beholder kanonerne indtil, der er uddannet personel nok til at betjene STINGER-systemet ved de seks deployerings-

Personalkategori	1996	1997	1998	1999	2000
Officerer					-8
Stampersonel/sergenter			-7		-11
Stampersonel/menige			-40		-5
Værnepligtige	-12*)	-8			
Civile (central løn)		-1	-2		
Civile (decentral løn)		-8	-8		
Civile (decentral løn)	-12	-17	-57		-24

Denne tabel viser den takt hvor med det overskydende personel skal forlade Flyvestation Vandel.

* årsværk

eskadriller, der udrustes med det nye våbensystem.

Den ene af de seks deployeringseskadriller, Eskadrille 670, på Flyvestation Aalborg, bliver uddannelseseskadrille i fredstid og skal stå for opstilling og vartning af mobiliseringseskadrillerne. Ifølge rapporten betyder det en reduktion af personelstyrken til 18 stampersonel og officerer.

I Luftværnsgruppen foretages der yderligere strukturtilpasninger, idet Eskadrille 542 flyttes til Flyvestation Skrydstrup, og der gennemføres en række mindre justeringer.

Generelt

På finansloven for 1994 var der afsat 35.080 årsværk til forsvaret. Det varer ikke ved. Ser vi på ti-års perioden fra 1989 til 1999 ser udviklingen således ud; inden længe vil der være sparet yderligere 1.250 årsværk væk. I forligene fra 1989 til 1992 blev der sparet 5.280 årsværk. Det betyder, at når vi når 1999, vil der i ti-årsperioden være 6.500 årsværk færre i forsvarets fredsstyrke.

I den samme periode er forsvaret blevet brugt i udenrigspolitisk sammenhæng, som ikke set i over 100 år.

Til den de umiddelbare reaktionsstyrker er tilmeldt:

- En let opklaringsenhed.
- En korvet.
- En FLEX-300 i minerydningsrollen.
- Eventuelt en minelægger som kommando- og støtteskib.
- En eskadrille F-16 (12 fly).

Til den hurtige reaktionsstyrke er tilmeldt:

- Den Internationale Brigade.
- Fire patruljer fra Jægerkorpset.
- Et elektronisk opklaringskompagni.
- En undervandsbåd.

- En FLEX-300 (minerydningsrollen).
- En HAWK-eskadrille.
- (En eskadrille F-16, som er den samme, som indgår i den umiddelbare reaktionsstyrke).

Til Area Forces (Områdestyrkerne) som ventes indsat i styrkernes normale operationsområde er tilmeldt:

- En korvet.
- En undervandsbåd.
- Fire WILLEMOES-klasse missilbåde.
- Seks FLEX-300 (patruljefartøjsrollen)
- Eventuelt en FLEX-300 (Minerydningsrollen)
- To inspektionsskibe.
- To inspektionsskuttere.
- Et Gulfstream G-III fly.

Implementering

Implementeringen af forsvarsforliget sker ikke „over night“. Af forligsteksten fremgår, at man må vente til efter årtusindskiftet med at se de sidste tiltag komme på plads. I forsvarsforligets tekst fastslås det, - Med gennemførelsen af de strukturtiltag, som er indeholdt i forsvarsaftalen, har forsvaret fået den grundstruktur, der er påkrævet for at opretholde evnen til at løse de pålagte opgaver, herunder opgaver i international sammenhæng. Set fra det personels synspunkt, der skal flytte eller have andet arbejde er punktet, -Det forventes, at personel der udspares som følge af ordningen, vil kunne tilbydes genbeskæftigelse i ledige stillinger inden for det samlede område under Forsvarsministeriet, værd at lægge mærke til. I vore NATO-partners forsvar er der sket nedskæringer, som langt overgår det dansk forsvar har set, her måtte man lede forgæves efter det samme punkt i aftalen.

Vi anmelder

Flyverløjtnant III (r) G.G. Sving,
Drejø Air Force

Forfatter og tegner: J. CIGAR, alias John Møller.

Størrelse: 29,5 x 20 cm.

Sidetæl: 34.

Illustrationer: Tegneserie.

Førlag: Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet.

Pris: 35.00

Kan købes ved henvendelse til:
Produktionselementet, Flyvevåbnets
Specialskole, lokal 3650
eller Flyvertaktisk Kommando, lokal
6113.

I mange år udgav Flyvertaktisk Kommando bladet 'FLYveSIKKerhed'. I dette blad udfolder forfatteren J. CIGAR sig hæmningsløst med kommentarer til en hvilken-som-helst flyvesikkerhedsmæssig hændelse. Det var bestemt ikke kedeligt, hvad hans figur Flyverløjtnant III af reserven G.G. Sving kunne finde på. Sving var pilot i det, der dengang hed Drejø Air Force, som blev bestyret af sognefoged Jensen.

Prisen for dette morsomme og smukt trykte værk er absolut overkommelig. Og så påstår J. Cigar for øvrigt, at enhver lighed med nulevende personer og hændelser i Flyvevåbnet er ganske utilsigtet. Hvad anmelderen i øvrigt anser for at være en mere end almindelig letsindig omgang med sandheden. Køb den og grin med.

s-n

Flyvematerielkommandoen

En ære og et privilegium

**Af oberstløjtnant, N.H. Jochumsen, Flyvematerielkommandoen
Billeder, major Kjeld Vinter,
Forsyningsdepot Skrydstrup**

Danmark var det første land i Vesten til at anerkende de tre baltiske stater, Estland, Letland og Litauen som selvstændige stater efter deres frigørelse fra Sovjetunionen. Daværende udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen og det danske folketing, som helhed, tilsagde de små lande al mulig støtte i deres kamp for at bevare den vundne uafhængighed. Her fortælles om, hvorledes ordene fra den gang omsættes i praksis.

En ære og et privilegium

"Det er en ære og et privilegium at være Danmarks sendebud. Håber, at materiellet kan bruges, men det vigtigste ved overdragelsen er det politiske signal til verden om de fredelige

Fra v. oberstløjtnant N.H. Jochumsen, chef for Forsyningsafdelingen i Flyvematerielkommandoen, der drøfter behovet for yderligere hjælp med repræsentanter for Kaunas Militærhospital og det litauiske forsvarslogistikafdeling.

relationer på tværs af Østersøen."

Tre gange har Flyvevåbnet nu afleveret udfaset materiel til forsvaret i de nye demokratier i de baltiske lande. I november 1995 blev det ca. 1500 kubikmeter udfasede uniformer (M/58) fra Hæren og Hjemmeværnet samt en halv snes store og små køretøjer med flyvepladsudstyr bl.a. til sne-rydning.

Materiel alle steder fra

Forud for afleveringer er gået et stort arbejde med at få skabt de rette forbindelser i landene og med at få materiellet gjort klart og pakket.

Selv om det er udfaset materiel, skal det kunne bruges umiddelbart. Klargøring og pakning har således berørt en række enheder, fra Brand- og Redning på Flyvestation Aalborg i Nord over Søgårdlejren i Sydjylland til Sjællandske Parkområde i Brøde-

skov og i Frederikssund og Marinestation Holmen på Sjælland, samt Flyvevåbnets Hovedværksteder og Forsyningsdepoter.

Materiellet er blevet pakket omhyggeligt, så det har været let at overtage og registrere. Det er den bedste måde at hjælpe de nye landes forsvar i gang på, idet det skaber størst mulig sikkerhed mod tyveri m.m.

Vinter og hjertevarme

Transport er foregået med Søværnets transportfartøj SLEIPNER og DFDS containerskib fra København til Klaipeda i Litauen og derefter med eskorte fra de respektive lande.

Trods hårdt vejr på søen og snestorm under landevejstransporterne er afleveringerne forløbet planmæssigt og alt besværet er til fulde blevet opvejet af den hjertevarme taknemmelighed,



*En litauensk
værnepligtig er
ved at stille
hospitalsudstyr
på lager. Dele af
udstyret blev
sejlet til Litauen
ombord i
Søværnets
transportskib
Sleipner.*



der blev os, der havde ansvaret for afleveringerne til del.

Danmark betragtes som et lille venligt land, som de baltiske lande spejler sig i. Selv om man ikke kan læse aviserne, er det let at genkende danske navne på eksempelvis politikere, firmaer og fodboldklubber.

Det kan vi være stolte af, men det forpligter.

Derfor var det også en særlig ære, da Dannebrog kom til tops i flagstangen på Lielvarde Flyveplads i Letland under afleveringen af materiellet.

Der var to flagstænger, men kun den ene kunne benyttes, så deres eget flag blev taget ned. Når man så tænker på de mange andre flag, der er blevet hejst på disse flagstænger - uden at letterne er blevet spurgt derom. Lielvarde blev da også hurtigt til Lille Værløse blandt de danske deltagere.

Ikke diktere - men hjælpe

Det er nye demokratiske lande, der skal skabe deres egen fremtid på deres egne forudsætninger. Vi skal ikke diktere dem, hvorledes de skal forme deres fremtid.

Den sidste sovjetiske soldat forlod de baltiske lande i august 1994, efter at det havde været kendt i 2 år, at det skulle ske. Der blev ikke efterladt meget, der kunne bruges. Landene skal således opbygge deres forsvar helt fra bunden.

Den første hjælp fra det danske forsvar ankom i december 1994, kun 3-4 måneder efter at okkupationen var slut. I landene er man meget taknemmelige for hjælpen fra det lille land Danmark, både som det politiske signal, men bestemt også for selve materiellet, som der er hårdt brug for.

Stort behov

Hvor stort behovet er, er svært at

forstå, med mindre man har set det. Eksempelvis er radiatorer fjernet. I piloternes briefingrum og i biografen er stole og tribuner fjernet - ja selv opslagstavlerne og loftlamperne. Værksteder er tomme og kolde bygninger ofte uden vinduer. Selv simple værktøjer og hjælpemidler som palle-vogne og donkrafte mangler.

Soldater bærer civilt tøj under uniformsjakker, for der er ikke udleveret undertøj. Piloter flyver i civilt tøj.

Fattige - ja materielt, set med vore øjne - men stolte og tilfredse mennesker. Der spores en fremgang - tingene bliver bedre dag for dag.

Derfor bliver det formentlig kun i en periode på 3-5 år, hvor landene kan anvende udfaset materiel fra det danske forsvar og Hjemmeværnet.

Der bliver derfor mange muligheder for at få ryddet op på det udfasede materiel, som man stadig har stående rundt omkring på flyvestationerne og som stadig er brugbart, men forældet efter dansk målestok.

De ansvarlige har blot ikke nænnet at sende det til kassation, - det kan jo stadig bruges. Nu kommer chancen til at blive nednormeret og samtidig lejligheden til at hjælpe forsvaret i de baltiske lande.



Snerydningsmateriel lastet på et udfaset køretøj på havnen i Kleipeda, Litauen, klar til at blive kørt til Letland.

Flyvevåbnet er lidt stolte af jer

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Nytårsparoler holdes af de enkelte tjenestesteder, og chefen for enheden giver den dag en status over det forgangne år og fremlægger sine tanker og planer for det kommende år. Sådan var det til dels også på Flyvestation Skrydstrup i år, næsten. Uden for det normale, havde Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj (TOP) og Deputy Commander (næstkommanderende) for CAOC 1 (Combined Air Operation centre no.1), den tyske general F. Busch meddelt deres deltagelse. Anledningen var at Eskadrille 730 fra 1. januar i år er tilmeldt Nato's umiddelbare inationale reaktionsstyrke, kaldet IRF (Immediate Reaction Force).

Speciel dag

-Hvorfor er dagen i dag så speciel? Tophøj besvarede selv spørgsmålet

ved at sige, at Flyvevåbnet jo altid havde deltaget i operationer overalt i verden. Men dagen var speciel, fordi Eskadrille 730 netop er tilmeldt IRF. -Man kan hævde, fortsatte han, -At det nye primært er af politisk art, nemlig at der nu er politisk enighed om at stille enheder til rådighed for IRF, uden at der på forhånd er knyttet betingelser til enhedernes anvendelse. Tophøj understregede, at der er opstillet kriterier og standarder for, hvad de tilmeldte enheder skal kunne, og at enhederne, herunder Eskadrille 730, i fremtiden vil blive målt på disse. Det havde han ingen problemer med, -Vi ved af erfaring, fortsatte han, -At vi kan måle os med de bedste.

Alles sag

Generalmajoren lagde ikke skjul på, at han godt vidste, at hele Flyvestation Skrydstrups personel havde været involveret i klargøringen af Eskadrille 730 til reaktionsstyrken. -Der er trukket store veksler på såvel enheder som på enkeltpersoner,

sagde han. Han understregede, at han vidste, at forventningerne var blevet indfriet gennem hårdt arbejde, engagement og forståelse for projektets betydning for hele Flyvevåbnet. Han lagde ikke skjul på, at skal det hele komme til at virke både under øvelser og i en aktuel situation, så er det i sidste ende hele Flyvevåbnets projekt, der er tale om.

Andre enheder med

Tophøj sagde i sin tale også, at der fra den 1. januar var stillet en IHAWK (Improved Homing All the Way Killer Missile) -eskadrille til rådighed for IRF samtidig er et Gulfstream G-III fly tilmeldt SACLANTS (Supreme Allied Commander Atlantic) (Chefen for de allierede styrker i Atlanten) IRF-styrke i Area Force (Områdestyrken). Endelig vil et C-130 Hercules transportfly med tilhørende personel og udstyr blive tilmeldt On-Call NATO International Airlift Pool (NATO's pulje af lufttransportmuligheder på tilkald) under International Airlift Control Elements (Det internationale kontrolelement for lufttransport), som er underlagt SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) (Hovedkvarteret for de allierede styrker i Europa).

Itt så tumbe

Man skal være sønderjyde for at forstå dybden af udtrykket, -Itt så tumbe! Det kan vel oversættes til det rigsdanske, -Ikke så dårligt, men ikke helt. Det var de tre ord, Tophøj brugte, til at karakterisere, da han skulle udtrykke sin og general Busch's anerkendelse af det arbejde, der er blevet udført på Flyvestation Skrydstrup indtil nu. Generalmajoren sluttede med at ønske til lykke med resultatet og ønske alle et godt nytår, -Flyvevåbnet er lidt stolte af jer, var slutreplikken.



De tre nøglepersoner i det, chefen for Flyvertaktisk Kommandos nytårstale til

personellet på Flyvestation Skrydstrup, drejede sig om. Fra v. er det chefen for Eskadrille 730, major G.T. Brødsgaard (GET), chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst F. Autzen (FRI) og chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj (TOP).

Fennec er fleksibel og smidig under indsats

Af: Flyverløjtnant Lars Bæhrenz Christensen (SER)

Øvelse "COMPACT HEATH '95" (Sammenpresset hede '95') afvikledes i perioden 20. oktober til 27. oktober 1995 i Bergen øvelses- og skydetræn i Tyskland. Fra dansk side deltog bl.a. HFT's Panserværns-helikopter-kompagni (PVHKMP) med otte FENNEC panserværns-helikoptere, til daglig stationeret på Flyvestation Vandel.



kræves et kendskab til det 14 dages Jugoslaviensberedskab, som PVHKMP befandt sig i, samt de opgaver enheden pålægges at løse med sine missil-bevæbnede helikoptere:

14 Dages beredskab

PVHKMP har i næsten hele 1995 været på et 14 dages beredskab i forbin-

Forfatteren-
Flyverløjtnant Lars
Bæhrenz
Christensen
(flyvernavn "SER")
fotograferet foran
en Bell UH-1H
"HUEY" ifm. hans
uddannelse på
Fort Rucker,
Alabama, USA i
1993.

delse med konflikten i det tidligere Jugoslavien. Opgaven i denne forbindelse var ikke særlig klart defineret, men har indledningsvist haft den betydning, at PVHKMP i løbet af 14 dage skulle kunne være klar til at deployere til en ukendt position i nærheden af det konfliktramte område med otte FENNEC.

Hvilken opgave, kompagniet skulle løse efter sin ankomst, er således ukendt. Derfor har besætningerne på de 12 danske FENNEC i 1995 øvet sig på løsning af de opgaver, de hidtil har været udpeget til at skulle klare, nemlig panserbekæmpelse med deres HELITOW-våbensystem. (Helicopter Tube-Launched Optically Tracked, Wire-guided Missile) (Helikopterbåret missilsystem, som startes fra rør og styres optisk frem mod målet).

PVHKMP er dog ved nytårsskiftet 1995-96 taget af 14 dages beredskabet igen.

Små og hurtige enheder

Når PVHKMP i 1995 er draget på øvelse er det foregået med små, smidige, og meget mere fleksible enheder end kompagniets organisation dikterer. PVHKMP har i 1995 organisatorisk bestået af to flyvende delinger (FLYDEL), som hver råder over 6 FENNEC.

I praksis har kompagniet - hovedsageligt på grund af mandskabsmangel - kun kunnet operere med fly-delinger hver bestående af 4 FENNEC. Dette har imidlertid vist sig at være en god størrelse at arbejde med; idet en FLYDEL med 4 stk. FENNEC er meget mere fleksibel, smidig og hurtigere at indsætte. Dertil kommer at et terræn, som opfylder kravene til skjul, sløring, fremrykkeveje og så videre lettere kan findes, når der kun skal være plads til 4 helikoptere.

Endelig har PVHKMP i 1995 øvet sig i løsning af dets opgave efter en

"En AS-550 FENNEC opladt med 1 stk. BASIC-TOW kommer flyvende NOE ind på skydebanen i Bergen-terrænet for at skyde mod bevægeligt mål"



engelsk model, som kort fortalt går ud på at indsætte hele FLYDEL i én skydestilling; eventuelt med delingsføreren placeret i en særskilt stilling af hensyn til observation mod målområdet.

Hidtil har FLYDEL været indsat med de enkelte helikoptere placeret i hver sin skydestilling med stor afstand imellem. Ikke mindst på grund af den mere simple rekognosceringsopgave, som den engelske model kræver, er forberedelsestiden forud for en indsættelse blevet væsentlig nedsat.

Skarpskydning med Tow

PVHKMP har hidtil kun haft mulighed for at skyde med sit våbensystem i Danmark, og det er foregået i enten Oksbøl- eller Rømterrænet og altid mod faste mål. De to terræner har imidlertid en så relativ ringe størrelse, at man kun har kunnet skyde med én helikopter ad gangen, på grund af HELITOW's sikkerhedsafstande. Kompagniet har således ikke med skarpt kunne øve samlet ildoverfald med flere end én helikopter mod det samme ildkoncentrations område (IKO).

"Compact Heat '95" som eksamensopgave

Som nævnt i indledningen fik PVHKMP under øvelsen "COMPACT HEATH '95" mulighed for at forskyde med alt sit personel og materiel til en lokation udenfor landets grænser. Denne deployering kan ses som en afprøvning af det 14 dages beredskab, kompagniet befandt sig i.

Omend den geografiske position var en anden, så var pakning og bemanning af køretøjer og fly, samt hele planlægningen af deployeringen

i princippet den samme. Søndag morgen d. 22. oktober 95 rullede således alle PVHKMP's køretøjer, bemanded af personel fra kommandodelingen og forsyning- og vedligeholdelsesdelingen, ud gennem hovedvagten på Flyvestation Vandel med kurs mod Flyvestation Celle i Tyskland.

Dagen efter satte kompagniets to FLYDEL individuelt så kurs mod Celle med hver fire FENNEC. Begge delinger var fremme på Celle ved middags-tid - efter en kort refueling på Itzhoe - og var planmæssigt klar til første indsættelse i Bergen terrænet i løbet af to timer efter ankomsten, hvor indkvartering med videre var overstået.

Hele deployeringen af køretøjer og fly og den efterfølgende klargøring til øvelsen, var foregået helt som planlagt, uden forsinkelser og uheld, hvorfor første eksamen må siges at være bestået...!

Ikke nogen feltøvelse

"COMPACT HEATH '95" var ikke en egentlig feltøvelse for PVHKMP, da det ikke var det rent feltmæssige, som havde prioritet. Kompagniet havde således valgt at oprette sin "feltflyveplads" på Celle og her benytte sig af nogle af flyvestationens faciliteter (hangar, indkvartering, vejrtjeneste, ATC (Flyvekontrolltjeneste) og så videre.

Dog blev procedurerne i forbindelse med *refueling* (genoptankning) og *rearming* (genladning) øvet i ter-

rænet på de hurtigt oprettede forsyningspunkter.

De to FLYDEL blev indsat i øvelsen "COMPACT HEATH '95" to-tre gange hver i løbet af mandagen og tirsdagen. Der blev fløjet ud af Celle ad korridorer, som PVHKMP havde koordineret og oprettet i samarbejde med det tyske personel, som varetager flykontrollen over Bergen terrænet. Der kunne fra Celle flyves i 500' eller 150' afhængig af tidspunkt og udflyvnings-rute. Inde i det store øvelsesterræn kunne flyvehøjden reduceres under taktisk kontur- og NOE-flyvning (Nap Of the Earth, med flyvehøjde ned til 6').

Planlægningen forud for indsættelserne blev genstand for rutiner, og der arbejdes med en arbejdsfordeling, hvor delingsføreren (DF) forestår den taktiske planlægning af indsættelsen og piloten - formationsføreren - der flyver for DF tager sig af det rent flyvetekniske (formationsbriefing, vejr, autorisation, frekvenser og så videre).

Denne skarpe opdeling af opgaverne forud for indsættelsen, var med til at reducere plan-lægningstiden væsentligt.

Som noget relativt nyt øvede de to FLYDEL afløsning af hinanden i deres skydestillinger, således at det allerede i stillingen værende fly først forlod stillingen, når afløseren var ankommet. Kun ved at oprette frem-skudte forsyningspunkter for refueling kunne denne overlappning finde sted på grund af det relativt

store tidsforbrug ved afløsningen i skydestillingerne.

En stor udfordring ved flyvningen i området var selve navigationen i det helt nye og ukendte terræn. PVHKMP har i lang tid haft behov for at øve taktiske indsættelser i fremmed terræn, idet kompagniet efterhånden har fløjet de relevante danske øvelses- og NOE-områder (i civilt terræn) tynde og kan finde rundt i dem uden kort. På trods af det lille antal indsættelser i løbet af kun et døgn vurderer kompagniet at have fået et pænt udbytte af selve øvelsen.

Russisk kampvogn nedkæmpet

Onsdag og torsdag blev helliget skarp-skydningen i Bergen terrænet. Premierløjtnant (PL) L.-H. Juul-Pedersen (SUN) og PL C. Andersen (DES) samt seniorsergent (SSG) F.K. Laursen (LAU) forestod planlægningen og gennemførelsen af de 12 skydninger, som foregik på to forskellige baner i terrænet. - Desværre muliggjorde den ene af disse to baner på grund af af sin ringe bredde ikke skarpskydning med mere end én helikopter ad gangen. Til gengæld fik skytterne på fire helikoptere mulighed for at beskyde en udrangeret russisk kampvogn, i stedet for den stålplade, som der normalt skydes på i Oksbøl eller på Rømø. Der var ingen tvivl om, at den russiske kampvogn havde fået nok, efter at de fire FENNEC havde været på banen.

Den anden skydedag blev der så endelig skudt på én bane med to helikoptere ad gangen og mod bevægelige mål, som der var tre af på skydebanen.

Taktisk realistisk skarpskydninger

Gennemførelsen af samtlige skarp-



"SSG F.K. Laursen ("LAU") sikrer sig at TOW-missilet er tip-top, før P-352 lades op"

skydninger blev udført i et meget realistisk scenario, idet flyvningen til og fra banerne foregik som taktisk flyvning i formation og via et forsyningspunkt, hvor armeringen fandt sted.

Kompagniet gennemførte skydningerne, som var der tale om taktiske indsættelser, altså med heliruter, venteområder, skydestillinger, frem-skudte forsyningspunkter og så videre. Med to helikoptere på skydebanen på én gang blev målfordelingen koordineret mellem besætningerne på helikopterne forud for ildafgivelsen.

PVHKMP foretog i alt 12 skydninger fordelt med otte BASIC-TOW med dummy-sprænghoveder og fire skarpe BASIC-TOW og vurderer selv udbyttet som noget af det største siden kompagniets oprettelse!

Tåler gentagelse

Som allerede nævnt havde PVHKMP i Bergen kunnet øve taktisk flyvning og indsættelser i ukendt terræn, hvilket gav besætningerne på de otte FENNEC et stort udbytte af træningen. Det taktiske billede, som kunne anvendes ifm. gennemførelsen af skarpskydningerne, gjorde skydningerne til mere end blot et spørgsmål

om at ramme et mål, idet alle elementerne i en taktisk indsættelse af panserværns-helikoptere kunne øves.

En anden vigtig ting, som kompagniet opnåede i løbet af ugen i Celle, var en kontakt til den tyske PVH-enhed, der opererer til dagligt fra Celle med deres BO-105, nemlig "Die Zwote" (2. Kompagni / 161 Flyvende Bataljon). En kontakt som kompagniet håber det vil få glæde af i fremtiden også ved eventuelle skarpskydninger, samt ved almindelig udveksling af erfaringer omkring panserbekæmpelse med helikopter.

Deployeringen af hele kompagniet og alt dets personel forløb så gnidningsfrit og planmæssigt, at en fremtidig gentagelse af en sådan vurderes simpel og meget overkommelig. Alt personel i kompagniet gjorde sit til at alt i løbet af ugen blev afviklet roligt og sikkert. Opstod der problemer hen ad vejen, blev de løst i den rækkefølge de fremkom. Ugen viste, at personalet i kompagniet formår at løfte en større opgave og samarbejde om at nå et fælles mål, hvor alles indsats er nødvendig. Øvelsen "COMPACT HEATH '95" var alt i alt en stor og uvurderlig succes for PVHKMP og dets personel, som håber på en lignende øvelse i det nye år 1996.

Flyvestationskorpsset

Danmarks største provinslufthavn får lufthavnseskadrille

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

I tider, hvor der skæres ned på forsvaret og sættes spørgsmålstegn ved, om det overhovedet er nødvendigt med et hjemmевærn, synes Flyvestationskorpsset at have vind i sejlene. Sidste år i september blev der grundlagt en lufthavnseskadrille på Thisted Lufthavn. I dag var turen kommet til Danmarks største provinslufthavn i Billund.

Den ny Lufthavnseskadrille er sikret en god start, idet der er overført næsten 30 mand fra Luftmeldeeskadrille Fredericia, som vil udgøre grundstammen i den nye eskadrille.

Godt i vej

Samarbejdsaftalen om oprettelse af en lufthavnseskadrille blev underskrevet af lufthavnschef H.E. Christensen og chefen for Hjemmевærnet generalmajor J. Sverker Nilsson.

Efter underskrivelsen sagde Sverker Nilsson, at han var glad for, at Billund Lufthavn havde været villig til at gå med ind i arbejdet for at oprette lufthavnseskadrillen.

Henvendt til den nyudnævnte eskadrillechef, Lars Hansen, sagde han, -Jeg er endnu mere glad for, at du har påtaget dig opgaven med at lede eskadrillen. Ikke mindst fordi du har en fortid i Flyvevåbnet og derfor ikke er ukendt med Hjemmевærnet og kender forretningsgangene.



Aftalen om oprettelsen af Lufthavnseskadrillen underskrives af chefen for Hjemmевærnet, generalmajor J. Sverker Nilsson, tv. og lufthavnschef H.E. Christensen, Billund lufthavn.

Milepæl

Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst H.K.E. Rosgaard sagde, at man fra Flyvertaktisk Kommando side betragtede det som en milepæl, at der blev oprettet en Lufthavnseskadrille på Billund. Videre sagde han, -Det er en fordel, også for den enkelte, at lufthavnen kan løse sin opgave, så længe som muligt. I det daglige er det min opfattelse, at personalets medlemsskab af lufthavnseskadrillen, vil knytte det nærmere til arbejdspladsen. Ikke mindst på grund af det gode kammeratskab, der normalt hurtigt opstår i hjemmевærnsenheder. Han var glad for, at flere nu vil få et bedre kendskab til Flyvevåbnets struktur og arbejdsmåde. -På den måde, fortsatte han, -Vil det politiske ønske om en styrkelse af totalforsvaret blive opfyldt.

Inspektøren for Flyvehjemmевærnet, oberst J. Clausen (VAS) rettede sin tale mod de frivillige og sagde,

-I går ind til en spændende opgave i et korps med engagement og stolte traditioner. Til Lars Hansen sagde han, -Din opgave som eskadrillechef er stor. Du kan ikke befale, men skal lede, inspirere og skabe holdninger. Endelig bød lufthavnschef H.E. Christensen Lufthavnseskadrillen velkommen.

Tror på fremtiden

Den nyudnævnte eskadrillechef Lars Hansen, der har en fortid som oversergent og indsatsleder ved Brand- og Redningstjenesten på Flyvestation Vandel, ser frem til at tage fat på opgaven. I sin tale sagde han blandt andet, -Med alle de gode ønsker og tilsagn om støtte, som her er sagt, er jeg helt sikker på, at opgaven vil lykkes. Han sagde videre, at det var hans opfattelse, at der var stor interesse for eskadrillen blandt lufthavnens ansatte.

Luftevakuering i containere

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Inden længe vil hjemtransport af sårede soldater fra udlandet være lagt i faste rammer.

Mange i forsvaret arbejder til hverdag med projekter de håber, der aldrig bliver brug for. Det gælder også for den gruppe i Flyvematerielkommandoens regi, der sammen med en nyoprettet Luftevakueringsdeling ved eskadrille 590 på Flyvestation Værløse. For tiden arbejder de på højtryk med at færdiggøre fire nye containere til hjemtransport af danske soldater, der måtte komme til skade under tjenesten i ex- Jugoslavien.

Containerne er 20 fods standardcontainere. Af hensyn til vægten fremstilles de i to lag aluminium med et isolerende skumlag imellem. Det sikrer lydisolering mod støjen i Hercules'en. Containerne bliver monteret med bærer, transformator, lys, aircondition, varme og alt nødvendigt medicinsk udstyr. Det betyder, at man under hjemtransporten kan udføre mindre kirurgiske operationer. Udgangspunktet er dog, at patienten skal være stabiliseret inden evakuering.

Overlæge Steffen Lydych, der er leder af den nyoprettede luftevakueringsdeling, forkortet AIREVAC, siger, at man forventer at være klar i nær fremtid.

Bemanding undervejs

En arbejdsgruppe under Flyvertaktisk Kommando afleverede den 1. oktober sidste år en rapport, der indeholdt flere forslag til, hvordan en evakuering af sårede danske soldater i udlandet kunne formaliseres. Den valgte model førte til, at Eskadrille 590 den 18. december opret-

tede en sanitetsdeling, der udelukkende skal tage sig af evakuering af sårede soldater med fly.

AIREVAC-delningen har tilknyttet en overlæge og en sanitetsbefalingsmand, som er i gang med at hverve tre medicinske besætninger til delingen.

Hver besætning skal bestå af to narkoselæger, to narkose- eller intensivsygeplejesker og tre sanitetsassistenter.

Besætningerne hveres fra det civile sundhedssystem, hvor de ved siden af rådighedstjenesten kan passe deres arbejde. I øjeblikket har man tilsagn fra så mange, at delingen kan være operativ.

I princippet kan man allerede nu hente patienter med fly ved at nødrigge enten et Hercules eller et Gulfstream fly til formålet.

Det vil dog være en nødløsning siger overlæge Lydych til FOVnyt. Ikke mindst på grund af støj og dårlige lysforhold i Hercules'en og de

noget trange pladsforhold i Gulfstream flyet.

48 ad gangen

Der vil blive indrettet fire containere med plads til 12 sårede i hver. Er der tale om hårdt sårede, reduceres pladsen til tre til fire i hver container. Et Hercules fly har plads til to containere i lastrummet. Det vil sige, at man maximum kan evakuere 48 lettere sårede ad gange, hvis man har to fly til rådighed.

Hercules flyet kan indrettes med en container og en ambulance, hvis en patient ikke bør flyttes mere end højst nødvendig. En patient, der hentes i ambulance skal kun flyttes to gange.

Filosofien bag hele projektet er, at en dansk soldat på fredsmision i et fremmed land skal have den samme behandling, som han kan forvente at få i sundhedssystemet hjemme i Danmark.



Her afprøves C-130 Hercules'ens Container Loading System (Lastesystem for containere). Containeren, der er brugt til afprøvning er en almindelig 20 fods jerncontainer. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Flyvestation Karup

Hangar tre er et særligt sted

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Denne historie handler om to ting. Flyvevåbnets pensionister og en gammel flyvemaskine. Førstnævnte mødes på Flyvestation Karup hver onsdag.

-Støvsugerbanden kaldes de populært. De har ikke meget med støvsugere at gøre, til gengæld genopbygger de gamle fly. De er alle tidligere medarbejdere på Flyvestation Karup, der har meldt sig ind i pensionistklubben. -Selvfølgelig kommer vi for at restaurere gamle fly, fortæller de samstemmende, men det sociale samvær er nok det vigtigste.

Henter ting

Navnet 'Støvsugerbanden' fik de dengang Flyvestation Karup var under delvis afvikling. De drog rundt på flyvestationen og 'reddede' sig ting og sager, så som værktøjsskabe, filebænke og andet værkstedsudstyr. Ting de selv kunne bruge i det værksted, hvor de genopbygger de gamle fly.

De holder til ude i den gamle motorprøvestand. Garagen har de lavet om til værksted. Selve motorprøvestanden har de ryddet for det meste af 'indmaden', og fortæller pensioneret seniorsergent B.F. Hansen, tidligere ansat i Logistikken i Flyvertaktisk Kommando, -Det er vores plan at indrette rummet til pladeværksted. Det tidligere kontor er stadig kontor, her står, foruden PC'eren, det vigtigste værktøj, -Kaffemaskinen.

Pensionist men

Inde i Viborg bor Anton Brøker. Han deltager ivrigt i genopbygningen af det gamle fly, vi omtalte i indledningen. Det er en Nielsen&Winther Aa, jager bygget i 1917. Han er ikke



Fra v. er det fhv. tømrermester Anton Brøker, Viborg, i snak med L.E. Pauls og E. Bjerring om et drilsk problem, der gik på. Hvordan får vi kablet, der bevæger balanceklapperne, forbundet med pinden.

medlem af pensionistklubben, men er pensioneret snedkermester. I sit aktive arbejdsliv har han bygget adskillige svævefly af træ. Hans vej ind i pensionistklubben på Flyvestation Karup gik vel en smule snirklet. Fra en bekendt i København overtog det, der var tilbage af den sidste Nielsen&Winther Aa jager, nemlig hjulene, højderoret og sideroret. Ud fra de gamle tegninger havde den tidligere indehaver af flydelene rekonstrueret blandt andet overplanet. Styrbords overplan var imidlertid to centimeter for smalt, hvilket Brøker først fandt ud af da det skulle monteres sammen med bagbords overplan.

På vej mod færdiggørelse

Efter mange mange timers arbejde er flyet nu på vej mod færdiggørelse. Den gamle Thulin-motor stod nede på Danmarks Flymuseum i Billund. Den ser i dag ud, som var den just leveret fra fabrikken. Træarbejdet

bærer præg af stor håndværksmæssig kunne, og er en fryd for enhver, der sætter pris på fly. Desværre skal det overtrækkes med lærred. Flyet kommer aldrig til at flyve igen, men det vil være en pryd for ethvert flymuseum, når det er færdigt.

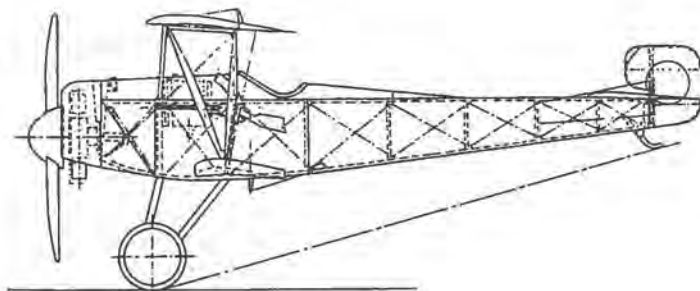
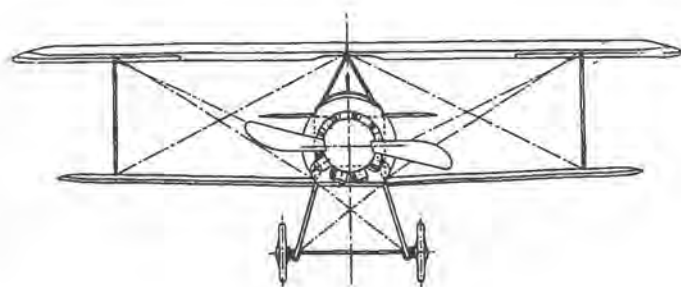
Flyvningens barndom

Vi havde altså hørt om flyet og tog ind på Flyvevåbnets Historiske Samling for at høre, hvor det stod.

-Det står nede i hangar tre! „Det“ var altså den gamle Nielsen&Winther Aa, jager/skolefly.

Tidsrammen for vor historie er dansk militærflyvnings absolutte barndom.

Vi er på Kløvermarken, et stykke meget sumpet og ujævnt engareal i hovedstaden. Mod øst grænser arealet ud mod Øresund, mod nord ligger Christianshavns Voldgrav. Den vestlige begrænsning var/er Amagerbrogade og mod syd Amagerbanen. Her



havde Hærens Flyveskole fra 1911 sin „base“. Manglende bevillinger sikrede dog en begrænset aktivitet.

Modige mænd

Den, der interesserer sig en smule for flyvning og ikke mindst dansk militær flyvning - kan ikke undgå at beundre pionererne på flyvningens område. Deres mod må have været næsten uden grænser. Man skal kun et øjeblik se på de „flyveapparater“, de fløj rundt i, Mågen og Glenten for eksempel, eller mange af dem, der fulgte efter, før man er overtydet om et stort mod.

Nu stod vi så ved sagens kerne i hangar tre i Karup. Her står skelettet til Nielsen & Winther jageren. Det er et mirakel. Flyet er ifølge alle kloge bøger ophugget i 1924. Men lad os først se lidt på flyet, inden vi fortæller den forunderlige historie om, hvordan flyet er havnet i Hangar 3.

Dansk bygget

Alene navnet Nielsen & Winther antyder dansk herkomst og med tydelige forbindelser tilbage til forsvaret. I november måned 1916 trådte premierløjtnant Ussing udenfor nummer. Det havde mange gjort før ham. Han er dog bemærkelsesværdig ved at have været leder af Flyveskolen og at hans nye stilling hed, -direktør for aeroplanafdelingen på Maskinfabrikken A/S Nielsen & Winther. Firmaet lå på Blegdamsvej og blev senere flyttet til en ny fabrik på Øresundsvej på Amager. Om der er nogen sammenhæng mellem med Ussings ansættelse hos Nielsen & Winther og leveringen af seks stk. Nielsen & Winther Jagere Type Aa i 1917 er ikke til at sige.

Selvom kronekursen har ændret sig betydeligt siden september måned 1916, så lyder beløbet på 30.500 kr. pr. stk. ikke af voldsomt meget,

det svarer til en halv af vore dages eskadriller for 183.500 kr.

Udviklingen

Allerede den 15. januar 1917 var den første jager færdig og blev kørt fra fabrikken til Kløvermarken for at blive prøvefløjet.

Den 21. januar fandt jomfruflyvningen sted med sergent H.A. Ehlers ved pinden. Ehlers var imponeret af flyet. Højeste hastighed målt til 144,7 km/t. Og stigeevnen blev målt til 1.600 m. højde på 10 minutter. Den 21. marts 1917 satte Ehlers skandinavisk højderekord med flyet ved at nå op i 4.600 m. højde på 29 minutter. Gevinsten var et guldur fra Winther & Nielsen. Rekorden holdt kun til den 28. december, hvor premierløjtnant M.H. Kofoed-Jensen nåede op i 5.000 m. højde og derved erhvervede Dansk Aeronautisk Selskabs højdepokal for 1917.

Bevæbningen

Bevæbningen bestod af et 8 mm. Madsen rekylgevær (læs maskingevær) med 800 skud. Geværet var monteret på det øverste plan og skød dermed over propellen. Når piloten skulle skyde med geværet, måtte han trække det nedad og bagud for at få kolben ned mod skulderen og betjene aftrækkeren med pegefingeren.

Det betød at han skød 60°, opad i forhold til flyet stilling i luften. Senere blev der monteret et Bowden-kabel, så piloten kunne affyre rekylgeværet. Det gjorde livet lidt lettere for piloten, men han skulle stadig skifte magasin på infanteri-rekylgeværet, som var blevet luftbåret.

Krank skæbne

Nielsen & Winther type Aa fik en krank skæbne. Thulin motoren på 90 hk. var og forblev meget ustabil. Så ustabil, at det i april 1919 kom til et flyveforbud, men da var tre fly, altså 50% af de leverede, havareret. Noget lignende har kun gentaget sig en enkelt gang i dansk militær flyvning historie. Det var da Flyvevåbnet i perioden fra 30. maj 1959 til 11. august 1982 mistede 38 ud af 72 F-100 jagerbomberfly.

Året efter i 1920 blev to af dem brugt som „rulleapparater“. I 1924 var det ifølge vor kilde slut med den danske jager.

Det er ikke slut med Nielsen & Winther Aa-jageren. Inden længe vil den kunne beses igen på Danmarks Flyvemuseum i Billund, takket være pensionisternes interesse for og kærlighed til gamle fly.

FAKTA OM NIELSEN & WINTER JAGEREN

Spændvidde:	7,7 m
Længde:	6,6 m
Højde:	2,8 m
Sporvidde:	1,6 m
Vingearreal:	16 m ²
Vægt, tom:	350 kg
Totalvægt:	550 kg
Flyvehastighed:	150 km/t
Stigetid til 1.000 m:	3,5 min
Stigetid til 2.000 m:	8 min
Stigetid til 3.000 m:	15 min
Stigetid til 4.000 m:	28 min
Længde af landingsstræk:	50 m
Længde af startstrækning:	100 m
Flyvetid:	3 timer

Kilde: Fabriksbrochure fra 1918.

Litauisk tr på besøg på Flyv

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

Et Antonov AN-26 let transportfly, med NATO- betegnelsen CURL suser hen over hovedet på FLYnyts medarbejder, bugen er malet lyseblå når vi at notere. Det er på vej ned til landing på bane 27 på Flyvestation Vandel. Det er den første rigtige vinterdag i midten af november. Glasklar luft, letskyet og med en bidende kraftig vind fra nordvest. Vindretningen fra omkring 330, forårsager, at flyet ligger rimeligt skævt på centerlinien ind mod banen.

Ude på den strategiske platform ventede 15 frysende litauiske soldater på at komme hjem. De måtte vente lidt endnu, til tankningstjenesten fik tanket flyet op.

I ventetiden fik vi lejlighed til at kigge ind i flyet og dets cockpit. Flyinstrumenter ligner hinanden overalt i verden. Dog måtte vi konstatere, at tiden i AN-26'eren cockpit var skruet nogle år tilbage og at bogstaverne så noget anderledes (kyrillisk) ud.

AN-26 har nedfældelig lastrampe ude agter, den skulle soldaterne ind af. Her fik vi den helt store overraskelse. Et af besætningsmedlemmerne skulle efterse et eller andet der gemte sig bag en lem oppe under halesektionen. Ved hjælp af en håndreven hydraulisk pumpe løftedes rampen op så han kunne nå sit mål. Let og overraskende hurtigt.

Utroligt

Vi har i FLYnyt fulgt udviklingen siden Berlinmuren faldt den 9. november 1989. Vi har beskrevet, hvorledes russiske fly er landet på Flyvestationerne Vandel og Værløse med børn, der skulle på ferie i Danmark efter at være stråleramt da



Tjernobylatomkraftværket brød sammen. I sidste nummer kunne man læse om PIP (Partnership for Peace) (Partnerskab for Fred)-øvelsen Cooperative Jaguar på Flyvestation Karup. Alt sammen led i en udvikling mod en fredeligere verden. For fjorten dage siden landede så for første gang en Antonov AN-26 fra det litauiske Flyvevåben på Flyvestation Vandel med litauiske soldater, der skulle på øvelse med den danske hær i Oksbøl.

At de tre baltiske lande har et så tæt samarbejde med Danmark er naturligt, både på grund af størrelsen, men ikke mindst fordi Danmark var det første land i verden til at anerkende dem, som selvstændige stater efter løsrivelsen fra den smuldrende Sovjetunion.

Lille men beslutsomt

Litauerne afleverede en lille tryksag, hvor de præsenterer sig selv. Her

fortælles om, at det litauiske Flyvevåben har en historie der går tilbage før anden verdenskrig, hvor mænd som S. Darius og S. Girėnas indlagde sig stor hæder. I sovjettiden blev piloter af litauisk oprindelse altid spredt rundt i USSR, langt fra hjemmet, og de kunne ikke forvente at få lov at gøre tjeneste hjemme i Litauen.

Da Litauen proklamerede sin uafhængighed, var noget af det første man gjorde at oprette et forsvar. Det blev Z. Vegelevicius og S. Murza, som ydede en fantastisk indsats i opbygningen af det litauiske Flyvevåben. Man har fastsat datoen den 12. marts, som værende datoen, hvor det nuværende litauiske Flyvevåben blev grundlagt.

De første flyvninger

Den 2. juni 1992 klokken 14:30 startede det første litauiske fly, en Antonov AN-2 fra Flyvestation Barysiai i provinsen Siauliai. Flyet blev ført af pilo-

ansportfly restation Vandel



Disse to Aero L-39 Albatros er fotograferet på Flyvestation Piestany i Slovakiet i juni 1992. Albatrossen var og er tjekkerne, tidligere tjekkoslovakernes stolthed. Det blev, da det kom frem udpeget som standard træningsfly i Warszawapagtlandene. Leveringen af flyet begyndte i 1973, og der er fremstillet langt over 2000 eksemplarer.

Den 16 juli 1993 startede flyvningen med M1-8T helikopterne. De første besætningsmedlemmer var P. Noreika, R. Aksomaitis, A. Leita og D. Guzas. Den egentlige træningsflyvning med henblik på at løse forskellige opgaver så som; SAR (Search and Rescue) (Eftersøgnings- og redningsflyvning), transport- og nødhjælpsflyvning blev iværksat i september måned.

410 Turbolet transportfly i Vilnius lufthavn. Det var en gave fra den tyske regering til litauerne. L-410 er bygget i det tidligere Tjekkoslaviet og kan transportere 15 udrustede soldater over en afstand på 1000 km. Vi kan så konstatere, at andet AN-26 transportfly senere er kommet til.

Tilbage til fordoms kraft

Flyvevåbnet var det bedst udviklede værn i Litauen før besættelsen. Man har et stort ønske om at videreføre de gode traditioner indenfor den militære flyvning. Ledelsen håber på, at det litauiske folk forstår nødvendigheden af at have et flyvevåben, som man afsluttende skriver, -Vi gør tjeneste og vi gør det for fædrelandets velfærd.

terne T. Juozapavicius og K. Salcius. Det var en betydningsfuld dag for litauerne. Chefen for Flyvestationen, oberst J. Noreika, sagde i den forbindelse, -Jeg tror, at det at fly igen har fået påmalet Vytis-korset har betydning for alle litauere. Siden den 16 juni 1992, har det litauiske Flyvevåben været på vingerne hver dag.

Flere fly

Den 6. februar 1993 landede de første tjekkoslovakiske Aero L-39 Albatros to-sædet avanceret trænings- og let angrebsfly på den civile Karmelava lufthavn. Det første fly det litauiske Flyvevåben modtog før anden verdenskrig hed også Albatros, historien synes at gentage sig selv. Man huskede stadig i Litauen, under hvilke forhold besætningerne, under kommando af E. Mazeiski, hentede flyene hjem fra det fjerne Biskek. Turen hjem tog tre måneder. I marts 1993 landede to tyske Let L-



Instrumentpanelet i AN-26 vil nok få de fleste vestlige piloter til at kigge en ekstra gang. Helt moderne er det i alle tilfælde ikke.

Søværnets Flyvetjeneste

Alouette M-070 er kommet på Marinemuseet i Aalborg

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Otte Sud Aviation S.E.3160 Alouette III indgik i Søværnets Flyvetjeneste indtil halenummer M-439 blev udfaset den 19. maj 1982, hvor typen blev endelig afløst af Westland WG.13 Lynx, hvoraf den første blev leveret den 3. februar 1980.

Nu er halenummer M-070 kommet på Marinemuseet i Aalborg. Den ankom til Danmark den 23. januar 1963 og var i tjeneste indtil den 21. februar 1980. I den tid nåede M-070 at flyve 4787 timer og 40 minutters flyvning, mest over den barske Nordatlant.

Hjem til Søværnet

På den første dag i september kom M-070 "hjem" i det maritime miljø igen, efter at have været udlånt i 15 år til Flyveskolen i Kastrup Syd, hvor den blev anvendt til uddannelse af flymekanikere.



Alouette M-070 har nu fundet sin plads blandt redningskranse og robåde på Aalborg Søfarts- og Marinemuseum. (Foto Søfarts- og Marinemuseet, Aalborg)

Da M-070 skulle på plads i Marinemuseet, kom to af de "gamle" piloter, Arne G. Berg (GUT) og Jan V. Jørgensen (VØN) for at hjælpe med placeringen. De har for mere end 15 år siden fløjet tusinder af timer med "Lærken", som er den danske oversættelse af Alouette.

Hvor blev de af?

Fire af dem blev i slutningen af 1982 solgt til civil anvendelse. M-019, M-438 og M-439 flyver sandsynligvis fortsat for firmaet Air Glaciers S.A. i Schweiz. M-071 flyver ved firmaet Balzers i Liechtenstein. De sidste to, M-030 og M-072, blev i 1983 solgt til firmaet Rocky Mountain Helicopter Inc. i Provo, USA, hvortil de ankom i november 1983. De blev dengang købt med kannibalisierung for øje. Den sidste, M-388 indgår i Flyvevåbnets Historiske Samling.

Kilder: SØVÆRNs Orientering og Danske Militærfly af Per Thorup Pedersen

Vi anmelder:

Skudt ned - meldt savnet over Danmark

Forfatter: Flight Sergeant rtd. Frank W. Fuller
Oversat af: Per Kærgaard Larsen
Størrelse: 21x15 cm
Sidetal: 64
Illustrationer: 26
Forlag: Billund Bog & Ide
7190 Billund
Pris: 129.00 kr.
Forhandler: Billund Bog & Ide, telefon 75 33 13 00

Frank W. Fullers lille bog er ikke en gennemresearchet beskrivelse af Anden Verdenskrigs gang. Det er en bog skrevet ud af hjertet med baggrund i de oplevelser en enkeltperson har, når det fly man er besætningsmedlem på, i lav højde bliver ramt af antiluftskytset på jorden.

Det er en beskrivelse af de kaotiske forhold, der opstod i flyet efter beskydningen. Om de beslutninger og, set i bakspejlet, fejlbeslutninger, der bliver taget, og som måske var årsag til en kammerats død.

Det er også fortællingen om flugt. Om beundringen for de danskere, der fra den 29. april 1945 til krigens afslutning den 4. maj om aftenen, hjalp ham og hans tre kollegaer med mad og husly. Om deres frygt for at tyskerne skulle få fat i deres velgørere, og endelig om hans egen og danskernes glæde, da det gik op for dem, at krigen var slut.

Frank W. Fuller skrev sin historie til sin forlovede Frances umiddelbart efter sin hjemkomst fra Danmark. Den var ikke ment som en bog, men som en beskrivelse til hans kommende kone om sine oplevelser. Frances havde gemt sin mands beskrivelse, indtil den i år udkom som bog.

S-11

De 3 „nye“ F-16 klar -næsten

Tekst og fotos:
Observatør Erik
Frikke, Vejr-
 tjenesten, FSN
Aalborg

Siden 8. juli 1994, da Flyvevåbnet modtog tre brugte F-16A, indkøbt fra USAF/Illinois Air National Guard, har man ikke hørt meget om deres videre tjeneste. Det vil sige, nogen har studeret dem på særdeles tæt hold; nemlig folkene på Hovedværksted Aalborg. Straks efter leveringen blev de kørt i shelters, da de skulle afvente tid og plads på hovedværkstedet.

De tre fly med USAFnumrene 82-1024, 83-1075 og 83-1107, herefter benævnt E-024, E-075 og E-107 i Flyvevåbnet, skulle først tømmes for krudtladninger i sædet, hydrazin-væske m.m., og motoren skulle tages ud. Dette job blev tildelt teknikere fra Eskadrille 723 og 726 samt Flyværksted Aalborg.

En skæv vinge

Som første fly på Hovedværksted Aalborg kom E-107 ind den 25. oktober 1994. Kort tid efter, den 16. december, fulgte E-024. Der opstod hurtigt lidt konkurrence mellem de to teknikerhold om, hvem der først kunne aflevere deres fly. E-107 så umiddelbart pænere ud, og den førte da også et lagt stykke hen ad vejen, indtil der skulle checkes for ophæng af pylons under vingerne. Da viste det sig, at højre vinge var skæv. Flyet



Den kommende E-107 fotograferet den 2. november 1994, en uge efter den blev taget ind på hovedværkstedet. Det viste sig under ni måneder senere, at flyets højre vinge var skæv.

blev derfor sat i „skammekrogen“ i en deponi i slutningen af august 1995, afventende nærmere forhandlinger med amerikanerne. Der skal monteres en anden vinge.

Nu ved jeg ikke, hvor omfattende garantier, der er for brugte fly, eller om de er købt som beset. I sin tid sagde man om præsident Nixon: „Tør du købe en brugt bil af denne mand?“. Noget lignende skulle nødtigt kunne siges om præsident Clinton.

Sidste fly, E-075, blev taget ind på hovedværkstedet den 14. marts 1995.

457 modifikationer

Og hvilke modifikationer skal flyene så gennemgå. I princippet skal de

opdateres til samme standard og udstyr som de øvrige danske F-16, som alle er forberedt til det store Mid-Life Update program, som er i prøvestadiet i USA, hvor vores tosædede ET204 er ovre som prototype. Selv om de tre nye fly var af samme Block-nummer (angivelse af modifikationsstandard fra fabrikkens side), som nogle af vore sidst leverede fly, er der alligevel mange specielt danske modifikationer, der skal udføres. Disse kaldes i Flyvevåbnet MATINS.

For at give et indtryk af omfanget, kan det oplyses, at der skal udføres ialt 457 forskellige MATINS. Det vil derfor komme for vidt at beskrive alle disse. Den liste, jeg så på hovedværkstedet, var halvanden meter lang! Af synlige ting kan dog nævnes identifi-

kationslampe på venstre side af kroppen bagrad-omen, forstærkning af øverste vingebeklædning (MATINS 1696), flood light på halefinnen, Blue Max-programmet, samt Falcon Up (MATINS 1832).



Forfløjen fuglerede

Da det blev E-024, der som den første skulle prøvflyves, vil jeg beskrive den lidt nærmere. Folkene i hovedværkstedets Dok 11 begyndte adskillelsen straks efter modtagelsen i december 1994. Stor var deres forundring, da de åbnede for Gun Compartment. Derinde lå den nydeligste fuglerede! Der var dog hverken unger eller æg i den. Og moderen havde heller ikke taget turen med over Atlanten. Venstre højderor/stabilizer var i så dårlig forfatning, at det skulle skiftes. Udvendig var malingen meget afbleget på hele flyet, især på venstre side.

Det kunne tyde på, at flyet har været parkeret i længere tid med venstre side vendt mod syd. Efter at næsten alle dele havde været ude og checket og rechecked, kunne der sættes hydrauliktryk på den 9. august 1995.

Motoren blev installeret omkring den 20. august, og der kunne prøvetankes den 30. august. Flyet fremstod på dette tidspunkt næsten uden maling, og det blev da også samme dag kørt ind på malerværkstedet. Den 20. september blev det atter lukket ud, og fremstod nu i komplet dansk bemaling.

50 kg maling tungere er E-024 færdig på malerværkstedet og næsten klar til afsendelse fra hovedværkstedet. Billedet er taget den 25. september 1995.

Første prøvflyvning

Herefter skulle der lige et motorcheck til og var så klar til prøvflyvning. Nej. Der var det problem, at E-024 endnu ikke havde fået installeret katapultsæde og Canopy. Det sidste fordi en kollega (E-017) blev ramt af en måge ved Bornholm i foråret og derfor måtte låne E-024's canopy. Desuden er der for samtlige F-16 kørt en røntgen-scanning for rustdannelse i Leading Edge Flap drive systemet, hvilket tager en dags tid for hvert fly.

Desuden var det flyværkstedet på flyvestationen, der stod for de sidste modifikationer, herunder indbygningen af det dansk udviklede Electronic Warfare Management System (EWMS) i cockpittet og montering af de ligeledes dansk udviklede pylons med ALQ-162 jammerudstyr og ekstra chaff- og flaredispensere. Nu forholdt det sig bare sådan, at FVK's store hangar var revet ned med en total ombygning for øje, og de var derfor flyttet over i elektronikværk-

stedets lille hangar med nedsat kapacitet til følge. Alt blev dog klaret, og flyet prøvekørt på trimpladsen helt ude ved Limfjorden, så „smedene“ fra ESK 723 kunne afhente E-024 den 30. november. Da det var et nyt fly for dem, skulle der en særlig grundig gennemgang af flyet til inden prøvflyvningen. Den kunne da også først finde sted dagen efter, den 1. december, med PL T.C. Sørensen ved pinden. Flyet har siden gjort tjeneste ved ESK 723. Arbejdet med E-075 skrider planmæssigt fremad, og den forventes klar fra HVÅ den 1. april 1996. Og stakkels E-107 er kommet indenfor i varmen igen. Den „syge“ højrevinge er afmonteret, og et nyrenoveret eksemplar med amerikanske mærker på ligger klar. Hvornår E-107 bliver klar, vides ikke i skrivende stund.

En stor tak til OVKM Frank Nielsen, HVÅ, folkene i Dok 11 og på malerværkstedet for hjælp og vejledning i forbindelse med denne artikel.

Eskadrille 730

Da den Sorte Ravn fløj fra Flyvestation Vandel

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Øvelsesoplægget er, at eskadrille 730 skal deployere i NATO's IRF Immediate Reaction Force (NATO Umidelbare reaktionsstyrke's) regi til en flyvestation meget langt væk. Ingen ved så voldsomt meget om, hvad denne flyvestation kan yde af støtte. Der er med andre ord lagt op til en krævende opgave. Stort set alt skal med hjemmefra. Det kommer til at fylde adskillige containere. Wing Ops, administration, signal-tjeneste og meget mere er blevet indrettet i containere og det hele er sat på lastbiler og nu starter turen fra Flyvestation Skrydstrup mod det ukendte. Alle ved, at man skal til Flyvestation Vandel, men eller er resten et åbent?

Ad landevejen og gennem luften

Eskadrille 721s C-130 Hercules halenummer 680 approacher (an-

flyver) Flyvestation Vandels bane 27L. Der er en kraftig nordvestlig sidevind, som giver anledning en en noget kraftig sidekorrektion for at holde sig på centerline. I bugen på det store fly ligger materiel til Eskadrille 730 på paletter. Inde i eskadrille området venter kaptajn Andersen og senior-

sergent Vergo på at flyet skal rulle ind, så man kan få losset materiellet og få det fordelt til brugerne. Så snart Hercules'ens motorer er standset ruller gaffeltrucken hen til losserampen og den første pallet bliver taget ud. Med på paletten er også Vergos racercykel. Vi bemærker, at

den ikke ser ud til at have større betydning for den operative flyvning. Vergo er af en ganske anden opfattelse. Sådant en cykel er vigtig at have for at komme rundt i eskadrilleområdet og så er det i øvrigt god motion. Javel, det er forstået.

Billigere vejtransport

Som altid er det kun det vigtigste materiel der føres frem ad luftvejen. Det er nemlig uhyggelig dyrt. Resten kommer ad landevej. En kolonne på mellem



Eskadrille 721s C-130 hercules, halenummer B-680, trekvart mil fra touch down på Flyvestation Vandel. Det er et stort fly set fra denne vinkel.



35 og 40 køretøjer bevæger sig fra Flyvestation Skrydstrup og nordover. Man skal tilbage til hedengangne Eskadrille 724's deployeringer til Vandel, som sluttede i 1973, for at se et lignende syn. De to Flyvestationers militærpoliti havde her fået sig en opgave, med at holde styr på de mange køretøjer.

Aflæsning

For den uindviede lignede platformen i eskadrilleområdet noget nær kaos. Det varede dog ikke længe før kaos antog organiserede former. Søværnets mobile kæmpekran begyndte at anbringe containerne på deplanlagte positioner og en lille „landsby“ voksede frem. Alle kommandofunktionerne fandt efterhånden deres pladser, og der var travlhed med at rigge antenner og andre kommunikationsmidler til. Uden dem løber nemlig intet.

Bag pigtråd

Pludselig kunne man ikke mere blot

køre ind i eskadrilleområdet. Ved en pigtrådsspærring blev vi stoppet af flyveroverkonstabel B. Kristiansen, som bestemt ikke ville fortælle os noget om, hvem han var. Og da slet ikke lukke os ind. Først en telefonopringning til vagtkommandøren fik pigtråden fjernet. Sådan skal det gøres.

Man kan roligt sige at eskadrilleområdet kogte. En eller anden slubbert havde anbragt en UXO (Ueksploderet sprænglegeme) midt på en platform og ikke langt fra det vagtfrie personels hvileområde. EOD-folkene havde fået sig et problem. Den første afspærring var for tæt på, og måtte flyttes længere væk.

Eskadrillechefen, major G.T. Brødsgaard (GET) fik alle problemerne på halsen og måtte løse dem ved at sætte sine eksperter på opgaven. Alt var hans ansvar. Langt væk fra „moderlandet“ bliver selv små problemer meget hurtigt store. At skulle bevogte sit eskadrilleområde med de teknikere og andre specialister, der syntes at være for få af, var virkelig et hovedbrud. Konsekven-

Flyveroverkonstabel og flymekaniker P.E.H. Møller i færd med papirarbejdet midt på platformen. -Dette er ikke øvelse, forklarede han, -Det er den skinbarlige virkelighed. Bremsekaliberen er blevet utæt og jeg må tage flyet ud til reparation.

sen af, at en flyklarmelder står vagt er, at han ikke kan klarmelde flyet, nu ligner det et virkeligt problem.

Mystisk syge

For at føje spot til skade, rammer en mystisk mavesygdom pludselig en del af personellet. Det bliver ikke lettere af, at eskadrillechefen er blandt de ramte, og at næstkommanderende er ude at flyve. Vi møder GET og en halv snes af hans folk i den gamle svæveflyverhangar, der er indrettet som førstehjælpspost. GET er i forvejen grå i ansigtet af træthed, og nu er han også dømt syg, og kan ikke deltage i problemløsningen. Det ser ikke ud til at bekomme ham vel.

Sygepasseren er i fuld sving med at udfylde sygejournaler over de syge. Han gør bårer klar, og der rekvireres transport til infirmeriet. Premierløjtnant og reservelæge M.T. Davidsen, som har rygende travlt, finder dog tid til at pakke eskadrillechefen ind i et tæppe, og tilbyde ham at komme op at ligge på båren, hvad GET dog takkede håndfast nej til.

Tekniske problemer

En øvelse ophæver jo ikke hverdagen problemer. Ude i eskadrilleområdet sidder flyveroverkonstabel P.E.H. Møller og er ved at udfylde sine papirer. -Hvad er det du laver? spørger vi. -Joh, ser du, flyet har fået et brud på bremsekaliberen, og derfor er jeg nødt til at dømme den ude for alvor. Den skal repareres, før den kan flyve igen. Den slags kræver også en del papirarbejde. Hvem sagde at det var enkelt at operere med et moderne jetkampfly?

Midt under øvelsen blev det flyindfangningsanlæggets tur til at vise, om det virkede. Det gjorde det. For ikke at ødelægge flyets bremser, sænkede et F-16 fly fangkrogen og blev bragt til stop af fangwiren. Bremse-



Reservelæge, premierløjtnant M.T. Davidsen, har just pakket chefen for eskadrille 730, major G.T. Brødsgaard (GET) ind i et varmt tæppe. At GET ser syg ud skyldes nok ikke øvelsesdommerens pålagte sygdom, som der forhold, at problemerne var mange på det tidspunkt.

husene på flyindfangningsanlægget erstattede hermed flyets egne bremser, som undgik overophedning og flyet kunne trækkes hjem til eskadrilleområdet uden skader.

Hjælp i nøden

Hjemme på Flyvestation Skrydstrup er resten af Flyvestationen igang med en rigtig TAC EVAL (Taktisk Evaluering). På Vandel er det en for-TAC EVAL, der køres på Eskadrille 730. Evaluatorene i blå uniformer blander sig med eskadrillens personel i kampuniformer. -Hvad er det egentlig du går og laver? Spørger vi kaptajn O.S. Nielsen fra Flyvertaktisk Kommando's Kontrolsektion.

-Lige nu er jeg fluen på væggen, der følger med i, hvordan opgaverne løses, forklarer han. -Dog med den forskel, at vi i denne situation kan gribe ind og gøre opmærksom på, at der er ved at ske en fejl. Under en almindelig TAC EVAL, er vi hele tiden fluen på væggen. Når TAC EVAL'en er slut, går vi hjem og skriver en rapport om, hvad vi har set, og herefter får enheden, i dette tilfælde eskadrillen, så resultatet. I dette tilfælde griber vi altså ind i øvelsens gang. Vi kan sågar så at sige „rulle filmen baglæns“ og begynde forfra. Han fortæl-

ler videre, at opgaver jo kan løses på mange måder, og at det er sket, at det blev betragtet, som en baglæns løsning viste sig at være fuldt tilfredsstillende. -Derfor, siger han, -Må vi fare med megen lempe når vi påtaler ting.

Hjemmelavet drejebog

Kaptajn Nielsen fortæller, at Flyvestation Skrydstrup selv har lavet drejebogen for øvelsen. Man har taget alle de tidligere erfaringer med i betragtning ved udarbejdelsen. Samtidig har man forsøgt at komme så tæt på det scenarie, som NATO mener en IRF-eskadrille kan komme i når den rykker ud. Hvad man kan vente sig af støtte fra værtsnationen (Host Nation Support) beskriver han, som en grå zone og AIRCENT (Headquarters Allied Air Forces Europe) (Hovedkvarteret for de Allierede Luftstyrker i Europa) er af den opfattelse, at man ikke skal blive for godt vant med de faciliteter, man tror er til rådighed.

Her tænkes på adgangen til mad, vand, bevogtning af eskadrilleområdet og mange andre nødvendige ting.

Kaptajn Nielsen siger om Eskadrille 730 planlægning af indsættelse i IRF-regi, -Jeg er sikker på, at Eskadrillen 730's planlægning for en eventuel indsættelse i IRF-regi, er udarbejdet på en sådan måde, at de er færdige man drager under denne øvelse vil blive indpasset i planerne. -Nok er der lavet masser af stabsstudier på området, fortsætter han, -Men det sker jo, at de mange gode ideer under en sådan proces, ikke slår til i virkeligheden.

Meget klogere

Vi fangede major G.T. Brødsgaard (GET) mellem to møder på Flyvestation Skrydstrup. Han fortalte, at det havde været en meget travl måned siden eskadrillen kom hjem fra Vandel. -Vi lærte rigtig meget af den øvelse, siger han. -Vi måtte konstatere, at vi ikke kunne løse opgaven med det antal mennesker, og det materiel vi havde med. Vi er glade for, at vi fik det forhold afklaret. Ligeledes har vi nu fået opklaret, hvilke konditioner vi kan regne med at skulle operere under, hvis vi bliver kommanderet i IRF-regi. Det betyder, at vi er i fuld gang med at tilpasse vore planer efter det.

Flyvevåbenopgave

-Vi må også konstatere, at IRF-opgaven ikke kun er en opgave for Eskadrille 730. Resten af Flyvestation Skrydstrup, og i virkeligheden hele Flyvevåbnet, må deltage i løsningen af opgaven. Vi er så at sige „entreprenøren“, der sætter tingene igang og afprøver dem. Vi laver for eksempel planer, der passer på „Flyvestation Hvor-som-helst“. Vi har planerne med på en diskette. Når „Flyvestation-hvor-som-helst“ er rekonstrueret, fylder vi den foreløbige plan ud, og kan på den måde, være klar til at løse vores opgave på meget kort tid.

-Siger du hermed, at der skal hentes specialister til de mangeartede opgaver rundt om i hele Flyvevåbnet?

-I det omfang vi ikke har dem i eskadrillen eller på Flyvestation Skrydstrup, så er svaret ja.

GET havde travlt, han skal ind for briefe før dagens natflyvning. Inden han går ud af døren når han at fortælle, -Vi skal have vore planer færdige og personellet trænet i specifikke færdigheder inden første januar. Vi har travlt, men vi skal nok nå det. Og væk var han.

Flyvestation Aalborg

Radiosonden lukket - genåbnet på Karup

Af radiosondeleder P.C.G. Larsen

For almindelige dødelige er en Radiosondestation noget meget fjernt. For dem, der arbejder i en vejrtjeneste, er det en uundværlighed. Det forhindrede imidlertid ikke, at Radiosondestationen på Flyvestation Ålborg lukkede med udgangen af oktober sidste år.

Arbejdede for alle

Radiosondestation Aalborg blev oprette den 1. april 1956, som en del af Forsvarets Vejrtjeneste. Bygning 105 i den vestlige udkant af Flyvestation Aalborg blev stillet til rådighed for, og efter reparationer og udbygninger, blev det en udmærket arbejdsplads for, 'sondefolket'.

De første 15-20 år bestod bemandingen af lederen, som var civil, een eller to fra sergentgruppen og et svingende antal menige, fra fire til otte. Opgaverne, der først udelukkende var sondering og måling af vind med teodolit (kikkert), blev allerede efter få år udvidet til også at omfatte meteorologisk hjælp til Artilleriet, Søværnet og Meteorologisk Institut. Der blev opstillet tre mobile radiosondestationer, som kunne rekvireres gennem vejrtjenesteinspektøren i Forsvarskommandoen. Stationerne foretog sonderinger i skydeterræner som: Oksbøl, Borris, Jægerspris og Stold.

Gode tider

I årene fra 1960 til 1985 rykkede 'Sonden' ud ca. 75 dage om året. Da den hjemlige sondering også skulle passes, var der brug for ikke så få sondefolk.

I regelen var der rift om at komme med på sondetur, især fordi det i tidligere tider ofte var på time- og dagpenge med nattillæg. Det vil sige,

at vi tit boede på kro eller hotel. Det var tider!

Luret kunsten

Efterhånden fik især Artilleriet lært os kunsten af, så antallet af udrykninger faldt; men så blev der mere tid til familielivet, og siden ordningen med menige sondefolk ophørte, gik tjenesten videre med en lille fast styrke af stampersonel. Til styrken har vi altid medregnet teknikerne fra Elektronikværkstedet, som har været uundværlige. Vi har ofte fået støtte

fra andre enheder så som: Kørselstjenesten, Fototjenesten og Etablisementsforvaltningen, for at nævne nogle.

Lever videre

Luftfartsinspektør/vejrtjenesteleder Finn Brinch, DMI, Vejrtjenestecenter, i Flyvertaktisk Kommando fortæller, at Radiosondestationen lever videre i bedste velgående, men nu i Flyvertaktisk Kommandos regi, henlagt under Operationsdivisionen. Ingen, der er tilsluttet det meteorologi-

ske netværk, må derfor undvære de daglige radiosondemeldinger fra mandag til fredag, det sørger seniorsergent Keld Bødker og en oversergent for. Til påfyldning af brint i de store balloner, der skal løfte radiosonden, får de dog hjælp af personel fra DMI, som står for Danmarks Meteorologiske Institut.



Opstilling af den mobile radiosondestation (Foto Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

Eskadrille 602

FIGARO gav 67.000 kr.

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

-Det er nu helt rart ikke længere at blive betragtet som fagidiot af min kone og to børn, siger flyverspecialist og elektronikmekaniker ved eskadrille 602 i Bækskov, Helge Lassen. Grunden hertil var, fortæller han til FLYnyt, at han i 1991 begyndte at arbejde på projektet kaldet FIGARO, der i øvrigt intet har med operette at gøre, men er et identifikationssystem som bruges af Kontrol- og Varslings-tjenesten til identifikation af flyveplaner gennem automatiske og regelmæssige opdateringer.

Udviklingsarbejdet blev kronet med succes, og sidst i november sidste år fik han i Forsvarskommandoen, af forsvarschefen, general Jørgen Lyng

overrakt forswarets tak for indsatsen, en check på 61.000 kr.

Bøvl

Helge Lassen fortæller, at det franske system man tidligere anvendte var blevet overhalet af tiden og var svært at opdatere. Operatørerne på Bækskov blev ved med at komme med nye ønsker til det langsommelige system. Dette 'pres' fra brugerne var med til at sætte ham og hans kollega igang med at udtænke det nye system i det, der kaldes Windows-miljø. Kollegaen drog af sted på sergentskole og Lassen sad alene tilbage med opgaven.

-Hvor meget tid har du brugt på arbejdet? ville vi vide.

-Det har vel taget mig ialt omkring 3000 timer. Heraf halvdelen i min fritid. Den slags er svært at slippe,

når først man er kommet igang, forklarer han. Også selv om det indimellem går ud over familien.

Mange penge

Lassen er glad for det de sammenlagt 67.000 kr, han har fået i præmie for sin indsats. -Det var betydeligt mere, end jeg havde regnet med, siger han. -Det normale for den slags er vel en 18-20.000 kr, mener han. Ved at godkende og indføre FIGARO har Flyvevåbnet opnået en besparelse på investering i hard- og software over de næste 10 år på omkring 800.000 kr. Lassens arbejde har nu fungeret i dagligdagen i et par år, og man konstaterer, at det er særdeles professionelt udviklet, veldokumenteret, driftsikkert og samtidig fremtidssikret fordi det afvikles i Windows-miljøet.

Flyverspecialist Helge Lassen ved den skærm, han af interesse ikke kan holde sig fra, og som bragte ham den store velforfjente rationaliseringspræmie på 67.000 kr.



'Vore' Drager i Amerika



Draken, halenummer AT-154 fotograferet i National Test Pilot School hangarport på Mojave Air port, California, USA.

**Tekst og foto flyverspecialist
J. Ploug, Flyværkstedet, Flyve-
station Aalborg.**

Det er ikke så ofte, vi har lejlighed til at følge med i, hvad der sker med de fly, der udfases af Flyvevåbnet. Her fortæller flyverspecialist J. Ploug nyt om de Draken-fly, vi har solgt til National Test Pilot School (NTPS), Mojave Airport, California, USA.

Langsomt men sikkert

Arbejdet med at gøre de to Draken med halenummerene AR-110 og AR-117 klar til flyvning skrider langsomt, men sikkert frem. Langsomt fordi, der kun er to Draken-folk til rådighed hos NTPS, og de har samtidig opgaver med at vedligeholde andre fly i flåden hos NTPS og Flight Research.

De fire to-sædede Draken flyver alle stadigvæk OK. AT-157 er blevet gjort klar til superstall træning med Anti Spinn-skærmen, en test af systemet på banen viste, at det virkede OK, men at skærmen nok skulle have været pakket før testen. Den streamede (klappede sammen) ved høj fart, den var sidst pakket for halvandet år siden.

Korrosion i kompressor

Man satser på at halenummer AR-117 først bliver klar til flyvning, idet den 'kun' skal have et E-service. Motoren man vil bruge i flyet er A8834, en af de reservemotorer NTPS fik med. Den skulle 'kun' have et D-service for at blive klar til flyvning. På grund af kraftig korrosion i kompressoren, vil det nok alligevel blive en større opgave. Man er dog optimistisk og mener, at den nok skal blive klar.

Uheld

NTPS har for nylig haft et kedeligt uheld med deres Fire Cracker, et lille to-sædet træningsfly, for øvrigt nummer fire i produktionen. Flyet havde haft nogle motorproblemer, man ikke kunne identificere, selv med hjælp fra motorfabrikken.

På en prøvetur i et forsøg på at klarlægge årsagen til problemerne, satte motoren ud lige efter take-off. Piloten kunne ikke komme i kontakt med tårnet. Jordpersonellet viste derfor intet om, at der var problemer før flyet landede i en stor støvsky for enden af banen.

Heldigvis slap besætningen med nogle blå mærker og skrammer. Flyet derimod lignede noget, der havde været igennem en vridemaskine.

NTPS har lovet at holde læserne underrettet om, hvorledes det går med 'vore' Draken i Mojave.

En flyver står til søs

Tekst og billeder, premierløjtnant Michael Schwaner

Ved min udnævnelse til premierløjtnant fra Flyvevåbnets Officersskole den 1. juni 1995 blev jeg ved officersskolens mellemkomst tildelt et legat fra Krista og Viggo Petersens Fond. Hensigten var, at legatet skulle bruges til en uddannelsesrejse og, som alting artede sig, blev det til en måneds ophold ved det amerikanske søværns hangarskib USS ENTERPRISE med det formål at studere anvendt ledelse og management, samt at få et indblik i amerikansk mentalitet og kultur.

Brøl i tropenatten

Og således gik det til, at jeg i starten af oktober måned kunne stå på flight deck'et af et amerikansk hangarskib og filosofere over et helt fladt, dybblåt Atlanterhav. Intet at se i horisonten 360 grader rundt, og den mørke nattehimmel med en vrimmel af stjerner i stjernebilleder, man som nordbo ikke er vant til. Månen hang som en næsten fuld, lysende sølv mønt på himlen, og kastede en spøgelsesagtig stribe på vandoverfladen fra skibet ud til horisonten. Det oplyste tårn på skibet, øen, rejste sig mod nattehimmelen med sine lys i forskellige farver. Fartvinden blæste hen over dækket, varm og blid, som tegn på, at vi nærmede os ækvator. Pludselig blev naturbetragtningerne afbrudt ved, at en grå skygge satte sig i bevægelse med et brøl og kom lige mod os - et af aftenens F-18 fly var

klar til affyring. Der var kun små fem meter hen til vingespidsen, fra hvor vi stod, da piloten fik besked på at give "full thrust" af Shooter (starteren), LT Will Fitzgerald. Dækket vibrerede, og varmen fra udstødningen slog mod os. Catapult-manden ved flyets næsehjul gav OK-tegnet og løb

væk. Shooteren knælede ned i den karakteristiske stilling. Foretog et sidste check hos folkene omkring sig.....og sendte en brøende jet ud i det sorte luftrum, hvor man kort efter så det skarpe lys fra mortererne, der indikerede, at piloten havde brugt efterbrænder for at komme hurtigere

op. Og situationen gentog sig for flere F-18, F-14 og E-6. De blev sendt af sted, fandt "flight path" (flyvestien) omkring skibet, og landede igen. Eller de "boltede", ramte ved siden af, og var nødt til at lave "touch and go" (røre med hjulene og starte igen), og fortsætte ud over kanten for at komme op og prøve igen. En helt utrolig oplevelse at stå i mørket, midt i dette ordnede mylder af folk i gule, grønne, lilla og blå veste, der med deres signallys dirigerede rundt med de store, grå metaldyr, som jagerne ligner.

3000 mand og 17 etager

Det var første gang, jeg skulle til USA, og det var ikke mindst allerførste gang, jeg skulle sætte fod på så stort, et skib, så jeg kunne ikke sige mig fri for at have en lille million sommerfugle i maven, da jeg i slutningen af september steg ud af flyet i Norfolk, Virginia. Og den let beno-vede fornemmelse i mellemgulvet fortog sig ikke nævneværdigt, da jeg i tusmørket den aften blev præsenteret for USS ENTERPRISE. Det var kolossalt. En kæmpe stor, massiv, sort skygge, der lå og hvi-



Iført sin lyseblå skjorte og baseball cap, som udelod muligheden for at forveksle ham med en almindelig sømand, poserer premierløjtnant Michael Schwaner her foran USS ENTERPRISE's syv etager høje tårn, kaldet øen.



USS ENTERPRISE under bugsering til kap i Norfolk, North Caroline, USA. Der skulle tre slæbebåde til at flytte den to på siden og een agter..

lede sig ved kajen i det svindende lys, kun oplyst af enkelte projektører og tilsyneladende helt forladt. Og at se forladt ud med små 3.000 mand ombord er en bedrift i sig selv.

Skibet har med sine 17 etager, 10 under dæk og syv i tårnet, plads nok at fare vild på. Det lykkedes mig da også ret så effektivt den første uge. Men alle ombord var utrolig hjælpsomme, når de så mit fårede udtryk i ansigtet ... og min officersgrad. Jeg blev en enkelt gang overrasket af nogle menige med en skeptisk og skulende indstilling til mig. "Do we call you Sir, Sir?", blev jeg spurgt af en truende flok på 7-8 sorte, unge mænd i kedeldragt. Omend det ikke lå mig stærkt på sinde, var jeg ikke til sinds at degradere deres indtryk af udenlandske officerer i forhold til amerikanske, så det svarede jeg selvhøjtidelig "Ja" til. Til min lettere overraskelse accepterede de det på stedet. Det viste sig, at mange af de menige ikke bryder sig om at være ombord på ENTERPRISE. Hovedsageligt på grund af de lange arbejdsdage (0530-2300) og det hårde arbejde. De elendige indkvarteringsforhold og det faktum, at de står i kø i halve timer for at få mad, skaber også en naturlig afstand til de amerikanske films og hvervekampagners

fremstilling af det muntre og stolte sømandsliv.

Jeg fik en af skibets officerscups, så folkene kunne placere mig som hørende til ombord. Det føles lidt underligt at rende rundt med en baseballcap i fuld alvor. Men det betød også, at de menige begyndte at gøre honnør så ofte, at det i perioder må have set ud, som om jeg holdt en takt ved at løfte og sænke højre hånd til og fra hatteskyggen. Jeg måtte også acceptere at hedde Mike og LT SWAN'R med amerikansk udtale på turen.

Månedens sømand og straffe

Personelbedømmelser har indtil for ganske nylig været baseret på en generel beskrivelse af manden omsat til et pointsystem. Alt tæller, og udmærkelser af enhver art giver de eftertragtede pluspoint. Efterhånden er det meningen, at et mere detaljeret system, meget lig det danske, skal danne grundlag for denne pointgivning.

Men det vækker normalt vild jubel at blive Sailor of the Month, Quarter eller Year. Jeg fik muligheden for at deltage i den såkaldte "Captains mass", der er alle de personelsager, som Kaptajnen (CO - Commanding

Officer) skal tage sig af. Det var underligt at se også de fandanivoldske officerer, jeg normalt omgikkes, dukke hovedet og blive tavse og ydmyge, når CAPT R. J. Naughton var på eller i tale. Virkelig en magtfuld mand. Vi lagde ud med at overvære tre af de nævnte udmærkelser, Sailor of the Month. Herefter var turen kommet til alle de, som havde forsynet sig i større eller mindre grad mod skibets reglement. Min følgeofficer Daniels medarbejder stod der for at forsvare sine utallige udeblivelser. Dan havde holdt hånden over knægtelænge, men følte nu, at det måtte have en ende. CO hørte på fyrens argumenter og skældte ham så huden fuld, tildelte ham 6 dages udgangsforbud med ekstraarbejde ombord og en bøde på \$50 (ud af en månedsløn på \$500 efter skat). Og det var dagen før, vi løb ind til fire fridage i Florida. Ærgerligt, ærgerligt, ærgerligt. Hele seancen med udmærkelser og straffe blev video-filmet for eftertiden og som værn mod eventuelle senere klager.

Mange af de problemer, de havde med de menige ombord, var af en noget sværere art, end vi er vant til i Danmark. Det var alt fra besiddelse og brug af håndvåben, voldstilfælde, reel økonomisk ruin, til uægte børn i



Shooteren (starteren),
Lieutenant Commander
Daniel Rieck på sin
arbejdsplads klar til at
sende næste fly af sted.

et ukontrollabelt antal (to gange var jeg vidne til samtaler med "fædre", der fik deres henholdsvis tredje og fjerde barn. Dan fortalte, at det var helt almindeligt blandt de menige). Mens jeg var ombord, var et ikke ringe antal tilfælde, hvor Dans deling skulle stille en befalingsmand til et retsmøde med een af de ca. 130 menige.

En af de menige kom ind på kontoret en dag, og havde besluttet at ville afslutte sin militærkontrakt i utide. Han havde økonomiske problemer, og konen havde truet med at forlade ham, fordi han var så meget væk. Daniel tog en socialpædagogisk samtale med ham, og sammen med sin seniorsergent satte han himmel og jord i bevægelse for at lægge fyrens lån om, skrive ham op til en nødhjælpsspakke til Thanksgiving og jul og skaffe ham et nyt sted at bo i en basens lejeboliger. Dan forklarede bagefter, at hvis fyren sagde op, havde han ingen job, ingen penge, ingen fremtid, og konen ville formodentlig forlade ham alligevel. Da gutten var en god sømand, fortjente han bedre, og jobbet ville, uanset kone og økonomi, i hvert fald give ham et liv og en

chance". En dårlig medarbejder var blevet verftet ud på stedet. Fyren var 19 år gammel, og havde en søn på 3, og én mere på vej.

ranten læser selv op til testerne, der giver den næste streg. Når han mener, at han er klar og kan stoffet, specialistviden omkring jobbet, udenad, søger han om at gå op til den officielle test, i hvilken han skal opnå mindst 80 point efter et ikke nærmere angivet system. Ved sine personlige bedømmelsesrapporter skal han, efter et andet pointsystem, mindst opnå andre 80 point for at bestå og blive udnævnt.

Han kan selv vælge at tage yderligere uddannelse i form af brevskolekurser i for eksempel "personal behavior", hvis han vil vide noget om at håndtere mennesker. Motivationen til at tage disse kurser er, at de giver point til næste gang, han søger forfremmelse.

At tilbringe fritiden ombord på båden var ikke det mest ophidsende, man kan forestille sig. Som officer kunne man se fjernsyn eller læse i sit rum (der er en 3 x 6 m. stålkasse med stålskabe og stålkøjeseng), eller man kunne benytte sig af kondirummet, der var stuvet ind et sted oppe foran i skibet. Det var typisk de menige, der brugte det samt de opsatte spillemaskiner, når de ikke længere kunne

holde ud at opholde sig i deres køjeområder. De menige sov som på hylde. Et udtryk for at gå i seng, var "hit the rack". Frit oversat betyder det ramme reolen, men det var først, da jeg fik set, hvordan de boede, at jeg forstod hvorfor. De havde deres privatliv i en seng med forhæng for og et lille skab ved siden af. Og så lå de i tre lag på store stuer.

Jeg blev inviteret med på poolbar af befalingsmændene fra delingen en aften. Jeg havde en kæmpe fordel ved ikke at have et image som amerikansk officer at vedligeholde - det betød nemlig, at jeg kunne gå i byen med officerer den ene aften, befalingsmænd den næste og hyggesnakke med de menige om dagen (når de altså lige kunne glemme, at jeg var officer) uden at nogen fik ondt af det. Poolbaren viste sig at være et skummelt, lille, firkantet, dårligt oplyst hus med det lidet vindende navn "Harries". Dørvogteren var 2½ m. høj og formodentlig løsladt på prøve - jeg var rimelig tilfreds med, at jeg ikke var kommet alene. Men indenfor var det rasende hyggeligt, og de mange timers træning på Officersskolen i den ædle gentlemansport Pool kom mig virkelig tilgode, og gjorde mig i stand til at forsvare det danske officerskorps ære med bravour. I sandhed en stolt aften, hvor jeg ustandselig nød sejrens frugter.

0 til 160 km/t på tre sekunder

Undervejs blev jeg fulgt rundt i de forskellige afdelinger ombord og fik en intro til, hvad de lavede i de enkelte delinger. Jeg fik en semiuddannelse i området "catapult og arresting gear" og fik forevist test-procedurene for Katapulterne, der gør, at de før affyringsøjeblikket kan justeres til den flytype og vægt, der skal sendes af sted. Før hver "shoot" skal piloten konfirmere sit flys vægt-



Længst borte en F-18 Hornet og i forgrunden en A-6 Intruder klar til start. Læg mærke til dæksbesætningsmedlemmernes forskellige gestier. Længst fremme til højre er det Shooteren, der er gået i klarstilling for at give manden ved kontrolpulten GO-signalet.

for korrekt setting af katapulten. Flysikkerhed var virkelig i højsædet. Var katapulten ikke indenfor tolerancerne tre testforsøg i træk blev den fejlmeldt, skilt ad og repareret. Katapulten sættes til at trække flyet op i en hastighed af 160-190 km/t på 3-4 sekunder uanset flytypen. Det var utroligt at opleve kombinationen af stakkatobesked i headsettet og det helt specielle tegnsprog, der var mellem folkene på flightdekket, mens de launchede (startede) det ene fly efter det andet.

Arresting gear består af 4 tykke wires spændt over agterdækket. Også disse trækprøves og testes for, om de overholder kravene. Et af disse var blandt andet., at de skal kunne rulles ind på ca. 15 sek., fordi alt på dækket skal være klar til at kunne modtage og afsende et fly hvert 45. sekund (normal operation). Udover wirerne var der et stort net, der kunne tages i anvendelse, hvis flyet af en eller anden grund ikke kunne lande normalt. Det var 40 m. bredt, 10 m. højt og blev spændt ud over dækket på ca. to min., til modtagelse af havarerede fly. Før hver dags flyoperationer blev der foretaget en FOD (Foreign

Object Damage) (Skade på fly påført af fremmedlegemer)-walkthrough. Det betød, at 75 mand skulder ved skulder, og med næsen vendt mod dækket afsøgte flight deck'et for småsten, fnuller og andre for fly fatale dimser. Et af de store problemer var de millioner af små stålkugler som for nylig havde været brugt til at slå den gamle, skridsikre maling af dækket med, så ny maling kunne komme på. Kuglerne var blevet brugt som en art sandblæsning, og lå nu i alle revner og sprækker, og ventede med deres størrelse som et velvoksen punktum på at blive suget ind i en jetmotor evt. med katastrofe til følge. Alle magneter på hele skibet blev fundet frem og de små stålkugler, BeeBees, blev jagtet overalt på dækket, der er lige så stort som tre-fire fodboldbaner.

Hurra for lyseblå!

Til søs aflægges alle huer og forskelligfarvede jerseys, trøjer, tages i brug for, at man uden problemer kan kende arbejdsfunktionerne fra hinanden.. V-1 deling i Air, som jeg tilhørte, går i gult, så jeg blev ikklædt en af de gule højhalsede, men uden trykket på

maven, der normalt ville angive officersrang og funktion. Aldrig så snart havde jeg gjort det, før jeg blev taget for en menig, der hørte til, og væk var privilegier, respekt og den almindelige høflighed. Officererne stirrede meget sigende og nedladende på mig, når jeg kom alene i officerernes spiselokale, indtil jeg havde været der så længe, at de vidste, hvem jeg var. De lyseblå skjorter kom snart frem igen.

Klarer alt fra blindtarm til briller

En af de menige havde mavepine, da vi sejlede ud. To dage senere fik han fjernet blindtarmen på skibets hospital. Det gav en velkommen lejlighed til at få en rundvisning. Det er et fuldt udrustet hospital og skadestue, der kunne klare alle problemer fra hjerterbanken til afrevne arme og ben. De havde udover alle normale hospitalsfaciliteter også en optiker ombord, der kunne levere et par briller af en hvilken som helst styrke på en halv time. Der var plads til 75 indlagte på hospitalet, men det kunne sagtens udvides ved inddragelse af konto-

terne. De havde et udrykningshold, der alarmeredes ved skibets højtaler. Opkaldet "Medical emergency" efterfulgt af en lokation forårsagede, at 4 mand klædt på til alt, sprang af sted.

Jeg fik samtidig en rundvisning i skibets tandklinik af en af tandlægerne. Han var en behagelig fyr, men med en frygtelig arbejdsskade - han kiggede ufravendt på mine tænder, mens jeg talte. Men skibets tandklinik havde seks tandlæger ansat og lå inde med en tandstillings-beskrivelse og -billeder på samtlige ombord, også i full-operation-situationen, hvor der i alt er 5765 mand ombord. Også her var man klar til hvad som helst. En af de menige i "min" deling fik fjernet fire visdomstænder på turen. Knækkede tænder kunne genopbygges eller erstattes af glas, keramik, porcelæns, plastic eller sølv og guld. Skulle man trænge til en protese, var det også muligt. Det eneste, man ikke var så glad for til søs, var plastic-operationer, fik jeg fortalt. Retning af kæber, underbid og næser krævede så rolig en hånd, at de kun blev udført i havn.

Historiens vingesus

Selve sejlseancen på turen var udelukkende en våbendemonstration til ære for NATOs forsvarsministre, der i samme periode havde sat hinanden stævne på amerikansk jord for første gang siden Anden Verdenskrig. Skibet var uden overdivelse helt nymalet, og alt, hvad der ikke kunne males og pudses, var blevet skiftet ud.

Mange af de menige havde arbejdet hele natten, så linoleumsgulvene var højglanspolerede, og flight deck'et var blevet vasket med højtryksspuler og vand og sæbe aftenen før, for at det skulle være pænt og uden oliepletter på dagen.

Denne dag var jeg iført flight deck outfit, så jeg i min gule trøje og flyde-

vest havde første parket til det hele og jeg kunne, med hjelmen og solbrillerne på, ubemærket tage billeder uden at være begrænset af det reb, der holdt verdenspressen samlet på ét sted. Det er svært ikke at mærke historiens vingesus, når NATOs militære top samles for øjnene af een, og der var virkelig en velsignelse af ministre, generaler og rådgivere ombord den dag.

Luftshowet var uovertruffet. En F-18 gennembrød lydturen lige over forsvarsministrenes hoveder, og bomber og missiler blev kastet så tæt, at hele skibet vibrerede på trods af sin størrelse. Størrelsen på de kastede bomber var blevet øget i forhold til generalprøven dagen før, og kastene var en anelse tættere på for, at man kunne få den fulde, skrækindjagende fornøjelse.

Oplevelse for livet

Efter en måned stod jeg atter i Kastrup lufthavn stopfuld af indtryk fra turen. Udover det jeg her har fortalt, fik jeg også mulighed for at prøve at blive skudt af med catapult i en lille transportmaskine, og mit ophold sluttede med fire ligeså oplevelsesrige dage i Washington, som vi havde haft i Florida.

Jeg fik et godt indtryk af amerikansk ledelsesfilosofi og mentalitet i al almindelighed under mit ophold og herigennem både af- og bekræftet nogle fordomme omkring amerikanere. Jeg fik for mig selv afkræftet, at de er strømlinede, korthårede og effektive i døgn drift og bekræftet, at de trods alt får jobbet gjort og ofte med et godt resultat sådan, som de så ofte roser sig af. Sidst, men ikke mindst fik jeg et meget positivt indtryk af den amerikanske gæstfrihed, der i høj grad var medvirkende til at gøre denne tur til en "once in a lifetime experience".

Flyvestation Skrydstrup

Hjælp - vi mangler flymekanikere

Af seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

Flyvestation Skrydstrup har indtil videre haft succes med at rekruttere flymekanikere i lokalområdet. I midten af januar havde mere end 100 unge med et "sort svendebrev" vist interesse for muligheden for ansættelse som flymekaniker. Ikke som det har været indtil nu, - i Flyvevåbnet, men ved Flyvestation Skrydstrup.

Tilfreds chef

Chefen for Materielafdelingen, oberstløjtnant Søren Falk-Portved sagde til JyskeVestkysten, - Jeg er meget tilfreds. forleden af ten var vi over 60, i dag næsten 20, og det samme antal venter vi ved det sidste møde den 31. januar. Desuden er det meget få af de tilmeldte, der er blevet væk, så interessen er stor.

Svære at holde på

Flymekanikere er svære at holde på. Det er noget, som Flyvestation Skrydstrup har måttet sande. På trods af, at en flymekaniker efter 46 måneders tjeneste har en månedsløn på 17.200 kr, har afgangenen over en længere periode været større end tilgangen. Flyvestation Skrydstrup mangler, ifølge Jyske Vestkysten, i dag 36 flymekanikere, og tallet ventes at stige yderligere hen mod sommerferien. Endnu engang må Flyvevåbnet konstatere, at når der er fremgang 'ude i samfundet' så forsvinder de veluddannede teknikere.

Flyvevåbnets Officersskole

Opgavens løsning vigtigere end spørgsmålet om liv og død

**Af oberstløjtnant S.C. Falkbøll
NK Flyvevåbnets Officersskole**

"Den 20. december 1995 blev 9 kadetter fra klasse "EAGLE" på Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) udnævnt til premierløjtnanter (PL) af linien i Flyvevåbnet. Klassen begyndte for ca. 4½ år siden på det, der skulle blive den sidste Pilotofficersgrunduddannelse med et mønster, hvor højdepunktet har været pilotuddannelse i USA

Ved udnævnelsesceremonien, der gennemførtes i FLOS nye lokaliteter i Jonstruplejren, deltog Chefen for Flyvertaktisk Kommando (FTK), GM L. Tophøj (TOP), samt andre prominente repræsentanter for flyvevåbnets enheder. En stor del pårørende til de nye PL havde også fundet vejen til Jonstrup, og kunne således overvære udnævnelsen af deres mand, søn, kæreste m.v.

Store forventninger

GM L. Tophøj lykønskede de nyudnævnte og sagde i sin tale til dem bl.a. følgende:

"I dag er en festdag. Først og fremmest en festdag for Jer og Jeres pårørende. Men bestemt også en festdag for os i Flyvevåbnet, som i forventning har set hen til denne dag. I dag får Flyvevåbnet 9 Premierløjtnanter. 9 unge officerer, som vi har hårdt brug for, og som efter skolens udsagn næsten ikke kan vente på at tage fat på alt det, der venter derude. Alt det, der skal gøres, og som I er overbeviste om, at I har en løsning på.

Forventningen er måske stor her i Jeres lille gruppe, men den er intet at regne imod de forventninger, man møder Jer med derude i Flyvevåbnet. Når jeg taler om forventninger, menes i ordets positive betydning. Flyvevåbnet har en manko på næsten

100 officerer. Det er vel nok Flyvevåbnets største problem. Vi har mistet 10 årgange uden mulighed for at få erstatning. Vi er mange, der i håb om en langsom bedring har ydet en ekstraordinær indsats, fordi vi troede på flyvevåbnets nødvendighed og berettigelse, men også fordi vi bevarede troen på, at der var en løsning forude.

Betaler sig at holde ud

Jeres udnævnelse i dag bekræfter denne opfattelse. Derfor kunne det betale sig at holde ud, og ikke mindst derfor mødes I derude med store forventninger. Men I modtages også derude med imødekommenhed. I repræsenterer naturligvis en hårdt tiltrængt arbejdskraft, men I repræsenterer også den nytænkning, uden hvilken et højteknologisk flyvevåben ikke kunne eksistere. Hvis I spiller jeres kort rigtigt, vil I få en indflydelse på flyvevåbnets hverdag og udvikling, som vil blive helt ekstraordinær, takket være den nuværende situation. Stiller I de rigtige spørgsmål til de vante rutiner, og stiller I Jeres viden og engagement til rådighed, vil I få en spændende tjeneste, og Flyvevåbnet vil blive bedre, såvel rent effektivitetsmæssigt, som med hensyn til arbejdsklima og samarbejdsrelationer".

Liv og død

Også Chefen for FLOS ønskede de nyudnævnte hjerteligt tillykke og sagde i sin tale bl.a.:

"Den formelle uddannelse er nu slut for jer i første omgang, og I skal ud og prøve kræfter med det, I har lært. Jeg ved af egen erfaring, at det ikke kan undgå, at blive en god oplevelse. For det første kommer I nu til at beskæftige jer intensivt med den flyvning, som jeg ved er en hovedmotivator for jeres tjeneste. Men I er også blevet uddannet til at være le-

dere. Og at indgå blandt forsvarets unge, veluddannede ledere med en pilotuddannelse er et privilegium, som er få beskåret. Det er en stor opgave og et betydeligt ansvar, som I skal forvalte med omtanke. I skal ikke alene håndtere noget af det mest kostbare materiel, forsvaret råder over, I skal også være ledere af forsvarets vigtigste ressource: Personellet. Denne ressource skal løse opgaverne uanset om de forekommer spændende, besværlige, risikofyldte eller deciderede farlige.

Det er jo netop særpræget ved det arbejde, vi har valgt, at opgavens løsning kan blive vigtigere end spørgsmålet om liv eller død. Selv om vi ved en festlig lejlighed som denne ikke tænker meget over dette, finder jeg det relevant at minde jer om det. Dette kunne måske føre hen til kort at se på, hvad det er for et forsvar og flyvevåben, der nu vil trække på jeres uddannelse.

Kold krig slut

Selv om I med mine øjne kun har været soldater i kort tid, må jeg indrømme, at den sikkerhedspolitiske situation i jeres tid har undergået ændringer, som vel nok er de mest dramatiske siden årene umiddelbart efter 2. Verdenskrig.

Dengang startede den "Kolde Krig", som først sluttede i 1989. Vi, der har gennemlevet disse ca. 40 år, oplevede dem vel nok som utroligt farlige for vores vestlige kulturkreds eksistens, og målt med politiske hensigter og militær styrkeopbygning, var den uden tvivl livsfarlig. I dag kan vi primært takke NATO for, at spændingen mellem Sovjetimperiet og Den Vestlige Verden stort set blev ublodig. Som bekendt har Den Kolde Krigs ophør også medført, at der i øjeblikket ikke er nogen egentlig militær trussel mod Danmark og vores del af verdenen.



Flyvevåbnets nye premierløjtnanter fra Klasse "Eagle". Fra venstre er det D. Bardino (TIO), M.M. Balle, P.S. Bødker, L.C. Madsen, T.F.T. Bertelsen, N.K. Hansen, M.D. Munkner, S.H. Lorentzen og H.K. Skovmose. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Internationale opgaver

Men vi er blevet klog af skade. Efter verdenshistoriens i øvrigt mest blodige århundrede, har vi nu tilsyneladende omsider lært, at kriser og krige, der kan true os, skal bekæmpes i starten og ikke få lov til at udvikle sig til direkte trusler mod os. Dette betyder igen, at Danmarks sikkerhed skal forsvares langt borte fra vores eget territorium, som vi i øjeblikket ser det i ex-Jugoslavien.

Ganske vist har Flyvevåbnet indtil nu kun været sporadisk involveret i netop denne operation, men vi bør være opmærksomme på, at Flyvevåbnet altid har været vant til at udføre opgaver over hele verdenen, og at flystyrker, som det også har været set i ex-Jugoslavien, er yderst velegnede til at bidrage på afgørende vis til at stoppe en krises eskalering. Det jeg ville sige med denne lille sikkerhedspolitiske redegørelse er, at Flyvevåbnet i de kommende år

meget vel kunne komme til at løse internationale opgaver, som vil være risikofyldte, men som vil være lige så nødvendige, som det høje beredskab, der blev opretholdt under Den Kolde Krig.

Mangler stadig 100

Vi kan derfor alle blive sendt af sted til sådanne nye og krævende opgaver, men den uddannelse og erfaring vi i forskelligt omfang fører med os vil sikre, at opgaver af denne art også vil blive løst så godt som muligt.

I vil fra starten opleve, at der er fokus på jer i Flyvevåbnets operative hverdag. Det netop indgåede forsvarsforlig medfører, som I ved, at både en jagereskadrille og en raketeskadrille skal klargøres til netop at kunne udføre internationale opgaver med kort varsel i NATOs hurtige reaktionsstyrker. Desuden medfører forliget,

at Flyvevåbnet skal anskaffe og indfase betydelige mængder nyt, højteknologisk materiel i de kommende år. Og endelig sættes disse to i sig selv krævende opgaver i relief af, at Flyvevåbnet fortsat mangler ca. 100 unge officerer for at have opfyldt personelnormen."

Belønninger

Ved udnævnelsen blev PL T.F.T. Bertelsen tildelt en legatportion i form af et guldur fra "HOD-LEGATET af 1994 for kadetter på Flyvevåbnets Officersskole". PL T.F.T. Bertelsen blev ligeledes tildelt en legatportion på 1.500 kr. af "Tuborgfondets belønningslegat for kadetter på Flyvevåbnets Officersskole". PL L.C. Madsen blev tildelt en æresplaque af Forsvarets Pilotforening samt Dansk Militært Idrætsforbunds elevpræmie.

Flyvevåbnets Jubilæumsfond

Fondens tak for en god indsats i mange år

Tekst seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

På Flyvevåbnets chefkonference på Flyvestation Skalstrup i begyndelsen af december sidste år blev luftkaptajn i SAS Jørgen E. Larsen og major i Forsvarsministeriets internationale sekretariat, Steen Hartov tildelt Flyvevåbnets Jubilæumsfonds legat for 1995.

Normalt aner 'ofret' eller 'ofrene' ikke noget om, at de er blevet udpeget til denne hæder. Man ved heller ikke, hvorfor man skal møde på udpeget sted. Denne gang kunne hemmeligheden dårligt bevares, da Jørgen E. Larsen ikke er tjenstgørende og Steen Hartov er ansat i Forsvarsministeriet. Begge havde derfor ved ankomsten til Flyvestation Skalstrup mere end en anelse om, hvorfor de var inviteret.

Vejet og fundet tunge nok

Generalmajor Laurids Tophøj (TOP), der er formand for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, sagde til de to, at fondens bestyrelse havde haft mange emner at vælge imellem, men, at deres indsats i den sidste ende havde vejet mest. Han læste herefter begrundelsen for tildelingen op:

- Flyvevåbnets Jubilæumsfond har ønsket at tildele TINBOX, ved major Steen Hartov og Jørgen E. Larsen en portion på kr. 15.000 - for deres mangeårige arbejde for udbredelsen af kendskabet til Flyvevåbnet, og deres arbejde med udgivelsen af bladet TINBOX og senere TINBOX-tillægget i FLYnyt.

Kvaliteten af det udførte historiske

arbejde ligger på et meget højt niveau, og har været til stor nytte for andre, der beskæftiger sig med Flyvevåbnets historie i andre sammenhænge.

Deres store arbejde med udgivelsen af hæftet "Forsvarets fly efter 1945", både med 1. udgaven fra 1987 og revisionen i 1995 bør her særligt fremhæves.

Begge kunne, efter at have modtaget hæderen og klapsalverne fra Flyvevåbnets chefer, kun give udtryk for, at det ikke havde gjort nogen skår i glæden over tildelingen, at de godt vidste, hvorfor de var blevet tilsagt. FLYnyt ønsker begge til lykke med en velfortjent hæder, og håber på en fortsat indsats fra begge, med at belyse dansk militærflyvnings historie.

Fra v. luftkaptajn Jørgen E. Larsen, major Steen Hartov og formanden for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, generalmajor Laurids Tophøj (TOP), som er i færd med at læse begrundelsen for tildelingen af fondens påskønnelse op. (Foto flyverspecialist A. Kristiansen)



Ex-Jugoslavien

BOSNIA I HERZEGOVINA

**Tekst og billeder feltpræst
Kaj Ross-Hansen**

Du læste forkert - med garanti - kære læser, og det kunne du på ingen måde gøre ved! For hvorfra skulle du vide, at „i“ på serbokroatisk betyder det samme som „og“ på dansk, „and“ på engelsk og „und“ på tysk. Overskriften betyder altså „Bosnien og Herzegovina“, og om det handler denne artikel. Helt konkret med baggrund i det at være præst for danske soldater i FN-tjeneste i ex-jugoslavien.

Fiasko, mener jeg

UNPROFOR hed styrken som FN-betegnelse. Det betyder United Nation Protection Force. United Nation er korrekt. Der var sandelig mange lande indblandet i det projekt, af hvilke de fleste aldrig skulle have været der. Protection var der ikke så meget af, at det er værd at skrive hjem om, for konfliktens tre parter gjorde, også overfor, hvad der passede dem. Force var der intet af, al den stund det blev anset for god tone dårligt nok at måtte forsvare sine egne. Sidder du nu med et indtryk af, at FNs tilstedeværelse i området har været en fiasko, så mener jeg, at du har fornemmet rigtigt. Det skal dog ikke overses, at FNs nødhjælp har gjort en flot indsats med hensyn til at bringe fødevarer og andet til den nødlidende befolkning, ikke mindst i Sarajevo.

Præsterne er med

Dansk forsvar sender, med sædvanligt klarsyn i disse situationer, præster med sine enheder, når de deltager i større FN-opgaver. Således blev jeg sendt med hovedkvarteretskompagniet, der i august 1994 blev udsta-



Artiklens forfatter, feltpræst ved Flyvestation Vande Kaj Ross-Hansen.

tioneret i Kiseljak. Kompagniet var opstillet af Dronningens Livregiment, og det skulle sørge for, at FNs hovedkvarter for styrkerne i Bosnien (BiH) kunne fungere. Hovedkvarteret ligger i Sarajevo, og en månedstid efter ankomsten blev det bestemt, at kompagniet skulle flytte ind til Sarajevo fra Kiseljak. En kæmpeopgave, som holdt personellet i ånde alle døgnets vågne timer og alle ugens dage. Og som omgående afslørede den totalt frustrerende mangel på myndighed fra UNPROFORs side. For chikanerierne fra de lokale militser side var overvældende, og krævede det utrolige fra de danske soldaters side.

Nogle af de dygtigste

Det skal med det samme understreges, at vore soldaters optræden i denne sammenhæng i særdeleshed, og som FN-soldater i al almindelighed i området, aftvang alle parter en enestående respekt. Og med al god

grund. Efter nu to gange, på Cypern og i BiH, at have haft lejlighed til at være tilknyttet danske soldater på FN-mission, så vil jeg mene, at danske soldater er, om ikke de bedst egnede til international indsats, så nogle af de absolut allerdygtigste. Foruden kompagniet i Sarajevo skulle jeg også betjene kampvogneskadronen i Tuzla, hvortil der var knyttet en luftstøtteenhed plus flyvevåbnets folk på Tuzla airbase. Denne kampvogneskadron gjorde en ypperlig indsats i kamp, og de mange samtaler med folkene understregede min fornemmelse af det danske personels egnethed, som soldater og som mennesker.

Besøg i Makedonien

Endelig var det min opgave, så vidt muligt at aflægge besøg hos en upåagtet enhed på et par snese mand, som udgjorde en del af den fællesnordiske FN-styrke i Makedonien, stationeret i Kumanovo lidt nordøst for Skoplje. Det blev kun til et enkelt julebesøg der, som til gengæld blev en enestående flot oplevelse. Og glemmes må bestemt ikke den lille enhed af danske, som i havnebyen Split gjorde en uundværlig indsats. Men betjeningen af Camp Kronborg i Sarajevo og Camp Gønge i Tuzla var også en mundfuld, der var fuldt ud tilstrækkelig. Selvom Tuzla blev lidt forsømt, når serbernes jernring omkring Sarajevo strammedes til i til tider flere uger, så al bevægelse ud og ind var umulig.

Holdepunkt i vanviddet

Højdepunktet af præstens opgave er der, som alle andre steder, at holde gudstjeneste. Og vore gudstjenester, som blev holdt hver eneste søndag, var festlige og samlende. De gav os et slags holdepunkt, som var velgø-

rende. Midt i det tåbelige, umenneskelige og vanvittige, som omgav os. Mennesker i nød, slæbende rundt med plastikdunke f.eks., for at finde bare en smule vand. Eller rædselsslagne løbende rundt, fordi en snigskytte skød, og ofte ramte og lemlæstede et uskyldigt skrigende offer. Huse, almindelige og højhuse, udbrændte og sodsvedne overalt. Lige gyldig hvor man så med plastik, hvor der burde være glas i vinduerne, til nødtørftig beskyttelse mod den bidende vinterkulde. Midt i alt det er gudstjenesten dansk og kendt. Den minder os om, at vi stadig er mennesker, som dem, vi er, og at der stadig er håb om menneskelighed midt i alt det umenneskelige. I øvrigt blev der skrevet dansk militærkirkehistorie i Sarajevo. Derved, at en soldat blev konfirmeret i felten på vores hold.

Præster lever med

Og så er en præst såre god at have i baghånden, når tankerne gør sindet uroligt. Hvad nu, hvis den kugle, der susede forbi i yderst betænkelig nærhed, havde ramt. Hvordan med mig selv. Hvordan med dem derhjemme, ikke mindst! Er jeg god nok, når jeg overfor mig selv må indrømme, at jeg er bange.

For det var jeg, da de opbragte nogle af vore tankvogne, og jeg sad og kiggede ind i løbet på en maskinpistol i hånden på en ikke engang ædru militssoldat. Eller på lederniveau. Hvordan tackler jeg denne situation. Manges fornemmelse af, at alt det



Teltdugen dækkede for snigskytternes udsigt, så altergangen kunne ske uden at have anlagt fragmentationsvest.

her har mening og gør nytte, afhænger af min beslutning, ja, måske om nogle udsættes for unødigt risiko. Præstens tætte medleven i en enhed og den ubetingede tillid til hans tavshedspligt, får tjenesten til at fungere som uhyre givende. Og det, at man ikke er på gennemtræk, som f.eks. læger, er af afgørende betydning. Man er med fra begyndelse til slutning.

Et godt grundlag

Og hvorfor giver det mening at kalde dansk FN-personel for de bedste. Derom er jeg efterhånden ikke i tvivl. Det hænger ganske nøje sammen med den „vuggegave“, som så langt den overvejende del af vi danske bringer med os i bagagen: At vi er opvokset under et værn mod at blive menneskeligt skrappelløs. Det værn har to sider, som er folkeskolen og folkekirken. Så længe vi er tro mod os selv, som folk gør en helhjertet indsats for at bevare folkeskolen og folkekirken som kendemærker, da giver vi hin-

anden og vore børn et menneskeligt og kulturelt værdisæt med. Stærkt og virksomt når det gælder om at gøre tjeneste, hvor alt menneskeligt og anstændigt er fejet til side af en råhed og et had, som er hudløs og forfærdende.

Ingen lette løsninger

Kun stor indsigt i områdets historie kan give fingerpeg i retning af „forståelse“ for de stridende parter selvforståelse og mentalitet. En indsigt, som ikke mindst de nationalt katastrofalt snæversynede europæiske politiske ledere over en bank har ladet hånt om.

Derfor, nationalegoisme og forsøg på billig selvhævdelse gjorde UNPROFOR til en sørgelig fiasko. Ingen, der har stået og set på Sarajevos titusinde grave med maskingeværknitren som akkompagnement i baggrunden, kan tænke anderledes. Som gamle Grundtvig sagde: Facts are stubborn things!

Pip fra Holland



LYNX Full Mission Flight Trainer (FMFT) ligger på Royal Netherland Naval Air Station »De Kooy« tæt ved Flådestation Den Helder i Holland. Den er måske ikke særlig kendt, men her er en mulighed for at stifte bekendtskab med den.

Jobbet som helikopterpilot i Søværnet stiller ofte krav til andet end blot de grundlæggende flyvefærdigheder. Miljøet på Nordatlanten er stærkt omskifteligt og skibets helikopterdæk står sjældent stille. Vind og vejr viser sig ikke altid fra sin bedste side og landskaberne kan ofte skabe uventede turbulenssituationer. At flyve i den værste tænkelige kombination af disse ydre faktorer, somme tider også om natten, stiller store krav til besætningens evner. Da man i disse situationer ofte flyver en eller anden form for mission, er pilotens ressourcer derfor også optaget af denne mission. Intet af dette behøver at komme som en overraskelse, idet muligheden for at træne det under sikre omstændigheder foreligger. I Holland ligger LYNX-simulatoren også kaldet LYNX Full Mission Flight Trainer.

FMFT er det direkte resultat af det man kalder Joint LYNX Simulator Training Establishment (JLSTE), et samarbejde mellem Danmark, Norge, Tyskland og Holland.

Denne artikel er ment som en kort gennemgang af dette samarbejde samt en beskrivelse af hvordan en kompliceret træningsplatform som en moderne flysimulator anvendes. Holland og Tyskland anvender LYNX i den taktiske antiunder vandsbådsrolle (ASW), hvorimod Danmark og Norge primært anvender simulatoren i opbygningen af procedurer og cockpitsamarbejde.

Da fire nationer samarbejder i projektet er staben sammensat så alle aspekter af træningen tilgodeses.

Internationalt samarbejde

Til daglig arbejder tre sonarinstruktører (to hollændere og en tysker), to hollandske TACCO-instruktører (TACCO = Tactical Coordinator), den hollandske ækvivalent til vores flyvende taktiske observatør, samt to hollandske flyveinstruktører plus en flyveinstruktør fra henholdsvis Danmark, Norge og Tyskland. De udenlandske instruktører er for tiden udstationeret fra deres respektive lande for en tre-årig periode.

At simulatoren er en Full Mission Flight Trainer betyder, at man kan træne alt fra elementær flyvetræning til en fuld taktisk øvelse med et kompliceret overfladebillede i for eksempel Adriaterhavet, med tilhørende sonarstationer koblet til cockpittet. Derved kan TACCO'en direkte samarbejde med sonaroperatøren og piloten med opbygningen af billedet under vandet. Dipping kaldes proceduren, hvor helikopteret hænger stille med sin sonar sænket i vandet. Fordelen med at anvende helikoptere til dette formål er, at U-båden ikke har de store muligheder for at detektere den, samt at det er hurtigt at flytte sonaren fra sted til sted og derved skabe samarbejde mellem flere sonarplatforme.

Disse procedurer og øvelser kræver overordentlig mange ressourcer både instruktørmæssigt samt computer-mæssigt. Instruktør-mæssigt idet op til fire instruktører kan være beskæftiget med træningen af en enkelt flybesætning. Computer-mæssigt idet overflade- samt undervandsbilledet inklusive de oceanografiske og atmosfæriske forhold konstant skal holdes opdateret.

Træning af nødprocedurer

Hvad angår vores hjemlige LYNX-besætninger fra Søværnets Flyvetjeneste er der et krav om, at de skal

til træning to gange årligt af en uges varighed.

I løbet af denne uge trænes nødprocedurer, der normalt ellers ikke ville kunne trænes i det rigtige luftfartøj, herunder motorfejl samt fejl i hydraulik- og styresystemer. Der trænes instrumentflyvning, hvor fejl også opstår under procedureerne. Der kan simuleres flyvning med overisning i skyerne samt fejl, der kræver beslutninger af besætningerne under vanskelige forhold.

Derudover øves operationer fra skib, blandt andet radarnavigering på Færøerne og Grønland under dårlige vejrforhold.

Herudover gennemgår besætningerne en række årlige tests, som simulatormiljøet giver gode muligheder for at give tilbagemeldinger i.

At være simulatorinstruktør ved JLSTE er ikke blot at sidde ved instruktørkonsollen og give opgaver til besætningerne. Man er samtidig en del af den stab som vedligeholder og videreudbygger databaserne samt opdaterer JEPPESEN AIRWAY MANUAL til navigationsdatabasen. Endvidere skal der laves standard opbygninger af diverse øvelsesmiljøer, scenarios, til hver enkelt opgave ud fra hvilke den enkelte instruktør kan give specifikke opgaver til besætningerne.

Instruktør og SAR-vagt

Udover denne teoretiske verden vedligeholder hver enkelt pilot sine hidtidige færdigheder i flyene samt virker som instruktør for de hollandske elever, også under aktuel flyvning. Desuden holdes også vagt som operativ SAR-pilot i tøm med de hollandske piloter.

Derved vedligeholdes også berøringsfladen med det operative flyvemiljø, hvorved de instruktørmæssige færdigheder ikke blot vedligeholdes, men

også udbygges. For besætningernes vedkommende vil mange måske mene at træne i en simulator vil altid ligge i baghovedet idet man jo ikke kan komme til skade. Computeren kan jo bare genstartes og så kan man flyve videre. Dette er naturligvis tildels rigtigt, men imidlertid går der ikke lang tid fra start på øvelse til man aktuelt føler at man flyver. Om det er den enkeltes stolthed eller følelsen af rigtigt at flyve er svært at vurdere, men alle gør deres bedste for at følge gældende procedurer og/eller overleve.

Grønlandsvejr

Computeren er som sagt ganske kraftig. Det er muligt at træne i områderne Europas vestkyst fra Portugal til Nordnorge og Spitsbergen, i England, på Færøerne, Island og Grønland. Hertil er netop kommet Adriaterhavet og Hollandsk Vestindien.

Som et ekstra krydderi bliver databaserne jævnligt opdateret fra JEPPESEN AIRWAY MANUAL, et publikationssystem hvori alle luft- have i verden er listet med deres instrumentprocedurer, hvorved instrumentflyvning bliver muligt i alle områder. Instrumentanflyvninger kan derved øves også i ukendte områder.

Overalt langs kysten i de respektive nationers operationsområder kan radaren anvendes som navigationshjælpemiddel. Endvidere kan der indlægges en lang række operative skibstyper med deres radarprofil og taktiske våbensystemer. Disse enheders muligheder for ESM og ECM kan også selekteres, hvorved jamming af helikopter-radaren kan simuleres. Som det af det ovennævnte kan ses findes i Holland et meget avanceret hjælpemiddel til træning af LYNX-besætninger. Dette projekt er derfor også meget kostbart, hvorfor fire nationer valgte at samarbejde om det, og JLSTE blev i midten af firserne en



realitet. I slutningen af firserne stod LYNX FMFT færdig og klar til brug. Herefter er der sket en masse, og databaserne er under stadig udvikling i takt med flyenes modifikationer. Danmarks nye TDS er dog ikke implementeret.

Godt og billigt

Imidlertid er en simulator fortsat et både godt og i længden også billigt træningsinstrument. Sammenlignes med tilsvarende træning i det aktuelle luftfartøj er her mange penge at spare. Dette sammenholdt med besætningens sikkerhed i forbindelse med procedurer, som for manges vedkommende ellers slet ikke kunne have været trænet, har vi her et instrument som på alle fronter gør flyvningen både mere sikker og besætningen dygtigere, til at anvende flyet under vanskelige forhold.

Nedenfor er illustreret den komplekse databaseopbygning. Hele tiden må computeren opdatere scenariet i for-

hold til besætningens handlinger og instruktørens input. Opdateringerne må være »real time« for at besætningerne ikke skal føle, at de sidder i en kunstig kasse på jorden. Dette stiller store krav dels til softwareopdatering samt til vedligeholdelsespersonellet. Imidlertid giver dette sjældent problemer af næneværdig karakter og træningen fortsætter ufortrødent. At simulatoren har bevist sit værd oplevede en Hollandsk pilot i maj måned, da han måtte nødlande sin Lynx med begge motorer stoppet fra en højde af kun 400 fod (ca. 130 meter). Han måtte dreje 270 grader venstre om for ikke at lande i tæt bebygget område. Han fortalte bagefter, at han ikke havde tid til at tænke sig om, men gjorde alt som han havde trænet i simulatoren. Blandt andet derfor er vores råd til de besætninger som kommer til træning ved FMFT også altid:

Træn hvad du flyver og flyv hvad du træner!

Kilde: SØVÆRNs Orientering

Besøg på Flyvestation Tirstrups kirkegård

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

Ude øst for eskadrilleområdet i Flyvestation Tirstrups sydlige del lå engang en kirkegård.

Lederen af Bevogtningstjenesten, seniorsergent N.A. Udsen, ville vide, om vi nogensinde havde besøgt stedet. Det havde vi ikke. Vi vidste som de fleste i Flyvevåbnet næppe, at der indtil for omkring 20 år

siden, lå 15-20 tyske flygtninge begravet indenfor Tirstrups hegn.

Overgroet

Seniorsergent N.A. Udsen kørte os ud til stedet. Han havde ret, der var ikke meget at se. Et tydeligt fladt afgrænset areal på 75 x 100 m bevokset med de store flotte fyrretræet, der er

Flyvestation Tirstrups stolthed, skjulte, at her havde flygtningene

fundet deres sidste hvilested.

Inde i et lille krat fandt Udsens det lille trappeformede støbte fundament, der engang havde båret et kors i jern. Korset er forlængst brækket af og smidt væk.

De begravede blev for mange år siden gravet op af unge tyskere og flytte til en af de officielle tyske begravelsesplader her i landet.

Et lille stykke historie fra en uhyggelig tid, gemt bort i en fyrreskov, er hermed kommet på tryk.

Vi anmelder

Luft- og Rumfartsårbogen 1995-96

Redaktion: B. Aalbæk-Nielsen

Størrelse: 16 x 22,5 cm

Sidetale: 208, indbundet

Illustrationer: 157 s/h billeder og 3 diagrammer/tegninger

Forlag: Luft- og Rumfartsforlaget,

Kastanievej 4, 5884 Gudme

Ekspedition: Nyboders Boghandel,

St.Kongensgade 114, 1264

København K.

Europæisk contra amerikansk kunne godt stå som tema for årets udgave af Luft- og Rumfartsårbogen.

"C-130J contra FLA" artiklen fortæller historien om det engelske valg af nyt transportfly. Endnu en gang stod valget groft sagt mellem enten at købe de bedst egnede fly eller købe beskæftigelse til sine flyfabrikker. Resultatet blev den amerikanske C-130J, dog med en mulighed for senere at supplere med det europæi-

ske, ikke færdigudviklede Future Large Aircraft.

Måske sporene fra tidligere projekter skræmmer. Jeg mindes historien om dengang, englænderne forsøgte at udvikle NimrodAEW og endte uhyrlige mængder af pund senere med at købe Boeing E-3 ligesom NATO og franskmændene.

Samme historie fortælles også i "Farnborough og Paris" artiklen med det engelske valg mellem McDonnell Douglas/Westland AH-64D Apache Longbow og Eurocopter Tiger kamp-helikopterne.

Igen valgte man den amerikanske løsning. Bent Aalbæk-Nielsen har taget blodtrykket på den europæiske flyindustri, og konkluderer at patientens tilstand er kritisk, men stabil. De to britiske valg giver ikke anledning til optimisme.

Det gør Hollands valg af AH-64D

og Eurofighters problemer med finansiering heller ikke. Jeg glæder mig til at se fortsættelsen i næste udgave af årbogen; jeg håber, at Aalbæk-Nielsens optimisme ikke må skuffes. Årbogen indeholder også omtale af det europæisk/russiske EuroMir rumprogram og de europæiske ERS-satellitter, samt et dansk firma, DAMEC Research A/S, der udfører fysiologisk grundforskning inden for rumfartsområdet. Også her skinner den amerikanske førerstilling indirekte igennem.

Herhjemme fra berettes om Flyvematerielkommandoen og Da-nish Aerotech, medens årbogen rundes af med to historiske artikler om henholdsvis kunstflyvningsflyet KZ VIII og en engelsk Lancaster-besætning og dens skæbne, både før og efter begravelsen på Fliegerhorst Vandel i 1944.

Flyvestation Vandel

Der lå en såret mand på vejen

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

En kold og regnfuld novemberaften på vej mod Randbøldal fra Egtved. Vejen er en smal kringlet kommunevej. Pludselig rundt om en skarp kurve holder en militær lastbil lidt underligt ned i grøften. Første tanke, -det var da en underlig parkering! Tre hundrede meter længere fremme ses et Røde Kors flag i regndisen. Ved indkørslen op til et husmandssted holder en feltambulance og på jorden ligger en såret.

Alt sammen noteret under forbi-kørsel. Næste tanke, hvad laver de her? Det er Eskadrille 694, Sanitetseskadrillen, der holder mønstringsøvelse.

Reduceret

Næste dag kiggede vi indenfor på forbindepladsen. Reservelæge og premierløjtnant af reserven Knud Rasmussen havde indrettet sit kontor ovenpå et par halmballer i en lille mellemgang fra laden og ind til svinstien. To bårer, klargjort med drop, var opstillet i logulvet. Her var hundekoldt. Alle var glade for at kunne gå rundt i gasdragter. -Det hjælper gevaldigt på varmen sagde en af de genindkaldte.

Knud Rasmussen fortalte, at der skulle være godt 30 mand på forbindepladsen, men virkeligheden havde reduceret de 30 til 10, som man klarede sig så godt man kunne med.

Genevekonventionen

Genevekonventionen har haft trange kår i alle krige. Send blot en tanke til den sidste, i Bosnien-Herzegovina.

Meget bedre gik det ikke, da man fik bragt en såret generalløjtnant fra den fjendtlige styrke ind på forbindepladsen. Ikke længe efter trængte en fjendtlig gruppe, det var dem fra Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole igen, frem til forbindepladsen.

De blev opdaget og beskydt. Herefter kom de frem med parlamentærflag og forlangte generalløjtnanten udleveret. Det nægtede man. Resultatet blev, at gruppen stormede førstehjælpsposten og hev manden, med drop og det hele ned af baren og

tog ham med. At han påberåbte sig at ville søge asyl i Danmark, hjalp ham lige lidt.

Ikke helt godt

Chefen for eskadrille 694, major af reserven Georg Ågaard, var ikke helt tilfreds med øvelsens forløb. -En af de ting vi virkelig savnede var befalingsmænd, siger han og fortsætter, -Uden dem, er lægen bundet af opgaver der ligger udenfor hans forventede virkefelt. Det er et problem vi må se at få løst.

Ny udgave i farver af Forsvarets fly efter 1945

Kan bestilles ved:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup.

Pris 25,00 kr. pr stk. vedlægges i check eller kontanter.

Se anmeldelse i FLYnyt nr. 2/95 side 32.





I forgrunden er Hauptmann Harry Jeschke, pilot på HUEY SAR 002 fra Hubscauber Transport Staffel, Fliergehorst Hohn, i færd med at yde førstehjælp til den ene af de to sårede, som han og hans besætning havde fået til opgave at hente i skydeterrænet i Tranum.

Lufttransportgeschwader 63

De lander også i Hamburgs gader

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

Den flyver nøjagtig, som den lyder sådan en Huey Bell UH-1D IROQUOIS. Hvordan lyder den så? Jo, nærmest som en fiskekutter med en encylindret dieselmotor, -Dunk-dunk-dunk, en karakteristisk lidt "hoppende" lyd. Især i hover taxi føles "stødene" fra den tobladede rotor tydeligt op gennem sædet. Lige nu er vi i hover taxi på vej ud til start fra Flyvestation Karup med Hauptmann (kaptajn) Harry Jeschke ved pinden i højre forsæde. Ved siden af ham sidder helikopterens altnuligmand Oberfeldwebel Thomas Bagemühl. Han er både flymekaniker, navigatør og loadmaster. Bag, sammen med

de to bærer, sidder redningsmanden Hauptfeldwebel Heiner Bachhaus. Vi er på vej mod skydeområdet i Tranum. Herfra er der rapporteret om to sårede, som skal bringes til behandling på infirmeriet på Flyvestation Karup.

Via Løkken

Med 80 knob i timen, går det nordover. Vejret er diset, men med rimelig sigtbarhed. Vest om Viborg og op langs med Limfjorden, som passeres på det smalleste sted ved Aggersund. Herfra videre nordover vest om Pandrup og op til Løkken, hvor Jeschke gik i holding for at vente på indflyvningsformationer fra kontrollen på Tranum. Det tog lidt tid inden det blev vores tur til at komme ind over

Tranum. I stedet kiggede vi en del på badebyen Løkken fra 2.000 fods højde.

Styret indflyvning

Så begyndte den guidede indflyvning mod Tranum. Kontrollen kom løbende med oplysninger om vejforløb, småbyer, vej-T'er og Y'er. På et tidspunkt blev informationerne ikke helt forståelige i forhold til den givne opgave som var, -At hente to sårede, og Jeschke sagde over radioen til Tranum, -I am a SAR helikopter, and I am tasked for picking up two wounded persons in this area (Jeg er en SAR-helikopter og min opgave er at samle to sårede personer op her i området). Der blev meget stille på frekvensen en tid. Så kom der nye

instruktioner og kort tid efter fik observatøren øje på de sårede nede i lyngen. Jeschke landede HUEY SAR-02, som var helikopterens kaldesignal på en grusvej tæt ved ofrene. Alle hjalp til med at yde fysisk og psykisk førstehjælp. Få de to gjort klar til transport og båret ind i helikopteren. Det var et tungt stykke arbejde at få, især den øverste bære, anbragt på tværs i helikopteren. Men indkom de, blev sikret, og kursen blev sat hjemover ad den samme rute.

Undervejs blev Karup tårn kaldt op og bedt om, at der stod en ambulance klar til at køre de to til infirmeriet, så snart vi var landet.

Almindelig hverdag

Hauptmann Jeschke og hans besætning tilhører Hubschrauber Transport Staffel (HT STFF) (Transporthelikoptereskadron), som er en del af Lufttransportgeschwader 63 på Fliegerhorst Hohn. I hverdagen indgår enheden i det civile redningsberedskab i Nordtyskland. Jeschke fortæller, at han ofte er stationeret ved en redningsstation i Hamburg, hvor de tager sig af civile redningsopgaver - vel og mærke til lands og primært i Hamburg by.

-Har I udlagt helikopterlandingspladser, hvor I kan lande? Jeschke kigger tvivlende på spørgeren og fortæller, at man lander på gaden. Navigatøren får opgivet adressen og finder så et egnet sted at lande. Politiet underrettes under flyvningen og afspærrer gaden. Med en diameter på hovedrotoren på 14,63 m, kræver det sin plads, at få helikopteren ned mellem de til tider høje huse i Hamburg. Til det siger Jeschke, at det kun er et spørgsmål om rutine, men den må man så altså også have.

Mange udrykninger

Arbejdsdagen for helikopteren og dens besætning, der under statione-

ring ved redningsstationen forøges med en læge, begynder klokken 0730 og varer indtil klokken 2130, eller til solnedgang. -Det kan meget vel blive nogle lange dage, siger Jeschke. -Når dagen er slut, er der altid en bunke papirarbejde, der skal laves, så ofte er vi først færdige klokken 2300.

-Hvor mange flyvninger foretager I pr. dag?

-Den dag jeg har fløjet flest i den sidste tid, var det 13 på en dag. I perioden fra den 18. til den 25. september 1995 fløj vi 52 missioner og ugen før 63.

Foruden stationen i Hamburg bemandes HT STFF fra Hohn også redningsstationerne i Ahlhorn ved Bremen og Laage ved Rostock.

En rigtig Old Timer

Bell UH-1D MODEL 205A IROQUOIS



Tilbage på Flyvestation Karup overføres de sårede fra helikopteren til ambulancefolkernes varetægt. Forrest fra v. bærende på baren er det Oberfeldwebel Thomas Bagemühl og Hauptfeldwebel Heiner Bachhaus og i midten ved helikopteren er det piloten, Hauptmann Harry Jeschke.

helikopteren er en af de mest gennemprøvede og stabile helikoptere i verden. Det daværende Vesttyskland indgik i 1967 en aftale om licensfremstilling af 202 stk. af typen med option på fremstilling af yderligere 200.

Den har plads til 12 udrustede soldater eller seks bærere, som den kan flytte over en strækning på 525 km, hvis lasten er 2098 kg. Der er ikke sket megen udvikling med helikopteren de sidste 25 år. Motoren var dengang en Lycoming T-53-L-13 turboshaft. I dag hedder motoren stadig Lycoming T-53-L-13, men nu med et "B" som tilføjelse. Instrumenteringen er til gengæld modificeret betydelig.

Hvornår den skal udskiftes, ved Jeschke ikke rigtig, men han tror på, at den kommer til at flyve ind i det næste årtusinde.

Flyvertaktisk Kommandos Presseofficer

Journalister er flinke folk

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

På sidstedagen af Forsvarets informationskonference var det Flyvertaktisk Kommandos presseofficer, major Frede Vester Hansens tur til at redegøre for, hvorledes Flyvevåbnet forholder sig til pressen og dermed de journalister, der har behov for oplysninger. Han budskab fra det ophøjede podie lød således, -Vi skal vise åbenhed og imødekommenhed overfor pressen! Vi skal sælge vort budskab på en god og ordentlig måde. Gør vi det, er journalister i almindelighed flinke folk, som vi med fordel kan arbejde sammen med.

Andre toner

Det var andre toner end dem konferencens deltagere hidtil havde hørt. Fra podiet havde der lydt mange knubbete ord om journalister der 'jager' forsvaret. Fra mange sider var man utilfreds med den hastighed, hvormed journalisterne ønsker svar på spørgsmål vedrørende en hændelse, stor eller lille. Journalist ved TV-2, Niels Brinch, sagde om dette i sit indlæg.

-I kan til tider være tunge at danse med. TV er et meget tungt medie, og vi skal have svar på vore spørgsmål her og nu, ellers kan vi ikke nå at få indslaget med samme aften. Vil I ikke svare, kan vi blive nødt til at søge andre, og måske mindre sikre kilder, for at få svar på vore spørgsmål. Det er ikke tilfredsstillende hverken for jer eller os. Den udtalelse blev af mange opfattet som en trussel. Fra flere sider faldt der bemærkninger i retning af, at pressen må kunne vente, om det så er fire måneder, på at få et svar. Det var tydeligt, at der var en mangel på forståelse for pressens arbejdsmetoder, og behov for at dække en nyhed her og nu.

Brug medierne

Et forrygende foredrag så at sige skyllede ned over forsamlingen da chefen for Prinsens Livregiment, oberst Jens Christian Lund gik igang. Med tordenrøst spurgte han ud i det store lokale, om ikke det var en god ide, at han afbrød mikrofonen. Det var forsamlingen taknemmelig for.

Herefter fulgte en munter og slagfærdig halvanden times indføring i, hvordan det var lykkedes Prinsens Livregiment at blive omtalt positivt i de 'lokale' aviser, det vil sige i området fra Viborg, Skive over Århus til Aalborg. Obersten havde udnævnt en ny presseofficer. Pålagt ham, ikke at sende befalinger og andet officielt papir til pressen, men at skrive artiklerne mere eller mindre selv. -Se det giver resultater! Buldrede obersten. 238 gange på under et år er det lykkedes os at få positiv omtale. Det er noget der vil noget!

At regimentet så fejrede oberstens 50 års fødselsdag med, blandt andet at køre en kampvogn op foran hans bopæl i Viborg i myldretiden, og så at sige stoppe trafikken, var måske ikke helt så godt. En journalist ville vide, hvordan det kunne ske uden oberstens vidende. -Der havde jeg et forklarelsesproblem, men måtte love journalisten, at de ansvarlige ville 'komme på gulvtæppet', sagde obersten.

Presseofficeren

På konferencen første dag havde Forsvarschefen, general J. Lyng i sit indlæg lagt vægt på forbindelsen til pressen og betonet, at det var et område, der bør prioriteres højt. FLYnyt lavede et rundspørge blandt presseofficererne fra de deltagende værn, og måtte konstatere, at værnene prioriterer meget forskelligt. For eksempel har oberst Jens Christian Lund en presseofficer med grad af major, som er chef for en Presse- og



Presseofficer ved Flyvertaktisk Kommando, major Frede Vester Hansen, -Vi skal vise åbenhed og imødekommenhed overfor pressen!

Informationssektion med tre hjælpere. Det forklarer måske lidt, hvordan de mange pressemeddelelser kan flyde ud fra regimentet. Hærens Operative Kommando har en presseofficer på fuld tid. Ser vi på Søværnet, så lyder forklaringen,

-Presseofficer, det er noget jeg er efter skråstreg tre andre jobs. Det gælder så for øvrigt på alle niveauer. Her ligger Flyvevåbnet ganske på linie. Ingen steder er der afsat en fuldtidsstilling til at tage sig af pressen. Informationsarbejdet udad- såvel som indadtil er spredt rundt om, som opgaver i andet eller tredje geled. I civile organisationer af samme størrelse prioriteres en smule anderledes.

Plej pressen

Major Frede Vester Hansen siger til FLYnyt, -Som jeg sagde på konferencen, så har vi et glimrende forhold til pressen. Har vi en sag kørende, og ikke kan give journalisterne de op-



Stabschef i Flyvertaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard, -Vi skal markere Flyvevåbnet så værnet grundfæstes i befolkningens bevidsthed.

lysninger de vil have, og så fortæller vi dem, hvorfor vi ikke kan. Her viser de allerfleste journalister forståelse for problemet. Men grunden skal være i orden.

På det interne område siger han, - Vi beder flyvestationerne om at sende os et kopi af det, der er skrevet om det enkelte tjenestested. Vi føler i Flyvertaktisk Kommando at de er vigtigt at følge med i, hvad der skrives rundt om i landet. Ikke mindst fordi journalisterne ofte følger en sag op ved at ringe til os.

Om arbejdsfordelingen mellem presseofficeren ved tjenestestederne og Flyvertaktisk Kommando siger han, -Vi tror på vore presseofficerer og deres chefer. Derfor skal oplysningerne gives så nær ved kilden, som muligt. Kun når en sag antager principiel karakter, eller bliver for omfangsrig, bliver den overgivet til os, men stadig i samarbejde med det tjenestested, hvor sagen oprindeligt hørte hjemme.

Ud på internettet

Major Hansen fortæller, at Flyvertaktisk Kommando nu går på internettet. -Vi mener det er fremtidens måde at få de unge mennesker i tale på, siger han. -Vi skal sælge Flyvevåbnet og profilere os der, hvor det er muligt og interessant. Internettet skal bruges til at informere borgerne om det Flyvevåben de betaler for. -Hvad skal der med på internettet?

-Vi vil gå på med tekst og billeder for at fortælle om Flyvevåbnet. Både om uddannelsesmuligheder, struktur og hvad vi har af materiel samt, hvad der er under anskaffelse.

-Er der afsat personel til at besvare spørgsmål, der kommer ind på nettet, og til at opdatere informationerne på nettet?

-Ikke endnu. Foreløbig har vi ofret 12.000 kr. på at komme med på nettet. Viser der sig en så stor interesse for oplysningerne på internettet, at vi skal svare på mange spørgsmål og foretage hyppige opdateringer, er det planen at afsætte en norm (person) til at imødekomme behovet.

-Hvad er Flyvertaktisk Kommandos politik omkring presse- og informationsvirksomhed?

-Jeg har allerede beskrevet den dagligdag, der er for presseofficererne ved de forskellige myndigheder. Ud over dette retter vi os efter Forsvarskommandoens bestemmelse for Forsvarets Informationsvirksomhed, slutter major Frede Vester Hansen.

Markér Flyvevåbnet

Vi spurgte stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard, -Hvad er grunden til, at en 'koncern' af Flyvevåbnets størrelse ikke har en fuldtids presseofficer? Hertil svarer oberst Rosgaard, -Det er i høj grad et spørgsmål om ressourcer. Hidtil synes jeg vi har klaret det ganske godt med, at presseofficeren både her i Flyvertaktisk Kommando og ved Flyvevåbnets andre enheder har løst opgaven ved siden af havende tjeneste. Der tales i disse år meget om profilering?

-Det fremgår klart af Flyvertaktisk Kommandos målsætning for 1996, hvilke flag vi skal styre efter. Herunder, at vi fortsat skal gå ud at mar-

kere Flyvevåbnet positivt i befolkningens bevidsthed. Vi har mange kvaliteter og en grundfæstet professionalisme, som vi mener bør være mere kendt. Et af eksemplerne kan være, at vi har åbnet for publikum nede ved Blåvand under de årlige taktiske skydninger. Det var iøvrigt en stor succes. Kan profileringen klares med den nuværende personel?

-Vi har fritaget vores presseofficer for en del af de ekstra opgaver han indtil nu har haft. Det vil i fremtiden give ham mere tid til at tage sig af pressen. I det omfang, det er muligt, søger vi også at inddrage Flyvestationerne og vore andre tjenestesteder i løsning af opgaven. En opgave de indtil nu har løst ganske udemærket.

-Journalisterne klager ind imellem over, at Forsvaret et et meget lukket system, hvad gør du ved det? -Vi har givet alle frie hænder til at udtale sig om det de ved noget om. Det er da heller ingen hemmelighed, at der ind imellem er en smule tilbageholdenhed. Det skyldes vel ind imellem ønsket på at undgå at komme galt af sted. Vi må dog være indforstået med, at man ikke både kan bede folk om at udtale sig til pressen og så tro, at der ikke kan forekomme en 'smutter' ind imellem. Det er et forhold vi må være klar til at acceptere.

Oberst Rosgaard peger på, at man nu er på vej ud på internettet og iøvrigt sidste år begyndte at udgive bladet VEKTOR, der fortæller om kommende øvelser og Flyvevåbnets andre aktiviteter. Vektor fordeles iøvrigt på samme måde, som de pressemeddelelser der udsendes fra Flyvertaktisk Kommando. -Jeg mener vi er ganske godt på vej i vore bestræbelser på at sikre Flyvevåbnet en positiv plads i befolkningens bevidsthed, slutter han.

Flyvestation Skrydstrup med i kampen om de unge ansøgere

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Seniorsergent B. Christensen og sergent S.E. Eskildsen, der til daglig arbejder på Våbenværkstedet, er begge på arbejde i aften. Medens Christensen er i fuld gang med at fortælle om cockpittets indretning i F-16 flyet, er Eskildsen i gang med en engageret udlægning af, hvorledes et katapultsæde virker. Begge har de besøg af elever fra Esbjerg tekniske skole.

Mangler folk

De to er sammen med 13 andre kolleger på arbejde denne sidste aften i januar for at overbevise de omkring 70 elever om, at netop på Flyvestation Skrydstrup ligger deres fremtid, som flymekanikere.

Flyvestation Skrydstrup må se i øjnene, at man ikke kan blive ved med at leve med en mangel på flymekanikere, der for tiden er 30, og som bare vokser. Der må gøres noget. Dette noget er blevet til, at der over fire gange i januar måned har været ca. 170 med et "sort" svendebrev på besøg på flyvestationen.

Vil ikke dø

Vi talte med lederen af Flymaterielværkstedet, major Struck, som om initiativet sagde, -Vi har ingen tilgang haft af nyt personel siden man nedlagde eskadrillerne og værkstederne på Flyvestation Karup, og vi vil ikke finde os i at dø. Derfor er vi gået i gang med dette projekt.

Major Struck fortæller, at operationen blev iværksat sidste år i november. Da gik man i gang med at tale med Forsvarets Rekruttering om penge til annoncer, og lån af folk, til at hjælpe til med at gennemføre de potentielle ansøgers besøg.



Th. er flyverspecialist H.J. Absalon i færd med at demonstrere brugen af et af værktøjerne på Hydraulikværkstedet, omgivet af elever fra Esbjerg Tekniske skole.

Major Struck understreger, at der er tale om rekruttering af folk fra lokalområdet og fortsætter, -Vi er meget interesseret i, at få ansat folk fra lokalområdet. Vi har alt for mange erfaringer med at få folk fra andre dele af landet, der så efter kort tid søger tilbage til den egn de er kommet fra.

Han fortæller også, at personallet ved Flymaterielværkstedet har været meget engageret i projektet. Det bekræftes af flere vi talte med, enstemmigt giver de udtryk for, at det efterhånden mere end kniber med at følge med, og at man derfor vil gøre meget for at få nye kolleger.

Ikke lønnen der frister

Flyverspecialist H.J. Absalon viste rundt og forklarede om arbejdet på hydraulikværkstedet. Da han var

færdig med sit hold spurgte vi ham, om der var interesse for sagen blandt gæsterne?

-Tre af holdene var meget interesserede og to spurgte så at sige ikke, svarede han.

-Tror du på resultater af jeres indsats?

-Ja det gør jeg, svarer han, -Det er ikke så meget lønnen der trækker. Derimod er der flere der har været meget interesseret i selve uddannelsen og det, at de kan få en uges civiluddannelse med løn for hver måned de gør tjeneste. Det er noget mange af dem forstår.

Skal aftjene værnepligt

Efter besøget på værkstederne var der informationsmøde om ansættelsesforhold, optagelsesprøver og ikke mindst løn. Det gik meget hurtigt op



FL III (r)

G.G. Swing
Drejø Air Force



af

J. CIGAR alias
John Møller

for de fleste, at man ikke bare kan melde sig og så er den sag i orden. Seniorsergent Borum fra Forsvarets Rekruttering lagde ikke skjul på, at helbred og grundlæggende skolekunderskaber skal være i orden.

-Hvis I ikke føler jer for stærke i matematikken, sagde han, er det en god ide, at læse på det inden I kommer til den todages prøve i Jonstruplejren.

Regnskabsføreren ved Flyvestation Skrydstrup, Niels Larsen ridsede de lønmæssige aspekter op. Der var ingen der syntes særligt imponerede af værnepligslønnen på godt 3000 kr. om måneden. Det gik lidt bedre da man nåede frem til fag-tillægget og indplacering i lønrammen for faglærte.

Krig om ungdommen

Chefen for Materielafdelingen på Flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant Søren Falk-Portved siger, -Det er ikke længere en kamp om at få fat i de unge ansøgere. Det er krig, vi fører, for at få de ansøgere vi har behov for. Selve den operation vi har været igennem, er forløbet utrolig positiv. Vi har haft besøg af ca. 175 unge mennesker, som enten har svendebrev eller er på vej til at få det. En sideeffekt af vor kampagne har været, at fem hjemsendte flymekanikere har ansøgt om gensættelse på Flyvestation Skrydstrup, og det er vi glade for.

Bevidste unge

Han fortsætter med at sige, -De unge vader i tilbud, og de er meget bevidste om at undersøge de mange muligheder de har. -Jeg er dog sikker på, at vi har et konkurrencedygtigt tilbud. Måske ikke så meget på lønnen, men på de uddannelser og den ret til civiluddannelse vi kan tilbyde.

Tegneserie i farver

Dette unikke 38-siders hæfte kan købes ved:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Tlf.: 44 89 36 50

Pris 35,00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller betales kontant ved personlig henvendelse.

Læs anmeldelsen på side 21.



Flyvevåbnet søger "håndværkere" med begge ben på jorden

Unge med særlige egenskaber kan få en ansvarsfuld og spændende jobkarriere



Som mekaniker (konstabel) i Flyvevåbnet får du en uddannelse, du ikke kan opnå andre steder. Kravene er naturligvis forskellige, alt efter hvilket job du vælger. Men

en ting er sikkert - det er ikke et job for hvem som helst. Du skal leve op til vore krav. Men hvis du klarer dem, får du også mange muligheder for at gøre karriere både inden for Flyvevåbnet eller senere ude i det civile liv. At være mekaniker (konstabel) i flyvevåbnet er også at være soldat.



Det kan du blive

Det kræver gode mekanikere for at holde flyene i luften. Det kræver kvalificeret og ansvarsfuldt personale på jorden. Du bliver en del af det team, som arbejder inden for følgende specialer:

- Elektronikmekaniker
- Elkraftmekaniker*
- Flymekaniker*

**) Der kræves svendebrev inden for jern og metal.*

Det skal du kunne

De minimumskrav, der stilles, for at du kan blive konstabel i Flyvevåbnet er:

- At du har dansk statsborgerskab samt en ren straffeattest.
- At du er mellem 17 år og 26 år.
- At du har en tilfredsstillende helbredstilstand, god kondition og fysik.
- At du mindst har folkeskolens afgangsprøve med tilfredsstillende kundskaber i dansk, engelsk, regning/matematik og fysik.
- At du kan bestå sessionsprøven og er egnet til militærtjeneste.



Få mere at vide

Er du civil, tjenestgørende eller hjemsendt så ring eller skriv efter brochure og ansøgningsskema.

Telefon 44 68 21 22 (man-fre 09.00-15.00)

Fax.: 44 66 02 97. Du kan også benytte vores automatiske døgnservice, det er samme nummer.



FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse, Postbox 145, 3500 Værløse

FLY

nett



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberstløjtnant
J.F. Jørgensen (FØN).
(ansvarshavende)
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50 lokal 5701

Major
S.H. Hartov
Forsvarsministeriet
33 92 32 83

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

POSTADRESSE:

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

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 89 36 50
Omslag : ABC tryk, 44 97 10 80
Sidste frist for indlevering af stof
til næste nummer af FLYnyt er
1. AUGUST 1996.
Hvis muligt bedes artiklerne af-
leveres på diskette.

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

FORSIDEBILLEDET:

Slingoperationen er i fuld gang.
Fra jorden dirigerer personellet
rundt med U-277s besætning.
Foto Fototjenesten, Flyvestation
Værløse

Se artiklen side 27.

ISSN: 0907-1962

Kommentar	3
Forberedelser til Taktisk Evaluering på Flyvestation Lednav	4
Luftalarmen tømte eskadrilleområdet	10
Sanitetsdelingen var en sammenbragt affære	12
På rutinetur til Tyrkiet med eskadrille 721	14
CFE-traktaten	18
Danmarksrekord i F-16 flyvning	21
Uoriginale flydele er livsfarlige	22
Laserstyrede bomber til Danske F-16 fly	23
Eventyret om den lille kop	24
Helldén har forladt Flyvevåbnets Historiske Samling - næsten	25
Lavvarslingscentral København udvidet	26
Sidste nødlanding på vand med Sikorsky S-61	27
Dansk udviklet recognoscerings- platform operationsklar	28
Hercules erstatter Hercules	29
Traditioner-Ambitioner-Visioner	37
Mine år med Saab Supporter T-17	40
Hærens Flyvetjeneste 25 år	42
Mindre sammenstød under lufttankning	49
Nu stiger den igen	50
Rådighedspersonel søger nye virkeområder	51
Tilbud til dem der skal fyres eller flyttes	52
Sirkorsky S-61 i luften 764 timer	54
Samarbejde med de allierede landstyrker i Slesvig-Holsten	55
50 år fejret med brask og bram	58
Draken instruktør ny chef for Flyveskolen	59
Traditionerne holdes i hævd	61
Super Guppy har fået en afløser	61



Side 3



Side 10



Side 40



Side 59

KOMMENTAR

Generalløjtnant Christian Hvidt Chef for Forsvarsstaben

Netop hjemkommet fra godt to års utroligt spændende tjeneste i NATO-hovedkvarteret i Bruxelles, hvor jeg var Danmarks Permanente Repræsentant i Militærkomiteen - i realiteten Forsvarschefens mand i udlandet - og samtidig militærrådgiver for Den Danske NATO-ambassadør er det en glæde at efterkomme FLY NYT's opfordring til at kommentere den nuværende situation, således som jeg ser den fra min nye stol.

Den intellektuelle kraft afgørende

Først og fremmest vil jeg gerne fastslå, at det er med stor glæde og stolthed, at jeg overtager det spændende og meget udfordrende job som Chef for Forsvarsstaben; også på Flyvevåbnets vegne, uden at dette på nogen måde må misforstås. Jeg har været i Forsvarskommandoen før, så på mange måder er det som at komme hjem igen. Aha, er der sikkert adskillige i Flyvevåbnet, der vil sige, her har vi nok en overløber, som er blevet farveløs. Til sådanne eventuelle skeptikere kan jeg kun sige, at tilværelsen her er særdeles farverig. Vi bærer med stolthed vore forskellige uniformer, og følelsesmæssigt banker vore hjerter selvfølgelig for det værn, hvor vi er vokset op, men dagene, hvor følelserne fik lov til at fremme snævre værnsinteresser, er forlængst forbi. Vores forskellige baggrund og fælles videreuddannelsessystem giver både styrke og sammenhold i det daglige arbejde, og dermed den intellektuelle kraft, som er alt afgørende for, at det er forsvarets - og ikke de enkelte værns eller myndigheders - sag, der står øverst på prioritetslisten.

Job i forsvarret - en livsgerning

Med mine godt to års erfaringer i NATO's hovedkvarter in mente og med en ny Forsvarskommission lige rundt om hjørnet må vi konstatere, at der fortsat ligger store opgaver og venter forude, og det gælder både her i Forsvarskommandoen og ude i værnene. Og hvor ser jeg Flyvevåbnet



Generalløjtnant Christian Hvidt

placeret i denne sammenhæng?

Flyvevåbnet vil fortsat have sin markante plads i løsningen af stort set samtlige opgaver, således som de fremgår af den gældende lov af 1993. FLV vil om muligt blive endnu mere højteknologisk, og der vil som hidtil blive stillet meget store krav til alt personel. Udstyret vil blive endnu mere sofistikeret, og våbensystemerne vil fortsat være særdeles kostbare. Personellet må derfor fortsat være særdeles veluddannet, og vi må i konsekvens heraf sikre, at forsvarret og flyvevåbnet også fremover kan være en så attraktiv arbejdsplads, at vore højt - og kostbart - uddannede medarbejdere for størstedelens vedkommende gør jobbet i forsvarret til en livsgerning. Dette kræver en målrettet indsats fra forsvarrets øverste ledelse, men så sandelig også fra den enkelte medarbejder. Det er en „two-way-street“.

Imponerende loyalitet

Som en af landets største offentlige arbejdspladser vil vi ikke kunne fremstå som et attraktivt firma bare på grund af lønnen; det vil ikke være muligt. Men vi vil kunne tilbyde en både faglig og intellektuel udfordring - et livsforløb - som vel ikke nogen

anden organisation vil være i stand til. Jeg kender den ihvertfald ikke. Nu er udfordringer ikke altid nemme, måske snarere tværtimod, men det er her, vi kommer ind i billedet, med vore gode uddannelser, med vores faglige stolthed. Skal vi tage den nemme løsning, kritisere systemet og stikke halen mellem benene, eller tager vi udfordringen op for at påvirke fremtiden og gøre den bedre og mere sikker for vore børn og børnebørn? Det spørgsmål må vi alle stille os selv mange gange i løbet af vores tjeneste i forsvarret, det går på tværs af grad og værn. Jeg er imponeret over, hvor mange der loyalt har taget udfordringerne op igennem de meget store forandringer, som forsvarret har gennemgået i løbet af de seneste mange år, og som flyvevåbnet er midt i for tiden. Vi kan lige så godt se i øjnene, at vi også fremover må tilpasse os en dynamisk og i visse tilfælde dramatisk udvikling i verden omkring os. En organisation, der er ude af stand til at følge med udviklingen, er i realiteten allerede ved at afgå ved døden. Som den græske filosof Heraklit så klogt har sagt for et par tusinde år siden

**KUN FORANDRINGEN
ER PERMANENT**

Eskadrille 730

Forberedelser til Taktisk Evaluering på Flyvestation Lednav

Vinteren havde ikke sluppet sit tag da Hercules'en fra Eskadrille 721 den torsdag i marts rullede ind i Flyvestation Lednavs sydøstlige eskadrilleområde med gods til Eskadrille 730. Jorddyngerne i forgrunden er begyndelsen til det hul, hvor en 20 fods container skal placeres og senere overdækkes. Containeren vil så give husly til bevogtningsfolkene.



Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er en bidende kold søndag morgen. De fleste danskere ligger endnu under dynen. Vejrudsigten mere end passer. Der forventes en smule opklaring i løbet af dagen, den kom aldrig. Lige nu består nedbøren af kornsne. De betyder, at der er is i skyerne. De hænger så til gengæld nede i 400 - 500 fod.

Vi er på Flyvestation Lednav, et sted i Tyrkiet. Navnet er Vandel stavet bagfra og stedet er den jyske hede vest for Vejle. Eskadrilleområdet er for længst vågnet til live. Der er folk fra alle hjørner af Flyvevåbnet. De har været her i mere end en uge og i tiltagende antal. Torsdag kom det

helt store rykind. Den dag så flyvestationen den længste bilkøline man nogensinde har set. Flere kilometer lang. Når eskadrille 730 rykker op og ud, i rollen som NATO IFR-eskadrille (NATO Immediate Reaction Force Squadron) (NATOs umiddelbare reaktionsstyrke) vokser den i antal til næsten fire gange sin normale størrelse.

Opbygningen

Eskadrille 730 havde overtaget et ganske almindeligt NATO standard eskadrilleområde, og gik i gang med at sikre det mod uvedkommende gæster. Der blev brugt sandsække i tusindvis til at opbygge de nødvendige 'hardpoints' til at beskytte personellet, hvis man blev angrebet. Ikke

kun ved indkørslen til eskadrilleområdet fra perimetervejen, nej også ved de to taxiways der fører ind i området fra startbanesystemet. Hvor sandsække ikke blev rakt fra hånd til hånd, blev der gravet indædt med håndskovl. En enkelt container, der skulle give husly til bevogtningspersonellet blev i undergrunden - dog med rendegraver, og sløret.

Ifølge oplægget findes der ikke en COC (Command and Operation Center) (Kommando- og operationscenter) på Flyvestation Lednav, den har man med hjemmefra. Fredag lignede det et virvar af containere og telte i en af eskadrilleområdets revtments (åbent flyverskjul med betonvægge beskyttet af jord). I dag var det hele blevet sløret og knap så iøjnefaldende. -Det er det største slørede område jeg har set i min tid i Flyvevåbnet, sagde ældste danske officer på Flyvestation Lednav, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE), til daglig operationsofficer på Flyvestation Skrydstrup.

Vigtig øvelse

På turen rundt i eskadrilleområdet havde vi fået et indtryk af, at alle var klar over, at dette var oplægget til en knald eller fald øvelse, læs TAC EVAL (Tactical Evaluation). Personellet var med et mildt udtryk 'sammenbragte børn'. Vi havde talt med folk fra Flyvestationerne Værløse, Aalborg,

Længst tilbage i lokalet Duty Officer (Vagthavende Officer), premierløjtnant T.R. Krarup (KAP), Duty assistenten, oversergent, Lene Jacobsen, og som repræsentant for Materielafdelingen seniorsergent J. Vergo.



Lederen af Hangarkontoret seniorsergent Kim Nielsen i færd med at holde styr på sine mange lister. I forgrunden flyveroverkonstabel Bommann.



Karup samt folk med rådigheds-tjeneste. Alle havde de en ide om, at man nok skulle klare den kommende TAC EVAL, som alle vidste ville starte mandag aften.

Om dette sagde FLE, da han endelig fik tre minutters ro, -Dette er vor hidtil vigtigste øvelse. Det er vigtigt for os overfor SACEUR (Supreme Allied Commander, Europe) (Chefen for de allierede styrker i Europa) at demonstrere, at eskadrille 730, Flyvestation Skrydstrup og dermed det danske Flyvevåben kan løse opgaven at sende eskadrillen af sted i IRF-rollen, og fortsatte, -Der er to prioriteter i det vi er i gang med, -Et, at bestå den TAC EVAL, der kommer i næste uge, og det uden tab af personel eller materiel. To, at få afprøvet vort materiel og få personellet samarbejdet. Det er min opfattelse, at alle har forstået opgaven, og det har været en fornøjelse at se, hvor hurtigt personellet er fundet sammen i et målrettet samarbejde. Det er også betryggende at vide, at vi har fået de bedste folk fra alle hjørner af Flyvevåbnet, og at de alle arbejder frem mod det samme mål. Alle arbejder sammen uden hensyn til grad og placering i organisationen. Vi er på rette vej.

Alle steder hvor vi kom var der gang i at rette de sidste detaljer. Det

Lederen af eskadrillekontoret, seniorsergent Svend Jensen ved den PC'er, hvor han holder styr på personel, materiel og ikke mindst, penge.



kunne være, som i COC'en, hvor seniorsergent J. Vergo manglede en skruetrækker. Den hev oversergent Lene Havn fra Signaltjenesten omgående op af lommen, -Værsgod! Vi kiggede lidt. Hun smilede tilbage og sagde, -Man er vel klædt på! Jo det måtte vi indrømme. Operationsassistent, oversergent Lene Jacobsen, Operationsafdelingen Flyvestation Skrydstrup, var i færd med at sætte tape på lysarmaturerne - de gav genskin i tavlen, der viste, hvor mange fly der var operationsklare.

Alting to gange

COC'en koger og syder, som altid under øvelser. I den ene ende finder vi Signaltjenesten, bemanded med signaloperatører og elektronikmekanikere. Vi er i et af de mest vitale centre i hele set-up'et. Uden signalforbindelser går alt i stå. Inde ved siden af var afdelingen for 'Skæg og Blå Brillen' mere respektfuldt eskadrillens efterretningssektion (OE). Her

holder man øje med den militære situation, både i nærområdet og i krisecentre ude i verden. En anden opgave er at undervise piloterne i fjernkending, våbensystemer, trusler og måltyper. Det tør i øvrigt antydes, at det er ikke i OE en journalist skal finde sine oplysninger.

Vi går ud i 'virvaret' af containere. Havde FLE ikke for et par timer siden været så venlig at vise rundt, var opgaven med at finde de forskellige funktioner blevet noget med legen - 'Find ud af labyrinten'. Vi kiggede ind til lederen af eskadrillekontoret, seniorsergent Svend L. Jensen og hans hjælper flyveroverkonstabel Brian Wichmann. Her rådede man over to 20 fods containere. Nok var pladsen trang, men indretningen gjorde, at her kunne arbejdes. Var der ikke bordplads nok, blev gulvet taget i brug. Foruden administrationen af eskadrillen, havde Svend opgaven med at tage sig af eskadrillens velfærd, regnskabet og så være lejrchef og sikre at kørselstjenesten fungerede.

Inde i Damage Control Centre (Skadecentret) talte vi med oversergent G. Astrup, som skulle holde styr på alle skader på jordmateriel og iværksætte reparationer, og se til at få tingene klar igen efter en beskadigelse. Hertil kom, at han skulle sende rekognosceringsfolk ud efter et eventuelt luftangreb og inspicere området for det der så enkelt hedder UXO'er



Flyverspecialist S. Aa. Danielsen fra Flyvestation Aalborgs Centraliserede Ammunitionstjeneste i færd med at sætte en ny box med Flares på plads i en F-16.

(Ueksploderede sprænglegemer) og i givet fald få dem afspærret og rapporteret. Her havde man også styr på det personel der skulle tage sig af nærforsvaret og bemandede ABC-cellen. For alle gjaldt det, skulle deres funktion blive slået ud, ja så havde de en anden klar et andet sted. Knap så sofistikeret, men operationsklar.

Kan det hele

Der er en egen stemning i et eskadrilleområde. Man har hele tiden på fornemmelsen, at nu sker der noget. Med en dump lyd startes en F-16s Pratt&Whitney F100-PW-200 turbofan motor op. Lyden stiger straks til et øreskærende niveau, som, hvis man er tæt på flyet hurtigt får en til at fortrække. Teknikeren har sine headphones/ørebeskyttere på inden, der overhovedet tænkes på at starte. Af gode grunde. Han skal kunne tale med piloten og samtidig beskytte sig selv.

Vi vandrer videre fra det hylende vidunder og over i 'Flyværkstedet'. Her regerer seniorsergent Kim Nielsen på hangarkontoret. Han fortæller, at vedligeholdelsen af flyene er delt i to. Flight Linen styrer det med tankning af brændstof, krudt og kugler samt mindre reparationer og dækskift. -Går det lidt værre til, kommer flyet ind til os i hangaren. Vi styrer også afflyv-

ningen af tiden på de enkelte fly, fortæller Kim Nielsen, -Vi har mere ro til at planlægge og se længere frem. Han forklarer, at den flyvetid der er til rådighed mellem to eftersyn skal afflyves i et bestemt tempo af hensyn til planlægningen af det næste tidsbestemte eftersyn.

-Hvad kan i egentlig foretage af reparationer, spurgte vi? -Vi kan 'det hele' siger Kim Nielsen med et grin. Lige nu er vi ved at tage en motor ud af et af flyene. Vi kiggede ud i 'hangaren', som umiskendelig ligner en 3. generations shelter, og ganske rigtig, en motor bliver kørt væk fra bagkroppen af en F-16. Man gør også papirerne klar på fly, der skal hjem til Flyvestation Skrydstrups Flyværksted for det store eftersyn. Det klares af 'Kontrollen' fra MK (Kontrolsektionen), som også holder til i containeren, der udgør hangarkontoret.

På hangarkontoret har man også

styr på, hvor materiellet er. Ikke bare, at det er i eskadrilleområdet, men, at det befinder sig i shelter nr. det og det, eller i container sådan og sådan på platform nummer det. Samtidig er materiel og reservedele spredt på en sådan måde, at man ikke i et angreb kan sætte hele eskadrillen ud af spillet.

-Air Battle Damage Repair (ABDR) (Reparation af krigsskader på fly) er også vore gebet, fortsætter Kim Nielsen. -Kommer der en skade hjem, skal vi foretage en nødtørftig reparation. Er den så slem, at den skal hjem til Skrydstrup, så lapper vi flyet sammen, så det kan flyve hjem. Han fortæller videre, at man fik brug for sin kunnen allerede fredag, da den kran man havde lånt ved Søværnet, til at flytte containere med, fik sprængt en slange i det hydrauliske system. -Det blev klaret i en håndvending, smiler han. -Vi øver den slags reparationer på en af de gamle 'Drager' fortæller han videre, -Er det ikke nok, så har vi nogle 'Mochups' som viser ledningssystemerne i en F-16 og så øver vi os på dem.

Ved et meget lille 'bord' sidder forsyningsmanden, oversergent S.M. Besendahl. Han er meget sikker på sin stilling i eskadrillen. Går det godt, er det held og tilfældighed, er der nogen der mangler noget, -Så er kun hans skyld! Det kan man da kalde en klar



Flyveroverkonstabel Poul Erik 'Pelle' Lund Frandsen, 'direktør' for 'Pelles Bodega' med det mere officielle navn 'Pelles Cafe'.



ABC-folkene i gang med den komplicerede proces at klæde en pilot på, så han kan komme sikkert ud til sit fly, som står i et C-forurenet område.

defineret position. Han fortæller, at hans opgaven i enkelthed er, at forsyne hele molevitten. Foruden at sikre, at Survival to Operate (Overlevelse for at kunne operere)-området har, hvad de skal bruge er han også ansvarlig for Sanitets- og Kørsels-tjenestens behov. Ved siden af dette kan han så være våbenmester og registrere og fordele indkommende MATINS (Bestemmelser for vedligeholdelse af materiel fra bombevogne til fly).

Pelles bodega

I et eskadrilleområde, hvor man er ved at gøre klar til øvelse, kan man ikke bare gå et sted hen og købe lidt spiseligt, men havde hørt om 'Pelles Bodega'. Pelle viser sig af at hedde Poul Erik Lund Frandsen og er klarmelder i Eskadrille 730. Stedet hed heller rigtigt 'Pelles Cafe'. 'Cafeen' var bygget op af pinde og plastik i den shelter, hvor eskadrillehangaren havde til huse. Her var så koldt, at rummet ikke kunne varmes op med de til rådighed værende varmekanoner. Ifølge kollegaerne er Pelle den person, der holder sammen på eskadrillens sociale liv. Det er ham der sørger for at slik, godter og kaffe er til stede. Er der hundekoldt i en shelter er det ham der sørger for, at kollegerne ikke fryser ihjel og får et sted at sidde lunt og godt i pauserne. Denne gang et plastiktelt, der udefra set lignede en varmluftballon. Udefra pressede kulden væggene ind og lof-

tet stod i en bue opad. Det er svært ikke at lade sig imponere af eskadrille-folkenes evne til at 'overleve' i miljøer, der kan forekomme aldeles u-gæstfrie.

Flight Linen

Eskadrillens Flight Line er ikke et sted for folk med sarte nerver. Inde i den 20 fod store container er der et utal af radioer og telefoner. De er ikke til pynt, de larmer uafbrudt. For den udenforstående virker det i første omgang som 'rent kaos'. Hvis man ellers kan finde sig et hjørne, hvor man ikke er i vejen, kan man efterhånden, ved at se på tavlen over flyenes placering i eskadrilleområdet, få en ide om hvad der er der foregår. Seniorsergent Martin Dietz sidder som en 'edderkop' midt i sit spind. Han stikker ordrer ud til højre og venstre om at tanke her og flytte missiler der. Han fortæller til klarmelderne, hvad de nu skal tage ud at lave på fly nummer det og det, på platform sådan og sådan.

Sætter man sig ud i teltet, hvor klarmelderne sidder og

De sidste forberedelser inden piloten kan afføres sin lufttætte 'plastik-habit' og begive sig op ad stigen til cockpittet.

venter på næste opgave er der en utrolig kontrast til livet inde i containere. Her er fuldstændig ro. Ned ad det lange bord står hele madpakker, eller madpakker der kun er taget hul på eller havvejs spist. En sidder og sover med armene på bordet. En anden læser i en tyk roman, andre drikker kaffe eller småsnakker. Pludselig går døren op en besked råbes ud i rummet og inden man får sig set om, er stemningen en ganske anden. Folk forsvinder i stor hast ud af teltet. Det må kræve en bestemt psyke at være klarmelder. Dagen er et utroligt antal skift fra dyb ro det ene sekund til 150% aktivitet det næste.

Opladning

Da Eskadrille 730 er tilmeldt NATOs IRF-styrken er Air Defence (Luft-





Seniorsergent og Kontakt- og Velfærdsbefalingsmand ved Flyvestation Skrydstrup, Helge 'Jobbe' Jacobsen, skuer tilfreds ud over MUD CITY. Grunden til tilfredsheden var, at den forventede mudderpøl ikke blev så slem, og at byen i øvrigt fungerede rigtig godt.

forsvar)-rollen, øvede man igen og igen opladning fly med Sidewinder ML-9L missiler og kanonammunition. Vi kørte ud til den revetment, hvor flyet stod for at se nærmere på, hvad der skulle ske. Det var ikke så godt. Ca. fem cm. lange istapper hængte ned fra flyet og våbenfolkene var ikke helt sikre på, at det ville være en god ide at starte et fly op med så meget is på. -Det er sådan, forklarede en af dem, -at hvis isen går løs, så suges den ind i motoren når vi starter flyet op, og det er ikke sagen, fik vi at vide.

Stillingsskifte til shelteren ved siden af. Her var ingen is på flyet og CAT-holdfører (CAT står for Centraliseret Ammunitionstjeneste) flyveroverkonstabel Bruno Bech fik af kontrollanten Eli Bjørk, fra Eskadrille 730, at vide, at han kunne gå i gang med at lade flyets 20 mm M61-1 flerløbede maskinkanon op, hænge missiler på fire stationer samt lade op med chaff (Staniolstrimler til forvirring af fjendens radar) og flares (Lyskugler til at narre fjendens varmesøgende missiler). Bjørk forklarede sammen med Henning Knudsen, Kontrolsektionen, Flyvestation Skrydstrup, at de ville holde nøje øje med, hvordan holdet udførte sit arbejde, underforstået, når TAC EVAL'en kører, skal der ikke begås fejl! Når man ser ammunitionsfolk arbejde, foregår det altid i et afdæmpet men meget målrettet tempo. Her er ingen hurtige ukontrollerede armbevægelser og her tales dæmpet sammen. Ammunition er en alvorlig sag og fejl er, eller kan blive fatale. Da operationen var overstået, var Bjørk og Knudsen tilfreds med det de havde set, prøven var bestået.

ABC

Vi har læst meget i aviser og set tilsvarende meget i fjernsynet om anvendelse af kemiske kampstoffer også kalder krigsgasser. Frygten for dem er mere end reel, og kampen mod dem utrolig besværlig. Det er slemt nok når det drejer sig om at beskytte personellet på jorden. Endnu mere besværligt er det, når det drejer sig om at få en kamppilot på vinger i et område, hvor der er krigsgas. Selv utrolig små mængder kan angribe pilotens syn eller muskelfunktioner. En katastrofe for en moderne kamppilot, som, hvis han ikke fungerer optimalt fysisk og psykisk, er til livsfare for sig selv og uden militær værdi. Vi kiggede med, da en pilot skulle bringes om bord i sin F-16, der stod inde i et område forurenet med krigsgas.

Piloten ankom til området, hvor han skulle 'klædes om'. Han blev iført specielt undertøj, som neutraliserer gassen og en almindelig gasmaske. Herefter går turen ind i teltet, hvor han bliver instrueret i, hvorledes man nu vil klæde ham på. Det var mere end bidende koldt og de tre kontrollanter fra AIRCENT (Headquarters Allied Air Forces, Central Europe) (Hovedkvarteret for de Allierede Luftstyrker i Centraleuropa), en hollænder, en englænder og en amerikaner, frøs om kap med piloten og de danske tilskuere. Nu skiftes pilotens gasmaske ud med hans hjelm med fuld åndedrætsbeskyttelse. En specialbygget filtrator vil herefter følge ham, indtil han igen kan tage udrustningen af. Hans flyvedragt bliver anbragt på en taburet og piloten ovenpå flyvedragten. Herefter følger

en kompliceret påklædningsprocedure, hvor plastikhandsker og plaststikske hele tiden skiftes alt efter, hvor langt man er ved påklædningen. Formål, gassen skal holdes væk fra pilotens krop. Der anvendes også et spejl, så piloten selv kan kontrollere, hvordan udrustningen sidder. Midt i dette skal man huske, at de to hjælpere begge har tykke gummihandsker på. Den afsluttende del af iklædningen er at 'overtrække' piloten med et plastik 'jakketsæt'. Han er nu fuldstændig beskyttet mod gassen og kan transporteres ud til flyet i shelteren. Her fortsættes proceduren med at skifte plastikhandsker og sko. Den sidste del af plastik 'jakketsættet' fjernes når den sidste fod skal sættes på stigen op til cockpittet, hvor den sidste plastikhandske fjernes, lige inden han sætter sig i sædet. 'Mission completed' og den egentlige mission kan begynde.

Denne del af TAC EVAL blev gennemført om søndagen, for ikke at lægge en alt for lang pause ind i den egentlige TAC EVAL i den følgende mandag. Det samme skete med hensyn til rensning af personel og materiel som fungerer på jordoverfladen. Også denne procedure er rent ud sagt bøvlet og besværlig, men sammenlignet med kravene til at holde piloten gasfri, må den nok betegnes som 'enkel'. Begge de to øvelser blev af TAC EVAL-teamet vurderet tilfredsstillende.

MUD CITY

Den gamle sure sne fra den sidste snestorm i februar lå stadig på jorden. Frygten for et bragende tøjv



I 'hall'en' til messeteltet sørgede blandt andet Kirsten Nielsen, th., fra Flyvestation Lednavs Cafeteria for, at øvelsesdeltagerne ikke manglede mad, eller noget til den 'søde tand'.

lurede i mange hoveder. Som en af STO-folkene sagde, -Lige nu er vore 'sandslotte' hårde som beton, lad det ikke blive tøvejr. Det samme tænkte de der havde anlagt teltlejren, som selvfølgelig hedder, MUD CITY. Trægangbroer var lagt ud. Der var ingen grund til at tage chancer med vejret.

Personellet boede i forsvarets standardtelte, med opvarmning. Hver mand sin seng og dermed mulighed for at vende tilbage til eskadrilleområdet rimelig udhvilet og klar til de 12 timers arbejde. Toiletforholdene bestod af toiletvogne. Da vi udtrykte undren over, at alle vognene var forsynet med et stort D, og vi kun havde set et fåtal af kvindelige soldater, fik vi af Flyvestation Skrydstrups Kontakt- og velfærdsbefalingsmand, seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen at vide, at D står for Dreng, hvordan man så finder ud af, om det er en dame eller en dreng der er inde

i vognen, ja det fik vi ikke at vide.

Forplejningen med varm mad foregik i det store messetelt. Kirsten Nielsen fra Flyvestation Lednavs cafeteria, havde det store smil fremme. -Vi har mere end nok at se til, fortalte hun, og det er nogle herlige kunder vi har.

Ingen flyvning

Et enkelt pas 'mission med et eller flere fly' gik i luften fra morgenstunden den søndag. De kom hjem, og det var så det! -Der er masser af is i skyerne, lød meldingen. Den slags skal man ikke spøge med. Kornsneen blev ved med at falde. Vi smuttede indenfor i Lednavs Flyvevejrtjeneste for at tale med meteorolog Finn Sørensen, om han da ikke kunne se en lysning i vejret. -Desværre, sagde han, vi ligger på den dårligst tænkelige position. Det er godt vejr rundt omkring os, men vi må fortsat døje med

lave skyer og is i dem. -Men i næste uge bliver det bedre, lovede han, -Jat tak. Det er ind mellem utaknemligt at være meteorolog. Dybest set er det jo også hans skyld, at vejret ikke lige passer til situationen, han ved det bare ikke.

Kan man ikke flyve, så kan man da lade som om. Pludselig gik alarmen. Sidst på eftermiddagen skete der noget. Pludselig kom piloter og teknikere løbende ud til flyene. Inden nogen virkelig blev klar over, hvad al den hast skulle betyde, var motorerne startet op og flyene begyndte at rulle ud til 'start'. Det var et imponerende skue at se ti F-16 fly rulle af sted på en lang række, ned ad parallelbanen, og derefter rulle tilbage ad hovedbanen og ind i eskadrilleområdet. Antiklimakset består i at se en F-16 taxie ned ad hovedbanen i stedet for at slå efterbrænderen til og være i luften før første intersektion (krydsende rullevej).

Vi forlod eskadrille 730 først på aftenen med en overbevisning om, at man var rustet til at klare de 'trængsler', de skulle igennem fra næste aften og et par døgn frem. □

En F-16 kommer hjem efter flyvning i isfyldte skyer. Skyerne hænger lavt over Flyvestation Lednav med et neddæmpet dagslys til følge. Hvad der ikke fremgår af billedet er den bidende østenvind, som gik alle gennem marv og ben.



Taktisk Evaluering

Luftalarmen tømte eskadrilleområdet



Livet på Flight Linen var betydeligt hektisk under den taktiske evaluering. Her er det th. seniorsergent og leder af linekontoret Martin Dietz, der får sig en snak med premierløjtnant Schmidt, tv, til daglig ansat ved Flyværkstedet på Flyvestation Skrydstrup.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Luftværnssirenerne flænger luften. Den enerverende tuden/hylen er ubehagelig at høre på, selv i fredstid lyder det ildevarslende. Kaptajn Kurt Nielsen fra Forsvarskommandoen er tilknyttet TAC EVAL-teamet, men lige nu er han bodyguard for FLYnyts medarbejder. Foruden at sikre 'fri passage', har han yderligere en fordel. Han kender øvelsesprogrammet. -Hvornår kommer det luftangreb? - De skal være her om otte minutter, og angrebet kommer i dette område, lød svaret. Sirenen havde gjort sin virkning. Der var ikke et øje at se i eskadrilleområdet. En civil bil lastet med evaluatore ruller langsomt ned mod COC (Command and Control Centre). De vidste også, at der var der angrebet ville komme. -Hvor bliver flyene af? -Det er første gang de har snydt os, svarede Nielsen. Snydt blev vi ikke, for pludselig lød der flere

øredøvende brag nede bag COC'en.

Uhygge

Bilen blev parkeret i nogen afstand fra COC'en og vi styrtede over for at se, hvad der var sket. Udenfor i græsset lå der en del sårede. Nogle så meget døde ud. De var professionelt sminkede til en grad, hvor den der ikke kendte situationen, ville tro dette var virkelighed. Luften blev flænget af skrig og stønnen. Figuranternes kroppe vred sig i imaginær smerte. Det var virkelig uhyggeligt. Men det var også et billede af folk der havde forstand på førstehjælp, og som gik i gang med at hjælpe de sårede. Trods den hektiske situation nåede vi at notere, at der var folk,

Realismen var næsten for kras da de sårede efter bombeangrebet på COC blev båret ud i det fri til behandling. Den sårede på billedet har fået maven revet op af bombesplinter.

der havde ro nok til at tale beroligende til de sårede. Andre havde mere end hænderne fulde med at forhindre de sårede, der vred sig i 'smerte', i at påføre sig selv yderligere skade. Røgen væltede stadigvæk op bag COC'en og gjorde sceneriet i halvmørket endnu mere dystert.

Godt på vej

Senere denne tirsdag aften havde vi en samtale med lederen af TAC EVAL-teamet (Det taktiske evalueringshold), oberstløjtnant i det hollandske Flyvevåben Peer Dekkers, 50. Han fortalte, at han var leder af et hold på ca. 110 personer, alle specialister på deres felt. Holdet var delt op i tre, med hver sin leder, nemlig STO (Survival to Operate) (Overlevelse for at kunne operere), (Support) (Vedligeholdelse og forsyning) og endelig Operations (Operationer, som er flyoperationer, efterretning, signal-tjeneste ect.) Holdet var sammensat af folk fra Holland, Belgien, USA, Tyskland, Norge, Tyrkiet, England og Canada.



Der blev passet godt på ved indkørslen til eskadrilleområdet. Sandsække, pigtråd og spanske ryttere, sammen med et årvågent bevogtningspersonel sikrede, at man ikke uden varsel fik ubudne gæster.



Oberstløjtnant Dekker har været involveret i TAC EVAL i meget lang tid. Han har sammen med chefen for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant J.F. Jørgensen udarbejdet oplægget til evalueringen. Han fortæller, at den tyrkiske evaluator er med, fordi Tyrkiet kan blive et af de steder eskadrillen, hvis det bliver nødvendigt, skal deployere til.

Evalueringen er opdelt i tre faser. Warning Order (meddelelse om en mulig udrykning). Alert (Alarmering) og endelig Execute (Udførelse). Dekker forklarer, at ved Warning Order pakkede Eskadrille 730 sit materiel sammen, samlede det personel, der skal deltage i øvelsen (udrykningen). Efter at have modtaget Alert-ordren flyttede man det hele til Flyvestation Lednav, og er nu i gang med Execute, udførelse af selve øvelsen.

Vi spurgte, -Hvad er din opfattelse af forløbet indtil nu, og tror du Eskadrille 730 klarer opgaven?

Oberstløjtnant Dekker blev meget diplomatisk og svarede, -Med det jeg har set indtil nu omkring opbygningen, så er jeg en glad mand. Og betydelig gladere for, hvad jeg har set her, end hvad jeg har været i andre lignende sammenhænge. Hvad angår, om eskadrillen klarer sig, er det ikke muligt at sige noget på nuværende tidspunkt. Vi er kun et døgn henne i TAC EVAL'en og vi skal have vort første møde om en times tid. Et møde, hvor du af gode grunde ikke kan få lov at deltage. Men mit foreløbige indtryk har været godt.

Dekker fortsætter, -Vi er her jo ikke for at kritisere vore venner. Vi er her for at komme med anbefalinger, og for at få gode ideer, som evaluatorene kan tage med hjem til deres respektive lande. På den måde, får vi

alle de bedste ideer spredt rundt i hele NATO.

Fredfyldt

Da vi kørte ind i eskadrilleområdet sidst på eftermiddagen var alt fredfyldt. Det var stadig bidende koldt, men solen skinnede og lagde et smukt dæmpet lys over området. En F-16 stod parkeret foran sit Revetment (flyverskjul) medens teknikeren flyveroverkonstabel H.A. Jørgensen fra Eskadrille 727 gik og puslede om flyet. Et par platforme længere væk traf vi flyveroverkonstabel Freddy Frobøse fra Eskadrille 580, som lige havde tanket et fly. Da vi vidste, at indkørslen til eskadrilleområdet var bevogtet, kørte vi derud for at se fortifikationen færdig og sløret. Også her havde freden lagt sig de to bevogtningsfolk udnyttede 'freden' til oppe i solskinnnet at indtage deres mellemmadder. Den taktiske evaluering syntes mere end langt væk. Pludselig skrattede radioen og telefonen ringede. Flyveroverkonstabel F.B. Jørgensen, Eskadrille 562 Bevogtningsdeling, fik travlt med at lægge håndmaden væk. Han lyttede et kort øjeblik, -Så er det med at komme under jorden, sagde han uden yderligere forklaring, og væk var de. Sekunder senere lød luftalarmen freden var forbi.

Ud og ind

Indholdet af hangaren stod udenfor. Det eneste der var tilbage i shelteren var 'Pelles Cafe'. Alt var flyttet ud på

platformen. Da vi kom forbi, var man i gang med at flytte det hele ind igen. Vi nåede aldrig at få at vide, hvad der var sket, men vi gætter på enten en brand eller et luftangreb.

På Linekontoret var der liv i alting. Dobbelt så meget som om søndagen. Eksploderede sprænglegemer og kratere i rullevejen i eskadrilleområdet gjorde livet 'surt' for seniorsergent Martín Dietz og hans folk. Fly kom hjem med rigtige fejl på, der skulle rettes. Ind imellem opstod der øvelsesmæssige fejl på andre fly. Fly blev spærret inde på grund af kratere i rullevejen og våben skulle flyttes til andre fly. Ind imellem kom spørgsmål udefra som, -Hvor mange fly er operationsklare? Og meget andet.

Også på Flight Linen havde man dobbelt, eller rettere tredobbelt meldesystemet. To steder førte man tavler over fly og materiel. Som om det ikke var nok, havde man en tredje tilsvarende tavle i en af linevognene. Vi fik besked, -Uanset, hvad der næsten sker, vil vi altid kende den øjeblikkelige status på fly og materiel, vi tror på det.

Vemod

Det er blevet mørkt. Vi står udenfor eskadrilleområdet og kigger ind. To F-16 fly er startet op. Positionslysene blinker skarpt i mørket. Nu ruller de ud mod parallelbanen. Hylet fra motorerne skær, trods afstanden, i ørerne. Det drejer til venstre og ruller vestpå. Den bidende østenvind har længe bestemt, at bane i brug er R09L (Runway 09 Right). Jo længere

Eskadrille 730

Sanitetsdelingen var en sammenbragt affære

flyene kommer vestpå, des mindre støj. Vi kan igen høre generatorerne og støjen fra de biler der kører rundt. Det er alt sammen en smule vemodigt. Hvis eskadrillen består TAC EVAL'en, vil det med en svidende sikkerhed være sidste gang der køres en øvelse med jetkampfly fra, ikke Flyvestation Lednav, men Flyvestation Vandel. Eskadrille 730 overtog Vandel, som deployeringsbase i 1974, hvor Jagereskadrille 724, som fløj Hawker Hunter F.Mk.51 og 53., samt T.Mk.7, blev nedlagt. Nu er der visshed for, at Eskadrille 730 bliver den sidste jagerbombereskadrille, der kommer til at flyve herfra. Dansk forsvar har haft succes. Sammen med de øvrige NATO-lande har man fjernet den militære trussel østfra mod de vestlige demokratier. Truslen fik sit Waterloo den 10. november 1989, da muren faldt i Berlin. Med hjertet er det svært at forstå, at over 40 års deployeringsstatus nu lakker hastigt mod enden. Vi kører langsomt forbi eskadrilleområdet, for en sidste gang at fæste indtrykket af en levende eskadrille - og ønsker dem i tankerne alt det bedste.

Bestået

Fredag var der et afsluttende møde på Flyvestation Skrydstrup, hvor det endelige resultat ville blive meddelt. Denne gang var det ikke bare eskadrillechefen major G.T. Brødsgaard og ældste danske officer under TAC EVAL'en, oberstløjtnant Michael Fleischer, der holdt vejret. Denne gang gjaldt det så at sige hele Flyvevåbnet. Æren stod på spil. Kunne vi klare os blandt de bedste? Det kunne vil Eskadrille 730, og dermed det halve Flyvevåbnet, som havde leveret folk til opgaven, kunne trække vejret lettet. Nu havde eskadrillen fred helt til tirsdag, hvor seks fly og omkring 30 teknikere skulle være klar til at flyve til Flyvestation Bandirma i det vestlige Tyrkiet. □

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

-For at en styrke kan forventes at fungere effektivt, skal omkring 12 procent af denne være tilknyttet styrkens sanitetsenhed, sagde 1. reservelæge, kaptajn og leder af Eskadrille 730 nyoprettede Sanitetsdeling, Birthe Trier Henriksen, til FLYnyt da vi var på besøg fredagen før den taktiske evaluering skulle løbe af stabelen den følgende mandag.

Flyvestation 'Lednav' læs Vandel havde gennem den sidste uges tid set masser af aktivitet omkring klargøringen til den taktiske evaluering af Eskadrille 730. Det var ikke undgået opmærksomheden, at der bag Flyvestationens hovedkvarter var blevet parkeret nogle hvide 20 fods containere og rejst et antal telte. En dag var containerne overtrukket med presenninger forsynet med en hvid dug med et rødt kors, herefter var ingen i tvivl om, hvad installationen skulle bruges til.

Skrabt sammen fra tre værn

Indenfor i klinikken fortalte kaptajn Ole Lenler-Eriksen, fungerende chef for Eskadrille 692, Sanitetseskadrillen, på Flyvestation Skrydstrup, at man havde haft en meget hektisk tid siden december sidste år. Netop da var en arbejdsgruppe blevet færdig med en rapport om, hvorledes en mobil containerbåret Sanitetsdeling skulle se ud. -Den opgave kunne ganske enkelt ikke løses under de givne forhold, fortæller Lenler-Eriksen. -Materiellet fandtes ikke i Flyvevåbnet. Vi gik derfor på 'strandhugst' i de to andre værn, for at finde det vi skulle bruge. Vore 20 fods containere, som du ser på den anden side af vejen, stammer fra Søværnets beholdning på 22, som tilhører den hospitaltsindretning, der kan etableres på 'Sleippner', Søværnets Roll-

off skib. Dem har vi fået lov at låne mod højtidelig at love, at vi ikke borer huller i dem eller laver om på dem. De passer ikke helt ind i det vi skal bruge, men vi har tillempt dem så godt vi kan.

Fart på

Den lille enhed har haft gevaldig fart på. Sammen med 1. reservelæge og kaptajn ved Eskadrille 692 Birthe Trier Henriksen, har Lenler-Eriksen skrabt til sig alle steder fra. Skabene i klinikken fulgte med containeren. Tandlægestolen har man hentet i Fredericia, medens undersøgelseslejet er købt ind på reel vis. -Det har ind imellem været svært for os at skaffe forståelse for, at det vi laver er dyrt og koster mange penge, siger Birthe Trier. Omvendt er det sådan, at eskadrillen ikke kan erklæres operationsklar, hvis ikke vores del af opgaven løses tilfredsstillende under den kommende taktiske evaluering. -At vi klarer eksamen er vi ikke i tvivl om, siger hun med overbevisning i stemmen, og tilføjer. -Dette er historisk, det er første gang i Flyvevåbnets historie, at en eskadrille har en sanitetsdeling med i en taktisk evaluering.

Sammenbragte veteraner

I den nyoprettede sanitetsdeling indgår der tre læger, hvoraf man lige nu mangler en. Den ene af de tre læger skal i øvrigt kunne udføre akut kirurgi. Hertil kommer en tandlæge. Foruden almindelig tandpleje skal han kunne klare kæbekirurgi til et vist niveau. Han er samtidig hygiejneofficer for hele eskadrillen, og skal føre tilsyn med alt fra personlig hygiejne til renholdelse af toiletter, opholdsrum cafeteria og meget andet. Som noget nyt og epokegørende i Flyvevåbnet har man to civile sygeplejersker med, hvoraf den ene er narkosesygeplejerske. De har begge

Sanitetsdelingenen havde indrettet sig i hvide 20 fods containere fra Søværnet.



gennemgået de nødvendige militære

kurser for at klare sig i felten. De to sanitetsbefalingsmænd kommer fra henholdsvis Hæren og Flyvevåbnet. Der indgår ni sygepassere i styrken, men p.t. mangler der to. Havde vi haft lidt mere tid fortæller Birthe Trier, havde vi været fuldtallige, men mange har ikke kunne nå at få fri fra arbejde. Alt sammen fordi vi er kommet så sent i gang. Hun fortsætter med at fortælle, at samarbejdet mellem personellet, som kommer 'alle steder fra' fungerer utrolig godt. Alle har arbejdet målrettet med opgaven og der ses ikke på hvad man er, men, hvad man kan.

Stoltheden over det opnåede resultat lyser ud af alle deltagerne. Vi får at vide, at mere end halvdelen af deltagerne har været udstationeret i det tidligere Jugoslavien. -Flere af dem ved virkelig hvad krig er, siger Birthe Trier. Der er flere, der var med da kampene for alvor startede ved Kostajnica, som blandt andet resulterede i angrebet på bunker GUL 1. Hun har selv tilbragt tre en halv måned i Ex-Jugoslavien.

Erfaringer med hjem

Også Ole Lenler-Eriksen har været udstationeret og ingen af de to lægger skjul på, at de erfaringer de har bragt med hjem er indgået i arbejdet med at planlægningen og oprettelsen af sanitetsdelingen. -Det har været en bøvlet, men meget spændende opgave, siger Lenler-Eriksen., -Ikke mindst fordi tidsrammen har været så snæver.

Inde i administrationskontoret traf vi sergent i Hæren, Flemming Neldahl. Han er ansat på en DIB (Den Internationale Brigade)-kontrakt. Han er

egentlig hjemmehørende ved Kongens Artilleriregiment på Høvelte Kaserne på Sjælland, men lige nu holder han altså styr på papirerne i Eskadrille 730 Sanitetsdeling. Han er også en af veteranerne. To gange udstationeret i Kroatien og en gang i Bosnien. Jo, man havde forstået at finde veteranerne.

Mangeartede opgaver

I den lille klinik kan man klare 'alt', det vil sige, at man kan udføre operationer i fuld bedøvelse. Anæsthesisygeplejerske K.L. Olsen fortæller, at man bedøver folk intravenøst. Det vil sige, at man sprøjter bedøvelsesmidlet direkte ind i patientens årer. Han forsikrer os om, at det kan man styre fuldt så godt, som når man bedøver på normal vis gennem åndedrætsorganerne.

Ved siden af operationsbordet står tandlægestolen, som også kan bruges til nødleje i givet fald. Det er her Steen Mikkelsen, kaptajn med rådighedstjeneste og til daglig privatpraktiserende tandlæge i København, skal tage sig af sine patienter. Lenler-Eriksen fortæller, at kommer det til at gå hårdt til, og der kommer mange sårede ind, så rydder man tandlægestolen til side, og bruger i stedet en standardbåre, som operationsbord.

Birthe Trier Henriksen fortæller, at sker der det man kalder en masse-skade, skal delingen kunne rykke ud og oprette en fremskudt forbindeplads i eskadrillens operationsområde. Her vil man visiterede de sårede på stedet og yde livsvigtig førstehjælp. Herefter sendes de videre til sanitetsdelingen til videre behandling. Alt efter hvilken skade de er blevet påført

bliver patienterne viderbehandlet ved sanitetsdelingen eller ført til et andet behandlingssted. -For at kunne gennemføre dette, har vi en lastbil med alt de nødvendige materiel stående klar fortæller hun, og fortsætter, -I tilfælde af et C-angreb, har vi en anden lastbil klar med det nødvendige materiel, så vi kan rykke frem til kanten af det forurenede område og foretage rensning af sårede, inden de transporteres til behandling i Sanitetsdelingen. På den måde vil vi søge at undgå at selve Sanitetsdelingens område bliver forurennet.

Nye tider

Man har altid vidst, at en velfungerende sanitetstjeneste var vigtig for soldaternes kampmoral. Man har eksempler på, at soldater har nægtet at gå i kamp før sanitetstjenesten var på plads. Det danske fredsforsvar, som var gearret til at operere på dansk område, forlod sig i stor stil på det eksisterende sundhedsvæsen. Det er der med deltagelsen i de fredsbevarende FN-operationer, og nu tilmeldingen af Eskadrille 730 til Immediate Reaction Force (Den umiddelbare reaktionsstyrke), blevet vendt op og ned på.

Begge læger vi talte med understregede, at det var en i hast opbygget organisation, man havde stablet på benene med lånt materiel. Der blev heller ikke lagt skjul på, at man ønskede, at optimere det med havde fået fat i, og at de erfaringer man vidste ville blive resultatet af den kommende uges øvelse, vil komme til at indgå i den endelige udformning af Sanitetsdelingens materiel, personel og virkemåde. □

Eskadrille 721

På rutinetur til Tyrkiet med eskadrille 721

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

Vi ser dem alle engang imellem. Vi hører den karakteristiske brummen når de lander. Brølet når der reverseres med propellerne for at bringe flyet ned til taxifart. Vi ser dem 'dovent' rulle ind i et eskadrilleområde. Flyet, en C-130H Hercules, kan på jorden godt minde om en stor hval med vinger. Ind imellem er der vel en og anden der tænker, hvor kom han fra? Og hvor skal han hen? Denne 21. marts fik vi chancen for at flyve med.

Morgentravlhed

Besætningen på C-130H Hercules med halenummer B-678 mødte i Eskadrille 721's hangar allerede klokken seks om morgenen. Der skal sendes flyveplan og flyet skal klarlægges inden man kan gå på vingerne. Vi skal senere hilse nærmere på besætningen.

På Flyvestation Skrydstrup har seks F-16 Fighting Falcon-piloter ganske travlt. De er i gang med at planlægge deres flyvning ned over Europa til Bandirma i Tyrkiet. Eskadrillen bestod i sidste uge den taktiske evaluering, nu er det tid at se på en rigtig tyrkisk flyvestation. Resten af eskadrillens personel møder ind ved halv otte-tiden. Hercules'en, der skal bringe de 32 mænd og kvinder, samt FLYnyts medarbejder, til Bandirma, forventes at lande klokken 0900 Z, eller klokken 10 dansk tid.

Eskadrillens gods, i alt seks tons, står pakket på paletter klar til at blive rullet om bord i flyet.

Den sidste pallet der skal pakkes er den til bagagen. Langsomt bliver den fyldt op. Nu var det kun at vente på C-130'eren. Gætterier om forsinkelser blev udtrykt. Ikke denne gang. Klokken 10 præcis rullede B-678 ind



Loadmaster, seniorsergent J. Mendel-Hartvig i færd med at skubbe en pallet ind i bugen på C-130H Hercules, halenummer B-678. Bemærk venligt pladsen mellem skottet og paletten.

i Eskadrille 730 eskadrilleområde.

Paletterne med gods og en startvogn blev lastet med vanlig 'elegance'. Tankvognen rullede op bag C-130'eren for at tanke den op. Det tager nogen tid at pumpe så store mængder brændstof. Pludselig så vi et sjældent syn. En tekniker vandrede rundt på ryggen og planerne af B-678, han havde en stok i hånden. Han var oppe for at pejle en af tankene. Måleinstrumentet var gået U/S (ubrugeligt) og så vendte man tilbage til den sikreste metode, der findes, pejling med stok.

Nul luksus

Flyet var tanket, og vi kunne gå om bord. Det var gået op for alle, at det ikke var en almindelig chartertur vi skulle på. I 'godsrummet' (Cargo/passengers compartment) hopper man hen over godset, og passer godt på ikke at falde i sikkerhedsnet og straps, eller snuble over træblokke. Man tvinger sit 'luksuslegeme' ned i sædet, medens man filtrer sine ben ind under og imellem sikkerhedsnettet over den pallet, der levner ca. 50 cm.

fri plads til benene. Hjemme i hangaren havde der været meget 'fodkoldt', porten stod åben ud til minus en enkelt grad. Det var ikke meget bedre om bord i 678. -Gad vide, om det er en af dem med varme i? Var der en spøgefugl, der ville vide, inden vi gik om bord. Han fik intet svar. Tanken om en flyvning i en af de gamle DC-3 DAKOTA, uden varme i, kom op på tavlen, uha!

Alle var blevet 'bænket' sidelæns. Sikkerhedsbæltet spændt, vi var klar. En efter en kom de fire Allyson turboprop-motorer til live. Med de seks tons gods og de 33 passagerer og en 10 mands besætning ruller flyet tungt ud til start. Det føles som en evighed. Endelig er vi nået ud på banen og piloten har fået sin clearance (starttilladelse) fra tårnet. Motorlarmen stiger og flyet ruller ned ad banen. Forbavsende hurtigt forsvinder den kendte rumlen fra hjulene, vi er luften og klokken er 1145.

På vej mod 25.000 fods (7.500 m.) flyhøjde, og derfor med 'næsen i sky', er det ikke rart at sidde yderst på bænken. Man har hele tiden følelsen af at være ved at havne på gulvet. Det

Hvis instrumenterne ikke vil vise, hvor meget brændstof der er i tanken, kan man foretage en pejling med håndkraft. Det er netop, hvad Crew Chief, flyveroverkonstabel K.S. Andersen her er i færd med.



bliver lidt bedre da flyet efter et lille kvarter level'er (flader) ud i 25.000 fod, men ikke meget.

Nej! Der kan ikke købes popcorn, drinks eller andet om bord på Danish Air Force B-678. Der er heller ingen servering under den planlagte 6 timer og 5 minutter lange flyvetur. Så snart flyvehøjden er nået, hives madpakkerne frem og der spises.

-Hvad man ellers får tiden til at gå med under flyvningen, er meget individuelt. Min nabo, major G. T. Brødsgård, chef for eskadrille 730, måtte flyve med i 678 på grund af en voldsom forkølelse. Han trak en bog frem og begyndte at læse. Det var der også andre der gjorde. Ellers blev der sovet, spillet kort, terning eller løst kryds og tværs. Samtale er umulig på grund af motorlarmen. Meldinger i kortspil afgives på fingersprog.

En C-130 er en rig godsflyver. Der er ikke ruttet med køjer til at kigge ud af, men enkelte er der da. Gennem

en ca. 40 cm. bred passage gik turen ned agter i flyet for at kigge lidt ud gennem køjet i døren. Medens jeg nyder synet af Alperne ned gennem skydækket under os, kommer jeg til at røre ved dørens overkant - ren rim, gys, jeg kommer til at tænke på, at udenfor ligger temperaturen på minus 45 til 50 grader. Klokkeren er et kvarter over 14. Vi er på en sydlig kurs og dernede ligger alperne. Pludselig rager et bjerg meget højt op gennem skyerne, det er Mt. Blanc, et utroligt flot syn. Passageren er efterhånden ved at få ondt i rumpen af de ubekvemme bænke. Flyverspecialist L.O. Jensen har lejet sig på toppen af startvognen. Under sig har han en stak medbragte udgaver af Jydske Vestkysten, de er fine til at holde kulden lidt på afstand. Turen går videre, et

svag drej til venstre og vi er på vej ind over Italien. Næste gang der mærkes en svag drejning, igen til venstre i flyet, passerer vi den græske kyst nordvest for Athen. Vi flyver langs den Makedonske kyst, et 90° drej mod syd og vi nærmer os Bandirma. Siden vi fløj hjemmefra for næsten seks timer siden er vi passeret hen over Tyskland, Belgien, Luxembourg,

At flyve med Hercules er helt kontant en meget social affære. Her kommer man hinanden ved, enten man vil eller ej. Hvad man får tiden til at gå med? Spille kort, sove, løse kryds og tværs. Snakke kan man ikke på grund af larmen fra motorene.

Frankrig, Italien og Grækenland. Klokkeren 1840 lokal tid er vi på vej ind til landing. Sikkerhedsremmen er spændt. Den sædvanlige følelse af at synke igennem opstår. Motorlarmen dæmpes, som om motorerne løber i Idle (tomgang). Ind imellem gynger flyet blidt, når der korrigeres på kursen. Små vanddråber begynder at dryppe ned fra loftet - vi er igen nået ned i de varmere luftlag. Flaps vælges delvis ud, så helt ud og endelig klokken 1845 følger udvælgelsen af hjulene. Farten reduceret og alle skubbes lidt frem på bænken, der er ikke lang tid til vi igen får kontakt med Terra Firma. Bums, vi er landet på Bandirma, som ligger ud til Maramara Havet ca. 120 km. I luftlinie sydvest for Istanbul. De latrinære forhold om bord i en Hercules kan ikke siges at være luksuriøse, primitivt må være et godt ord. Så snart døren blev åbnet, skyndte alle sig ud i mørket. Platformen var kun oplyst af B-678's egne projektører, derfor var det let at finde et mørkt sted ude i græsset. Her kunne man mod byens lys se en lang række silhuetter, der alle var stillet op med et formål, at lette et tryk i en blære, der var steget faretruende over de sidste seks timer.

Ventetid og race

Tyrkerne var på plads med det samme med power-vogn, tankning og gaffeltruck til losning af flyet. Det gik som smurt. For passagererne fulgte den obligatoriske ventetid på transport.



De tyrkiske busser kan kun tage ti passagerer ad gangen, så det tog fire ture inden alle var flyttet ned til den hangar Eskadrille 730 skulle 'bo' i de næste små 14 dage. Her ventede man så igen. Denne gang på de busser, der skulle køre eskadrillens personel og C-130'ernes besætning ud til hotel Agrigento i byen Erdek, som ligger ca. 40 km væk fra basen. Besætningen og FLYnyts medarbejder blev kørt derud i taxa. En oplevelse for livet. Ad snoede og meget hullede veje gik turen i slalom mod bestemmelsesstedet. På et tidspunkt ville en vide, -Er der venstre- eller højrekørsel her i landet? Svaret kom tørt, -Ja!

Hotel Agrigento er et flot 5-stjernet hotel. Desværre var temperaturen inden døre svarende til det man oplever i et dansk gennemsnitskøleskab på en varm sommerdag, samme temperatur gjaldt for det 'varme' vand.

Onsdag morgen gik turen den modsatte vej, blot var det nu lyst. Landskabet var smukt, men det var svært at holde øjnene væk fra hullerne i vejen. Vor chauffør havde is i maven og var verdensmand i at styre på sin indbyggede radar, især når vi intet kunne se for støv. En overhaling af en lastbil, hvor der var plads til en enkelt sektion af en søndagsudgave af Jylland-Posten, fik igen adrenalinpumpen til at fare op over 100% i ydelse. Det skal tilføjes, at pladsen mod venstre var brugt op, her var kun grøften tilbage. Vi nåede frem til flyet i et stykke.

Hjemover

Besætningen gik i gang med at klarlægge flyet. Poer-vognen var der til tiden. Major B. Rasmussen (BEN), der var med på turen, som checkpilot, fortalte, at det var der intet underligt i, hvis folk ikke passede deres arbejde, blev de korporligt straffet.

Medens Crew Chief (C/C) klar-



melder, flyveroverkonstabel K.S. Andersen checkede instrumenterne i cockpittet, var C/C, flyverspecialist G.N. Agir i fuld gang med at fjerne sikringspinde og beskyttelsesovertræk fra power units og motorenes luftindtag.

Klokken 1030 blev motorerne startet op, og kort efter rullede B-678 ud til start. Vi måtte vente et kort øjeblik på at få lov at rulle ind på startbanen, grunden, to danske F-16 skulle lige i luften først. Eskadrille 730 var i gang med sin del af øvelsen. Øjeblikket efter ruller vi ind på banen, gas-håndtagene vælges frem. Når motorerne begynder at trække og propellerne bider i luften, danner der en kondensstribe fra propelsspidsene, det ser imponerende ud. Ved 7000 fod 'to go' (enden af startbanen) er vi i luften. En tom C-130 bliver noget 'pjankeket', når der ikke er andet at bruge de 16.200 hk. til, end løfte flyet egenvægt. Her oppe fra ser Bandirma med sin lille havn smuk, men meget fremmedartet ud. Hjemturen er beregnet til at skulle vare syv timer, denne gang har vi vinden lige i næsen.

Anderledes arbejdsplads

Hvem er de så, de folk der flyver verden rundt og viser det danske flag i eksotiske lufthavne og på elendige landingsstrips?

Vi fik en snak med seniorsergent og loadmaster (L/M) J. Mendel-Hartvig. Han må siges at være en erfaren herre, han manglede, da vi startede fra Bandirma 90 timer i at have fløjet

Hvis man som flyverspecialist L.O. Jensen trænger til mere plads til benene og en smule 'ensomhed', kan man søge tilflugt på toppen af en startvogn. Med et eksemplar af Jydske-Vestkysten, som isolerende underlag, er startvognen at foretrække frem for bænken.

7.000 timer med C-130H. Han fortæller om sit arbejde, -Afhængig af, hvilken konfiguration (indretning) flyet skal have under den flyvning vi skal udføre, møder vi op indtil tre timer før afgang. Umiddelbart lyder det, som lang tid, men skal flyets konfiguration ændres fra at flyve med VIP (Very Important Persons), som sidder i sæder på paletter, til at flyve med blanding af gods og passagerer i de almindelige sæder (bænke), går der en del tid med at skifte det hele om. Mendel-Hartvig nævner i farten følgende konfigurationsmuligheder:

- Faldskærmsudspring,
- Ren gods,
- Gods og passagerer,
- Bærer og siddende passagerer,
- Kast af last over rampen,

og så er der givet nogle stykker vi har overhørt på grund af larmen. Han fortsætter, -Når flyet skal klarmeldes, har både L/M, C/C og Flight Engineer (F/E) deres checkliste at gå efter, forklarer Mendel-Hartvig.

L/M, C/C og F/E chechlister lapper ind over hinanden. Først når alle har meldt klar, kan flyet meldes teknisk klar til flyvning.

-Min egen kan være kortere eller længere, alt efter hvilken konfiguration flyet sættes op til. Han fortæller videre, at når der skal gods med, foretager han beregningerne så godset anbringes rigtigt i flyet i forhold til point of gravity (tyngdepunktet). Om det at laste flyet rigtigt fortæller Mendel-Hartvig, at der rundt om på flyvestationerne er folk, der er uddannet i at pakke paletterne, så de er klar til at blive rullet ind i flyet, så snart det lander. -Vi har mange telefonsamtaler med dem om, hvad de kan, og hvad de ikke kan og må. Den ordning fungerer fint. Vi erfarede, at man på flyvestation Skrydstrup havde fået pakket en pallet, spændt sikkerhedsnet over og stod og beundrede værket - indtil en sagde, -Skidtet



Der er sat strøm på halenummer B-678 og klarmeldingen er næsten færdig. Sikringspinde og afdækninger er fjernet. Bemærk den rørformede antenne til Radar Warning Receiver (advarsel mod radar der 'lyser' på flyet) ude på bagbords vinge.

vender 90° forkert! Palettens mål er næsten kvadratisk. Om igen.

-Hvordan bliver man egentlig L/M? Ville vi vide. Mendel-Hartvig forklarer, at han selv begyndte, som klarmelder C-47 DAKOTA og C-54 SKYMASTER inden han kom på C-130H HERCULES. Uddannelsen, som L/M har han fået på et fem måneders kursus i USA. For at blive optaget på kursus skal man have logget mindst 100 timer på C-130H, være uddannet flymekaniker og være klarmelder på typen. Når uddannelsen er færdig, kan man flyve med som L/M, både under support og taktiske flyvninger Mendel-Hartvig er glad for sit arbejde, og synes det er spændende

og afvekslende. Ind imellem måske lidt for spændende under de taktiske flyvninger til Sarajevo.

Selvbeskyttelse

C-130H har skiftet en del udseende siden flyet kom til Danmark i 1975. Ude under hver vingespids sidder en rørformet antenne. -Det er antennen til Radar Warning Receiveren, forklarer kaptajn J.Ø. Jensen. Hvis du kigger ud mod halen kan du se en antenne, som en række fingre, den antenne er beregnet til at jamme (forstyrre) den radar, der 'lyser' på os. Længere ude sidder en anden antenne, som fortæller, at et missil er på vej mod flyet. -Hvad gør I så ved det? -Systemet er automatisk koblet til et system af flares (lyskugler) og chaff (statinolstrimler), som er beregnet på at vildlede et varmesøgende missil, eller narre et radarstyret missil på ved mod os, forklarer han.

Om taktisk flyvning i virkelighe-

dens verden fortæller Mendel-Hartvig, -Når vi fløj ind mod Sarajevo, var vi altid to L/M i lastrummet og en radiotelegrafist tilgik også besætningen. Under indflyvning til lufthavnen stod de to L/M ned i hver sin dør og holdt udkig i det bagerste kvarter. Radiotelegrafisten sad i kuplen oppe over cockpittet og dækkede fremad, opad og ud til siderne medens F/E og C/C dækkede fremad nedad. På den måde kunne vi holde øje med, om de affyrede Stinger missiler mod os. Han lagde ikke skjul på, at alle var i højeste alarmberedskab under disse ture.

On the job training

Turen til Bandirma var foruden en rutineflyvning også en uddannelses-tur for tre af besætningsmedlemmerne. Major B. Rasmussen (BEN), var med som checkpilot. Fartøjschefen, der på denne tur var premierløjtnant F.H. Jensen (HIF), havde kaptajn J.Ø. Jensen (JØT) med i højre sæde, som 2. pilot. NØM, flyverløjtnant S. Hermansen er flyets navigatør, men i dag har han løjtnant P.C. Hansen med som elev, det blev kaldt 'føl'. Det samme gjaldt for C/C K.S. Andersen og L/M, seniorsergent J.V. Nielsen, besætningen var i alt på 10 mand, hvor turen også blev brugt til uddannelse. Det var mildt sagt fyldt godt op i cockpittet også kaldet 'kontoret'.



I C-130Hs cockpit er der et hav af kontakter og instrumenter. Inden flyet kan komme i luften, skal det checkes, at det hele virker. Det gjorde det, og vi kom af sted til den aftalte tid.

CFE-traktaten

Artiklens forfatter kaptajn Klaus Erik Steffensen

Tekst og billeder Kaptajn Klaus Erik Steffensen

For første gang siden CFE-traktaten trådte i kraft i juli 1992, gennemførte Danmark tidligere i år en CFE-inspektion af en flyenhed i det tidligere Sovjetunion.

Traktaten

CFE-traktaten (Treaty on Conventional Armed Forces in Europe) blev indgået mellem den nu opløste Warszawapagt og NATO med det formål at skabe balance mellem de to militærblokke. Hovedformålet er, at nedbringe antallet af et antal våbentyper til det samme niveau i de to militærblokke således, at ingen af parterne skulle føle sig truet af en numerisk overmagt hos modparten.

CFE-TRAKTATENS LOFTER:	
VÅBENTYPE	ANTAL
KAMPVOGNE	20.000
PANSREDE KAMPKØRETØJER	30.000
ARTILLERIJECER	20.000
KAMPFLY	6.800
KAMPHELIKOPTERE	2.000

Efter mange og lange forhandlinger enedes parterne og traktaten blev underskrevet 19. november 1990 i Paris, hvorefter parlamenterne i de enkelte lande skulle godkende teksten, og i sommeren 1992 kunne man endelig gå i gang med de gensidige inspektioner. De første 120 dage var beregnet til at danne sig et overblik over modpartens beholdninger, og der gennemførtes derfor et meget stort antal inspektioner i disse fire måneder. Herefter skulle de respektive lande så reducere (ødelægge eller



konvertere) deres overskydende materiel i løbet af de næste tre år, og disse var derfor præget af inspektioner af disse reduktioner. De tre reduktionsår udløb 16. november 1995 og blev efterfulgt af en ny 120 dages periode med et stort antal inspektioner for at kontrollere, at der ikke blev gjort forsøg på at skjule noget. Efter denne 120 dages periode (som sluttede 15. marts i år) løber Traktaten i princippet uendeligt, og der vil derfor løbende blive foretaget inspektioner for at kontrollere oplysningerne.

Hvert land er kun forpligtet til at modtage et bestemt antal inspektioner, afhængigt af hvor mange enheder, det har med de ovennævnte våbentyper. For at undgå, at de lande, der eksempelvis ønsker at inspicere Ukraine, nærmest kappes om at komme til at inspicere dér, koordinerer NATO derfor sine inspektioner i den tidligere Warszawapagt. De enkelte lande gennemfører derefter sine inspektioner i henhold til denne plan.

Inspektørerne

Som led i forberedelserne til Traktatens ikrafttræden uddannede Danmark sine inspektører på to intensive tre-ugers kurser i 1991 og 1992. I modsætning til flere andre lande, valgte Danmark at benytte sig af et system, hvor de fleste af inspektørerne

er „deltidsinspektører“, og kun et lille antal officerer og befalingsmænd beskæftiger sig med våbenkontrol til daglig.

Den danske inspektør-pulje spænder over graderne fra oberst til oversergent, idet de ni personer, som et inspektionshold maksimalt må bestå af, har hver sin vigtige rolle at spille. Det bedst tænkelige inspektionshold vil bestå af en chef (en oberst), to såkaldte traktateksperter (kaptajn - oberstløjtnant), tre våbeneksperter (officerer ved en flyinspektion; stampersonel af sergentgruppen ved en hærinspektion) og tre tolke (reserveofficerer). Med en sådan sammensætning er inspektionsholdet i stand til, at dele sig op i tre danskledede grupper, der kan fungere selvstændigt. Denne optimale sammensætning ses dog sjældent, idet NATO-landene udveksler inspektører således, at danske inspektører deltager på andre landes inspektionshold mod, at disse har sine inspektører på danske inspektionshold. Danske hold har derfor som regel deltagelse af to-tre udenlandske inspektører, og disse vil normalt fungere som våbeneksperter, idet Danmarks generelle policy er, at samtlige grupper skal ledes af en dansk officer.

Forberedelser.

Ved den aktuelle inspektion mødtes inspektionsholdet på Flyvestation Skalstrup, hvor danske inspektionshold normalt briefes og debriefes. Som nævnt er det almindeligt, at et



Det danske Inspektørhold fotograferet foran Lenin Mausoleet, fra venstre amerikansk gæsteinspektør, 2 russiske officerer, OL J.F. Jørgensen FTK, norsk gæsteinspektør, PL-R P. Olsen Prinsens Livregiment, PL-R L. Sanquist FTK, OL E. Michaelsen Prinsens Livregiment, OB H-J.B. Pedersen FSNAAL, russisk eskorteholdsleder, KN K.E. Steffensen FE.

inspektionshold er en international affære, og dette bestod således af seks danskere samt en amerikansk, en norsk og en tysk inspektør. Chefen for inspektionsholdet var oberst H-J.B. Pedersen fra Flyvestation Aalborg, og fra Danmark deltog desuden oberstløjtnant J.F. Jørgensen fra Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant E. Michaelsen fra Prinsens Livregiment, kaptajn K.E. Steffensen fra Forsvarsstabens Våbenkontrolsektion samt to tolke, nemlig premierløjtnant-R L. Salquist, Flyvertaktisk Kommando og premierløjtnant-R P. Olesen, Prinsens Livregiment.

Hele onsdagen gik med at forberede inspektionen, blandt andet ved at gennemgå de oplysninger, som det inspicerede land (jævnfør Traktaten) selv har udleveret om enheden siden 1992. Desuden terpedes Traktatens tekst, idet denne er forfattet på en sådan måde, at der er endog rig mulighed for fortolkninger, hvilket ofte giver anledning til diskussioner under selve inspektionen.

Rejsen.

Tidligt to dage senere drog inspektionsholdet til Kastrup Lufthavn for derfra at flyve østpå. Med Danmarks engagement i eks-Jugoslavien giver synet af kampuniformer i Kastrup

efterhånden ikke anledning til løftede øjenbryn, men da inspektionsholdet gik om bord i et fly til et land i den tidligere Warszawa-pagt, var der dog en del undren. Ved ankomsten til det såkaldte Point Of Entry blev inspektionsholdet modtaget af det lokale eskortehold, som allerede i flere dage havde kendt ankomsttidspunktet. Det modtagende land har krav på mindst 36 timers varsel før en inspektion, men i praksis notifi-

cerer alle lande flere dage før.

Efter modtagelsen blev inspektionsholdet ført til et særligt rum, hvor de nødvendige administrative gøremål og toldeftersyn kan foretages. Inspektionsholdet og eskorteholdet - bestående af fem oberstløjtnanter - blev præsenteret for hinanden og oberst Pedersen meddelte nu eskorten, hvor man ønskede at inspicere. Ifølge Traktaten skal inspektionsholdet transporteres til det udpegede



CH-FSN-Aalborg OB H-J.B. Pedersen, fotograferet i et af flyene på basen som blev inspiceret



Den Røde Plads i Moskva.

inspektionssted indenfor ni timer, og i et stort land må dette nødvendigvis foregå pr. fly. Eskorteholdet trak sig derfor tilbage for dels at underrette enheden om den forstående inspektion og dels at arrangere transporten dertil. Kort tid efter fik inspektionsholdet besked om, at et fly ville være parat om et par timer, som passende kunne bruges til en sen frokost.

Transporten til inspektionsstedet foregik fra en militær flyveplads, der bedst kan sammenlignes med Flyvestation Værløse, idet den blandt andet fungerer som den lokale regerings ud- og indrejsepunkt. På flyvepladsen gik inspektionsholdet om bord i en militær transportmaskine, der i løbet af en god times behagelig flyvning kom frem til inspektionsstedet. Enkelte fra inspektionsholdet fik mulighed for at tilbringe flyvningen i cockpittet, og især landingen var interessant. Flyvepladsen havde kun kantbelysning af banesystemet, så store projektører på lastbiler (nærmest søgelys) var kørt i position ved baneenden, som de belyste for flybesætningen.

Inspektions- og eskorteholdene blev ved flyet modtaget af regimentschefen - en oberst - samt dele af dennes stab. Alle drog herefter til messen, hvor der var arrangeret middag, naturligvis med vodka. Der var tilsyneladende intet hotel i den nærliggende by, så inspektionsholdet blev indkvarteret i et officielt gæstehus i byen, mens eskorteholdet og flybesætningen fik anvist kvarterer på flyvepladsen.

Inspektion.

Fredag blev selve inspektionen af flyvepladsen og regimentet gennemført.

Som ved enhver inspektion startede den med en såkaldt pre-inspektionsbriefing, hvor chefen for enheden gennemgik et kort, som inspektionsholdet fik udleveret, over sin garnison og forklarede hvor de forskellige våben er placeret. Et inspektionshold har ret til at komme ind i bygninger og rum, hvor døren/porten er mere end to meter bred, og alle disse bygninger var markeret på kortet. Desuden skal antallet af våben på garnisonen på inspektionsdagen oplyses, og eventuelle afvigelser for det tidligere oplyste udredes efter nogle særlige regler. Ifølge det inspicerede lands egne oplysninger rådede regimentet over et halvt hundrede fly, men denne dag var der dog et mindre antal tilstede. De øvrige fly var sendt ud af Traktatens gyldighedsområde, og ville således ikke være at inspicere.

Selve inspektionen blev gennemført i omkring -15°. Inspektionsholdet delte sig op i to grupper med eskorte af dels den faste eskorte og dels enhedens egne folk, der skulle skaffe adgang, hvor det ønskedes. Regimentet gennemførte dagens flyvninger under inspektionen, hvilket er forholdsvis usædvanligt. Inspektionsholdet havde derfor rig mulighed for at se de fremmedartede fly både på jorden og i luften.

Da inspektionsstedet lå langt inde i det inspicerede land, og derfor ikke er i umiddelbar fare for et angreb, havde flyvepladsen ingen shelters eller andre former for bunkers. Da pladsens enlige reparationshangar kun kunne indeholde et lille antal fly, stod flyene derfor på en lang standplads hele året rundt, kun beskyttet af presenninger og dæksler i luftindtag og udstødnings. Inspektionsholdet kunne derfor forholdsvis hur-

tigt registrere de tilstedeværende fly og inspicere de resterende dele af pladsen.

Efter denne del af inspektionen skrev inspektionsholdet en inspektionsrapport i to eksemplarer, hvori blandt andet anførtes hvor, der er inspiceret og hvad, der er optalt. Rapporten giver desuden mulighed for at anføre kommentarer om eventuelle problemer eller uenigheder, men da inspektionsholdet ikke havde mødt sådanne, var der ikke behov for dette. Rapporten blev derefter overrakt til eskorteholdet, der så havde mulighed for at anføre deres kommentarer. Når dette var gjort, blev begge eksemplarer underskrevet af cheferne for henholdsvis inspektionsholdet og eskorteholdet. Den ene rapport overrakte derpå til eskorteholdet mens den anden blev bragt med hjem, begge som bevis på inspektionsforløb.

Hermed var den officielle del af inspektionen ovre, og der afsluttedes derfor med den traditionelle middag med adskillige skåltaler, vodka, uddeling af gaver og udveksling af souvenirs.

Sightseeing.

Normalt ville inspektions- og eskorteholdene havde tilbragt endnu en nat ved den inspicerede enhed, men da eskorteholdets kvarterer åbenbart var af en ringe standard, ønskede disse at flyve tilbage til Point Of Entry allerede fredag aften.

Da inspektionsholdet først skulle flyve hjem søndag eftermiddag, betød dette, at hele lørdagen og en del af søndagen kunne tilbringes med sightseeing. De seks danskere og deres tre gæster havde derfor den noget usædvanlige oplevelser at bese en stor del af de berømte steder iført kampuniform inden turen gik hjemover igen.

□

Flyvertaktisk Kommando

Danmarksrekord i F-16 flyvning

**Interview seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto Fototjenesten, Flyvestation
Skrydstrup**

Den 24. januar i år passerede MAX, med det borgerlige navn Max Wilhelmsen, pilot og major i Flyvevåbnet den magiske grænse 3.000 flyvetimer i en F-16. Vi satte os til at fundere over, hvor lang tid 3.000 timer egentlig er, sådan omregnet i almindelig borgerlig arbejdstid. Divideret med 7,4 time svarer det til 405,4 arbejdsdage, altså ca. to arbejdsår. Man skal så bare huske, at der til hver flyvning, som er af omkring een time, een time og fem minutters varighed hører en forudgående planlægning og en efterfølgende debriefing (gennemgang af den udførte mission). Afhængig af missionens kompleksitet, kan den slags vare fra en halv time til måske halvanden time. Det lægger vi så til og siger lidt flot, at det er så yderligere et par arbejdsår. 3.000 timer i luften med planlægning er altså lang tid. Indtil nu har kun yderligere fire piloter i verden logget så mange timer på F-16. Her i landet vil den rekord, under de nuværende forhold, få lov at stå uantastet i al fremtid.

Tog 15 år

MAX fortæller, at det tog ham 15 år og ca. tre måneder, at nå de 3000 timer. Da en pilot normalt skal flyve omkring 180 timer om året, hvilket er lig med 2700 timer på den omtalte tid, spurgte vi ham, -Hvordan kan det lade sig gøre?

-Det sidste år har jeg faktisk kun fløjet 100 timer, men jeg var med fra begyndelsen på F-16. Det var en unik situation, idet der blev ved med at komme flere fly hjem, og vi var kun det samme antal piloter. Der var derfor aldrig problemer med at få et fly at flyve i. Da vi så blev operative, var der



Major Max Wilhelmsen (MAX) sætter foden på stigen igen efter vel gennemført mission, dansk rekord, 3000 timer i 'kontoret' på en F-16, kun fem andre i verden har gjort det før.

ikke så mange der fløj med F-16 og man ville gerne se os på øvelser alle mulige steder. Også som instruktør fløj jeg nogenlunde det samme antal timer om året. Nu ganske vist i bagsædet. Altså stadig i luften en til to gange om dagen.

Den 24. januar var der stor festivitas på Flyvestation Skrydstrup. Da MAX landede stod chefen for Flyvestation Skrydstrup klar til at gratulere. Det samme gjorde MAX's kone og chefen for Eskadrille 730 major G.T. Brødsgaard (GET). Den sidste gratulation kom, da den amerikanske militærattache Lieutenant Colonel (oberstløjtnant) T.W. Schubert i FTK overrakte MAX en statuette til minde om de mange timer i et F-16 fly.

Udannet i USA

Max Wilhelmsens karriere i Flyvevåbnet ligner de fleste andre piloters, næsten. Han startede sin karriere under den kolde krig og Elementærkursus på Flyveskolen på Avnø i 1968. Herfra gik turen i juli 1969 til Moody Air Base, i den sydlige del af Georgia, USA. Dengang var det en Air Training Command (ATC) (Træningskommando). Dengang var der 10 baser

i USA, der beskæftigede sig med at uddanne piloter, fra fem seks forskellige nationer. Der var Iranere, nordmænd, danskere og amerikanere. Han startede på T-41, et Cessna 171-lignede fly, og herefter over på T-37 og T-41 jetfly. -Det var en stor udfordring at komme til USA for at lære at flyve jetkampfly, siger MAX. Han fortæller, at det var begrænset, hvor meget fritid der var. -Det gjorde nu ikke så meget, fortsætter han, det var en spændende tid, men ikke en ferietur.

Hjem til træningseskadrillen

Hjemme i Træningseskadrillen (TRESK) på flyvestation Skrydstrup fortsatte flyvning. Nu i T-33 T-BIRD. Han skulle vænne sig til flyveforhold i Danmark og sideløbende med flyvetræningen gennemgå reserveofficersuddannelsen. I marts 1971 gik turen videre til Eskadrille 727 på Flyvestation Karup for at flyve F-100. I april 1974 flyttede hele Eskadrille 727 til Flyvestation Skrydstrup og MAX fulgte med, og blev der til september 1978, hvor han flyttede over i Eskadrille 730. I september 1980 fik han så sin første af mere end 3000 flyvetimer i en F-16. For at komme til det,



Til venstre Max Wilhelmsen (MAX), der får overrakt sin 3000-timers badge (mærke) af chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst J.F. Autzen.

måtte han igen tilbage til eskadrille 730 i en periode.

-Hvordan var det at flyve F-100 i de svære år i midten af 70'erne?

-Det var en frygtelig oplevelse. MAX kom ikke yderligere ind på sine oplevelser i den periode, men fortsatte med at sige, -Jeg nåede selv at flyve 1450 timer på typen i de næsten 10 år jeg fløj typen, og her ser du forskellen i antal fløjne timer pr. år. F-100 var, i modsætning til F-16, næsten altid i stykker.

I november eller december 1986 blev han leder af Stationsfligten, omskolingsenheden, det på lettere dansk kalde OCU'en (Operational Conversion Unit), hvor han var til 1. januar 1995, hvor han blev flyttet til Flyvertaktisk Kommando.

Fra fly til skrivebord

-Hvordan er det at blive flytte fra operativ flyvning til stabstjeneste 'flyve skrivebord'?

-Det er en omvæltning, der ikke var så stor, som jeg havde regnet med. Jeg havde regnet med, at jeg ville gå i dyb koma. Skiftet fra at flyve næsten hver dag, og så til kun engang imellem var ikke nær så stort, som jeg havde regnet med.

-Bliver du ikke en smule 'rusten' flyvemæssigt, med det færre antal flyvetimer?

-Det er der slet ingen tvivl om, sådan er det. Dog skal det siges, at graden af, hvor 'rusten' du bliver, af-

hænger af, hvor stor erfaring du har. Men på et eller andet tidspunkt, hjælper det ikke at have erfaring, hvis du ikke har rutinen. Med de små 100 timer jeg må flyve om året som stabspilot, skal man være ekstra oppe på tæerne. Der kan være enkelte scenarier, for eksempel luft-til-luft (Air-to-Air), hvor man træner det at undgå at blive skudt ned af et radarstyret missil. Dette scenarie kan blive temmelig forvirrende, hvis man er ude af træning. Det er et af de steder, hvor ens SA (Situation of Awareness) (situationsforfølelse) først begynder at 'ruste'. På den anden side skal der kun een eller to ture til i et specielt 'Langhåret' scenarie, så er tingene på plads igen.

Ny F-16

-Det F-16 fly du startede i, er vel ikke det samme fly, som den F-16 vi kender efter Mid-Life-Update?

-Der er en himmelvid forskel på den avionik jeg kendte dengang, til det der under Mid-Life-Update er indbygget i flyet. Fysisk er der ikke den store forskel i cockpittet, men de ting man kan udføre med det opdatere fly er blevet mange flere. Når man taler om Mid-Life-Update, så taler vi faktisk om et nyt fly inde i det gamle. Opdateringen giver også et mere operatøervenligt 'kontor' (cockpit).

En ting kan man være sikker på, MAX vil ikke få den store glæde af de nye finesser i F-16. □

Flyvesikkerhed

Uoriginale flydele er livsfarlige

Først på året styrtede et Boeing 757-fly fra det tyrkiske Luftfartsselskab Birgen Air ned i det Caribiske hav og over 150 passager og besætningsmedlemmer, fortrinsvis tyske, blev dræbt. Kort tid efter udsendte nyhedsbureauet DPA/RB en pressemeddelelse, hvori der blev rejst mistanke om, at der kunne være anvendt uoriginale reservedele, kaldet Bogus Parts, til reparation af flyet. Den tyske pilotforening, VC; opfordrede samtidigt alle selskaber til at forstærke indsatsen mod sortbørsmarkedet for flyreservedele.

SAS har egen kontrol

Problemet med Bogus Parts er også erkendt i SAS. Her siger man til Ritzaus Bureau, at man er meget stærkt opmærksom på problemet, men at man indtil nu ikke har erkendt Bogus Parts nogen steder i vedligeholdelsen.

Informationschef Troels Rasmussen siger videre, at en opdagelse af Bogus Parts vil føre politianmeldelse mod leverandøren, meddelelse til alle andre selskaber om erkendelsen af Bogus Parts og endelig et sagsanlæg mod den samme leverandør.

Kilde: Morgenavisen JYLLANDSPOSTEN.

Laserstyrede bomber til Danske F-16 fly

Flyvematerielkommandoen (FMK) modtager i disse uger 400 kits til laserstyring af bomber. Snart kan F-16 piloter kaste bomberne op til 20-30 kilometer væk fra målet og ramme med ca. tre meters nøjagtighed.

Bomber er et af de billigste våben, der kan hænges på et fly. En almindelig 500 pounds bombe koster cirka 5000 kroner, når den er klar til brug. Men når den udstyres med et af de nye laserkit, som FMK netop har indkøbt, stiger prisen til et pænt stykke over 100.000 kroner, og med den nyeste generation af laserstyring, som Flyvevåbnet også har købt, bliver prisen for en af de store 2000 pounds bomber helt oppe omkring 350.000 - 400.000 kroner.

Til gengæld kan en F-16 pilot kaste bomberne op til 30 kilometer fra målet og alligevel ramme med tre meters nøjagtighed. Det er en præcision, som er umulig at opnå med såkaldt "dumme" bomber, der ikke kan korrigere deres bane, når først der er kastet fra flyet.

Udviklet under Vietnamkrigen - brugt under Golfkrigen

Laserstyring af bomber blev udviklet under Vietnamkrigen, og blev for alvor brugt under Golfkrigen, hvor de allierede styrker slog over halvdelen af målene i Irak ud med kun 15.500 stk. laserstyrede bomber. Til sammenligning blev der kaster 210.000 stk. traditionelle bomber uden laserstyring, som klarede resten af målene. Laserstyrede bomber har også i begrænset omfang været brugt mod de bosniske serbere i eks-Jugoslavien.

Den største fordel ved at udstyre bomber med laserstyring er den store træfsikkerhed. Det gør det muligt at ramme militære mål, der ligger tæt



på eller midt inde i civile områder, siger major Hans Münster fra Våbenteknisk Afdeling i FMK, der har stået for indkøbet af de nye bombekits.

Større præcision betyder, at vi kan nøjes med mindre bomber og dermed minimere eller helt undgå skader omkring målet, som ikke tjener noget militært formål. Det der i militær-sprog hedder "coelateral damage".

I princippet kunne man forestille sig bomber helt uden sprængstof, for alene kraften fra en 2000 pounds bombe, svarer til, at målet rammes af et 35 tons tungt lastvognstog med over 150 km/t. Og det kan selv en kampvogn ikke holde til. - Derfor går udviklingen mod mindre bomber, selv om der stadig vil være brug for de helt store bomber til brug mod større fabriksanlæg eller shelters indkapslet i beton

Første udstyr til laserstyring af bomber

Det danske flyvevåben har ikke tidligere haft udstyr til laserstyring af bomber, men forsvarsforliget åbnede op for indkøb af 400 laserkits til brug på allerede eksisterende bomber.

FMK har valgt et amerikansk system fra Texas Instruments - de såkaldte Paveway 2 og Paveway 3 laserkits. Forskellen mellem de to systemer ligger blandt andet i den afstand, hvorfra bomben kan kastes.

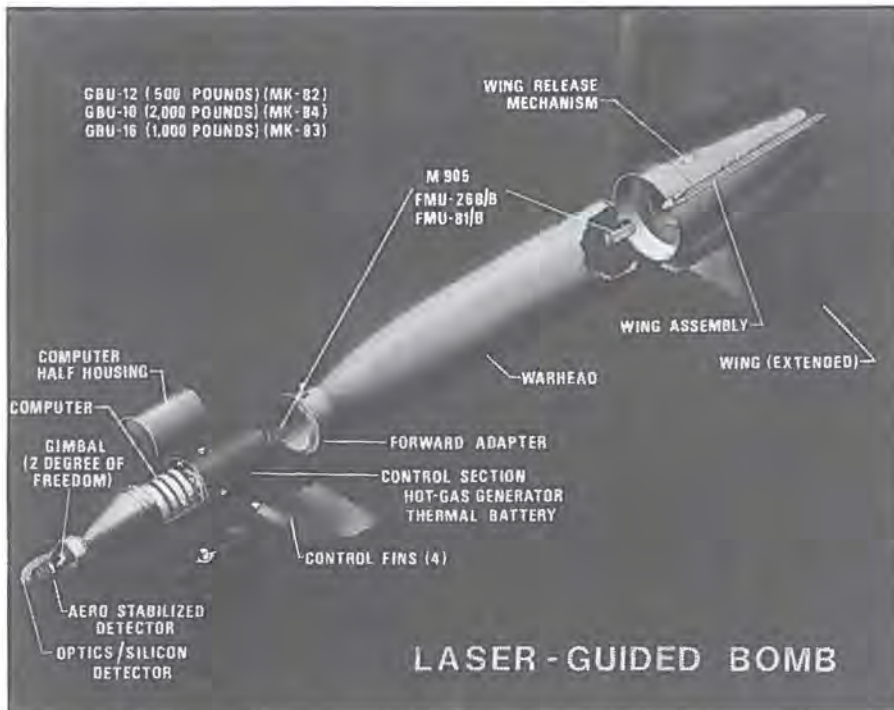
Her er folkene fra den centraliserede ammunitionstjeneste ved at hænge en 'dum' MK 82 jernbombe op under et F-16 fly. Som det fremgår af artiklen, kan bomben gøres betydelig 'klogere' med det nye laserstyringssystem. (Foto N.M. Schajffel-Nielsen).

Paveway 2 kan kastes fra stor højde i op til ti kilometers afstand fra målet, hvorimod Paveway 3 i kraft af sine mere avancerede styreegenskaber, som blandt andet betyder, at den øger sin flyvehøjde på vej mod målet, kan kastes på afstande helt op til 30 km.

I begge tilfælde betyder det, at piloten kan aflevere laserstyrede bomber på større afstande end med traditionelle bomber, der kan kastes højst 4-5 kilometer fra målet afhængig af flyvehøjden. Derfor giver laserstyrede bomber også piloten en større sikkerhed mod at blive ramt af jord-til-luft missiler, for bomberne kan kastes uden for deres rækkevidde.

Med de nye laserkits bliver det danske flyvevåben i stand til at deltage i løsning af internationale konflikter, der kræver præcisionsbombning, som det for eksempel har været tilfældet i eks-Jugoslavien.

FMK har købt Paveway 2 laserkit til Mark 82 bomber (500 pund) og Paveway 3 laserkit til Mark 84 bomber (2000 pund). Og det danske fly-



tere et laserkit på bomben og hænge bomben fast under flyet.

Også til øvelsebrug

Hans Münter forventer, at de danske piloter vil få lejlighed til at kaste laserstyrede bomber under øvelser i Danmark, selv om det er dyrt. Men det er endnu ikke besluttet, hvor mange og hvor ofte laserstyrede bomber skal kastes under øvelser herhjemme.

Men vi affyrer jo også de langt dyrere missiler, af og til, for at se om vores rutiner fungerer i praksis, så det vil være naturligt også at gøre med dette system, siger Hans Münter.

Kilde og tegning: Set&Sket

vevåben bliver den første kunde til det avancerede Paveway 3 laserkit til de små Mark 82 bomber, når de afsluttende afprøvninger på F-16 er gennemført. Denne ordre er afgivet, men udstyret leveres først, når det er certificeret til F-16.

Udover de 400 sæt laserkit har FMK købt testudstyr, trænings-

bomber, reservedele og uddannelse hos Texas Instruments.

Laserstyrede bomber giver ikke piloten de store ændringer på rutinerne i cockpittet, med det personel, der oplader bomberne på flyet, skal gennemgå et træningsprogram for at lære at montere de nye kits korrekt. Det tager fra 30-40 minutter at mon-

Eventyret om den lille kop

En grufuld historie fra det virkelige liv. Lånt fra Midtjyllands Avis og bearbejdet for Flyvertaktisk Kommandos STABSNYT af seniorsergent Kaj Radoor, Flyvertaktisk Kommando.

Der var engang en lille kop. Den boede sammen med en hel masse andre kopper og tallerkner i kantinen i Flyvertaktisk Kommando. Alle kopperne glædede sig over at blive brugt, fordi så kom der nogle rare mennesker og tog kopperne rundt på de forskellige borde. Nogle glædede sig over livet, de havde fået kæresten og andre havde fået børn, og de fortalte deres kammerater om disse oplevelser. Andre var kedede af det fordi kæresten var gået fra dem, eller de havde fået en dårlig karakter til eksamen. Alle de små kopper sad og hørte på alt det, som menneskene fortalte i

kantinen - om deres sorger og glæder. Når så menneskene var færdige med at drikke kaffe eller te, og satte kopperne tilbage på plads, så gik snakken rigtig ude i opvasken: -Har I hørt alle sammen - hende den lille lyshårede har fået en ny kæreste - og hun vil giftes og have mange børn - Nøøj, det var bare en god nyhed, sagde en tallerken....

Og sådan gik det hver dag: Kopperne kom ud på bordene - hørte små historier - og så hyggede de sig bagefter i opvasken, det er jo så rart at få et bad. En af de små kopper blev taget med fra kantinen og ud på de store gange i Flyvertaktisk Kommando. Det var en fredag, og koppen havde glædet sig til at få et bad på ugens sidste dag. Men den medarbejder, som havde hentet koppen, gad ikke gå tilbage med den, så den blev sat i et møgbeskidt hjørne på gangen. Her var det mørkt og koldt, og de andre



kopper, der stod der, var alle snavsede, og de blev forkølede i løbet af weekenden, hvor de havde håbet på at kunne hygge sig sammen med deres kammerater.

HUSK på, det er ikke rart at være kop, når man ikke får sit varme bad hver dag! Så gør en kop en tjeneste. -Bring den tilbage til kantinen!

Nu er FLYnyts redaktion udmærket klar over, at den slags eventyr kun kan ske hos en niveau II myndighed, sådanne forhold findes der ingen andre steder, eller?

Flyvertaktisk Kommando

Helldén har forladt Flyvevåbnets Historiske Samling - næsten



Major og nu tidligere leder af Flyvevåbnets Historiske Samling, B.S. Helldén, i sit rette element. Her i hangar 25, hvor han undersøger en raket af ældre dato.

Flyvevåbnets Historiske samling, har hans interesse giver sig udtryk i to bøger om FTK. Den første kom i 1980 ved FTKs 25 års jubilæum, den opdaterede version kom i 1995 for at fejre 40-året for kommandoen

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I 1990 lå Flyvevåbnets Historiske Samling i et stort rod. Rodet lå i det gule hus mellem brandstationen og Flyvertaktisk Kommando (FTK) på Flyvestation Karup. Major B.S. Helldén stod og så opgivende på de mange kasser, men sagde så, at det skulle han nok få sat skik på. For en udenforstående kunne tvivlen godt melde sig. Årsagen til flytningen var nedlæggelse af stillingen Inspektøren for Flyvevåbnet og overførsel af ansvaret for Flyvevåbnets fortid til FTK.

Der kom styr på samlingen

Helldén kæmpede sig gennem papkasserne. I kælderen under en barak ude ved Messe A (Officersmessen) kom der efterhånden styr på arkivalier og billeder. Personale til det grove var det så som så med. Lidt hjælp fra en kontordame til registrering af de tusinder af billeder, arkivalier og genstande blev det det. Da Flyvestation Karup ændrede status til deployeringsflyvestation kom seniorsergent

Ryhl til, som en gave fra himlen.

Helldéns interesse for sagen og enorme arbejdsevne på alle planer, fra det organisatoriske til almindeligt håndens arbejde, har sat sig dybe spor i samlingen. Det gamle våbenværksted er nu hjemsted for Flyvevåbnets Historiske samling. Hangar 25 er optaget af genstande. Hans samarbejde med Flymuseet i Billund og mange andre organisationer har været med til at sikre Flyvevåbnet sin velfortjente plads i samlinger rundt om i landet.

Antallet af henvendelser udefra, også fra udlandet, er steget støt gennem årene. Helldéns store viden om Flyvevåbnet og venlige måde at behandle kunderne på med sikkerhed gjort samlingen endnu mere interessant for de videbegærlige.

Flyvevåbnets mand

Fra sin indtræden i flyvningens verden på Flyvestation Værløse i november 1946 og til udgangen af marts i år, har Helldén været Flyvevåbnets mand. Hans interesse for jobbet har altid været brændende. Han blev hjemsendt i 1986, men 'genindkaldt' i 1990. Ud over den store indsats for

beståen. Han var også redaktør og drivende kraft i udgivelsen af FTKs jubilæumsskrift.

I flere år stod han for informationstjenesten under de taktiske skydninger i Oksbøl, kaldet TFW. Han lagde et stort arbejde i informationen af de mange gæster der ønskede at vide mere om, hvad det var Flyvevåbnet var i gang med. Også her var han med til at profilere værnet i forhold til offentligheden.

Fejret

På hans 70 års fødselsdag den 27. marts viste Flyvevåbnet sin taknemmelighed for hans indsats ved, om morgenen, at hente ham i hjemmet i Viborg i chefen for FTK, generalmajor L. Tophøjs (TOP) Mercedes. Efter morgenkaffe i FTK med 'holdet', en mangeårig tradition, troede Helldén, at han skulle nå lidt arbejde i samlingen. Nej. - Formiddagen gik med kaffedrikkeri og tale i telefon med gratulanter. Klokken 12 var han inviteret til frokost af alle Flyvevåbnets chefer med TOP i spidsen. TOP overrakte ham FTKs våbenskjold og teknisk chef ved Flyvematerielkommandoen, (FMK) H. Hornhaver overrakte ham



Major B.S. Helldén i presseteltet ved Sorte Bunker i Oksbøl, hvor han er i færd med at fortælle et interesseret publikum om, hvilke typer våben det er de deltagende jagerfly kaster ude i området.

FMKs våbenskjold. Da TOP om fredagen skulle deltage i forsvarschefens afskedsparade, benyttede han Helldéns fødselsdag til at tage officielt afsked med ham.

Ikke helt farvel

Fredagen var den officielle dag til at sige farvel til mere end 45 års tjeneste i Flyvevåbnet, mere end ret mange andre i forsvaret totalt har opnået. Mere end 100 gæster ønskede at sige farvel og TAK. Helldén selv siger, at han langsomt er ved at vænne sig til det at skulle være pensionist. Dog ikke mere, end at han stadig hver onsdag vil være at finde i samlingsen. Nu, som frivillig medarbejder. I hjemmet og ved huset i Viborg, er der lige et par ting, der skal klares og nogle scrapbøger fra ferierejser, der ikke er blevet gjort færdige.

FLYnyt ønsker at blande sig med de mange, der har sagt TAK for en enestående indsats i arbejdet med at bevare Flyvevåbnets historie, og samtidig sige tak for et godt og inspirerende samarbejde både i redaktionen, og når oplysninger om dette og hint skulle findes frem.

□

Lavvarslingscentral København udvidet



Til ære for de mange gæster blev der gennemført en demonstrationsøvelse, hvor frivillige fra Lavvarslingscentralen flyttede fly rundt på et af de vigtigste elementer i centralen, kortbordet, hvor man hele tiden har overblik over de fly der er i lavvarslingscentralens ansvarsområde. (Foto Lavvarslingscentral København).

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Lavvarslingscentral København har fået udvidet og renoveret sine lokaler. Centralen er Danmarks ældste og ligger under de store hestestalde på bryggeriet Carlsberg. Ved århundredskiftet blev de samme lokaler anvendt som operationscenter for Københavns landforsvar. Sådan var det indtil 1934, hvor Den Frivillige Luftmeldetjeneste overtog stedet. En naturlig forlængelse af denne udvikling var at Luftmeldekorpsset under Hjemmeværnet i 1952 tog over.

Genåbningen af Lavvarslingscentralen blev foretaget af chefen for Hjemmeværnet generalmajor J. Sverker-Nilsson.

Holder øje

Luftmeldecentral København modtager meldinger fra 48 luftmeldeposter fordelt i Københavnsområdet samt Nord- og Midtsjælland. Posterne er placeret i de specielle luftmelde-tårne, i vandtårne eller på bakketoppe, normalt er de vanskelige at få øje på. Ud over at sende meldinger om lavtgående fly, sender luftmeldeposterne også meldinger om radio-

aktivt nedfald og eventuelt sporet anvendelse af krigsgas. Disse meldinger sendes videre til Forsvarets ABC-central.

Effektivt - simpelt og billigt

Luftmeldekorpsset er geografisk opdelt i fem lavvarslingsdistrikter, to luftmeldedistrikter og lavvarslingsafsnit Bornholm. Udstrækningen er nogenlunde den samme som militærregionerne. De ca. 400 luftmeldeposter spredt ud over Danmark holder øje med de fly der passerer landet i op til 2000 m. højde. For flyene gælder det om at flyve så lavt, at de kommer under radardækket. Her er det, at luftmeldemandens våben, øjet, kaldet "Eyeball Mk. One" kommer til sin ret. Han ser og melder og har været en kedelig overraskelse for mangt et allieret fly, der troede sig uset i dansk luftrum.

Systemet er overordentlig simpelt og hermed næsten usåligt. Uanset om man taler om materiellet på observationsstedet eller kommunikationsmidlerne.

Systemet er billigt af to grunde. Personellet er frivilligt og arbejder gratis og materiellet er billigt og ukompliceret.

□

Sidste nødlanding på vand med Sikorsky S-61

**Tekst kaptajn E.T. Nielsen (NET)
Eskadrille 722**

I uge 16 og 17 gennemførte Eskadrille 722, Redningseskadrillen, et omfattende antal træningsflyvninger. Det var imidlertid også sidste gang man kunne træne nødproceduren, der hedder landing på vand. Indførelsen af FLIR (Forward Looking Infrared Radar) (Infrarød fremadrettet radar) under helikopteren, og korrosion i helikopteren er grunden til dette.

Mange på arbejde

Der blev øvet formationsflyvning, flyvning med hængende last (Sling) og vandoperationer. Hver dag havde eskadrillen to besætninger på arbejde ud over de sædvanlige tre vag-

ter. Hertil kom en del omskoling og et par VIP-missioner (Very Important Persons) (Flyvning med vigtige personer).

Efter en grundig briefing startede man ud med en halv times formationsflyvning. Herefter fløj en helikopter til Jægersprislejren, som velvilligt havde stillet et område til rådighed for slingflyvning. Til øvelsesflyvningerne med sling havde Flyvestation Værløse lånt eskadrillen et kaseret Folkevognsrugbrød. 'Rugbrødet' blev ad en sikker rute over Hornsherred og Roskilde Fjord fløjet til Jægerspris. Inden flyvningen var 'Rugbrødet' blev tømt for olie og andet lignende, så man ikke fik vrøvl med miljømyndighederne, hvis det uheldige skulle ske, at man måtte slippe lasten i utide.

Ud på vandet

Nummer to helikopter, U-481, fløj

efter formationsflyvningen til Arresø for at træne vandoperationer. Ved disse operationer øves anflyvning til vand med efterfølgende landing. Anflyvning til vand på een motor (simuleret) med efterfølgende landing. Herefter fulgte start fra vand med een motor (simuleret). Så fulgte opsamling af objekt direkte fra cargodør og Rotor Shut Down (Standsning af hoved- og halerotor).

At det var U-481, den yngste af redningseskadrillens helikoptere, anskaffet 11. februar 1971, der blev brugt til vandoperationerne skyldtes, at den umiddelbart efter træningsflyvningerne skulle afleveres til IRAN (Inspection and Repair as necessary) (Inspektion og gennemførelse af nødvendige reparationer), samt modificeres med et nyt navigationssystem og have monteret FLIR. Hermed er der ikke flere Sikorsky S-61, der kan tåle kontakt med vandoverfladen.



Under fuld rotorstop flyder Eskadrille 722s, Redningseskadrillens Sikorsky S-61, halenummer U-481 roligt rundt på Arresø vand. Foto: Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Flyvestation Aalborg

Dansk udviklet recognosceringsplatform operationsklar



F-16 Fighting Falcon i luften med den nye fotorecognosceringspod, Modular Reconnaissance Pod, (MRP) monteret under bugen. Foto Per Udsen Co.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I slutningen af marts præsenterede Flyvevåbnet og Per Udsen Co. den nye F-16 fotorecognosceringscontainer på Flyvestation Aalborg. Containeren er frugten af den mangel, der opstod, da Flyvevåbnet, med DRAKENS udfasning mistede muligheden for at udføre egentlig fotorecognoscering.

Forsvarsbudgettet er ikke, hvad det har været, så der skal udtænkes rationelle og helst billige løsninger. Det samme gælder vore øvrige NATO-partnere, som foruden de stramme budgetter også deler fotorecognosceringsproblematikken med Danmark.

Tænke tanker

Fraværet af muligheden for at gen-

nemføre fornuftig fotorecognoscering blev anledning til et samarbejde mellem Flyvertaktisk Kommando, Flyvematerielkommandoen, Per Udsen Co. i Grenå, Therma Electronic og endelig Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg, med støtte fra Erhvervsfremmestyrelsen. Tankerne gik i retning af at udvikle en recognosceringspakke, eller basis, som skulle tilpasse F-16 jagerens særlige egenskaber og muligheder. Udviklingsarbejdet har været halvandet år. Pakken, eller i mere daglig flyvevåbensprog Pod'en, blev skabt og allerede på nuværende tidspunkt, er der indgået kontrakter om salg af den for over 90 mio. kr.

Det bemærkelsesværdige er, at løsningsmodellen er blevet væsentlig billigere at producere, end det er tilfældet i noget andet NATO-land. Man forventer da også et salg på 40-50 pods til det amerikanske og hollandske Flyvevåben.

Godt samarbejde

Til stede ved "MRP Maiden Flight" var chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP), chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor V.D. Nielsen og direktøren for Per Udsen Co. Aage Madsen. TOP sagde i sin tale blandt andet, -Som den der repræsenterer den operative side, vil jeg gerne gratulere alle militære og civile, der har arbejdet så hårdt for at skabe MRP. Med den interesse andre nationer har vist for projektet, er det min opfattelse, at både Per Udsen Co. og det danske Flyvevåben har haft succes med samarbejdet. Generalmajor V.D. Nielsen sagde blandt andet, at valget af Per Udsen Co. som samarbejdspartner ikke var tilfældigt. Erfaringerne fra samarbejdet om andre projekter har vist, at firmaet er et kompetent moderne industriforetagende med en solid basis i flyveindustrien.

Hercules erstatter Hercules

Af seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

Sidste år den 18. oktober rullede Royal Air Force (RAF) nyeste flyanskaffelse ud af en af verdens største hangarer på Lockheed Martin-fabrikken i Marietta, Georgia, USA. Den nyeste version af den uovertrufne C-130 Hercules, nu med typebetegnelse C-130J-30 rullede ud i det skarpe sollys.

Begivenheden var den foreløbige afslutning af kampen om, hvad der skal levere fremtidens tunge transportfly, Lockheed Martin eller McDonnell Douglas. Begivenheden gav anledning til at se på udviklingen af fly til løsning af det behov, alle landes forsvar har for lufttransport.

Spøgt meget længe

I snart mange år har forkortelse FLA,

Future Large Aircraft (Fremtidens store fly) spøgt i krogene. Fly som Lockheeds C-5A Galaxy, C-141 Starlifter og C-130H Hercules er sammen med den tysk/fransk-producerede C-160 Transall alle ved at være gamle. Specifikationerne for C-130 Hercules blev udarbejdet af US Air Force Tactical Air Command (USAF TAC) (Det amerikanske Flyvevåbens Taktiske Luftkommando) i 1951. Lockheed fik den første kontrakt på 461 fly af typen i september 1952. Siden da har langt over 2.000 fly af typen forladt samlehallerne. Den første test- og evalueringsflyvning med C-141 fandt sted den 17. december 1963, og det første fly blev leveret til USAF TAC den 20. oktober 1964. I 1966 bestilte man 284 fly af typen.

Den første af fem C-5A Galaxy fløj den 30. juni 1968 og den 17. december 1969 blev det første fly leveret til USAF Military Airlift Command (USAF Lufttransportkommando).

Den tysk/franske C-160 Transall, fremstillet af Arbeitsgemeinschaft Transall, der bestod af Aérospatiale og MBB (Messerschmitt, Bölkow, Blohm). Det første Transall C-160 fly var på sin jomfruflyvning den 25. februar 1963. Da produktionslinien lukkede i 1973 havde man bygget 179 plus to prototyper. Behovet for lufttransport tvang de to lande til at genåbne produktionslinien igen i 1980. Det første fly, Transall C-160NG, rullede ud af samlehallen den 2. december 1980 og jomfruflyvningen fandt sted 9. april 1981. På det tidspunkt havde man bestilling på 25 fly til Armée de l'Air og tre til Indonesien. Den nye version havde adskillige forbedringer. 10 fly blev udrustet, så de kunne anvendes som tankfly for gentankning af andre fly i luften.

Hvad angår de tyske Transall-fly, er det meningen at de skal flyve ind i næste årtusinde, men man er igang



Flyvevåbnets splinternye C-130H Hercules ruller ind på platformen på Billund lufthavn den 12. august 1976. Den 25. april året før landede det første Hercules fly på Flyvestation Værløse. Ved kontrollerne sad major J.L.L. Bertelsen og kaptajn P.E. Andersen i højre pilotsæde, som co-pilot. Dengang i 1976 var Hercules'en udstillingens højdepunkt. (Foto s-n).



Da denne Royal Air Force Hawker Siddeley Argosy C. Mk. 1, tailnummer (halenummer) 409 med call sign (kalde-signal) ASCOT rullede ud til start på Flyvestation Vandel den 9. maj 1971, havde flyet været i tjeneste hos RAF Transport Command, No 114 Squadron, siden 1962. I 1964 sluttede produktionen af de 56 stk. RAF havde bestilt. I 1977 blev flyet faset ud af RAF rækker. For dem der aldrig fik chancen for at flyve med flyet, -Der er en formidabel udsigt fra en blister under flyets næse. (Foto s-n).



Douglas DC-3 er flyets officielle navn. I Flyvevåbnet hed det C-47 Dakota. En anden betegnelse var Workhorse of the World War Two (Den 2. Verdenskrigs arbejdshest). Ikke underligt. Der blev fremstillet over 10.000 af typen. Rundt om i verden flyver der stadig nogle af slagsen. Billedet her er taget på Flyvestation Vandel i august 1976. (Foto s-n).



Lockheed C-141A Starlifter var første gang i luften den 17. december 1963. Flyet har siden transporteret amerikanske tropper og nødhjælp til alverdens brændpunkter. Her er det fotograferet på Billund lufthavn under en NATO-øvelse omkring 1980. (Foto s-n).

med overvejelser om, hvilket fly, der skal afløse den efterhånden meget aldrende Transall. En af de sidst kendte modifikationer er udskiftningen af metalpropeller med propeller fremstillet af kulstof, vægtforskel omkring 200 kg.

For alle de omtale fly gælder det, at ingen af flyene er, bortset fra grundlinjerne i flyskroget, i dag det samme fly, som da de rullede ud af samlehallen første gang. De er blevet modificeret hele tiden. De har fået nye radioer, radarer, navigationshjælpe-midler, motorer, sikkerhedsudstyr, ja opremsningen af modifikationer kan fortsætte i det uendelige. Hertil kommer, at både C-130 og C-141 er blevet forlænget. det skete uden at der blev stillet mere motorkraft til rådighed. Men trods modifikationerne begynder alderen alligevel at trykke.

Vanskelig udvikling

Den første 'Lesson learnt' (lært lektie) i kravet til militær lufttransport i fredstid, kom i årene efter den 2. verdenskrig. Den første blev givet den vestlige verden, da den sovjetiske diktator Josef Stalin blokerede adgangsvejene til Berlin i 1948. Alt, hvad der kunne skræbes sammen af transportfly, blev sendt til det daværende Vesttyskland for at flyve nødforsyninger ind til de sultende og frysende vestberlinere. Det var Douglas C-47 Dakota og C-54 Skymaster, der tog hovedparten af slæbet. For første gang så verden betydningen og nødvendigheden af et militært lufttransportpotentielt i fredstid. Man rejste i Berlin et monument over indsatsen, men verdens hukommelse er kort.

Lockheed C-5A Galaxy kom i produktion i 1973. Flyet kunne flytte godt 36 ton nyttelast over 10.460 km. Denne C-5A er ved at blive gjort klar til losning på Flyvestation Vandel i september 1989. (Foto s-n).



I mange år efter Berlinkrisen sled de gamle Douglas C-47 Dakota og C-54 Skymaster videre sammen med C-74 og C-124C Globemaster hhv. I og II samt Boeing C-97 Stratofreighter. Udenfor USA var den franske Breguet 765 Sahara og den britiske Handley Page Hastings C.2 nogle af de større transportfly, som holdt den militære lufttransport igang, indtil de fire fly, der er nævnt først i artiklen, tog over. Op gennem 50'erne og i begyndelsen af 60'erne var der mange forskellige typer fremme, men ingen kunne rigtigt bide sig fast. I starten var man endda i tvivl om, hvorvidt C-130 Hercules nogensinde ville blive en succes. Den kolde krig kaldte mere på kampfly end på transportfly, og den politiske interesse for transportflyene var begrænset. Det engelske firma Short fik sin SC.5/10 Belfast C. Mk. 1 i luften den 5. januar 1964, et C-130-lignende transportfly. Der blev kun produceret 10 af typen, som meget hurtigt viste sig at være alt for dyr at flyve med, og i øvrigt slet ikke kunne konkurrere med Lockheed C-130 Hercules. Kun 11 år fik SC.5/10 Belfast C. Mk.1 lov at gøre tjeneste



En Royal Air Force Short Belfast fotograferet på Flyvestation Vandel under en øvelse i oktober 1974. Belfast var engelsk flyveindustriens forsøg på at konkurrere med amerikanernes C-130H Hercules. Forsøget mislykkedes. I 1975 blev de kun 10 Short Belfast, der blev bygget, udfaset af RAF tjeneste og solgt til civil brug. Firmaet der købte dem hedder Heavy Lift. (Foto s-n).

Royal Air Force's nye C-130J-30 Herkules på produktionslinjen hos Lockheed Martin fabrikken i Marietta, Georgia, USA. Udefra set ligner den alle andre C-130 transportfly. Ved nærmere eftersyn er den fuld af overraskelser. (Foto RAF News)

ved RAF, så blev den faset ud. Flyet man havde tvivlet på, C-130 Hercules, var blevet en succes, og havde sat sig tungt på markedet.

Armstrong Whitworth havde i 1959 fået sin A.W.650 Argosy i luften og ud på markedet. Den militære version C.1 blev leveret til RAF i 1962. Den blev heller ikke nogen salgssucces og gled ud af markedet igen efter ca. 15 års tjeneste i RAF.

Den engelske flyveindustri kom i løbet af 60'erne ind i en krise. Efter 2. verdenskrig havde England et hav af mindre flyproducenter. Som eksempel kan nævnes, Handley Page, Wickers, De Havilland, Short, Hawker, Gloster og så videre. Næste alle endte i et og samme selskab, -British Aerospace (BAe), men da havde amerikanerne overtaget markedet med at fremstille tunge transportfly.

Hercules kommer

Som årene gik blev det mere og mere klart for regeringerne, at man måtte erhverve sig evnen til at transportere større og større styrker ad luftvejen. Natur- og menneskeskabte katastrofer rundt om i verden kaldte gang på gang på lufttransport af her-og-nu nødhjælp. Om det var et jordskælv i Marokko eller en hungerkatastrofe i Etiopien var og er ligegyldig. Skal hjælpen frem til uvejsomme områder skal der bruges et mellem tungt transportfly, der kan lande på selv den mest umulige, og ofte meget korte landingsbane.

Her har Hercules og Transall flyene vist sig at være stort set alle andre overlegne. De kan medtage henholdsvis maximum 23.158 og 16.000 kg gods. Skal de flyve langt falder godsmængden i forhold til den nødvendige mængde brændstof.

RAF købte i 1966 66 C-130K, som fik den engelske betegnelse Hercules C Mk. 1. Senere blev typen forlænget med 4,57 m og betegnelsen ændret

til C Mk. 3. Også det danske Flyvevåben måtte se i øjnene, at C-47 og C-54 ikke længere var tidssvarende og de første to af tre bestilte C-130H Hercules landede på Flyvestation Værløse den 25. april 1975.

Golfkrigen

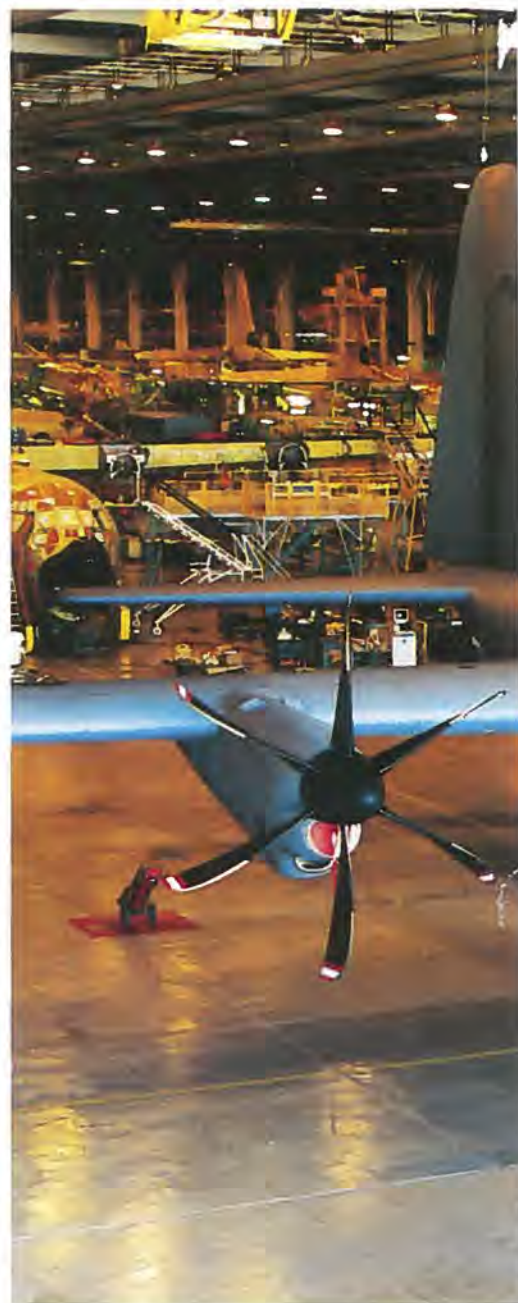
Iraks diktator Saddam Hussein kom i 1990, uden at have skænket det en tanke, til at skubbe til den igangværende udvikling af FLA. Hans krav på de Kuwaitiske olieletter satte verden på den anden ende. Han havde rørt ved det ømmeste punkt i de vestlige økonomier, -Retten til at bestemme over olieklenderne på den arabiske halvø. USA var alarmeret over situationen, og det samme var den saudiske Kong Fahd, som beder USA om hjælp.

Den 7. august sender USA de første styrker af sted til Saudi Arabien, den største luftoperation verden har set er igang. Fra den dato og frem til våbenstilstanden efter Operation Ørkenstorm i 1991, blev der fløjet 482.000 personer og 513.000 tons gods til krise/krigsområdet af de amerikanske C-141 og C-5A transportfly.

Ikke et eneste transportfly ses gået tabt i de offentliggjorte tabslister over fly under kampagnen. Transportfly fra alle andre NATO-lande deltog i forsyningsflyvninger, til denne kæmpe kraftanstrengelse fra den frie verdens side, for at stoppe en vanvittig aggressor. Også Eskadrille 721's C-130H Hercules var af sted til det fjerne område.

„Fred“ igen

Knap var verden kommet sig over Desert Shield/Desert Storm, og havde vænnet sig til fredeligere tilstande, før det brød løs igen. Jugoslavien var under fuld destabilisering efter den gamle partisanhøvding Josip Bronz



Titos død. Etniske modsætninger, og ikke mindst serbernes krav om at kunne dominere alle andre i det sammensatte land, var en tikkende bombe.

Pludselig brød det løs. Serberne sad på de fleste våben og nøgleposterne i den jugoslaviske hær. Nu brugte de denne magt til at forsøge at undertvinge Kroatien og Slovenien, som havde meldt sig ud af statsforbundet.

I Boznien-Herzegovina gik serberne til angreb på muslimerne og gennemførte en systematisk etnisk udrensning. Europa så lammet til. FN vedtog en resolution om at sende FN-styrker til landet for dog at stoppe de værste myrderier.

Omringede muslimske områder fik



fløjet nødforsyninger ind. Igen var der brug for transportflyene. Denne gang var det mere alvor end nogensinde. Modsat konflikten i Golfen, skulle man flyve ind over områder, hvor ikke alle var indforstået med hjælpen, og at der blev skudt på transportflyene. Serberne skød, trods løfte om det modsatte, jord-til-luft missiler, mod de indkommende transportfly.

En italiensk G. 222 blev offer for beskydningen. I Sarajevos lufthavn beskød man flyene på jorden med morterer og i luften sågar med håndvåben. Radar Warning Receivers (RWR) (Radaradvarselmodtagere) blev i hast indbygget i transportflyene fra alle de deltagende lande, som spændte fra det neutrale Sverige

til NATOs førende medlem, USA. Ikke blot blev der fløjet gods ind til landing på jorden. Nej, situationen blev så kompliceret, at en overgang måtte tyske C-160 Transall og amerikanske C-130K Hercules foretage airdrop over muslimske enklaver. En vanskelig operation, der blev yderligere vanskeliggjort af at skulle udføres i mørke. Alligevel lykkedes operationerne i et vist omfang.

Udvikling af FLA

McDonnell Douglas har i mange år arbejdet på at konstruere et Intratheatre long-range heavy-lift military freighter (Ind i operationsområdet langtrækkende tungt militært lufttransportfly) projekteret til en total

startvægt på 263.083 kg. Flyet hedder C-17A Globemaster III. Til sammenligning har C-5A Galaxy en startvægt på 346.770 kg. Selvfølgelig kan der ikke foretages sammenligninger blot på vægt. Faktorer som vedligeholdelse, bemanning, krav om landingsfaciliteter og meget andet skal med i bedømmelsen. Til forskel fra Hercules'en, er C-17A forsynet med jetmotorer, som umiddelbart forekommer mere sårbare end C-130 tuboprop-drevne propeller.

McDonnell Douglas C-17A har en besætning på 1 pilot og en co-pilot plus en loadmaster. I lastrummet er der plads til tre AH-64A helikoptere, der hver vejer 4.490 kg og har en længde på 14,70 m. med rotoren foldet sammen. Eller der er plads til



Nærbillede af den kurvede krum-sabelformede seksbladede propel, som er en af nyskabelserne på C-130J-30. (Foto RAF News).

102 fuldt udrustede faldskærmssoldater og paletter med indtil 27.215 kg last som kan kastes fra luften ud over lasterampen. Flyet var i luften første gang den 15. september 1991. De første fire fly har siden 1992 været igennem et testprogram.

Den 8. oktober 1994 fjøede C-17A yderligere to rekorder til de 19, den i forvejen havde sat. Den ene rekord var et løft af en last på 73.040 kg. til en højde af 2.000 m (den tidligere rekord var sovjetisk og fra 1989, dengang blev der løftet 30.471 kg.). Samme dag forbedrede samme fly løftet til 73.192 kg, men nu til en højde af 9.800 m. I 1994 passerede de seks byggede testfly 575 flyvninger på tilsammen 2.150 flyvetimer.

Endelig mener McDonnell Douglas, at C-17A vil være i stand til at operere fra en landingsbane på kun 915 m. I samme periode havde Lockheed arbejdet hårdt på en nyudvikling af Hercules.

Hercules erstatter Hercules

Flyfabrikken Lockheed Martin er i besiddelse af en selvtilid, der kan få de fleste til at hive efter vejret, man siger ganske enkelt og frejdigt:

-Only a Hercules can replace a Hercules (Kun en Hercules kan erstatte en Hercules).

Gad vide, om ikke fabrikkens ledelse alligevel har holdt vejret, da briterne for få år siden erkendte, at deres gamle Hercules skulle erstattes. På Farnborough udstillingen i 1994 kunne man se en Mockup af McDonnell Douglas C-17A, fremstillet i træ. Fra firmaets side blev der gjort store anstrengelser for at overbevise europæerne, og ikke mindst briterne om, at dette var 'Flyet' man havde behov for.

Lockheed Martin havde, som nævnt, ikke ligget på den lade side. Man havde udviklet sine nye Hercules C-130J. Set udefra og på lang af-

stand lignede den 'nye' Hercules en ganske almindelig gennemsnits-Hercules, man skal dog ikke ret tæt på, før det afsløres, at sådan er det ikke. Briterne havde været tæt på, og den 16. december 1994 blev spændingen udløst.

Den britiske regering afgav bestilling på 25 C-130J Hercules, pris US \$1,3 mia. Man ville dog se tiden an med hensyn til køb af flere fly. Uanset det sidste, så er selvbevidstheden hos Lockheed Martin sikkert stadig i top.

Roll out C-130J

Den 18. oktober sidste år var det så vidt. Til tonerne fra et britisk sækkepibeorkester under ledelse af korporal Stephen McGuinness fra Uxbridge, rullede den første C-130J til RAF, ud af i det stærke sollys fra mørket i Lockheeds kæmpehangar i Marietta, Georgia, USA.

Her blev det modtaget af Air Marshal Sir John Allison, næstkommanderende for chefen for Strike Command. Han hilste Hercules (hale-nummer ZH865), den første C-130J velkommen, som en milesten i udviklingen af transportfly. Det seneste eksempel i flyvningens historie på en virkelig betydningsfuld udvikling.

De første 15 af de 25 bestilte C-130J bliver den forlængede C-130J-30 version. For de sidste 10 er der lavet en option på, at de alle, eller en del af dem skal leveres i den korte version i tilfælde af, at der opstår behov, hvor den korte version er mere anvendelig. Flyene vil henholdsvis få få betegnelsen Mks 4 og 5. (Versio-

Med et sækkepibeorkester i front rulles Royal Air Force's nye C-130J-30 Hercules ud af Lockheed Martins kæmpemæssige produktionshal på Marietta fabrikken i Georgia, USA. Tidligere var det typer som Boeing B-H 29 bombe-fly, der rullede ud af den samme port. (Foto RAF News).



Det er ingen overdrivelse at sige, at cockpit lay-out'et er radikalt fornyet. Alle nødvendige oplysninger for pilot og co-pilot fremgår af de fire skærme. På skærmene længst tv. og h. vises alle „banale“ flyveoplysninger. De mere sofistikerede kan kaldes frem på de to i midten, hvor besætningen selv kan kalde ønskede oplysninger om flyets tilstand her og nu frem. Cockpittet har arvet et og andet fra jagerflyene, læg for eksempel mærke til, at begge piloter nu har fået et Head Up Display (HUD) (Skærm der viser de nødvendige oplysninger om flyet lige foran pilotens øjnene). (Foto RAF News).



nen Mk. 2 Snooply er RAF videnskabelige vejrobservationsfly).

I løbet af det kommende år vil RAF udføre test- og evalueringsflyvninger med ZG865. Lige nu er det Flight Lieutenant Mark Robinson fra Test and Evaluation Organisation på Boscombe Down, der håber på, fra februar 1996, at kunne gå igang med testflyvningerne.

En lige så interesseret tilskuer til udrulningen var chefen for RAF (Flyvestation) Lyneham, Group Captain Brian Symes. Lyneham er hjembase for alle RAF's C-130. Den første eskadrille, der skal modtage det nye fly i juli 1997, er No 24 Squadron (Eskadrille). Næste eskadrille, der kan se frem til at flyve C-130J er No 70

Squadron. I øvrigt er flyet planlagt til at have en levetid på 30 år

Nyt fly

Når det engang bliver leveret, vil besætningerne for alvor kunne se, hvor stort et fremskridt flyet er. Det er, under huden, virkelig et nyt fly. Selv med et kort blik ind i cockpittet kan det ses, hvor meget mere overskueligt betjeningen er blevet. Væk er alle bunkerne af instrumenter, håndtag, knapper og afbrydere, som har karakteriseret cockpittet i transportflyene siden begyndelsen af Den 2. Verdenskrig.

Væk er også flyvemekanikeren og navigatørens pladser, selv om der

stadig er plads til et enkelt ekstra besætningsmedlem. Dette sæde er flytbart og kan skubbes diagonalt mellem de to tidligere nævnte positioner til navigatør og flymekaniker. Denne "tredje mands" funktion er dårligt defineret, men kan bruges som hjælpefunktion under specielle flyvninger. Normalt vil der være to piloter i cockpittet og loadmasteren ude bagved. De eneste traditionelle betjeningshåndtag besætningen vil finde i cockpittet er gashåndtagene og pedalerne til rorene, og af en eller anden grund, et gammeldags magnetisk kompas, en ASI (Air Speed Indicator) (hastighedsmåler), højdemåler og en kunstig horisont, som virker absurd og malplaceret. Offi-



Den 9. april 1981 blev den første af Transall C-160 anden produktion prøveflyet. Den første Transall C-160 blev prøveflyet den 25. februar 1963. Den var dengang det tysk/franske svar på den amerikanske dominans på markedet for transportfly i mellemklassen (C-130). Arbeitsgemeinschaft Transall, der består af det tyske firma Messerschmitt, Bölkow, Blohm (MBB) og det franske Aérospatiale. Flyet er her fotograferet på hjembasen Hohn ved Rendsburg i Schleswig-Holstein. (Foto s-n).



Flyvevåbnet anskaffede sig seks stk. C-54D Skymaster bygget af Douglas. Et af flyene, halenummer N-706 fik det lidet flatterende navn „Smatsoen“, hvorimod N-625 bar det mere pompøse navn „Polar-dronningen“. Tre fly blev leveret som våbenhjælp, de tre andre blev købt for egne midler. Den sidste flyvning med C-54D fandt sted den 9. februar 1977. Billedet er taget på Flyvestation vandel i august 1976. (Foto s-n).

cielt sidder den der som back-up, alligevel virker det, som om et anfald af sentimentalitet kan have spillet ind.

Alle informationerne vises på fire store farveskærme med multifunktioner, hvor den enorme masse af tilgængelige data kan kaldes frem. Squadron Leader Paul Melling, som er chef for det otte mand store RAF projekthold i Marietta, fortæller, at det i praksis vil blive sådan, at to af skærmene, en per pilot, permanent vil vise de primære flyveinformationer så som; flyvehastighed, kompasretning, kunstig horisont og navigationsmæssige detaljer.

Og af sikkerhedsmæssige grunde er antallet af valgmuligheder på de to skærme begrænset. Flyveinformationerne kan også vise på HUD (Head Up Display) (Skærm lige foran ansigtet). HUD forventes anvendt under flyvning i tæt formation, under lavflyvning og muligvis i området med højt trusselsniveau.

Fly med HUD

Hvem havde for få år siden forestillet sig et transportfly med HUD. Det er dog ikke det eneste område, hvor der kan foretages sammenligning med det, der kan kaldes 'jagerteknik', som på så mange områder har leveret et bidrag til C-130J, så meget, at flyet ind imellem er blevet omtalt som, -En kusine til F-22 (Lockheed luftoverlegenhedsjager). Retfærdiggørelsen af denne sammenligning må ligge i

missionscomputeren, 'hjernen' i flyet. Den modtager og analyserer samt reagerer på de input, den får fra alle sensorer, enten det er fra laser-inertial navigationssystemet eller temperaturerne i motorerne eller oxygenforsyningen til passagererne. Input kan også komme fra Radar Warning Receiver, Missile Approach Warning (advarsel om missilangreb), Infrared Jammer (Infrarød Forstyrrelse) eller Chaff/Flare Dispensers (Boksene der indeholder staniolstrimler eller varmekugler).

Medens de mekaniske forbindelser fra cockpittet til kontrollerne er bibeholdt, er forbindelsen til de fire Allison AE 2100D3 motorer fuldt digitalt elektronisk styret, forkortet FADEC (Full Authority Digital Electronic Control), med alt hvad det betyder i ydeevne, brændstoføkonomi og lettere vedligeholdelse. Motorernes ydeevne er forbedret i forhold til forgængernes, men planerne går ud på at begrænse deres ydeevne for at forlænge flykroppens levetid. Flyets forbedrede ydelse kommer på grund af en bedre udnyttelse af motorkraften over de nye seks-bladede krum-sabelformede propeller fremstillet af Dowty. Den britiske medproduktion på C-130J omfatter, motorgondoler (Westland), propeller (Dowty), refuelling probe (lufttankningsrør) (Marshals) og flaps af carbon (Shorts). Kun fire ud af 36 selskaber som stiftede UK Industrial Team, som på risikofordelingsbasis har støttet projektet, kom altså med.

Forskelle

Hvordan ser man forskellen mellem den gamle K- og den nye J-version (en ude-af-alfabetisk-rækkefølge indført af Lockheed). Den mest iøjnefaldende er de seks-bladede propeller; en ny placering af refuelling proben på bagbords side lige over cockpittet og dermed over piloten, som sidder i venstre sæde og endelig fraværet af tankene under vingerne.

Ovennævnte forskelle er imidlertid ikke til at stole på. Den seks-bladede krum-sabelformede propeller kan ikke erkendes, når flyet flyver. Refuelingsproben kan fjernes, og vil normalt ikke være monteret. Rørsystemet til tankene under vingerne er bibeholdt, så man kan vædde om, hvornår de bliver genmonteret. Måske det reducerede antal vinduer i næsen - hvoraf to to er blændet af - kan være en hjælp til at se forskel.

Naturligvis forudsiger producenten store fremskridt på den nye version. Den vil flyve længere, hurtigere, højere, være mere økonomisk i drift og meget nemmere at vedligeholde og give en dramatisk besparelse i antallet af besætningsmedlemmer - men nu er tiden inde til at sætte de procentvise forudsagte besparelser til side og se, hvad flyet virkelig kan klare. Prognosen synes god.

Kilder: RAF News, November 3 1995. Per Thorup Pedersens, Danske Militærfly, Jane's All the World's Aircraft, The Observers Book of aircraft 1961-1993, Luft- og Rumfartsårbogen flere årgange, Guldkøksen flere årgange.

Flyvevåbnets Specialskole



Traditioner-Ambitioner-Visioner



Forfatteren ved arbejdspladsen
Foto: FLSP

FLSP - Flyvevåbnets største skole

I dag er FLSP den største af flyvevåbnets 5 skoler. Efter tilgangen af etableringspersonellet, der blev overført fra Flyvestation Vær-

løse ved årsskiftet, tæller skolens faste stab ca. 125 personer, fordelt med ca. 55 militære og godt 70 civile medarbejdere.

Skolen består af uddannelses-sektionen, der er opdelt i et uddannelsesstøtteelement og fire faggrupper: elektronik, informatik, mekanik og forvaltning samt administrationssektionen, der indeholder fem "elementer": forvaltning, logistik, produktion, etableringsstjeneste og cafeteria. Inden for uddannelses-

virksomheden producerede FLSP i 1995 i alt ca. 18.500 "elev dage", fordelt på 238 enkeltuddannelser og kurser med militære og civile elever fra alle tre værn. Hertil kommer så studie- og udviklingsvirksomhed, uddannelsesstøttevirksomhed samt skolens "sekundære" produktion: Produktionselementet, der fabrikkerer uddannelseshjælpemidler, tryksager, tjenestedsblade og andre blade (f.eks. FLYNYT) for efterhånden hele forsvaret. Og endelig har vi så ved årsskiftet fået tilført opgavekomplekset i forbindelse med etableringsstjenesten for hele Jonstruplejren - så vi keder os ikke på FLSP!

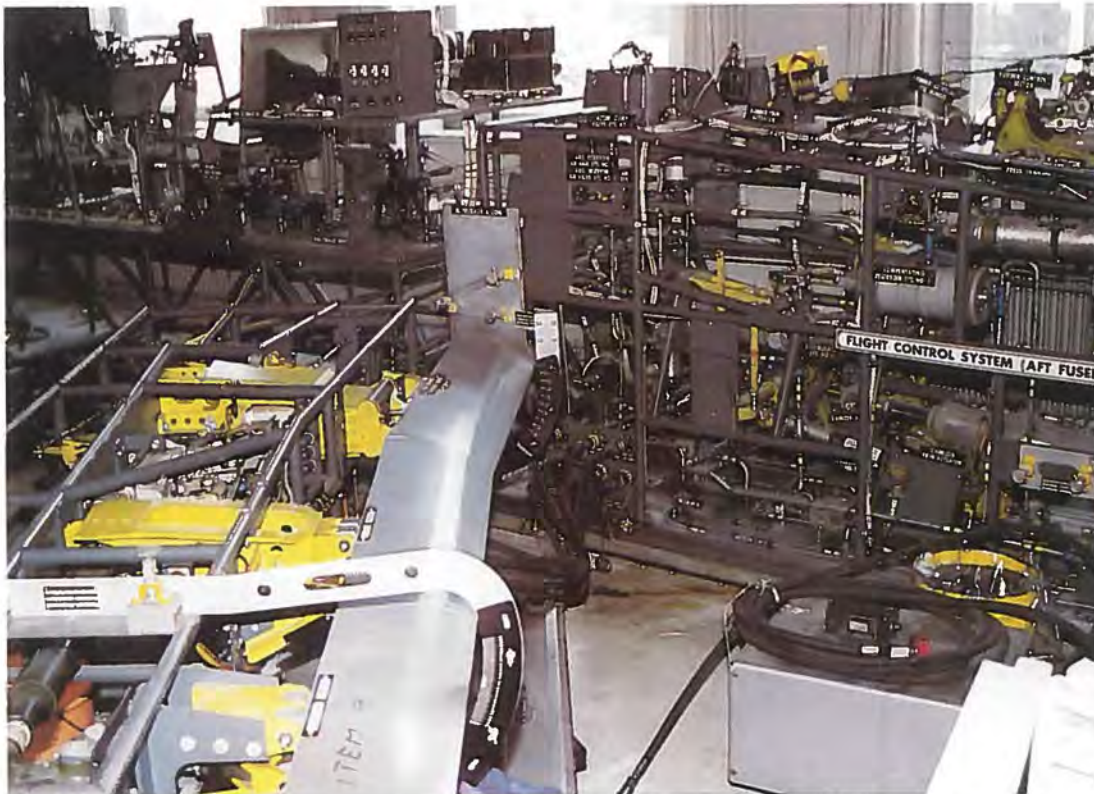
Af Oberstløjtnant B. Frederiksen

Med Flyvevåbnets Officersskoles (FLOS) og Flyvevåbnets Biblioteks (FLB) flytning fra det gamle Jonstrup Seminarium til Jonstruplejren i april 1995 oprandt en ny æra for Flyvevåbnets Specialskole (FLSP). Samplaceringen, som var et led i FLYSTRUK-projektet, medførte bl.a., at FLSP pr. 1. januar 1996 blev etableringsforvaltende myndighed for hele Jonstruplejren, som nu rummer fire myndigheder, idet Hjemmeværnsdistrikt 69 også har til huse i lejren.

Oprettelsen af Etablissement Jonstrup (ETABJON) under FLSP betegner den foreløbige sidste milepæl i skolens snart 50-årige historie: Den 5. marts 1997 kan Flyvevåbnets Specialskole fejre 50 års jubilæum, idet skolen direkte kan føre sine rødder tilbage til "Flyvemekanikerskolen", der den 5. marts 1947 blev oprettet på Flyvestation Værløse (under Hærens Flyvetropper). Men det er en hel anden historie!

Forårsstemning i Jonstruplejren
Foto: FLSP





Fra stort til småt. Hydraulikprøvestande under flytning samt elevstand for kursus i avanceret loddeteknik.



uden for skolen måske ikke tænker over i det daglige - er Flyvevåbnets "Battle Damage Repair (BDR) Center" på Flyvestation Karup - med kælenavnet "Hedefillalen" - en integreret del af FLSP Faggruppe Mekanik.

FLSP - En moderne uddannelsesinstitution i Forsvaret

I de tre år, jeg indtil nu har haft fornøjelsen af at være chef for FLSP,

har skolen befundet sig i en ret så rivende udvikling. Både på det organisatoriske og det opgavemæssige område har forandringerne været store, og skolen er fortsat inde i en periode, hvor der trækkes store veksel på personellens forandringsberedskab.

Kunden i Centrum

Årsagerne til denne udvikling er mangfoldige. Dels er ændringerne

initieret "udefra", og dels - og måske mere vigtigt - har vi internt på FLSP gennem det sidste års tid arbejdet intens på et fornyelsesprojekt, som under overskriften "KUNDEN I CENTRUM (KIC)" projektet arbejder hen mod opfyldelsen af skolens vision og idegrundlag, der i KIC-sammenhæng er formuleret således:

"FLSP skal fremstå som en virksomhed, hvor kvalitet, effektivitet og god service er synlige kendetegn for vor identitet.

Såvel elever som tjenestesteder skal opfatte skolens tilbud om uddannelse og ophold som gode investeringer.

FLSP skal endvidere være en virksomhed, der tiltrækker og fastholder engagerede og kompetente medarbejdere.

FLSP er en flyvevåbenskole der skal understøtte flyvevåbnets kampkraft. Flyvevåbnets fortsatte beståen som et effektivt og professionelt værn er derfor grundlaget for FLSP eksistens."

Baggrunden for, at vi på FLSP iværksatte KIC-projektet, skal bl.a. ses i erkendelsen af, at såfremt flyvevåbnet fortsat skal tiltrække den del af de yngre årgange, som efter vores opfattelse er et "must" for opretholdelsen af et effektivt og professionelt værn, så vil det i fremtiden være nød-



vendigt med en ekstraordinær indsats for at kunne leve op de krav, som i dag stilles til en moderne, effektiv uddannelsesinstitution.

Dette skal forstås bredt: Det er efter skolens opfattelse ikke nok, at det faglige indhold i grund- og efteruddannelser er i top. Kursister og elever i dagens Danmark stiller også øgede krav til serviceniveauet inden for områder som indkvarteringsstandard, cafeteriaforhold, fritidsmuligheder etc.

Hotellignende standard

Man kan li' det eller lade være - det er en kendsgerning, at også forsvarets personel stiller disse krav. Debatten om "hotellignende standard" i forbindelse med befalet indkvartering på forsvarets tjenestesteder taler sit tydelige sprog! Og ikke mindst her på FLSP, der i større udstrækning end flyvevåbnets øvrige skoler befinder sig i en konkurren-cesituation med civile uddannelsesinstitutioner, finder vi det nødvendigt at forholde os til denne kendsgerning, såfremt vi vil leve op til skolens motto: TEMPORI PARE - FØLG MED TIDEN!

Forbedring af serviceniveauet

KIC-projektet gik ved årsskiftet ind i implementeringsfasen.

På baggrund af en omfangsrig rapport er der nu udarbejdet en handleplan, som i den nære fremtid vil "launche" en lang række initiativer inden for så forskellige områder som ændringer i den bestående organisation af skolen, delegering af kompetence internt, formulering af skolens personalepolitik, udsendelse af informationsmaterialer og nyhedsbreve, markedsføringsstiltag og ekstern kundeundersøgelse for blot at nævne et par eksempler.

Sideløbende hermed har vi internt på skolen iværksat en lang række

foranstaltninger til forbedring af serviceniveauet over for vore kunder. Og det er en glæde at konstatere, at bestræbelserne allerede begynder at bære frugt, hvilket bl.a. kan aflæses i de tilbagemeldinger, som vi modtager fra elever og kursister ved afslutningen af de enkelte uddannelser.

Visioner

Det skal imidlertid understreges, at vore bestræbelser imod opfyldelsen af ovennævnte vision og idegrundlag, som formuleret for KIC-projektet, kun skal betragtes som et "mellemfaldende mål" i skolens fornyelsesproces.

På længere sigt (År 2000?) er visionen mere ambitiøs:

- Vi vil have en skole, der af kunder og andre interessenter opleves som det mest attraktive uddannelsessted inden for branchen.

- En virksomhed, hvor kvaliteten af produkter og service ydelser er i top, og hvor planlægningen tilgodeser såvel effektivitet som fleksibilitet.

- En medarbejderstab, der sætter kunderne i centrum og i handling lever op til Flyvevåbnets Værdigrundlag.

- En skole, der af medarbejderne opleves som en arbejdsplads hvor alle trives. Et sted, hvor det udførte arbejde tjener et værdsat formål, hvor indsatsen påskønnes og hvor den enkelte udvikles af samvær og arbejdsglæde.

- En virksomhedskultur, der fremmer fællesskab, åbenhed samt respekt for - og accept af - den enkelte.

- Kort sagt: Vi vil leve op til vor

vision om på alle områder at fremstå som FORSVARETS BEDSTE SKOLE.

Visionens opfyldelse

Vil vi kunne leve op til visionen? Ja, det kan kun fremtiden vise. Imidlertid finder jeg, at en vision bør være ambitiøs - ellers er den sat for lavt!

Som alle andre virksomheder, kan der for FLSP opstilles en række stærke og svage sider, ligesom der - primært dikteret af den omverden, der omgiver os - eksisterer en række muligheder for og trusler imod skolens fremtidige virke. Resultatet af en analyse af disse faktorer - som jeg ikke skal komme ind på i ved denne lejlighed - giver os grund til optimisme! Den udvikling, der er sat i gang med KIC-projektet har allerede nu givet synlige resultater, og vi tror den har medvirket til at give Specialskolen et bedre "image" i vore kunders bevidsthed. Vi vil i tiden, der kommer, fortsætte processen med at forny og forbedre skolen. Og vi mener, vi har gode kort på hånden:

- Vi føler os teknologisk på forkant med udviklingen.

- Vi har et rimeligt moderne og velfungerende produktionsapparat til rådighed.

- Vi føler, at vi en har en rimelig bevågenhed fra foresatte myndigheders side.

- Vi synes, vi leverer et godt produkt.

Og sidst men absolut ikke mindst:

- Vi har en kvalificeret og interesseret medarbejderstab der "brænder" for sagen.

Og det jo egentlig ikke så ringe! □

Hærens Flyvetjeneste

Mine år med Saab Supporter T-17

**Tekst, major J. Haven, operationsofficer ved Hærens Flyvetjeneste
Billeder, seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen, Flyvestation Vandel**

I dag kender de fleste kun Saab Supporter T-17 flyet, som det fly, der flyves af stabspiloter, eller af flyveelever ved Flyveskolen på Flyvestation Karup. Fra indkøbet af flyet og frem til udgangen af 1990, var flyet en del af Hærens Flyvetjenestes (HFT) flyvende materiel og et luftfartøj Hærens piloter måtte lære at omgås. Vi har derfor bedt en virkelig ekspert på T-17, major og operationsofficer ved HFT, J. Haven (HAV) fortælle om flyet og dengang han uddannede sine kolleger på typen.

Instruktør på T-17

Jeg er blevet anmodet om at skrive et indlæg omkring T-17 og dens anvendelse i Hæren. Jeg er, som de fleste andre tjenestegørende piloter ved HFT, uddannet på T-17, og har fløjet den i perioden 1977-1979 som elev/operativ pilot. I perioden 1986-1989 var jeg leder af FW (Fastvinget)-uddannelsen ved HFT og dermed også IP (Instruktørpilot) på T-17.

Fra 1975 fik Forsvaret leveret 32 T-17. De blev anvendt som let træningsfly i Flyvevåbnet, som afløser for Chipmunk og T-33, og som let observationsfly i Hæren. I 1990 afleverede Hæren, desværre, vil mange sige, deres otte T-17 til Flyvevåbnet i forbindelse med indfasningen af AS 550 FENNEC.

Siden indkøbet af T-17 har alle piloter i Forsvaret fløjet T-17 under



gennemgang af EK (elementærkursus) på flyveskolen. De fleste hærpiloter har endvidere gennemgået OK (overgangskursus) for hærflyvere som foregik på T-17.

Hærflyverkursus

I den tid hvor T-17 var operativ ved HFT skulle alle kommende hærflyvere gennemgå et hærflyverkursus ved HFT, inden de kunne erklæres operative på T-17 og derefter evt. skulle videre til Ft. Rucker for at blive uddannet på helikopter.

Hærflyveruddannelse

Hærflyverkursus var for de fleste elever et inspirerende kursus med mange udfordringer, både på det teoretiske plan, men også rent flyvemæssigt. Efter en kort tilvænnning til Vandels lokalområde, blev vægten i uddannelsen primært lagt på at uddanne eleven til en "rigtig" hærflyver, hvor

Den 19. september 1975 klokken 1530 landede den første T-17, halennummer T-401 på Flyvestation Vandel. På ingen tid samledes oberstløjtnant H.V. Hansen, chef for Flyvestation Vandel, premierløjtnant H. Larsen (HEL) pilot i Hærens Flyvetjeneste, premierløjtnant J. Carlsen, teknisk leder Hangar 2 og mange andre interesserede sig om flyet. Spændingen var udløst. Først den 7. april 1976 kom den officielle overdragelse af flyet til HFT. Det skete i overværelse af Chefen for Hæren generalmajor H.M. Boysen og Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor von Holck.

nogle af disciplinerne var landing på feltflyvepladsen, contourflyvning, low level navigation, ledelse af ART-ild og præcisionslandinger.

Forberedelse til landing på en feltflyveplads foregik på den måde at eleverne,

efter gennemgang af den tilhørende teori, fik til at opgave at luftrekonoscere et antal LP med det formål at indsamle relevante oplysninger, der kunne bruges til den afsluttende jordrekonoscering forud for selve flyvningens påbegyndelse. Derefter kørte man, under ledelse af en IP eller en anden godkendt rekonoscent, seniorsergent F. Laursen (LAU), ud og detailrekonoscerede de enkelte landingsstræk. Det viste sig i mange tilfælde, at det som man havde fundet i orden under luftrekonosceringer, ikke kunne anvendes, når man stod på stedet og skulle foretage den endelige opmåling og vurdering.

Muldvarpeskud og 'modifikationer'

Nogle af de ting som specielt skulle nøje overvejes var: Til-/fra flyvning, jordens beskaffenhed, græssets højde, muldvarpeskud, grøfter, diger og sidst, men ikke mindst - kunne du



Hærflyveren skulle også kunne lande sin T-17 på landevej. Til højre står de strenge censorer, den ene af dem er den tidligere chef for Flyveskolen på Flyvestation Avnø, oberstløjtnant D.E. Testrup (TES). Denne landing på JENSs vej, som i øvrigt er et stykke gammel tysk, nok så hullede, rullevej, der fører fra hovedbanen ud mod Randbøl.

få lodsejerens tilladelse til at "låne" hans mark, og ville der eventuelt være kreaturer på marken, når du kom for at øve dig. Når de her nævnte ting (og måske flere) var brugt i overensstemmelse med bestemmelserne og de faktiske forhold manglede man kun at afmærke strækket, før man var klar til at påbegynde flyvningen.

De fleste starter og landinger på feltstræk blev udført som short field (kort strækning) præcisionsbarriere-landinger og max performers take off. Når eleven ved sin kunnen havde overbevist instruktøren om, at han beherskede den specielle teknik, der skulle anvendes fik han lov til at flyve solo på strækket.

En del T-17 har gennem tiderne gennemgået en 'vis modifikationsændring' under den slags manøvrer, men heldigvis har der aldrig været personskader involveret.

Landing på vej og konturflyvning

En anden form for feltlanding var landing på vej. Indledningsvis blev det trænet på Flyvestation Vandel. Det foregik på "JENSs Vej" og på de gamle rullebaner. I andre tilfælde blev der brugt en afspærret kommune-/amtsvej. For at gøre det rigtig udfordrende, tog man til øvelseterrænet i Borris for at øve vejlanding på Østre Ringvej. Afstanden fra hovedhjulene til grøftkanten var ca. 1 ½ meter, og her var der i allerhøjeste grad brug for den teknik og den præcision som tidligere var indlært.

Contourflyvning blev indledt på Flyvestation Vandel, hvor der blev trænet forskellige flyvemønstre omkring baneanlægget i lav højde, for senere at gennemflyve den lokale

contourroute, som næsten var identisk med den NOE (Nap of the Earth) (Lavflyvning)-rute der anvendes i dag. Der efter fortsatte man uddannelsen i Oksbøl, hvor der blev fløjet på en ca. 30 km. lang rute fra Kærgård i nord til Blåvand i syd. De enkelte træningsmanøvrer blev selvfølgelig fløjet som solo, når eleven havde erhvervet den nødvendige teknik og rutine. Contourflyvning blev normalt fløjet med 80 kts og 20 grader flaps og kunne gennemføres uden stall warning hvis den rigtige teknik og koordination blev anvendt.

Low level navigation (Navigation i lav højde) samt ledelse af ART (artilleri)-ild lignede de principper som anvendes i dag.

Under hele uddannelsen blev der lagt megen vægt på, og tilsvarende energi i at dygtiggøre eleverne i SFO'er (Simulated Forced Landings) (Simulerede nødlandinger). Den slags manøvrer blev blandt andet indøvet på 'Græs Syd' (græsområde i Flyvestationens sydlige del), hvor der blev afmærket et område på 50 x 50 meter. Inden for dette område skulle eleven kunne lave touch down under SFO'er fra henholdsvis low key 800' og high key 1200'.

Efter 1984/85 blev instrumentudcheckning en fast integreret del af hærflyverkursus, og eleverne afsluttede denne del af kursus med et I-check afholdt af en checkpilot ved Flyvertaktisk Kommando (FTK).

Eksamen

Hærflyverkursus blev afsluttet med en evalueringsflyvning, hvor alle manøvrer blev gennemført som solo-flyvning med chase fly på nogle af disciplinerne. Der var normalt invite-

ret censorer fra Flyveskolen (FLSK), FTK, og Flyvestation Vandel. Specielt censorerne fra FLSK var meget imponeret over den udvikling deres tidligere elever havde gennemgået på en relativ kort periode.

Selve flyveeksamen blev gennemført efter følgende program:

- 150'/300'NAV Vandel - Oksbøl chase
- Contourflyvning Oksbøl chase
- 150' NAV Oksbøl - Borris chase
- 3 x landing på vej i Borris
- 500' NAV Borris - Vandel
- 3 x præcisionslandinger på 'Græs Syd'
- 3 x SFO'er på 'Græs Syd' fra low key
- 3 x SFO'er på 'Græs Syd' fra high key

Når flyveevalueringen var afsluttet mødtes censorerne (4-7 pers) til en evaluering af elevens præstationer og når der var opnået enighed om den karakter der skulle gives, blev eleven tilkaldt og fik gennemgået sine præstationer samt forelagt den endelige karakter. Det var som regel chefen for HFT eller chefen for FLSK som stod for denne afsluttende gennemgang.

Den operative anvendelse af T-17 blev udført i Brigadeflyvedelingen (BDFLYDEL), hvor der indgik 2xH-6 og 2xT-17 samt et jord set-up, og som blev ledet af en DF (delingsfører/ældre hærflyver). Under øvelser fik T-17 piloterne mulighed for at operere fra en feltflyveplads, som de selv havde rekognosceret. Opgaverne som blev tildelt var primært transport, recce, ledelse af ART ild - rear briefing (Briefing af indkommende jagerfly om mål og forhold i området) samt relæ-flyvning.



Den gamle Piper var et rigtigt altvejsfly. Her fotograferet en dybfrossen vinterdag i midten af 70'erne. Da var der kun halenummer Y-654 og 652 tilbage.

I civil tjeneste

T-17 kunne udstyres med eksempelvis 2 x VHF/FM radioer som var indrettet til automatisk retransmission, og dette blev meget brugt når JDIV skulle forskyde til Nordtyskland. Med en T-17 liggende i en højde af 3000'-4000' over Horsens kunne der kommunikeres direkte via T-17 flyet mellem personel i Ålborg og personel i Nordtyskland.

Civil indsats

I politisammenhæng blev T-17 brugt meget til hastighedskontrol og trafikovervågning. I specielle situationer blev T-17 udstyret med en repeaterstation fra politiet, og kunne derved være medvirkende til at politiets afstand i forbindelse med, radiokorrespondance blev øget betydeligt.

I en periode blev T-17 benyttet af Vildtbiologisk Station på Kalø til optælling af vadefugle i indre danske farvande. Flyvehøjden på disse opgaver var normalt 50'.

Svagt næseben

Som afslutning på dette lille T-17 eventyr bør det nok fremdrages, at T-17 ikke var specielt velegnet til brug i felten sammenlignet med Piper Cup L-18C Super Cub. Den var generel for tung og havde for lidt motorkraft. Dette bevirkede at det var meget svært at finde egnede feltstræk, hvorfra der kunne opereres med T-17. Man skulle endvidere være meget påpasselig med det skrøbelige næsehjul, som var taget direkte fra en Chessna 172.

Når alt dette er sagt, skal jeg afslutningsvis fremhæve, at det var en god tid med T-17, og at jeg personligt ser frem til at den eventuelt vender tilbage til Flyvestation Vandel, om end ikke i den rolle, hvori vi kendte den så godt. □

Hærens Flyvetjeneste 25 år

Tekst: seniorsergent F. Laursen (LAU), Hærens Flyvetjeneste
Billeder: seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen, Flyvestation Vandel

Den 1. juli 1996 fylder Hærens Flyvetjeneste (HFT) 25 år. Set i historisk sammenhæng er et kvart århundrede ikke lang tid, men set i forhold til den tekniske udvikling og her især på flyvningens område, er et sådant tidsforløb præget af enorm udvikling og forandring, hvilket da også er gældende for HFT's første 25 år.

HFT er imidlertid ældre end som så, idet oprettelsen af HFT i 1971 egentlig kun var et navneskifte som markering af, at enhedens hovedopgave ændredes fra artilleriflyvning alene, til generel hærflyvning med mange opgaver for hele felthæren. Enheden som ved samme lejlighed blev helikopterbåren med tilgangen af Hughes 500 M CAYUSE, byggede på det daværende Artilleriflyvebatteri Vandel (AFLBT/VANDEL). HFT har endog piloter til tjeneste den dag i dag, som dengang var artilleriflyvere i dette artilleriflyvebatteri.

At føre enhedens historie ret meget længere tilbage end her nævnt, vil være et vovestykke, idet den lige linie til tidligere enheder i den danske militærflyvning ikke findes. Vi vil imidlertid alligevel kaste et kort blik på dette århundredes første halvdel,

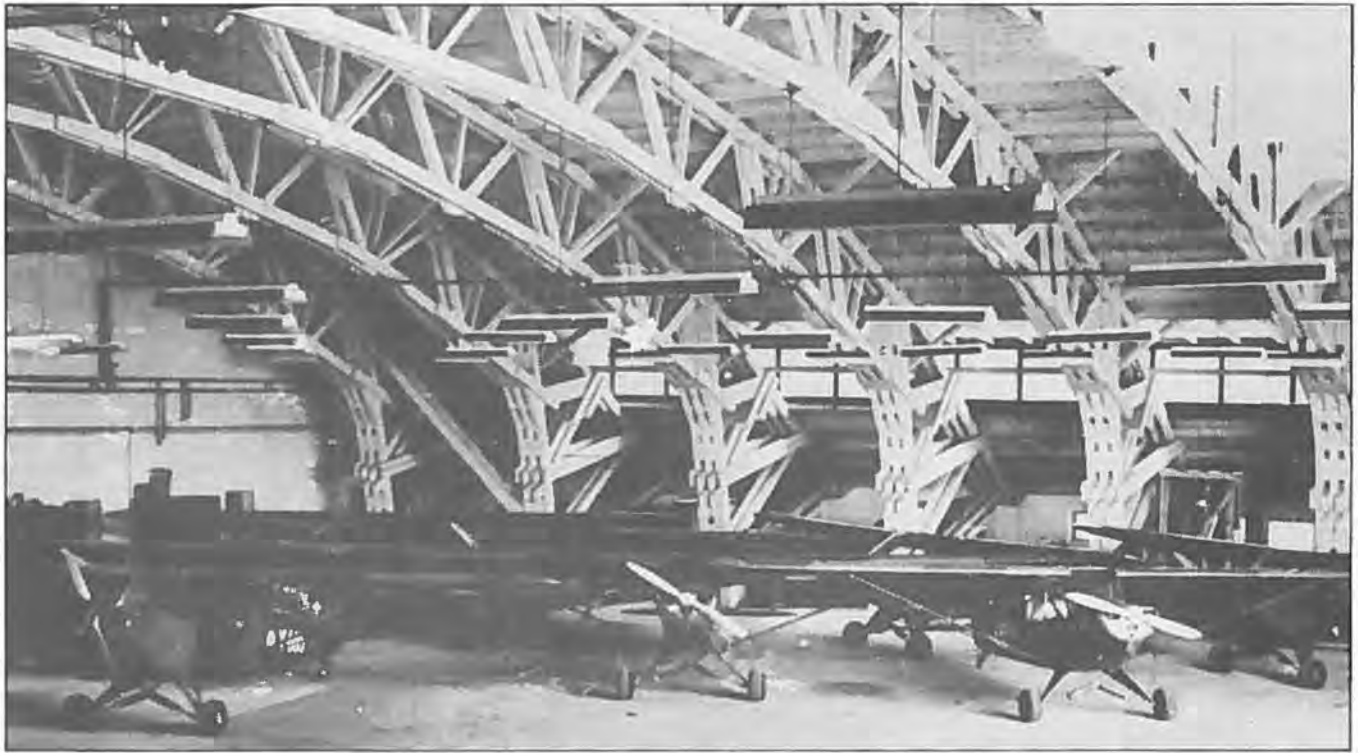
idet begivenhederne her stadig har indflydelse på HFT's situation i dag.

Forhistorien

Dansk militærflyvning tog sin begyndelse, som de flyveinteresserede ved, med oprettelsen af Hærens Flyveskole i 1912, da nogle fremsynede mennesker så mulighederne i, at denne tredje dimension i overvågning af fjendens territorium og ledelse af egen artilleriild ved hjælp af styrbare flyvemaskiner. Vi må her erindre, at dette kun var ganske få år efter, at J.C.H. Ellehammer og Brdr. Wright i hver sin verdensdel havde formået at få et apparat tungere end luften, til - ved egen hjælp - at forlade jordens overflade nogenlunde kontrolleret.

Den første skolemaskine var "GLENTEN", som var bygget af Robert Svendsen efter tilrettede franske tegninger 1910-11 og som han senere forærede til Marineministeriet. Dansk flyvemaskineproduktion fortsatte op gennem årene, enten efter egne tegninger eller på licens, sluttende med Kramer og Zeutens leverancer i halvtredserne.

I 1923 stiftedes Flyverkorpsset, senere Hærens Flyvetropper, som sammen med Marinens Flyvevæsen (1932) førte dansk militærflyvning ind i faste rammer under udnyttelse af den hurtige tekniske udvikling, der skete med flyvemaskinerne op



Fra dengang Hærens Flyvetjeneste hed Artilleriflyvebatteriet og havde 13 Piper L-18C Super Cubs, som alle blev garageret i gamle Hangar 1, hangaren blev af dem der opførte den kaldt 'Lagerhalle Typ 241b, Delta Flughalle, men det var før den 1. april 1958, hvor Artilleriflyvebatteriet rykkede ind.

gennem tyverne og trediverne. Man havde dog stadig sin ballonpark, hvortil også hørte gyroplaner eller autogyroer i form af "Mølleplan C 30", som lignede en krydsning mellem en almindelig flyvemaskine og en helikopter, men uden trækraft på roteren.

I 1939 omsatte Igor Sikorsky, Leonardo da Vinci (1452-1519) og Georges Caley's (1809) teorier om

konstruktionen af helikoptere til praksis, ved egenhændigt at udføre de første flyvninger med sin selvkonstruerede helikopter. En begivenhed som HFT må siges bogstaveligt, at leve på i dag.

Med Danmarks besættelse 9. april 1940 stoppede al dansk militærflyvning og samtlige fly gik tabt. Efter krigen måtte Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen således be-

gynde helt forfra med uddannelse af piloter og fremskaffelse af flyvemaskiner.

Flyvevåbnet oprettes

Efter en kort periode oprettedes Flyvevåbnet i 1950 ved sammenlægningen af de to tidligere nævnte enheder og et større byggeprogram blev iværksat til husning af det nye flyvevåbens eskadriller på de kommende flyvestationer. Disse projekteredes for de flestes vedkommende, hvor tyskerne under krigen havde placeret deres flyvepladser, herunder også Vandel.

Vandel skulle være deployeringsflyvestation, hvorfor der foruden startbaner og rulleveje, byggedes to halv-eskadrilleområder med hver sin flightbygning og hangar. I nogle af de tilbageværende tidligere landbrugsjendomme indrettedes administrationslokaler mv. Der fandtes desuden en stor tysk bygget hangar, som senere skulle vise sig at blive en del af HFT's historie. Byggerierne i Vandel stod stort set færdige i 1954.



Den nyanskaffede T-17 og til højre den veltjente danskbyggede KZ VII, som Hærens Flyvetjeneste havde lånt af Flyvevåbnet, for at piloterne kunne holde status i de svære år fra 1968 til 1961, hvor Hughes H-500 blev anskaffet.

Artilleriobservationsflyvning

Efter oprettelsen af Flyvevåbnet, stod det klart for Hæren, at den ville komme til at savne sine flyvemaskiner, specielt i forbindelse med artilleriobservation. Man havde tidligere gode



Artilleriflyvebatteriet/
Hærens Flyvetjenestes
tre første chefer, fra
venstre er det oberst-
løjtnant B.O.F. Fabricius
(FAB) og dengang
majorene N.P. Tvede
(TVE) og E. Gotfredsen
(GOT).

erfaringer med danskbyggede fly fra fa. Kramer og Zeuten (KZ-II og vistnok også KZ-III), hvorfor man bad dette firma designe fly til lige dette specielle formål.

Resultatet blev levering af 12 stk. KZ-Xjf. kontrakt af 15. oktober 1951. Det var meningen, at flyene skulle fordeles rundt til de artilleriafdelinger, som de skulle støtte og flyves af piloter, som samtidigt var til daglig tjeneste som artilleriofficerer ved de respektive artilleriafdelinger/-regimenter. - Desværre måtte KZ-X opgives efter nogle fatale hændelser under haleglidnings-manøvrer og man stod atter på bar bund.

Piper CUB

I 1957 blev Danmark tilbudt at låne 16 stk. L18-C Piper Super Cub af USA under The Military Assistance Program (MAP). Efter klargøring og ommaling til camouflagefarver (de var oprindeligt gule) hos Flyvematerielkommandoen (FMK), leveredes de til Vandel i foråret 1958, hvor Artilleriflyvebatteri, Vandel (AFLBT/VANDEL) blev oprettet den 1. april, under ledelse af daværende kaptajn-løjtnant B.O. Fabricius, lydende flyvernavnet FAB.

Enheden blev på Vandel placeret i den forømtalte tyske hangar (Hangar 1), som blev istandsat til formålet. Også den tilhørende støttestruktur i form af flyvemekanikere, jordpersonnel og køretøjer, fik til huse på Vandel.

Piper Cub'en var særdeles velegnet som artillerifly. Med sin gode manøvreevne, lave stallfart, brede dæk og beskedne krav til landingsstræk, var den et godt redskab i forbindelse med opbygningen af og i det operative virke i de følgende år for

AFLBT/VANDEL. - Daværende kaptajn-løjtnant N.P. Tvede (TVE), som i de første år var batteriets næstkommanderende, tog på kursus i artilleriflyvning i USA, hvorefter han overtog kommandoen i 1962. TVE førte AFLBT op gennem tresserne og dannede dermed grundlaget for det senere Hærens Flyvetjeneste. Talrige er de skrøner og beretninger der fra tid til anden stadig høres om artilleriflyvernes gøren og laden fra denne tid; Sådanne bliver normalt ikke ringere med årene.

I 1966 var AFLBT/VANDEL indbudt til drøftelser ved det daværende Hærensinspektorat under Hærkommandoen om enhedens fremtid, herunder dels om udvidelse af arbejdsopgaverne til generel hærflyvning, dels om anskaffelse af helikoptere til Hæren.

Her nævnes for første gang "Hærens Flyvetjeneste", som man ville kalde den nye enhed efter anskaffelse af helikoptere og nye fly. Man havde for øje, at L18-C Piper Cub, flyvevåbnets Chipmunk og KZ-VII alle var aldrende og man spekulerede i anskaffelse af et fælles enhedsfly til begge værn. Der skulle imidlertid gå mere end ti år, før disse tanker førtes ud i livet.

Målsætningen for anskaffelsen til Hæren var 18 lette helikoptere og 24 lette fastvingefly.

Hangarbrand

18. april 1968 brændte Hangar 1 på Vandel og hermed alle Piper'ne på nær to, der stod på Avnø, hvilket naturligvis var ikke mindre end en katastrofe for enheden og flyvningen for Hæren.

Heldigvis var Flyvevåbnet så ven-

lige at låne Artilleriflyvebatteriet deres resterende ni KZ-VII midlertidigt, for at piloterne kunne opretholde deres flyvestatus. Dette "midlertidigt" skulle vise sig at være ca. 10 år. Med denne hjælp og med TVE's ukuelige vilje lykkedes det at holde sammen på stumperne, så der var et grundlag at bygge på, når og hvis de planlagte helikoptere skulle dukke op.

I sidste halvdel af tresserne tog samarbejdet med Politiet og andre statslige myndigheder sin spæde begyndelse. Et forhold der senere skulle resultere i mange nye "kunder" for enheden og i at Rigspolitichefen blev inddraget i forhandlingerne om anskaffelse af helikoptere ved tilsagn om køb af flyvetimer til støtte for politiet.

HUGHES 500 CAYUSE

De første 25 år for Hærens Flyvetjeneste (HFT) står i Hughes 500 M CAYUSE's tegn, hverken mere eller mindre.

H-500 M også kaldet OH-6 som US-betegnelse blev anskaffet efter at have været i konkurrence med Sud Aviation ALOUETTE II, Westland SCOUT, Fairchild-Hiller 1100 og Bell OH-58 A KIOWA. Markedsanalysen blev foretaget af FMK.

Anskaffelsesprisen var 18 mill. kr., hvori indgik et nærmere antal specificerede reservedele, en garantiordning og uddannelse af et antal piloter og teknikere.

Pengene rakte til 12 stk. ubevæbnede observationshelikoptere, hvis antal senere blev udvidet til 15 (H-244, 245 og 246). Helikopterne tilgik FMK pr. skib i foråret 1971. H-201 blev samlet som den første og testfløjet d. 28 april.

H-201 markerede oprettelsen af HFT ved et kort besøg på Vandel d. 1. juli 1971 med major B. Sørensen

Billedet her er fra midten af 80'erne, hvor Hærens Flyvetjeneste har forlagt en flydeling til bondens mark ved Jerlev, sydvest for Vejle.



(BØR) som pilot, medbringende chefen for Hæren generalmajor H.M. Boysen, der bekendtgjorde oprettelsen ved en kort parade foran Hangar 3, ledet af major N.P. Tvede (TVE).

TVE ledte enheden ind i fremtiden under nyt navn ved hjælp af en af verdens mest moderne helikoptere, H-500 skulle vise sig at være et godt valg og har tjent HFT trofast siden. H-201 har således i skrivende stund fløjet mere end 6.175 timer.

Men der bliver også passet godt på den, HFT's flyteknikere - der som de fleste ved, er af Flyvevåbnet, men knyttet til HFT - har således i 1982 modtaget Hughes-fabrikkenes Award of Merit for bedst vedligeholdte helikopter i verden! Hermed også et cadeau til Flyvestation Vandels M-afdeling, som forestår vedligeholdelsen. Et iøvrigt forbilledligt samarbejde værnene imellem udmøntes på denne måde i dagligdagen ved HFT.

H-500 forventes således at bære HFT, i mere end én forstand, ind i næste århundrede, hvilket vel ingen havde regnet med ved anskaffelsen; - vel allermindst producenten.

Med tilgangen af helikopterne benyttedes lejligheden til en gennemgribende omstrukturering af enheden med et helt nyt koncept for såvel fredstids- som krigstidsorganisation.

Ny struktur

Ved overgang til generel hærflyvning i stedet for udelukkende artilleriflyvning, med mere vidtforgreneede opgaver, lå det lige for, at lade hærflyene og dermed de nyanskaffede helikoptere, indgå i brigadestrukturen. Panserinfanteribrigaderne har rådighed over elementer fra alle våbenarter for selvstændigt at kunne føre kampen og fik med tilgang af hærfly også "den tredje dimension"

at trække på.

HFT's krigsorganisation blev derfor tilpasset Hærens krigsopstilling, idet der oprettedes fem Brigadeflyvedelinger (BDEFlyDEL) og en flyvedeling til henholdsvis Jyske Division og Sjællandske Korps, benævnt Divisionsflyvedeling (DIVFLYDEL) og Korpsflyvedeling (KORPSFLYDEL), hver med sin Flyvedligholdelsesdeling (3. ECH FLVEDEL) for egen og til brigadeflyvedelingernes støtte.

KORPS- og DIVFLYDEL, som stort set var opbygget ens, havde ligeledes fem køretøjer med personel til rådighed og delte resten af flyflåden fra HFT mellem sig, således at der var 1-2 helikoptere og fem fixwing-fly med besætninger til hver.

3. ECH FLYVEDEL dannedes ved at dele Flyværkstedet (VANFVK) incl. reservedelslager i to, sætte det på hjul i form af ni køretøjer med bl.a. karrosser og flytrailere og lade de tilhørende flyvemekanikere danne to feltmæssige flyværksteder, tilknyttet KORPS- og DIVFLYDEL.

Som bekendt, er alle Hærens fly samlet ved HFT i Vandel, hvorfor der oprettedes en fredstidsorganisation, der tog højde herfor. Udover alle flyene og deres besætninger, var der også alle flyvemekanikerne, herunder som nævnt 3. ECH FLYVEDEL i form af VAN FVK, stationeret på Vandel. Dette gjaldt også jordstøtteelementet til DIVFLYDEL, hvorimod de tilsvarende elementer til KORPS- og BDEFlyDEL til dagligt fandtes ved respektive brigadestabskompagnier og for KORPSFLYDEL vedkommende, ved 1. Telegrafbataljon på Ringsted Kaserne.

HFT havde således jordstøtteelementer i Fredericia, Skive, Hader-

slev, Vordingborg og i Ringsted med to, idet såvel elementet til KORPSFLYDEL, som til FLYDEL 1. Sjællandske Brigade, fandtes her

Det var en omfattende proces, at fuldføre disse planer, hvilket da også varede flere år. Først skulle flyteknikere og piloter lære den nye flytype at kende. Hovedparten af disse uddannelser foregik på Flyvestation Værløse i Eskadrille 722, men ledet af SAAB A/B, som var den europæiske leverandør af H-500. Helikoptergrunduddannelsen udførtes på Vandel i H-300 for en del af piloterne. Fire af dem, nemlig TVE, PER, BER og RIK havde dog modtaget grunduddannelsen i USA året forinden.

Dernæst skulle alt støttemateriellet til FLYDEL skaffes til veje, ligesom der skulle udpeges personel, såvel ved de nævnte stabskompagnier, som på Vandel, til at betjene det. Det var ikke så stort et problem, at få tildelt køretøjer og andet lignende hærmateriel, da først normeringen havde fundet sted, idet sådanne ting fandtes i forvejen.

Det var straks værre med flyspecifikt udstyr, hvor HFT selv måtte analysere behovet, anskaffe, opbygge pakninger og forestå fordeling af materiellet.

Sideløbende hermed fungerede de to tilbageværende Piper Cub's i en aktiv artilleriflyvesektion de første par år, dels som grundlag for fastvingeuddannelse af nytildgåede piloter, dels som støtteelement til Hærens enheder under øvelser indtil helikopterne var operative.

De lånte KZ-VII havde ligeledes en travl tid, idet mangeartede opgaver trængte sig på gennem de nye "kunder" HFT havde fået. Her må især



T-17 kunne være en prøvelse for Hærens Flyvetjenestes piloter. Næsebenet var ikke skabt til landing i terræn. Her ses resultatet på bagbords plan efter af næsebenet brød sammen.

fremhæves samarbejdet med Politiet, som med årene skulle blive en af HFT's største aktiviteter.

SAAB T-17

KZ-VII og Piperne fortsatte operativ tjeneste helt frem til begyndelsen af 1977, hvor de afløstes af T-17. I en kort periode havde HFT således hele fire typer fly flyvende på samme tid.

HFT spillede en meget aktiv rolle under planlægningen, udvælgelsen, afprøvningen og indfasningen af T-17, som var en fælles anskaffelse for Flyvevåbnet og Hæren. HFT var repræsenteret hovedsageligt af major E.M. Thalund (JEN), som i mange år var næstkommanderende i HFT og tillige leder af pilotuddannelsen her.

T-17 blev udvalgt efter konkurrence med Scottish Aviation BULLDOG og NZAI CT-4 AIRTRAINER (New Zealandsk). Flyet der jo er svensk og fra Saab-Scania A/B bærer den civile betegnelse MFI-17. Ved bevilling af 16. maj 1974 på 25 mill. kr. kunne der bestilles i alt 32 stk. ved fabrikken, som producerede disse fly med henblik på den danske leverance. Som bekendt tilgik hovedparten Flyvevåbnet, som elementærtræner og forbindelsesfly, medens HFT tildeltes 9. stk.

Med T-17 tilførtes HFT en helt ny dimension, idet flyet var IFR-udstyret. Hermed udvidedes enhedens operative spektrum betydeligt, ligesom der også var fordele for piloterne i at opnå instrumentstatus.

Indfasning af T-17 ved HFT var afsluttet i 1977 og først da kunne omtalte flyvedelinger med rette erklæres for operative.

Markant chef

HFT havde i mellemtiden fået ny chef,

major E. Gotfredsen (GOT), som havde gennemgået Flyveskolen med denne stilling for øje. Gennem hans dynamiske ledelse og hans brede udadvendte kontakflade, såvel inden- som udenlands, bragtes HFT virkelig på verdenskortet.

Som eksempel herpå kan nævnes, at T-17 blev rekvireret af Holland for at flyve "Rear-briefer"-flyvning dér; en flyvedisciplin som HFT i samarbejde med Flyvevåbnet havde udviklet.

På flyvestationen havde HFT fået vokseværk. Enheden var efter hangarbranden i 1968, flyttet ind i halveskadrilleområdet i flyvestationens sydvestlige hjørne, boende i Hangar 3 og den tilhørende flight-bygning. Disse snævre rammer var efterhånden udvidet med helt klondike af skurvogne.

Det var derfor en stor dag for HFT, da man den 8. juni 1979 modtog en nybygget administrationsbygning. Kort efter kunne man indvie det tilsvarende hangarbyggeri, benævnt Hangar 4, hvorefter HFT endelig havde fast hjemsted i egne bygninger.

Disse gode rammer udnyttedes indadtil til dygtiggørelse af flyvebesætningerne, afholdelse af kurser for signalbefalingsmænd og øvrigt mandskab fra især brigadeflyvedelingerne, hvor der bl.a. skulle uddannes drivmiddelkørere, som skulle lære at passe flytankningsudstyret. Udadtil afholdtes kurser for brigadechefer m.fl. i udnyttelse af hærflyenes muligheder, samt et utal af orienteringer og briefinger over en bred front om HFT, for at "sælge varen".

Og solgt det blev den; resulterende i voldsom aktivitet de følgende år; langt ud over, hvad der kunne forventes af en så lille enhed. Effektiv tillige, båret frem af personellens en-

gagement og entusiasme, en holdning som altid har været at finde ved HFT. En særlig rune bør her ristes over nu afdøde seniorsergent N.P. Sørensen Wittendorf, som egenhændigt i ordets bogstaveligste betydning, administrerede HFT som kommandobefalingsmand og regnskabsfører. Han var med til at etablere enheden i 1958 og virkede i samme stilling trofast og ihærdigt til han nåede pensionsalderen i 1992.

På øvelse

Mange af enhedens ressourcer gik naturligt til støtte for felthæren, hovedsageligt gennem brigadeflyvedelingerne. Man deltog især i mange øvelser under Jyske Division, bl.a. i Schleswig-Holsten, hvor HFT's personel havde stor glæde og nytte af kontakterne og samarbejdet med Heeresfliegerregiment 6 i Itzehoe, som fløj i PAH-1 BO-105 BÖLKOW og UH-1 D. Baggrunden for disse øvelser var Warzawapagtens åbenbare trussel mod området fra det nordvestlige DDR, ligesom hele Østersøområdet var præget af østlig øvelsesaktivitet. FOXBAT's vendte dagligt få minutters flyvning fra dansk og tysk luft- rum over international farvand, ligesom Sjælland dagligt og rutinemæssigt omsejledes af spionskibe. Til indsættelse mod Schleswig-Holsten og dermed mod det sydlige Danmark var angiveligt afsat betydelig Warzawa-pagt kampvognsstyrker af en størrelsesorden, som hverken Jyske Division eller dens samarbejdspartner, 6. tyske division, havde midler til at hamle op mod. Tyskerne havde bl.a. derfor anskaffet panserværnshelikoptere PAH-1 BO-105 BÖLKOW i halvferdserne til imødegåelse af denne trussel. Gennem samarbejdet med og den tilsvarende udvikling i andre landes styrker, herunder Englands, modnes langsomt tanken om at anskaffe tilsvarende

AS 550C FENNEC panserværns-helikopteren overdrages til Hærens Flyvetjeneste af daværende chef for Forsvaret, general J. Lyng. Begivenhedens betydning understreges af, at ikke mindre end fire generalmajorer var til stede ved overdragelsen.

helikoptere til det danske forsvar og hermed forventeligt til HFT.

Panserværnshelikopter-kompagniet i støbeskeen

I 1984-85 forelå de første skitser til en ny organisation af HFT, indeholdende et panserværns-helikopter-kompagni (PVHKMP).

Selvom man havde gode erfaringer med den decentrale struktur i den gældende organisation, stod det klart, at det var nødvendigt at have jordstøtteelementerne til et sådant kompagni sammen med helikopterne på Vandel. For ikke at have to forskellige strukturer, besluttedes at samle de øvrige flyvedelingers personel og materiel ved HFT, inden oprettelse af PVHKMP. Denne "overgangsorganisation", som betød en stor tilgang af såvel personel som materiel i HFT's dagligdag, trådte i kraft den 2. februar 1986.

To underafdelinger

Enheden opdelt i to underafdelinger (FLYKMP), som hver især skulle støtte felthæren henholdsvis på Sjælland og i Jylland. Dagligdagens mange aktiviteter fortsatte uændret, men det var nu tid at vænne sig til arbejdet i denne organisation, som forberedelse til inkorporation af Panserværnshelikopter-kompagniet (PVHKMP).

Kontrakt om købet af 12 stk. panserværnshelikoptere forelå juni 1987, men det var ikke alene helikoptere, der skulle skaffes til veje. Panserværnshelikopterprojektet var et samlet koncept, hvori indgik ansættelse af nyt personel, byggeri til husning af kompagniet og udvidelse af værkstedsfaciliteterne, anskaffelse af støttemateriel såsom køretøjer og specialkøretøjer, herunder bl.a. tankvogne, forud for indfasningen af selve helikopterne. Et projekt som involve-



rede mange andre end HFT, i flæng skal nævnes styrende myndigheder Forsvarskommandoen (FKO) og Hærens Operative Kommando (HOK). Og ikke mindst FMK som stod for modtagelse, fortsat klargøring og drift af helikopterne sammen med Flyvestation Vandel, samt materiel-skaffende dele af Hærens Materielkommando (HMAK) og Sønderjyske Artilleriregiment (SJAR), som er materielforvaltende myndighed for HFT's hærmateriel. HFT har i forløbet af denne proces været begunstiget af at være tildelt stor grad af medbestemmelse og indflydelse i alle forhold, eksempelvis også på detalje som indretning af helikopterens cockpit.

FENNEC

Helikopterne, der som grundmodel er den civile AS-350 C ECUREUIL fra Aerospatiale i Frankrig (nu Eurocopter) påbygget det af SAAB leverede HELITOW våbensystem, blev bygget direkte til leveringen i Danmark. Efter testflyvning afhentede de af piloter fra HFT; den første den 15. august 1990. Den militære version af denne helikopter betegnes AS-550 C2 FENNEC.

Med modtagelsen af den sidste helikopter i foråret 1991, var HFT nu en kampenhed med bevæbnede helikoptere med helt nye opgaver foran sig. Våbensystemet er baseret på det i store dele af verden kendte panserværnsmissil TOW (Towed, Optical

tracked and Wire guided missile) produceret af USA og anvendt bl.a. af den danske felthær på køretøjer.

Missilet har en rækkevidde på 3,5 km og kan gennembryde omkring én meter panserstål. Helikopterne bærer to af dem på hver side og er til styring heraf monteret med det tilhørende optiske dagsigtesystem. De første våbenafprøvninger med helikopterne i Danmark fandt sted i foråret 1992 i samarbejde med FMK og med et i øvrigt særdeles tilfredsstillende resultat.

T-17 afleveres

Det oprindelige oplæg til PVHKMP og dermed til hele HFT's organisation, ændredes naturligt hen ad vejen i takt med løsning af opståede problemområder. Et af disse var HFT's behov for ressourcer i forbindelse med dette store projekt, herunder hvor meget personel, der kunne stilles til rådighed. Midlerne slog kort og godt ikke til og HFT fik valget mellem at sætte et nærmere antal H-500 i mølpose eller lade T-17 udgå. HFT valgte i samråd med HOK det sidste og i december 1991 afleveredes alle T-17 til Flyvevåbnet, i øvrigt uden vederlag, hvorefter HFT nu var en ren helikopterenhed.

Beredskab

Med den første taktiske inspektion af PVHKMP under en feltøvelse i juni 1994, der fik et vellykket resultat,



Implementeringen af Fennec betød et byggeri af huse og hangarer på Flyvestation Vandel, som man ikke havde set magen til siden besættelsestiden. Her er nyanskaffelsen placeret i en af de nye hangarer.

skulle man tro, at opbygningsfasen nu var slut og daglige rutiner ventede. Det blev noget helt andet, idet PVHKMP og dele af HFT som støtte, blev sat på 14-dages beredskab kort før julen 1994, for i givet fald at rykke til ex-jugoslavien for at hjælpe FN-styrkerne ud derfra.

Havde der før været travlhed, blev dagene nu hektiske med forberedelser til en sådan specialopgave. Al virksomhed blev rettet herimod, såvel praktisk med fremskaffelse af ekstra udstyr og materiel, som teoretisk med orientering om de særlige forhold i FN-tjeneste og med undervisning i forskellige fag, målrettet mod en forventet indsats i dette urolige hjørne af Europa.

Et anerkendende ord kan her rettes til alle, som på den ene eller

anden måde måtte levere støtte af forskellig art til PVHKMP. Der var ingen tøven eller smalle steder. Beredskabet ophævedes kort før jul 1995 og havde således hængt som en truende sky over enheden i et helt år.

Fremtiden

En lille del af panserværnshelikopterprojektet er endnu ikke fuldført. En af konceptets målsætninger var, at helikoptererne skulle være i stand til at operere i alle døgnets timer, herunder også om natten i mørke. Dette fordrer anvendelse af Night Vision Goggles (NVG (lysførstærkende kik-kert)) af besætningerne, hvis der skal flyves taktisk og dermed lavt i mørke. Disse goggles er anskaffet, men først i forgangne vinter er træning i flyv-

ning med disse påbegyndt. Det vil vare en rum tid inden alle besætningerne er uddannet i operativt brug af dette udstyr.

En videre anvendelse af helikoptererne om natten i form af våbenaflevering, fordrer ændring af dagsigtesystemet i HELITOW til et avanceret natsigtesystem. Planlægningen heraf er i gang og er et af de tiltag, som HFT kan se frem til i de kommende år og som er en del af den udvikling, der hele tiden finder sted.

HFT har således fulgt med tiden og kan runde 25-året i forvisning om, at befinde sig på den gren af forsvarets virke, som tilhører fremtiden.

Den som har været så heldig, at sidde i en Piper Cub for et kvart århundrede siden og som i dag flyver i en topmoderne velflyvende FENNEC med IFR-instrumentering foran sig, AUTO-pilot, navigationshjælpe-midler, en hel stribe radioer og computerstyret våbensystem, ja der er end ikke behov for en landingsbane, føler ikke bare forskel. Det er en helt anden verden, at befinde sig i. Heldigvis ser himlen, solen og skyerne udenfor ud som før og selvom HFT og dansk hærflyvning udvikling og fremtid ikke lader til at gå i stå, så vil de få heldige, der flyver disse herlige flyvende maskiner, altid - før, nu og i fremtiden - have denne tredje dimension og dens oplevelser til fælles.

HFT med personel ønskes tillykke med de 25 år og fortsat fremgang og udvikling i samklang med andre dele af forsvaret og øvrige samarbejdspartnere. □

Det første TOW-missil der blev affyret fra Fennec var artiklens forfatter ansvarlig for. Træningen ligger indenfor den naturlige giring i sigtet. Sådan har der været siden, hvor over 50 missiler er affyret.





JUBILÆUM

Hærens Flyvetjeneste

25 år

LØRDAG & SØNDAG D. 30. JUNI 1996

Hærens Flyvetjeneste (HFT) fylder d. 1 juli 1996 25 år og åbner søndag d. 30. juni dørene på Flyvestation Vandel for publikum. Der vil blive mulighed for at se HFT's nuværende og tidligere luftfartøjer og diverse andet af enhedens materiel og herigennem få et indblik i hvad Danmarks største bruger af helikoptere råder over samt anvender sit krigsmateriel og personel til.

Foruden udstilling af eget materiel vil der blive mulighed for at kikke på materiel og fly fra andre enheder end HFT; også udenlandske, idet HFT har inviteret en lang række gæster fra såvel ind- som udland.

FLYVEOPVISNING

Desuden planlægges der i øjeblikket på gennemførelsen af et større **opvisningsprogram** i forbindelse med HFT's jubilæum søndag d. 30. juni 1996. Der forventes at blive opvisning med både civile og militære fly og helikoptere, svævefly, modelfly m.v.

Dørene åbnes for alt publikum kl. 0900 og lukkes igen kl. 1600 (Dansk sommertid).

FØDSELSDAGS FLY-IN

Ønsker du, at komme flyvende i eget fly til HFT's jubilæum søndag d. 30. juni 1996 på Flyvestation Vandel, er der åbnet mulighed herfor, idet der kan rekvireres slottid for ankomst til flyvestationen i tidsrummet fra kl. 0800-0900 (Dansk sommertid) på selve dagen. (OBS - begrænset antal).

Flyvestationen kan først forlades af flyvende gæster efter kl. 1500 (Dansk sommertid). Rekvisition af slottid kan foretages ved henvendelse til **Flyveledelsen (Tårnet) på Flyvestation Vandel, telefon 75 88 52 00 lokal 3401.**

**HÆRENS FLYVETJENESTE HÅBER AT SE
MANGE BÅDE FLYVENDE OG
IKKE-FLYVENDE GÆSTER
SØNDAG D. 30. JUNI 1996.**

Mindre sammenstød under lufttankning

*Af seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen*

Den 7. og 8. februar blev der gennemført øvelse i lufttankning i mørke (Night Air Refuelling Training). I øvelsen deltog F-16 Fighting Falcon fly og amerikanske KC 135 tankfly fra United States Air Force, Europe (USAFE), stationeret på RAF (Flyvestation) Mildenhall i England.

Da et F-16 fly onsdag den 7., på en position over Holstebro i 18.000 fods højde (6.000 m.), efter gennemført lufttankning afbrød forbindelsen med tankflyet, og drejede væk fra dette berørte F-16 flyet tankflyets bagbords vinge. Der opstod mindre skader på begge fly. Dog ikke mere, end at flyene kunne returnere til deres hjembaser. Årsagen til uheldet undersøges nu af Flyvevåbnets havarikommission i samarbejde med amerikanerne.

Vanskelig manøvre

Flyvertaktisk Kommando oplyser til pressen, at lufttankning er en vanskelig operation at gennemføre. Alle danske F-16 piloter gennemfører regelmæssig træning i lufttankning. Træningen sker blandt andet i forbindelse med Eskadrille 730's tilmelding til IRF (Rapid Reaction Force) NATOs hurtige udrykningsstyrke.

Pilotfejl

Presseofficeren ved Flyvertaktisk Kommando meddelte i begyndelsen af april, at havarikommissionens rapport skyldtes uheldet en pilotfejl. Piloten havde ikke overholdt proceduren for tankning i luften, idet han havde brudt sin plads i formationen. Det får ingen konsekvenser for piloten, men til gengæld vil alle procedurer omkring tankning i luften blive strammet op. □

Flyvestation Karup

Nu stiger den igen..

Tekst og foto: John Richtendorff

Flyvning med luftballoner er ikke noget nyt, men uanset størrelsen er det alligevel spændende hver gang...

Forestil dig en mørk, frostklar vintermorgen på Flyvestation Karup. Klokken er kun lidt i fem. I det fjerne høres lidt hundeglam. Det var nok en ræv, der kom lidt for tæt på hundegården. Så er der tyst igen. Så er den der. En stor, hvid ballon der langsomt, som i et åndesyn, stiger op mod stjernehimlen. Man tror næsten ikke sine egne øjne.

Åndesynet afløser dog snart af den lifflige duft af morgenkaffe - for der er naturligvis, som altid, en naturlig forklaring på det hele.

Vel indenfor i bygning 502 (ved Hangar 3) får vi forklaringen på det sære syn. Seniorsergent Keld Bødker, leder af radiosondetjenesten i Flyvertaktisk Kommando og hans assistent, Oversergent P.G. Farcinsen, fortæller Vindposens udsendte om denne lidt specielle tjeneste.

Sådan begyndte det hele

Det hele begyndte på Flyvestation Aalborg i 1954, hvor Forsvarets Radiosondetjeneste blev etableret. Udstyret dengang (amerikansk) var mandkrævende og der skulle 4-5 mand til at udføre en "sondering". Udstyret var mobilt og kunne bl.a. tåle nedkastning fra fly! Dette udstyr holdt dog helt frem til 1993, hvor det afløstes af det nuværende Israelske ATIR-udstyr.

Udstyret i dag består af en modtagerantenne på trefod, hvor fra der er forbindelse til en dekoder, der igen omsætter data til en PC, hvor disse data så præsenteres. Vi har i dag 3 sæt af dette udstyr, siger Keld Bødker. Mandskabet til betjeningen er skåret ned fra 6 til 2 mand.



I koldt klar forårsluft er oversergent P.G. Farcinsen og lederen af Radiosondetjenesten i Flyvertaktisk Kommando, seniorsergent Keld Bødker klar til at sende en radiosonde op i 30 kilometers højde.

Vi møder på skift mandag-fredag kl. 0500! og forbereder opsendelsen, der skal være i luften kl. 0530. Resultatet af opsendelsen (sonderingen) skal være ude hos de forskellige vejr-tjenester kl. 0700 - senest!

Vi skal op i ca. 30 kilometers højde!

Selve vejrballonen skal op i 25-30 kilometers højde. Den indeholder ca. 3 kubikmeter brint, som giver den en størrelse på ca. 2X2 meter. Under ballonen hænger en radio sonde, som indeholder en temperaturføler, en fugtighedsmåler og en radiosender. Dette udstyr vejer ca. 250 gram i alt!

Udstyret genbruges ikke, men er forsynet med en seddel, der viser hvorfra og hvornår ballonen er sendt op - samt at udstyret ikke ønskes retur.

Ballonen med udstyr stiger til 25-30 kilometers højde og ballonen ud-

vider sig i den tynde luft til ca. 10 gange sin størrelse.

Den driver ca. 50-90 kilometer, man kan komme helt ud på 150 kilometers afstand før den sprænges, hvorefter den i faldskærm driver lige så langt igen!

På vej op gennem atmosfæren sender sonden meldinger retur hvert sekund om atmosfærens sammensætning og der beregnes vindretning og hastighed.

Alle oplysninger sendes som et færdigt produkt ud til de forskellige vejr-tjenester og via DMI, Danmarks Meteorologiske Institut, ud i Europa.

Ud af de forskellige oplysninger kan meteorologerne danne sig et indtryk af skyer, inversionslag, isområder samt temperaturer i højden og risiko for torden og lynudladninger etc.

Det var så forklaringen på åndesynet ved Hangar 3! □

Flyvestation Vandel

Rådighedspersonel søger nye virkeområder

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

Ude på platformen står en T-17 parkeret. På et stort skilt på huset bag luftfartøjet står der "Welcome to Air Base Vandel". Solen skinner og det er bidende koldt, men dog forår i luften. Inden for i briefingrummet er der tæt pakket med rådigheds-personel af officers- og sergentgrad. Chefen for Flyvestation Vandel,

oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER) er i færd med at byde velkommen til repræsentanterne for Flyvestationerne, Skrydstrup, Karup, Aalborg, Værløse samt Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG) og Luftværnsgruppen (LVG). Alle er de der for at give de omkring 40 af Flyvestation Vandels ca. 70 rådigheds-personel 'et godt tilbud'. Det gode tilbud består i at forrette rådighedstjeneste ved en af de nævnte enheder. -Årsag, Flyvestation Vandel nedlægges som deployeringsflyvestation, hvorved der ikke længere er behov for mobiliseringsenhederne. Det er blevet så som så med 'Welcome to Air Base Vandel'.

Vil flytte samlet

Vi talte med adskillige rådighedsbefalingsmænd og officerer. Samstemmende lød det. -Vi vil gerne flytte, men helst som en samlet enhed. Ved at lytte med på de samtaler de potentielle ansøgere havde med de respektive repræsentanter for flyvestationerne samt LVG og KVG, kom det tydeligt frem at det var det man ville. Man ville flytte enhedsvis.

Om dette sagde, taktisk fører ved



Flyvestation Vandel, oberstløjtnant af reserven P. Vitus Nielsen. -Folkene i eskadrillerne har altid haft en høj grad af selvstændighed og derfor en tilsvarende høj korpsånd. Det er en af grundene til, at man ønsker at flytte samlet. Vi har her på Vandel skulle klare os selv, under ansvar overfor stationschefen. Vi har haft egne budgetter, og fået skæld ud når vi ikke fulgte dem til punkt og prikke. Men selvbestemmelsen og ansvaret har skabt et godt sammenhold.

Gør hvad vi kan

Vi spurgte chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst J.F. Autzen (FRI). -Hvorfor møder stationschef, chefen for Stationsafdelingen og taktisk fører op til dette møde? -Det gør vi fordi vi mangler personel af reserven, og fordi vi lægger vægt på at få del i den mulige tilgang.

-Flyvestation Skrydstrup har blandt rådigheds-personellet det ry, at der er man chefen for Stationssektionens underlagte enheder, hvad er din kommentar til det? -Jeg kender ikke det ry, men hvis der er noget om det, vil der blive lavet om på det fremtiden. Med de opgaver Skryd-

Fra v. er det taktisk fører ved Flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant af reserven E. Kristensen, chefen for Stationsafdelingen, oberstløjtnant E. Balle, chefen for flyvestation Skrydstrup, oberst J.F. Autzen (FRI), sidstnævnte i samtale med major af reserven H. Holm og kaptajn af reserven L. Klaumann Jensen.

strup er pålagt har vi hårdt brug for dem.

-Vil Skrydstrup kunne modtage en samlet eskadrille? -Jeg forstår godt ønsket fra personellet om at flytte samlet. Det vil så betyde, at vi skal rykke rundt på dem vi har i forvejen, som formodentlig også har et tilhørsforhold. Det vil være svært, da de jo trods alt er uskyldige i det der er sket. Jeg kan sige det sådan, -Vi vil gøre alt, hvad vi kan. At gøre alle tilfredse, er så at sige 'vejen til helvede', og der vi ikke hen. Men vi vil gøre det så godt vi kan indenfor de givne rammer.

Usikkerhed

Vi talte med en gruppe sergenter, som var meget usikre på de givne meldinger. -I går aften sagde en repræsentant for Flyvertaktisk Kom-

Tilbud til dem der skal fyres eller flytte

mando til os, at det ikke ville være noget problem at flytte samlet. I dag forekommer meldingerne mig at være noget anderledes. -Er I indstillet på at flytte?

-Det kommer meget an på tilbudet vi får, og lige nu er vi meget i tvivl lød svaret.

Godt tiltag

Taktisk fører, oberstløjtnant P. Vitus Nielsen, hvis fremtid ingen for tiden kan tage stilling til, var tilfreds med dagens møde. Så snart det var kendt, at Vandels deployeringsstatus ville forsvinde, tog han kontakt med oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen og chefen for Stationsafdelingen major P.E. Christensen, hvor han understregede det vigtige i, at der blev foretaget noget samordnet for at hindre, at alle blev spredt til alle sider, eller værre, blot sagde op. Tankerne blev kanaliseret videre til FTK og på et møde i Flyvevåbnets Reserveofficersudvalg på Flyvestation Karup i februar blev det besluttet, at FTK centralt skulle styre omstruktureringen af rådighedspersonellet.

FLYnyt fulgte med i nogle af de samtaler der blev ført i de forskellige kontorer, hvor hver enkelt flyvestation eller gruppes repræsentanter blev udspurgt om, hvad netop de havde at tilbyde. Man nåede ind imellem så langt ud i detaljerne, at et operationsrum blev tegnet og spørgerens plads udpeget. Det lignede ind imellem hårdt arbejde.

Oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen sagde ved formiddagens slutning, -Jeg er meget tilfreds med de indlæg der er kommet fra de enheder, der skal modtage vort rådighedspersonel. Det er også min opfattelse, at der er blevet givet svar på mange spørgsmål. Jeg tror det er et godt skridt på vejen i retning af at vort rådighedspersonel kan få en tilfredsstillende opgave et andet sted. □

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Natten mellem den 29. og 30. november sidste år indgik regeringen og Det Konservative Folkeparti et nyt forsvarsforlig. I januar i år kom fra Forsvarskommandoen (FKO) en plan, som i et enkelt sprog hedder "Plan for gennemførelse af personeltilpasninger 1996-2002 i medfør af aftale om forsvarrets ordning 1995-1999 af 8 december 1995 m.v.", også kaldet "Den orange rapport".

For Flyvevåbnets vedkommende betyder dette på dansk, at der skal foretages en reduktion i antallet af ansatte, der svarer til 390 årsværk, eller på dansk een persons arbejdstid i et år ganget med 390. Hovedparten af de ansatte, der skal flyttes eller afskediges kommer fra deployeringsflyvestationerne Tirstrup og Vandel. Tirstrup bidrager ifølge planen med 155 årsværk og Vandel med 110.

Rådgivning og service

Som udgangspunkt, vil ingen militært ansat blive fyret, men blive tilbudt tjeneste på et andet tjenestested. For det civile personels vedkommende ser situationen værre ud. Her er ikke middelbart mulighed for at tilbyde et job et andet sted. Ingen bliver dog ladt helt i stikken. FKO har oprettet Rådgivnings- og Servicekontorer ved Ingeniørregimentet i Randers og Sergentskolen i Odense med underafdelinger på Flyvestationerne Tirstrup og Vandel, samt parkområderne. Hvert sted er der udpeget en repræsentant for det civile og militære område til at fungere som rådgiver for forflyttelses- og afskedtruet personel.

Det udpegede personel har gennemgået et kursus ved PA Consulting Group. Et firma der har specialiseret sig i at hjælpe store organisa-

tioner ved omstruktureringer. De ansatte det går ud over har nogle ganske knap så flatterende betegnelser for de nævnte begrebet. PA Consulting Group var involveret både ved udflytningen fra Holmen, og da Flyvestation Karup ændrede status til deployeringsflyvestation.

Det skal understreges, at Rådgivnings- og Servicekontorets hjælp er et tilbud, som kan vælges fra. Ønsker man selv at løse sit problem, står det enhver frit for. Kommer man efter beslutningen om et nej til, at et ja måske er bedre, så gælder ja'et.

Vanskelig start

At PA Consulting Groups medarbejdere vidste hvad de talte om, var ingen af kursusedtagerne på Ryes Kaserne i Fredericia i tvivl om. Man gik meget i dybden med de frustrationer der opstår, når mennesker uden egen skyld bliver kastet ud i arbejdsløshed eller forflyttelse. Kursusedtagerne ønskede fra den første dag, at de fysiske forhold de skulle modtage undervisningen i, havde været af samme karat, som undervisningen. Det var de ikke. Kursisterne var imidlertid ikke i tvivl om opgavens alvor, da de fredag forlod kaserne.

Rådgivnings- og Servicekontorene skulle åbne den 15. april. Det havde sine vanskeligheder, da der syntes at være noget i retning af mild uklarhed om, hvem der skulle og ville betale for oprettelsen og drift af kontorerne, ikke mindst for Flyvevåbnets vedkommende. Dagen før åbningen af kontorerne kom der, ved FKO mellemkomst, en afklaring.

Hvad kan kontoret

Kontorerne kan give personellet råd, hjælpe med at skrive ansøgninger, undersøge hvad der findes af skoler, institutioner med mere, ved det nye

Fra kurset i Fredericia, fra v. er det Else Hey, Flyvestation Tårstrup, Gunnar Bjerre, Flemming Brøndberg, V.L. Nielsen og K.F. Nielsen, alle Ingenørregimentet i Randers og endelig J.T. Neergaard, Flyvestation Tårstrup.



tjenestested. For det civile personels vedkommende kan kontoret være behjælpelig med at finde nyt arbejde, finde frem til fornuftige omskolingsordninger gennem det eksisterende system. Endelig er det stillet penge til rådighed for efteruddannelse af den enkelte, hvis alt andet

svigter. Meningen med hjælpen er at kvalificere den afskedstruede til at få et job, hvor han eller hun kan holde den hidtil kendte indkomst. Man kan altså ikke få støtte til et jurastudie eller lignende.

Kontoret er ikke en frit i luften svævende funktion. Samarbejdet med personelsektionerne på Flyvestationen og ved Flyvertaktisk Kommando samt det lokale regnskabskontor bliver intenst. Det samme gør samarbejdet med job- og uddannelseskonsulenten, CU-vejlederen og om nødvendigt socialrådgiveren. Hertil kommer så funktioner som AF og arbejdsløsheds-kasserne og andre, der kan være til nytte i situationen.

Hjælp til selvhjælp

Det er ikke meningen, at kontorerne skal tage initiativet fra folk - tvært imod! Opgaven er at støtte, inspirere og motivere. Det kan blandt andet ske ved at kontoret henvender sig til det personel der er forflyttelsestruet og gør opmærksom på netop den ledige stilling, der passer til den bestemte person.

Seniorsergent J. Stæhr, FTK-P, fortæller om erfaringerne fra Flyvestation Karup, at de der søgte først, ja de fik de bedste jobs. Han siger, - Folks prioritet 1., at blive, hvor de er kunne vi ikke opfylde. Vi kunne opfylde manges prioritet 2. Nu her flere år efter ved vi, at mange er blevet glade for deres nye tjenestested. -

Hvad vi også erfarede var, at de fem, der blev tvangsforflyttet til KVG, dem gik det ikke så godt. I dag er kun en af de fem ansat i Flyvevåbnet. Stæhr understreger, at vejen til succes i den svære situation er selv at tage affære.

For det afskedstruede civile personel går ideerne i retning af at holde de lokale aviser, klippe relevante annoncer ud og sikre, at afskedstruede har dem i hænderne, inden de bliver for gamle. At hjælpe med at skrive ansøgninger, kontakte større civile firmaer, finde ud af deres krav til en eventuel fremtidig arbejdskraft og så opmuntre de afskedstruede til at tage de relevante uddannelser.

Der er enighed mellem kontorerne i Odense og Vandel om, at der også skal være plads til at koncentrere sig om hele familien. Det vil sige, at ønsker en ansat at tage sin kone, kæreste eller samlever med til en samtale, så er der plads til det.

Usikkerheden

Usikkerheden rider de ansatte i de enheder, der skal omstruktureres eller nedlægges, som en mare. Der bliver råbt på beslutninger, det vil sige afgørelse af den enkeltes situation, og det næsten for enhver pris. Det vanskelige ved situationen er, at selv om der bliver truffet en afgørelse om, at denne eller hin stilling nedlægges, så vil tvivlen ikke slutte før udgangen af år 2000. Forklaringen er, at man kan flytte rundt på perso-

nellet både indenfor en Flyvestation og mellem Flyvevåbnets andre tjenestesteder. De eneste, der kan være sikre er dem, hvis tjenestested nedlægges. De skal flytte eller bliver afskediget, afhængig af ansættelsesform. Alle andre steder, vil der til det sidste være, et ofte urealistisk håb om, at få lov at blive. Udnyttes dette håb, kan det ende med tvangsforflyttelse derhen, hvor en ledig stilling kan tilbydes. Det kan lyde barskt og urimeligt, men afgørelsen af usikkerheden er på en måde lagt over til den enkelte. En af de afgørelser personellet ved Flyvestation Vandel for tiden venter på, at ophævelsen af deployeringsstatus'en. Chefen for Flyvestationen, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen havde håbet på det ville ske den første april. -Nu håber jeg på snarest muligt, siger han, så vi kan komme i gang med at pakke det materiel vi skal aflevere, og frigive personellet til de stillinger flere af dem allerede har søgt.

Den 13. marts 1996 udsendte RAF afskedigelser til sit personel. Det betyder, at om et år har man sagt farvel til 8.600 personer, heraf er 13% afskediget mod deres vilje. Ifølge RAF NEWS, er det den største personelreduktion i over 20 år. Der er ikke megen trøst at hente i tal for afskedigelser i andre NATO-lande. Blot kan man konstatere een markant forskel, der bliver alle afskediget uanset ansættelsesforhold. □

Flyvertaktisk Kommando

Sikorsky S-61 i luften 764 timer

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

I 1995 indløb der 1161 alarmer til Flyvevåbnets redningscentral, forkortet RCC, i Flyvertaktisk Kommando. Alarmerne kommer ind enten som direkte alarmering fra folk, der umiddelbart trænger til hjælp og så springer andre myndigheder over, eller fra andre redningscentraler. Også fly kan få brug for RCC. Sidste modtog man 126 nødmeldinger fra fly. Heraf kom de 76 fra militære fly og de sidste 50 fra civile luftfartøjer.

Faldende aktivitet

Flyvevåbnets Redningstjeneste udførte sidste år 479 missioner, som holdt Sikorsky S-61 i luften i 764 timer. I forhold til 1994 er det et fald i aktiviteten på 19% svarende til 570 missioner. I RCC tror man ikke, at faldet skyldes, at folk er blevet klogere eller mere forsigtige. Snarere det gode vejr sidste sommer.

Også antallet af assistancer til søredningstjenesten faldt, fra 251 i 1994 til 175 i 1995. Antallet af patientoverførsler gik samme vej, fra 201 i 1994 til 180 i 1995.

Civile bruge

Af de 764 timer helikopterne tilbragte i luften, blev de 760 anvendt på civile opgaver. RCC har et begreb der hedder, -Fritidsprægede aktiviteter. Det dækker over fritidsfolkets aktiviteter fra reelle nødsituationer, til følgende ubetænksomheder, -Sejle til havs på en luftmadras,

-Sejle ud og gå i havn et andet sted og glemme at underrette familien.

På trods af den faldende tendens fra 1994 til 1994, er der ingen udsigt til, at folkene i RCC og på S-61'eren bliver arbejdsløse. Ser man på den

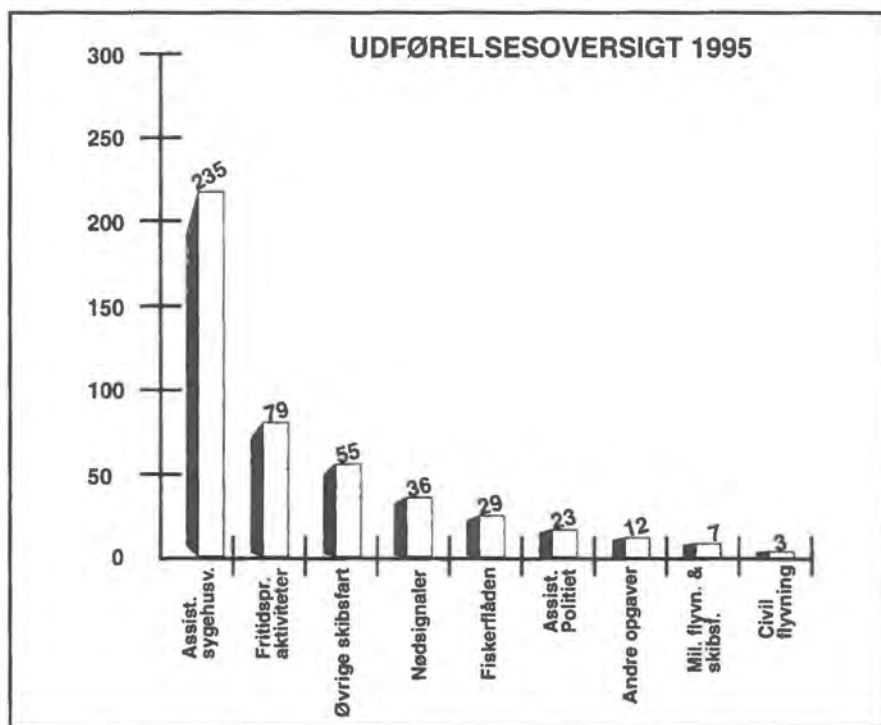


Synet her har glædet mangan en dansk fisker, når han har ligget hjælpeløs på dækket, efter at være kommet til skade på sin farlige arbejdsplads. Dette billede er taget fra Søværnets kutter 'Thuro' i Ebeltoft vig i september 1975.

samlede udvikling i antallet af missioner fra 1990 til nu, så er tendensen stigende, nemlig fra 431 i 1990 til de nævnt 479 i 1995.

I alt blev der opsamlet eller transporteret 325 mennesker. De fordeler

sig med 185 patientoverførsler fra hospital til hospital. 54 patienter blev hentet på øerne eller fra svært tilgængelige steder. 43 blev hentet fra skibe i rum sø, og endelig blev tre omkomne samlet op. □



Statistik udarbejdet af RCC, Flyvertaktisk Kommando.

HAWK Afdeling Vest

Samarbejde med de allierede landstyrker i Slesvig-Holsten



**Af oberstløjtnant P.J. Larsen,
chef for HAWK Afdeling Vest**

På baggrund af HAWK (Homing All the Way Killer Missile) (Målsøgende Luftværnsmissil) Afdeling Vest igangværende samarbejde med Corps LANDJUT (Allied Forces Schleswig-Holstein & Jutland) (De allierede styrker i Slesvig-Holsten og Jylland) vil jeg i dette indlæg give en orientering herom. Der tages indledningsvis udgangspunkt i Forsvarsministeriets Rådgivnings- og Analysegruppens rapport vedrørende fremtidige opgaver og anvendelse af HAWK-systemet mv.

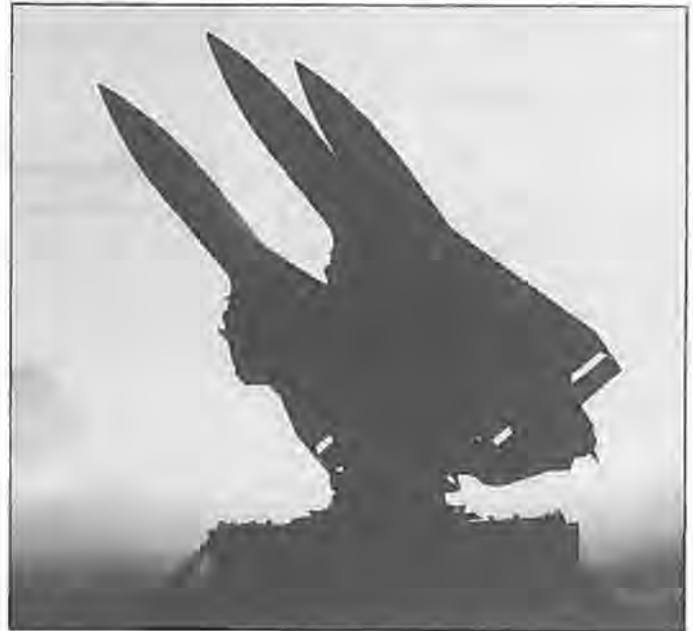
Baggrund

På vegne af Forsvarsministeriet, blev Forsvarets Forskningstjeneste i 1994 anmodet om at analysere den fremtidige anvendelse og deraf følgende opgaver for HAWK-systemet.

Forskningstjenestens kommissorium var, på baggrund af den ændrede sikkerhedspolitiske situation at gennemgå organisation og opgaver for de eksisterende danske jordbaserede luftforsvarssystemer. På baggrund af denne gennemgang skulle det analyseres, hvorledes disse systemers fremtidige anvendelse og organisation skulle udmøntes, herunder blandt andet at overveje mulighederne for luftforsvarsstøtte til Corps LANDJUT.

Af analysen fremgår det, at mulighederne for luftforsvarsstøtte til Corps LANDJUT baseres på korpsets fremtidige anvendelsesmuligheder. Corps LANDJUT er et multinationalt korps omfattende tyske og danske styrker. Korpsets krigstidsstyrker er omkring 50.000 mand bestående af korpstropper, Jyske Division og 6. Tyske Division. Endvidere er korpset i stand til at modtage og indsætte et antal forstærkningsenheder som for eksempel Multinational Division Cen-

Homing All the Way Killer Missile, lettere kaldet HAWK, som betyder det målsøgende missil, der dræber. Her en affyringsenhed, kaldet Fire Unit, fotograferet mod den nedgående sol. (Foto HAWK Vest).



tral og United Kingdom/Netherland Landing Force.

Del af NATOs hovedforsvarsstyrke

Corps LANDJUT er en del af NATO Hovedforsvarsstyrker. I lyset af den ændrede sikkerhedspolitiske situation har korpsets opgave ændret sig fra en stedbunden over i en mere fleksibel rolle, baseret på en ikke nærmere defineret trussel. I overensstemmelse med alliansens koncept kan indsættelse variere fra krisestyring til direkte kamp, som led i modkoncentration. Indsættelsesområdet er primært forudsat i COMBALTAP (Commander Allied Forces Baltic Approaches) (Chefen for de allierede styrker i Østersøområdet) ansvarsområde, men også i den nordlige del af COMLANDCENT (Commander Allied Land Forces Central Region) (Chefen for de Allierede Landstyrker i Centralregionen) ansvarsområde. Forudsætningen for denne mere fleksible opgaveløsning i et større indsættelsesområde er evnen til at kunne udføre mobile operationer.

Afhængig af den aktuelle opgave vil udstrækningen af korpsets indsættelsesområde variere. En divi-

sion indsat i en defensiv rolle, vil dække et område på omkring 30 x 60 kilometer, og indsættelse i et mindre truet område kan dække op til 100 x 200 kilometer.

Store krav til koordination

Anvendelse af luftstyrker til støtte for landstyrker vil i disse tilfælde være karakteriseret ved høj kompleksitet. I de forreste kampområder vil der være en høj aktivitet i form af støtte til egne landstyrker, transitflyvninger, luftforsvarsmissioner, flyvninger med lette fly, helikopterflyvninger, samt offensiv flystøtte. Udførelse af luftforsvarsoperationer i sådanne omgivelser kræver nøje koordination mellem de involverede våbensystemer.

Med udgangspunkt i Centralregionens luftforsvarskoncept, vil korpset ikke i alle dets operationer kunne støttes af det eksisterende jordbaserede luftforsvar placeret i det nordtyske område. Dette skyldes primært disse systemers indsættelse i "Clusters" og den deraf følgende reducerede mulighed for støtte til korpset, som således i høj grad må basere sit luftforsvar på egne korttrækkende systemer og andre forstærkninger. Ideelt må korpsets evne på dette

Tysk ROLAND jord-til-luft missilenhed fotograferet på Kallesmærsk hede. (Foto N.M. Schaijfel-Nielsen).

område bestå af en kombination af systemer indeholdende såvel SHORAD (Short Range Air Defence) (Nærluftforsvar), som jord til luftenheder med længere rækkevidde.

På baggrund af tilpasninger i den tyske hær konstateres det, at bidrag til organisatorisk luftforsvar er reduceret til at omfatte et regiment bestående af Roland, Gepard og Stinger i rammen af 6. Tyske Division. Herudover er der som bekendt tilknyttet en luftværnsmissilenhed til Jyske Division. Disse enheder vil dog kun kunne yde begrænset luftforsvar af korpset. Der vil således være behov for yderligere luftforsvarsstøtte i visse af korpsets indsættelsesmuligheder, hvor såvel luftforsvarsfly, som jord-baserede systemer kan komme på tale, herunder tysk HAWK- og Patriot-enheder. Den eksakte størrelse af støtte vil afhænge af den overordnede luftsituation og korpsets aktuelle opgave.

HAWK et væsentligt bidrag

Deltagelse med dansk HAWK som støtte til korpset er baseret på de her nævnte overvejelser. Med HAWK dækningsmuligheder og deployeret i Fire Unit konfiguration vil der kunne ydes et væsentligt bidrag til korpsets luftforsvar, såvel kvantitativt som kvalitativt. Da HAWK taktiske mobilitet ikke på alle områder svarer til korpsets organisatorisk tilknyttede luftforsvarsenheder, må en indsættelse af HAWK tage højde herfor. Der vil således være tale om indsættelse et stykke fra "Forward Line of Own Troops" (Egne troppers forreste linie).

Indsættelse under afdelingsniveau anses ikke relevant, dels grundet behov for at arbejde sammen med andre "In Region" luftforsvarsenheder (i regionen), og dels for at sikre en tilstrækkelig tyngde. Ved indsættelse i Fire Unit (affyringsenhed) konfigu-



ration ved Mutual Support (gensidig støtte) vil et indsættelsesområde næppe overskride 80 x 120 kilometer.

Status

På baggrund af disse overvejelser har HAWK Afdeling Vest løbende ladet sig inddrage i korpsets planlægning af fremtidige operationer. Gennem aktiv deltagelse i operative og logistiske studieperioder har afdelingens muligheder for at støtte korpset, som her beskrevet, været nøje analyseret. Resultatet forelå indledningsvis som en operationsordre i tilslutning til korpsets indsættelse i en modkoncentrationmanøvre i Mecklenborg-Vorpommern. Opgaven for afdelingen var i denne sammenhæng, først at yde støtte til dækningsstyrken og senere at yde luftforsvar af korpsets hovedstyrke.

Status

Ved en indsættelse med HAWK vil afdelingens operationscenter og/eller dennes HAWK Liaison Team ved korpset, anmode om engagementszoner hos det til korpset tilknyttede Air Operation Coordination Centre (Luftoperationskoordinationscenter). Disse anmodninger skal koordineres med de behov som korpsets organisatorisk luftforsvar har, og skal ligeledes tage korpsets samlede bevægelser i betragtning. Derfor vil der uagtet Interim Combined Air Operations Centre (Midlertidig kombineret luftoperationscenter) (ICAOC) udøvelse af operativ kontrol være et behov for, at der tages højde for an-

modning om engagementszoner, samt forståelse for fleksibilitet i tid og rum. I denne sammenhæng er væsentligt at fremhæve Air Operations Coordination Centre direkte kommandomæssige relationer til ICAOC.

Logistik

På det logistiske område skal der udarbejdes detaljerede aftaler om genforsyning, det forventes dog, at Hærens forsyningsystem kan fremføre forsyninger til afdelingen helt frem til Jyske Divisions forsyningsområde.

I denne sammenhæng har det været vigtigt at korpset er bekendt med afdelingens ikke ringe størrelse når der tales krigsnormering af personel og køretøjer.

Erfaringer

Hvilke erfaringer har vi så gjort os med henblik på at kunne yde den bedst mulige luftforsvarsstøtte til korpset?

I november sidste år deltog afdelingen i en Command Post Exercise (Stabsøvelse) ved korpset. Denne øvelse baserede sig på den tidligere nævnte modkoncentrationsopgave i Mecklenborg-Vorpommern. Denne øvelse understregede, at eksisterende planer og procedurer for støtte af hærstyrker er anvendelig. På den anden side er det vigtigt at forstå og acceptere behovet for tæt koordinering af visse aktiviteter mellem afdelingens operationcenter og korpsets hovedkvarter. Når afdelingen indsættes i en vis afstand fra det integrerede luftforsvar, men under fortsat kon-



Amerikansk Stinger-skytte fotografet under en øvelse på Flyvestation Vandel i midten af 80'erne. I baggrunden en Fire Unit. (Foto N.M. Schajffel-Nielsen).

danne grundlag for eventuel løsning af andre internationale/interregionale opgaver.

Nytænkning

Det lyder måske alt sammen meget kompliceret, og det er det også. Primært fordi der her er tale om megen nytænkning, som i det store hele kræver en anden forståelse for operationer med HAWK systemet end tidligere. Godt nok har der i mange år eksisteret et noget tilsvarende samarbejde mellem Luftværnsgruppens enheder på Sjælland og Corps LAND-ZEALAND (Land Forces Zealand) (Landstyrkerne på Sjælland), forskellen er dog, at på Sjælland er samarbejdet automatisk omfattet af områdeluftforsvarsopgaven m.fl., hvilket, som fortalt, langt fra er tilfældet i det her beskrevne. Endelig er det altid forbundet med yderligere friktion, når der ikke eksisterer et fast etableret kommunikationssystem, som man bare kan koble sig ind på. □

trol af en ICAOC vil netop en tæt koordination mellem afdelingen og korpset være en nødvendig forudsætning for den krævede "timing" når der opereres sammen med mobile hærformationer.

På signalområde konstateres det, at der skal etableres radiokommunikation mellem afdelingens operationscenter og korpsets hovedkvarter, hvis disse ikke er samplaceret, samt etableres kommunikation mellem afdelingens operationcenter og centralregionens integrerede luftforsvarssystem.

Disse erfaringer bygger selvfølgelig på en operationskoncept som p.t. er under udarbejdelse. Dette koncept tager udgangspunkt i indsættelser varierende fra hele afdelingen til et mindre antal Fire Units med HAWK Liaison Team (Forbindelseshold).

Det skal tillige nævnes, at afdelingen vil deltage i kommende studievirksomhed ved korpset, specielt kræver signalområdet og luftrumskoordinationen yderligere behandling.

Fremtidige aktiviteter

Næste år vil afdelingen deltage i en luftforsvarsøvelse i korpsramme med to Fire Units og HAWK Liaison Team i Slesvig-Holsten. Formålet med denne øvelse er primært:

Anvendelse af luftforsvarsprincipper på korpsniveau, samt anvendelse af luftforsvarsenheder i korpsramme og samarbejde mellem disse og andre enheder og niveauer i det integrerede luftforsvar.

Senere i år vil afdelingen igen deltage i en korps Command Post

Exercise, hvor planer og procedurer kan videreudvikles. Herudover er det hensigten, at få etableret kontakter til andre enheder der yder luftforsvarsstøtte til hærformationer, jeg tænker her specielt på amerikanske Army Air Defence (Hærluftforsvar) enheder i Tyskland.

Endvidere skal det nævnes, at 6. Tyske Division udtræder af korpset, men erstattes af 14. Infanteri Division fra IV Tyske Korps, Denne udskiftning vil ikke få afgørende indflydelse på det her skitserede samarbejde, måske vil det blot udvide perspektiverne, idet udskiftningen af den tyske division vil kunne danne grundlag for etablering af samarbejde med andre nationers tropper i det baltiske område.

Endelig vil de erfaringer der drages af det her skitserede arbejde, kunne

Ny udgave i farver af Forsvarets fly efter 1945

Kan bestilles ved:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup

Pris 25.00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller kontanter.

Se anmeldelse i FLYnyt nr. 2/95 side 32.



50 år fejret med brask og bram

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

Kulissen var imponerende da Hovedværksted Værløse fejrede sit 50 års jubilæum. I hovedværkstedets største hangar var en C-130 stillet op som "bagtæppe" bag borde og stole, hvor der var plads til de mellem fire og fem hundrede gæster og medarbejdere, der denne første februar fandt vej til Flyvestation Værløse.

Alsidig butik

Gennem årene har Hovedværksted Værløse vedligeholdt mange forskellige flytyper fra Catalina over Chipmunk til Pembroke og til i dag, hvor det er C-130 Hercules, Gulfstream G III, Sikorsky S-61, Hughes H-500, LYNX og sidst Fennec helikopteren der er kommet til. Kunderne er altså alle tre værn.

Hertil kommer vedligeholdelse af radarer til forskellige systemer og mængder af special- og støtteudstyr.

Velkommen

Chefen for Hovedværksted Værløse, afdelingsingeniør F.B. Lavrsen bød sine gæster velkommen og glædede sig over, at så mange havde fundet vej til Værløse på netop denne dag. Og der var kommet mange. Ikke blot fra Værløse, men samtlige jyske Flyvestationer var repræsenteret sammen med cheferne for Flyvertaktisk Kommando og Flyvematerielkommandoen. Desværre var der ikke mange der fik glæde af de taler der blev holdt, akustikken var helt umulig i hangarhallen, måske var der også en del, som talte med hinanden?

Forbedret planlægning

Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor V.D. Nielsen, lod

Th. chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj i samtale med chefen for Hovedværksted Værløse, afdelingsingeniør F.B. Lavrsen.



i sin tale tankerne gå tilbage til Forsvarskommissionens rapport fra 1988, der førte til drastiske nedskæringer, ja næsten en revolution i Hovedværkstedets historie. -I klarede disse nedskæringer med værdighed, og har siden demonstreret jeres faglige kunnen og effektivitet fortsatte generalmajoren. Han understregede den forberede planlægning og det forhold, at faggrænserne stort set er væk. -I har ydet en utrolig indsats over årene. Hovedværkstedet er inde i en sund udvikling, der lover godt for fremtiden.

Disciplin

-I har ofte måttet opfylde urimelige krav uden at få tak, som fortjent, sagde chefen for Flyvertaktisk Kommando, L. Tophøj (TOP), i sin hyldest til jubilaren. Han understregede den

disciplin og beredvillighed, der er blevet vist fra værkstedets side, når de operative krav er blevet stillet. TOP sluttede sin tale med at sige, -Vi hilser og anerkender jer, som gode kolleger i Flyvevåbnet.

Rundvisning

I dagens anledning var der arrangeret rundvisning for gæsterne. Enten var der ikke mange gæster, eller også lod de sig snyde for en spændende rundgang. Vi forlod den sydende hangarhal og begav os ud for at se på, hvad og hvem de var man fejrede. Men den historie finder du et andet sted i bladet.



Big is beautiful (stort er smukt) synes arrangørerne at have tænkt da de tog det største fly Hovedværkstedet vedligeholder ind i hangaren og brugte det som baggrundskulisse for jubilæumsreceptionen.

Flyveskolen

Draken instruktør ny chef for Flyveskolen!

Oberstløjtnant F.M. Sveistrup (FRO) ved paraden i forbindelse med chefskiftet på Flyveskolen den første marts 1996. Længst tv. er det den afgående fungerende chef for Flyveskolen, major H. Hansen (HIS).

Tekst seniorsergent

N.M. Schaiffel-Nielsen

Foto, Fototjenesten, Flyvestation Karup

Den 1. marts trådte major H. Hansen (HIS) tilbage, som fungerende chef for Flyvevåbnet Flyveskole på Flyvestation Karup. Syv måneder, meget længere end nogen havde regnet med, kom han til at fungere, som chef for Flyveskolen, ved siden af at være dens operative chef forstås.

HIS forblev i jobbet som operations-officer indtil første april, hvor han tiltrådte tjeneste ved ICAOC, (Interim Combined Air Operation Centre) (Foreløbigt kombineret operations-center for Luftoperationer) som sektionschef indtil han den første juni tiltræder en stilling ved AFCENT (Allied Forces Central Europe) (De allierede styrker i Centraleuropa), i Brünsum i Holland. På Flyveskolen blev han afløst af major O.K. Sparrevorn (VOL).

Ved chefskiftet den første marts sagde chefen for Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor Laurids Tophøj (TOP) til HIS, -majoren har hele sin karriere altid været tæt på det flyoperative miljø, herunder ofte, som den der lærte andre, hvordan og hvornår. Mange er de piloter og flyveelever, der har nydt godt af majorens erfaring, og vejledende hånd. TOP gav udtryk for FTKs tilfredshed med den måde HIS havde ledet flyveskolen på og udtrykte sin respekt og anerkendelse af HIS indsats. Han udtrykte et "Well-done" til HIS for hans arbejde og den måde hvorpå han havde accepteret de langt fra optimale arbejdsbetingelser.

Tak for livet

Ved paraden den første marts, hvor oberstløjtnant F.M. Sveistrup (FRO) overtog chefstolen på Flyveskolen,



sagde TOP blandt andet, -Vi er mange, der kan takke oberstløjtnanten for at vi stadig er i live og kan se tilbage på en spændende og givende tid på DRAKEN. Han understregede, at FRO først og fremmest er den enkeltperson, der har været ansvarlig for piloters introduktion til DRAKEN. Og sagde videre at FRO var den der vidste mest om DRAKENS fordele og muligheder, men også om dens særheder og de fælder der lurede på piloten, hvis han ikke i tide lærte dem at kende. Han advarede Flyveskolens personel om, at FRO ikke var bange for at stille krav, -Men, tilføjede han, -Det sker altid med en menneskelig indgangsvinkel og altid fulgt af en god portion menneskekundskab og humor. Så er I advaret!

Generalmajoren lagde ikke skjul på, at FRO altid havde prioriteret tjenesten højt og til tider givet privatlivet anden prioritet, og rettede en tak til fru Kirsten Sveistrup og hendes familie for den udviste støtte og forståelse.

Lang erfaring

Vi talte med FRO efter at han havde fået tid til at finde sig til rette i chefstolen. Om sin baggrund for at være chef fortæller han, at han startede sin karriere som jagerpilot i heddengangne Eskadrille 729, da man

fløj RF-84F. I 1975 kom han til OCU (Operational Conversion Unit). Den omskolingsenhed der blev oprettet da Tæningseskadrillen (TRESK) blev nedlagt. Her fungerede han, som instruktør på DRAKEN. Fra 1979 til 81 var han tilbage i Eskadrille 729, som leder af operationssektionen indtil han blev leder af Stationsfligten (OCU), hvor han var indtil 1991. Her vil det være passende at indskyde, at FRO inden Draken blev udfaset nåede at flyve 3.003 timer på DRAKEN. I øvrigt en verdensrekord, der stadig består (Se Guinness Book of World Records 1993).

I 1991 gik turen til Sheppard Air Base (Flyvestation) i Texas, USA, til en stilling som SNR, lettere Senior National Repræsentative, eller ældste danske officer hos ENJJPT (Euro NATO Joint Jet Pilot Training) (Europas og NATOs fælles uddannelse af jagerpiloter). I februar 1995 var han tilbage i Danmark, nærmere betegnet FTK, men de sidste syv måneder har han tilbragt som Branch Chief i Bunkereren i Finderup i ICAOC.

Glad for jobbet

FRO lægger ikke skjul på, at han er glad for sit nye job. -Her får jeg lov til flyve, og, hvad der er vigtigt for mig, at arbejde med unge mennesker og forme deres holdninger til det ar-



Fra v. oberstløjtnant F.M. Sveistrup (FRO) sammen med major H. Hansen (HIS) ved receptionen efter overdragelsesparaden. Ingen tvivl om, at de to havde et og andet at tale om, begge har de mangeårig erfaring i uddannelse af piloter på alle niveauer.

bejde de skal udføre. Jeg ved godt, at det ikke er moderne med at indgive folk holdninger, men jeg mener modsat, at uden holdninger går det ikke. Han fortsætter med at sige, at man på den anden side kan sige, at han er gået fra et flyverjob på "universitetet" nemlig ENJJPT i Texas, til "folkeskolen" eller Flyveskolen, da sidstnævnte jo er begynderstadiet.

-Det gør det ikke mindre interessant, fortsætter han, -Her har jeg lejlighed til at følge den enkeltes udvikling fra den første dag de kommer her. De unge vi får ind på Flyveskolen skal vi påvirke fra første dag til at arbejde sammen i et team. En meget vigtig egenskab, der skal fremmes. Den dag, hvor de sidder alene oppe under himlen i et jagerfly, skal de både have stor kunnen, selvtillid og være i stand til at samarbejde. Uden disse egenskaber lurder katastrofen lige om hjørnet.

-En anden spændende opgave er samarbejdet mellem Forsvarets Rekruttering, Flyvevåbnets Officersskole, os selv og OCU'en gennem elevernes uddannelsesforløb. Vi mødes regelmæssig med de to andre myndigheder for at afprøve, om det vi i fællesskab har gjort i forhold til den enkelte pilots udvikling nu også dur. Danmark har et frafald på kurset i USA på kun ni procent. Et af de laveste i verden. Alligevel skal vi hele tiden stramme os an for at holde den lave procent. Nul vil være det bedste. Det kan bare ikke lade sig gøre, når man arbejder med mennesker. -De unge mennesker er da også meget forskellige, hvad der er en del af charmen ved arbejdet. -Der er ham med de "Gyldne handske", der bare har talentet og kan det hele. Og så er der dem, hvor det ene opvejer det andet, uden at der er for store ud-

sving.

-Hvad gør du, når udsvinget bliver for stort i negativ retning?
-Det er vanskeligt. Vi forsøger så vidt muligt at opnå konsensus med eleven om, at her er noget han ikke magter. Vi 'knuser' ikke folk, men søger at få dem til at forstå, at det her er altså ikke lige dem. Men at der er tusind andre ting de er gode til. Er de først nået til os, er der jo tale om unge mennesker med en stor kapacitet i retning af uddannelse, understreger FRO. Rekrutteringen har gjort alt, hvad der står i deres magt for at teste eleven på jorden. Hvad de ikke kan er at teste ham for, hvordan har vil

opføre sig, når han kommer i luften. Først her afslører han, om han har evner for det håndværk det er at flyve.

Foruden den daglige opgave med at lede Flyveskolen kan FRO se frem til en opgave med at finde et nyt fly til Flyveskolen, alternativt at skulle definere, hvad en eventuel opdatering af T-17 skal bestå af. Endelig skal han i gang med at definere et helt nyt uddannelseskoncept, som skal tilgode alle tre værnss krav til flyveeleverne. Alt sammen opgaver, som først får effekt om fire til fem år. Ingen tvivl om, at FRO for brug for den venlige energi han har udstrålet under hele samtalen.

□



Våbenskjold



Få lavet Deres våbenskjold hos os, vi laver topkvalitet. Våbenskjoldene er håndmalede. Ingen formudgifter. De får første eksemplar til godkendelse. Vi leverer indenfor ca. 4 uger. Egen tegnestue og formværksted. De sender os en skitse eller udkast, eller et tidligere våbenskjold, og vi ordner resten.

Pris eksempel på våbenskjold 17 cm. i højden:

Ved køb af 10 stk. våbenskjold pr. stk. kr. 180,00
Ved køb af 15 stk. våbenskjold pr. stk. kr. 170,00
Ved køb af 25 stk. våbenskjold pr. stk. kr. 155,00

Flyvervåbenskjold på træplade:

Ved køb af 10 stk. pr. stk. kr. 235,00

Priserne er excl. moms



Fabrikation og salg af medaljer og våbenskjold

CORA-TIN

Solbakkevej 3, 9870 Sindal
Tlf.: 98 93 04 05
Fax: 98 93 07 65

Flyvestation Vandel

Traditionerne holdes i hævd

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

Den sidste torsdag i februar var der igen møde i 4. Maj Komiteen, det var 50. gang komiteen mødtes. Gennem de sidste mere end 20 år har møderne fundet sted på Flyvestation Vandel.

Komiteen har til opgave at tilrettelægge og afvikle mindegudstjenesten for Danmarks befrielse og de fire engelske og det ene australske besætningsmedlem, som ligger begravet på Randbøl kirkegård.

Lang tradition

Komiteen blev stiftet den 22. maj 1946 af nu afdøde præst ved Randbøl kirke Em. Thisted. Dengang blev det daværende Vandel Flyveplads repræsenteret ved kaptajn løjtnant J.G. Bergh. På et eller andet tidspunkt i 50'erne knækkede flyvestationen forbindelse til komiteen, den blev genoptaget af i 1981 af oberstløjtnant K.S. Pedersen.

Da Pastor Thisted forlod Randbøl Sogn blev formandsposten overtaget af chefen for Luftmeldeeskadrille Vandel, skovrider V. Halskov Hansen, som i 1968 blev efterfulgt på posten. Arne Mortensen, Nørup, der stadig er formand. Det var sidstnævnte der fik møderne flyttet ind på flyvestationen.

Mange medlemmer

Fra starten havde komiteen 32 medlemmer. De kom fra lokalsamfundets foreninger, soldaterforeningerne i omegnen og endelig var 2., 10. og 27. Bataljon medlemmer sammen med 1. og 3. Regiment. Udviklingen i samfundet har ændret medlemssammensætningen bortset fra tre foreninger, Forsvarsbrødrerne, Feltartilleri-foreningen og Garderforeningen har



Fra v. er det formanden for 4. Maj Komiteen, tidligere chef for Luftmeldeeskadrille Vandel, Arne Mortensen, fungerende chef for Tjenestestedskadrille 261, Flyvestation Vandel, premierløjtnant Eva Poulsen, kommandobefalingshavende Katrine Skjødt, Tjenestestedseksdrille 261 og chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Peder Blokdal-Pedersen (PER).

været med i alle 50 år. Regimenterne og Bataljonerne er nedlagt eller flyttet og i stedet er de lokale hjemmevernsenheder trådt ind. Det skete kort efter deres oprettelse sidst i 40'erne. I dag har komiteen 12 medlemmer.

Fortsætter

I forbindelse med 50-året for Danmarks befrielse var der røster fremme om, at nu måtte det være slut med mindehøjtidelighederne. Komiteens

formand Arne Mortensen siger, at den tanke end ikke har strejft komiteens medlemmer.

Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen, som pr. 1. juni tiltræder stillingen som sektionschef for Flyvesikkerhedssektionen ved Flyvertaktisk Kommando, udtrykte på komiteens sidste møde sin glæde over den trofasthed, der blev udvist af komiteens medlemmer og tilsagde Flyvestationens fortsatte støtte med husly til komiteens møder. □

Super Guppy har fået en afløser

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

Daimler-Benz Aerospace Airbus og Aerospaiale, der hver ejer 50% af aktierne i selskabet SATIC (Special

Airbus Industries nye A-300-600ST Beluga. (Foto Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH).



Tegneserie i farver



Aircraft Transport International Company) (Internationalt firma der fremstiller specialfly), præsenterede i slutningen af marts sin nye A300-600ST Beluga transportfly på Fliegerhorst Hohn ved Rendsburg. Flyet blev i øvrigt leveret til brugeren allerede sidste efterår, og skal erstatte den mere end 40 år gamle Boeing Super Guppy.

Flyet er en særegen konstruktion, beregnet til at transportere hele satellitter, eller det første trin til en Ariane 2 rumraket. Til eksempel kan Belugaen på 19 timer transportere en komplet Airbus A340 mellem de to flyfabrikker i Europa i løbet af 19 flyvetimer. Den opgave bruger den gamle Super Guppy 45 timer på. Lastrummet, har et tværmål på 7,7 m. Cockpittet er trykket nedad for at give plads til indladning af gods over cockpittet og ind i lastrummet, hvor der er plads til en nyttelast på 45,5 tons.

Det aparte udseende fly har en total startvægt på 153 tons når det bl.a. er lastet med 62.000 l. brændstof. Den maksimale landingsvægt må ikke overstige 140. Flyet er 56,2 m. langt, har en spændvidde på 44,84 m og er højt som et seks etagers hus, nemlig 17,23 m.

De fleste kiggede med undren på Boeings Super Guppy, da den for næsten 40 år siden blev præsenteret for offentligheden. Guppy'en var konstrueret til samme formål som Beluga. Super Guppy var en viderekonstruktion af Boeings C-97 'Stratofighter' og B377. Belugas familieskab med Airbus fornægter sig, udseendet til trods, ikke.

Dette unikke 38-siders hæfte kan købes ved:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Tlf.: 44 89 36 50

Pris 35,00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller betales kontant ved personlig henvendelse.

Læs anmeldelsen i FLYnyt nr. 1/96 side 21.



Flyvevåbnet giver luft under vingerne til andre end piloter

I flyvevåbnet uddanner vi officerer, der selv har ansvaret for at forme deres fremtid.

Officersuddannelsen i flyvevåbnet bygger på det bedste fra de højere læreanstalter. Der lægges vægt på en moderne og fremsynet uddannelsesform, der giver dig en bred viden inden for taktik og operationer, statskundskab, krigshistorie, ledelse, psykologi, fysik, matematik, datalære m.m. Hele uddannelsesforløbet vil være en vekselvirkning mellem teori og praktik. En bedre lederuddannelse kan du ikke få. Senere vil du blive tilbudt efteruddannelser og videregående uddannelser - både generelle såvel som inden for dit speciale.

På Flyvevåbnets Officersskole får du en spændende og anderledes uddannelse

Som officersaspirant og kadet ved Flyvevåbnets Officersskole gennemgår du en ca. 4 årig uddannelse. Uddannelsen er en generel lederuddannelse samt specifik funktionsuddannelse inden for den linie i flyvevåbnet, du vælger.

Den luftværnsoperative linie
Her vil du - også i international sammenhæng - komme til at operere med det mobile HAWK raketsystem og planlægge øvelsesaktiviteter og uddannelse af det øvrige personel ved enhederne.

Den kontrol- og varslingsoperative linie
Her vil du i et internationalt miljø komme til at operere med lufrums- overvågning ved brug af radarer og flyvende kontrol- og varslingsenheder - AWACS -, indsættelse og kontrol af fly samt koordination med civile luftfartsmyndigheder.

Den stationsoperative linie
Du vil få opgaver med direkte relationer til andre mennesker. Her vil du skulle varetage ledelsesmæssige opgaver med uddannelse og forvaltning af personel, planlægning og gennemførelse af operationer til forsvaret af flyvevåbnets flyvestationer og installationer.

Elektronik og flyteknisk linie
Her vil du komme til at varetage ledelsesopgaver i forbindelse med ibrugtagning, drift og vedligeholdelse af flyvevåbnets mange operative systemer. Du vil få ansvar for planlægning af forsyningsmæssige forhold samt forhandling af kontrakter med militære og civile myndigheder.

Flyoperativ linie
Du vil først blive uddannet til at fungere som pilot på flyvevåbnets træningsfly: T-17 SAAB Supporter. Senere

bliver du uddannet på en af flyvevåbnets operative flytyper, der omfatter jagerfly: F-16 Fighting Falcon, transportfly: C-130 Hercules og G-III Golfstream, samt helikoptere: S-61 Sea King.

Et spændende og meningsfyldt job
Flyvevåbnets opgave er, sammen med hæren og søværnet, at forsvare dansk territorium samt deltage i internationale humanitære, fredsbevarende og fredsskabende operationer i samarbejde med NATO, FN og OSCE (Organisation for Sikkerhed og Samarbejde i Europa). Flyvevåbnets særlige opgaver er at håndhæve dansk suverænitæt i det danske lufrum, udføre fiskeriinspektion, miljøovervågning, lufttransportoperationer, redningsoperationer og patienttransport. Og så er der jobrotation, så du ikke gror fast i jobbet.

Et ekstra plus...
Du får løn under hele uddannelsen. Du undgår studiegæld, og du er sikret et job efter uddannelsen alt efter dine evner og ønsker - og flyvevåbnets behov. Du kan også anvende din uddannelse i Hjemmeværnet eller som officer i reserven.

Hvem kan søge?
Alle mænd og kvinder mellem 18 og 26 år. Du skal være student, HH'er, HTX'er eller HF'er med tilfredstillende kundskaber i dansk, engelsk og matematik. Du skal endvidere kunne opfylde de helbreds- og fysikkrav og have en god fysik. Der er to veje til officersuddannelsen. Du kan enten starte som værnepligtig og gå videre som sergent eller lojtnant af reserven og derefter blive optaget på officersuddannelsen. Eller du kan vælge officersaspirantvejen, som begynder efter skoleferien og varer 11 måneder - så bliver du sergent og kan derefter søge ind på officersgrunduddannelsen.

Få mere at vide
Få tilsendt ansøgningsskema og alle yderligere informationer om officersuddannelsen.

Ring: 44 68 21 22 (man-fre 9-15) eller fax: 44 66 02 97.
Du kan også benytte vor automatiske døgnservice - det er samme nummer - eller du kan kontakte os på internet.

Husk, vi skal ha' din ansøgning snarest muligt - dog senest 15. marts.



FVR

FLY

nett



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberst

K.E. Rosgaard

(ansvarshavende)

Flyvertaktisk Kommando

99 62 49 50 lokal 5101

Major

S.H. Hartov

Forsvarsministeriet

33 92 32 83

Seniorsergent

N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Vandel

75 88 52 00 lokal 4100

POSTADRESSE:

FLYnyt

N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Vandel

7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole

Produktionselementet

44 89 36 50

Omslag: ABC tryk, 44 97 10 80

Sidste frist for indlevering af stof

til næste nummer af FLYnyt er

1. NOV 1996.

Hvis muligt bedes artiklerne afleveres på diskette.

FLYnyt fordeles til militære tjenestesteder, samt til interesse-rede biblioteker, dagblads- og tidsskriftredaktioner.

Redaktionen påtager sig ikke at fordele bladet til enkeltpersoner i eller uden for forsvaret.

FORSIDEBILLEDET:

Det italienske flyvevåbens Aerobatic Team 'Frecce Tricolori' i gang med deres fantastiske opvisning. Selv garvede feinsmekere, der har mange Airshows bag sig måtte overgive sig. Det tilskuerne på betonen var vidne til, var flyvekunst af højeste klasse. Begejstringen kendte da heller ingen grænser. (foto N.M. Schaiffel-Nielsen)

ISSN: 0907-1962

INDHOLD

Mindeord	3
Gulfstream G III styrtet ned	4
Der er pres på	5
Måske også paraboler på Torphøj	6
Dagens overraskelse	7
C-130J Hercules i luften for 1.gang	8
Flyverhjemmeværnets vision om fremtiden	9
Ærlighed - åbenhed og tillid	11
Her er tingene billige	12
Prins Henrik - Tilladelse nægtet	13
Behind the barbed wire	15
Vi har passet godt på dem i 25 år	17
Luftværnsgruppens taktiske skydninger på Kreta	22
Langt fra førstepladsen	26
Det var en forrygende flyveudstilling ...	27
Positive reaktioner fra arbejdsmarkedet	31
Afskedsøvelse - exit eskadrille 664	32
Udnævnelse af pilotoperative officerer	33
Fortid og nutid mødtes	35
Sidste transportfly fra Vandel	35
Topuddannelse til nettopris	36
Flyver i Fleet Street	38
Her tager man sig af stort og småt fra hele forsvaret	39
Flyvevåbnet mangler officerer	41
Partnership for Peace - igen	42
Helikopterflyvning i verdensklasse	43
Igen fastvingede fly på Vandel	45
Bikini 1996	45
Kvindeligt flyvekorps på Flyvevåbnets historiske samling	46
Forsvarschefen besøgte Central Enterprice	47
Roll out for Nielsen&Winther Aa jager ..	48
Seniorsergent hædret	48
Polsk søstereskadrille på besøg	49
Her skinner solen altid - næsten	51
Så er Karup de bedste - igen	54



Side 17



Side 27



Side 43



Side 48

Mindeord

MINDEORD I ANLEDNING AF G III
HAVARIET PÅ FÆRØERNE 3 AUG
1996.

Den 3 AUG 1996 blev en sort dag
for Forsvaret og for Flyvevåbnet.

Under indflyvning til Vagar Luft-
havn totalhavarede Flyvevåbnets
G III, og alle ombordværende om-
kom.

Blandt de omkomne var For-
svarschefen, Admiral Hans Garde
og Forsvarschefens hustru, Anne
Garde.

Forsvaret mistede ved dette
havari sin Chef.

En Chef, hvis lederskab alle i
Flyvevåbnet så frem til med store
forventninger. En Chef, hvis fag-
lige dygtighed aldrig blev draget i
tvivl, og hvis menneskelige egen-
skaber blev åbenbart for de fleste
ved de indledende besøg ved Flyve-
våbnets tjenestesteder.

Anne Garde var Forsvarschef-
ens stabile og loyale bagland, uden
hvis støtte Forsvarschefen ikke
havde kunnet yde den indsats han
gjorde. Desuden havde Flyvevåb-
net i allerhøjeste grad Anne Gardes
bevågenhed og interesse, hvilket

kom klart til udtryk, når hun ledsa-
gede Admiralen på besøg ved Flyve-
våbnet, og i særlig grad ved hendes
seneste besøg ved "Åbent Hus" på
Flyvestation Skrydstrup.

I Forsvarschefens følge var Oberst
Ole Jørgensen, som vi i Flyvevåbnet
satte stor pris på, og hvis støtte og
forståelse vi altid fik, når særlige
hensyn skulle tages til Flyvevåbnet i
samarbejdsrelationerne til Forsvars-
chefen.

I følget var også Orlogskaptajn
Hans Henrik Spøhr og Major Jens
Blæhr, -Forsvarschefens Adjudant
gennem flere år samt tiltrædende
Adjudant.

Orlogskaptajn Spøhr var ligele-
des kendt i Flyvevåbnet og var også
en af vore støtter i samarbejdet med
Forsvarschefen. Major Blæhr havde
som tiltrædende Adjudant allerede
udtrykt glæde og forventning over at
skulle videreføre dette samarbejde.

For Flyvevåbnet er tabet af flyets
besætning smerteligt. Vi har med
Fartøjschefen og Leder af Operations-
delingen i ESK 721, Kaptajn C.E.
Jørgensen og 2. piloten, Premierløj-
nant T.D. Askham samt de to fly-

teknikere Oversergent B. Nielsen
og Oversergent P.A. Hansen mistet
fire gode medarbejdere og kolleger,
som repræsenterede alt det bedste
i vort Flyvevåben. Fire prægtige unge
mennesker, som altid var rede i
Flyvevåbnets tjeneste, "Hvorsom-
helst og Nårsomhelst", som det hed-
der i ESK721 valgsprog.

De pårørende til de omkomne
bærer de tungeste byrder af alle i
den kommende tid. Intet kan er-
statte det tab, de har lidt. Vore
tanker er hos dem i denne svære
tid.

Der er imidlertid ingen tvivl om,
hvad vores Chefs og vore gode kol-
legers budskab ville have været til
os, der er tilbage:

"Fasthold professionalisme og
sammenhold til gavn for vort land,
vort forsvar og vort medmenneske-
lige fællesskab".

I denne ånd vil vi fastholde bille-
det af vor Forsvarschef hans hu-
stru og vore gode kammerater og
kolleger.

Ære være deres minde.

L. Tophøj

Gulfstream G III styrtet ned ved Vagar

Lørdag den 3. august ramte en tragedie dansk Forsvar. Et Gulfstream American GULFSTREAM GIII fly fra Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse styrtede ned under indflyvning til Vagar lufthavn på Færøerne. Alle ombordværende, deriblandt admiral og Forsvarschef Hans Garde omkom.

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

Da forswarets personel mødte på arbejde mandag morgen, var det de færreste der var i tvivl om, hvorfor Dannebrog vajede på halv ved vagten. Weekenden over havde pressen løbende holdt befolkningen underrettet om tragedien, da et af Eskadrille 721's GULFSTREAM GIII finskeriinspektionsfly styrtede ned under indflyvningen til Vagar Lufthavn på Færøerne. Alle ombordværende omkom ved havariet.

De omkomne er, admiral og Forsvarschef Hans Garde, hans Hustru Anne Garde, oberst Ole Jørgensen, Forsvarskommandoen, orlogskaptajn H.H. Spøhr, Forsvarskommandoen og J. Blæhr, Forsvarskommandoen, Kaptajn og fartøjschef C.E. Jørgensen, premierløjtnant og 2. pilot T.D. Askham og oversergenterne, B. Nielsen og P.A. Hansen, alle tilhørte de Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse.

Mindehøjtidelighed

På alle flyvevåbnets etableringer blev der mandag holdt mindehøjtidelighed for de omkomne. Alle steder

var billedet det samme. Da personallet samledes til højtideligheden var samtaleemnet, -Hvordan kunne det ske? Der blev alle steder udtrykt den dybeste medfølelse med de efterladte. Ordene hvorfor og hvordan blev stående ubesvarede.

På Flyvestation Vandel samledes personallet fra Hærens Flyvetjeneste og Flyvestation Vandel til en fælles mindehøjtidelighed under ledelse af Flyvestationens feltpræst Kaj Ross-Hansen. Fungerende stationschef major M.S.L. Jensen, indledte mindehøjtideligheden med at bede om et minuts stilhed. Herefter læste han chefen for Flyvertaktisk Kommandos meddelelse om ulykken op.

Kaj Ross-Hansen gik herefter på talestolen for at afholde en kort andagt, som indledtes med salme, - Befal du dine veje. Herefter læste han op af salme 23. Og sagde så, -In memoriam af de omkomne ved nedstyrtningen af Gulfstream-flyet ved Vagar på Færøerne lørdag den 3. august, lad os alle bede. -Himmelske far! Vi takker dig for livet, som du har givet os. De kostbareste vi har, og som så uendelig brat kan mistes. Vi er kender, at vi forfærdes, når ulykker og død kommer over os og tæt på os. Vi gribes af pågående spørgsmål, som sindet tynges af. Spørgsmål, der

truer med at formørke vort sind og kaste os ud i, at livet synes meningsløst, fordi vi ser ting ske, som er meningsløse.

Vi beder om din hjælp mod modløshedens og meningsløshedens mørke. Oplys du vore hjerter og sind, så vi kan se klart og vore følelser og tanker må næres og styrkes. Lad os modnes af det, som vi ikke kan hamle op med, så vi får visdom i hjertet. Vi beder dig for dem, som ved ulykken ved Vagar har mistet deres kære og nærmeste. Giv dem trøst i sorgen. Hårdt ramt må den far være, som fra kontrollårnet så sin søn styrte ned. Gør, himmelske far, at alle sørgende må være omgivet af mennesker, der kan trøste og lytte. Vær med dem, som måtte gå med en følelse af skyld og ansvar. Personel som har service-ret flyet eller har haft ansvar for informationer og teknik. Lad dem ikke plages af unødige selvbredjelser. Lad os gå videre herfra med fred. Mind os om, at du, almægtige Gud, har kaldt os ved navn i dåben, og at de derfor altid vil være os nær i lykke og ulykke. Ross-hansen sluttede sin bøn med Fader Vor. Herefter sang man Vor gud han er så fast en borg. Det var med megen eftertanke at personallet herefter gik tilbage til arbejdet.



Personel fra Flyvestation Vandel og Hærens Flyvetjeneste samlet til mindehøjtidelighed for de omkomne ved flyhavariet ved Vagar lufthavn.

Landsmøde i OFRU

Der er pres på for at få mest muligt ud af det tildelte

-Vi skal få mest muligt ud af de tildelte midler uden at kompromittere flyvesikkerheden og skabe enheder, der ikke kan løse deres opgaver



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP) havde sine tilhøreres fulde opmærksomhed under sit foredrag om Flyvevåbnets status efter forsvarsforliget, den blev yderligere skærpet da han kom ind på russernes analyse af Golfkrigen.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP) meldte klart ud på Flyvevåbnets Reserveofficersudvalgs årsmøde da han sagde til forsamlingen, -Der er for tiden stort pres på for at få mest muligt ud af de ressourcer Flyvevåbnet er tildelt. Det er ledelsens opgave at sikre, at det sker. Samtidig skal det ske uden at vi kompromittere flyvesikkerheden og ikke skaber enheder, der i givet fald alligevel ikke kan fungere.

Flyvevåbnets mål

Herefter sagde TOP, at han, med baggrund i de økonomiske forudsætninger så følgende opnåelige mål, -

Flyvestationerne Aalborg, Karup, Skrydstrup og Værløse kan opretholdes med fuld krigsstyrke. Flyvevåbnet vil fortsat have evnen til at udsende en F-16 Eskadrille i RRF-sammenhæng. Han lagde dog ikke skjul på, at der her var tale om en samlet Flyvevåbenopgave. Man vil fortsat kunne modtage forstærkningsstyrker, hvis det bliver nødvendigt. Han kom herefter ind på de to små Flyvestationer Vandel og Tirstrup. -Vandel vil fortsat støtte Hærens Flyvetjeneste, og vil kunne belyses med helikoptere og små fastvingede fly. Hvad angår Tirstrup er der basis for en fortsat fleksibilitet i såvel civil, som militær luftfart. Tirstrup lukkes i princippet, men der er stadig uafklarede spørgsmål. Uanset hvad, sluttede TOP den del af indlægget, -Forsvarsforligets provenu skal opnås.

TOP fastslog, at Flyvestation Skrydstrup i fremtiden vil være hovedansvarlig for F-16 systemet. Årsagen er, at Flyvevåbnet ikke har råd til to ens Flyvestationer, hvorfor Skrydstrup opretholdes, som den største og hovedansvarlige. Han lagde ikke skjul på, at en yderligere centralisering løbende er under overvejelse.

Allieret succes

Top kom herefter ind på den russiske militære opfattelse af begivenhederne under Golfkrigen. Han sagde, -Den største overraskelse for russerne i deres efterfølgende vurdering af Golfkrigen var de resultater, der blev opnået af de allierede Flyvevåbner. Det gjaldt både besætningernes resultater og støttefunktionerne på jorden, sagde han.

Russerne så årsagen til succesen i et effektivt og avanceret træningssystem, noget russerne selv mener at mangle. Man var imponeret af de allieredes evne til at gennemføre komplicerede operationer i mørke. Især anerkendte russerne koordinationen af 'Airspace Management' og brugen af avanceret teknologi, som man tilføjede en afgørende faktor.

Russerne anvender nu deres analyse af Golfkrigen til at presse på for at få lov at indføre træningsprogrammer svarende til de allieredes, ligesom man har ønsker om en forbedret teknologi og indfasning af 3. generationsfly. Ud af disse betragtninger kan man udlede, at den russiske militære ledelse accepterer, at den manglende irakiske succes skyldes, at irakerne er uddannet efter det russiske system - som altså viste sig katastrofalt ineffektivt.

Værd at bemærke

Russerne har i deres analyse bemærket de allieredes evne til at udnytte de teknologiske landvindinger. Ikke mindst den massive anvendelse af

Måske også paraboler på Torphøj i fremtiden

Luftbåren Overvågning gjorde indtryk. Skønt anvendelsen af EW (Electronic Warfare/Elektronisk krigsførelse) i forbindelse med Suppression (Undertrykkelse) ikke er noget specielt nyt fænomen i forbindelse med luftoperationer, har anvendelse af EW til støtte for alle former for operationer vakt betydelig opmærksomhed samt debat mellem russiske militæranalytikere.

Det område der næst efter træning fangede russernes interesse var C3, eller Command and Control. Luftkrigen under krigen i Golfen demonstrerede vigtigheden af et robust C3 system på to specifikke områder:

- Den fuldstændige neutralisering af det irakiske C3 netværk af de allieredes offensiv, var en direkte resultat af irakernes manglende evne til at kunne operere i et massivt EW Strike

Suppression miljø.

- Neutraliseringen blev i virkeligheden opnået gennem det faktum, at de allierede havde et sådant system, og at det i lang tid havde været en del af den daglige træning.

Også brugen af satellitter, rum-baseret kommunikation og NAVSTAR i land- og luftoperationer var afgørende for de allieredes succes, ikke mindst på efterretningsområdet.

Russerne vil gøre alt for at forbedre deres flyvevåbens kampeffekt. Deres hovedproblem er dog svælg mellem ambitionsniveau og de midler de har udsigt til at få stillet til rådighed.

TOP afsluttede sit foredrag med ordene, -Budskabet til os er klart. Fasthold og videreudvikle et fleksibelt træningsprogram, og vis til stadsighed forståelse for at matche personellet med de teknologiske landvindinger.



Forward Scatter Station Torphøj, har siden indvielsen i januar 1961 været et karakteristisk punkt i landskabet, synlig op til 30 km væk i godt vejr. Det ser nu ud til, at DTOZ - som stedet hed i forkortelse, fortsat vil være vartegn for landsbyen Torphøj.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

For omkring fire år siden lukkede Forward Scatter stationen Torphøj ned for sine aktiviteter.

Personellet blev fordelt rundt om i Flyvevåbnet og kun en enkelt blev tilbage for at holde opsyn. Siden da har Forsvarets Bygningstjeneste søgt at afhænde etableringen. I midten af februar fik man imidlertid fra Telestyrelsen og forsvarret lov til at sælge stedet, med antenner!

Flere interesserede

Direktøren for Bygningstjenesten, Bent Frank bekræfter at tilladelsen er i hus. Han siger endvidere, at der

har været henvendelse fra en række interesserede købere, som gerne ville købe, hvis antennerne fulgte med. Normalt bliver alt militært udstyr pillet ned inden man sælger militære etableringer, som er blevet overflødige. Bent Frank siger, at når man nu ved, at der findes købere også til antennerne, så vil det være lidt tåbeligt at pille dem ned.

Han vil ikke ud med, hvem det er der vil købe, men benægter ikke at en stor landsdækkende forening af radioamatører er blandt de interesserede. Nu da alle tilladelser er i orden, blev Torphøj udbudt til salg i slutningen af februar. Tilbage er så blot at vente på, hvem køberen bliver. De 1106 m² store bygninger og de 74.540 m² jord, af hvilke de 57.000 m² er fredskov, kan sælges for sig selv.

London

Dagens overraskelse

**Tekst og foto, seniorsergent
N.M. Schaffel-Nielsen**

På vej ind mod London City, ad Kensington Road, klokken ni om morgenen. På venstre side af vejen ligger Kensington Gardens. Det er

forår og dejligt vejr. Pludselig falder øjnene på en Eurofighter 2000 parkeret udenfor Royal Albert Hall. Stedet forbindes mest med de årlige koncerter, som sendes i TV. Hvad i alverden laver en Mockup af en EFA 2000 her? Nu kan man jo ikke bare fare ned fra 1. sal i rød todækkerbus, fordi man får øje på et fly, så at sige 'inde på fortovet'.

Nysgerrigheden blev tilfredsstillet to dage senere, da en af teknikerne kunne fortælle, at flyet havde været opstillet i forbindelse med en industrikonference, som blev åbnet af premierminister John Major. Teknikeren mente, med en vis stolthed, at kunne andet ikke bevise britisk teknologi så måtte en EFA 2000 fighter da kunne.



En Eurofighter EFA 2000 hvilende på sin blokvogn udenfor Royal Albert Hall på Kensington Road. I baggrunden et hjørne af indgangen til den berømte bygning. Flyet havde været blikfang under en international industrikonference.

Royal Air Force

C-130J Hercules i luften for første gang



Royal Air Force C-130J Hercules under take-off til sin jomfruflyvning fra Dobbins Air Reserve Base ved Marietta, Georgia, USA. (Foto RAF NEWS).

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Efter tre måneders forsinkelse lykkedes det at gennemføre den første prøveflyvning med C-130J Hercules. Det skete den 5. april fra Dobbins Air Reserve Base ved Marietta, Georgia, USA. Det var det første af de 25 Royal Air Force har bestilt, af den forlængede version med typebetegnelsen C-130J-30 med halennummeret ZH865. Under prøveflyvningen var flyet amerikansk indregistreret under betegnelsen N130JA. Nu håber Lockheed på, at man kan fremme prøveflyvningsprogrammet og inden længe komme på højde med de planlagte flyvninger. Grunden til den lange forsinkelse i prøveflyvningsprogrammet var et problem i computersystemet på det digitalt kontrollerede fly. Et nøgleproblem var forståelsen af kom-

pleksiteten i, hvorledes computeren kunne rekonfigurere sig selv i tilfælde af manglende, forkerte eller et fuldstændigt fravær af signaler fra systemet.

Godsfly med efterbrænder

Prøveflyvningen varede 2 timer og 11 minutter. Så snart flyet havde nået 11.500 fods højde gik besætningen i gang med at afprøve funktionerne på den bageste lastrampe, døre som anvendes af faldskærmsspringere og de primære nødudgange.

Flyets fire Allison AE 2100D3 turbopropmotorer, som hver yder 4.591 shaft horsepower, der driver en seksbladet composit propel fremstillet af Dowty, virkede helt perfekt. Lockheed Martins testpilot Lyle Schaefer sagde om motorerne, -Dette nye integrerede motorsystem er en drøm. Når du fører gashåndtagene

frem eller tilbage, får du straks en lineær og konstant respons fra motorerne. Take-off thrust fra en holdende position kan sammenlignes med at gå i efterbrænder med en jager. Helt præcis accelerer flyet fra bremserne løsnes til 105 knob på bare ni sekunder.

Flere forsøg og ordrer

Forkanten på vingerne og flapsene skal beklædes med et kompositmateriale, som herefter skal testes for vibrationer.

Til dato har Lockheed Martin modtaget ordre på 25 C-130J Hercules til RAF, 12 til Royal Australian Air Force, og to til det amerikanske flyvevåben. Det sidste skyldes de smalle forsvarsbudgetter. US Air Force forventes at ville bestille mere end 200 af typen, men i første omgang kunne det altså kun blive til to.

Flyverhjemmeværnets vision om fremtiden

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Der bliver slidt hårdt i det i gruppe-lokalet. Syv eskadrillechefer og chefer for Flyvestationskorpset, major Palle Hansen, har næsten bogstaveligt lukket verden ude. De er midt i detaildebatten om Flyverhjemmeværnets vision. En vision de aftenen i forvejen havde fået præsenteret af major ved Forsvarets Center for lederskab, K. E. Søndergaard.

Han havde i en time i korte klare vendinger, og med en snert af humorisme, gjort de alvorlige begreber om ledelse, og hvad det indebærer, lettere at fatte. Han havde forklaret vejen til virkeliggørelse af Flyverhjemmeværnets nye vision, der består af tre elementer, -Synliggørelse, -Personelpleje og Uddannelse.

I oplægget til den nye vision kunne man læse følgende: -Flyverhjemmeværnet skal skabe attraktive vilkår for alle ved at tilbyde, -En kvalitativ fritid og meningsfuld fritid, herunder: -Målrettede oplevelser i et udfordrende miljø, og -Fleksible uddannelser med størst mulig motivation for den enkelte. Fynd- og hurraord, med en alvorlig baggrund. Alvoren ligger blandt andet i, at uddannelse af hjemmeværnsfolkene koster penge, og, at det ind imellem kan være vanskeligt at holde på dem, især de unge. Og, at ungdomsårgangene vil i de kommende år blive stadig mindre, et

faktum der ikke har undgået Flyverhjemmeværnets opmærksomhed.

Ambitiøst projekt

Projektet er sat i søen af Inspektøren for Flyverhjemmeværnet, oberst J. Claussen. De to sidste eskadrillechefstævner i Luftmeldekorpset, har varslet, at noget var under opsejling. Ikke mindst fordi, der ved begge stævner var indkaldt foredragsholdere fra det civile erhvervsliv, som alle havde et på hjertet, -Lederens rolle i forhold til at få en virksomhed til at fungere. Adressen var tydelig nok, eskadrillecheferne skulle have hjælp til at blive bedre ledere.

Vi spurgte oberst Claussen, hvornår tanken til projektet var opstået. -Det er vel ikke mere nogen hemmelighed for nogen, svarede han, -At Flyverhjemmeværnet for fem-seks år siden var inde i en alvorlig krise. Vi havde et stort behov for ledelsesudvikling på alle områder. Jeg tog kontakt til Forsvarets Center for Lederskab for at finde frem til en løsning. I det gode samarbejde, der opstod, fik vi sammen lagt en plan for lederudvikling på alle niveauer. Faktisk har vi arbejdet på projektet i fire år. -Hvorfor kommer det først i gang nu? -Det har ikke været muligt før, da den førrom-

talte situation først skulle afdækkes. Samtidig skulle vore faste officerer gennem to seminarer ved Forsvarets Center for Lederskab i forbindelse med udarbejdelse af visionen. Vi kunne heller ikke lægge visionerne ud til debat og godkendelse hos de frivillige ledere før vi havde materiel og uddannelse nogenlunde i orden. Materiel og uddannelse skal følges ad. Som eksempel nævner obersten de skandaløse forhold, der har hersket i telekommunikationen mellem luftmeldeposterne og Lavvarslingscentralerne. -Det er uforståeligt, at det ikke har været muligt at etablere gode forbindelser fra et luftmelde-tårn nogle få kilometer fra en Lavvarslingscentral, når man kan tale med folk andre steder på kloden via satellit. -Det problem skal være løst ved årets udgang, siger han.

Alle med

Flyverhjemmeværnet har i mange år bestået af Luftmeldekorpset, langt det største med omkring 8.000 medlemmer, og det noget mindre, ca. 1.200 medlemmer store Flyvestationskorpset. I Hjemmeværnskommandoen sidder chefen for dem begge Inspektøren for Flyverhjemmeværnet, som også er chef for Luftmelde-



I midten chefen for Flyverhjemmeværnet, oberst J. Claussen i samtale med to eskadrillechefer. Tv. fra Luftmeldekorpset og th. Flyvestationskorpsets yngste chef, udnævnt i februar i år, premierløjtnant Lars Hansen, der er chef for Lufthavnenseskadrillen på Billund Lufthavn. Hvis een og anden synes, at hans uniform ser anderledes ud. Ja så er det fordi han måtte møde i Lufthavnens uniform, da man ikke fra korpsets side har kunnet skaffe ham een!

korpsset. Det kan lyde lidt kringlet, men sådan er det. For første gang nogensinde, har Flyvestationskorpsets frivillige eskadrillechefer deltaget i et Eskadrillechefstævne, en erkendelse af, at man faktisk er et Flyverhjemmeværn. Den beslutning kunne man konstatere stor tilfreds med, uanset hvilken af de to grene man var hjemmehørende i.

Specielle vilkår

Flyverhjemmeværnet er opbygget efter det kendte kasse- og vandrørs-system. Man har de samme uniformer, hvad angår våben og opgaver, er de noget forskellige. Luftmeldekorpsset observerer og rapporterer fly i det nedre luftrum. Medens Flyvestationskorpset deltager i bevogtning og forsvar af Flyvevåbnets etableringer, samt civile lufthavne. Af samme årsag er de også udrustet med blandt andet Carl Gustav dysekanon. Normalt for opstilling af eskadriller eksisterer, som formelt skal opfyldes. Hertil er alting let og ensartet.

I virkelighedens verden ser det helt anderledes ud. Personellet er frivilligt, fra eskadrillechefen og ned til yngste luftmelde-/flyvestationskorpsets mand. Funktionsmulighederne i form af lokaler til administration og mødevirksomhed, er utrolig forskellige og helt afhængige af mulighederne på stedet, Bornholm, eller Skagen, med alle mellemliggende muligheder. Hvervningmulighederne er selvsagt meget forskellige i det tyndt befolkede Vestjylland og i København. Det skal tilføjes, at Luftmeldekorpsset har nogle få fastansatte uddannelsesofficerer og Distriktschefer, Flyvestationskorpset har en Korpschef og endnu færre uddannelsesofficerer.

Det er på denne meget forskellige baggrund de enkelte frivillige ledere skal løse deres opgave, som er, -I krig, som de eneste korps i Hjemmeværnet, at overgå i operativ ledelse af



Til venstre chefen for Flyvestationskorpset major Palle Hansen i intens debat med sine eskadrillechefer. Minerne er alvorlige og emnets størrelse og omfang holdt alle fast i stolene. Langt ind i de få indlagte pauser.

Flyvertaktisk Kommando, under hvis ledelse man enten foretager observation af fly i det nedre luftrum, eller indgår i flyvestationernes nærforsvar. I antal svarer de to korps til det dobbelte antal af Flyvevåbnets fredstidsstyrke i uniform, understreger oberst Claussen.

Svært at vende

Det var ingen tvivl om, at de mange grupper havde deres hyr med at komme væk fra kasse- og vandrørstænkningen i starten af gruppearbejdet. Hvorhen skulle man gå med begreber som,

-Synliggørelse. -Personelplejen, stillede store krav, og endelig, -Hvordan skulle man etablere uddannelsesrammer, der kan konkurrere med samfundets øvrige tilbud?

HJVPUBS, det der svarer til det stående forsvars Personeludviklings- og Bedømmelsessystem, tog en del tid for mange. Hos Flyvestationskorpset var man enige om, at den der fik det sværest i den sammenhæng var gruppeføreren, som nu på formel basis skulle til at føre personelsamtaler med sine kammerater. Seniorpolitikken optog Luftmelde-distrikt København meget da vi kiggede indenfor i gruppe lokaler. Her var man inde på at lægge den i samvirkeaftalen med det 'grønne' Hjemmeværn i området. Generelt blomstrede kreativiteten.

Hjem for at arbejde

Lørdag eftermiddag kunne eska-

drillecheferne generelt give accept på, at man ville arbejde frem mod den fremlagte fælles vision. En enkelt havde det lidt svært med visionen. Alle var enige om, at forskellene ville blive store i udførelsen, men at man var sikre på, at det var vigtigt at have en fælles vision at arbejde hen imod. At det vil kræve en stor indsats på det uddannelsesmæssige område at gennemføre HJVPUBS, var en gennemgående holdning. Der var også stor enighed om, at man skulle være mere fleksibel i sine uddannelseskrav. Man mente det var svært at stille krav til en sygeplejerske om at skulle gennemgå et sanitetskursus for formelt at kunne virke, som sanitetsbefalingsmand. Man sad med en fornemmelse af, at deltagerne havde været rundt om mangt og meget og at, der i fremtiden ville ske ting man ikke tidligere har hørt om i Flyverhjemmeværnet.

-Hvad laver de egentlig? De chefer! Det var major K.E. Søndergaards indledende spørgsmål fredag aften. -Laver de overhovedet noget? Den efterfølgende lørdag eftermiddag, var ingen af de deltagende chefer eller uddannelsesofficerer var i tvivl, at deres opgave var, nu som før, -Ved hjælp af planlægning, tilrettelæggelse, styring og skabelse af rum for den enkelte, så han eller hun kan bidrage optimalt til at få løse eskadrillens opgave, for til slut at kontrollere, om han nåede det ønskede mål. Husk! Som en af cheferne sagde, -Når du peger på den skyldige i det der gik galt, så er der altid tre fingre, der peger bagud.

Flyvestation Vandel

Ærlighed - åbenhed og tillid

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

Paraden var på plads da oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER) besteg talerstolen for at sige farvel til det personel, han havde været chef for i to år og fire måneder. Han kom i sin tale ind på de mange highlights flyvestationen i denne periode havde gennemlevet. Han takkede sit personel for den entusiastiske indsats det havde udvist. Ikke mindst under den taktiske evaluering, der fandt sted blot en måned efter han overtog chefposten. Han nævnte de to åbent hus arrangementer, der var blevet gennemført med så stor succes. Han gav udtryk for, at hans tjenestetid i Vandel havde været hans bedste tid i Flyvevåbnet. -Jeg har været stolt af at kunne sige, fortsatte han, -At flyvestation Vandel altid leverer til tiden, og det med kvalitet. Tak til alle for et godt samarbejde.

Ros til flyvestationen

Herefter var det tid til at rette og se til

højre. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP) var på vej med den nye chef, oberstløjtnant Anker S. Sørensen (RØR).

TOP sagde i sin tale til PER og Flyvestationens personel, -Du har været chef for Flyvestation Vandel i den vanskeligste og mest turbulente periode i Flyvestationens historie. På trods heraf, har Flyvestationen loyalt og professionelt løst alle pålagte opgaver. TOP anerkendte, at arbejdsmoral og kvalitet var blevet fastholdt i hele den periode, hvor forsvarrets forhold var til analyse, men også efter at resultatet af forsvarsforliget var kendt. -Der står respekt om det, der forgår på Flyvestation Vandel. Personalet fortjener stor anerkendelse for indsatsen i de senere år, og Flyvestationen havde efter min mening fortjent en bedre skæbne, men det er de folkevalgte, der bestemmer.

TOP understregede, at PER havde kæmpet stædigt for Flyvestationens bevarelse. Han havde ønsket, at blive på Vandel til nyordningen var gennemført. -Han ønskede ikke at svigte sit personel, sammen med hvilket

han stædigt havde kæmpet for at fastholde et af Flyvevåbnet bedste og mest effektive tjenestesteder. Generalmajoren fortsatte, -PER forsøgte aldrig nogen lejlighed til at fortælle, at intetsteds i forsaret så man opgaver udført med et så lavt ressourceforbrug, såvel på det økonomiske område, som når det drejede sig om forbrug af personel.

Herefter trådte PER af og RØR indtog hans plads. Om RØR sagde TOP, at han er en af Flyvevåbnets mest erfarne jagerpiloter, og ville være det endnu en halvanden måneds tid. Herefter vil det være slut med at flyve F-16. -RØR har en anden kvalifikation, fortsatte TOP, han har en fortid som officer i Hæren, og han har derfor et personligt kendskab til de to værnskulturer, som netop her på Vandel gerne skulle gå op i en højere enhed. Det er min klare opfattelse, at Hæren og Flyvevåbnet samarbejder bedre end nogensinde. -RØR er københavner, fortsatte han, -Men han har mestret at få denne kulturelle baggrund til at harmonere med en lang fortid i det sønderjyske, med alt, hvad det står for. Større modsætning-



Den afgående chef for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen, melder for sidste gang flyvestationen af til chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj.

ger findes vel ikke indenfor rigets grænser, og det er slet ikke så tovligt, som man siger i Sønderjylland.

Ærlighed, åbenhed og tillid

RØR gik på talerstolen og sagde, at det var med blandede følelse han for tre måneder siden modtog beordringen om, at han skulle være chef for Flyvestation Vandel. Han havde dog kun gode minder om de mange gange han med Eskadrille 730 havde deployeret til Vandel siden slutningen af 70'erne. Han berørte den situation Flyvestationen befinder sig i og sagde, -Vi skal også være klar over, at forsvaret har en endog meget stor opbakning i befolkningen, og dermed også blandt politikerne.

Om gennemførelsen af de beslutninger der ligger i forsvarsforliget sagde RØR, -De vil blive gennemført så hurtigt, som muligt, men I skal vide, at dette blive i meget tæt samarbejde med den vigtigste ressource vi har, -Nemlig jer, personalet. Meget personligt fortsatte RØR, -Jeg kan ikke love guld og grønne skove, men jeg vil så hurtigt, som muligt besøge jer på vores arbejdsplads for på denne måde at komme i personlig kontakt, og blive orienteret om opgaver og problemområder. Han understregede at hans opfattelse af værdinormer kommer til udtryk i måden man behandler hinanden på. I hans normer lå ærlighed, åbenhed og tillid på de første pladser, og han sagde, -Jeg forlanger ærlighed, og forventer åbenhed, for derved sammen at skabe tillid.

Han sluttede med at understrege, at Flyvevåbnet er til for at tjene det danske samfund og sikre det danske demokrati og de grundlæggende menneskelige værdier, der findes i samfundet. Dette sat i relief af den nye stationschef sidste bemærkning, -Og så gør det jo ikke noget, at det er sjovt at være her.



Depotarbejder Erik Pedersen i færd med at pakke de solgte varer ind.

Her er tingene billige

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

Hvis man lige står og mangler en ny blå skjorte og et par sokker, kan man selvfølgelig begive sig til den nærmeste by for at købe noget sådant.

Man kan også vælge at besøge det lokale munderingsdepot, som har en lille 'forretning', hvor den slags kan købes til meget billige penge, men i god kvalitet. Vi kiggede indenfor i 'forretningen' på Munderingsdepotet på flyvestation Skrydstrup. I den sammenhæng er verden blevet betydeligt nemmere, end dengang man skulle bruge Søværnets Beklædningsudvalg på Flådestation Frederikshavn. I dag kan man så at sige, -Få lov at føle på varen! Dengang hed det postordre og var lidt besværligt, hvis det bestilte ikke passede.

Luk øjnene

Munderingsdepotet ligner alle andre munderingsdepoter. En lang skranke

og pinlig orden på alle hylder. På den anden side skranken stod en, meget afklædt, kvindelig ansat, i færd med at prøve en ny uniform. Vi lukkede høfligt øjnene og så, nødtvungent, den anden vej. Der er sket et par ting i Flyvevåbnet siden dengang, brovtende materielforvaltere og deres hjælpere påstod, at det tøj de havde passede.

God service

Depotarbejder Erik Pedersen kom ud fra baglokalet og ville vide, hvad vi ønskede? Jo det drejede sig om et par skjorter og lidt sokker. -Så er det inde bag ved. Vi fulgte med til den lille forretning. Pinlig orden på hylderne. Blå skjorter, hvide selskabsskjorter, handsker og sokker samt livremme med Flyvevåbnets logo på spændet, for at nævne nogle af varerne.

De købte varer blev leveret i en plastikpose med Flyvevåbnets logo udenpå, og med et smil. Jo, vi er kommet et godt stykke væk fra 'de gode gamle dage'.

Hærens Flyvetjeneste

Prins Henrik - Tilladelse nægtet

Hærens Flyvetjeneste oplevede Prins Henrik nægte enheden at træde af - efter det man troede var - parade slut.

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

Chefen for Hærens Flyvetjeneste (HFT) oberstløjtnant E. Johansson (BOS) havde en travl dag, den 1. juli. Foruden at kommandere paraden i anledning af HFT 25 års jubilæum, skulle han også tage mod de mange gæster fra forsvaret, samt fra HFTs mange civile samarbejdspartnere.

Blandt de mange gæster så man chefen for Forsvarsstaben, general-løjtnant Christian Hvidt, chefen for Hærens Operative kommando, generalmajor H.G.G. Grüner, chefen for Hærens Materielkommando generalmajor H.H. Ekman, foruden cheferne for alle de øvrige kommandoer, regimenter og skolen, som HFT sam-

arbejder med. Samarbejdspartnere fra Flyvevåbnet var repræsenteret ved stabschefen for Flyvertaktisk Kommando, oberst E. Rossgaard og overingeniør P. Skjold Hansen fra Flyvematerielkommando.

Blandt gæsterne var også Vejles politimester, F. Dithmer, amtsborgmester for Vejle amt, Otto Herskind Jørgensen og Egtved kommunes borgmester, major af reserven Jørgen Pedersen.

Inspektion af paraden

Hans Kongelige Højhed Prins Henrik af Danmark ankom på slaget 10 i en af Eskadrille 722's redningshelikoptere. Han blev modtaget ved helikopteren af chefen for Hærens Operative Kommando, generalmajor H.G.G. Grüner. Herefter inspic-

erede Prins Henrik paraden sammen med generalmajor H.G.G. Grüner og chefen for HFT oberstløjtnant E. Johansson. Paraden var i dagens anledning udvidet med HFT detachement fra 6. Heeresfligerregiment i Itzehoe under kommando af Obersteutnant Klaus Hannemann, som er HFT nære samarbejdspartner i Schleswig-Holstein. Endvidere deltog der to repræsentanter fra den franske hær ledet af LtC1 Patrick Cordin.

Det lille kiks

Generalmajor H.G.G. Grüner gik på talerstolen, hvorfra han roste HFT for enhedens professionelle holdning og lyst til at løse pålagte opgaver. Han rettede en tak til Flyvertaktisk Kommando og Flyvestation Vandel for det gode og konstruktive samarbejde han havde noteret var til stede. Herefter



Hans Kongelige Højhed Prins Henrik afslutter her inspektionen af paraden, hvor han blev ledsaget af chefen for Hærens Operative Kommando, generalmajor H.G.G. Grüner, og lige bag Prinsen, chefen for Hærens Flyvetjeneste oberstløjtnant E. Johansson.



Vild og Voldsom Volvo - receptionsgæsterne så at sige styrtede ud af hangaren da de hørte en H-500 komme kørende på fire hjul og personificeret i en Volvo årgang omkring 1976. Som det ses af billedet, var de store smil fremme. Selv chefen for Rigspolitiets Færdselsafdeling, politiinspektør M. Wilbert måtte overgive sig.

talte Prins Henrik og overbragte HFT Kongehusets lykønskninger med jubilæet. Han konstaterede, at såvel materiel som personel er af en høj standard, som har høstet stor anerkendelse, også i udlandet. Da Prinsen havde forladt talerstolen spillede Slesvigske Fodregimets orkester Kongesangen. Ifølge alle planer, var paraden nu slut. BOS anmodede Prins Henrik om tilladelse til at lade paraden træde af. Stor var hans overraskelse, da Prinsen svarede, -Tilladelse nægtet! Man havde glemt at fortælle ham, at oberst E. Rossgaard også ønskede at hylde HFT. Smilede kom frem, også på BOS's ansigt og oberst Rossgaard fik lov at aflevere sin hyldest til HFT. Da Rossgaard var tilbage på sin plads, vendte BOS sig endnu engang mod Prins Henrik og

sagde med et stort smil, -Jeg anmoder endnu engang om tilladelse til at lade paraden træde af.

De store smil var fremme hos alle gæster og Prinsen, da han denne gang sagde, -Tilladelsen givet. Og paraden kunne så træde af. Velgørende at se et lille klks i det stive militære system behandlet med så stor elegance, tilsat lidt munterhed.

Reception

Ved den efterfølgende reception fik alle god tid til at tale med hinanden. Også enhedens chefer fra allerførste færd, nemlig pensioneret oberstløjtnant B.O. Fabricius (FAB), som var chef for HFT forgænger på Vandel, Artilleriflyvebatteriet. Pensioneret major N.P. Tvede (TVE). Pensioneret

oberstløjtnant Ebbe Gotfredsen (GOT) og oberst B.G. Bagge (GAR).

HFT Observationshelikopterkompagnis nye Volvo med en 317 Hk. Allison C-18 motor ilagt vakte stor opmærksomhed blandt receptionsgæsterne, hvoraf flere fik sig en køretur. Politiinspektør M. Wilbert, chef for Rigspolitichefens Færdselsafdeling gav et klart tilsagn om, at køretøjet aldrig ville kunne indregistreres, men han var synlig imponeret af køretøjet. Det samme gjaldt for de øvrige tilstedeværende. Receptionen gik mod sin slutning. Det endelige punktum kom, da de franske og tyske gæster i en løs formation overfløj Observationshelikopterkompaniets line-område, og på den måde ønskede HFT held og lykke i de næste 25 år.

Paraden er slut. Her følger chefen for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant E. Johansson, Prins Henrik til receptionen i Hangar fire. Rundt om hele platformen stod der helikoptere af typerne H-500 Cayuse og AS550 C2 Fenec.



Flyvestation Skrydstrup

Behind the barbed wire

I strålende solskin sled 'de usynlige' for at gøre Flyvevåbnets Åbent Hus Dag endnu mere synlig



En Sea Harrier fra Royal Navy No 899 SQN, tankes op efter en flot opvisning. Tankfolkene havde en travl søndag den dag i juni



Oberstløjtnant og leder af det polske S-11 ISKRA opvisningsteam. -Vi har arbejdet med programmet siden vi kom, fortalte han. -Der er ikke blevet tid til at se på Danmark i denne omgang.



De to italienske flymekanikere. Fra v. er det Serg. Hagg, Fadi Daniele og Serg. Dormentoni Gianluigi. Det var deres opgave at vedligeholde og efterse Eskadrille 313^o Gr. Pattuglia Acrobatica's fly.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

FLYnyts medarbejder 'sneg' sig en tur syd for hovedbanen, lukket land for alle andre end dem der skulle sende fly i luften og tage imod dem igen. Altså Cross Servicing folk, tankfolk og piloter.

Hermødte vi Lieutenant Rod Player fra Royal Navy No. 899 SQN på Yeowilton i England. Han var just landet efter vel udført opvisning. Det vækker altid undren og jubel, når et jetkampfly står stille i luften, og bukker for publikum.

Hele Europa med

På en anden platform mødte vi flymekaniker og sergent af 1. grad Jan Hartingsveld fra det Royal Netherlands Air Force. Til daglig hører han og piloterne hjemme på den hollandske flyveskole på Flyvestation Gilze Rijen. Da vi mødte ham var han ved at klarmelde de to Pilatus PC-7 Turbo Trainers, som skulle ud at vise, hvad de kunne i luftrummet. Vi så det, det var en fryd for øjet. Og så lød de som en 'rigtig' flyvemaskine.

I eskadrille 727's eskadrilleområde holdt det polske ISKRA-11 TEAM til. De havde lige fuldført deres program. Håndværksmæssigt flot arbejde. Oberstløjtnant Fibingier Ireneusz demonstrerede den polske byggede S-11 ISKRA for os. -Den er jo ikke helt ny mere, sagde han en smule undskyldende. Ser man på cockpit layoutet og den motorkraft, der var til rådighed, må man give ham ret. Så meget mere imponerende var det show de lavede. Flyveroverkonstabel H.H. Tønnder, til daglig tjenstgørende ved Flymaterielværkstedet, men den søndag udlånt til cross servicing i Eskadrille 727, havde fået en lektion i sprogproblemer da det polske team ankom om fredagen. Det gik fint med



Så skal den gamle jernflyver i luften igen. TF-35 Draken fra Scandinavian Historic Flight er ved at blive klarjort og RØT, flyverløjtnant Robert Sørensen, på jorden, er kendelig oplivet ved tanken om igen at tage det flotte fly i luften.

at komme ind at lande, med Antonov 25 transportflyet i spidsen. Det gik galt da informationerne om bevægelser på jorden ikke blev forstået. Den lykkelige udgang på historien blev, at Tønder kørte ud og hentede hele formationen med en FOLLOW ME car, og guidede den ind i eskadrilleområdet.

Draken med

Vi henvendte os i Stationsfligten for at få lov at fotografere 'en gammel jernflyver' vi havde set stå i eskadrilleområdet. Det fik RØT (flyverløjtnant Robert Sørensen, Flyveskolen, Flyvestation Karup) op af stolen. Ud-sagn slettet af censuren. Vi fik alligevel lov at gå en tur. Det gav lejlighed

til at kigge nærmere på 'Patrouille Suisse' F-5E jefly. Flotte var de både på jorden og i luften.

Længere nede i eskadrilleområdet mødte vi Serg. Hagg, (grad) Fadi Daniele og Serg. Dormentoni Gianluigi fra 313^o Gr. Pattuglia Acrobatica, hjemmehørende på Flyvestation Rivolto i Italien. Vi taler om det verdensberømte Aerobatic Team Frece Tricolori. De to sad i skyggen under planerne på et af flyene. -Jo, de havde haft en fin tur til Danmark. Det var desværre sådan, efter deres mening, at piloterne fik lov til alt det sjove, medens de måtte gøre det hårde arbejde.

På vej ud af eskadrilleområdet mødte vi RØT igen. Han var i sit es. Om kort tid skulle den gamle 'Drage' igen flænse publikums øregange op, vi garanterer for det passer. Og flot så det ud.

Vi er ikke med

Tilbage i tilskuerområdet mødte vi en udstilling der ikke deltog i udstillingen. Det var bombeeksperterne med deres 'Rullemarie'. En del af sikkerheden under Åbent Hus arrangementet. Et af de festlige indslag i Åbent Hus er de mange småboder, hvor eskadrillemærker, modelfly i plastik, T-shirts og meget andet faldbydes.

Dagen sluttede reelt med Frece Tricolori. En enkelt F-16 viste sig i lufrummet efter det flotte show. Mærsk Air tog af med kurs mod København og klokken kvart over fire startede de to C-130 og en G-III'eren.

Nede på jorden viste seniorsergent og Velfærdsbefalingsmand Helge 'Jobbe' Jacobsen sig fra sin venligste side. Det saftvand, der var stillet til rådighed for de hårdt arbejdende hjælpere, og som man ikke havde fået drukket, blev delt gratis ud til publikum. Jobbe var dagens mand blandt børn, som voksne.

Flyvestation Vandel

-Vi har passet godt på dem i 25 år

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

Det er den anden maj, og Hærens Flyvetjenestes personel samles til en lille reception i hangar 3. Årsagen er, at det er 25 år, minus een dag, siden den første Hughes H-500 helikopter landede på Flyvestation Vandel.

Blandt gæsterne var også pensioneret pilot og major i Flyvevåbnet, Børge Sørensen (BØR) og Svend E. Jørgensen (SEJ). SEJ var den, der først havde fingrene i den nye H-500, han var nemlig teknisk leder på Flyvestation Værløse, hvor helikopterne blev taget op af kasserne og samlet. BØR fik ikke lov til at prøveflyve den første af de 12 man havde købt. Han måtte vente til SYL, SAAB-fabrikernes testpilot, S. Schylstrøm, havde prøveflyjet H-201.

Forhistorien

Man kan begynde forhistorien for indkøbet af Hughes H-500, hvor man vil. For eksempel med Flyvevåbnets oprettelse den 1. oktober 1950, hvor Hæren mistede sine fly. Man kan også begynde den 19. april 1968, hvor Artilleriflyvebatteriets fly, minus to brændte sammen med Hangar 1.

Udviklingen var imidlertid mere glidende end som så. I Artilleriflyvebatteriet og dermed i Hæren, havde man siden midten af 60'erne fulgt med i den amerikanske udvikling af let helikopter, der kunne bruges til såvel artilleriobservationsflyvning, forbindelsesflyvning og lette transportopgaver. Valget var faldet på Hughes H-500, som dengang fik tildelt den militære typebetegnelse OH-6A. Den første prøveflyvning fandt sted den 26. februar 1963, og i november samme år begyndte den amerikanske hær at afprøve den på Fort

Rucker, Alabama, USA. I sin tale ved receptionen sagde den fungerende chef for Hærens Flyvetjeneste (HFT), major K.K. Christiansen (CRI), spøgende, -Der gik rygter om, at nogen satte ild på den gamle tyske hangar for at få gang i købet af helikoptere! Vi skal dog frem til finansåret 1969-70 før bevillingen på de 18 mio. kr. var i hus. De kunne dog ikke bruges umiddelbart, der var bygge- og anlægsstop. Stoppet blev dog ophævet i løbet af 1970. Nu kunne man gå i gang



med at se på, hvilken type helikopter Hærens Flyvetjeneste skulle have. Tre ud af fem mulige typer blev udtaget til evaluering, det var Sud Aviation, Westland Scout, Hughes OH-6A CAYUSE, Bell OH-58A KIOWA og Hiller HF-100. Den sidstnævnte er kendt fra et fatalt havari ved et Air Show og gik under det lidet smigrende tilnavn 'Hiller the Killer Killer'. Hughes vandt kontrakten. Den 14. oktober 1970 blev der skrevet kontrakt med Hughes om levering af 12 stk. Hughes H-500.

Dagen efter, torsdag den 15. oktober blev en civil udgave af H-500 præsenteret på Flyvestation Vandel. Sammen med den var også en Hughes H-300. Den skulle man komme til at se en del til, da HFT's piloter senere

fik deres helikopteruddannelse på denne type.

Det var fra begyndelsen meningen, at H-500, som OH-6A, kom til at hedde i Danmark, skulle bevæbnet med lette maskingeværer til selvforsvar. Det rakte de bevillingen på 18 mio. kr. ikke til.

Forberedelser

Artilleriflyvebatteriets chef, major N.P. Tvede (TVE), havde som et led i forberedelserne til at modtage og operere med helikoptere booket sig selv, premierløjtnanterne P.E. Christiansen (PER), Dan B. Eriksen (RIK) og E.P. Bremer (BER), ind på en øvelse med en amerikansk helikopterenhed, som deltog i en stor øvelse i et bjergrigt terræn ved byen Holtengelz, ca. 60 km. fra Nürnberg. Det gik op for TVE og de øvrige deltagere, at amerikanerne mest anvendte helikopterne til angreb, bekæmpelse af panser, kimen til en debat der skulle komme til at præge Artilleriflyvebatteriet senere HFT de følgende 18 år. Men det er en anden historie.

I forberedelser til modtagelsen af H-500 indgik en aftale om uddannelse af et antal teknikere, en af dem var SEJ. Han fortæller om, hvorledes han endte i hærflyvningen. I oktober måned 1970 så jeg en stillingsopslag, der fortalte, at man kunne blive teknisk leder ved AOP, Artillery Observation Post. På det tidspunkt var jeg hangarleder i hangar 72 ved Eskadrille 721, Transporteskadrillen. SEJ, der dengang var overfenrik, fik stillingen, og den 29. marts 1971 blev han overført til Eskadrille 722, Redningseskadrillen. Den eneste eskadrille i Danmark, der havde forstand på det med 'Rotary Wings' (roterende vinger). Teknisk Træningssektion på Flyvestation Værløse sørgede for hans tekniske grunduddan-

nelse. De øvrige seks teknikere kom alle fra Flyvestation Værløse og Flyvemateriel-kommandoen, det var major H. Kronwald. Efter grunduddannelsen, gik turen den 2. marts 1971 til Hughes Helicopter Division, Culver City, California, USA, måneden efter, den 9. april var kursus slut, og turen gik tilbage til Danmark.

Flere kom til

Vel hjemme igen gik de fire af de seks i gang med at samle de 12 helikoptere, som blandt andet ingeniør Rye-Hansen ved FMK havde været med til at skrive kontrakt om.

Helikopterne blev sejlet til Københavns frihavn to og to ad gangen. Her blev de hentet af personel fra Forsyningsdepot Værløse, og derefter leveret til AOP, som havde fået hjemsted i Hangar IV, hvor hele indfasnings- og omskolingsperioden fandt sted og blev afsluttet i februar 1972.

Hver helikopter var fordelt i ni trækkasser fordelt således:

- Kasse 1. Krop med monteret motor og hovedgearkasse.
- Kasse 2. Fire stk. hovedrotorblade.
- Kasse 3. Halebom.
- Kasse 4. Halerotor drivaksel.
- Kasse 5. Halerotor.
- Kasse 6. Halegearkasse.
- Kasse 7. Nederste stabilisator.
- Kasse 8. Øverste stabilisator.
- Kasse 9. Vandrette stabilisator.

Den første prøveflyvning blev foretaget af SYL sammen med SEJ, senere var det BØR og kaptajn Dahl (DAL) fra Eskadrille 722, der foretog prøveflyvningerne.

Testflyvninger fandt sted i nedenævnte rækkefølge:

H-201 28	april 1971
H-202 25	oktober 1971
H-203 26	juni 1971
H-205 27	juli 1971
H-206 23	juli 1971
H-207 27	juli 1971
H-208	Ikke noteret
H-209	10.sep. 1971
H-210	11.februar 1972
H-211	28.februar 1972
H-212	Ikke noteret
H-213	7.marts 1972
H-244	30.maj 1975
H-245	26.juni 1975
H-246	29.sep.1975

(kilde: Pensioneret kaptajn S.E. Jørgensen)



Tre absolutte veteraner i H-500 sammenhæng. Fra v. er det lederen af Flyværkstedet, seniorsergent Jørgen Windbirk, pensioneret major Børge Sørensen, der fløj H-500 fra starten og pensioneret kaptajn, Svend Erik Jørgensen, som var med til at samle den allerførste H-500, der kom til landet. At domme efter smilene, har H-500 ind imellem givet anledning til nogen morskab.

Den årvågne læser vil allerede nu have konstateret, at halenummer H-204 mangler i serien. Forklaringen ligger i, at H-201, H-202 og H-203 var planlagt solgt til Pakistan. Handlen blev imidlertid ikke til noget, derfor brugte fabrikken H-204 til forsøg med det de kaldte 'The Quiet One' (den lydløse). Der blev monteret en firebladet halerotor på helikopteren for at nedsætte støjen. Skarpsindigheden fortsætter, når det er konstateret, at de sidste fire halenumre først er prøvefløjet i 1975. Det har sammenhæng med indkøb af de tre som nedslidnings- og erstatninghelikoptere for dem der forventedes at havare eller på anden måde bliver ubrugelige i typens levetid.

Den sidste lille spidsfindighed i tabellen er det forhold, at H-202 blev prøvefløjet så meget senere end H-201. Her er forklaringen, at H-202 skulle have installeret Hær-, Politio og UHF-radio. En installation, der blev foretaget af Hovedværksted Værløse's radioværksted. Efter afprøvelse af H-202, blev denne modifikation udført på alle helikopterne.

Skæbnefællesskab

Ingen er vel efterhånden i tvivl om, at Flyvestation Vandels skæbne har været tæt knyttet til, at Hærens Flyvetjeneste er stationeret på Flyvestationen. Ved forsvarsforliget sidste år var det eneste og afgørende faktor

for, at Flyvestationen i de kommende fem år får lov at bestå, som flyvestation. Mindre kendt er det måske, at i 1970 opstod der en heftig diskussion om, hvor HFT's nye helikoptere skulle stationeres. Dengang var rygterne mange. E. Ninn-Hansen fra de konservative var forsvarsminister, og på Flyvestation Vandel frygtede alle, hvad der kunne ske. Tilliden til politikerne var, som så ofte før, og siden, i bund.

Den 24. januar 1971 var en trist dag for alle ansatte. TV-avisen kunne meddele, at de nye helikoptere skulle stationeres på Flyvestation Værløse. Om søndagen kunne man ånde lettet op. Forsvarsministeriet kom ud med en dementi, men usikkerheden lurede stadig. Debatten havde kørt i et lille års tid, hvad skulle man tro på? De ansatte ved HFT og Flyvestation Vandel havde været vidne til den efterhånden kendte debat om, hvem der skulle nyde godt af at have et militært etablerment liggende i sit område. Den 21. januar havde folketingsmand Arne Christiansen stillet spørgsmål til Ninn-Hansen i Folketinget, hvor han havde begrundet HFT's forbliven på Vandel med nærheden til de store øvelsesområder i Oksbøl, og den forskellige befolkningstæthed på den jyske hede og i Værløse-området. Borgmester Marius Kyed i Egtved kommune sendte en henvendelse til regeringen med stort set de samme argumenter. Den 26.

Alle tiders H-500 pilot i Danmark, måske i verden, kaptajn K.H. Nielsen, th., som har fløjet 4.921 timer i H-500, vel og mærke da denne artikel blev skrevet. Fungerende chef for Hærens Flyvetjeneste, major K.K. Christiansen (CRI) overkræfter ham her et diplom, der bekræfter de mange tusinde timer i H-500.



januar kunne alle ånde lettet op. Ninn-Hansens svar lød således, -Det har hele tiden været forudsætningen, at der skulle finde stationering sted i Vandel af de pågældende helikoptere, hvilket jeg også har meddelt finansudvalget og andre, der har spurgt mig. Ministeren fortsatte med at understrege, at helikopterne også skulle bruges til rednings- og eftersøgningstjeneste, anvendes til transport af donorer, stilles til rådighed for politiet til trafikregulering, og i et vist omfang bistå Danmarks Radio, hvorfor en enkelt helikopter skulle stationeres på Værløse. Der ville også blive bevilget penge til byggeri på Vandel. At det sidste skulle komme til at vente i otte år sagde ministeren af gode grunde ikke noget om.

Forberedelser

Indtil nu havde Artilleriflyvebatteriets piloter fløjet Piper L-18C Super CUB, -En 'Luftens knallert'. 'Et cykelstel betrukket med lærred', som den daværende chef for Artilleriflyvebatteriet, major N.P. Tvede (TVE) så rammende havde kaldt flyet. Flyets anvendelighed til artilleriobservationsflyvning har ingen nogensinde draget i tvivl. Det let at vedligeholde, dope, lidt lærred, en stump ståltråd og teknisk snilde, kunne holde flyet i luften. Det meget let, tomvægt 363 kg. max. vægt 680 kg., at det næsten kunne lande i en mose. Det var let at flyve og havde en stall-speed på 32-33 knob.

At flyve helikopter var noget ganske andet. Uddannelsen blev i de første år foretaget lokalt. Et otte ugers grundkursus indbefattende 48 timers flyvning blev påbegyndt. Kurset blev gennemført i samarbejde med personel fra SAAB i Sverige og flyveinstruktør P.B. Christensen fra Air-Dane i Randers. Teoriundervisningen af kaptajnerne Johnny Nielsen (JON),

Erik Justsen (HES), N.G.R. Nielsen (NIL), W.B. Sørensen (BEN) og premierløjtnanterne Børge Juhl (JUL) og P.E. Nørskov (NØR), blev gennemført af Erland Öhrn fra SAAB-SCANIA.

Implementering

Implementeringen af H-500 på Flyvestation Vandel var en historie, der vil få senere tiders implementering til at blegne. Set udefra var det en mere end mangelfuld operation. De bygningsmæssige faciliteter lod meget tilbage at ønske. Den gamle NATO-hangar kunne ikke rumme alle 12 helikoptere på een gang. Den skulle bruges både til værksted, opbevaring af reservedele og garagering. Ganske enkelt en umulighed. En felthangar blev rejst for dog at give nogen beskyttelse mod vejr og vind. SEJ fortæller om vanskelighederne, at man måtte rejse et ganske almindeligt telt bag hangaren for at få plads til reservedelene. Her var de dog beskyttet mod direkte vind og nedbør. 50-timers eftersynene kunne foregå på Vandel, men de periodiske eftersyn (300-timer) måtte forgå på Flyvestation Værløse. Det var kostbart både i flyvetimer og fordi afstanden mellem bruger og den tekniske tjeneste var meget lang. De første år var præget af mange diskussioner om, hvordan man fik løst problemet. Eneste fornuftige løsning var selvfølgelig bygning af et Flymaterielværksted, men det havde i begyndelsen af 70'erne lange udsigter.

Frisk mod

Den 1. juli 1971 ændrede Artilleri-

flyvebatteriet navn til Hærens Flyvetjeneste. Onde tunger påstod dengang, at det var fordi de ude i landet var blevet så berygtede under det gamle navn, at et nyt var tiltrængt. I den rigtige verden var det et gammelt ønske om at få et navn, der var mere dækkende for enhedens opgaver, end den snævre artilleriobservation. De nye navn sagde mere om, at man havde opgaver der dækkede hele Hærens behov. Den dag blev den anden officielle flyvning foretaget med H-500 halenummer H-210. Det var med BØR ved kontrollerne. Han fløj general Blixenkrone-Møller fra Forsvarskommandoen til Flyvestation Vandel, hvor han erklærede Hærens Flyvetjeneste for oprettet. Samme dag havde BØR og SEJ fløjet general Wolf fra Forsvarskommandoen til Hinds-gavl slot, den første officielle flyvning overhovedet, også med H-201.

Aldrig så snart var de første piloter færdiguddannede, før man begyndte at flyve for politiet. Det havde man også gjort med Piperen siden 1967, nu var det helikopterens tur. Justitsminister K. Axel Nielsen søgte i 1973 finansudvalget om 700.000 det år og 900.000 året efter til indbygning af politiradioer i henholdsvis de to Piper og et antal H-500 helikoptere. Udvalget sagde nej, men senere ja. Den 6. oktober kunne man i avisen læse om de første rasende lastbilchauffører, der var blevet taget af helikopteren for at køre for stærkt. I tiden derefter havde det gule T på vejbanen en vis indflydelse på tyngden af speederfoden.

Samarbejdet med politiet betød også, at HFT holdt kurser for de politifolk der skulle sidde i højre for-



Fem Hughes H-500 linet op ved Hangar III, hvor Observationshelikopterkompaniets Linjetjeneste har til huse. Det var her receptionen fandt sted, og hangaren har i øvrigt været reparationshangar for H-500 siden maj måned 1971.

sæde, som observatører. Politimyndigheden er politiets og deres alene. Piloten og HFT er entreprenøren, der sætter politiet i stand til at løse dets opgave på en mere effektivt. Politikernes bevillinger til samarbejdet med HFT svingede noget. I de dage kostede en flyvetime med Piperen 150 kr. medens man måtte betale 800 kr. for en helikoptertime. Engang imellem kom der røster frem i pressen om, at politiet tilkaldte HFT for sent. Som tiden er gået, er samarbejdet blevet en fast del af HFT hverdag.

Eftersøgninger har været en del af samarbejdet. HFT har i årenes løb gang på gang måttet flyve af sted for at søge efter gamle mennesker der er gået hjemmefra. I værste tilfælde i en snestorm. Mange har man fundet døde, men der har også været solstrålehistorier imellem, hvor besætningen har kunnet aflevere et forsvundet barn til en grådkvalt mor. Stjernestunderne har dog været de færreste.

Derimod havde HFT virkelig 'succes' under oliekrisen i 1972-73. Hastighedsbegrænsninger blev indført på de danske landeveje, og de blev kontrolleret. En af de bedste dage, indtjeningsmæssigt, det vil sige i udskrevne bøder var på over 30.000 kr. for en enkelt helikopter. Det var noget, der ville noget. Populariteten blandt trafikanterne, var det så som så med.

Hjælp til det civile samfund

Der skulle ikke gå lang tid, før man fandt ud af, at H-500 kunne løse,

også sære opgaver. Under en hylende storm den 20. oktober 1973 var spiret ved at knække af tårnet over forretningen OP's Manufakturhandel i Skjern, ude i det vestjyske. Et forsøg på at få den ned ved hjælp af Falck-Zonens stige mislykkedes. Herefter rykkede premierløjtnant K.H. Nielsen (KIL) sammen med overkonstabel Funder ud. Funder fik en vejre lagt om det svingende spir med kugle. Langsomt løftede KIL helikopteren og spir og kugle fulgte med. Manufakturhandler Ove Pedersen var lettet. Spiret var fjernet uden at gøre skade på bygninger eller mennesker. I 1975 var det rigtig slemt. Tørken hærgede over det ganske land. Rundt om Flyvestation Vandel rasede skovbrandene. Flyvestationens brand- og redningspersonel var på arbejde i døgn drift sammen med Civilforsvarskorpset. I luften fløj H-500 helikopterne rundt over de store skovområder for at holde øje med ilden udvikling. Man havde radioforbindelse til politiet, men ikke til Falck. Det koste en gård. Piloten kunne se ilden 'løbe' i vejkanterne hen mod gården. Han alarmerede politiet, men inden de fik dirigeret slukningskøretøjer til stedet, var gården brændt. Det gav stødet til forbedring af radiomateriellet i H-500.

Den 12. og 13. februar 1979 blev landet pakket ned i sne. Temperaturen rasede ned, sneen væltede ud af himlen og folk sneede inde i biler, i deres hjem, eller måtte ty til at overnatte, hvor man nu kunne. Den 15. klarede det så meget op, at der kunne flyves. RCC (Redningscenter Karup) havde bedt om at få yderligere en H-

500 til Sjælland. Opgaverne for de to helikoptere var alt fra at flyve sygeplejersker på arbejde, til at flytte en patient med hjerneblødning fra en fastkørt PMV til sygehuset. Der var megen ros til besætningerne for indsatsen under de barske forhold. Set fra forfatterens udgivingspost er det, som om HFTs indsats for det civile samfund ikke altid er blevet påskønnet, som fortjent. H-500, dens piloter og observatører, er, og har altid været Askepot i det spil, men en dag kommer prinsen, måske?

Vi har passet godt på dem

I sin tale ved receptionen sagde CRI, i forlængelse af en redegørelse for, hvorledes amerikanerne behandlede deres H-500, -Vi har altid passet godt på. Ganske vist er der foretaget mange modifikationer i de 25 år der er gået, og i dag har vi en helikopterflåde, der er bedre, end den vi købte. Vi har da også haft tab, men to på 25 år, må siges at være pænt.

Ja, HFT har passet godt på dem. Men det betyder ikke, at de har været skånet. Man havde ikke haft typen ret længe, før den første slog tre forlæns saltomortaler under en landing fra autorotation ved Roskilde. Det så ikke kønt ud. Resultatet var, som flere gange senere ved en hård landing, -Hovedrotoren huggende halen af, for så selv at krølle sammen om fuselagen. Piloten? Ja han kunne uskadet forlade helikopteren. H-500 ægformede konstruktion er så stærk, at den synes at kunne klare de hårdeste landinger/havarier.

På jubilæumsdagen havde H-500



Billedet her demonstrerer meget godt samarbejdet mellem Hærens Flyvetjeneste og Politiet. Det samarbejde, som er bedst kendt er det, hvor Rigspolitiets Færdselsafdeling og Hærens Flyvetjeneste arbejder sammen om at stoppe fart- og andre trafiksyndere. Også bankrøvere har måttet erfare, at det at have en helikopter hængende over sig under flugten er rimelig irriterende.

fløjet sammenlagt 74.600 timer ved HFT. Hughes fabrikkerne har forlængst udtalt deres forundring over timetallet. I fabrikkens oplevelsesverden kan den slags ikke lade sig gøre. De havde ikke indregnet danske teknikeres håndsnilde og piloters omhyggelighed i deres kalkuler da helikopteren blev produceret som et 'Brug-og-smid-væk-produkt' for over 30 år siden.

KIL er nævnt før i denne artikel, at han nævnes her til slut skyldes, at han er den pilot, der har 'slidt' mest på H-500. I alt har han fløjet 4.921 timer på typen, man tænker ved sig selv, -Gud ved om ikke det er verdensrekord i antal timer på en H-500. HFTs hilsen til ham på dagen var en 'Plakette'. Den bestod af endestykket fra en af de kasser helikopteren blev leveret i dengang for mere end 25 år siden.



Våbenskjold



Få lavet Deres våbenskjold hos os, vi laver topkvalitet. Våbenskjoldene er håndmalede. Ingen formudgifter. De får første eksemplar til godkendelse. Vi leverer indenfor ca. 4 uger. Egen tegnestue og formværksted. De sender os en skitse eller udkast, eller et tidligere våbenskjold, og vi ordner resten.

Pris eksempel på våbenskjold 17 cm. i højden:

Ved køb af 10 stk. våbenskjold pr. stk.	kr.	210,00
Ved køb af 15 stk. våbenskjold pr. stk.	kr.	200,00
Ved køb af 25 stk. våbenskjold pr. stk.	kr.	180,00
Navnebånd	kr.	30,00

Flyvervåbenskjold på træplade:

Ved køb af 10 stk. pr. stk.	kr.	250,00
-----------------------------	-----	--------

Priserne er excl. moms



Fabrikation og salg af medaljer og våbenskjold

CORA-TIN

Solbakkevej 3, 9870 Sindal

Tlf.: 98 93 04 05

Fax: 98 93 07 65

Eskadrille 534

Luftværnsgruppens taktiske skydninger på Kreta

At skulle affyre et skarpt HAWK jord-til-luft luftværnsmissil i ca. 30 graders varme kan få selv den bedste til at svede - lidt ekstra. Det var hvad personalet fra eskadrille 534 gjorde de fire dage på Kreta.

Tekst og billeder, kaptajn K. Nødskov, Chef for Eskadrille 534, Flyvestation Karup

HAWK Afdeling Vest (HAFD-V) med de 4 HAWK eskadriller 531, 532, 533 og 534 og HAFD-V mobile værksted kaldet Direct Support Unit (DSU) gennemførte i perioden 16-23 MAJ 1996 NATO's taktiske skydninger (TACFIR) for missilsystemer på NATO MISSILE FIRING INSTALLATION (NAMFI) på Kreta.

Luftværnsgruppen har deltaget i NATO's årlige skydninger med både NIKE og HAWK missiluftforsvarssystemerne, hvor de er blevet gennemført på:

McGregor Range, New Mexico, USA
1965 - 1968

Salto di Quirra, Sardinien, Italien
1970 - 1974

Centre d'Essais des Landes, Frankrig
1975 - 1980

NAMFI, Kreta, Grækenland
1980 -

NAMFI er en NATO installation til afskydning af jord til luft missiler, og bliver bl.a. brugt til afskydning af PATRIOT og HAWK missiler. NAMFI bliver betalt af de deltagende nationer som p.t. er Belgien, Grækenland, Holland, Tyskland og Danmark. De samme nationer bidrager med officerer eller befalingsmænd til det faste hold af evaluatore, der er ansat ved NAMFI. For tiden har Danmark udstationeret seniorsergent D. Frost som evaluator på NAMFI, og i perioden hvor danske enheder gennemførte TACFIR bidrog Flyvertaktisk Kommando med endnu en evaluator.



Forfatteren kaptajn K. Nødskov

Formål

Det er fra centralt hold i NATO bestemt, at alle missilenheder tilmeldt NATO hvert andet år skal gennemføre TACFIR. Formålet med TACFIR er:

- at gennemføre en missilafskydning i et taktisk miljø,
- at bedømme enhedens professionelle niveau vedrørende systemklargøring, betjening og procedurer i forbindelse med en taktisk deployering,
- at kvalificere taktiske kontrol officerer (TCO) til fuldt operativ status,
- at indsamle data om missilernes pålidelighed, samt
- at tilvejebringe grundlag for vurdering af evt. tekniske eller proce-

duremæssige forbedringer af systemet. TACFIR gennemføres som en NATO TACTICAL EVALUATION (TACEVAL), idet der dog udelukkende fokuseres på operationer, teknisk støtte og Command and Control. Resultatet af TACFIR indgår således i den næste TACEVAL rapport, hvilket understreger vigtigheden af at TACFIR gennemføres tilfredsstillende.

Træning

Inden enhederne gennemfører TACFIR på Kreta, er der i alle enheder gennemført omfattende forberedelser. Programmet for afvikling af TACFIR er kendt, og alle faser er trænet flere gange. Alle enheder har gennemført 2-4 lokale træninger og derudover har HAFD-V evalueret alle enheder 2 gange inden afgang til Kreta. Disse forberedelser kan i virkeligheden sammenlignes med enhver anden forberedelse til indsættelse i en aktuel situation.

TACTICAL FIRING

TACFIR gennemføres som et fast program over 4 dage, og grundlæggende drejer det sig om at gennemføre en deployering med det udleverede udstyr, og klargøre det til skydning inden for en fastsat tid. Dernæst evalueres enhedens evne til at skyde fjendtlige flyvemaskiner ned, hvor der samtidig lægges stor vægt på beskyttelse af egne fly. Evalueringen afsluttes med afskydning af et missil i en taktisk situation, hvor den taktiske officer gennemfører et krigslignende scenarie. Målet, der skydes imod, er et slæbemål trukket af en fjernstyret drone, der kontinuerligt transmitterer data tilbage, med henblik på at indsamle missildata og samtidigt sikre at skydningen gennemføres sikkert. Til sidst modtager enheden en overordnet karakter i form af EX-



Dronen klargøres og afprøves i motorprøvestand i dagene før den skal flyve. Efter hver flyvetur lander dronen i Middelhavet med faldskærm. Den bliver samlet op med helikopter, renses og klargjort til endnu en tur.

CELLENT (EX), SATISFACTORY (ST), MARGINAL (MA) eller UNSATISFACTORY (UN), baseret på 10 delkarakterer i discipliner inden for operationer, teknisk støtte, Command and Control samt en vurdering af soldaternes militære opførsel og motivation. Målet er opnåelse af minimum ST, helst EX mens karaktererne MA og UN er under forventet standard, og ikke er noget man stræber efter.

Fire spændende dage

Følgende er en beskrivelse dækker perioden 23-31 maj, hvor Eskadrille 532 og 534 gennemførte TACFIR,

med særlig vægt på min egen enhed, Eskadrille 534.

Dag 1, overdragelse af udstyret.

Den første dag er en forholdsvis let dag. Dagen starter med en INBRIEFING, hvor lederen af evaluatorholdet byder velkommen og gennemgår ugens program, samt de seneste rettelser til NAMFI Standard Operation Procedures (SOP). Denne omfatter det faste program for afvikling af TACFIR, samt de sikkerhedsregler der er forbundet med skarpskydning med missiler. TACFIR er et nyt koncept for afvikling af de taktiske skyd-

ninger, og som følge heraf kommer der jævnligt rettelser til det fastsatte program. For vores vedkommende var der en proceduremæssig rettelser for 2. dagens program, samt at der kun var 10 lastbiler til rådighed, i stedet for de 12 lastbiler som NAMFI SOP foreskriver. Derfor var vi nødt til at lave om på den planlagte kolonnestruktur, og efter aftale med evaluator blev vi nødt til at efterlade den ene reservegenerator. Det var ikke noget problem, da vi skulle deployere tilbage til samme område, og det blev da også accepteret af evaluator. Efter INBRIEFING starter evalueringen af enheden, hvilket vil sige, at alt hvad enheder foretager sig, kan fremgå af



De fire besætningsmedlemmer fra Eskadrille 534, der styrede årets affyring er forrest, premierløjtnant C.N. Pedersen (TCO), bagerst fra v. sergent P.M. Jensen (TCA), flyveroverkonstabel C.T. Rasmussen (radaroperatør) og flyveroverkonstabel M. Guldbland (computertekniker).

den afsluttende rapport. Enheden skal derefter agere som var man i en krigssituation, og alle beslutninger skal træffes med det mål at optimere luftforsvarsoperationerne.

Dernæst overdrager evaluatorene HAWK udstyret til de deltagende enheder. Danmark gennemfører TACFIR med en Fire Unit Bravo, hvilket vil sige en kontrolvogn, en søgeradar, en målfølgeradar, to afskydningsramper (launcher), øvelsesmissiler samt en loader, som er et lille køretøj beregnet til at lægge missilerne på launcherne. Ved overdragelse gennemfører evaluatør en test af om systemet er operativt, og først når hele systemet er operativt kan det overdrages til enheden. Eskadrille (ESK) 534 havde ingen fejl under overdragelsen og modtog systemet efter kun 1½ time. ESK 532, som opererede på en site ved siden af, havde en fejl på computeren i kontrolvognen, og de modtog først systemet noget senere.

Programmet for dag 2 bestod af en deployering, så derfor var det vigtigt at klargøre så meget som muligt til deployering på dag 1. Alle chauffører blev omskølet til de fremmede lastbiler, og den endelige kolonnestruktur blev fastsat. Ligeledes blev der fordelt sløringsnet, pløkke og rafter til alle komponenter, der blev fordelt kabelstativer, tekniske manualer og testudstyr. En omfattende proces, der skulle gennemføres til mindste detalje, for når deployeringen iværksættes, gennemføres den på tid, og så

er der ikke tid til at finde de sidste ting. En anden vigtig detalje var, at på 2. dagen skulle ESK deployere til en Ready To Move Position. Her skulle ESK aflevere en liste over fejl og mangler ved udstyret til evaluatør, for derved at demonstrere at ESK havde detaljeret kendskab til udstyrets status. Udstyret, der anvendes på Kreta, er ikke af samme standard som vores eget, så derfor blev listerne over fejl og mangler meget omfattende, men alt skulle skrives ned, så det ikke kunne bruges imod os i en evaluering. Som eksempler på typiske fejl på udstyret kan nævnes trailere uden bremsetryk, manglende lys på trailere, manglende dæksler og covers, utætte hydraulikslanger, løstsiddende 12 volts batterier o.s.v.

På dag 1, efter overdragelse af udstyret til ESK 534, observeredes en fejl på Launcher 1, den kunne ikke dreje horisontalt. ESK iværksatte straks fejlfinding, og DSU blev informeret. Fejlen viste sig at være relativ simpel, og efter ½ time var et chassis udskiftet og fejlen rettet. Derefter var begge ESK færdig med deres forberedelser, og blev beordret til at slukke udstyret ned, og forlade siten.

Dag 2, sammenpakning af udstyret.

Kl. 0530 på dag 2 afgik et lille hold på 8 mand fra hver ESK til siten for at starte udstyret og varme det op. 1

time senere ankom resten af personalet, hvorefter evaluering kunne begynde. Begge ESK blev beordret til at klargøre udstyret til operationer, også kaldet Blazing Skies. Blazing Skies er den ordre, der anvendes, når våbensystemet simuleres klargjort til skydning, i modsætning til hvis våbensystemet med missiler er armeret til skydning. I så fald anvendes ordren Battle Stations. Efter ca. 1½ time meldte ESK 532 Blazing Skies og kort tid efter var også ESK 534 klar. Umiddelbart efter blev først ESK 532 og sidenhen ESK 534 beordret til at pakke udstyret og køre det til en Ready to Move position. Kravet for sammenpakning af udstyret er 1 time og 15 minutter og ESK 534 kom ud på 53 min. vel og mærke i 33 graders varme under en bagende sol iført kampuniform, hjelm, basis og våben. Under disse konditioner anbefalede lægen, at alle mindst skulle drikke 1 liter vand i timen, og alle fulgte villigt dette råd.

Derefter kørte begge ESK til Ready to Move positionen, som var et område ikke langt fra siten. Her iværksattes sløring og nærsikring af kolonnen. Umiddelbart efter modtog ESK en Movement Warning Order, som indeholder en ordre om at forberede deployering til en given site. Ved modtagelsen af denne afsendes et recognosceringshold til gennemførelse af en recognoscering af den nye site position. Sideløbende modtog ESK et signal om en forøget trussels-



*Bird Away
(Fuglen er fløjet)
Target Range 35
km (Afstand til
målet 35 km) -
Premierløjtnant
C.N. Pedersen,
fra Eskadrille
534 har afskudt
missilet mod
slæbemålet, som
trækkes af
dronen.*

situation, som omfattede en ordre til at gøre alle missiler operative. Dette var signalet til at pakke 2 skarpe missiler ud af containere og gøre dem operative. Dette foregik i en lille dal, hvor temperaturen var ekstremt høj. ESK 534 gennemførte klargøringen af begge missiler med 6 mand på gennemsnitligt 38 min pr. missil. Kravet er 1:25 time. I løbet af denne korte periode drak de 6 mand 14 liter vand, for ikke at få solstik. Efter at de skarpe missiler var klargjort og kørt ind i kolonnen meldte ESK sig klar i Ready to Move positionen og afleverede de allerede klargjorte lister over fejl og mangler. Begge ESK blev herefter kontrolleret af evaluator og klarmeldingerne blev godkendt. Sideløbende var recognosceringsholdene færdige, og dermed var dagens arbejde færdigt.

Dag 3, opstilling af udstyret.

Næste morgen genetablerede ESK samme status som dagen før, og gjorde klar til at køre. Det vil sige, at ESK fjernede sløringen fra bilerne, chaufførerne klargjorde lastbilerne og vognkommandørerne nærsikrede kolonnen. Derefter blev begge ESK, med 5 min. mellemrum, beordret til at køre til den nye site og stille udstyret op. Dette er en af 2 primære områder, der evalueres under TACFIR. Enhedernes evne, til at køre til en ny position og gøre udstyret klar på kortest mulige tid, er afgørende i krigsoperationer, og personellet i begge ESK var højt motiverede for at vise deres bedste. Ved ankomst til siten blev ESK modtaget af recognosceringsholdet, som udpegede positionerne for hvert stykke udstyr, hvorefter opstillingen be-

gyndte, igen i ca. 30 graders varme iført kampuniform, hjelm, basis og våben. Ingen af ESK oplevede alvorlige problemer med udstyret, og ESK 532 og 534 meldte sig klar efter henholdsvis 1:49 time og 1:58 time. Kravet til denne opstilling af 2:30 timer, og de 2 enheder var de første der gennemførte denne opstilling på NAMFI på under 2 timer, begge med fuldt operative våbensystemer.

Derefter overgik TACFIR til Mission Execution fasen, som omfatter evaluering af luftforsvarsoperationer, samt ESK evne til at fjerne HANG FIRE missiler og genladning af missiler på launcherne. Kravet for at fjerne HANG FIRE missiler og genladning er 25 min. respektivt. ESK 534 klarede det på henholdsvis 8 og 6 min., hvilket er meget godt. Sideløbende skulle besætningen i kontrolvognen gennemføre et taktisk scenarie (WAR-GAME) som blev udført ved hjælp af den indbyggede simulator i våbensystemet. Disse scenarier er meget intensive og omfatter alle former for elektronisk krigsførelse, med vægt på beskyttelse af egne fly. Begge ESK skød alle de fjendtlige fly ned, og høstede stor anerkendelse for præstationerne.

Begge ESK blev beordret til at slukke udstyret, hvorefter dagens arbejde var ovre.

Dag 4, missilafskydning.

Den fjerde dag er det absolutte højdepunkt for hele TACFIR. Dette er dagen, hvor der skydes mod slæbemålet trukket af den udsendte drone, men inden da skal udstyret checkes ud. Kl. 0530 om morgenen afgår igen 8 mand fra hver ESK til opvarmning af udstyret, og 1 time senere afgår

resten af ESK. Efter at udstyret er varmet op har begge ESK 1 time til at checke det man ønsker på udstyret. Typisk kontrolleres søgeradaren og afskydningskredsløbet, samt de kredsløb der bruges til at destruere missilet, mens det er i luften. Dette anvendes under hver afskydning for at til sikre at missilet destrueres, og ikke farer vildt omkring i luftrummet. Efter 1 time var begge ESK klar til at modtage ordren Battle Stations. Der gik imidlertid 4 timer, inden det kunne lade sig gøre, fordi luftrummet skulle spærres af. Luftrummet kontrolleres centralt fra flyvekontrollen i Brussels, og sagsbehandlingen af flyveplaner og luftrumsreservationer varer omtrent 3 timer. Men langt om længe blev luftrummet tildelt til missilafskydning, og dronen kunne sendes afsted. Begge ESK blev beordret Battle Stations, hvorefter missilerne blev armeret. I de næste 40 min gennemførte de operative besætninger et live scenarie, hvor dronen fløj forskellige profiler, som både ven og fjende, og i sidste tilfælde iværksatte TCO engagement. Evaluator greb ind, hvis han ikke ønskede, at der skulle skydes endnu, og da evaluator havde set det han ønskede, lod de den ene ESK skyde på dronens slæbemål. Det er desværre således, at der kun er tildelt ét missil til hver 2 ESK, så derfor trækkes der lod om, hvem der skal skyde. Udfaldet af lodtrækningen kendes først når TCO iværksætter engagement. Hvis TCO ikke bliver stoppet af evaluator under nedtælling til "FIRE" gennemføres skuddet. Ved intercept eller umiddelbart efter beordres COMMAND DESTRICT, for at til sikre at missilet er detoneret. Men dermed ophører evalueringen ikke.



CWAR søgeradar under Battle Stations i færd med at opdage dronen. Bemærk, at radaren er sløret, en ny ting i forhold til tidligere år.

TCO skal fortsætte luftkrigen, og fortsat engagere alle fjendtlige fly og først når evaluatør beordrer et lavere luftforsvarsberedskab, kan TCO beordre terminering af BATTLE STATIONS, og desarmere de tilbageværende 3 missiler.

Men dermed stopper evalueringen ikke. Som et led i TACFIR skal de 3 resterende missiler pakkes ned i containere igen, udstyret skal afsløres, lastbiler afleveres og alle det lånte testudstyr og manualer skal afleveres tilbage. Først ved OUTBRIEFING er TACFIR slut.

Resultatet.

Samme dag, meget senere, stiller ESK nøglepersonel til outbriefing ved

NAMFI Headquarters, selvfølgelig meget spændte på resultatet. Vi vidste at begge ESK havde gennemført de primære ting som deployeringen og simulatorprogrammet tilfredsstillende, men der altid en vis usikkerhed om, hvor mange detaljer evaluatør hæfter sig ved. ESK 534 fik karakteren en "meget stor SATISFACTORY", mens ESK 532 som den første ESK fik karakteren EXCELLENT, som den første ESK efter det nye koncept for afvikling af de taktiske skydninger blev indført. Alt i alt et meget tilfredsstillende resultat.

Afslutningsvis kan det siges at HAFD-V med fire ESK har gennemført TACFIR med et meget tilfredsstillende resultat. HAFD-V med de fire ESK 531, 532, 533 og 534 er den

første HAFD (WING) blandt de deltagende nationer, hvor:

- Der tildeles den overordnede karakter EXCELLENT til en enhed.
 - alle enheder bestod TACFIR,
 - alle enheder bestod simulatorprogrammer,
 - alle enheder havde gode tider ved sammenpakning,
 - alle enheder havde meget gode tider ved udpakning af missiler fra containere.
 - alle enheder havde meget gode tider ved HANG FIRE og RELOADING.
 - 2 første enheder der stillede udstyret op på under 2 timer.
- Alt i alt en meget tilfredsstillende indsats, hvor dette års pokal tildeles ESK 532, som ønskes tillykke med det gode resultat.

Langt fra førstepladsen

Danmark placerer sig nederst på skalaen når udgifterne til forsvaret skal gøres op i forhold til vore allierede i NATO. Det fremgår af et svar forsvarsminister Hans Hækkerup (S), i forbindelse med et ministersvar, har givet folketingsmedlem Villy Søvndal (SF).

Det er landenes bruttonationalprodukt (BNP), der er brugt som beregningsgrundlag, således at forsvarsudgifterne udregnes, som en procent af BNP. Her lå Danmark som nummer 10 af 15 lande både i 1994 og 1995.

Generelt faldende

På trods af den nogenlunde faste 10. plads, er forsvarets andel i BNP stadig faldende. I 1994 var procenten 1,82, går man tilbage til 1989 var procenten 2,08. Der er altså sket et fald på 0,26 procentpoint, eller i penge et fald fra 16,356 mia. kr. i 1989 til 15,722 mia. kr. i 1994. I 1995 var forsvarsudgifterne budgetteret til at udgøre 1,74 procent af BNP, eller i penge 15,558 mia. kr.

Grækenland er det land i NATO, der har den største procentvise udgift til forsvaret i forhold til sit BNP, nemlig 4,54 procent efterfulgt af Tyrkiet med 3,58 procent. I den modsatte ende af skalaen ligger Island med 0 procent og Luxemburg med 0,97 procent.

13 af medlemslandene har ladet deres forsvarsbudgetter falde i 1994. Til eksempel er beskæringen i USA på 1,54 procentpoint i forhold til 1989, svarende til godt og vel 60,6 mia. US dollars eller ca. 330 mia. kr.

I rækken af spareivrige lande placerer Danmark sig på 11. pladsen. Hvorfor placeringen ikke er bedre, begrundes forsvarsministeren med, at Danmarks forsvarsudgifter som procent af BNP er relativt lave.

Kilde FOVnyhedsbrev

Flyvestation Skrydstrup

Det var en forrygende flyveudstilling

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

De garvede folk var der allerede fra morgenstunden. Under en blygrå himmel samledes de ved Flyvestation Skrydstrups hovedvagt. Målet for dem var et, og kun et, at fotografere flyvemaskiner, og det vel og mærke uden forstyrrende elementer på billedet, så som mennesker. Chefen for Flyvestation Skrydstrup Adjudantursektion, premierløjtnant Dall, havde fået til opgave, at sørge for, at de kom ind på Flyvestationen i samlet flok. Det kom de, og der var taget hul på dagen.

Menneskebølge

Ved halv nitiden var det en mindre bølge, der skyllede ind over Flyvestationen. I løbet af en times tid voksede den til en brådsø. Ethvert gæt om, hvor mange, der har været inde for hegnet denne tredje søndag i juni vil være forkert, men sådan en 60.000 til 70.000 kan det vel blive til.

Noget af det første de så, var de civile fly, der kom flyvende ind. Så

kom Cimber Air, landsdelens lokale luftfartsselskab med sin ATR-42-50 fulgt af en dansk C-130 Hercules med ca. 80 gæster fra Østdanmark, og så gik modellflyverne i gang. Klokkeren 1001 kom Dansk Veteranfly Samling med sin perlerække af danskbyggede KZ-fly. Ikke et øje tørt. De gav den i luftrummet et stykke tid, så alle kunne få lejlighed til at beundre dette flotte flyvende museum.

Static Display

Vi elsker disse engelske udtryk. Statisk udstilling lyder måske heller ikke helt så flot, men flot var det. En lang række af jetkampfly og helikoptere, sidstnævnte med opgaver fra redning af mennesker, til nedkæmpelse af panser. Nostalgiske gensyn var der i rækken, så som den gamle engelske Wessex helikopter og den heller ikke helt nye A-6 Intruder. Rækken var alenlang. Det mest moderne var den amerikanske F-15J EAGLE, Luftoverlegenhedsjager, og så er det jo ikke så tit, at vi ser en Tomcat F-14 her på egnen. Det samme gælder for den engelske Sea Harrier, som i øvrigt

senere gav en usædvanlig larmende, og spændende opvisning.

Alt, hvad der på en eller anden måde har med flyvning at gøre deltog i udstillingsområdet, hjemmeværn, Center Mobilium fra Billund. Vi så L/70 kanonluftforsvarssystemet stillet op. -For sidste gang, mente en af deltagerne.

De store fly på Static Display er altid et trækplaster. E-3A Sentry, NATOs eget kontrol- og varslingsfly, nemmere kaldet AWAC, holdt åbent hus. Vi skridtede køen af. 250 m. var den. Af en eller anden grund havde den samme længde i flere timer. Imponerende. Bag Sentry'en holdt en KC-135 Stratotanker. Trods sin størrelse et meget smukt fly, der havde masser af beundrere. Eskadrille 727 havde møvet en F-16 op foran Sentry'en. Det var en glimrende ide. Dels fik man masser af besøgende, og dels var der livlig handel ved eskadrillens lille bod. Ved siden af stod så transportflyet over alle transportfly, Douglas DC-3, med alle tilnavnene, DAKOTA Gooney Bird, C-47 osv. Flyet er blevet malet om i SAS farver fra dengang. Sølvfarvet og med SAS gamle logo. Det ser ud af noget. DC-



Så er IHAW-eskadrillen stillet op, og man venter kun på publikum.



Eskadrille 727 brugte deres lille bord, hvorfra et publikum dagen igennem populært tiltag.

3 Vennernes lille bod solgte spændende ting fra Yo-Yo'er til trøjer og krus, alt sammen med DC-3 på, og med det ene formål, at holde det gamle fly flyvende. Efter denne søndag bliver der nok til en slat brændstof til næste tur, eller et nyt halehjul.

På et tidspunkt var Eskadrille 721 repræsenteret med ikke mindre end tre transportfly. Halenummer B-678, det er den C-130 der oftest kommer til Jylland. En af besætningsmedlemmerne påstod, at det var fordi, det var den mest driftssikre. Halenummer B-680 var der også sammen med halenummer F-313. Det så rigtig flot ud. Grunden til at der var to C-130 var ikke flottenhejmeri fra eskadrillens side, men at B-678 skulle kaste Jægere ud med faldskærm.

Civilt islæt

Det civile islæt bestod af de civile fly der kom flyvende til udstillingen. Det svævefly, der deltog i Flying Display, Mærsk Air og så som nævnt Cimber Air. Luftfartsselskabets logo, en hornet vikingehjælm, med æl viser lidt om det lille familieselskabs stædige forlangen at være med på markedet. Sidst er man gået i samarbejde med det lidt større Lufthansa. Man er stolt af at være 100% danskejet og have fødderne plantet solidt i den jyske (læs alsiske) muld. Cimbers flåde består af de franskbyggede ATR-42 turbojetfly. Amerikanerne søgte for ikke længe siden at tage certificeringen fra flyet, fordi det ikke



E-3A Sentry, NATO's eget luftbårne varslings- og overvågningsystem var et rigtig konstant mellem 150 og 200 m lang. Sønderjyder er stædige og har en engelsk og de nåede det. Men det tog lang tid.

kunne flyve i skyer med is i. Det er der ingen fly der kan i længere tid, heller ikke ATR-42. En nedstyrtning, hvor is spillede en rolle, men hvor menneskelig mishandling af situationen, spillede hovedrollen, var årsagen til det amerikanske skridt. Flyet blev efter strenge tests frikendt og ingen behøver at betænke sig på

at sætte sig i sædet i det komfortable fly. Cimber var en hyggelig nyhed den dag i Skrydstrup.

Ingen hæmminger

Vi kiggede indenfor i Eskadrille 730. Eskadrillechef G.T. Brødsgaard (GET) var ifærd med at debriefe den just

16 Fighting Falcon som reklamesøjle for
 en solgt eskadrille-mærker, og hvor
 en mulighed til at kigge ned i et F-16 cockpit. Et



gennemførte flyveopvisning med 10
 stk. danske F-16. I telefonen gav han
 udtryk for sin generelle tilfredshed,
 men mente, at blandt andet fyrvær-
 keriet på jorden ikke havde virket
 helt perfekt under flyenes angreb på
 flyvestationen.

Vi så de ubeskedne, og meget lar-
 mende 10 F-16 gennemføre et pro-
 gram, deres eskadrillechef nok kunne
 være tilfreds med. Eneste minus, de
 kom ind fra øst. Det ødelagde de
 fleste fotografers billeder. Så ikke
 mere ondt om det. Det var flot. Så fem
 minutter i 11 kom de ind til angreb
 på flyvestationen.

Du godeste. Begge fingre i ørerne
 og et sug i maven. Fyrværkeriet, som
 skulle illudere de eksploderende bom-
 ber var ind imellem meget livagtigt.
 Ingen publikummer kunne ane no-
 get om, hvornår bomberne skulle
 springe, men effekten var ganske god.

Lad os ikke glemme Baby Blue, de
 fire T-17 fra Flyveskolen på Flyvesta-
 tion Karup. De larmer ikke, de fylder
 ikke meget, men de kan flyve forma-
 tionsflyvning, så det ser spændende
 ud, og det gjorde de så. Deres flyv-



publikumshit. Dagen igennem var køen
 dighed. De ville se vidunderet indefra,

Det italienske flyvevåbens Aerobic
 Team "Frecce Tricolori" i gang med
 deres fantastiske opvisning. Selv
 garvede feinschmeckere der har
 mange airshows bag sig, måtte
 overgive sig. Det tilskuerne på
 betonen var vidner til, var flyvekunst
 af højeste klasse. Begejstringen
 kendte da heller ingen grænser.
 (Fotos N.-M. Schaiffel Nielsen).



Et kig ned langs Static Display. Vi er ikke langt henne på formiddagen og allerede nu myldrer det med besøgende. Samtidig brød skyerne mere og mere op.

ning frem mod publikum og opsplittningen og væk inden de når ind over tilskuerne var flot. Solflyvningen af Luftwaffes F-4F fra Jagdgeschwader 73, var imponerende. Dette store rygende gespenst af et jagerfly må kunne jage en skræk i livet på hvem som helst bare ved sin tilstedeværelse.

Helikopterne er som vanligt elegante at se i luften. Hughes H-500 fra Hærens Flyvetjeneste, kom 'skøjtende' sidelæns og rundt om sig selv ned langs publikum. Man behøver ikke være en F-4F for at få interessen. SAR helikopterne fik den interesse de fortjener.

Formationsflyvning er et af højdepunkterne ved ethvert åbent hus. I år var det polske S-11 ISKRA Team med. Med en nyhed følger selvfølgelig også en større interesse. ISKRA tilfredsstillende Deres udsendtes krav til, hvad et fly med 1.100 hk. kan levere. Deres samlede loops, forbi-flyvninger, vendinger osv. så gennemførte ud. Det skyldes ikke nogen tilfældighed. Oberstløjtnant Fibingier Ireneusz fortalte, at enheden havde brugt hele lørdagen til at gennemgå programmet endnu engang.

-Når det skal lykkes, er den slags hårdt arbejde. Polakkerne havde overhovedet ingen lyst til at falde igen

nem i det fine selskab de var havnet i

Forrygende afslutning

Efter det svenske TEAM 60 havde vist dere flotte program i luften, afløst af det hollandske PC-7 demonstrationshold, kom dagens højdepunkt - Frece Tricolori - du godeste! Selv de mest kræsne besøgende måtte overgive sig. Det var flyveopvisning. Vi vover udtrykket kunst, i højeste klasse. Alles øjne var rettet mod himlen under hele opvisningen - Flyvestation Skrydstrup havde gjort det igen. Det var flot.



Nostalgien fik sit den dag på Flyvestation Skrydstrup. Pludselig tonede den gamle C-47 DAKOTA frem under halen på Eskadrille 721's C-130 Hercules. Nymalet i SAS gamle farver med navnet 'ARV Viking' stod ex Flyvevåbenhalenummer K-682 og så flot ud i solen. DC-3 Vennerne, der holder det gamle fly i luften må betegnes som, - Rigtige Venner!

Flyvestation Vandel

Positive reaktioner fra arbejdsmarkedet

Stampersonel og civile på Flyvestation Vandel har travlt med at finde en ny fremtid - Lufthavnen i Billund er oplagt mulighed

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

Både stampersonel og civile på Flyvestation Vandel føler sig klemte for tiden. Det er småt med positive oplevelser. Tankerne kredser meget omkring emnerne. -Hvor skal jeg flytte hen? -Skal jeg flytte? -Kan det betale sig at flytte? -Kan mand/kone få arbejde? -Hvad med børnenes skolegang/pasningsmuligheder?

Positive meldinger

Personale & Servicekontoret har direkte henvendelser fra et slagteri og en enmandsfirma, der begge ønskede at beskæftige en eller flere. Direkte henvendelser fra andre firmaer om beskæftigelse af enkeltpersoner fin-

der også sted. Man kan glæde sig over, at det private arbejdsmarked er positivt interesseret.

Den bedste oplevelse til dato var besøget på Billund Lufthavn. Lufthavnen er i gang med en udvidelse til i første omgang 600 mio. kr. Inden år 2000 skal der være plads til at handle 3,5 mio. passagerer og en større mængde luftfragt.

Direkte møde

Personalechef John Adolf sagde jatak til at tage imod civile og militært ansatte, som måske kunne tænke sig at blive en af de ca. 300 lufthavnen skal ansætte i fremtiden. Ca. 35 mødte op til informationsmødet i lufthavnen. Her blev der talt direkte til deltagerne.

Udsagnene var klare. -Vi er en servicevirksomhed. Alle smiler til

kunderne, og alle, gentager alle, gør deres for at vore kunder føler sig godt tilpas. -Vi driver lufthavn 365 dage om året i døgnets 24 timer. -Vi forventer, at man kan lide at arbejde sammen med andre, og at man er serviceminded.

-Hvis man ikke kan lide andre mennesker og forskellige arbejdstider, så skal man nok ikke søge ind hos os. Klar, men venlig og positiv, tale i juni måned.

Tiden holdt ikke

De tre afdelingsledere, der dækkede hvert sit område fortalte om krav, arbejdsopgaver og avancementmuligheder. De var alle tre begyndt som portører. For mange mange år siden. De lagde ikke skjul på, at der blandt de ansatte var mange der havde en baggrund i Flyvevåbnet. De lagde heller ikke skjul på, at det at have været ansat i Flyvevåbnet var en fordel.

Mødet begyndte klokken ni og skulle være slut klokken 11. Der var ikke planlagt nogen rundvisning. Det blev til rundvisning, man delte op i hold efter interesse, og de sidste returnerede til Flyvestation Vandel klokken 1330.

Fra personalechef John Adolf lød det. -Der er flere iblandt jeg gerne vil tale med. Han havde endnu ikke modtaget nogen ansøgning. Fra nogle af personalet lød det. -Der kunne jeg ikke tænke mig at arbejde. Der er for mange skiftende tider. Fra endnu flere lød det. -Det var interessant, jeg overvejer at sende en ansøgning. Enkelte har sendt deres. Den generelle tilbagemelding lyder. -Det var en god dag!



Personalechef John Adolf briefer de meget koncentrerede tilhørere. Han var meget direkte i sin fremlægning af lufthavnens krav til medarbejdere, -I skal kunne lide at arbejde med mennesker. Vore kunder skal kunne lide at komme her, det er dem vi lever af!

Brikby

Afskedsøvelse - exit Eskadrille 664

Eskadrille 664 på Flyvestation Vandel har holdt sin sidste øvelse

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

For en gangs skyld er vejret godt. Der blæser en strid vind ind ude fra Nord-søen. Her i Brikby hersker en underlig stemning. Det er sent fredag eftermiddag. Solen skinner ned over Brikby, et underligt navn. Byen eksisterer ikke på noget landkort. Det har et rådhus, hvor klokken er gået i stå 12 minutter over et. Her er gade navne, men her bor ingen mennesker. Alle husene er nye, men vinduerne har skodder for. En helt nybygget by uden beboere og med en spøgelsesagtig stemning. Pludselig brydes stemningen. Fire tyskere kommer trækkende med deres cykler gennem gaden. De hilser høfligt Guten Tag, hilsenen besvarer med samme høflighed. Her er underligt. På den anden side synes stedet valgt til at gennemføre den sidste øvelse for en enhed der skal nedlægges, stemningen passer.

Børsmose

Brikby ligger ikke så langt fra Børsmose skole. Her er premierløjtnant og fungerende sektionschef for Stationssektionen, O. Brandt og kaptajn af reserven og chef for Eskadrille 664, Jensen i gang med at planlægge Eskadrille 664 sidste øvelse, i bykamp. Brikby er nemlig en af Europas mest moderne nærkampbyer. Her er indbygget alle de ubehageligheder/behageligheder, der skal til når der drejer sig om at angribe/forsvare en by. Inde i husene er der bygget forsvarsstillinger, som vil gøre en indtrængen meget vanskelig. Under byen

er der et kloakanlæg, som deltagerne kan bruge til at rykke frem gennem. Skal selvtilliden afprøves går turen over tage, gennem loftsrum, ned gennem etagerne og op igen. Er man kommet helskindet igennem, så har man selvtilliden i orden.

Skolen

I Børsmose nedlagte skole sidder eskadrillens forsyningsbefalingsmand, oversergent af reserven, Palle Sørensen. Lige nu er han ved at få styr på sine forsyninger. I løbet af de næste par timer venter han, at resten af eskadrillens ca. 30 deltagere i øvelsen dukker op. De har været på Fly-

vestation Vandel de sidste par dage og gjort klar til denne sidste prøvelse inden man skilles.

-Hvad med din egen fremtid i Flyvevåbnet? Spørger vi. —På nuværende tidspunkt har jeg sagt ja til at lade mig flytte til Flyvestation Aalborg, siger Palle Sørensen. -Jeg har været utrolig glad for mine ti års tjeneste i Vandel. Her kendte jeg efterhånden alle dem, jeg skulle bruge når opgaverne skulle løses. Man var så dejlig fri for al papirnusseriet. Alle kendte alle, og alle var hjælpsomme. Også selv om vi ikke altid havde papirerne i orden. Jeg håber på, at jeg falder til på Aalborg. Jeg har måske en smule frygt for, at statio-



Fra v. er premierløjtnant Ole Brandt i færd med, sammen med kaptajn Jensen at planlægge morgendagens ubehageligheder for de øvelsesdeltagere, der stadig lever under fredsforhold på Flyvestation Vandel.

Udnævnelse af pilotoperative officerer

nens størrelse kan gøre det lidt sværere at tilpasse sig de, måske, mere bureaukratiske forhold. Vi får se, slutter Palle Sørensen.

Tankerne om at flytte enhedsvis synes at være ved at tone bort i lyset af Flyvevåbnets virkelighed.

God øvelse

Lørdag og søndag blev der ført bykamp ekscersemæssigt, så alle fik mest muligt ud af henholdsvis at angribe eller forsvare Brikby. Søndag aften var der afskedsmiddag på Flyvestation Vandel, hvor man havde inviteret eskadrillens samarbejdspartnere gennem de mange år. Mandag var det så tid at rejse hjem efter endt sommerkursus. -Men, sagde Palle Sørensen, - Jeg kommer til Vandel for at aflevere, så der er ingen grund til at tage endelig afsked med vore bekendte, før det er nødvendigt.

Kirken midt i ingenting

Midt i klitter og ingenting ligger Børsmose Kirke. Den er bygget omkring århundredskiftet. I dag ligger den i ingenmandsland. Det vil sige midt i det militære øvelseterræn i Oksbøl. Vi kiggede indenfor på den velholdte kirkegård, hvor vi mødte hr. Christensen. Han var på kirkegården for at se til sin fars grav. -Vi er jo en del, der stadig kommer her. Det er ikke det samme som før 1967, hvor området blev eksproprieret til militært øvelseterræn. En gang om måneden holdes der stadig gudstjeneste, i hvert fald om sommeren. Om vinteren er det for koldt. Det er for resten længe siden den sidste er blevet begravet her, men vi passer altså stadig på stedet. Vi drog videre, belært om, at 30 år sletter ikke alle spor.



Fra v. er det premierløjtnanterne, J. Eilersen, U.T. Østergaard, B. Bayer, E. Bomberg, C. Villadsen, H.R. Kanstrup, A.P. Holm, J. Aaen, K. Soelmark, J. Brøndsted, H.H. Oldenburg, E. Elung-Jensen, A. Berggrein, S.K. Samuelsen og J.O. Sørensen.

Foto: Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værlose.

Af Oberstløjtnant S.C. Falkbøll Flyvevåbnets Officersskole

I overværelsen af Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP), familie, venner og repræsentanter for legatdonorer, blev 15 kadetter fra klasse "TYKKE Bertha" på Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) udnævnt til premierløjtnanter (PL) af linien i Flyvevåbnet (FLV).

Klassen, der er den sidste af Pilot- og Officersgrunduddannelsen (Overgangsuddannelse) (OPOGU), begyndte for ca. 2 år siden på Officersgrunduddannelsen med et mønster, hvor den teoretiske uddannelse ved FLOS har været afbrudt af perioder med praktisk tjeneste og uddannelse ("VOF": Vedligeholdelse af Ope-

rativ Færdigheder). De nyudnævnte PL tilfører FLV tiltrængt linieofficerspersonel indenfor den pilotoperative linie. De 15 elever, der alle tidligere er uddannet som fuldt operative piloter, er fordelt med 11 F-16 piloter, 3 transportpiloter og 1 helikopterpilot.

Legater m.m.

Ved udnævnelse blev PL E. Elung-Jensen tildelt en legatportion i form af et guldur fra "HOD-LEGATET af 1994 for kadetter på Flyvevåbnets Officersskole".

PL H.R. Kanstrup blev tildelt en legatportion på 1.500 kr. af "Tuborgfondets belønningslegat for kadetter på Flyvevåbnets Officersskole".

PL J. Aaen blev tildelt "Forsvarets Pilotforenings æresplakette".

PL A. Berggrein blev tildelt Dansk Militært Idrætsforbunds elevpræmie.

Fortid og nutid mødtes

Flyvevåbnet er nået til den alder, hvor man har en fortid at mødes om. Det gjorde de forhen- og nuværende varslingsoperatører så i Bækskov i marts.

Tekst og billede, Eva Poulsen, Vojens

Ideen til arrangementet opstod i efteråret 1995. Den store eftersøgning blev sat i gang. De, der skulle findes, var varslingsoperatører, der havde været ansat på radarstationen i perioden fra 1955 - 1996.

Varslingsoperatørerne er civilt ansatte med medlemskab af det tidligere Kvindeligt Flyvekorps indtil 1989, hvor korpset blev omdannet til Tjenestestedskorpset, der i dag er et korps for såvel ansatte som frivillige M/K i Hæren, Søværnet og Flyvevåbnet.

Mange kom

Nuværende ansatte varslingsoperatører fandt frem til 118 personer, fandt adresser på 97. Af dem mødte 44 op ved radarstationen den 23. marts kl. 1300. Alle med store forventninger.

De blev budt velkommen af chefen for eskadrille 602, major Finn Westergaard. En del huskede ham som ung

sergent, den gang for længe siden. Han fortalte om stationens historie fra det manuelle system til det moderne computer-system, med PC'er og hvad dertil hører. Derefter blev de delt op i hold, og en stor rundvisning blev gennemført.

Der var ti, der var ni

Tiden var nu til kaffe og "blødt brød". Under kaffen gennemgik undertegnede, der den 25. majs sidste år, havde været ansat på Bækskov i 25 år, udviklingen i varslingsoperatørernes uddannelser og placeringer op gennem tiden, samt Kvindeligt Flyvekorps og Tjenestestedskorpsets hi-



storie til dato. Overgangen fra gammelt til nyt blev bundet sammen med en videofilm fra begge perioder.

Det blev nævnt, at fra at være ca. 300 varslingsoperatører på landsplan i 1960'erne, er tallet i dag 31, der alle er ansat som tjenestemænd med en afgangsalder på 60 år.

Til slut fik alle foræret bogen om Kvindeligt Flyvekorps, der er skrevet af premierløjtnant Jytte Green. De mange billeder i bogen bragte gode minder frem.



Knap et halvt hundrede yngre og 'lidt' ældre varslingsoperatører samlet til 'Kan-du-huske?' møde på Eskadrille 602, Bækskov.

Meget at tale om

Tiden løb hurtigt og der var mange spørgsmål. Men nu kom vi til det egentlige, nemlig alle skulle til at finde ud af, om de kunne kende hinanden. Nogle havde ikke set hinanden siden 1960.

Arrangementet fortsatte på flyvestation Skrydstrup, hvor en del først skulle indkvarteres, inden den festlige spisning kunne begynde. Det store gruppebillede skulle også tages, inden vi endelig kom til bords. Det tog ikke lang tid at blive rystet sammen, og en meget vellykket aften havde taget sin begyndelse.

Under kaffen kom de gamle billeder frem. En del havde medbragt billedrammerne fyldt med børn, børnebørn, bryllupsbilleder m.v. Det var lidt svært at holde styr på, hvem der hørte til hvem, men festligt var det.

Glemte venskaber genopfrisket

Der var også kommet et par af "de gamle" mænd fra stationen. De havde været behjælpelige med at finde adresser, og så syntes de, det var hyggeligt at mødes igen. Festen varede til kl. 0200.

Søndag morgen kl. 0850 mødtes en del i Skrydstrups Forsamlingsgård til morgenkaffen, idet alle der havde været indkvarteret, skulle have lidt mad, inden den lange tur hjem. Vi andre fra omegnen var med til at underholde.

Snakken gik videre, og alle var enige om, at det havde været et dejligt arrangement, og at mange gamle - glemte - venskaber ville blive genoptaget i fremtiden.

En stor tak til stationen, men ikke mindst, eller først og fremmest til varslingsoperatørerne ved Eskadrille 602, der gav os denne week-end og det gode minde.



For sidste gang havde Cross Servicing teknikkeren kørt sin power unit ud til et C-130 Hercules fly. Også for ham var det en speciel oplevelse, at det skulle være et fly fra det neutrale Sverige, der skulle have den sidste støtte Cross Servicing skulle yde til et transportfly.

Sidste transportfly fra Vandel

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

I et flot solskinsvejr blev det en svensk C-130 Hercules, der blev det sidste militære transportfly der startede fra Flyvestation Vandel, inden bane-systemet blev lukket ned den 1. juli 1996.

Det virkede som noget af et paradoks, at det skulle blive en C-130 fra Flygvapnet, der blev det allersidste transportfly til at forlade Vandel. Halenummer 846 skulle til Sarajevo med danske soldater til IFOR-styrken.

Først sidste år så vi svenske fly deltage i Partnership for Peace øvelsen på Flyvestation Karup. Den første store manifestation af, at sikkerhedspolitikken i Europa er under forandring, så det kan mærkes.

Nu denne 14. juni var flyet landet klokken 0636 UTC. Klokken 0825 gik IFOR styrken om bord og klokken 0839 UTC løftede halenummer 846 hjulene af banen for at bringe sin last af soldater til et af de brændpunkter den ny sikkerhedssituation har skabt. Samtidig havde personalet på Flyvestation Vandel set det sidste transportfly starte.

Topuddannelse til nettopris

Der skal gøres mange overvejelser, før man beslutter sig til at gå i gang med VUT-I for officerer af reserven. Uddannelsen er ingen dans på roser.

**Af kaptajn af reserven
N.O.G.Mannerup, Kontrol- og
Varslingsgruppens stab**

Det er atter ved at være på det tidspunkt, hvor mange officerer af reserven (OF-R) har gjort op med sig selv, om de er rede til at påbegynde et nyt kapitel i deres militære løbebane. Problemstillingen: Skal man søge optagelse på videreuddannelsestrin I for officerer af reserven? - I daglig tale VUT-II

Formålet med denne artikel er at give et kort indblik i de overvejelser, man burde have gjort sig, inden man indsendte sin ansøgning om optagelse på VUT-I, ligesom jeg vil forsøge at give et indblik i, hvad et studium ved Forsvarets Brevskole (FBRS) er.

Jeg vil ikke i denne artikel komme ind på de enkelte fag, hvilket skyldes to forhold. For det første er VUT-I meget forskelligt for hæren, søværnet og flyvevåbnet; og for det andet er studiet ved at blive omstruktureret, hvorfor jeg i så henseende må henviser til de enkelte uddannelsesbestemmelser for nærmere oplysninger herom.

Hvem bestemmer?

I første omgang er det ens personelforvaltende myndighed (regiment, kommando el.lign.), som vurderer, om man findes egnet til optagelse på VUT-I. Dette sker - som altid ved ansøgninger - på baggrund af en FORPUBS. Findes man ikke egnet af den personelforvaltende myndighed, må man se i øjnene, at man ikke bliver optaget. Findes man i stedet egnet, videresendes ansøgningen i påtegnet stand til de enkelte bedømmelsesråd, som på baggrund af FORPUBS'en træffer endelig beslutning om, hvorvidt man kan optages på VUT-I. Processen er imidlertid

lang, og først i løbet af sommeren ved man, om man er så heldig at skulle påbegynde nyt studium i løbet af SEP.

Hvilke overvejelser bør man gøre sig?

Man vil nok altid få tudet ørerne fulde fra tidligere elever, foresatte m.fl., at der kræves en overordentlig stor indsats for at gennemføre VUT-I. Der skal læses mange sider, og der skal løses mange opgaver. Tager man dette alvorligt? - oprigtigt talt! Nej! Alle størrelser er relative, og eftersom mange VUT-I-aspiranter allerede er igang med eller netop har afsluttet en videregående uddannelse, er der vist ikke meget, som kan overraske een. Første forhindring er dermed overstået. Mange får imidlertid hurtigt en lang næse, når man modtager lektion 1. Den er stor - og på sin vis også uoverskuelig; og snart skal det kun blive værre.

Der er utrolig meget, som skal læses igennem, hvilket måske klarest kan forstås ved, at man til hver lektion skal gennemføre op til tre almindelige brevskolelektioner, medens man samtidig skal løse tjenestegrenselektionen - som oftest førervirksomhed eller dermed ligestillet. En lektion er altså ikke noget, man får overstået på nogle få timer. Tværtimod! Man bør som et minimum være indstillet på at skulle anvende én weekend pr. lektion, hvis der ikke bliver tale om anvendelse af mere tid - og til hver lektion har man ca. tre uger.

Når man herefter har fået overbevist sig selv om, at man har det fornødne overskud til at gennemføre VUT-I, er man nødsaget til at tage sine omgivelser i ed. Hér drejer det sig fortrinsvis om familie, venner og bekendte samt arbejdsgiver. Især familien skal dog sættes ind i, hvad det



er, man har tænkt sig at gennemføre. Måske har familien før oplevet, at man har skullet præstere brevskoleopgaver, men eftersom omfanget af VUT-I er stort, og antallet af weekend'er i regi af forsvaret øges, bør man i den grad forklare familien, at prioritering af samvær, aktiviteter m.v. er nødvendig, og det er ikke altid til familiens gunst.

Endelig bør man gøre sig klart, at det kan være besværligt at gennemgå to studier på samme tid - ét ved FBRS og ét ved en videregående læreanstalt. Der kan selvfølgelig argumenteres for, at man som studerende har massevis af fritid, når man først er færdig med dagens undervisning. Hvad man derimod ofte glemmer er, at der er eksaminer, som skal passes - på ny skal der prioriteres!

Er det en katastrofe at komme bagud?

Nej! Ikke hvis man til stadighed har overblik over situationen og overskud til at arbejde med den. Det er altid et spørgsmål om planlægning. På den anden side er katastrofen dog overhængende - specielt jo tættere man kommer på den sidste afleveringsdato. Denne bliver der ikke dispenseret fra.

Hvis man kan se, at man vil komme bagud med sine opgaver, gør man klogest i at tage kontakt til FBRS på



det tidligst mulige tidspunkt. FBRS har generelt forståelse for, at andet end forsvaret kan trænge sig på, men igen skal fristerne og intentionerne overholdes. Samtidig er det en uskrevet regel, at man ikke skal sjofle med sine opgavebesvarelser, eftersom dette giver et kedeligt indtryk af VUT-I-aspiranten. Endelig bør der tages direkte kontakt til den enkelte faglærer, således at denne kan forstå, hvorfor der går længere tid med opgavebesvarelserne.

Forholdet til faglærerne

Det vil næsten være umuligt at forklare, hvorledes man får det bedst mulige forhold til sin faglærer. Der er jo lige så mange faglærere, som der er syn på tilværelsen. Mit bedste råd er imidlertid, at man hurtigst muligt får en dialog i stand, hvadenten denne forsøges etableret telefonisk eller skriftlig. Dog skal man huske på, at den enkelte faglærer - ltnieofficer eller OF-R - også har sine hovedopgaver, som der skal tages hensyn til. Tiden til rådgivning og vejledning er derfor ikke ubegrænset. Samtidig er der visse fag, som lægger op til stor kontakt mellem faglærer og VUT-I-aspirant (fx førervirksomhed, kamp-psykologi, retslære og lign.), medens man i andre fag stort set ikke vil få andet end en rettevejledning.

Sidste brevskolelektion - og hvad så?

Hvis man nu tror, at den hellige grav er velforvaret, så gør man klogt i

hurtigt at tænke anderledes. Nok er brevskoledelen gennemført studiemæssigt, men dette er ikke ensbetydende med, at man er klar til eksamen. Det nytter altså ikke at indtage en sommerferieattitude, medmindre man da tager sine

lektioner og opgavebesvarelser med sig. Især opgavebesvarelserne/-rettelserne vil være overordentlig vigtige at gennemgå gang på gang, eftersom disse ikke må medbringes til eksamen. Det er endvidere nødvendigt at læse på de gennemgåede lektioner; og man kan lige så godt få den holdning, at der bliver stillet spørgsmål i alt. Det gør der nemlig - og igen! Hvis man ikke begynder at repetere i tide, så er forberedelsestiden meget hurtigt et overstået kapitel - og repetition dagen før eksamen lærer man som bekendt intet af.

Eksamen ved FBRS

Skive Kaserne har på grund af sin størrelse været vært ved de senere års eksaminer, idet der hér er mulighed for at samle samtlige elever. Eleverne kommer fra Hæren, Søværnet, Flyvevåbnet, Sprogofficerskorpset og Forsvarets Sundhedstjeneste, så der er tale om en blandet skare.

Eksamen varer ca. fire dage, og der er opgaver i samtlige hovedfag. Dette gør, at eksamensperioden er meget komprimeret, og der er ikke overskud til at tænke på ret meget andet i disse fire dage. For at give et praj om det komprimerede program kan nævnes, at OF-R fra Flyvevåbnet på sidstedagen skulle afvikle tre eksamensopgaver i løbet af fem timer - inkl. frokost!

På dét tidspunkt, hvor det meddeles, at klokken nu er faldet i slag, mærker man et lettelsens suk falde over VUT-I-aspiranten. Alle føler vist på det tidspunkt, at det værste er

overstået, og det er det også for en stund. Tilbage resterer nu kun FBRS tilbagemelding med bemærkningen om, at man da håber, at alle har bestået..... Herefter kan næsen vendes mod den enkelte tjenestegrensskole.

Tjenestegrensskolen

Gennemgang af tilstedeværelsesdelen ved de enkelte tjenestegrensskoler er så individuel, at det ikke findes formålstjenligt at gå i detaljer hermed. Tjenestegrensskolen - for flyvevåbnets vedkommende Flyvevåbnets Operationsstøtteskole på Flyvestation Karup - kan imidlertid komme til at virke som et gigantisk antiklimaks, eftersom eksamenspresset pludselig er fjernet. Der skal dog ikke herske nogen tvivl om, at man fortsat er „under opsyn“, og hvis man ikke skulle udvise den rette modenhed, holdning, attitude o.s.v., kan det formentlig ikke udelukkes, at tjenestegrensskolen kan være en medvirkende årsag til, at man ikke kan indstilles til at have gennemført VUT-I med tilfredsstillende resultat.

Ventetid

For VUT-I 1994/1995 blev der afholdt eksamen/tilstedeværelsesdel i AUG/SEP 1995. Eksamensresultatet forelå imidlertid først ultimo OKT 1995, og dét var en ganske lang ventetid; men desværre kan det ikke være anderledes. Pludselig en dag kommer der alligevel en A4-kuvert fra FBRS om, at VUT-I er gennemført med tilfredsstillende resultat, ligesom der medsendes et kursusbevis og en karakterliste. Karakterlisten er alene et mellemværende mellem FBRS og VUT-I-aspiranten.

Lykken er dog endnu ikke gjort, eftersom VUT-I-aspiranten frem til nu fortsat er den eneste, som har kendskab til, at VUT-I er gennem-



gået. Resultatet skal nu af FBRS indberettes til den personelforvaltende myndighed, og det kan tage sin tid, før samtlige kanaler har været i berøring med indberetningen, således at udnævnelsen kan blive en realitet; og der kan let gå flere måneder, før distinktionerne skal ændres.

OF-R bliv ved Din læst - og dog.....

Jeg skal ikke her genoplive diskussionen om forskellen på officerer af linien og OF-R, for naturligvis er der forskel. På den anden side er det sikkert, at OF-R lægger meget arbejde i at gennemføre sin VUT-I, medens han skal passe sine øvrige arbejdsopgaver, studier m.v. i mod-sætning til officeren af linien, som gennemgår et koncentreret tilstedeværelseskursus ved Forsvarsakademiet med fuld løn.

Ser man på de enkelte fag, er der flere fag, hvis indhold er fuldt ud på højde med, hvad officeren af linien skal præstere under sin VUT-I. Eksempelvis førervirksomhed, medens andre fag selvsagt er tillempede, idet man også skal huske på, hvad OF-R skal anvende sin uddannelse til. Samtidig skal man nok tænke på, at hvis man havde haft ambitionen om at

udføre en officer af liniens gerning, burde man formentlig i stedet have søgt ind på enten Hærens, Søværnets eller Flyvevåbnets Officersskole. FBRS og de enkelte tjenestegrensskoler har imidlertid fået opbygget en god og gedigen uddannelse, som kvalificerer til udnævnelse til KN-R/KL-R, selv om man til tider kan få opfattelsen af, at der er tale om en topuddannelse til nettopris (OF-R indkommanderes til afvikling af rådighedstjeneste i forbindelse med eksamen/tilstedeværelse, medens han under forudsætning af, at VUT-I gennemføres med et tilfredsstillende resultat, modtager én indkommanderingsdag pr. brevs-kolektion). Nok er det en livsholdning at være OF-R, men tjenesten vil for de flestes vedkommende altid få anden prioritet i forhold til eens livsstilling.

Ingen dans på roser

Formålet med denne artikel har været at påpege, at gennemgangen af VUT-I ikke er nogen dans på roser. Det er derfor nødvendigt at gøre op med sig selv, om man er villig til at ofre det, der skal ofres, for at man til sidst kan nå målet, idet det samtidig skal vurderes, om man er moden dertil. Jeg kan derfor anbefale, at man løbende under sine personelsamtaler med nærmeste foresatte CH m.fl. drøfter dels karrieremuligheder, dels enhedens holdning til eens selv. Derved kan man blive sparet for mange ubehageligheder - dels i forbindelse med eventuelt afslag på ansøgning henset til FORPUBS m.v., dels i forbindelse med at man må erkende, at VUT-I ikke bliver gennemført i år. Til gengæld skal det ikke benægtes, at det er en rar fornemmelse, når Forsvarschefen har tilkendegivet, at eens mål blev nået - udnævnelsen til KN-R/KL-R - således at OF-R på et nyt niveau kan virke til gavn for dansk forsvar.

Flyver i Fleet Street

Tekst: Seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

Foran St. Clemens Danes kirken, der ligger midt i gaden Fleet Street i London, står statuen af Air Chief Marshal, Sir Arthur Travers Harris. Da statuen blev rejst for nogle år siden, rejste der sig en storm af protester, ikke mindst i Tyskland.

Sir Arthur fik tilnavnet 'Bomber Harris'. Han var chef for Bomber Command under den Anden Verdenskrig fra 1942 til 1945, og specialist i strategisk bombing. I 1942 lancerede han de natlige såkaldte '1000 flyangreb' mod den tyske krigsindustri. København blev den første af de tyske byer der blev udsat for den type angreb. Angrebene havde en stor andel i nedbrydningen af nazisternes krigsindustri.

Man kan undre sig en smule over, hvorfor Sir Harris står i Fleet Street og ikke i Whitehall, hvor Storbritanniens mange andre krigsheltes statuer står. Forklaringen må være, at St. Clemens Danes, genopført af Sir Christopher Wren i 1682, ødelagt af tyske brandbomber den 10. maj 1941, og genopbygget for midler indsamlet af Royal Air Force. Kirken blev genindviet den 19. oktober 1958, og er i dag RAF hovedkirke, og absolut et besøgsværd.

Navnet St. Clemens Danes henviser til, at kirken i det 9. århundrede blev grundlagt af danske vikinger. Inde i kirken hænger Dannebrog stadig oppe i galleriet for at minde om tilhørsforholdet til vore fjerne forfædre.

Her tager man sig af stort og småt fra hele forsvaret



Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Maling er ikke bare maling. Det kan være vandbaseret, det kan være olie-maling og det kan være tokomponent maling til maling af fly. Det sidste er netop, hvad man bruger på malerværkstedet på Hovedværksted Værløse, for nemheds skyld kaldet HVKVÆR.

Vi kiggede indenfor i værkstedet, hvor vi fik vist, hvorledes man måler tykkelsen på den maling der bruges til Forsvarets fly og helikoptere. -Vi kan smøre en, to eller tre my på i tykkelse. Når vi tror vi har gjort det, så bruger vi dette måleapparat til at fortælle os, om det nu også passer.

Gør det ikke, ja så er det om igen, fik vi at vide.

Moderne malerværksted

Der er virkelig tale om en imponator af et malerværksted. Der er langt fra gamle dages malingsplettede lokale til dette næsten sterile rum. I malerkabinen står en "splitternøgen" Sikorsky S-61 helikopter. Der er nemlig kun skroget tilbage, og det er jack'et op på fire jacks (donkrafte). Skroget er nymalet. Det ser imponerende flot ud. Det har givet fået det korrekte antal my (forkortelse for præfikseret mikro- (1/000.000)).

Malerværkstedet var projekteret til at koste fem mio. kr. for fem år siden. Alligevel er det ikke stort nok til at man kan køre en C-130 Hercu-

Der bliver her givet en grundig forklaring på, hvorledes maling påføres fly. Det tør vel påstås, at det er næsten en videnskab, og at der er langt til det hjemlige hobbyarbejde.

les ind og male den, ej heller en Gulfstream GIII. De to typer må i stedet sendes til udlandet.

Alt andet

Til gengæld er der plads til alt andet i værkstedet. Det er

nu forsvarets eneste miljørigtige værksted, og det kan mærkes. For ikke længe siden malede man 100 biler på 14 dage. Den grønne lak fik et overlæg af sorte camouflagestriber. Størsteparten af de hvide køretøjer, der skulle til, da Hæren drog til Jugoslavien på FN fredsbevarende opgave, ja de blev også malet ved HVKVÆR malerværksted. Næste dag kan det så være en launcher fra Luftværnsgruppen, der har været inde til reparation og lige skal slutte med at blive malet. Det hedder sig, at mellem 80 og 90% af det materiel og genstande der kommer ind til reparation og vedligeholdelse, skal passere malerværkstedet inden det leveres tilbage til brugere.

Serigrafien

Rundt om i Forsvaret hænger der i tusindvis af heraldiske mærker, i det

Den var så flot, at man fik lyst til at gå hen og stryge ned over den. Som sagt så gjort. Den gamle Sikorsky S-61 Sea King, et tilnavn den bærer med rette, hvoraf den første af syv blev leveret den 24. november 1971, så ud og følte, som ny!

daglige kaldet våbenskjolde. De er flotte at se på. Kigger man lidt nærmere på dem, kan man se, at der er tale om håndarbejde. Vi kiggede ind i serigrafiværkstedet. Med nutidens synsvinkel faldt blikket selvfølgelig først på den computer der stod længst borte i værkstedet. Det var så fremtiden i værkstedet, vi havde fået øje på. Man øver sig for tiden flittigt på at få produktionen lagt over på computeren. Den kan nemlig gemme og huske alle de "klistermærker" eller finere, transfers, der sidder i for eksempel flyene, en Hercules har 3000 af den slags rundt om i flyet, og det i forskellige størrelser. Når produktionen kommer i gang på computer, vil leveringstiden falde betydeligt. Ikke mindst for de bestillinger der ikke lige har noget med fly at gøre.

Efter begejstringen og alt det nymodens var det tid at kigge på håndværket. Det var her hvor våbenskjoldene med alle Flyvevåbnets og andre myndigheders heraldiske mærker blev fremstillet. Det er her man stadig ætser metallet bort og derefter påføre den rigtige maling i de rigtige heraldiske farver inden våbenskjoldet gives til en person for en særlig indsats eller et tjenestested ved for eksempel et 50 års jubilæum. Blandt kunderne tælles både Kongehuset og Forsvarsministeriet.

Også på serigrafiværkstedet er de arbejdsmiljømæssige forhold af en høj standard. Værkstedet er nemlig koblet på det samme udsugningsanlæg, som også betjener malerværkstedet.

Snedkerværkstedet

Hvad skal man dog med et snedkerværksted i vor moderne tidsalder? Det er mange år siden forsvarets piloter var -Those magnificent men in their flying machines (disse pragt-



fulde mænd i deres flyvende maskiner), som var lavet af træ. Vi fik forklaret, at værkstedet fremstillede specielle ting af træ, som ikke kan købes, som hyldevarer og det bar produktionen da også præg af. Den orden der herskede i værkstedet, kunne, hvis det ikke var for duften af træ, lede tankerne hen på et Flyvæværksted. Tidligere havde værkstedet heddet, Snedker- og modelværkstedet. Det sidste er sparet væk. Heldigvis lever dette håndværk endnu. Vi fik øje på en model der var inde til x-antal tusinde timers eftersyn. Det var en Gulfstream GIII, der stod på sin sokkel uden vinger og ventede på en kærlig hånd. Synd at økonomien er løbet fra den slags, men, effektivitet frem for alt!

Helt nøgen

Nej, der er ikke tale om, -det De ved nok! Vi står i et stort lokale, hvor der i midten står en Hughes H-500, som er inde til IRAN, Inspection And

Repair As Nessesary. (Inspektion og reparation i nødvendig omfang). Den lille H-500 er "splitter nøgen". Det vil sige den er slebet helt i bund, ikke en malingsplet er tilbage på det blanke aluminium. Uden hoved- og hale-rotor, ja endda uden halen ser helikopteren noget spøjs ud. Alt dette er nødvendig for at levetidsforlænge den indtil engang ind i det næste årtusinde. Der er med vilje ikke sat årstal på. Da Hughes H-500 blev sat i produktion i 1966, var der ingen der drømte om, at Danmark ville købe helikopteren, og da slet ikke at man ville se de 16 leverede af slagsen flyve over 70.000 timer, med næsten sikkerhed for at de når de 100.000 timer engang i fremtiden.

Vi forlod HVKVÆR efter en fornøjelig rundgang, hvor vi fik et godt indblik i, hvad dette, især for jyder, fjerne sted egentlig beskæftiger sig med. Synd at ikke flere benyttede sig af lejligheden til at se, hvad stedet havde at byde på. De var til reception i den store hangar.

Flyvevåbnets Officersskole

Flyvevåbnet mangler officerer

Af **OL S.C. Falkbøl**,
Flyvevåbnets Officersskole

Manglen på officerer i Flyvevåbnet er næsten permanent. Det var derfor en god dag, da Flyvevåbnets Officersskole i Jonstruplejren den 31. maj kunne udnævne 31 nye premierløjtnanter af linien fra klasserne TOMCAT og JAGUAR. I udnævnelsesceremonien deltog Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP) samt chefer og repræsentanter for de enheder i Flyvevåbnet, som modtager de nyudnævnte officerer. Også mange pårø-

rende til de nye premierløjtnanter havde også fundet vej til Jonstrup for at overvære udnævnelsen af deres mand, søn, kæreste m.v. Der deltog også repræsentanter for legatdonorer, nemlig, pensioneret oberstløjtnant P. Brandt-Møller, Brandt-Møller fonden, kontorchef T. Sørensen, repræsentant for Tuborg fonden, Hr. S. Seehusen, repræsentant for "Frihedskampens Veteraner" og kommandør B.E. Carlsen, formand Hovedorganisationen af Officerer i Danmark.

Stadig professionel basis

GM L. Tophøj lykønskede de nyud-

nævnte og sagde i sin tale blandt andet, -Det er en altid festdag i Flyvevåbnet, når FLOS udnævner officerer. I dag er ingen undtagelse i den henseende. For mig er der flere gode grunde til at deltage i udnævnelsen, og til at glæde mig med alle, som denne udnævnelse har betydning for. Det er jo ingen hemmelighed, at Flyvevåbnet mangler officerer. Derfor betyder udnævnelsen ikke alene noget for den enkelte nyudnævnte officer, men også for Flyvevåbnet og hver enkelt medarbejder derude, som i håbet om fremgang, i en anstrengt bemandingssituation, har holdt fast i en god arbejdsplads, trods slid og



Siddende fra venstre, premierløjtnanterne, P.F. Rasmussen, P. König, F.K. Ansbjerg, C.E. Storskov, J.G. Kristensen, P.O. Jensen. Midterste række fra venstre, H.V. Ludvigsen, T.W. Larsen, E.S. Larsen, S.S. Andersen, K.H. Sørensen, M.M. Larsen, J. Hagild, M.B. Nielsen, M. Neumann, K. Windekilde, R. Mortensen, T. Grinderslev, H.B. Andersen, J.P. Henriksen. Øverste række fra venstre, H.G. Pedersen, P. Andersen, K. Jensen, J. Nielsen, T.N. Pedersen, J. Grarup, O.B.M. Pedersen, B.F. Jensen, A.H. Jensen, A.C. Bech, M.H. Hansen. (Foto Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse)



slæb. Den forventning og optimisme, der hersker i Flyvevåbnet omkring det, at modtage nye officerer, er noget ganske enestående, som I selv skal opleve, når I møder på Jeres tjenestested, og derefter, når I selv skal modtage nye kollegaer.

Med det nuværende forsvarsforlig er der skabt teoretisk balance mellem struktur, opgaver og økonomi. Prisen har bl.a. været, at flyvevåbnets struktur igen måtte reduceres. Vores grundholdning har været, og er fortsat, at det udstyr og de enheder, vi har, i givet fald skal kunne fungere - ellers skal de skæres bort. Flyvevåbnets størrelse er forlængst under det, vi i Flyvevåbnet anser for nødvendigt, men fortsat stort nok til, at vi har en professionel basis, hvorfra de fleste delopgavers grundlag kan udvikles - såfremt vi bevarer fantasi, fleksibilitet og engagement. Netop derfor er det fortsat, efter min mening, en glæde og en udfordring at være ansat i Flyvevåbnet. Det har fortsat en mening.

Håndtere vigtige ressourcer

Også Chefen for FLOS, OB Mogens Christensen, ønskede de nyudnævnte hjerteligt tillykke og sagde i sin tale, -Det er en stor opgave og et betydeligt ansvar, som I skal forvalte med omtanke. I skal ikke alene håndtere materiel, I skal også være ledere af forsvarrets vigtigste ressource: Personalet. Denne ressource skal løse opgaverne uanset om de forekommer spændende, besværlige, risikofyldte eller deciderede farlige.

Skolechefen kom herefter ind på modstandsbevægelsens indsats under frihedskampen, og den betydning det havde for Danmarks senere optagelse i NATO. Han nævnte de allieredes brug af dansk luftrum i kampen mod nazismen og de allieredes luftoperationer til støtte for den danske modstandsbevægelse og fort-

satte, -Beskrivelsen af denne kamp findes i bogen "Faldne Allierede Flyvere 1939 - 1945", hvis forfatter Anders Bjørnvad, også er tilstede her i dag. Bogen er udgivet af Frihedskampens Veteraner i 1978, og den er genoptrykt i 1995.

Frihedskampens Veteraner har skænket Flyvevåbnet et antal eksemplarer af denne smukke bog, med ønsket om, at den bliver givet til nyudnævnte linieofficerer. Læsningen af denne bog er tankevækkende for alle, og ikke mindst for officerer med en livsgerning i Flyvevåbnet. Den frihedsfakkel, som blev ført gennem krigen under vanskelige og sommetider hjerteskrærende forhold af de allierede flyvere og vores egen modstandsbevægelse, er siden blevet ført videre af andre. Nu er det bl.a. op til jer at bære faklen videre i samme ånd, og husk, at den der ikke kender sin historie og tager ved lære af den, er dømt til at genoplive den. Heldigvis har vi omsider foreløbigt forstået dette."

Bedste elev og legater

Det skal bemærkes, at PL K. Jensen kvalificerede sig med det usædvan-

lige gode eksamensgennemsnit på 10,7 til at modtage Hendes Majestæt Dronningens Æresdolk. Det er kun ellefte gang i flyvevåbnets 46-årige historie, at en sådan hædersbevisning er opnået.

Ved udnævnelsen blev PL K. Jensen tildelt en legatportion i form af en studierejse til en værdi op til 35.000 kr. af "Krista og Viggo Petersens Fond".

PL K. Jensen blev tillige tildelt en legatportion i form af et guldur fra "HOD-LEGATET af 1994 for kadetter på Flyvevåbnets Officersskole".

PL E.S. Larsen blev tildelt en legatportion på 1.500 kr. af "Tuborgfondets belønningslegat for kadetter på Flyvevåbnets Officersskole".

PL A.C. Bech og PL M.M. Larsen blev hver tildelt en legatportion på 2.500 kr. af "OL Brandt-Møllers legat for kadetter ved Flyvevåbnets Officersskole".

PL T. Grinderslev blev tildelt "Flyvestation Aalborgs vandrepokal for godt kammeratskab".

PL M.B. Nielsen blev tildelt "Flyvestation Skrydstrup's vandrepokal for godt kammeratskab".

PL M.M. Larsen blev tildelt Dansk Militært Idrætsforbunds elevpræmie.

Partnership for Peace - igen

Danmark har i ånden af Partnership for Peace (PfP) (Partnerskab for Fred) inviteret blandt andet landene i Østersøområdet til at deltage i en militærøvelse, der finder sted i perioden 30. september til 11. oktober i år. Enheder fra landenes hære og flyvevåbner deltager i øvelsen BALTIC CIRCLE 96. De deltagende fly bliver baseret på Flyvestation Karup, hvor også det flyspecifikke pressecenter bliver oprettet.

Formålet med øvelsen er at fremme forståelsen for fredsbevarende operationer, og øve det militære samarbejde indenfor rammerne af multinationalt ledede operationer. *Kilde: KONTACDEN*

Hærens Flyvetjeneste

Helikopterflyvning i verdensklasse

Lave skyer og dårlig sigtbarhed kunne ikke ødelægge jubilæumsfesten for Hærens Flyvetjeneste.

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

Lørdag morgen klokken er halv ni. Besætningsmedlemmer, speakere og hjælpere af enhver art stimler ind i Panserværnshelikopterkompagniets store briefingrum. I dag er pladsen trang. Display Director (lederen af udstillingen) premierløjtnant J. Myr-høj (JEP) og hans hjælpere er ikke i særlig godt humør. Skyerne hænger nede på dækket og sigtbarheden er under tre kilometer. Briefingen bliver kort. -Mine herrer, lyder det, henset til vejret, er dagen program indtil videre aflyst. Vi må klare os med at flyve når vejret tillader det. Meteorolog Finn Sørensen vejr-briefing er trøstesløs. -Vi ligger i en varmzone fortæller han. -Ind imellem vil der være ophold i nedbøren, og det vil klare en smule op! Tak for det.

De kom alligevel

På trods af det elendige vejr var der kø ved indgangene længe før klokken ni. Danskere er uhelbredelige narkomaner når forsvaret vil vise sine luftfartøjer frem. Vejret tillod dog, at en Fennec og en H-500 på slaget 10 kom flyvende ind med henholdsvis Dannebrog og Hærens Flyvetjenestes (HFT) standart. Flag-du-gene blev modtaget på jorden og derefter hejst.

De tapre blev belønnet. Pludselig løftede vejret så meget, at Östgöta Arme-flygbataljons display team kunne komme i luften. Indtil da havde blandt andet Legogarden holdt humøret oppe hos publikum.

Hallo for en opvisning. For første gang i 'the Flying Carpets' historie,



Åbningsceremonien på Hærens Flyvetjenestes 25. års jubilæumsudstilling indledtes med at fra. v en AS550 C2 Fennec kom flyvende ind mod udstillingsområdet med Dannebrog. Fulgt af, th. en Hughes H-500 Cayuse med Hærens Flyvetjenestes standart. De to flagdugene blev modtaget af personel på jorden og derefter hejst på to flagstænger.

havde svenskerne lejlighed til at vise, hvad de kunne med 12 små Hughes H-500 helikoptere i selskab med en enkelt Bölkow BO-105.

Det var som at se heste i en manege. De krydsede ud og ind mellem hinanden, så man ind imellem måtte hive en smule efter vejret. Major Carlsson, til daglig teknisk kontrol-officer hjemme i Östgöta, var en glimrende kommentator. I et i opvisningen gav BO 105 helikopteren en opvisning i, hvad der kan laves af manøvrer med en helikopter med stift rotorhoved. Op det gik i et Torque turn (hårnålevending på toppen af stigningen), hurtig forbislyvning og meget andet. Der var smæk for skillingen i den opvisning.

16 skibs formation

Over middag lykkedes det at gennemføre det meste af Hærens Flyve-

tjenestes jubilæumsformation. Otte H-500 og otte Fennec i en formation, kom flyvende ind Line Astern (på linie). Programmet gav ikke svenskerne noget efter. Ikke mindst kaptajn K.H. Niensens (KIL) soloopvisning med den vævre H-500 tog kegler. Det skal så tilføjes, at KIL nærmer sig 5000 timer på typen, og har som den eneste pilot i HFT også status på både H500 og Fennec.

Vild og voldsom Volvo

Hvor ofte har rundviserne ikke forklaret, at hvis man monterede en C-18 motor i Skodaen derhjemme, så ville de fleste på motorvejen glo en ekstra gang. 317 heste kan den lille 63 kg tunge motor yde. Nu blev det ikke en Skoda, men en Volvo fra omkring 1976 teknikkerne monterede C-18 motoren i. Masser af fritimer har flymekanikerne ved Hærens



Et kig fra speakertårnet ned over det trofaste publikum, som lige nu beundrer Hærens Flyvetjenestes 16-skibsformation. Den første helikopter i rækken er den franske SA532 Cougar, også kaldet Super Puma. Vejret - ja det var en dyngvåd affære, som alle tog med godt humør.

Flyvetjenestes Linetjeneste begravet i det tekniske vidunder. Man har aset rundt for at skaffe sponsorer til projektet, hvad der også lykkedes. Selv i de sidste timer op til jubilæumsfesten sled man med de sidste detaljer for at få den på 'banen'. Den kom på banen, og folk var imponerede. En Volvo med jetmotor, -Har man hørt så galt!

Arme del Terre, den franske hær demonstrerede deres SA 532 Cougar transporthelikopter. Det var luftakrobatik i overstørrelse. Den lille SA 341 Gazelle panserværnshelikopter gjorde sit til at gøre dagen spændende. F-35 Draken fra Scandinavian Historic Flight kom og landede, star-

tede igen og lavede en overflyvning. Nok til at tilskuerne følte suget, man var blevet taknemmelige for lidt.

Volvo - Leopard og VW

Lange pauser uden fly. De skulle fyldes med 'noget'. Det blev blandt andet modelflyveklubben Ellehammer, der bor til leje hos Flyvestation Vandel, og som gav en flot opvisning med blandt andet en Spitfire.

Det blev også en 42.4 t. tung Leopard 1A5 kampvogn fra Jyske Dragonregiment i Holstebro. 0 til 60 km/t på stort set samme tid, som det tager at tænke det, er accelera-

tionen på det imponerende 'dyr'. Bremsevnen vil få enhver motorsagkyndig til at spærre øjnene op - jo det var noget for publikum. Det samme var den 'Vilde og Voldsomme Volvo' med 317 hk. da pausen blev for lang, introducerede speakeren også den VW, som blev ført af flyveleder O. Kristensen, da han foretog baneinspektion efter at Leoparden havde være ude på betonen.

Til slut måtte man give op overfor vejrguderne, men da havde mellem 10 og 20.000 gæster fundet, at HFT burde fejres - det gjorde de blandt andet ved at købe for små 100.000 kr. ved cafeteriaets udsalgssteder. Det blev en god dag - trods vejret.

To af dansk forsvars 'kraftkarle'. Til v. Jyske Dragonregiments Leopard 1A5 med sin 105 mm kanon. I baggrunden Flyvevåbnets F-16 Fighting Falcon, der bevæbnet med en 20 mm M61A-1 multiløbet maskinkanon, fra to til seks Sidewinder luft-til-luft missiler eller 5.443 kg forskellig ammunition, er en formidabel modstander, selv for kraftkarlen tv.



Flyvestation Vandel

Igen fastvingede fly på Vandel



T-412 er just landet på Flyvestation Vandel, hvor flyet blev modtaget af klarmeldereren, flyveroverkonstabel Gert Jürgensen, som her får en snak med oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen om, hvorledes turen er forløbet. Hvis flyet ser meget nyt ud, er det rigtigt. Det er nyrestaureret og malet efter et havari/meget hård landing.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I en tid, hvor Flyvestation Vandel kan se frem mod en halvering af Flyvestationens ansatte, var det et lille lyspunkt da det over radioen til Flyvekontrolltjenesten i Billund lød, -Vandel Approach this is Spotcheck 412, request permission to enter control-zone.

Efter mange forhandlinger frem og tilbage kunne chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant P. Blokdal-Pedersen (PER), den 7. maj starte halenummer T-415 op for at flyve til Karup og bytte den ud med halenummer T-412, der i fremtiden står til rådighed for stabspiloter ved Hærens Flyvetjeneste og Flyvestation Vandel.

Tak for venligheden

Til grin kan man altid blive, det måtte den flinke flyveleder i Vandel tårn sande denne solbeskinnede majdag. Spotcheck 412 havde bedt om lan-

dingstilladelse. Med landingsbanens længde taget i betragtning, blev det til en meget lang finale, sådan en 6000 fod fra touch down, blev hjulene endelig sat. PER anmodede om tilladelse til at måtte køre ind i eskadrilleområdet ad den vestligste indkørsel. Fra Tårnet lød det, -Be aware of the cable before the end of the Runway! -Thank you, lød svaret. Lidt efter kunne man høre over radioen, -Vandel Tower this is Spotcheck 412, there is no cable across the runway. Lang pause, hvorefter Vandel tårn svarede, -Thank you Spotcheck 412.

Lidt efter denne ordveksling over radioen, er en af Hærens Flyvetjenestes Fennec helikoptere på vej ind til landing, og beder om landings-tilladelse. Han får sine landingsin-formationer. Lidt senere lyder det fra tårnet til Fennec'en, -There is a van travelling west just north of southern parallel! En lidt fiffig stemme, med påtaget mistænksomhed, spurgte tilbage, -Vandel Tower are you sure? Med den slags venner behøver man ingen fjender at ha'.

Generaløjtnant Christian Hvidt har modtaget Ellehammer Prisen

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den nyudnævnte chef for forsvarsstaben generaløjtnant Christian Hvidt (VIT) blev den 14. maj tildelt Ellehammer Prisen. Det skete i 90-året for den første flyvning i Europa med et motordrevet luftfartøj, tungere end luften, udført af den danske flyvepioner Jacob Ellehammer.

Prisen blev tildelt VIT af Danske Flyvejournalisters Klub, der samme dag fyldte 60 år, fortalte klubbens formand, redaktør Erik Eriksen.

Overrækkelsen fandt sted ved en sammenkomst i Københavns Lufthavn i Kastrup. Til stede var blandt andre tidligere forsvarschef, admiral Hans Garde, formanden for SAS, direktør Hugo Schrøder, og Jacob Ellehammers søn, fabrikant Hans Ellehammer.

VIT er 53 år, og har i sin karriere i Flyvevåbnet været jager- og testpilot. Han var dybt involveret i anskaffelsen af F-16. Han var pilot på den første F-16 der landede på Flyvestation Skrydstrup fredag den 18. januar 1980. Han havde da afdøde general og forsvarschef Knud Jørgensen med i bagsædet. Efter et tre måneders kursus i USA havde han overtaget stillingen for det, der dengang hed Eskadrille 727-16. Senere er karrieren fortsat med poster som chef for Flyvestation Karup, stabschef i Flyvertaktisk Kommando, chef for Forsvarskommandoens Operationsstab og Danmarks permanente repræsentant i NATOs Militærkomite. I 1994 understregede han sine evner som leder ved at, som leder af et hold fra dansk forsvar, at vinde verdensmesterskabet i virksomhedsledelse. Konkurrencen fandt sted i Hong Kong.

De sidste fem år har VIT været formand for Foreningen Danske Flyvere.

Kilde RB m.fl.

Tjenestestedskorpset

Kvindeligt Flyvekorps på Flyvevåbnets Historiske Samling

**Af premierløjtnant Jytte Hoffgaard Green,
Tjenestestedskorpset**

Da Kvindeligt Flyvekorps blev nedlagt eller rettere integreret i Tjenestestedskorpset - 30 SEP 1989, var korpset i besiddelse af mange forskellige effekter, der i tidens løb var blevet foræret ved jubilæer og andre højtideligheder.

Vi hørte til i flyvevåbnet.

Det var Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor O. Fogh, der mente, at alle Kvindeligt Flyvekorps effekter hørte til i Flyvevåbnets Historiske Samling, fordi korpset fra 28 MAR 1953, hvor det blev oprettet, havde været en del af flyvevåbnet qua de Kvindelige Flyveres tjeneste inden for de operative specialer, bl.a. som varslings- og signaloperatører, men også inden for de administrative tjenesteområder.

Flyvevåbnets Historiske Samling assisterede

Set i historisk perspektiv er Kvindeligt Flyvekorps historie ikke særlig lang, men alligevel vigtig og værd at bevare.

I tiden efter korpsets nedlæggelse, havde lederen af Flyvevåbnets Historiske Samling, major S.B. Helldén, været korpset til stor hjælp og støtte, specielt i forbindelse med udarbejdelse af bogen om Kvindeligt Flyvekorps, der blev udgivet 28 MAR 1993, den dag korpset kunnet have fejret sit 40 års jubilæum.

Historien er gemt for eftertiden.

Flyvevåbnets Historiske Samling opbevarer nu korpsets:

Arkivalier (der har historisk værdi), uddannelsesplaner, lærebøger, reglementer, en komplet samling af "Foreningen af Kvindeligt Flyvere i Forsvarets" blad MURSEJLEREN, foreningens kalender, hvervemateriale, presseudklip o.m.a. Dertil kommer mere end 2000 fotos, nogle indrammede og andre i store formater.

Uniformsgalleri

I den historiske samling hænger også et bredt udvalg af korpsets:

Jakkeuniformer, battledress, sommeruniformer den blå lærredsuniform med bluse og bukser (kendt fra utallige sommerskoler). Der er også: regnfrakke, gabardinefrakke, cardigan, sweaters, gymnastiktøj, huer, hatte og tasker.

Hendes Majestæt Dronningens tilknytning til Kvindeligt Flyvekorps

Dronning Margrethe, der blev medlem af Kvindelige Flyvekorps i maj 1958, overdrog i marts 1993 uniform med tilbehør, gymnastiktøj, og andet materiale, som dronningen havde opbevaret fra tiden i korpset.

Efter aftale med Dronningen bliver alle effekterne placeret i Flyvevåbnets Historiske Samling. Det er Dronningens ønske, at hendes ting ikke udstilles specielt, men at de opbevares på lige fod med Kvindeligt Flyvekorps øvrige effekter.

Vi har fået en hædersplads i samlingen

Et stort broderi, udført af befalingshavende i anledning af korpsets 10-års jubilæum i 1963 har major Helldén været så venlig at give en hædersplads i samlingens "studereværelse".

Vi havde bl.a. en træpropel til et gammelt fly, som korpset i sin tid



Artiklens forfatter premierløjtnant i Tjenestestedskorpset, Jytte Hoffgaard Green. (foto s-n).

arvede efter generalinde Harriet Førslev, der var æresformand i korpsets støtteforening "Foreningen af Kvindelige Flyvere i Forsvaret."

Harriet Førslev blev uddannet på De Havilland Flyveskolen i England i 1932, fik tildelt Foreningen Danske Flyveres hæderspris - en sølvplakette - og var foreningens første kvindelige medlem.

Propellen hørte til i flyvevåbnet

I december 1973 overdrog Chefen for Kvindeligt Flyvekorps, oberst Else Martensen-Larsen, propellen til Chefen for Flyvevåbnet.

Korpset havde på daværende tidspunkt fået oplyst, at propellen formentlig stammede fra en maskine som afdøde generalløjtnant C.C.J. Førslev har fløjet.

I januar 1974 kunne Chefen for

Flyvestation Karup

Flyvevåbnet generalmajor N.H. Sørensen oplyse, at det var en gammel og sjælden Henri Farman propel som korpset havde arvet, og at den ville blive videregivet til Flyvevåbnets Historiske Samling, der hidtil ikke havde rådet over en propel af denne sjældne type.

Det var hensigten, at propellen til sin tid skulle indgå i Danmarks Flyvemuseum. På denne måde kunne den være med til at sætte general Christian Førslev et varigt minde i dansk militærflyvningens historie.

Propellen gennemgik først en lettere istandsættelse og oppudsning ved Flyvematerielkommandoen, hvorefter "den agtes ophængt på et passende sted inden for Flyverstabens område." (Propellen sidder nu på sin rette plads, nemlig på Nielsen & Winther Aa jageren, se artiklen om Nielsen & Winther Aa Roll Out andetsteds i bladet. Red. bem.)

Efter tilendebragt renovering blev propellen opsat i hallen på Henriks-holm i Vedbæk, hvor den senere blev nedtaget, da Flyverstaben flyttede til andre lokaliteter.

Hvad var det egentlig for en propel?

Den gamle træpropel hørte netop til den Nielsen & Winther Aa. jager, bygget i 1917, som flyvevåbnets pensionister "Støvsugerbanden" i øjeblikket er i færd med at restaurere på Flyvestation Karup.

Major Helldén kan nu - på Kvindeligt Flyvekorps vegne - overdrage propellen til Støvsugerbanden, således at den kan blive placeret dér, hvor den rettelig hører hjemme.

Tak.

Som tak for al mulig hjælp og støtte har Kvindeligt Flyvekorps dermed for sidste gang kunnet bidrage til det værnshistorie, som vi var tæt knyttet til i de 36 år og 6 måneder korpset fik lov til at eksistere.



Afdøde forsvarschef, admiral Hans Garde inspicerede den amerikanske enhed fra Luke Air Force Base, USA. Tv. for admiralen er det chefen for Flyvestation Karup, oberst Palle Dønvang og bagved chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Karup).

Forsvarschefen besøgte Central Enterprise

Af SSG John Richtendorf, Flyvestation Karup

Afdøde forsvarschef, admiral Hans Garde besøgte i begyndelsen af juni Flyvestation Karup i forbindelse med øvelsen Central Enterprise.

Under øvelsen var Flyvestation Karup vært for blandt andet otte amerikanske F-16 jagerfly fra Luke Air Force Base, USA, og seks F-16 fra Spangdahlem Air Base i Tyskland. Endelig omfattede værtsskabet fire McDonnell-Douglas KC-135 Strato-tanker, hjemmehørende på Grissom Air Force Base, USA.

Under besøget hos den amerikanske enhed fra Luke Air Force Base, fik admiralen lejlighed til at se nærmere på de amerikanske F-16 jetkampfly. Under besøget var admiralen ledsaget af Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj og chefen for Flyvestation Karup, oberst Palle Dønvang.

Flyvestation Karup

Roll Out for Nielsen&Winther Aa jageren

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

For anden gang siden den 15. april 1917 var der Roll Out for en Nielsen&Winther Aa jager. Hærens første og danskbyggede jagerfly. Denne gang fandt det sted i Hangar 3 på Flyvestation Karup. Roll Out skete i overværelse af chefen for Flyvestation Karup, oberst Palle Dønvang og andre indbudte gæster.

Stolte

Jørn Schandorf Sørensen, som har været med til at holde sammen på pensionisterne fra Flyvestation Karup, der sammen med pensioneret snedkermester Anton Brøker, Viborg, har udført den meget flotte restaurering og genopbygning af Nielsen & Winther Aa-jageren, sagde i sin tale blandt andet, -Vi er stolte over at have løst opgaven. Han takkede Flyvestation Karup og de tjenestesteder, der altid havde været behjælpelige, når et eller andet skulle ordnes. Han takkede ligeledes major B. Helldén for hans villighed til at placere små sedler, hvorpå der står, -Overført til Flyvevåbnets Historiske Samling, på nødvendige dele, som kunne tjene til opbygningen af den gamle jager.

Brøker rørt

Sørensen lagde ikke skjul på, at var det ikke for Anton Brøker, var det hele nok aldrig blevet til noget. Det kom da også noget bag på Brøker, da han fik overrakt et flot farvebillede af, ja gæt engang, Nielsen&Winther Aa.

Vi talte bagefter med Brøker, der med en ildhu, der trodser hans alder, fortalte om, hvorledes man havde løst lineføringen til rotorfladerne på vingerne. Brøker sagde i den forbindelse om flyets flyvedygtighed, at man skulle være noget af en dreven pilot for at flyve den. Gashåndtag findes ikke. Motoren løber enten for fuld kraft, eller slet ikke. Sideroret er efter hans mening alt for lille til at modvirke drejningsmomentet. -Men nu kommer den jo heller ikke ud af flyve, tilføjede han.

Til Billund

Jageren skal på udstilling på Danmarks Flyvemuseum i Billund, hvor offentligheden kan få lov at beundre det smukke stykke arbejde. Den kommende leder af Flyvevåbnets Historiske Samling, major E.B. Jørgensen, kunne fortæller, at Tøjhusmuseet nu leder efter et Madsen rekylgevær, som skal monteres på flyet. Sørensen lovede, at pensionisterne ville være der, når den opgave skulle løses.

Intet tomrum

-Hvad nu? Spurgte vi Brøker. -Nu skal vi i gang med at sætte den gamle KZ VII fra Flyvemuseet her på Karup i stand. Der mangler også at blive udført noget træarbejde på et par gamle jettfly, så jeg bliver ikke arbejdsløs, understregede han, og fortsatte, -Det skal meget til at få mig til at opgive de gode onsdage jeg har på Flyvestation Karup, sammen med de andre gode kammerater.

Nielsen&Winther Rype Aa jageren blev fyldigt omtalt i FLYnyt nr. 1/96.

Seniorsergent hædret

Af seniorsergent John Richtendorf, Flyvestation Karup

Seniorsergent Hanne Harritz Hansen, Flyvestation Karup, har nationalt og internationalt vundet et utal af sejre i orienteringsløb og feltspor.

Denne indsats har fået Danmarks Militære Idrætsforbund til at tildele hende den fornemste idrætspris for kvinder.

Hanne Harritz Hansen er særdeles aktiv i Flyvestation Karups Idrætsforening. Både som orienteringsløber og som arrangør. Endelig har hun prøvet kræfter med Cross-Country sporten, men hendes store kærlighed ligger hos orienteringsløbet.



Seniorsergent Hanne Harritz Hansen med den flotte kvindepokal. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Karup).

Eskadrille 722

Polsk søstereskadrille på besøg



Polke og danske besætningsmedlemmer diskuterer dagens flyvning. Manden længst til venstre er ham, der så Søværnets LYNX ditchte i Østersøen for over 10 år siden. Foto, Per Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse



Tekst kaptajn E.T. Nielsen (NET), Eskadrille 722.

Fra den 6. til den 10. maj havde Eskadrille 722 besøg af en polsk redningshelikopter med besætning, samt en mand fra ARSC Gdynia. Heldigvis talte to af polakkerne engelsk, så man fandt ud af det sprogligt. Efter nogen tid, fandt man ud af, at yderligere to forstod lidt engelsk.

Briefinger

Den polske Shokol helikopter ankom den mandag 6. maj ved middagstid, hvor besætningen blev budt velkommen af chefen for eskadrille 722, major H. Christoffersen (RIZ). Der blev budt på hjemmelavede danske sandwich samt kaffe, te eller sodavand. Herefter blev der budt velkommen af chefen for Flyvestation Værløse, oberst P. Bauer-Jensen (PEN). Derefter måtte polakkerne gennem et antal briefinger om flyvning over dansk område, Eskadrille 722, Flyvestation Værløse, og de kommende dages program. Som afslutning på dagen blev eskadrillens gæster vist rundt i København af et par af eskadrillens folk, med særligt kendskab til ikke mindst midtbyens seværdigheder.

Tirsdag morgen begyndte med en briefing om Søværnets Flyvetjeneste. Her havde man den lidt morsomme oplevelse, at da FAN nævnte, at han havde lavet en ditching med en LYNX, halenummer 196, ved siden af et flå-

Hoist operation fra en PZL Swidnik W-3 Anakonda i Storebælts nordlige del. Flyderne er ikke monteret. Foto, Per Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Tegneserie i farver

defartøj den 14. september 1985, så kunne en af polakkerne fortælle, at han havde stået på dækket og set på Verden skrumper ind i mellem.

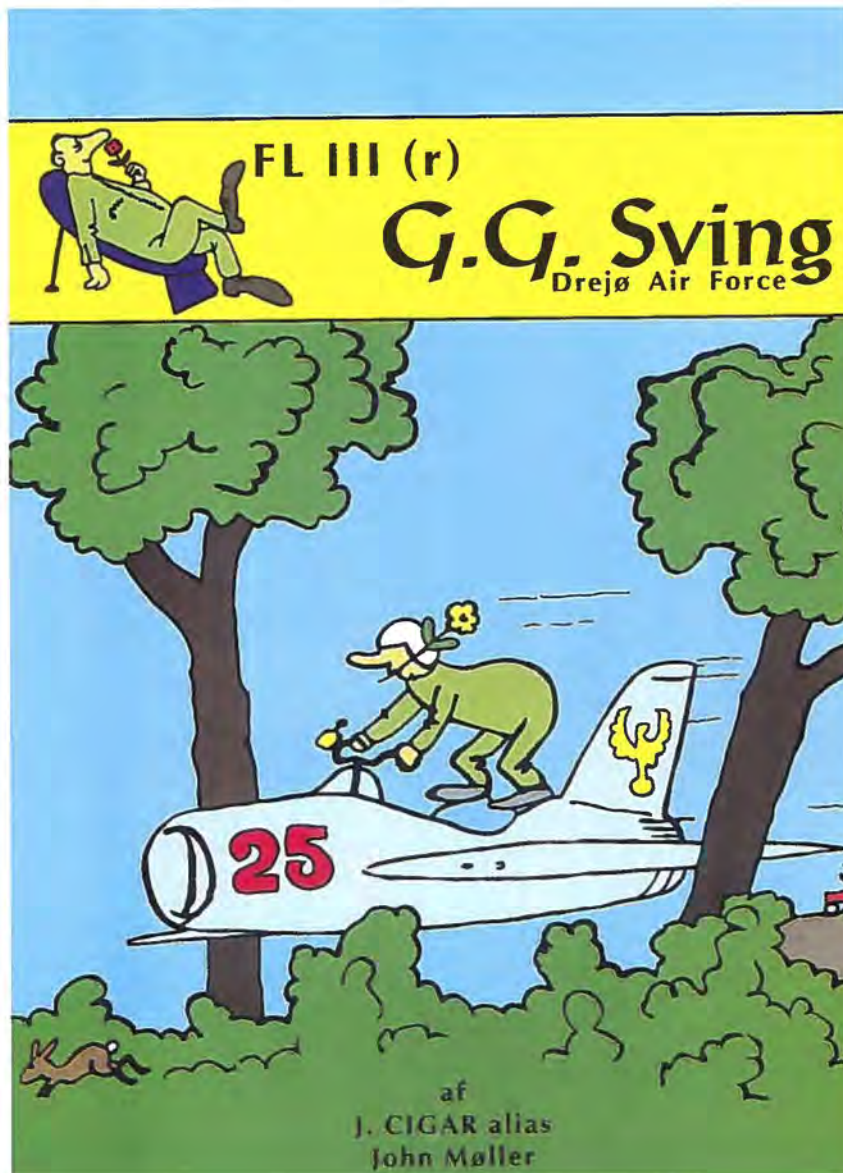
Tirsdag eftermiddag gik med en fælles flyve- og hoistøvelse i den nordlige del af Storebælt i samarbejde med skoleskibet H.C. Andersen. Her demonstrerede eskadrille 722, hvorledes man bruger blandt andet dropdinghy, en procedure polakkerne ikke kendte.

Besøg i det jyske

Onsdag morgen drog man i Sikorsky S-61 sit SAR (Search and Rescue) (Eftersøgning og redning) i Aalborg. Turen gik via Søværnets Operative Kommando i Århus og RCC (Rescue Coordination Center) (Redningskoordinationscentret) i Karup. Tro det eller ej, også her blev polakkerne informeret (briefet) om arbejdsområder og -metoder. Om aftenen blev trykket taget af alle det faglige, da en S-61 besætning, bistået af et par lokale polakker, introducerede de polske besætningsmedlemmer for Jomfru Ane (gade). Næste morgen gik turen hjem til Værløse, hvor ugens aktiviteter blev gennemgået (debriefet). Fredag fløj gæsterne hjem til Polen.

Returbesøg

Det var en interessant oplevelse for Eskadrille 722, at se og høre, hvorledes man arbejder i redningstjenesten dernede syd af Bornholm. Eskadrillen har haft nogle missioner i området og oplevet, at de var svære at samarbejde med. Dels på grund af sprogvanskeligheder og dels på grund af forskel i procedurer. Eskadrillen tror på, at udvekslinger som denne vil have en gavnlig indflydelse på det fremtidige samarbejde. Man ser derfor frem til en genbesøg hos polakkerne i Gdynia i august måned.



Dette unikke 38-siders tegneseriehæfte kan købes ved:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Tlf.: 44 89 36 50

Pris 35,00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller betales kontant ved personlig henvendelse.

Læs anmeldelsen i FLYnyt nr. 1/96 side 21.

Flyvestation Bornholm

Her skinner solen altid - næsten

På Flyvestationen på klippeøen i Østersøen - holder 'De Underjordiske' øje med, hvad der sker i luftrummet.



Flyvestation Bornholm er et udpræget fællesværnsprojekt. Ankeret lader ingen i tvivl om, hvem det andet værn er, der deltager i projektet.

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

Den noget kølige danske sommer har ikke været noget at råbe hurra for. Derfor løftede det gevaldig på humøret, da der blev udsigt til at skulle besøge, -Solskinsøen i Østersøen, som det hedder i sangen. Så let lod sommeren os ikke slippe. Fra Mærsk Airs Fokker Friendship 50 var det ikke muligt at få så meget som et glimt af øen. Tvært imod, så fulgte stratus-skyerne med næsten ned til landingsbanen på Rønne lufthavn. Suk - heller ikke her var der forbedringer at finde. Den flinke chauffør fra Flyvestation Bornholm stod klar til at tage imod sine gæster, mere solskin blev det ikke til den dag.

Anderledes

Når man hører ordet Flyvestation, skabes der en eller anden forventning inde i hovedet. Hvad der måtte have været af den slags blev brutalt fjernet. Da bilen rullede ind gennem porten var det første der ramte øjets nethinde et kæmpeanker, måske fra et af fordums sejlskibe. Bag ankeret stod en af Søværnets store solide gummebåde, som sejler med en rimelig høj hastighed. -Hvor var Flyvestationen? Svaret kom ikke umiddelbart, for over den dør øjet herefter faldt på stod der,

-Bornholms Marinedistrikt. Øjet triller længere mod højre og får øje på bogstaverne, -Flyvestation Bornholm, endelig!

Ressourceudnyttelse

Vi er så vant til, at Etablissementsforvaltningen er det sted, hvor man går hen og får nøglerne udleveret til det kammer man nu skal have. Det gør man også på Flyvestation Bornholm, men kun i en meget begrænset

Premierløjtnant Michael Schwaner syner ikke meget ved siden af Martello S723 radarantennen.

åbningstid. Den ansatte haster derefter videre til næste job. Et fingerpeg om, hvad reduktionerne i det nyeste forsvarsbudget vil betyde mange andre steder.

Vi fik en snak med lederen af Stationsdelingen, kaptajn H.J. Worm Petersen. Han er ikke bornholmer af fødsel, men han er ved at blive det. Han kom til Bornholm for 16 år siden. Ikke fordi han havde lyst, men fordi hans kone er bornholmer, og Flyvevåbnet ville det sådan. Nu røber sproget ind imellem, at han har været her længe.

Ikke længere til salg

Worm Petersen kunne fortælle, at Flyvestation Bornholm ikke længere er til salg. Til gengæld kunne han også fortælle, at flyvestationen er midt i at reducere sin styrke. -Vi er stadig ikke nået til 'Store Prikkedag', fortsætter han, -Vi mangler stadig at finde plads til en del af det personel, der skal forlade os. Omkring halvdel af de ansatte, godt 60, skal have forladt stedet inden udgangen af 1998. -Det er ikke let, forklarer han, -Mange er indfødte bornholmere, og har absolut ikke tænkt sig at forlade øen. Til gengæld er Bornholms erhvervsituation vanskelig, og dermed er det svært at få arbejde. Han lægger ikke skjul på, at den fordyrende transport har sin del af skylden for øens erhvervsproblemer. Og han mener også, at resten af samfundet burde være med til at bære den udgift.

Vi går en tur med rundt på Flyvestation Bornholms kaserneområde. Bygningerne er de gamle standard betonelementbygninger fra slutningen af 50'erne. Indkvarteringsområdet, kontorer og cafeteriaet så net og velholdt ud. Det virkede en smule overraskende, at man stadig havde messer for både konstabler, sergenter og officerer, men det havde vist

ikke så lidt med traditioner at gøre. Worm Petersen kunne dog fortælle, at man var begyndt at tænke i andre baner - tvunget af omstændighederne.

Radarstationen

Hele Flyvestation Bornholms berettigelse ligger gemt et stykke fra indkvarteringsområdet. Her ligger nemlig Radarstationen med den store Martello S-723 radarantenne. De fleste steder er antennen pakket ind i en dome. Det er den ikke på Bornholm, her står den og drejer rundt ude i frisk luft. Et imponerende syn.

Premierløjtnant Michael Schwaner havde af operationsofficeren, major J.L. Sørensen fået til opgave at indvi Deres udsendte i radarstationens mysterier og krinkelkroge. Vi tør med det samme sige, at dem er der mange af. De lange betongange under jorden gør et vist indtryk på den, der går igennem. Vi besøgte steder vi lovede at glemme alt om når vi gik ud ad døren, det være hermed gjort.

Schwaner tog os med op i tårnet der bærer radarantennen. Havde vejret været lidt bedre, ville vi have haft hele Bornholm for vore fødder. Radareren og den tilhørende antenne er 'transportabel'. Det hele er sat sammen, så det kan skilles ad, og flytte hvor-som-helst hen i verden havde major J.L. Sørensen fortalt. Schwaner forklarede, hvordan den tonstunge antenne kan sænkes ned og anbringes på trailere. Vel nede i bunden



igen blev vi præsenteret for de containere, der indeholdt hjertet i radaren. I givet fald, vil det være muligt at pakke radaren sammen, og sende den med Eskadrille 730 et eller andet sted hen på kloden. Her vil den så kunne indgå i et allerede eksisterende radarsystem.

Automatisering

Det kræver en tekniker at forklare, hvorledes automatiseringen af radarstationerne skrider frem. Enkelt sagt, så overføres alle radarbilleder til et centralt sted, og hermed bliver en del af de radaroperatører, der hidtil har gjort tjeneste på Flyvestation Bornholm overflødige. Vi nåede dog at kigge ind i operationsrummet, hvor der stadig er folk på arbejde. Herfra overvåger de hele Østersøen, så godt og vel. Ikke noget at sige til, at russerne mange gange fortrød, at de rømmede Bornholm efter den Anden verdenskrig. Herfra kunne man så at sige 'kigge' ned i naboens baghave. Ingen kan være i tvivl om, hvor vigtig radarstationen har været for at kunne



En ledig stund bliver brugt til at sætte sig ind i Microsoft Word's 'mysterier'. Fra v. betragter lederen af Flyvestation Bornholms administrationselement, oversergent J.S. Nielsen, flyverspecialist J.D. Wendels indsats for at lære assistent G.R. Kristensen, hvorledes systemet fungerer.

holde øje med det, der stadig hedder 'normalbilledet'. Ingen flyoperationer i området undgår det bornholmske 'øje'.

Hele integreringen af det danske radarsystem, hvor alle tre værn skal deltage er stadig under implementering, men ser ud til at ville tage endnu nogen tid.

Nyt og gammelt

Vi kiggede også indenfor i værkstedet hos elektronikmekanikerne. Det bar præg af den orden man vanligvis ser rundt om i Flyvevåbnet. Flyverkonstabel P.T. Eriksen kunne dog vise os et noget bedaget, men velholdt, måleinstrument, som stammede tilbage fra stationens oprettelse i 1956.

Efter endnu engang at have kørt det elektroniske kort, der fortæller at man er under jorden, igennem føleren, kunne vi forlade det operative område og begive os tilbage til kaserneområdet.

Fem radarer på øen

Den tyske Værnemagt var heller ikke blind for Bornholm som stedet, hvorfra radar kunne overvåge Østersøen. I marts 1942 etablerede tyskerne det første radaranlæg på øen ved landevejen mellem Klemmenseker og Olsker. Radarstationen bestod af en Flugmeldecentral, et belægningsområde og

fem radarer. De fem radarer var af typen Wassermann Mittel til fjernvarsling, en Freya til varsling og kontrol, en forsøgsmodel - Jagdschloss - til panoramasøgning, samt to stk. Würzburg Riese til højdefinding og jagerkontrol.

Efter krigen gentog historien sig. Krigsministeriets og Marineministeriets radarkommission overvejede at købe et engelsk radarsystem ved navn AMES. Søminevæsenets Radiosektion kom dog med et bedre tilbud, som havde en antenne fra den tyske Würzburg præmissionsradar, et tilbud man sagde ja-tak til.

Ting ta'r tid

Den 6. september 1954 underskrev Flyvevåbnet en aftale med skovrider J.A. Nielsen om leje af et areal til radarstationen. Byggeriet af kaserneområdet i Segen gik i gang og den 16. maj 1955 blev stationen overdraget til Flyvevåbnet. Det skulle af mange grunde blive den 15. maj 1956 inden



Flyveroverkonstabel P.T. Eriksen viser her det gamle måleinstrument frem.

kasernen var færdig. I den mellemliggende tid havde personalet boet i telte på Almegårds kaserne. Senere flyttede de til ind på Statsungdomsskolen, Mallings Hotel og Vesterhus.

Telefon via Polen

I de 'gode gamle dage' kunne livet være, om muligt, endnu mere underligt, hør bare. Varslingscopet var i et lille rum bagved operationsrummet. Her sad 'telleren' og talte til en fjernskriveroperatør. Denne telling blev hørt af plotteren ved Vertical Plotting Board (VPB(1)), som plottede meldingerne ind med fedtstift på journalføreren, som skrev meldingerne ned ved deres positioner på podiet i operationsrummet, og endelig af fjernskriveroperatøren, som sendte meldingerne til signalkontoret i bunkeren i Karup. Her sad en 'Teller', som aflæste meldingerne og pr. telefon videregav dem til Plotteren ved General Situation Map (GSM) (Det generelle oversigtskort over fly i luft- rummet).

Det var uægtelig en besværlig måde at formidle varslingen på. Det var en envejsforbindelse, så Plotteren i Karup kunne ikke melde tilbage om identifikation. Det blev klaret pr. telefon mellem Identifications Officer (Identifikationsofficeren) på Karup og Air Surveillance Officer (Luftovervågningsofficeren) på Bornholm.

Baggrunden for dette noget besynderlige arrangement, står ikke helt klar.



men det vides, at man ved stationens oprettelse var meget betænkelige ved, at telefonforbindelsen fra Bornholm til det øvrige Danmark uforvarende kunne rutes via Polen eller Østtyskland. Her ligger måske forklaringen på, hvorfor man i begyndelsen valgte at bruge et andet signalmiddel, end lige telefonen.

En anden ejendommelighed ved dette arrangement var, at tellingen fra Bornholm aldrig gik til SOC (Sector Operations Centre) ØST (Operationscenter Øst), men fra begyndelsen direkte til SOC VEST. Snart fik man oprettet flere telefonkredsløb mellem Karup og Bornholm, hvorefter varslingen fulgte samme procedure, som ved andre stationer. I november 1964 blev Tellerlinien og linien fra Chief Controller på Bornholm til SOC i Karup rutet (sendt) via Vedbæk, som på det tidspunkt var alternativ SOC, så kunne man, om nødvendig også plote Bornholms billede i Vedbæk, men alt det er længe siden.

Travl dame

Vi nåede lige at hilse på oversergent J.S. Nielsen, som er leder af Flyvestation Bornholms administration. Her

er alt samlet i et. Hun er 'regnskabsfører', det vil sige bestyrer af en forskudskasse. Personalsektionen, Etablissemmentsforvaltningen og alt, hvad man ellers kan drømme op af funktioner er havnet på administrationskontoret. Vi var forbi et par gange undervej og noterede, at hendes hjælper assistent G.R. Kristensen og flyverspecialist J.D. Wendel havde nok at pusle med. Een gang var Wendel i fuld sving med at undervise Kristensen i Microsoft Word's forunderlige verden.

Det var tid at sige farvel til Bornholmerne. Vi skal lige huske at sige, at Worm Petersen lejer værelser ud til sædvanlige priser. Skulle en og anden have lyst at besøge, -Solskinsøen i Østersøen, så håber vi det må være bedre vejr. Vi ventede en ekstra halv time i Rønne lufthavn på flyet hjem - hvorfor? - lave skyer over Bornholm.

Så er Karup de bedste - igen

**Tekst og foto seniorsergent
John Richtendorf**

Flyvestation Karup militære Idrætsforening er Danmarks bedste. Det fastslog Dansk Militær Idrætsforbund på sit repræsentantskabsmøde i København. Her overrakte forbundet den smukke pokal til formanden for Flyvestation Karups Idrætsforening, major Peter Farver.

Det er syvende gang, at Karups idrætsforening har hjemført pokalen. Det forlyder, at man næsten ikke kan undvære at have den stående i pokalskabet på Flyvestation Karup.

Pokalen tildeles ved at tælle sejre i de mange militære idrætsdiscipliner, der i løbet af året afvikles over hele landet.



Formanden for Flyvestation Karups Idrætsforening, major Peter Farver, overrækker årets fornemste pokal til chefen for Flyvestation Karup, oberst Palle Dønvang, der byder pokalen velkommen hjem.



Bliv soldat i DIB -for fredens skyld

Overvejer du at melde dig til Den Danske Internationale Brigade, er der et par ting, du bør vide.

Det er ikke risikofrit, men det er meningsfyldt. Og du lærer nye sider af dig selv at kende, både som menneske og i jobbet. Både mænd og kvinder kan søge. Du skal aftjene eller have aftjent din værnepligt.

Kvindelige ansøgere skal gennem en tilsvarende uddannelse.

Få en brochure og ansøgningsskema.

Telefon 44 68 21 22. Fax 44 66 02 97.

Du kan også hente yderligere oplysninger på adressen: <http://www.FORSVARET.FVR.dk>



FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værløse, Postboks 145, 3500 Værløse
<http://www.FORSVARET.FVR.dk>

FLY

nett



FLYVEVÅBNET

UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando

REDAKTION:

Oberstløjtnant
Anker Petersen
(ansvarshavende)
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50 lokal 5701

Major
S.H. Hartov
Forsvarsministeriet
33 92 32 83

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

POSTADRESSE:

FLYnyt
N.M. Schaffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
44 89 36 50
Omslag: ABC tryk, 44 97 10 80
Sidste frist for indlevering af stof
til næste nummer af FLYnyt er
1. FEB 1997.
Hvis muligt bedes artiklerne af-
leveres på diskette.

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

FORSIDEBILLEDET:

Haleroret af C-130H Hercules,
halenummeret B-679, markerer
den danske deltagelse i PFP-
øvelsen Baltic Circle. I bag-
grunden en Antonov AN-26 fra
det Litauiske Flyvevåben. Det var
den oktober, hvor byger vekslede
med overskyet vejr og enkelte
dage med tåge. Rigtigt dansk
efterår. (foto seniorsergent
N.M. Schaffel-Nielsen)

ISSN: 0907-1962

Flyvevåbnet godt på vej mod år 2000!	3
Rørte i sovsen af overraskelse	4
-Have a good and safe Exercise	5
Ny ansvarshavende redaktør	6
"Flyv med - op i det himmelblå"	6
Et kig på Antonov AN-26	7
I bagsædet af L-39 Albatros	9
Jetmotorens opfinder død	10
Tilvænningsflyvning over Nordjylland ..	11
Follow Me - og de gjorde det	13
Student ved Kaunas universitet	15
Anmeldelse af 70 års jubilæumsskrift ..	16
Svensk Airdrop over Sydsjælland	17
Computers in support of friendship	19
EXERCISE "IN THE SPIRIT OF PFP" BALTIC CIRCLE 1996	20
Sol - sand og Stinger	21
Han har respekt for sit arbejde	24
Flyvesikkerheden i højsædet:	25
Interview midt i paraden	29
Verdensnyhederne samlet på et sted ..	31
Flyverhåndværk af klasse	35
Flyarkæologerne bringer fortiden på land	38
Uden FLIR havde vi aldrig fundet dem	39
Testflyvning af F-16 Fighting Falcon i Holland	41
Flyverhjemmeværnet	42
Ny chef for Flyverhjemmeværnet	43
Børnefødselsdag i Caravellen	44
Aalborg har fået en løvehund	45
Værløse løb med mesterskabet	46
Internet kunder fra hele NATO	47
Hun holdt slaget højt	48
Eskadrille 722	49
Flyværkstedet er flyttet ind i 'ny' hangar	55
Danmarks ældste eskadrille bliver 70... ..	56
Håndværkerdag på Mobilium	58
Scandinavian Historic Flight på banen	60
Måske salg af containere til udlandet	61
Prof. Hjemmeværnspiloter	62



Side 9



Side 21



Side 24



Side 49

Flyvevåbnet godt på vej mod år 2000!

Af General Christian Hvidt

Som det øvrige forsvar kan flyvevåbnet også glæde sig over faste og forudsigelige rammer frem mod år 2000. Forsvarsaftalen, som har givet ro og stabilitet, har imidlertid også haft som konsekvens, at vi har måttet igennem indskrænkninger i strukturen.

Det er derfor glædeligt, at der ikke har været behov for afskedigelser af militært personel. Prisen har dog været en række geografiske omplaceringer både for militære og civile. Ikke alle civile har kunnet genplaceres i nærområdet, hvorfor det har været nødvendigt at afskedige personale på Flyvestation Tårstrup.

Implementering af aftalen er i øjeblikket ved at blive bragt hurtigere på plads end oprindeligt forudsat, bl.a. fordi flyvevåbnet er i stand til at omplacere det militære personel, der er berørt af aftalen. I hele forløbet har samarbejdsudvalgene været inddraget, og det er glædeligt at opleve den positive samarbejdsvilje.

I denne proces er det værd at fremhæve de tre personel- og servicekontorer, der er oprettet til at støtte personel, som er omfattet af strukturtilpasningerne.

Men ikke alt i flyvevåbnet handler om „tilpasninger“. Strukturen slankes, samtidig med at flyvevåbnets evne til at løse opgaverne er under stadig forbedring. Danmark vil således komme ind i næste årtusinde med et effektivt flyvevåben, som vi alle kan være stolte af.

Flyvevåbnet får således en række nye tidssvarende våbensystemer, der både berører F-16 og HAWK.

Udover en erstatningsanskaffelse af fire F-16 fly i 1996 er en modifikation eller erstatningsanskaffelse for flyvevåbnets eksisterende SIDEWINDER AIM 9/L luft-luft missiler

planlagt i 1998. Vælges en erstatningsanskaffelse, kan der blive tale om det israelske PYTHON 4, det britiske ASRAAM, det tysk/canadisk/europæiske IRIS-T eller det amerikanske AIM-9 X.

Der vil i 1997 blive anskaffet et antal rekognosceringsudstyr til flyene indbygget i pods. Advarselsystemer mod infrarødt søgende missiler indkøbes i 1998, og flyene vil således have bedre selvbeskyttelse også i f.m. med evt. udsendelse i internationale operationer.

Med henblik på at forbedre flyenes mulighed for at operere om natten og under alle lys- og vejrforhold anskaffes i 1999 natoperationssensorer, der ligeledes monteres i pods. Endvidere vil der i 1999 blive anskaffet „Helmet mounted sight and display“ systemer samt præcisionsvåben baseret på satellitnavigation som for eksempel det amerikanske JOINT DIRECT ATTACK MUNITION.

Den igangværende opdatering af HAWK-missilsystemet vil i 1997 blive efterfulgt af fase 2. Denne fase omfatter anskaffelse af nye kontrolfaciliteter, afdelingskontrollvogn samt 3-D radarer mv. til de resterende 4 eskadriller.

Projektet omfatter endvidere anskaffelse og integrering af SIDEWINDER nærluftforsvarssystem til erstatning for det forældede L/60 kanonsystem.

Udover ovennævnte våbensystemer vil der i indeværende år blive iværksat en opdatering samt anskaffelse af tidssvarende anflyvnings- og landingshjælpemidler på de danske flyvestationer.

Situationen omkring den planlagte levetidsforlængelse af Gulfstream III flyene, som bl.a. omfatter opdatering af navigations- og flykontrollsystemer, opdatering og udskiftning af strukturelle dele samt anskaffelse af satellitkommunikationsudstyr, er fortsat uafklaret efter det tragiske



General Christian Hvidt

havari på Færøerne. Forsvarskommandoen er i øjeblikket i færd med at revurdere situationen i forbindelse med erstatningsanskaffelse for den tabte G III.

Som det fremgår, er det alle grene af flyvevåbnet, der vil blive berørt af en løbende modernisering. Det er også værd at fremhæve, at der ikke vil blive tale om store og voldsomme ændringer, men opdateringer af i forvejen velfungerende våbensystemer. Dette er også et udtryk for, at vi i dag står med et moderne og veludviklet flyvevåben.

Luftforsvar er en kompliceret affære, og derfor har flyvevåbnet på dette område et naturligt og tæt samarbejde med både hæren og søværnet. Senest giver dette samarbejde sig udtryk ved, at flyvevåbnet deltager med repræsentanter i modtagelseskommissionen af hærens luftværn, ligesom hæren drager stor nytte af den årlige Tactical Fighter Weaponry øvelse. Endelig vil alle tre værn få glæde af de to nye dometrænere, som er under opførelse i henholdsvis Varde og på Gniben ved Sjællands Odde. □

Flyvevåbnets Jubilæumsfond

Rørte i sovsen af overraskelse

Fra v. formanden for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, generalmajor Laurids Tophøj, cafeteriabestyrer Knud Jensen, medhjælper Astrid Jensen, medhjælper Kirsten Nielsen og chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen. Medhjælper Lis Poulsen var ikke til stede under overrækkelsen af legatet.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schajffel-Nielsen

Flyvevåbnets Jubilæumsfond havde henlagt sit bestyrelsesmøde til Flyvestation Vandel, blandt andet for at hædre cafeteriets personale. Formanden for fonden, generalmajor Laurids Tophøj sagde i forbindelse med overrækkelsen. -Det er mig en glæde på Flyvevåbnets Jubilæumsfonds vegne at kunne overrække cafeteribestyrer Knud Jensen, Vejle, og medhjælperne Astrid Jensen, Randbøl, Kirsten Nielsen, Karlskov, og Lis Poulsen, Vandel, hver en legatportion.

-Begrundelsen for at tildele Knud Jensen en legatportion er, at han siden 1992 ved sin inspirerende ledelse har motiveret sit personale til en ekstraordinær indsats, under særdeles vanskelige vilkår, hvor Flyvestation Vandels fremtid har været højst usikker. Endvidere fremgik af begrundelsen for tildelingen af legatet, at cafeteriet er et af forsvarrets bedst drevne cafeterier rent økonomisk.

Begrundelsen for tildelingen til personalet var den loyale og professionelle indstilling de har til arbejdet, hvor fleksibilitet med hensyn til at imødekomme kundernes behov både for maden og de til tider ube-



kvemme tidspunkter den skal serveres på. Han erindrede også om, at cafeteriets produkter også er efterspurgt andre steder i Flyvevåbnet.

Total overraskelse

For cafeteriets personale kom tildelingen som en total overraskelse. Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen, havde anmodet om, at alle var til stede for at sikre, at generalen og hans bestyrelse fik den bedst tænkelige service. Om det siger Kirsten Nielsen, -Vi opfattede det nærmest som en fornærmelse. Vi ville til enhver tid have kunnet leveret en perfekt service med en bemanning på to, hvorfor skulle vi så bruge penge på at møde op alle fire?

Knud Jensen, der under overrækkelsen blev henholdsvis rød og hvid i ansigtet af overraskelse, sagde bagefter, -Jeg gik nærmest i chok, vi har jo kun gjort, hvad vi mente var nødvendigt for at betjene vore kunder bedst muligt. Vi fik bagefter at vide,

at Knud Jensen i bar befipelse over tildelingen gik direkte ud i køkkenet, hvor han afreagerede ved at røre i sovsen.

Overlevelse

Flyvestation Vandel har nu afsluttet personeltilpasningerne i forbindelse med den reduktion, der blev besluttet i forsvarsforliget for næsten et år siden. Cafeteriet blev ikke, som flere andre tjenestesteder, nedlagt.

Chefen for flyvestationen, oberstløjtnant A.S. Sørensen, siger i forbindelse med tildelingen af legatet, -Det glæder mig, at Flyvevåbnets Jubilæumsfond har valgt at hædre vort cafeteria og dets medarbejder for deres utrolige indsats i hverdagen og under store øvelser. Især under øvelserne blev der trukket kraftige vekslere på den lille stabs indsats. Det er min klare overbevisning, at havde man ikke haft en så dygtig leder og tilsvarende dygtigt og fleksibelt personale, ville cafeteriet næppe have overlevet tilpasninger. □

PfP Baltic Circle

-Have a good and safe Exercise

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Partnership for Peace, eller på dansk Partnerskab for Fred (PfP), er blevet et fast og indgroet begreb i Forsvarets og hermed Flyvevåbnets virkelighed. Aftalen har vendt op og ned på alle tidligere kendte begreber om, hvem der er 'The Bad Guys'. Den danske regering har lagt stor vægt på aftalen, ikke mindst i forhold til Estland, Letland, Litauen, Polen Tjekkiet, Slovakiet og Ungarn. Alle lande der indtil Sovjetunionens sammenbrud var medlem af Warszawapagten. Dengang benævnt 'Orange Styrker'.

Sidste år hed PfP-øvelsen Cooperative Jaguar, i år var navnet Baltic Circle 1996, forkortet BC96. Øvelsen er en følge af NATOs nye strategi med hensyn til at støtte De Forenede Nationer når, og hvis, der er behov for fredsbevarende operationer. For at kunne dette, er PfP-øvelserne lagt an på at skabe fælles forståelse mellem deltagerlandenes måde at operere på. I øvelseoplægget hedder det:

-At fremme den fælles forståelse for fredsbevarende operationer, og øge den fælles militære interoperabilitet ved træning af chefer, stabe og enheder under udførelse af multina-

tionale fredsbevarende operationer, eftersøgnings- og redningsoperationer samt fremføring af humanitær hjælp af enheder, der anvender forskelligt materiel, har en forskellig organisation og har forskellige uddannelsesmæssige doktriner.

Så kom de

Onsdag den 2. oktober skulle de så vise sig, om det der blev planlagt under to Workshops, forberedende planlægningsmøder, nu også holdt i virkeligheden. Det gjorde det. Svenskerne kom med en Super Puma og en C-130H Hercules, sidstnævnte blev eskorteret fra kanten af dansk luft- rum og til Flyvestation Karup af to danske F-16 Fighting Falcon. Litauerne ankom med deres Antonov AN-26 Transportfly, en L-39 Albatros, jettrainer og en MI-8 redningshelikopter. Amerikanernes fire F-16, fulgt af to norske BELL 412 redningshelikoptere.

Folkene på Flightlinen havde deres at se til med at få flyene ind i eskadrilleområdet og få dem parke- ret på de udpegede platforme. I det hele taget var det en travl dag for de 'fastboende' på Flyvestation Karup at tage imod alle de danske og udenlandske gæster - alt syntes dog at glide i olie.

Mutual understanding

At skabe Mutual Understanding, Fælles eller Gensidig Forståelse, kræver basalt, at man har et fælles sprog. Vi danskere har altid været vant til, at engelsk var den naturlige løsning, når alt andet kiksede. De litauiske og lettiske gæsters verden har været en anden. De løste indtil for seks år siden dette problem ved at tale rus-



Stabschef for Flyvertaktisk Kommando, oberst Kurt Ebbe Rosgaard, sagde blandt andet til øvelsesdeltagerne, 'Lad godt og professionelt luftmandskab sammen med flyvesikkerhed, være fremherskende elementer, så er jeg sikker på, at vi alle vil drage fordele af øvelsen. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Karup).

sisk. Her kommer danskerne totalt til kort. Viljen til at løse opgaverne var dog større end sprogbarrieren skulle det vise sig.

Da den 2. oktober var til ende og flyene dækket til for natten eller rullet ind i shelterne mødtes øvelsesdeltagerne til Opening Party, i Blå Sal.

Høj stemmeføring

Begrebet Mutual Understanding havde alle taget alvorligt fra starten. Efterhånden som deltagerne ankom til Blå Sal steg støjniveauet proportionalt med antallet af deltagere. Det så ud, som om alle var med.

Da alle var samlet gik Stabschefen for Flyvertaktisk Kommando, oberst K.E. Rosgaard på talerstolen for at byde forsamlingen velkommen, han sagde blandt andet: -Jeg er glad for at gense kendte ansigter fra de to Workshops. Han mindede om, at uden seriøs og detaljeret planlægning, kunne man ikke gennemføre en øvelse. Og sagde videre: -Vi er stolte af, at vi som en lille nation, igen har det privilegium at få lov at være vært for en PfP-øvelse. Et program, som vor regering og Forsvarsministeriet har sat højt på forsvarrets prioritetsliste. Vi ser frem til at samar-

bejde med såvel gamle som nye samarbejdspartnere.

-Fælles forståelse og tillid er lige vigtigt. Tingene er ikke altid som man tror. Vi skal arbejde sammen både i luften og på jorden. Vi skal være sammen, som i aften. Vi skal lære af hinanden så samarbejde og tillid fortsat kan stimuleres og udvikles. Oberst Rosgaard sluttede med at sige: -Lad godt og professionelt luftmandskab sammen med flyvesikkerhed, være fremherskende elementer, så er jeg sikker på, at vi alle vil drage fordele af øvelsen. Talen sluttede med et varmt velkommen og ønsket om en god og sikker øvelse.

Glade deltagere

Deltagerne var blandet godt sammen. Mange havde allerede i løbet af dagen lært hinanden lidt at kende. Det engelske sprog blev talt med accenter, der umiddelbart virkede fremmedartet, men inden længe faldt det naturligt. Den gode mad, som PROPELLEN serverede sammen med godt dansk øl, løsnede tungebånd der tidligere var lidt stive. Folk der havde siddet tavse gav pludselig pokker i den engelske grammatik og deltog i samtalen. Den aften fik man rystet folk godt sammen. □

Ny ansvarshavende redaktør



Oberstløjtnant Anker Petersen.

Af Oberstløjtnant
Anker Petersen

Som ny chef for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando og dermed flyvevåbnets Taktik- og Forvaltningsinspektør opfordrede chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Tophøj mig til også at blive ansvarshavende redaktør for FLYnyt.

Med mit store kendskab til flyvevåbnet efter tjeneste i Luftværnsgruppen (bl.a. Chef for ESK532 i 1983-1985 og Chef for Operationsafdelingen 1987-1990), Flyvestation Skrydstrup Chef for Stationsafdelingen 1986-1987), Flyvestation

Karup (Chef for Stationsafdelingen 1992-1993) og i begyndelsen af 1960' også Kontrol- og Varslingsystemet og Nærluftforsvaret, sagde jeg straks JA TAK til denne spændende opgave, idet mit primære job jo vil medvirke til at holde kontakten med alle dele af flyvevåbnet.

Jeg mener, at FLYnyt i dag dækker de mange aktiviteter i flyvevåbnet ganske godt og jeg har til hensigt at fortsætte i samme stil.

PETE

Luftmeldeeskadrille Odense

"Flyv med - op i det himmelblå"



Tekst og foto kaptajn Erik Jensen, Luftmeldeeskadrille Odense.

Der er en forventningsfuld stemning over de 2400 tilskuere i friluftsteatret i Frøbjerg bakker. De skal overvære syngespillet "Mød mig på Cassiopeia". Klokkeren 20 fatter dirigenten taksokken, spillet er i gang.

Alt går som publikum forventer, indtil sangen 'Flyv med - op i det himmelblå', så drøner pludselig en Cessna 172, med landingslysene tændt ned over scenen. Publikums opmærksomhed rettes i få sekunder opad, hvorefter man klapper begejstret. □

Skulle have været en DC-3'er
Instruktøren, der havde bedt Luftmeldeeskadrille Odense om at medvirke i spillet med en flyvemaskine, havde helst set en DC-3'er. En sådan, god, ide kunne ikke føres ud i livet - den var ubetalelig.

I stedet spurgte man så Den Flyvende Hjemmeværnsenheds chef, Hans Peter Nissen, hvis positive indstilling endte med, at Luftmeldeeskadrille Odense kom til at deltage i Kai Norman Andersens syngespil. □

Baltic Circle

Et kig på Antonov AN-26

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

I årtier blev man i NATO vænnet til, at fly fra den nu nedlagte Warszawapagt var mere eller mindre hemmelige. De blev forsynet med specielle NATO kodenavne. Hvad kunne disse fly? Var det bare noget billigt bras? Eller havde de 'overnaturlige' egenskaber? Først i de senere år er det blevet muligt at komme tæt på flyene fra de russiske flyfabrikker. Vi har kigget nærmere på Antonov AN-26.

Antonov AN-26 blev første gang vist offentligt frem på Paris Air Show i 1969. Der var ikke større forskel på den og den tidligere AN-24RT, et specialiseret transportfly med en turbojet hjælpemotor indbygget i styrbords (højre) nacelle (motorgondol). Forskellen lå i, at flyet havde fået indbygget de kraftigere Ivchenko AI-24T turboprop motorer, og at bagkroppen var ombygget efter den såkaldte 'bæverhale'-model.

Ombygningen indeholdt også Oleg Antonov specialiserede lastrampe. Denne udgør, når den er trukket på plads på normal vis, underdelen af den bagerste del af flykroppen. De der har været tæt på AN-26 har sikkert undret sig over, at lastrampen trækkes så langt ind i flykroppen at der står ca. 20-25 cm kant fri, umiddelbart er der ingen forklaring på dette. Lastrampen kan trækkes ind



Den litauiske Antonov AN-26 fotograferet umiddelbart efter ankomsten til Flyvestation Karup.

under kabinegulvet så flyet kan lastes direkte med gaffeltruck, eller når der under flyvning skal foretages airdrop.

I den originale version af AN-26 var der indbygget enten elektrisk eller manuelt betjent transportør i gulvet for at flytte godset. Den forbedrede AN-26B var udstyret til at medtage tre standard paletter på 2,438 m. lang, 1,46 m. bred og 1,6 m. høj medtagende en total last på 5.500 kg. Ruller monteret i gulvet, mekanismer til at flytte paletter, og fortløjninger satte to mand i stand til at laste og losse alle tre paletter på 30 minutter. Rullerne kan staves til side i kabinen når der ikke er brug for dem. Endelig kan flyets configuration hurtig ændres til i stedet at medtage 38 passagerer. Hertil kommer, at flyet også kan anvendes som ambulancefly eller til transport af faldskærmsoldater. Flyet er solgt til mere end 27 forskellige lande i den kolde krigsperiode. Det er ikke lykkedes at finde ud af, om det efter 1990 er solgt til lande i vesten.

Rødt gulvtæppe

Det er stadig en spændende oplevelse at få lov at flyve med i et af de fly,

der i mange år er betragtet på afstand. Under PIP-øvelsen Baltic Circle på Flyvestation Karup kom muligheden for at flyve med på en familiariseringstur med den litauiske AN-26, halenummer 03.

En tur rundt om flyet afslørede, at de to store blistervinduer i bagbords (venstre) side er blevet erstattet af en plade med et vindue af normal størrelse. Blistervinduerne blev brugt til udkig når faldskærmsoldater sprang ud fra flyet.

Vor AN-26 var forsynet med bekvemme stole til 38 passagerer. Det nymalede knaldgrønne gulv var belagt med et rødt guldtæppe. Adgangen til lastrampen var spærret med et rødt/hvid-malet stakit af 2" jernrør. Besætningen var allerede på plads i cockpittet. Den bestod af navigatøren, kaptajn Raimundas Matulis, som havde sit eget snævre aflukke flyets venstre side lige bag fartøjschefen, kaptajn Sakima Vichius og i høre forsæde sad co-piloten løjtnant Sakshys Jury. De to øvrige passagerer var svenske faldskærmsoldater. Vi gik en tur rundt i flyet for at finde de nødudgange der måtte være og fandt to, hver forsynet med et rødt håndtag og en russisk tekst.



Et kig ind i det ikke særligt rummelige cockpit. Til venstre er det fartøjschefen, Saktma Vichius og til højre co-piloten løjtnant Sakshys Jury. Midt i billedet ses den radarskærm som kan bevæges 40° til begge sider.

Flyvningen

kaptajn Vichius startede hjælpemotoren de to AI-24T turboprop og hjælpemotoren, en Turmasky RU-19-300 turbojet med 900 kg tryk i styrbords motorgondol op. Motorlyden var anderledes end fra for eksempel C-130H Hercules'ens Allison motorer. Men den lød solid og troværdig, det skulle nok blive en fin tur.

Flyet rullede ud til start. Fik clearance fra tårnet og rullede ned ad startbanen. Efter at have nået flyvehøjde var det tid at kigge ud i cockpittet. Med flyvekortet i hånden var det enkelt at få landkending under flyet. Turen var den efterhånden kendte ud mod Søndervig, op over Limfjorden til Løkken, ned over Jammerbugten, via Thyborøn over Søndervig og hjem til Karup. Det kom som noget af en overraskelse da kursskiftet fra et ben til et andet foregik ved, at flyet blev kantet op i et kraftigt drej og derefter ekcersermæssigt blev lagt ned i vandret flyvning igen på den nye kurs. Under flyvningen talte navigatøren det meste af tiden. Hvad han sagde ved kun besætningen, idet han talte litauisk.

Navigationshjælpemidlerne bestod blandt andet af en GPS (Global Positioning System) (Satelitstyret system til bestemmelse af flyets position), en radar, hvis afskærmede scop kunne svinges fra side til side, så den kunne benyttes af både fartøjschef og co-pilot.

Den indtegnede rute på kortet blev fulgt til punkt og prikke, og efter

endnu en tur over det smukke Nordvestjylland, Thy og Vendsyssel landede vi igen på Flyvestation Karup.

Antonov AN-26	
Fremstillingsland	Rusland (Tidligere USSR)
Type	Kort- og mellemdistance militært og civilt transportfly
Motorer	To Ivchenko AI-24T turboprop der hver yder 2.820 hk. I styrbords motorgondol er indbygget en Tumansky RU-19-300 turbojet på 900 kg. tryk. Anvendes som hjælpemotor under start.
Flyvehastighed	Max. hast i 6.000 m. højde 540 km/t. Normal flyvehast. 450 km/t i 6.000 m. højde
Rækkevidde	Med 1.500 kg. nyttelast 2.500 km. Med 5.000 kg. nyttelast 1.300 km.
Vægt	Udrustet 16.914 kg. Max. startvægt 24.000
Besætning	Normalt fem
Passagerer	38 i sæder langs kabinens vægge.
Laste-/Lossemuligheder	Direkte over rampe agter
Bemærkninger	AN-26 findes også i en fotoversion med glasnæse, men benævnes i denne udgave AN-30.

Baltic Circle

I bagsædet af L-39 Albatros

Det litauiske Flyvevåben deltog i Exercise Baltic Circle med en tjekkisk bygget L-39 Albatros, et tosædet træningsfly. Også dette fly skulle på familiariseringsflyvning. Her, som i alle andre tilfælde, skulle der af hensyn til flyvesikkerheden en dansk pilot med på turen. Først blev en udpeget, men dagen efter viste det sig, at det blev LIB, alias premierløjtnant M.M. Balle fra eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg, der blev den heldige. Hans opgave under øvelsen var at være forbindelsesofficer til det litauiske detachement.

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

LIB var blevet spændt ind i bagsædet på L-39'eren da vi nåede ud i eska-

drilleområdet. Kaptajn Kazimiera Noreika var i fuld gang med at forklare cockpittets indretning for ham. LIB så meget interesseret ud, men kunne bagefter ikke skjule, at der er stor forskel på et cockpit i en F-16 og i et L-39 træningsfly. Men han glædede sig meget til turen den følgende dag.

Flyvesikkerhed

Helt fra det første workshop, planlægningsmøde, og til øvelsens afslutning, var flyvesikkerheden noget det blev lagt stor vægt på. Ingen ønskede tab under øvelsen på grund af tilfældigheder eller sjuksk. Af samme grund mødte per-

Personellet fra Flyvestation Karups Brand- og Redningstjeneste lynskudt medens de blev instrueret i, hvordan man åbnet flyets cockpit og frigør besætningsmedlemmerne.



Med iltmasken på er det premierløjtnant, pilot i eskadrille 726 og forbindelsesofficer til det litauiske detachement, M.M. Balle (LIB). Han er ved at blive instrueret i cockpittets lay out af kaptajn Kazimieras Noreika. (foto s-n)

sonellet fra Brand- og redningstjenesten op ved L-39 flyet for at få en briefing om, hvorledes man nærmer sig flyet og får frigjort og reddet besætningsmedlemmerne i tilfælde af havari under start eller landing.

Flyvningen

Under selve familiariseringsflyvningen havde kaptajn Noreika og LIB en tosædet F-16 Fighting Falcon, som Lead. I bagsædet på Lead'en sad Presse- og Informationscentrets videofotograf, Henning Kristensen. Ikke for at nyde turen, men for at lave videooptagelser til fjernsynet og til deltagerlandenes pressefolk. Det kom der nogle meget spændende luftoptagelser ud af.

Udvikling af L-39

L-39 er bygget af flyfabrikken Aero som ligger i Vodochody i det gamle Tjekkoslavakiet, i dag Tjekkiet. Flyet fløj første gang den 4. november 1968, og ved slutningen af 1970 havde man





fem testfly i luften. De første 10 pre-produktionsfly blev leveret til de tjek-kiske og sovjetiske Flyvevåbner i 1971 og den egentlige serieproduktion be-gyndte i 1972. Flyet blev valgt som standardtræner i alle Warszawa-pagtlandene, undtagen Polen. Ved slutningen af 1981 var der bygget over 1.000 fly af de forskellige versio-ner, og flyet var blevet solgt til 13 lande, fortrinsvis i Asien, Mellem-østen og Afrika.

L-39 Albatros var efterfølgeren for

Med bygerne hængende ude i horisonten er den litauiske L-39 Albatros og den danske F-16 Fighting Falcon på familiariserings-flyvning over dansk område. Hvem ville have gættet på den udvikling i 1989? (Foto Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

L-29 Dolfin med NATO-kodenavnet MAYA kom i operativ tjeneste i 1963. Tjekkoslaviet har en lang tradition for at bygge både civile og militære fly.

Jetmotorens opfinder død

Sir Frank Whittle, opfinder af jetmotoren døde for nylig i USA, 89 år gammel.

Hans opfindelse af jetmotoren var en af det 20'ende århundredes største opfindelser. Hans teorier, som han fremsatte i 1928 da han var ung Royal Air Force (RAF) kadet, blev mødt med megen skepsis. På trods af mangel på interesse både fra regeringen og den private industri, udtog Whittle patent på sin jetmotor i 1930.

Den første prototype så dagen lys sent på året i 1930. Hans ide kom i brug, da Gloster-Whittle E28/39 blev det første britiske jetfly, som virkelig kunne flyve. Det førte til udviklingen af Gloster Meteor, som kom i tjeneste hos RAF, og blev det eneste allierede jetfly, der kom i operativ tjeneste under den Anden Verdenskrig.

Sir Frank begyndte sin karriere i RAF, som elev på Halton (RAF skole for tekniske uddannelser) i 1923. Han opnåede adgang til Cranwell, hvor han udmærkede sig som en fremragende teknisk begavelse, og samtidig fik høje karakterer for sine evner som pilot. Han fløj for Eskadrille 111 og blev en fuldendt kunstflyver. Senere blev han testpilot på pontonfly.

Han studerede ved universitetet i Cambridge, hvorfra han dimitterede med højeste karakter i faget Teknisk Videnskab.

I 1948 blev han, af helbreds-mæssige grunde, pensioneret fra RAF, hvorefter han emigrerede til USA.

Han navn lever videre på Cranwell, hvor en af RAF College's afdelinger er opkaldt efter ham og hedder Whittle Hall.

Kilde: Royal Air Force NEWS, 23. august 1996.
Oversættelse: Seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen.

Faktaboks L-39 Albatros

Fremstillingsland	Tjekkoslaviet
Type	Tandem tosædet standard/avanceret jettrænet og let angrebsfly
Motor	1 1,720 kg Walter Titan (Ivchenko AI-25TL) Turbofan
Flyvehastighed	Max. hast. ved havoverfl. 705 km/t
	Max. hast. i 5.000 m. 757 km/t
	Max. hast. i 10.000 m. 737 km/t
Vægt	Tom, 3.375 kg
	Norm. startvægt, 4.200 kg
	Max. startvægt, 4.600 kg.
Bevæbning	To ophængningspunkter under vingerne til maskingeværer eller raketpods. På L-39Z-versionen fire ophængningspunkter til Luft-til-Jord raketpods eller 20 mm maskinkanoner.

PfP

Tilvænningsflyvning over Nordjylland

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

De første dage af PfP-øvelsen Baltic Circle gik med tilvænningsflyvninger for de udenlandske besætninger. Vi valgte at følge med kaptajn J.E. Overbye (JOB) og hans besætning i Sikorsky S-61 Sea King, halenummer U-278. Tilvænningsflyvning hedder på flyverjysk 'Familiarization Flight', et ord de fleste havde svært ved at udtale. I øvrigt skulle U-278 være 'Lead', fører for den litauiske MI-8.

Før starten havde vi været med kaptajn og teknisk leder, Romas Petkevicius, på besøg i den litauiske MI-8, med NATO-betegnelsen HIP. Med de nye tider i sikkerhedspolitikken, er vi ikke helt sikre på, om NATO kodificeringen af fly fra det gamle sovjetiske område stadig er i kraft.

Den litauiske MI-8 var SAR (Search- and Rescue), eller D-versionen. Herudover har vi to i MTV (Multi Transport Vehicle)-versionen, forklarer Petkevicius. -Denne her er kun tre år gammel. MI-8 er meget let at vedligeholde og meget stabil at flyve med, fortsætter han.

Vi spurgte, -Hvor har I gentanket undervejs fra Litauen til Karup? Lidt forundret over spørgsmålet svarer Petkevicius, -Kun på Flyvestation Værløse. Vi havde endnu ikke set de to store ekstratanke der fyldte godt op i kabinen og var forklaringen på, at man kunne flyve godt 600 km



Mil MI-8 HIP ved modtagelsen på Flyvestation Karup. MI-8 er en af arbejdshestene når der tales om helikoptere, blot er den solgt til lande vi i Danmark har ingen eller ringe kontakt med. (Foto s-n)

uden genoptankning. Petkevicius fortalte, at det havde været en rigtig ubehagelig flyvetur fra hjembasen Pirma Aviacyos Baze (First Air Base) ved Siauliai til Værløse, vejret havde været dårligt hele vejen.

Planlægning

Det at planlægge en flyvning over Nordjylland er normalt 'A piece of cake' for en rutineret besætning. Det er noget helt andet, når man er på

stedet første gang og i øvrigt har det lidt bøvellet med sproget. Det gik alligevel.

Alle blev færdige til tiden og vi rullede ud til start. Rutinemæssigt blev der sat en vestlig kurs, og derefter nordover op over Thyland og videre vestpå mod Flyvestation Aalborg, hvor der skulle gennemføres en 'Touch and Go' på GCA'en (Ground Controlled Approach) eller lidt lettere, radarkontrolleret anflyvning til Flyvestation Aalborg.

Kaptajn og teknisk leder for det litauiske detachement, Romas Petekevicius forklarer her instrumenteringen af MI-8 for FLYnyts medarbejder. (Foto flyverspecialist Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg)



Fart på

Egentlig var det planen, at MI-8'eren skulle følge en halv mils vej efter S-61'eren. Sådan gik det ikke helt, han overhalede udenom og var ind imellem et godt stykke foran. Premierløjtnant Kazimieras Maskoliunas havde styr på tingene, de fulgte den planlagte rute og gennemførte GCA-anflyvningen til Flyvestation Aalborg, hvorefter kursen blev sat mod Hals Barre.

En af opgaverne var at fotografere MI-8'eren i luften til brug for pressen. Her måtte co-piloten, premierløjtnant Dorte Bardino (TIO) over radioen bede MI-8'eren om at sætte farten lidt ned, så det blev muligt at komme op på

siden af ham for at tage de ønskede billeder. Det lykkedes, som det ses af illustrationen.

Arbejdshest

Mil MI-8 HIP er indtil 1982 fremstillet i 7.500 eksemplarer, det totale antal kendes ikke. Helikopteren er en af de mest udbredte typer i verden. Den er solgt til over 40 lande, mest i Asien og

Afrika og så selvfølgelig til alle de gamle medlemmer af Warszawa-pagten, herunder altså også Litauen. Den anvendes både som Redningshelikopter, kamphelikopter og almindelig transporthelikopter, både militært og civilt.

Vi har tilladt os at lave to faktabokse, en for MI-8 og en for S-61, om de kan sammenlignes, ladet vi være op til læserne.

MIL MI-8 HIP	
Fremstillingsland	Rusland (USSR)
Type	Rednings-, transport og angrebshelikopter
Flyvehastighed	Norm. hast. 225 km/t. Max. hast. 250 km/t.
Vægt	Tom 7.171 kg. Max. startvægt 12.000 kg.
Motorer	2 Isotov TV-2-117A turbojet der hver yder 1.500 hk.
Rotordiameter	21,29 m.
Længde	18,17 m.
Besætning	I SAR-versionen 6 mand.
Bevæbning	Twin-rack med plads til 128 57 mm raketter plus et maskingevær i næsen.

SIKORSKY S-61A SEA KING	
Fremstillingsland	USA
Type	Redningshelikopter
Flyvehastighed	Norm. Hast. 203 km/t. Max. hast. 266 km/t.
Vægt	Tom 5.000 kg. Max. startvægt 9.300 kg.
Motorer	2 general Electric T58-GE-8B på hver 1.250 hk.
Rotordiameter	18,90 m.
Længde	16,69 m.
Besætning	6 mand
Bevæbning	Ingen.

Follow Me - og de gjorde det

Øvelsesdeltagerne fra Litauen ankom i en Antonov AN-26 CURL, transportfly. Seniorsergent Jellesø, i blå skjorte med korte ærmer, havde fortalt litauerne, at det kunne være koldt i Danmark i oktober. Det var grunden til, at alle havde overfrakke på.



Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

At gennemføre en øvelse, hvor folk taler syv forskellige sprog stiller krav til alle. Engelsk er fælles-sproget suppleret med fagter, grimasser og små fjedrehop på stedet. Til dette skal føjes alles gode vilje til at løse de daglige opgaver garneret med en god portion kreative evner. Opgaver var der nok af, store og små, læs om, hvordan de blev løst.

Partnership for Peace (Partnerskab for Fred) øvelsen 'Exercise Baltic Circle 1996' i første halvdel af oktober betød, at mange af Flyvevåbnets ansatte måtte stævne mod Flyvestation Karup for at give en hånd med. Det samme gjaldt for et antal reserve-officerer, de var kommet dagen før øvelsens start. De udgjorde en del af 'modtagelseskomiteen' for øvelsesdeltagerne fra de forskellige lande.

Seniorsergent Jellesø syntes at være over det hele. Det var ham der modtog gæsterne ude ved flyene og sørgede for, at de fik deres bagage med og kom ind på de rigtige kvarte-

rer. Man fik indtrykket af, at han var en slags vicevært med otte arme.

Stationsflightsens bil med det gule (det kunne også være hvidt) skilt med de røde bogstaver, der bydende siger FOLLOW ME! på bagsmækken var i aktion jævnligt i begyndelsen af øvelsen. Chaufførens opgave var, at lede fremmede fly fra flyvefeltet ind til den platform i eskadrilleområdet, hvor flyet skal parkeres.

Styr på det

Vi talte med premierløjtnant og leder af Linetjenesten H.S. Sørensen, som havde kontor ude i Lufttransporttjenesten. Han fortalte, at de var seks mand til at løse opgaven, der bestod i Cross Servicing af de deltagende fly. -Det er nu ikke så galt, sagde han. -Amerikanerne fra 22nd Fighter Squadron og 52nd Fighter Wing har fået de danske F-16 folk fra Eskadrille 727, Flyvestation Skrydstrup, som naboer. Ved siden af dem bor litauerne med deres L-39 Albatros. Vi har en aftale litauerne om, at får de problemer, så går de over til danskerne og får dem løst. Alle tre enheder har en forbindelsestekniker tilknyttet. Er der noget, der slet ikke vil lykkes, så træder vi til herfra.

Han fortalte videre, at det kan knibe med forskellige småting. En adapter der ikke virker, eller passer. I så fald træder Flightlinens folk til og får fundet en løsning på problemet.

Hver gang et fly kom tilbage fra en

familiariseringsflyvning eller anden operation stod lineteknikeren klar til at vinke flyet ind på plads. Hans internationale 'fagter' med armene betød, at her var talesproget ligegyldig. Aldrig så snart var motorerne, eller motoren, afhængig af flytype, lukket ned, før Tankningstjenestens tankvogn rullede op på siden af flyet for at gentænke det. Hele denne Linerutine kørte som smurt. Det kan få en til at tænke: -Smutter det aldrig? Måske? Vi så det bare ikke.

Lufttransporttjenesten

Hvis man har lyst til at se en myreture befolket med folk i flyvedragter, skal man bare bevæge sig ud i Lufttransporttjenesten på Flyvestation Karup under en øvelse. Her regerer seniorsergenterne Nyvang Christensen og Henning Andersen (HEN). Her holder man styr på ind- og udgående fly, hvem der er besætning, og hvem der skal med som passagerer. Computeren gløder ind imellem. Telefonerne ringer, som var det en naturlov, stort set hele tiden. Skal man ringe til Lufttransporttjenesten omkring det tidspunkt hvor endnu et fly skal i luften, kræver det tålmodighed. Det der er mest imponerende er,

- Den tålmodighed der lægges for dagen i forhold til de mange spørgsmål, de to skal svare på. Deres hjælpere under øvelsen var i den grad smittet af den måde at drive kundeservice på.

Når man ser på fotograf Henning Kristensen, fra fototjenesten på Flyvestation Aalborg, kan man næsten ikke lade være med at tænke på historien om: -Jonas i hvalens bug. I virkeligheden er han ved at kreere en af sine mange tusinde kreative billeder. I dette tilfælde Nose Art (næsekunst) på en litauisk L-39 Albatros.



Et par dage før VIP- og pressedagen den 8. oktober traf vi premierløjtnant Sørensen og seniorsergent Henning Andersen i Lufttransporttjenesten. De var ved at planlægge, hvorledes flyene skulle stilles op den 8. oktober. De fik planen færdig. Vejret den 8. oktober, man kan sige, -Som altid, når der er presseday, -Tåget med lave stratus-skyer garneret med en smule nedbør. Ærgerligt!

Løste sprogproblemet

-Teknikere er fantastiske til at 'tale' sammen uden at kunne hinandens sprog, siger Sørensen. -Vi stod med et problem med en Power-vogn, hvor strømmen på et tidspunkt skifter fra jævn- til vekselstrøm eller omvendt over nogle relæer. Den litauiske og den danske tekniker rev sig i håret, kiggede, pegede og prøvede. Pludselig gik der et lys op for den danske tekniker. På dansk, engelsk og tysk, sagde han til sin litauiske kollega, som ikke talte nogen af sprogene, -Ganz som du have it på the Turpolev! Litaueren lyste op i et forstående smil, tingene var klarer. Det er fantastisk! slutter Sørensen.

Kaptajn Romas Petkevicius fra



At det også blev til overtid for flere af fotogra-

Et kig ud gennem sideruden i cockpittet på den svenske C-130H Hercules afslører lineteknikeren i færd med at vinke flyet ind på parkeringspladsen på Flightlinen.

First Air Base, eller på litauisk, -Pirma Aviacyos Baze, ved Siauliai i Litauen, der er teknisk leder for de litauiske detachement siger om Linetjenesten, -Det går fint. Vi får alt det vi beder om. Alle er flinke og meget hurtige til at løse de småproblemer der opstår.

Alle med

Øvelser på deployeringsflyvestationer, hvor Flyvestationen selv ikke er deltager har det med at ændre karakter. Øvelser har det med at brede sig ud i alle hjørner af flyvestationen. Vi mødte flere, der ikke var med i øvelsen, men alligevel var blevet involveret på en eller anden kant. Det var de i virkeligheden ikke så kede af.

Flyvekontrolltjenesten havde fået lidt ekstra at se til med familiariseringsflyvningerne. Fototjenesten, der fra starten ikke deltog i øvelsen, kom meget hurtigt på banen. Nyt apparatur og god vilje gav mange gode billeder, hvoraf en stor del endte i hovedpressecentret på Antvorskov Kaserne.

ferne, tjah, det blev taget som en oplevelse.

Kørselstjenesten kørte Shuttle-bus fra tjenestestederne til cafeteriet. En litauer betroede FLYnyt, at den buschauffør måtte være noget særligt, -Han er her præcis til tiden. Hver gang! forklarede han lidt undrende.

Ingen af deltagerne i BC96 blev overladt til sig selv, alle havde en forbindelsesofficer- konstabel- eller befalingsmand.

Pressen

Politisk var der lagt stor vægt på, at øvelsen skulle føre til noget positivt. Ikke bare i form af forståelse mellem deltagerne, men også i forhold til offentligheden. Et pressecenter i Bygning 3 skulle sikre, at pressen blev informeret om aktiviteterne. Kaptajn J. Bohnefeld fra Flyvertaktisk Kommando og hans fem hjælpere skulle sørge for intern og ekstern information. To var afsat til at fotografere, optage video og skrive til feltavisen 'Round the Circle. Bohnefeld og premierløjtnant O.B. M. Pedersen stod for at udsende pressemeddelelser og holde kontakt til mediernes journalister og fotografer. Midt i det hele holdt Inger Nüchel sammen på alle de løse ender, en helt uundværlig funktion. Det overordnede referencepunkt var APIC (Allied Press Information Center) (De allieredes Presse- og Informationscenter) på Antvorskov på Sjælland.

De to centres 'succes' måles direkte på, hvor mange linier fik man i avisen, og, hvor mange sekunder blev der vist fra øvelsen på landsdækkende og lokale fjernsynskanaler. Vi kender ikke resultatet, men så da glimt i TV og ud klip fra lokale og landsdækkende aviser. □

Student ved Kaunas universitet og reserveofficersaspirant på samme tid

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

Selvom Kleipeda kun ligger ca. 300 km. øst for Bornholm og er Litauens eneste isfri dybvandshavn, er det ikke mange danskere, der har besøgt stedet. Litauen og landets omtumlede historie er dybest set ukendt for de fleste. Derfor var samtalen med kaptajn i det litauiske Flyvevåben og radioingeniør samt tidligere reserveofficer i den Røde Hær, Albinas Staraitis god at få forstand af.

Kaptajn i det litauiske Flyvevåben, hjemme leder af kommunikationssektionen og under øvelsen presseofficer, Albinas Staraitis, 46, er på øvelse på Flyvestation Karup. I hverdagen bor han i Kaunas, Litauens næststørste by. Han er gift med Irena. Sammen har de to sønner på henholdsvis 20 og 23 år. Han er uddannet radioingeniør på universitet på universitetet i Kaunas. Lige nu er han meget glad for at være på øvelse på Flyvestation Karup. Han siger til FLYnyt, -Vi er meget glade for at deltage i øvelsen, og fortsætter, -Vi er blevet utrolig godt modtaget. Alle er venlige og hjælpsomme. Vi ved godt, fortsætter han på et udmærket engelsk, at vi har problemer med sproget. Det er ikke så mange af os, der indtil videre magter det engelske sprog. Vi er til gengæld udsat for, at alle gør deres yderste for at skabe forståelsen. Det

sker ved hjælp af tegn og fagter og ord i vore sprog, der ligner hinanden.

Russisk uddannet

Kaptajn Staraitis er, som allerede nævnt uddannet på universitetet i Kaunas. Det var ikke en helt almindelig universitetsuddannelse. En dag om ugen var helliget egentlig militæruddannelse, og det på russisk. -Vore lærere var russiske officerer og uddannelsen foregik på russisk, og efter russiske lærebøger. At vi skulle tale og forstå russisk var en selvfølge, fortsætter han. Efter afsluttende eksamen, blev han udnævnt til løjtnant af reserven i den Røde Hær.

-Har du nogensinde gjort tjeneste i den Røde Hær? - Nej det har jeg ikke, lyder svaret. -Jeg har været indkaldt til øvelser fra en uge og op til to måneders varighed, men jeg har ikke gjort regulær tjeneste. Han fortsætter med at fortælle, at de litauere, der blev indrullet i den Røde hær aldrig fik lov at gøre tjeneste i selve Litauen. De blev i stedet sendt til fjerne egne af Sovjetunionen, og kom så at sige aldrig hjem på orlov.

Presseofficer

Staraitis fortæller, at han gik ind i det litauiske Flyvevåben umiddelbart efter uafhængighedserklæringen den 11. marts 1990. Han lægger ikke skjul på, at Flyvevåbnet mangler mangt og meget, -Men vi er på vej, siger han.

-Er du presseofficer hjemme i Litauen? Staraitis griner lidt af spørgsmålet, og svarer, -Nej, jeg er leder af telekommunikationen. Af den grund mente ledelsen, at jeg sikkert også



Kaptajn Albinas Staraitis fra det litauiske Flyvevåben i gang med at skrive endnu en meddelelse hjem til den litauiske presse.

havde forstand på pressetjeneste, så derfor er jeg her. Vi kan tilføje, at han brugte megen tid på at skrive hjem til den litauiske presse om, hvad der skete på Karup. Ligesom han samlede billeder og videoer, der blev optaget under øvelsen og sørgede for, at det kom hjem til offentliggørelse.

Om ansættelsesforholdene i det litauiske forsvar fortalte Staraitis, at han med grad af kaptajn kan være ansat til han fylder 47 år. Han kan så søge om forlængelse af kontrakten i fem år. Er der brug for en kaptajn i hans fagområde, får han sin kontrakt forlænget. -Jeg håber imidlertid at blive udnævnt til major til næste år, og så er afgangsalderen 51, og igen gælder reglen om at kunne søge om yderligere fem års tjeneste. Oberstløjtnantens afgangsalder er 55 år, og igen med mulighed for forlængelse i fem år.

I de seks år Staraitis har gjort tjeneste i det litauiske Flyvevåben, har han været meget omkring i NATO-

landene. Det er blevet til flere besøg både i Tyskland og Storbritannien. I samtalen løb afslørede han et indgående kendskab til baser som Ramsstein, Spangdahlem, Mildenhall og flere andre. Han udtrykte stor glæde over at have fået lov til at rejse så meget. Rejser, som han også havde udnyttet til at besøge steder, han tidligere kun havde læst om.

Stolt af sit land

I de samtaler vi havde med Albinas Staraitis lagde han ikke skjul på, at han var stolt af sit land. Han havde medbragt en bog om Litauen, som naturligvis viste landets bedste seværdigheder frem. Det bogen viste, var langt fra forfatterens forestillinger om et gråt og kedeligt kommunistisk præget land. De flotte farvebilleder bogen indholdt, viste bydele, slotte og landskaber af stor skønhed.

Bogens bagside var en opremsning af fakta om landet: 3.718.000 indbyggere, heraf 81,3% litauere. 56,5% af befolkningen er arbejdsduelig. 68% bor i byerne. Befolkningstætheden er 57 personer pr. km², som kan forvente en gennemsnitslevialder på 69 år. Litauens landområde er på 65.000 km², det giver en samlet grænse mod naboerne på 1.846 km. Den længste distance fra nord til syd er 276 og fra øst til vest 373 km.

Landets største by er Vilnius, som også er hovedstad, med 576.000 indbyggere. Kaunas har 415.000 og den isfri havneby Klaipeda, som er kendt fra Danmarks Radios vejrudsendelser på program 1, har 203.000 indbyggere. Litauen har to universiteter, et i Vilnius, grundlagt 1570 og som nævnt et i Kaunas, grundlagt i 1922.

Polsk indflydelse

Litauen har et polsk mindretal på ca. 300.000. Forholdet til dette mindretal blev antydnet ikke at være af samme karakter, som det danskerne har til hjemmetyskerne i Sønderjylland, tvært imod. Landets historie, som selvstændig stat tager sin begyndelse under storfyrst Gedimir (1315-1340). I 1386 gifter hans søn Jagello sig med dronning Hedvig af Polen, hvor han bliver udnævnt til konge under navnet Wladyslaw den 2. I 1665 ophæves personalunionen med Polen og litauerne slår sig sammen med svenskerne på polakkerne. Det endte i en katastrofe for litauerne. I 1795 blev Litauen og Polen delt mellem Rus-

Vi anmelder



70 års jubilæumsskriftet for

1. LUFTFLOTILLE/ESKADRILLE 721

- Forfatter:** Oversergent Bent Jørgensen, Eskadrille 721.
Størrelse: A4.
Sidetæl: 64.
Illustrationer: 105, heraf mange i farver.
Kort: 6.
Forlag: Eskadrille 721.
Trykt hos: Produktionselementet, Flyvevåbnets Specialskole, Jonstruplejren.
 Kan fåes ved at sende en check på kr. 20.00 til:
 Oversergent Bent Jørgensen, Eskadrille 721,
 Flyvestation Værløse, postboks 124, 3500 Værløse.
 Eller kontakt ham eller kaptajn Lars Hedemark (DAK)
 på Flyvestation Værløse lokal 3308 eller 3309.



Oversergent Bent Jørgensen har godt fat i sin eskadrilles historie. Første kapitel begynder helt bibelsk med...: *-I begyndelsen var...* så bliver det hele mere jordnært, da næste ord i teksten er *-tørrestativet*. Den nysgerrige læser får hurtigt at vide, at *'tørrestativ'* er fællesnævneren for fly fra omkring 1910-11. Jubilæumsskriftet byder på en grundig gennemgang af 1. Luftflotilles indsats i Rigets nordligste del, nemlig Grønland. Den del byder på mange spændende historier. Det samme gør flyvningerne i

Belgisk Congo. Det var der eskadrillens personel gerne ville se vilde dyr - og - venligst blev henvist til zoologisk have.

Der fortælles om eskadrillens mangeartede opgaver gennem de 70 år, fra fiskeriinspektion til at optræde i filmen, *-A bridge too far*, og meget meget mere.

Jubilæumsskriftet er en læseværdig sag, der er lagt et stort og særdeles grundigt forarbejde i. Til lykke med det - og med jubilæet til forfatteren og Eskadrille 721.

S-N

land og Preussen. Litauerne søgte at bevare deres nationale særpræg og katolske tro og gjorde opstand i 1830 og 1863. Herefter begyndte en hård russificeringspolitik med forbud mod at bruge de litauiske sprog i skrift.

I slutningen af Første verdenskrig, hvor tyskerne havde besat Litauen, dannedes det litauiske nationalråd, der i 1918 udråbte den selvstændige republik Litauen. I december 1918 oprettede kommunisterne, med sov-

jetisk hjælp en modregering. Ved tysk/polsk hjælp blev kommunisterne smidt ud og i 1920 anerkendte Sovjetunionen Litauen. Polakkerne tog sig betalt for hjælpen ved at besætte området op til Vilnius på trods af Litauens protester. Der blev aldrig helt ro i landet, og i 1940 blev en Sovjetisk lydregering indsat, resten af historien er kendt af de fleste, det blev til 50 års okkupation, der sluttede den 11. marts 1990. □

Baltic Circle

Svensk Airdrop over Sydsjælland



Navigatoren, major L. Gustavson, med flyvekortet og fartøjschef, major S. Erlandson er dybt koncentreret om planlægningen af flyvningen til Sydsjælland.

klargøring til, og gennemførelse af øvelsen i at nedkaste forsyninger fra luften.

Planlægning

Efter morgenbriefingen gik major og fartøjschef S. Erlandson og hans navigator, major L. Gustafson i gang med at planlægge flyvningen fra Flyvestation Karup til dropzonen ved Aversi, fem km vest for Haslev på Sydsjælland.

Flyveruten blev lagt ind på et almindeligt flyvekort, som ikke er voldsomt detaljeret. Planlægningen af indflyvningen til dropzonen blev foretaget på hækkort, også kaldet et 2 cm kort over Skælskør området, hvor detaljeringsgraden er betydelig større. Co-piloten kaptajn Brick skrev alle oplysningerne ind på en PC'er og til slut, -Et tryk på en knap og ud kom alle oplysningerne om kurser, tider, brændstof til rådighed og meget mere. Man var klar.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

At overvære nedkastning af materiel fra luften er for en jordbunden dansker en spændende oplevelse. For besætningen på transportflyene en rutine. Dog aldrig mere, en man føler, at besætningen er lidt mere oppe på mærkerne end sædvanligt. Det bliver nok aldrig rutine at se jordoverfladen forsvinde under en med 2-300 km/t, set fra 600 fods højde.

Under den lange borgerkrig i det tidligere Jugoslavien blev det at kaste forsyninger ned fra luften til mennesker, der var blevet omringet på et lille område af deres tidligere landsmænd, uhyggeligt aktuelt. Både det tyske og det amerikanske flyvevåben foretog nedkastninger fra luften om natten til de sultne muslimer. Fra tid til anden havnede forsyningerne i de forkerte hænder, nemlig hos de ser-

biske belejrer. Kravene til besætningerne om, i bælgmørke, at ramme de små enklaver var næsten uopfyldelige, alligevel lykkedes det.

Under øvelsen "In the spirit of PFP (Partnerskab for Fred) Baltic Circle 1996 (BC96) på Flyvestation Karup i oktober måned blev disciplinen Air Drop (nedkastning af forsyninger fra luften) også øvet. Vi fik lejlighed til at følge den svenske besætning under



Lastmestaren til højre og de to faldskærmsfolk gør klar til at kaste lasten ud over rampen. Bemærk, at Lastmestaren og den ene af de to faldskærmsfolk har sikkerhedsline- og harness på, medens den tredje kun har en faldskærm på ryggen. Han har prøvet det før.



Ude ved C-130'eren var teknikerne i gang med at klarmelde flyet. Flyvestation Karups Kørselstjeneste ankom med den last der skulle kastes. Øvelseslasten på 400 kg som skulle kastes under airdrop var en orange-farvet kasse på ca. en meter gange en meter. Den stod på en pallet. Mellem paletten og kassen var der et ca. 10 cm tykt lag pap med masser af luft i. Pappet bryder sammen når kassen rammer jorden og absorberer det værste stød. Øvelseslast nummer to bestod af et antal jernbanesveller holdt sammen med kæder. De skulle læses af efter den metode der anvendes under det der hedde 'Tactical Unload', herom senere.

Take off on time

Den svenske loadmaster, som på svensk hedder 'Lastmestaren' tog mod sine passagerer, som var den svenske presseofficer major Ulf Ohlson, den litauiske presseofficer kaptajn Noreika Kazimieras og FLYnyts medarbejder. En grundig briefing i placeringen af nødudgange og, hvor redningsveste fandtes blev afsluttet med et, -Og ellers skal vi nok tage os af jer. Lydigt placerede passagerne sig på de umagelige bænke i halenummer 844 og ventede på, at vi skulle af sted.

Samtalen mellem besætningsmedlemmerne forgik selvfølgelig på svensk. Det kan være en smule svært at følge med i. Men rutinerne var ikke til at tage fejl af, checklisten blev gennemgået og vi var klar til at starte motorerne op. En efter en kom de til live og den kendte lyd af turboprop

gjorde enhver samtale uden anvendelse af intercom stort set umulig.

Bremserne blev løsnet, og vi rullede ud mod hovedbanen. -Vi starter til tiden, lød en stemme i hovedtelefonerne. Lidt efter lød et mere kendt sprog, -Partner Transport 03, you are cleared for take off on time, efterfulgt af de sædvanlige standardoplysninger om vindretning-, hastighed og lufttryk.

Major Erlandson kvitterede for oplysninger og den givne clearing. Vi kiggede på uret, præcis klokken 1000 Z, det er klokken 1200 dansk tid. Motorlarmen steg til et brøl, bremsene blev løsnet, halenummer 844 tager hurtigt fart ned ad Runway 27L. Vi var på vej til Sydsjælland.

Op og se

Det er altid et fascinerende syn at se Danmark fra oven. Det bliver ikke mindre fascinerende når man buldrer af sted med 300 knob (480 km/t) i en C-130H Hercules i 700 fods højde. Selv om flyet flyver absolut vandret, opstår der et slags optisk bedrag, der giver følelsen af, at man flyver ned mod jordoverfladen. En kursændring på 180 grader bringer halenummer 844 på kursen mod Sydsjælland. Vi kommer ind over Søhøjlandet og syd om Skanderborg, ud mod Samsø. -Er hår några høga master? vil piloten vide, -Nej, lyder det beroligende svar. Samsø forsvinder væk under flyets næse og snart er Sjællands Odde i sigte. Herefter går det på en sydøstkurs ned mod dropzonen. Ude i det fjerne kan man se pylonerne på Storebæltsbroen. -Dom

Lasten er skubbet ud over rampen og hænger nu i sin faldskærm. Lige ved kanten af rampen kan man se den orange trekant, der markerer Bulls Eye. Man kan også ane den tynde orange røg, der skulle hjælpe besætningen med at korrigere for vinden.

er mycket höga, siger co-piloten, ikke specielt henvendt til nogen. Ja mon ikke.

Air drop

Den svenske besætning skulle for første gang kaste en dansk øvelseslast på 400 kg. Svenskernes normale øvelseslast ryger ud over rampen, hvor den bliver 'stoppet' af en faldskærm, hvorefter de to store bæreskærme folder sig ud, og lasten svæver næsten lige ned. Modsat beskriver den danske øvelseslast en kurve inden de to store skærme folder sig ud. Det betyder, at lasten skal kastes i forskellig afstand over dropzonen for at skore en 'Bulls Eye' - plet. På trods af det anderledes materiel, og en meget tynd røgmarkering i dropzonen, ramte svenskerne kun lidt ved siden af plet og stadig inde i dropzonen. Set fra lastrampen var det imponerende at se lasten 'sejle' ned gennem luftrummet. Det var ikke mindre imponerende at konstatere, at den ene af de to der skubbede lasten ud, i stedet for livline og tilhørende seletøj, var iført faldskærm, flyvehøjden var vel omkring 500 fod.

Hjem til Tactical Unload

Langsomt gled lasterampen på plads igen og udsigten til Sydsjælland forsvandt. Kursen blev sat mod Flyvestation Karup. Den førte lige ind over Ejer Bavnehøj, Danmarks næsthøjeste punkt. Det bakkede landskab og søerne i Søhøjlandet er et fascinerende syn. Snart er Karup i sigte. Efter en smørlanding og efterfølgende kraftig reverse (opbremsning ved hjælp af motorerne) ruller 844 ind i eskadrilleområdet. Nu skal der foretages Tactical Unload. Det vil sige, at paletterne frigøres, motorerne løbes op i omdrejninger, som til start. Når lasten er frigjort, slippes bremsene, og, vupti, lasten står nede på beto-



Den danske C-130 Hercules har just kastet sin last over dropzonen nord for Flyvestation Karup.

nen. Havde det været en rigtig situation, ville flyet have fortsat ned ad startbanen og været i luften på ingen tid.

Metoden anvendes når en last skal afleveres i en fart, måske på grund af beskydning af den lufthavn lasten skal afleveres i.

Air drop set fra jorden

Nok er det spændende at se lasten forsvinde ud over rampen. Det var dog ikke mindre spændende at se den danske Hercules komme ind over dropzonen nord for Flyvestation Karup. Alle tilskuere var spændt på, om kassen nu også ville ramme dropzonen. I det halvdusede vejr fik vi øje på Hercules'en. Han foretog en kraftig korrektion af kursen, og pludselig foldede de to orange faldskærme sig ud. Jo, han havde ramt dropzonen.

Den litauiske Antonov AN-26 fulgte kort efter den danske C-130 og fik også droppet sin last i målet. □

Flyvertaktisk Kommando

Computers in support of friendship



Af seniorsergent Hugo Stigsen,
Flyvertaktisk Kommando

I forbindelse med den netop overståede øvelse BALTIC CIRCLE blev der torsdag d. 10. oktober afholdt en lille højtidelighed i Flyvertaktisk Kommando. Anledningen var, at chefen for Flyvertaktisk Kommando generalmajor Laurids Tophøj (TOP) kunne overrække 10 komplette JAI 486 computere som gave til oberstløjtnant Returas Kaminskas fra det Litauiske Flyvevåben. Gaven er givet som en del af det militære samarbejde der finder sted blandt Østersøregionens lande

Det var helt klart en gave der vakte glæde hos modtageren. Ikke mindst fordi de blev leveret fuldt funktiondygtige med både Windows for

Workgroups og den komplette Microsoft Office 4.3 professional pakke. Begge dele naturligvis på engelsk. Samtidig må det også siges, at selv om PC'erne ikke er 'State of the Art' så er de stadig fuldt kapable til at indgå i et mindre netværk sammen med Windows for Workgroups og jeg er sikker på at de fortsat vil være tjenstgørende i det Litauiske Flyvevåben i en årrække.

I forbindelse med overdragelsen havde jeg en drøftelse med kaptajn Romas Petkevicius fra det Litauiske Flyvevåben vedrørende indkøb af software og opsætning af PC'erne og der fik jeg oplyst, at det er meningen, at de seks skal arbejde i et lille netværk i det litauiske flyvevåbens stab, og de resterende skal fordeles med to til hver flyvestation. □



De helt store smil var fremme, da oberstløjtnant Returas Kaminskas, tv, fik overrakt de 10 PC'ere af Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP). I baggrunden er det kaptajn Romas Petkevicius, som var detachementets computerekspert.

EXERCISE "IN THE SPIRIT OF PFP" BALTIC CIRCLE 1996

Som det er angivet i overskriften, afholdtes i perioden fra den 1. til den 11. oktober 1996 "Øvelse Baltic Circle", og navnet på øvelsen siger næsten hvem deltagerne var, og hvad øvelsens formål var.

Kort fortalt var deltagerne følgende lande:

Estland	- Observatører
Litauen	- 1 AN-26 transportfly 1 MI-8 helikopter 1 LI-39 Albatross jettræner
Sverige	- 1 Superpuma helikopter 1 C-130
Norge	- 2 BELL 412 helikoptere
USA	- 4 F-16
Danmark	- 1 C-130 1 S-61 4 F-16

Trods det relativt beskedne antal fly, var der en omfattende personelrepræsentation af forskellig art.

Udgangsbasen for øvelsen var Flyvestation Karup, og udover den flyvevåbenrelaterede øvelse ydedes også støtte til Hærens del af øvelse Baltic Circle i form af angreb mod jordmål med F-16, helikopterevakuering af tropper med danske og norske helikoptere samt nedkastning af forsyninger fra de deltagende C-130 fly.

Samarbejdet med Hæren havde i særlig grad pressens bevågenhed, fordi det overordnede pressecenter var etableret på Sjælland i forbindelse med det her oprettede hovedkvarter.

På den rent flyvemæssige del af øvelsen udførtes luftforsvarsmissioner over Nordsøen, angreb mod jordmål i Tranum skydeterræn, eftersøgning og redning i Tannis Bugt og MEDEVAC fra Tranum. Endvidere blev der fra Thisted Lufthavn evakueret simuleret sårede af de deltagende transportfly stærkt støttet af Thistedes nye Lufthavnseskadrille 66. Stejle sikkerhedsanflysninger med efterfølgende nedkastning af gods blev udført på Flyvestation Karup.

Alt i alt var der hele øvelsen igennem stor aktivitet.

Det skal nævnes, at alle fly fløj med som målfly under øvelse Blue Moon den 5. oktober, hvor adskillige medlemmer af Luftmeldekorpsset fik sig en oplevelse for livet ved pludselig at se de gamle "fjendtlige" fly blandt vennerne.

Den første tilbagemelding fra de deltagende lande vidner om en særdeles succesrig øvelse, der specielt havde stor betydning for de Baltiske lande. Den personlige kontakt mellem øvelsedeltagerne kan ikke overvurderes. Grundlaget for personlige venskaber er lagt i disse dage og hermed grundlaget for en bedre forståelse for de forskellige kulturer og militære udgangspositioner. Dette er en absolut forudsætning for udviklingen af det fremtidige samarbejde, som vore politiske herrer lægger så stor vægt på.

For mig personligt var det en oplevelse, efter at have været på besøg ved de Baltiske flyvevåbner i dette år, at møde mange fra disse enheder, som jeg allerede havde mødt i deres hjemland.

Man fik bekræftet, at "Airmen of



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP). (Foto Fototjenesten, Flyvestation Karup).

the World" ikke er så forskellige i tanke og adfærd, og at vi, trods eventuelle sprogbarrierer, kan kommunikere.

Alene vor økonomiske, og dermed operative baggrund, og vore muligheder er forskellige, og dette problem løses alene gennem øget samarbejde.

Flyvesikkerheden var naturligvis en altafgørende faktor, men alle forstod at afstemme ambitionerne i overensstemmelse hermed. Jeg er overbevist om, at denne type øvelser vil blive gentaget i fremtiden, ikke mindst fordi der er en vægende forståelse for, at alle nationer omkring Østersøen eller "The Baltic Sea" er knyttet uløseligt sammen i et skæbnefællesskab, som nødvendigvis også må afspejle sig i et ønske om fælles civil/militær udnyttelse af lufrummet over Østersøen.

Øvelse Baltic Circle var et første skridt i denne retning, og de deltagende landes personel har øget gensidig respekt og forståelse herfor. Betydningen af den personlige kontakt kan som allerede nævnt ikke undervurderes.

TOP

Tactical Fighter Weaponary

Sol - sand og Stinger

Måske ser det ikke ud, som skytten er særligt interesseret i sit mål. Det er ikke rigtigt, han nåede at sænke røret efter at have beskudt Jaguaren, som kommer ind i billedet fra højre.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Jetlarmen er stadig den samme over Kallesmærsk Hede ved Oksbøl. Jord-til-luft missilbatterierne peger stadig mod himlen under de taktiske skydninger. I år var der ingen kanonluftforsvarseskadriller på klittoppene. I stedet var der fra Flyvevåbnets ledelse en udvidet interesse for Stingermissilbatterierne fra 13. Luftværnsafdeling. Følg med Flyvertaktisk Kommandos stabschef, oberst K.E. Rosgaard på tur rundt i det smukke og særprægede klitlandskab.

Cirka hver femte minut slænges stilheden af et angribende jetkampfly. Vi er til taktiske skydninger på Kallesmærsk Hede ved Blåvand. Dagens øvelser hedder i fagsproget CAS, eller på 'flyverjysk' Close Air Support (Nærstøtte fra jetkampfly). Over højtalerne i Bøffelstillingen lige nord for Blåvand by, kan man høre pilotens knappe korrespondance med Forward Air Controlleren, den pilot, der fra jordoverfladen hjælper ham med at finde målet. -Der er han! Den lille prik over horisonten vokser hastigt og bliver til en F-16, en F-4 Phantom eller en Tornado. På klittoppen overfor vågner personellet fra 13. Luftværnsartilleriafdeling op. Pludselig



peger en række Stinger missilaffyringsrør ud mod øst. Et øjeblik efter lyder den karakteristiske hylan fra sigtemidlerne, der er "Lock On" (låst) på flyet. Uagtet, at piloten kaster flyet rundt i lufrummet, bliver den ved med at hyle. Godt det kun er øvelse. Erfaringerne med Stinger fra Afghanistan siger, at træfsikkerheden er så stor, at den hylan ikke er rar at høre på.



Mindre personel

Det gamle L/60 kanonluftforsvarssystem blev taget ud af drift den 1. april i år. Den 1. juli gled L/70 systemet så ned i mølposen for et par år, og derefter forsvinder det givet. Eskadrille 670 på Flyvestation Aalborg drejede nøglen, og kanonrør i Flyvevåbnet er en saga blot.

Den nye eskadrille der skal fylde hullet ud efter Eskadrille 670 blev oprettet på Flyvestation Skalstrup den 1. juli i år. Den har endnu ikke fået et navn, eller et nummer. Personelstyrken er yderst sparsom, under 20.

Premierløjtnant L. Sand, 26, og bosiddende på Frederiksberg, er eskadrillens næstkommanderende. Han har sammen med en kollega gennemgået et fem måneders kursus, der hedder Våbenkursus I/LV (Luftværn) ved Hærens Artilleriskole i

Premierløjtnant L. Sand, næstkommanderende ved den endnu unavngivne Stingereskadrille på Flyvestation Skalstrup. Kig på skiltet over hans venstre overlomme. Han lader ingen i tvivl om, hvor han kommer fra.



Stinger VARslingsRADaren gemt op ad et hegn ved Grærup nedlagte skole. Radaren tager sig et solidt langt kig ud over terrænet. I lastvognen til venstre, sidder tre operatører ved scope'erne og holder øje med, hvad der rører sig. De bliver ikke længere stegt, når solen bager på karossen, den har nemlig Air Condition.

Oksbøl. Han er lidt ensom i øjeblikket. Kollegaen skyndte sig at gå på Videreuddannelse I for ledere straks efter kursusafslutning.

Sand siger, -Det er blevet en betydelig mindre eskadrille, end den vi kendte før. Han glæder sig over, at af 18 ansatte, er de syv fulgt med fra Aalborg til Skalstrup.

Små forhold

Sand fortæller, at eskadrillen foreløbig holder til en lagerbygning, som skal ombygges med kontorer og undervisningsfaciliteter. -Men, siger han, -Der går nok nogen tid endnu inden vi er på plads.

-Hvornår begynder i at uddanne de nye værnepligtige?

-Det første hold skal indkaldes i maj 1998. -Hvor lang tid går der med at uddanne dem? -Vi havde fra starten ønsket at de skulle gøre tjeneste i otte måneder. Forhandlinger frem og tilbage gjorde imidlertid, at vi endte på syv måneders tjenestetid. -Kan man lave dygtige raketskytter på så kort tid? Hertil svarer Sand, -Ja, det mener jeg vi kan. Vi har jo faste stillinger rundt om flyvestationerne, og kan derfor forberede mange ting. Modsat Hæren, der hele tiden skal skifte stillinger, hvad der komplicerer operationerne en del.

-Hvem skal uddanne de nye værnepligtige?

-Det skal de reserveofficerer vi skal i gang med at uddanne allerede i august 1997.

-Er materiellet klar til den tid?

-Faktisk ikke, svarer premierløjtnant Sand, -Vi har lavet en aftale med Hæren om at låne det materiel

man har liggende til mobiliseringsstyrken. Vi har en samarbejdsaftale med Hæren om hjælp og støtte. Desværre har Hæren selv haft problemer med at få sit materiel leveret, hvad selvfølgelig kommer til at smitte af på os.

Flyvevåbnets eget Stingermateriel skal tages ud af de 500 mio. kr. til forbedring af IHAWK-systemet. Det betyder umiddelbart, at man må låne hos Hæren indtil efter år 2000. Samtidig har Flyvevåbnet ønsket om at få materiel, der er bedre end det, der var lagt op til i første omgang.

Flyvevåbnet har for en gangs skyld været i den uvante situation, at man ikke selv har skullet foretage en markedsundersøgelse på den type nyt materiel, man er blevet tildelt.

Stor træfsikkerhed

Et Stinger missil kan affyres på to måder. Enten fra skulderen af skytten, eller fra en trefod med to affyringsrør og med et

Trefod med to Stinger affyringsrør monteret. Trefoden er fremstillet af Per Udsen A/S i Grenå i samarbejde med Hæren.

sæde til skytten. Den sidste affyringsform giver den største træfsikkerhed. Ingen er i tvivl om, at Stinger er det mest træfsikre korttrækkende jordtil-luft missil, der findes. I sin mest avancerede form kan det udstyres med et RMP (Reprogrammable Microprocessor) (Reprogrammerbar microprocessor), der forbedrer missilets ydeevne. Indtil videre, er modulet forbeholdt det amerikanske forsvar, men de danske Stinger missiler er forberedt til det, så det kan tages i brug i en skarp situation.

At affyre en Stinger er en dyr affære. Prisen på et enkelt missil er ca. 350.000 kroner.

Træfsikkerheden skyldes Stinger missilets søgehoved. Det kan både 'se' den infrarøde stråling fra flyets motor, og får yderligere hjælp ved at opfatte, at 'noget' - normalt et fly,



Bagest stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst K.E. Rosgaard, der interesseret følger med i, hvad gruppeføreren forklarer om sin funktion ved den lille skærm. Gruppeføreren er den sidste der har en skærm at se på, inden kommandoen "skyd!" lyder til skytten ved de to Stinger missiler.



skygger for solens ultraviolette stråler. Desværre betyder mørke, skyer og tåge, at missilets evne til at 'se' begrænses.

Stor interesse

Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst K.E. Rosgaard, havde sat en halv dag af til at besøge 13. Luftværsartilleriafdelings set-up i skydeterrænet i Oksbøl. Han blev af chefen for luftværnsafdelingen, oberstløjtnant C.J. Dirksen, og hans personel vist rundt i det, der på papiret hedder TEST GRUNDKONFIGURATION 1. Ude i den yderste ende står en LVFA (Luftværnsaffutage) med to Stinger missiler på, som engagerer målet. Inden det sker, er målet blevet opfanget på en VARA (Varslingsradar), som har adviseret INVRA (Indvarslingsradaren), der giver besked til LVFA'en. Der er ikke mange ledninger tilbage. Systemet korresponderer over VHF (Very High Frequency)-nettet, men der er også tale om afstande fra Air Defence Air Support Coordination Centre C (AD-ASC) til skytten på op til næsten 50 km.

Der er langt fra dengang 13. Luftværnsafdeling betjente sig af det gamle Red Eye mandbåret misilsystem, til vore dages højteknologi på området.

Jeg er tilfreds

Vi spurgte oberst Rosgaard, -Er du tilfreds med det du har set i dag? -Ja, det er jeg, svarer han. -Systemet er under afprøvning og indkøring, og det tager tid. Men jeg synes, at Hærens folk udviste stor entusiasme for at få det til at virke.

-Kan systemet passes ind i Flyvevåbnets operative koncept?

-Det er min opfattelse, at systemet har netop den mobilitet og operationskoncept, der passer ind med det vi

har i forvejen, nemlig IHAWK-systemet (Improved All the Way Killing-systemet).

-Det er en af de få gange, hvor Flyvevåbnet har fået et våbensystem, værnet ikke selv har besluttet sig for, hvordan ser du på det?

-Det er rigtigt, men jeg må sige, at systemet, med enkelte modifikationer kan passes ind i vort system, og

derfor er det udmærket. Vi har haft et glimrende samarbejde med Hæren omkring Stinger-systemet. Og hæren har da også uddannet de første af de officerer, der skal stå i spidsen for at oprette den nye eskadrille.

-Pengene til det nye Stingersystem skal tages ud af de 500 mio. kr. der er bevilget til udbygning af IHAWK, kan anskaffelsen af Stinger ikke på den måde komme til at halte bagefter?

-Nu skal anskaffelsen løbe over en årrække, og det er svært at se, hvordan det vil udvikle sig. Jeg har en tro på, at vi får tingene til at hænge sammen, slutter oberst K.E. Rosgaard.

□



Våbenskjold



Få lavet Deres våbenskjold hos os, vi laver topkvalitet. Våbenskjoldene er håndmalede. Ingen formudgifter. De får første eksemplar til godkendelse. Vi leverer indenfor ca. 4 uger. Egen tegnestue og formværksted. De sender os en skitse eller udkast, eller et tidligere våbenskjold, og vi ordner resten.

Pris eksempel på våbenskjold 17 cm. i højden:

Ved køb af 10 stk. våbenskjold pr. stk.	kr.	210,00
Ved køb af 15 stk. våbenskjold pr. stk.	kr.	200,00
Ved køb af 25 stk. våbenskjold pr. stk.	kr.	180,00
Navnebånd	kr.	30,00

Flyvervåbenskjold på træplade:

Ved køb af 10 stk. pr. stk.	kr.	250,00
-----------------------------	-----	--------

Priserne er excl. moms

Fabrikation og salg af medaljer og våbenskjold



CORA-TIN

Solbakkevej 3, 9870 Sindal

Tlf.: 98 93 04 05

Fax: 98 93 07 65

Tactical Fighter Weaponary

Han har respekt for sit arbejde

Han brugen sin morgen og aften på at demontere øvelsesbomber og skarpe mortargranater. Det er ikke farligt, men kræver respekt for det man arbejder med.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Et B-1 Bombefly starter fra en flyvestation i Texas, USA. Målet er skydeområdet ved Oksbøl, hvor det danske Flyvevåbnet afholder sine årlige taktiske skydninger, kaldet Tactical Fighter Weaponary (TFW).

Med gentankning i luften, kan en B-1'er sagtens flyve til Oksbøl og kaste en enkelt øvelsesbombe, forsynet med bremseskærm, og derefter flyve tilbage til Texas.

At bomben var forsynet med bremseskærm viste sig at være et held for oversergent O.N. Andersen, da han senere skulle ud for at finde resterne af øvelsesbomben. Det var nemlig kun skærmen, der stak op af klitsandet. -Vi har ikke fået den gravet ud endnu, forklarede han dagen efter.

Bomber i bunke

Nu klatrer Flyvevåbnet almindeligvis ikke rundt med sine bomber. Alligevel kigger man lidt skeptisk til en dyngede røde, blå og ubestemmeligt farvede bombelignende genstande, der ligger i en dyngede ved siden af indkørslen til Bøffelstillingen, hvorfra al flyvende, kørende og gående aktivitet over og i skydeterrænet kontrolleres.

Vi fik fat i Andersen for at få noget at vide om, hvordan de var havnet der. Andersen, der i hverdagen er leder af Motorværkstedet på Flyvestation Vandel og uddannet i at demontere ueksploderet ammunition, herunder også bomber, forklarede, at det vi så, var tomme hylstre, der var så ufarlige, som en ispind.

Hvor kommer de fra

Andersen fortæller, at når dagens flyveangreb på skydeområdet er slut,

Oversergent O.N. Andersen, til leder af Flymaterielværkstedets motorværksted på Flyvestation Vandel. Her er han ved at undersøge resterne af en skarp mortargranat. Til højre for ham ligger en dyngede af de blå M-54 øvelsesbomber, og bag ham kan man se de orangefarvede M-72 ditto.

så går han i gang med at indsamle de øvelsesbomber der er kastet i dagens løb. 'Bomberne' er ganske små, og indeholdet kun en røgladning, der kan markere, hvor de rammer. Der er tale om små modeller af rigtige bomber.

-Det er fantastisk, siger Andersen, -At man kan lave en så lille model, der opfører sig fuldstændig som en rigtig bombe. Og fortsætter, -Jeg er imponeret af piloternes træfsikkerhed. Tit og ofte finder jeg bombehylstrene på ladet af de gamle lastbiler de har angrebet i dagens løb. Ligger de ikke på ladet, så ligger de lige ved siden af lastbilen, eller hvad målet nu er.

De øvelsesbomber der er tale om er af typerne M-72, som er orangefarvede og M-54, som er blå.

Ikke farligt

Vi kan ikke lade være med at spørge Andersen, om det job ikke er en smule farligt. Hertil svarer han, -Jamen, det er såmænd ikke så farligt, hvis man ellers bærer sig fornuftigt ad. Han fortæller, at han en dag fandt en skarp mortargranat. -Den slags rører jeg ikke ved, siger han, -Denne granat blev sprængt i luften på stedet. Han fortæller videre, at ammunition, man ikke er kendt med, skal man enten sprænge væk, eller lade folk med kendskab til den specielle type tage sig af.



-Det sker også, fortæller han videre, at øvelsesbomberne ikke slår an. Det kan ske fordi man hjemmefra har glemt at fjerne en sikringstråd. Er der tale om en M-72 eller M-54, kan jeg nøjes med at slå dem an. Så ryger de indtil de er færdige, og jeg kan tage det tomme hylster med hjem.

Tidligt op og sent hjem

Andersen møder hver dag tidligt. Han skal ud for at finde og hente de bombehylstre han ikke nåede dagen før. -Det kan godt være vanskeligt at finde det hele forklarer han. -Ind imellem borer de sig dybt ned i sandet, og så er de svære eller umulige at finde.

-Jeg har fået hjælp fra en hel uventet kant, fortæller han. -Flyver-specialist T.V.O. Johansson fra Eskadrille 531, har helt frivilligt meldt sig til at hjælpe mig med at samle de brugte hylstre ind, det er jeg meget glad for. Han gør det af ren og skær interesse for sagen. Andersen lægger ikke skjul på, at han er lidt imponeret af en sådan frivillig indsats og siger, -Uden hans hjælp ved jeg ikke, hvordan jeg skulle nå det hele. □

Tactical Fighter Weaponary

Flyvesikkerheden i højsædet

De tyrkiske teknikere plejede og passede deres F-4 Phantoms efter alle kunstens regler.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

En tur ned gennem Eskadrille 730's eskadrilleområde betød et gensyn med F-4E Phantom. Denne gang med det tyrkiske nationalitetsmærke på. Phantom er efterhånden et noget bedaget fly. De første af typen kom i tjeneste ved USAF, det amerikanske flyvevåben, i 1961, hvor man havde bestilt 192 af typen. F-4E fløj første gang i juni 1967 og produktionen fortsatte til 1974.

De tyrkiske F-4E så langt fra bedagede ud, tværtimod, var det en fornøjelse at komme tæt på det lige ved 13.8 t. (tons) tunge tomotorede jetkampfly og se, hvor flot det var vedligeholdt. De tyrkiske teknikere havde hold på det.

Kultur og taktik

Chefen for eskadrille 1. ANA JET ÜS Komutanugi 111 Filo, hjemmehø-



rende på Flyvestation Eskisehir, i det vestlige Tyrkiet, oberstløjtnant Kemal Helnacioglu, udtrykte sin glæde over at være på besøg i Danmark.

- Hvad forventer i at få ud af opholdet?

- Det er vores første deltagelse i Tactical Fighter Weaponary, fortæller han, -Og det vi håber at få ud af det, er at lære de forskellige kulturer, og de forskellige NATO-landes taktik bedre at kende. Ligesom vi også hå-

ber at kunne lære noget af vore værter flyveteknikker.

Lang tur

Turen for Eskisehir til Flyvestation Skrydstrup tog hele dagen, fra klokken fem om morgenen til klokken halv ni om aftenen. Turen gik op syd om Grækenland med tankning i luften undervejs. Undervejs landede eskadrillen i Italien, inden det sidste hop til Skrydstrup. Foruden de seks Phantoms var der to C-130 Hercules med. De fragtede teknisk udstyr og teknikerne til Skrydstrup.

Onsdag aften havde man holdt et 'get together party', hvor tyrkerne havde serveret tyrkisk mad. Både tyrkere og danskere gav udtryk for, at det havde været en vellykket fest. Fest eller ej, der var annonceret tidlig sengetid den aften. Næste dag, torsdag, skulle tyrkerne ud på en familiariseringsflyvning for at vænne sig til danske flyveregler, vejr og landskabets noget andeledes udseende.



Så snart et fly lander efter en mission, sværmer teknikerne omkring det. Her er det våbenmekanikerne der er i færd med at genoplade en F-16.



Premierløjtnant Anton Højland foran sin meget velholdte, men noget aldrende KZ III'er, som kom i tjeneste i Flyvevåbnet i 1946. I baggrunden en stribe F-16, der just er vendt tilbage efter en mission over Kallesmærsk hede.

Formationsfører for MOTTO BLUE, formationens kaldesignal var, major G.T. Brødsgaard (GET).

Briefing

Ved halv to-tiden samlede de tyrkiske piloter i bunkereri, hvor GET

briefede dem om turen over Danmark.

Sådan en almindelig dødelig dansker, med et perifert kendskab til flyvning med jetkampfly, skal holde ørerne mere end almindelig stive for at følge med i den strøm af informationer der flyder fra formationsfø-

rerens mund. Hver pilot får at vide, hvilket call sign han er tildelt, startende med formationsførers MOTTOBLUE ONE op til SEVEN. Herefter fulgte en række forskellige frekvenser, der skulle

bruges i og udenfor de kontrolzoner, som skulle passeres. Ideen i denne flyvning var blandt andet at give de tyrkiske piloter et godt kig på de enkelte danske flyvestationer. Ikke mindst hvis de skulle få brug for at anvende en af dem i en nødsituation, hvor et forhåndskendskab til forholdene kan være meget nyttigt.

Så fulgte en lang række informationer om flyvehastighed, formering af formationen, indbyrdes afstand mellem flyene. Flyveruten og minimumsflyvehøjderne på ruten blev, som alt det andet gentaget indtil alles øjne viste 'forstået'.

Flyvningen skulle afsluttes med en tur ind over Oksbøl Range (skydeområdet), ud over Vesterhavet og hjem til Skrydstrup. Tider blev gentaget, ikke mindst slot-tiden (den tid formationen skulle flyve ind over Oksbøl Range). -Vi skal være der til tiden, gentog GET flere gange, er vi ikke det, kan vi ikke komme ind. Han fortsatte, -Når vi har overfløjet Rangen, som i må kigge grundigt på, flyver vi ud over Vesterhavet for at give jer en ide om, hvad det vil sige at flyve over vand i lav højde. Det ønskede tyrkerne nu ikke at prøve første gang, de ønskede, at se havet fra en sikker, høj afstand.

Efter omkring en halv times grundig briefing, var man klar til at gå ud til flyene. Som sædvanlig løber klokken. Til slut gik de så stærkt, at vi dårligt nåede at leve op til en aftale om at følge oberstløjtnant Helnacioglu ud til flyet. Vi nåede lige at tage et



Stillets måtte der til flyveroverkonstabel S. Barjod skulle skifte antenntapen på en F-16. Den sidder trods alt fem meter over jorden. Og så er arbejdssikkerhed ikke noget man spøger med.



I midten med, briller, chefen for Eskadrille 730, major G.T. Brødsgaard, i fuld gang med at brieft de tyrkiske piloter for familiariseringsflyvningen. Til højre er det chefen for den tyrkiske eskadrille, oberstløjtnant Kemal.

billede af ham inden cockpittet blev lukket.

Rette sted på rette tid

Når tilskueren ude på 'tilskuerbunkeren' på Oksbøl Range ser et F-16 eller et andet fly komme kurvende ind over området har han eller hun liden anelse om, hvad der er gået forud få de få sekunder der går fra flyet kom op over horisonten, og til det igen forsvinder i disen ud over Vesterhavet.

SAM, alias premierløjtnant J. Adamsen, den dag vi besøgte Eskadrille 730, Duty, eller vagthavende officer i operationsrummet, brugte om formiddagen en god del tid på at fortælle om, hvad piloten har af forberedelser, og hvad han skal sætte sig ind i, inden han sætter sig op i 'kontoret', øgenavn for cockpittet.

SAM fortæller, at det hele begynder med at eskadrillen modtager en Air Tarsk (flyveopgave), fra CAOC (Combined Air Operation Centre) (Fælles luftoperationscenter). Ud fra Air Tarsken går formationsføreren i gang med at planlægge flyvningen, valg af våben, beregning af flyvetid med mere, for at kunne overholde sin TOT (Time over Target) (tidspunktet hvor formationen skal være over målet). At komme for sent betyder, 'Døren er lukket - du kan godt flyve hjem igen!', det sker ikke.

Formationen skal følge en bestemt rute under flyvningen til Oksbøl, en LLTR (Low Level Transfer Route) (Fastlagt lavflyvningsrute). Den går fra Skrydstrup østpå ud i Smålandshavet, videre op gennem Storebælt. Op

rundt Skagen, herefter bliver livet endnu sværere, men mere om det lidt senere.

For ikke at gøre det for let, så skal der tankes i luften en route. Den flyvende tankstations orbit (flyvning i cirkel) er kendt. Tankflyet ligger almindeligvis i området syd for Anholt. Nu skal formationen bare finde KC-135 Stratotankeren. Han ligger i ca. 13.000 fods højde og venter kun på at betjene sine 'kunder'. De slutter op i formation ca. 3 miles til styrbord for tankflyet. En efter en går de ind for at få tanket op. Hele kommunikationen med Boom Operator (ham der styrer bommen, som brændstoffet flyder igennem) foregår på det sprogder hedde, COM OUT, på dansk kommunikation uden ord. Så snart den bestilte mængde brændstof er leveret, glider det optankede fly ud til bagbord og stiger til en højde af ca. 1000 fod over tankflyet. Når alle har fået det de har bestilt, fortsætter formationen mod FEZ! som ligger ude over Vesterhavet.

De er efter os

Oppe i FEZ, som ikke er noget man tager på hovedet, men som står for Fighter Engagement Zone (Det område, hvor man kan blive angrebet af fjendtlige jagerfly), kan en F-16 lastet med bomber meget vel få det svært. AWACS, den luftbårne radarstation, eller en mobil radarstation på den jyske vestkyst, holder formationen informeret om eventuelle 'fjendtlige' jageres position.

De Air Defence Fighters (Luftforsvarsjagere), der ligger i FEZ har

een hovedopgave, få de angribende fly til at smide deres våbenlast. En tungt lastet F-16 har svære odds i en luftkamp med en F-15 Eagle eller F-4 Phantom. Næste opgave er så at nedkæmpe flyet, hvis det er muligt. Men, som SAM sagde, -Har de først fået os til at kaste bomberne, så har de opnået deres hovedmål, at hindre os i at angribe det område de skal forsvare. Går de i dogfight med os, risikerer de, at vi skyder dem ned. Derfor stikker de som regel af, hvis de har fået os til at kaste våbenlasten.

Flere fjender

Er den angribende formation sluppet gennem FEZ uden det er lykkedes angriberne at komme på skudhold af den, så venter der endnu flere prøvelser når den når frem til indflyvningen til Oksbøl Range. RVR'en (Radar Warning Receiver) (Instrument der advarer om, at en radar 'lyser' på flyet) er fuld illumineret. Formationen er på vej ind i det tætteste SAM-område (Surface to Air Missile) (Jordtil-luft missilforsvar) i hele verden. 'Fjenden' er IHAWK-eskadriller, Stinger missilenheder, hollandske Skycatchers og vi kunne blive ved. -Vi ved sådan cirka hvor de står, siger SAM. Så snart de 'lyser' på os, foretager vi de nødvendige undvigemanøvrer og kaster chaffs (staniolstrimler) ud for at narre og forvirre dem. Ellers har vi HARM-shooteren, det står for High Speed Anti Radiation Missile (Højhastigheds antiradar missil). Erfaringerne fra Golfkrigen viser, at blot den går i gang, så lukker de bare kodeordet før den bliver nævnt. Irakerne måtte sande, at mange SAMstillinger blev skudt sønder og sammen. De blev ved med at sende så længe, at HARM fik låst på dem, og så er der ingen redning.

Duty Officer eskadrille 730, premierløjtnant J. Adamsen (SAM), lynskudt medens han fortalte om forberedelserne til en mission under Tactical Fighter Weaponary (Taktiske Skydninger).



Nu går det stærkt

Fra formationen når frem til IP (Initial Point) (Punktet, hvor indflyvningen starter), er der højst to minutter til flyet er over målet. Her kontaktes så FAC'en (Forward Air Controlleren), som er en uddannet pilot der sidder på jorden og leder flyet ind mod målet. Han kommunikerer heftigt med piloten. Spørger om han kan se dette eller hint. Bekræfter piloten, får han at vide, at målet ligger sådan og sådan i forhold til det erkendte terrænholdpunkt. Lige nu er der meget travlt i 'kontoret', for målet skal jo rammes, bombelasten skal helst ligge på ladet af lastbilen lige bag ved førerhuset.

Midt i alt dette skal der tages hensyn til flyvesikkerheden. For udenforstående lyder det som en barsk opgave, at skulle flyve flyet helt ud til den yderste begrænsning, men alligevel ikke gøre noget der konflikter sikkerheden. Det betyder blandt andet også separation mellem flyene under selve angrebet. Enten det foregår ved vandret afstand, eller ved at bombe fra stor højde.

Når våbnene er kastet og flyene sætter kursen ud over Vesterhavet, har de gennemført det der hedder Offensive Counter Air mission, det vil sige, at de har angrebet et vitalt beskyttet mål dybt inde i fjendeland.

Inden missionen når sikkert hjem til Skrydstrup, skal den lige igennem et missilområde, som er en SAM enhed på Rømqø skydeområde. Set udefra, må det være 'barnemad' sammenlignet med SAM intensiteten i målområdet i Oksbøl.

Nærstøtte

Close Air Support, kaldet CAS, nærstøtte fra fly. Det vil sige, at jagerfly foretager nedkæmpelse af mål på

jordoverfladen i nærheden af egne styrker. Hvem har ikke læst om de tragedier der har udspillet sig, når fly har bombet eller strafet (beskudt med maskinkanoner) egne styrker.

Om denne operationstype fortæller SAM, -Her er ingen ADF-fly at tage sig i agt for. Her starter vi hjemmefra og flyver over venneland indtil vi får kontakt med Rear Brieferen, som flyver rundt i en T-17. Han guider os ind til IP, hvor vi får kontakt med FAC'en, som så tager over og udpeger egne styrkers position for at sikre, at vi ikke rammer det forkerte mål, altså vores egne soldater.

Smedene

For at SAM og hans kolleger kan komme ud at flyve, er der lige et par ting, der skal være på plads først. Eskadrillens klarmeldere skal have klarmeldt flyene, som skal være tanket og ladet op. Alt sammen ting der skal være udført med største omhu, så piloten kan være sikker på, at hans fly kan klare de belastninger en operativ mission udsætter det for.

På eskadrillens Linekontor er der en idelig trafik ud og ind. Biler bliver sendt af sted med værktøj, eller skal ud med, eller for at hente piloter, der skal eller har været ude at flyve. Når flyene enten skal af sted, eller kom-

mer hjem fra en mission, udvikler det sig til en hvepserede. Alle kører, cykler eller går ned til hydranten, hvor flyene parkerer og tankes op. Her er et mylder af tankvogne, teknikere og våbenfolk, som alle er med til at gøre flyene klar til næste mission.

Et eskadrilleområde ser ikke ud af meget fra luften, eller fra et bilvindue, men til fods, antager det en helt urimelig størrelse, læs længde. Derfor er et sæde i en linevogn et særdeles

kærkomment tilbud.

Tonen på Flight Linen må karakteriseres som, -Rå men hjertelig. Det fik flyveroverkonstabel S. Barfod, fra Avionic, at føle. Vi fik øje på ham oppe på toppen af et arbejdsstillads, hvor han var ved at skifte antenntape på en F-16. Det så interessant ud og kameraet kom frem. -Fint var der en der råbte, lad os få et antal eksemplarer, så vi da har bevis for, at han en enkelt gang har bestilt noget.

Nostalgi for alle pengene

På vej ud af eskadrilleområdet får vi øje på en, hold godt fast, KZ III, der kører ind og parkerer i græsset. Chaufføren var så venlig at holde, så vi kunne få set nærmere på EX-Flyevåben halenummer 61-612, modtaget i Flyevåbnet den 18 marts 1946 og udfaset igen den 16 februar 1951.

Piloten var premierløjtnant Anton Højland, bor i Stauning, men tjenstgørende teknisk officer ved Eskadrille 730. Højland har passet og plejet det gamle fly, så det er en fornøjelse at se på.

De tyrkiske F-4E Phantoms ruller ud af eskadrilleområdet med GET i spidsen og vi tager afsked med eskadrillen på en dag, som var præget af TFW over hele linien.

Tactical Fighter Weaponary (Taktiske skydninger i tal)

Afviklingsperiode:

19 til 29 AUG 1996

Antal planlagte sorties:

720 fordelt på 250 missioner.

Heraf gennemført:

223 missioner

svarende til:

643 sorties.

Dagligt gennemført:

70 - 80 sorties i tidsrummet mellem 0900 og 1600.

Aflyste sorties:

77, skyldtes hovedsagelig dårlig sigtbarhed og skyhøjde, samt enkelte aflysninger af tekniske årsager.

Besøgstal:

ca. 1100 mod 845 i 1995

Antal klager over støj:

22.

Skarpskydning:

31 sorties.

Antal tilskuere til skarpskydning:

350 civile og 250 militære.

Vejrforhold:

De første dage temperatur op til 30 grader.

Derefter, tålelige temperaturer. Mest god sigt og skyhøjde.

Deltagende flytyper:

C-130 Hercules,
Falcon 20,
Phantom F-4E,
KC-135 Stratotanker,
F-16C Fighting Falcon,
Jaguar Gr.1A,
Piaggio PD-808GE,
Tornado IDS,
F-16A Fighting Falcon,
SAAB Supporter, T-17,
F-15C Eagle,
B-1B Lancer.

(Kilder KONTACDEN og Vektor)

Flyvestation Skalstrup Interview midt i paraden



Tekst seniorsergent

N.M. Schaiffel-Nielsen

Foto Allan Christensen, Foto-
tjenesten, Flyvestation Værløse

At fylde 25 år på Flyvevåbnets fødselsdag den 1. oktober må give anledning til fest. Det gjorde det da også på Flyvestation Skalstrup, hvor det blev både til parade og åbent hus.

En lille arbejdsgruppe havde arrangeret både parade og åbent hus. Meteorologen i Flyvertaktisk Kommando lovede godt vejr fra klokken 12. Altså parade udendørs. Der stod man så i regnvejret under kommando af chefen for Stationsafdelingen, oberstløjtnant J.C.A. Pejtersen. Oberstløjtnantens tanker var beskæftiget med, hvordan man får en me-

Er der noget som et nyt våben-system? Nej vel, børn og unge var mere end almindelig interesseret i at få lov at holde affyringsrøret til de nye Stinger missiler.

teorolog fyret. Havde meldingen været en anden, ville paraden nemlig have fundet sted inden døre.

Blank

Alt gik efter planen, ja endda bedre end det. På et tidspunkt, havde man for meget tid. Pejtersen fortæller, at den drejebog han aftenen før kunne udenad, pludselig var gået i glemmebogen. Han var heller ikke helt sikker på, at han ikke havde glemt et eller andet.

Medens han således står foran paraden og tænker, kommer en journalist fra TV-Sjælland over til ham. Hun ville gerne interviewe ham, -Da han nu alligevel så ud til ikke at have andet at lave! I det samme ankom chefen for Luftværnsgruppen, oberst

Rør er bestemt ikke YT. Ungdommen var mere end almindelig interesseret i at få lov at sidde i sædet på Flyvestationseskadrille 20's 12,7 mm firling.



Lars Fynbo. Pejtersen vendte sig om for at afgive sin kommando - i dette øjeblik gik det op for journalisten, at der nok alligevel var et eller andet han skulle tage sig af.

Verdens midte

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurids Tophøj (TOP) sagde i sin tale blandt andet, at Flyvestation Skalstrup har overlevet medgangs- og modgangstider på grund af dygtighed og en god portion stædighed parret med korpsånd. Han omtalte herefter samlingen af alt jordbaseret luftforsvar under Luftværnsgruppen og understregede, at Flyvestation Skalstrup herefter vil få relationer til alle Flyvevåbnets øvrige enheder, og, understregede generalmajoreren, -Det forpligter! TOP er kendt for sine 'Gruks' og også på denne dag var der een, som lyder således:

*Hvis Skalstrup blir verdens midte.
Vi nogen blie glade ve det.
Og andre finder det aparte.
Fordi de troede, at den var det.*

Inden TOP ønskede til lykke faldt følgende manende ord, -Vogt jer for i medgangstider at betragte jer som

jordens omdrejningspunkt! Og fortsatte -Gid lyssyn og optimisme fortsat må dominere her på stedet.

Mest moderne

Chefen for Luftværnsgruppen, oberst Lars Fynbo takkede de tidligere talere, der havde haft ordet for at lykønske Flyvestation Skalstrup med de 25 år.

Han sagde videre, at Flyvestation Skalstrup ikke blev taget i brug på en bestemt dato. Men Kong Frederik IX besøgte Skalstrup den 1. oktober 1971, hvor byggeriet stort set var afsluttet, og den dato betragter man som indvielsen af Flyvestationen. Obersten nævnte forsvarsforligets betydning for Luftværnsgruppen med oprettelse af de seks nye Stingereskadriller, hvor Uddannelseseskadrillen placeres på Flyvestation Skalstrup. Og omplaceringen af Eskadrille 542 fra Amager til Skalstrup. Han

tog det som en indikation af, at Flyvestationen vil eksistere som en god og hensigtsmæssig arbejdsplads i mange år fremover. Han sluttede med at takke Flyvestation Skalstrups personel for en professionel indsats, som viser, at man fortsat lever op til Luftværnsgruppens motto: SEMPER PARATUS (ALTID REDE).

Drive Past

Efter paraden var der reception, og så var der åbent hus. Eskadrille 722 demonstrerede redningshelikopterens kunnen.

Da en forbiflyvning af Luftværnsgruppens eget flyvende materiel nok ville vække for megen opsigt, blev 'Fly Past' lavet om til 'Drive Past' af Eskadrille 544's rullende materiel.

Der var udstilling af alt det materiel en eskadrille benytter i felten. Flyvestationseskadrille 20 viste en 12,7 mm Firling frem. Flyvevåbnets Officersskolen var der med udstillingen 'Luft under Vingerne'. Flyvestation Aalborg var draget til Sjælland med deres stand om elektronikuddannelse og meget mere.

Alle blev bispist ved receptionen. Midt på eftermiddagen hilste tre F-16, fra Flyvestation Skrydstrup, et larmende til lykke med en overflyvning. Dagen sluttede, da Redningshelikopteren lidt før klokken 17 overfløj udstillingsområdet på vej hjem til Værlose.

Om aftenen var der tag-selv-bord og lejlighed til en dans til levende musik. En god dag, hvor over 1000 havde besøgt Flyvestation Skalstrup.

□

Sondering af terrænet

Mandag den 19. august, medens det endnu var sommer, foretog en af Flyvertaktisk kommando opsendte en for Flyvevåbnet knap så "Happy Landing". En gårdmand fra Brædstrupkanten rapporterede om, at hans ensilagemaskine var kommet i karambolage med son-



den, med en findeling af sonden til følge. Dette bevirker, at køerne på den pågældende gård indtil videre vil være indlagt til sondemad.

Kilde: KONTACDEN

Farnborough International '96

Verdensnyhederne samlet på et sted

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Farnborough er enhver flyveinteressertes mekka. Her viser flyfabrikkerne deres sidste nyheder, så som den svenske JAS 39 Gripen, multinationalsflyet Eurofighter 2000, McDonnell Douglas C-17 Globemaster III, mange andre kunne nævnes. Mandag til torsdag er det købernes dage - herefter åbnes for et hundredtunsindtalligt publikum. Følg med indenfor.

Der lød et veritabelt brøl da testpilot ved British Aerospace, BAe, John Turner, valgte efterbrænderen til og Eurofighter 2000, halenummer ZH588, to EJ 200 motorer, der hver udvikler 180kn, svarende til 15 t. tryk pr. motor accelererede ned af startbanen. Vibrationerne var så voldsomme, at tilskuerens krop vibrerede med. Efter et utroligt kort startløb er det ca. 20 tons tunge fly i luften. Herefter følger en flyveopvisning, der lod sig se.

Sukhoi SU-37

Fly efter fly var i luften, den svenske JAS 39 Gripen, et elegant jagerfly af middelstørrelse, BAe Hawk 200 og mange mange flere. Et imponerende flyveprogram. Så kom den russiske Sukhoi SU-37. Dens finish er bestemt ikke noget at prale af. Bulede plader, der mange steder er skruet sammen. Til gengæld er der tale om

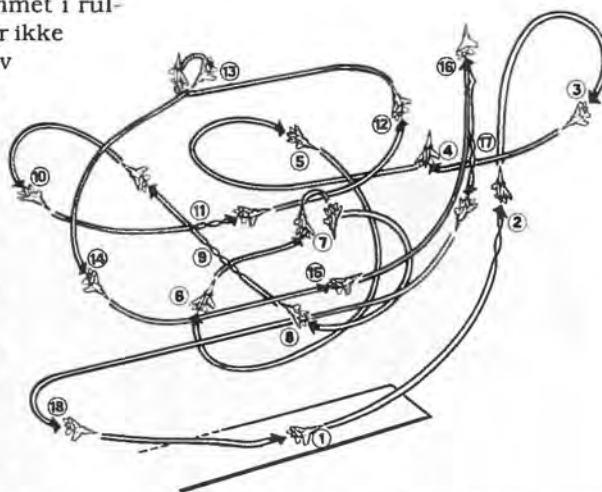


Sukhoi SU-37, et imponerende ca. 20 t. tungt jagerfly. Piloten kan vende udstødningsdyserne 15° i alle retning hvilket giver en uovertruffen manøvredegyldighed. Vestlige iagttagere rynkede brynene ikke så lidt da de så flyet i luften.

et jagerfly med en robusthed, der nok kan tage vejret fra de fleste. Mest imponerende er Thrust Vector Control (TVC)-systemet, det betyder på dansk, at udstødningen på flyets to Saturn/Lyulka AL-31FU turbofan motorer, der hver yder næsten 32.000 lb. tryk i efterbrænder, kan drejes 15° i alle retninger. Resultatet er formidabelt. Testpiloten Yevgeni Frolov så at sige kastede den ca. 22 tons tunge fly rundt i luftrummet i rullinger, loops og turns, for ikke at glemme 'Pougatchev Cobra-manøvren', hvor flyet går op i et 140° stig, før det kastes fremad nedad et stejlt dyk. Se i øvrigt grafikken, det der skete kan næsten ikke beskrives med ord.

Aviation International News havde på åbningsdagen den 2. september følgende overskrift på forsiden, -Dazzling dance of Su-37 show-stealer, (Showtyven Su-37's blændende dans). Ikke bare var det en blændende dans i luften. På

jorden rynkede vestlige iagttagere bryn. Faktisk var hovedkonklusionen, at SU-35, under bestemte vilkår, vil være i stand at udflyve stort set alle fly bygget i NATO-landene, inklusive F-22. Thrust-vector systemet kan i øvrigt påmonteres alle tidligere Suhoi modellerne tilbage til SU-27.



Sukhois grafik over SU-37 manøvrer under opvisningen på Farnborough.

SAAB JAS 39 Gripen

Også JAS 39 Gripen fik man at se i luften, fløjet af testpilot major Ken Lindberg. Det var første gang svenskerne deltog i en international flyveudstilling med flyet. JAS 39 Gripen lod ikke de føromtalte fly noget efter i udfoldelse i luftrummet. Uheldet i Stockholm for et par år siden tog ikke luften ud af JAS 39 Gripen-programmet. Tværtimod. Svenskerne har arbejdet indædt videre på at udvikle det elegante fly, og i dag er 25 JAS 39 Gripen i tjeneste ved Flygvapnet på flyvestation F7 Skaraborg, øst for Göteborg, hvor flyene gennemgår et kompliceret test- og evalueringsprogram. Man skal huske, at der endnu er lang vej hjem, før JAS 39 Gripen er fuld operationsdygtig. Vi iler med at forklare forkortelsen JAS, J=Jakt (jager), A=Attack (angreb) og S=Spanning (recognoscering).

I flyproduktionens verden er alt hele tiden under forandring, flyfabrikker nedlægges eller går i samarbejde med andre, eller lægges sammen. Det er ikke længere Saab Military Aircraft AB, der er ene om at producere JAS 39 Gripen. Man er gået i samarbejde med British Aerospace (BAe) i et fælles fremstillingssamarbejde efter modellen 55% til Saab og 45% til BAe. Hvorfor forklarer den svenske vicesalgsdirektør Jan Ahlgren, -Vi har i JAS 39 Gripen et glimrende fly der passer ind mellem BAe's Hawk 200 (fattigmandsjaguaren) og Eurofighter 2000. BAe har en salgsorganisation, vi aldrig får

råd til at bygge op, på den måde får vi begge fordel af aftalen. Et forsigtigt spørgsmål om, hvad den svenske regering set i lyset af neutralitetspolitikken siger til et sådant samarbejde, svarer Ahlgren, -Den har foreløbig godkendt samarbejdet med BAe, og jeg er sikker på, at når salget kommer i gang, vil man også finde de nødvendige løsninger og salgstilladelser.

Alt til fly

Op ad højdedraget ligger de fire store udstillingshaller og flyproducenternes mange chalet'er. I hallerne er der hundredvis af udstillere fra alle de lande, der beskæftiger sig med produktion af fly, eller dele til fly. At standene fra USA er langt i overtal overrasker ingen. England, Tyskland og Frankrig gør, hvad de kan for at følge med - og det er i denne sammen-



hæng ganske meget. Saab fra Sverige kan man heller ikke overse, og endelig gør russerne, hvad de kan for at hamle op med den vestlige kapital - men her er der meget langt igen.

Franskmændene vil ikke drømme om at bemane deres stand med kun fransktalende personale, det erfarede vi, at det gjorde russerne. Japanernes og kineserne var også repræsenteret. Rækken syntes endeløs.

Danmark med

Vel er det mange år siden det sidste fly blev bygget i Danmark. Århundredets våbenhandel sidst i 70'erne satte dog ting i gang indenfor produktion af dele til fly, som man ikke tænker på i dagligdagen. Det er svært at tøjle det nationale sindelag, når man midt i havet af udstillingsstande, får øje på en dansk stand, pyntet kraftigt op med Dannebrog.



Den svenske JAS 39 Gripen på British Aerospace's stand. Det var første gang flyet blev vist på en international udstilling, og interessen for det elegante svenske jagerfly var stor.



McDonnell Douglas C-17 Globemaster III. Et imponerende transportfly, som med stor last, 75 t., kan bringe forsyninger frem til uforberedte airstrips rundt om i verdens brændpunkter.

fløjet i år. Produktet er det fornemme resultat af samarbejdet mellem de nævnte firmaer. Også F-16 Pylon Integrated Dispenser Station (PIDS), som forbedrer F-16's chaff kapacitet med 300% (evne til at udkaste staniolstrimler til blanding af fjendens radar), blev vist på udstillingen.

Chefen for afdelingen for elektronisk krigsførelse hos Terma, Elektronik A/S, Ole Fogh demonstrerede PIDS for os. Det foregik fra et nyindkøbt F-16 cockpit, som var opdateret til den nye layout efter Midlife Update (MLU). I cockpitet sad styresystemet til PIDS, som også er fremstillet af Terma, vi fik at vide, at Danmark dermed var det eneste land udenfor USA, der har leveret udstyr til MLU af F-16.

Kontrakter

Den dag vi besøgte udstillingen var en særlig dag, man skulle nemlig skrive kontrakt med det portugisiske Flyvevåben om levering af chaff/flair dispenser system til deres C-130 Hercules transportfly.

Det generelle indtryk i samtalerne med udstillerne var, at man var tilfreds med udviklingen, og at kundekredsen stille og roligt udvider sig.

Godt samarbejde

Vi talte med chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor V.D. Nielsen, han fortalte, at han var meget glad for samarbejdet med de civile virksomheder. Han sagde videre, at selv om et luftfartøj købes så at sige færdigt, så opstår der hele tiden nye krav til det. Cirklen i disse krav starter populært sagt med et operativt krav fra brugerne, Flyvertaktisk Kommando. Herfra går ønsket til Flyvematerielkommandoen, som så tager kontakt til den eller de firmaer, er beskæftiget sig med udvikling af det, der modsvarer det stil-

Et kig ind i C-17 Globemaster III lastrum. Personerne på billedet giver en god fornemmelse af lastrummets størrelse, hvor to lastbiler kan holde ved siden af hinanden.

Den danske stand var blevet til i et samarbejde mellem fire firmaer, Dynatech, Herlev, Per Udsen Co Aircraft Industry, Grenå, Terma Elektronik, Lystrup og Danish Aerotech, Karup.

I Dynatechs stand traf vi Jørn Lundbech. Efter godt seks års tjeneste i Flyvevåbnet og en enkelt civil arbejdsplads grundlagde han sit eget firma, som i dag hovedsaglig beskæftiger sig med udvikling, produktion og vedligeholdelse strømforsyning og strømstyringssystemer til Flight Control Computers i for eksempel Tiger helikopteren. Man har også re-designet strømforsyningssystemet i Eurofighter 2000 og som et sidste eksempel udviklet og fremstillet et

strømforsyningssystem for Air Data Computer i JAS 39 Gripen. Kravene til den slags systemer er, at de skal virke under ekstreme temperaturforhold, fortæller Jørn Lundbech, fra i øjeblikket -40 til +86°C. I øjeblikket tester man tilsvarende systemer, som skal kunne klare temperaturer fra -55 til +100°C. Firmaet eksporterer 90% af sine produkter ud af landet.

MLU Cockpit

Per Udsen Co, Terma Elektronik og Danish Aerotech kan man næsten ikke nævne uden samtidig at sige Flyvematerielkommandoen. For bladets læsere er et af de mest kendte produkter den fotopod, der blev prøve-



Hvad har det så med fly at gøre? Jo det er firmaet Dynatechs produkter til styring af strøm i fly, hvad type de end må være af JAS 39 Gripen eller Airbus 340 passagerfly.

lede krav. Cirklen slutter der, hvor brugeren afprøver svaret på de ønsker man selv har fremsat.

Da de danske firmaer er små og meget omstillingsvillige, samtidig med, at afstanden mellem bruger og producent meget kort, så kan et frugtbart samarbejde hurtigt komme i gang. V.D. Nielsen lægger ikke skjul på, at der er mange penge at spare ved at bruge de danske firmaer i udviklingen og fremstillingen af de produkter, der allerede er nævnt. Nogle gange kan forskellen i prisen være, at den danske udgave af produktet i USA ville have kostet det samme, bare i dollars.

At det også er lykkedes de danske firmaer at få kunder, nævnt i flæng som: Airbus, Eurofighter 2000, JAS 39 Gripen, Tiger Helicopter, General Dynamics og mange flere er kun et tegn på, at kvaliteten af produkterne er i orden.

Flightlinen

At gå en tur ned ad Flightlinen, hvor alverdens nyeste fly er udstillet, er en speciel oplevelse. I den fjerneste ende stod to kæmpefly, det fjerneste var et Boeing 777 og foran det McDonnell Douglas nyeste transportfly C-17A Globemaster III. Et imponerende fly med sine fire Pratt&Whitney F117-PW-100 turbofan motorer kan slæbe 75.750 kg payload over en strækning på 4445 km. Især lastrummets bredde og højde gør flyet mere anvendelig. Dets evne til at starte og lande fra uforberedte airstrips rundt om i verden er imponerende. Flyet har sidst deltaget i indflyvningen af de amerikanske IFOR-styrker i Bosnien. At gå ind i flyet ad lastrampen, er som at gå ind i en hal. Alt er tip-top vedligeholdt. Man får en mistanke om, at besætningen har brugt natten til at pudse alle rør i lastrummet

blanke. Her er imponerede flot. Den tekniske finish udvendig, som indvendig, er så flot, at man begynder at forstå, hvorfor fly er rasende dyre.

Helikoptere

Det er ingen hemmelighed, at Flyvevåbnets Sikorsky S-61 Sea King blev taget i brug i 1965. Derfor var det naturligt at kigge på helikoptere, og der var nok at se på. Blandt andet Westland Helicopter samproduktion med Agusta nye EH101, som er forsynet med tre Rolls Royce (Merlin) Turboméca RTM motorer, der hver yder 2.312 shp. Vi fik at vide, at selv om en af de tre motorer faldt ud, ville helikopteren ikke tabe højde.

Amerikanerne udstillede på static display stort set alle kendte helikoptertyper, heriblandt også Sikorsky S-70A eller UH-60L, der i S-70B versionen anvendes som SAR (redningshelikopter). Kamphelikoptere udstillede både amerikanerne og russerne.

Russerne var med i slutspurten da englænderne købte McDonnell Douglas AH-64 Apache i stedet for Kamov KA-50, som har kontraroterende hovedrotor. KA-50 har katapultsæde til piloten, når katapultsædet aktiveres, afsprænges hovedrotorbladene automatisk.

Fortsætter

Der har i de senere år været megen debat om, hvorvidt Farnborough flyvestation skulle lukkes. Vicepremierminister Michael Hesseltine sagde i sin åbningstale, at international flyveudstilling i England og Farnborough hørte sammen. Alt andet vil være utænkeligt.

Man skulle tro, at udstillerne havde haft en forudelse om den indstilling. I år var nemlig både udstillingshaller og chalet'erne blevet fornyet. □

Den russiske Kamov KA-50 kamphelikopter.





Her flyver Partenavia P.68 Victor lige her over fotografen. Bortset fra det manglende hovedhjul i styrbords side, er der ingen skader på flyet.

Flyvestation Vandel Flyverhåndværk af klasse

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schajffel-Nielsen

Katastrofeberedskabet på Flyvestation Vandel blev vidne til et stykke pilot-håndværk af klasse, da Bent Sevel, 57, pilot hos firmaet Norwood, gennemførte en perfekt nødlandning med sit tomotorede Partenavia P.68 Victor fly på Flyvestation Vandel. Flyet fik nogle skrammer på en ene vinge og i bugen. Alle kunne ånde lettede op, ingen mennesker var kommet noget til.

-Hvor pokker blev han af? Spændingen stiger i bilen. Man kan mærke sveden løber ned ad ryggen og under armhulerne. -Der er han. Det lille fly kommer ind i en meget lav anflyvning. Ude til højre for ham ligger Eskadrille 722's Redningshelikopter, som en slags psykologisk førstehjælp.

Foruden piloten er der to passage-

rer om bord i flyet. Styrbords (højre) hovedhjul er væk. Alle naturlove siger, at han vil kure ud til højre, når han sætter flyet. Hvordan vil det gå? Han er nu ca. en halv mil fra touch down. Hvorfor sætter han den ikke i den udlagte skumstribе? Tankerne farer gennem hovedet. -Bare han klarer den, tanken er en mellemting mellem håb og bøn. Ved siden af os holder to chrashtendere fra Flyvestation Vandels Brand- og Redningstjeneste og en fra Billund Lufthavns ditto. Over radioen har vi lige hørt indsatslederen få klarmelding fra de to chrashtendere. Gid der ikke bliver brug for dem!

Flyet kommer ind med en utrolig lav flyvehastighed, lige før stall speed (stallingshastighed). Flaps er helt ude. Hjertet står stille i brystet.

-Hvad nu? Ud gennem øjenkrogene ses en brandmand i chrashtenderen, han er iført røgdykkerudstyr. Alle brandfolkene er klar til det værste tænkelige. Nu tager bagbords hovedhjul, så næsehjulet betonen. Styrbords vinge synker ned og bugen skraber mod betonen. Vingen løftes op igen og flyet kører et godt stykke på næse- og bagbords hovedhjul. Så trækker flyet over mod højre, farten er taget noget af. En skrاملende skrabbende lyd rammer igen

øret. Styrbords vingespids når ned og rører i et kort sekund startbanen. Øjnene konstaterer, er der er ingen gnister. Flyet kører ud over bane-kanten, farten reduceres mere og mere, og ca. 75 meter ind i græsset lægger flyet sig til ro. Allerede da flyet passerer forbi chrashtenderne lyder kommandoen fra indsatslederen.

-Følg efter. Seniorsergent og leder af Flyvestation Vandels Brand- og Redningstjeneste Ebbe Damgård starter bilen vi er passager i med ryk. Da vi når frem til flyet er de to, tydeligt rystede, passagerer steget ud. Piloten er ved at samle sine ting i cockpittet, og kommer ud et øjeblik senere

Hvad man ikke kunne høre på flyvefeltet var de klapsalver - og et stille suk af lettelse - der lød fra de mange tilskuere rundt om på radar-høje og revetments.

Håndværk

Piloten er ved godt mod. Lidt efter spørger vi ham, -Hvordan lavede du denne pragtlanding på et hovedhjul og et næsehjul? -Det var ikke så svært siger han. Jeg kan stadig styre flyet med rorerne ved en hastighed på 60 knob (111 km/t). Da denne styring holdt op, stødte jeg flyet lidt med højre motor, medens jeg bremsede på venstre hovedhjul. Det blev jeg ved med, indtil vingen 'sank' igennem og tog jorden. Derefter var det bare med at få afbrudt alle forbindelser. Forklaringen kommer roligt og sagligt. Kun nogle svedperler på panden afslører det pres, der nu er lettet. -Har det ikke være fem baske timer? Ville vi vide. -Det har ikke været så slemt, lød svaret, flyet fløj jo udmærket. Det værste var, at jeg trængte så voldsomt til at tisse. Passagererne tog det med fatning, den ene af dem kendte jeg i forvejen. Jeg skal indrømme, fortsætter Bent Sevel, -At jeg havde god tid til, i hovedet, at gen-

Medens Bent Sevel flere gange overfløj hovedbanen på Flyvestation Vandel for at studere landingsmulighederne i detaljer, instruerede irsatsleder, oversergent Birger Thomsen, med 'satsleder' på brystet, sit eget personel og brandfolkene fra Billund lufthavn i, hvordan en eventuel brand i flyet skulle bekæmpes.



nemgå gammel lærdom om nødprocedurer ved landing på et hjul. - Hvornår opdagede du, at du manglede styrbords hovedhjul? - Det opdagede jeg faktisk ikke. Det var tårnet på Tåsinge, der fortalte mig det. Under starten mærkede jeg et ryk i flyveren, men forbandt det ikke med, at jeg havde tabt et hovedhjul. - Hvorfor landede du ikke i den udlagte skumstribe? - Jeg vidste ikke, hvad der ville ske, hvis skummet begyndte at sprøjte op. Om det ville tage min udsigt, og om jeg kunne holde kontrollen over flyet længe nok. Derfor valgte jeg at lande på strækningen før skumstriben, og det gik jo også godt nok. Ja mon ikke!

Faretruende situation

Som passagerer i flyet havde Bent Sevel, salgsdirektør Lene Hultén, 37, og direktionssekretær Jens Mørch, 27, begge fra ispindefabrikken Norwood A/S i Hesselager på Fyn.

OY-OCM tager banen. Et sekund efter lyder en skrabende lyd, da bunden et kort øjeblik skraber hen over betonen. Piloten, Bent Sevel, løftede ved hjælp af ekstra motor-kraft på styrbords motor og en smule bremsning på bagbords hovedhjul flyet fri af banen igen.

Nok var situationen faretruende på Vandel, men hvis ikke direktøren for ispindefabrikken Ole Christian Mørch havde set, at flyet, tabe hovedhjulet og alarmerede flyvetjenesten på Tåsinge, kunne flyet være fortsat til Gdansk i Polen og være landet der uden at vide, at styrbords hovedhjul manglede. Det ville med næsten sikkerhed være endt i en katastrofe. Nu gik det anderledes.

Lande i Billund

RCC (Rescue Coordination Centre (Redningskoordinationscentret) i Flyvertaktisk Kommando fik klokken 20 minutter over otte at vide, at det lille fly havde mistet hjulet. Sevel fik besked på at flyve til Billund, hvor man ville gøre klar til at modtage ham. Han skulle imidlertid have brugt så meget som muligt af flyets brændstof før en nødlanding kunne forsøges.

Det blev til mange og lange timer i luften. Selv om tågen efterhånden lettede og man kunne nyde landet i efterårsfarver er det sikkert, at ingen

af de tre ombordværende havde øje for det.

Efter som tiden gik, blev det klart for lufthavnen i Billund, at landings-tidspunktet ville falde sammen med den travle middagsperiode, hvor mange fly skulle starte eller lande. Hvis noget gik skævt under nødlandingen, kunne lufthavnen risikere at blive blokeret i længere tid. Man bad derfor Flyvestation Vandel om at tage mod flyet

Lande i Vandel

Flyvestation Vandels hovedbane lukkede den 1. juli, og Brand- og Redningstjenesten er under nedskæring til en styrke på to mand. Alt dette blev glemt i samme øjeblik alarmen gik. Flyvestation Vandel sagde med det samme ja til at modtage det nød-stedte fly. Ved skæbnens gunst var brandfolk fra Flyvestation Skrydstrup på Vandel for at lære at redde pilot og slukke brand i henholdsvis H-500 og AS550C2 Fennec. Deres dag ændrede sig dramatisk. Fra at være på kursus, blev de puttet i brandhæmmende





dragter og blev sat op i nummer to chrashtender for at være klar til indsats.

Hele beredskabet med

I løbet af formiddagen ankom hele katastrofeberedskabet. Alt kunne ske i god ro og orden, da der ikke var nogen umiddelbar fare for flyet. Alle elementerne ankom efterhånden til Flyvestation Vandel. Politiet, Falcks Redningskorps fra Egtved, Katastrofelægerne fra Gadbjerg, flyvestationens eget beredskab var som allerede nævnt på plads. Nu var det bare at vente. Man forsikrede hinanden om, at sidste års katastrofeøvelse vedrørende flyhavari havde været en god ting.

Belejring

Ved halv 11-tiden var flyvestationens hovedvagt under belejring. Alt, hvad der kunne opdrives af presse, skreven, som elektronisk, var stævnet mod Vandel. Ingen ville gå glip af en god historie. Problemet var bare, at flyvestationens ledelse endnu ikke havde fuldt overblik over situationen og havde bedt pressekorpsset vente udenfor. Vist ikke til alles udelte tilfredshed. Den meldte sig imidlertid, da man blev lukket ind og fik en udkigspost ca. 300 m fra det sted, hvor flyet skulle lande. Samme aften kunne man på fem forskellige TV-kanaler se begivenheden gengivet - sobert og redeligt. Mest grundig var dog TV2, hvis research var nået helt til Tåsinge.

Alvorlige miner

De mest alvorlige miner sås blandt

brandfolkene fra Vandel og Billund. De var vel klar over, at gik det helt galt, var det dem der skulle yde den første indsats. Lederen af Brand- og Redningstjenesten, seniorsergent Ebbe Damgård gennemgik situationen indtil ved 11-tiden med personalet, og ingen havde noget at spørge om. Klokkeren lidt over 12 blev der lagt

Efter en vel udført nødlanding, var der smil og lettelse over hele linien. I midten en glad Bent Sevel, 57, pilot på Partenavia P.68 Victor, som han for mindre end tre minutter siden bragte sikkert ned. Her i samtale med indsatsleder ved Brand- og Redningstjenesten, Flyvestation Vandel, oversergent Birger Thomsen, th. og lægen fra Eskadrille 722's Redningshelikopter.

ca. 75.000 l skum ud i en stribe på hovedbanens nordlige del. For første gang overfløj Sevel banen for at orientere sig. Lidt senere var alle brandfolkene samlet og indsatslederen, oversergent Birger Thomsen gennemgik taktikken for brandslukning i forskellige tænkte situationer. På et tidspunkt sagde han, -Husk der er benzin i tankene. Det brænder voldsomt, og vi skal være over ham med det samme, hvis der opstår ild. Der var ingen tvivl at se i brandfolkernes ansigter. Man nikkede.

Partenavia P.68 VICTOR	
Fremstillingsland	Italien
Type	Let alment transportfly
Motorer	To 200 hk Lycoming IO-360-A1B firecylindrede horisontalt placerede boxermotorer
Flyvehastighed max. ved 75% motorydelse	324 km/t ved havets overflade
Marchhast. ved 65% motorydelse	313 km/t i 3.600 m højde
Aktionsradius	1.500 km ved 65% motorydelse med 30 min. flyvetid i reserve.
Vægt, tom	1.005 kg
Max. startvægt	1.760 kg.
Besætning	1
Passagerer	5
Bemærkninger	Prototypen fløj første gang 25. maj 1970. 10 pre-produktionsfly var færdige i løbet af 1972. I løbet af 1973 blev der produceret tre fly per måned. Flyet er beregnet til at starte og lande på korte baner. det er enkelt i sin opbygning og let at vedligeholde.

Lettelse

Når man se et fly som under nødlanding dels kører, senere kurer hen ad startbanen, for derefter at dreje til højre ind i græsset og lægge sig til ro. For sekunder efter at se den første passager komme ud med en sammenkrøllet frakke over armen, som hun så folder pænt, så er der ingen grænser for den lettelse alle føler. Den er næsten håndfast. Så kan man næsten grine højt, når man ser en brandmand falde på næsen i græsset. Vel ikke så meget på grund af uheldet, som på grund af lettelsen.

At alle, flyvestationens ledelse inklusive var glade og godt tilfredse i deres udtalelser til TV, radio og den skrevne presse var der grund til. Katastrofeberedskabet havde fungeret og vigtigst af alt, ingen var kommet noget til.

Godt rustet

Da tingene var faldet til ro talte vi med indsatslederen, oversergent Birger Thomsen, og spurgte ham, -Var det ikke lidt for spændende? -Det var ikke så slemt, svarer han, -Vi havde god tid til at forberede os, og jeg følte ikke, at der var nogen, der havde usædvanligt mange nerver på. Vi var også godt rustede til opgaven. Faktisk havde jeg tre chrashtendere til rådighed, der hver kan levere ca. 80.000 l skum i løbet af to et halvt minut.

-Hvor lang tid gik der inden I var ved siden af flyet? -Som du selv så, så kørte vi i samme øjeblik han var ud for os, og vi var ved græskanten da han lå stille, så jeg vil tro mellem fem og ti sekunder. Var der gået ild i flyet, ville ilden aldrig have nået passagerne, den ville være kvalt i skum næsten inden den opstod.

Thomsen udtrykte, som alle andre vi talte med lettelse over, at nødlandingen forløb uden komplikationer. □



Yderst til højre i billedet Ib Lødsen fra Flyarkæologisk afdeling i Danmarks Flyvehistoriske Selskab. Bag ham syv af Flyvestation Vandels meget interesserede teknikere.

Flyarkæologerne bringer fortiden på land

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I begyndelsen af april måned kørte seniorsergent H.T. Christensen, Flyvestation Vandel, til Bagenkop på Langeland for at hente vragede af et bombefly fra 2. verdenskrig. Vragdelene var blevet bragt i land sidst i marts på kutteren Susanne Bogø af Bagenkop, som ejes af fiskeskipper Carsten Christiansen. Flyet blev fundet allerede i 1992, hvor det lå rimelig uskadt på 24 meters dybde. Fejlagtigt antog man 12 iltflasker i flyet for at være bomber, hvorfor Søværnet i august 1993 sprængte flyet.

Undersøgelse

På Flyvestationen ventede man spændt på at få besøg af Ib Lødsen fra Danmarks Flyvehistoriske Selskabs Flyarkæologiske afdeling. Ikke mindst flymekanikerne var meget interesserede i at få lov at se på den mere end 50 år gamle teknik.

Lødsen, fulgt af adskillige interesserede, gik dagen før påske i gang med sine undersøgelser og skriver i sin rapport:

De fundne dele består af følgende: 1 stk. komplet landingsstel (hovedhjul) med knækket hjulaksel, samt den

for et Stirling bombe fly specielle dækbremse, der er placeret i den bageste del af hjulbrønden, samt et stykke af vingens bærebjælke med en del sammenkrøllet vingestruktur. Ved en minutios gennemgang fandtes delnumre særdeles intakte i de i øvrigt velbevarede dele, lige som 2 stk. patroner 7,62 der sad fastklemt i noget sammenkrøllet materiale. Patronerne var mærket 1942. Ifølge deres kode er de fremstillet på ammunitionsfabrikken Kynoch Witton, Birmingham, i dag mest kendt under mærket (ICI).

Styrtet ned ved Ærø

Ud fra de fundne dele, samt fundestedet syd for Ærø, kan der kun være tale om Stirling W.7615, kode HA-M, fra Royal Air Force (RAF) 218 Squadron (SQN) (Eskadrille). Flyet var natten til den 21 august 1942 på en minelægningsoperation, og blev klokken kl. 23:46 skudt ned af 1/Lei. Flak-ABT-828. (1. Lette antiluftskyttsbatteri, Luftværnsafdeling 828.) Samtlige 7 omborværende blev dræbt, 4 er aldrig fundet.

F/sgt. Stanley Edgar Stevens er begravet i Åbenrå. Sgt. Hiley Rhys Davies begravet på Odense Assistenskirkegård og Sgt. E. Nettleton i Kiel. □

Eskadrille 722

Uden FLIR havde vi aldrig fundet dem

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Ingen, hverken erhvervsfiskere, brandsårspatienter eller hospitalspersonale, der skal have transporteret organer mellem to sygehuse i en fart er i tvivl om, hvad S-61 Redningshelikopteren fra Eskadrille 722 er værd. Den er den 'frelsende engel', hver gang det for alvor brænder på.

Kan være i luften på fem minutter

Under Exercise Baltic Circle 1996 på Flyvestation Karup, deltog en dansk redningshelikopter, halenummer U-278, i øvelsen. En sen eftermiddag

var besætningerne fra de norske, den litauiske og den svenske redningshelikopter inviteret til at høre om, og se nærmere på, hvilke muligheder besætningerne fra Eskadrille 722 har, når de skal løse deres opgaver.

Premierløjtnant og 2. pilot på S-61 Dorte Bardino (TIO) bød velkommen til briefing i Stationsflightens briefinglokale. Hun gav en hurtig og kontant gennemgang af eskadrillens opgaver og fortalte blandt andet, at reaktionstiden for besætningen, efter at alarmerne er gået ligger på gennemsnitlig 11 minutter, alt afhængig af, hvilken form for alarmstatus besætningen har. Den laveste vi hørte om var fem minutter, men, som radiooperatøren S.L. Nielsen sagde, -Da vidste jeg heller ikke rigtig, hvordan det var gået til, da vi var i luften. Det gik bare stærkt.

Stor interesse

U-278's besætning havde lagt det meste af redningsudstyret ud på platformen. Gæsterne nøjedes ikke



Premierløjtnant og 2. pilot på Sikorsky S-61 Sea King, redningshelikopteren, Dorte Bardino, TIO, i færd med at briefe sine norske, litauiske og svenske kolleger om Eskadrille 722's opgaver.

kun med at se på. De skulle også hen at røre og undersøge de forskellige hjælpemidler. Alle var interesseret i det nye leje man har fået installeret i helikopteren. Det største 'hit' var nok demonstrationen af FLIR (Forward Looking Infra Red) (Infrarødt udstyr der kan skelne temperaturforskelle på ned til 0,5°). Operatøren på udstyret, flyverspecialist S.L. Nielsen, oplyste at i virkeligheden kan udstyret skelne temperaturforskelle ned til 0,005°, men fabrikken garanterer kun for de 0,5. FLIR producerer en slags sort/hvid billede på skærmen foran operatøren. Nielsen demonstrerede følsomheden ved at gå ud og et kort øjeblik sætte sin hånd på en

En S-61 med næsen åbnet. Nederst til venstre ses FLIR (Forward Looking Infrared)-senderen. Inde i gabet genmer sig al teknikken, som tiltrak sig især teknikernes opmærksomhed.





Der var trængsel, medens flyverspecialist, radio- og FLIR-operatør S.L. Nielsen (stående med ryggen til) forklarede sine svenske kollegaer om, hvorledes FLIR-systemet virker.

startvogn. Straks kunne man se temperaturforskellen i metallet. Der blev en hvid plet, hvor hånden havde været holdt mod metallet.

Døde uden FLIR

Fartøjschefen, kaptajn J.E. Overbye (JOB) fortalte om, hvorledes FLIR i foråret blev afgørende for to tyskeres liv.

Det blæste kraftigt over Vadehavet. Tre tyskere var i bil kørt ud på den gamle ebbevej. Her blev de overrasket af en springflod. Det vil sige tidevandet kom ind i en bølge på en meters højde, hvorefter det fortsatte med at stige. Tyskernes råb om hjælp blev hørt, og Falck satte en redningsbåd i vandet for at hente dem.

En ulykke kommer sjældent alene, redningsbådens motor gik i stå, da den var et kort stykke fra de tre forulykkede. Redningshelikopteren på Flyvestation Skrydstrup blev alarmeret. Det var blevet mørkt, og vinden var tiltaget til omkring 45 knob (83 km/t). JOB fik kontakt med falckfolkene i båden, og man fløj ud mod området. I forbindelse med radiokontakt med båden, kunne man over radioen svagt høre råbene om hjælp. FLIR udstyret blev aktiveret. -Pludselig så jeg to små pletter nede på havoverfladen, fortæller Nielsen, -Det var deres hoveder, som de med møjle holdt over vandoverfladen. -Vi kunne

gemstemperatur var sunket til 29°. Hun var holdt op med at ryste, en farlig situation, medens han stadig rystede kraftigt. Den tredje havde måttet slippe sit tag og var druknet. Et er dog sikkert, uden FLIR havde vi aldrig fundet dem.

JOB fortalte, at det andet tilfælde, hvor FLIR har været afgørende for,

om man fandt den forulykkede fandt sted i Øresund.

Ældre dame

TIO forklarede cockpit layout'et for de interesserede gæster. Ikke mindst GPS'en (Global Positioning System) (Verdensdækkende system til positionsbestemmelse) havde interesse. For en almindelig 'jordbo' var det interessant at følge med i, hvordan det snedige apparat kunne udregne kurser, afstande og flyvetid til den destination man nu vil til. Man kunne også kalde billedet fra FLIR'en frem på skærmen, enten samtidig med GPS'en eller kun FLIR. Jo man havde nok at drøfte.

-Er den ikke ved at være noget gammel (helikopteren), ville en af svenskerne vide. -Jo, svarede TIO, det er den, den er fra 1965. Til gengæld er den utrolig godt vedligeholdt, fortsatte hun, -Og så har vi jo den fordel, at den tekniker, der vedligeholder helikopteren også flyver med. Det giver en ganske god sikkerhed for, at tingene er i orden. Det gav svenskeren hende ret i.

Det blev sent den eftermiddag inden de sidste spørgsmål var stillet og man kunne gå tilbage til sin Super Puma, BELL 412 eller MI-8 for at sammenligne med, hvad man havde set. □



Litauerne gennemgik hoistmandens udstyr meget grundigt. Måske der var een eller anden ide de kunne bruge?

Flyvestation Aalborg

Testflyvning af F-16 Fighting Falcon i Holland



MLU (Midlife Update) (middel levetids opdateret) F-16 Fighting Falcon, halenummer E-177, fotografet hjemme på Flyvestation Aalborg. (Foto ASH/KRI, Foto-tjenesten, Flyvestation Aalborg).

Tekst, flyveroverkonstabel M.T. Olsen, Eskadrille 723. Billede, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Efter at personellet har været på uddannelse hos Lockheed fabrikkerne i USA, har man nu været i Holland for at afprøve Mid Life Update (MLU) (fly der er opdateret i midten af den forventede levetid). Dette er historien om, hvor kompliceret det er, at få et moderne jagerfly til at fungere perfekt.

Det MLU-fly, testholdet modtog i Holland, kunne så at sige ikke andet end flyve. Hver gang man modtog et ny softwareversion, kaldet Tape, der bliver sat ind i MLU-flyets nye computer, kan flyet lidt mere. Det var sådan et tape der blev anvendt under den senere omtalte test af MLU-flyets avionik (elektroniske system).

Efterhånden, som Lockheed får rettet de konstaterede fejl i softwaren, får man på Leeuwarden et på papiret

færdigudviklet Tape, som så skal testes under europæiske forhold. Når testperioden er slut, har EPAF (European Participating Air Forces) (De europæiske deltagerlande (flyvevåbnet) som er: Belgien, Danmark, Holland og Norge) et jagerfly, der kan tage konkurrencen op med de nyere typer.

Planlægningen

Forud for rejsen til Leeuwarden gik der meget tid med at planlægge, holde møder samt skrive til de forskellige enheder i Danmark og i udlandet.

Man måtte blandt andet omskole nogle ekstra teknikere på MLU-flyene, som kunne rejse med og indgå i test teamet. Desuden skulle der sammensættes og pakkes et 'Fly Away Kit' (værktøj og reservedele) i en MOBLOG (Mobil Logistik) container, så holdet kunne klare de fleste småreparationer. Der skulle bestilles værelser, udarbejdes planer over, hvor mange biler vi skulle bruge, og hvordan personellet efter en til to måneders ophold skulle overlappes/udskiftes.

Indgår i test team

Grunden til dette store planlægningsarbejde var, at EPAF-landene havde

udarbejdet en plan, hvorefter Danmark skulle indgå i et OT&E-team (Operational Test and Evaluation) (Operativt afprøvnings- og evaluerings-hold) og et fly, halenummer E-177.

E-177 blev det første danske MLU-fly. Det blev under stor festivitas rullet ud fra Hovedværksted Aalborg sidst i juni måned i år, efter at teknikerne havde arbejdet på flyet i 13.000 timer.

Teamet skulle operere i udlandet uden dansk ledelse. Halenummer ET-204 indgår i OT&E i USA frem til 1998.

Første periode

Primært radartesten på E-177 blev gennemført i perioden fra den 29. juli til den 23. august. Den første dag gik med præsentationen af medlemmerne i de forskellige teams, indretning af lokaler, opstilling af PC'er og telefoner og meget andet.

Danskerne kom til at dele lokale med nordmændene. I samme lokale foregik den daglige flightplanning.

Testflyene

Testflyene bestod af tre amerikansk byggede MLU-fly, som var blevet fløjet over Atlanten nogle dage tidligere. Desuden var der et 'Lead the Fleet-fly og et testfly fra Holland. Senere kom der et Target (mål)-fly fra hvert land, som skulle hjælpe til med at afprøve MLU-flyenes radar. De sidste tre MLU-fly, heriblandt E-177 skulle ifølge planen først indgå i holdet fra midt i november.

Opstartsproblemer

Flyene blev kørt ud på en Flightline foran bygningen, hvor OT&E-holdet havde kontorer. Så var man klar til at

Flyverhjemmeværnet



Glimt fra afskedsreceptionen for Flyverhjemmeværnsinspektør og Chef for Luftmeldekorpsset. Fra v. Oberst og Flyvehjemmeværnsinspektør og Chef for Flyvestationskorpsset Jørgen Clausen, generalløjtnant og Forsvarschef Christian Hvidt (VIT), fru Kirsten Clausen og Komiteret for Hjemmeværnet Peder Sønderby. (foto via J. Clausen)

flyve - troede man da. Hvad der ved første øjekast så ud som pæne vel vedligeholdte fly, stod ikke helt mål med de deraf rejste forventninger. Der var op til flere fejl og mangler ved flyene. Det var en streg i regningen, at man skulle til at udføre en masse ekstra arbejde, der ikke havde noget med testprogrammet at gøre. Det skal tilføjes, at det var et godt og dygtigt team, der var sat sammen, for hvem det lykkedes i løbet af de tre følgende uger at få repareret flyet og sendt dem i luften, men kun en enkelt Ground Abort (d.v.s. flyet er rullet ud til start men må returnere til Flight Linen på grund af et eller andet problem).

Udfordring

For teknikerne var det daglige arbejde en udfordring. Den daglige klar-melding af fremmede fly med vidt forskellige driftsjournaler, nyere motorer og i nogle tilfælde andre konfigurationer end dem man er vant til hjemmefra, stiller krav til viden og kunnen. Når man reparerede på flyene var det til tider uden dokumentation, kun bistået af eget erfaringsgrundlag. Efterhånden som man fandt en korrekt måde at udføre opgaven på, blev den skrevet ned, eller rettet i de foreløbige TO'er (Technical Orders) (tekniske ordrer), som er udsendt af Lockheed fabrikken. På den måde er de danske teknikere med til at udforme det endelige TO-system til F-16 MLU, som vil komme ud til brugerne engang i 1998. Man har også bedt om forslag, ændringer og endda nye tegninger til fysiske ændringer på MLU-flyet. Til teknikernes store glæde så både lytter amerikanerne og udfører de ting der forslås.

Succes

Efter en måneds testflyvning kunne

Oberst Jørgen Clausen blev med udgangen af august pensioneret. Hermed sagde Luftmeldekorpsset og Flyvestationskorpsset farvel til deres chef siden 1991.

Clausen begyndte sin karriere i som flyveelev i Flyvevåbnet i 1954. 1954-56 var han på pilotuddannelse i Canada. Jørgen Clausen forrettede eskadrilletjeneste indtil 1959, hvor han blev ansat ved Flyvertaktisk Kommando. Fra 1960-62 blev han uddannet til flyveleder og forrettede tjeneste ved Flyvesta-

tion Karup, indtil han i 1966 overgik til tjeneste som uddannelsesofficer ved Flyverhjemmeværnet. Han var blandt andet næstkommanderende ved Luftmelledistrikt Aalborg. I 1977 skiftede hans tjeneste til Hærhjemmeværnet og var i otte år chef for Hjemmeværnsdistrikt Herning indtil 1985, hvor han blev distriktchef for Bornholms Hjemmeværn. I 1991 vendte han tilbage til Flyverhjemmeværnet. Denne gang som Flyverhjemmeværnsinspektør og chef for Flyvestationskorpsset.

S-D

ledelsen stolt meddele, at man var færdig med radartesten. Det fungerede over al forventning, lige bortset fra nogle enkelte småfejl. Samtidig havde holdet indhentet det man blev bagud for tidsplanen i starten.

Bombekast

I skrivende stund er man i gang med at kaste øvelsesbomber og skyde med maskinkanonen. Her kommer flyet ud for nogle helt andre prøvelser, end i den første test. Det kan betyde, at

der opstår fejl man ikke havde forventet, men som holdet er klar til at rette.

Nyt software

Til november forventer man at modtage nye Tapes. Denne tape skal også testes på Leeuwarden. Testperioden forventes færdig i slutningen af 1997, hvor hele testprogrammet skal være afsluttet. □

Flyverhjemmeværnet

Ny chef for Flyverhjemmeværnet

Oberst og fra 1. september Flyvehjemmeværnsinspektør og Chef for Luftmeldekorpsset, Ejgil Skriver.

(Foto Fototjenesten, Forsvarskommandoen).

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

Oberst Ejgil Skriver, 56, er tiltrådt tjeneste som Flyverhjemmeværnsinspektør og Chef for Luftmeldekorpsset.

Han blev udnævnt til premierløjtnant den 30. april 1966. Efter eskadrille- og stabstjeneste i Luftværnsgruppen, blev han i oktober 1972 chef for Raketeskadrille 544. Herefter fulgte en tjenesteperiode, som faggruppeleder ved Flyvevåbnets Officersskole. Efterfølgende gjorde han tjeneste som sagsbehandler i Forsvarsstabens Langtidsplanlægningsgruppe, indtil han i januar 1980 blev midlertidig udnævnt til oberstløjtnant og blev beordret til tjeneste som stabsofficer ved SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) (De allierede styrkers hovedkvarter i Europa). I 1984 blev oberst E. Skriver, efter to års tjeneste som chef for Luftværnsgruppens Operationsafdeling, chef for Kontrol- og Varslings-

gruppen. Dog kun til 1991, hvor han tiltrådte stillingen, som chef for Forsvarsstabens Udviklingsafdeling. Et år senere kom den midlertidige udnævnelse til brigadegeneral, der betød, at han tiltrådte stillingen som vicedestabschef ved Policy Division ved HQ AFCENT (Hovedkvarteret for de Allierede Styrker i Centraleuropa). Denne tjeneste varede fra 1 august 1993 til 1. september i år, hvor oberst Skriver rykkede ind i Hjemmeværnskommandoen, som Chef for Luftmeldekorpsset og Flyvestationskorpssets ca. 10.000 frivillige hjemmeværnsfolk.

Om sine forventninger til den nye stilling siger oberst Ejgil Skriver, - Gennem de seneste års særdeles interessante og udfordrende stabstjeneste, har jeg fra national side været involveret i tilblivelsen af NA-



TO's nuværende strategi og ændringer af NATO's kommandostruktur. I den efterfølgende stabstjeneste i HQ AFCENT var jeg ansvarlig for en bred analyse af de militære krav, der - med generelt færre styrker og en fremherskende ressourceknaphed - må stilles for løsning af de udvidede opgaver, som landenes forsvar kan blive stillet overfor som følge af den internationale sikkerhedspolitiske udvikling.

Fra min tidligere operative tjeneste og mit samarbejde med Flyverhjemmeværnet, er det mit klare indtryk, at dette besidder betydelige ressourcer og en meget høj motivation for at bringe disse til bedst mulig udnyttelse.

På baggrund heraf ser jeg i min nuværende tjenestestilling med betydelig forventning frem til at bidrage til den proces, der løbende stræber mod det optimale anvendelse af det lyseblå hjemmeværn i løsning af de opgaver, som dels er en integreret del af Flyvevåbnets operationer, dels indgår i det samlede hjemmeværns/forsvars opgaveløsning, og dels er civilt orienterede.

□

Ny udgave i farver af Forsvarets fly efter 1945

Kan bestilles ved:
Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup

Pris 25,00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller kontanter.

Se anmeldelse i FLYnyt nr. 2/95 side 32.



Flymuseet

Børnefødselsdag i Caravellen

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

Center Mobilium fik ny direktør den 1. april, Karen Meldgaard. Det er hendes mål, at museet skal tjene penge og finde entusiasmen frem igen. Læs om, hvordan.

Center Mobiliums nye direktør, Karen Meldgaard tager smilende imod. Der er ikke noget museum over hende, tværtimod. Hun er glad for sit nye arbejde og har ikke så få visioner om, hvad der skal ske for at få museet anbragt mere bastant i befolkningens bevidsthed.

Fødselsdag i Caravellen

Som et af de første tiltag til at gøre Flymuseet, som er en del af Center Mobilium, mere tiltrækkende for børn, har hun indført, at børn, mod betaling, kan holde deres fødselsdag i Sterlings gamle Caravelle. -Det er pensioneret major og pilot i Flyvevåbnet Eriksen (ERI), der står for arrangementet. Han er fantastisk god til at give børnene en illusion om, at de skal ud at flyve, fortæller hun.

'Flyveturen' starter med, at der kaldes ud til Caravellen, som i en rigtig lufthavn. Børnene bliver spændt fast i flyet, som passagerer jo skal. Og så serveres fødselsdagsmenuen på bakker, som under en rigtig flyvetur. Eriksen er fantastisk god til at fortælle børnene om, hvordan det er at flyve over Grønland, for enkelte børn kan det næsten blive for virkeligt.

Ikke fagmand

Karen Meldgaard er meget vel klar



Den ny direktør for Flymuseet i Billund, Karen Meldgaard, har god grund til at smile. Hun har lige fået overdraget et klenodie. Den flot restaurerede danskbyggede Nielsen&Winther Aa jager fra 1918.

over, at hun ikke er fagmand på Flyområdet. Hun opfatter sit job som direktør for museet, som den der skal give de meget nødvendige fagfolk på flyområdet, de bedst mulige funktionsmuligheder. Det er hendes opfattelse, at det 'nye' Center Mobilium skal overleve. Og det skal ske ved at udvikle flymuseet og ved at tjene penge.

Karen Meldgaard, 49, har tre voksne børn, og hendes seneste job-erfaringer stammer fra arbejdet som konsulent i Mercuri Gruppen, hvor hun har beskæftiget sig med organisationsudvikling. Hun har haft eget reklamebureau, været marketingchef for Vejle Boldklub, da de var på toppen. Endelig har hun været direktør for Idrættens Hus i vejle og for Slotssøbadet i Kolding og Kolding Ferieby. Hun indrømmer selv, at disse områder ligger langt fra fly og flyv-

ning, men mener selv at hendes styrke ligger i at nytænke, koordinere og gennemføre beslutninger. Men det skal ske på en sådan måde, at alle specialisterne, der kan noget om fly på den ene eller den anden måde får udnyttet deres kunnen bedst muligt.

Flere gæster

I 1995 havde museet 57.000 besøgende. I august måned i år havde man nået dette tal og altså godt på vej mod de 75.000 gæster, der er målet for 1996.

Karen Meldgaard vil gøre meget for at sætte aktiviteter i gang, fødselsdagsflyveren er et eksempel,

-Men, siger hun, -Ingen behøver at frygte, at det hele kommer til at ligne et Tivoliland. Vi vil bygge aktiviteterne op i respekt for de spændende ting vi har at vise frem.

Den sidst tilkomne af de spændende ting er den flot restaurerede Nielsen&Winther Aa, jager fra 1918. Endelig skal vi huske at fortælle, at det intetsigende navn Center Mobilium nu er ændret til blot 'Mobilium'. □

Flyvestation Aalborg

Aalborg har fået en løvehund

Engang var en hund i bevogtningstjenesten en schæferhund, sådan er det ikke mere. Andre racer, som en Rhodesisk løvehund og belgisk hyrdehund trænger sig på.

Af Seniorsergent E. Hansen, Bevogtningstjenesten, Flyvestation Aalborg. Foto KRI, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

I januar 1953 anså Flyvestation Aalborg, på grund af den kraftige udbygning af Flyvestationen, det for stærkt påkrævet, at bevogtningsstyrken fik hunde til rådighed. Der blev købt fire schæferhunde. Prisen var op til 250.00 kr. pr. styk. Hundene blev dengang trænet af en dressurleder fra Aalborg politi.

Bid først

Forfatteren fik sin første hundeføreruddannelse på Flyvevåbnets Hundeskole, som dengang lå på Flyvestation Værløse. Træningsmetoderne var indrettet efter engelsk mønster, som grundlæggende bestod i metoden - Bid først! - hvilket ofte



Tjenestehund nr. 555 Mark, en belgisk hyrdehund også kaldet Malinois.



gik ud over hundeføreren. I begyndelsen af 60'erne kom der mere styr på uddannelsen af hundeførere. Flyvevåbnets Hundeskole kontaktede det civile politi, og fik en aftale om uddannelse af flere militære instruktører.

Schæferen grundstammen - men

Schæferhunden var og er stadig grundstammen i Flyvevåbnets vagthunde. På grund af forskellige arvelige og opvækstbetingede lidelser som hofteledsdisplasi og spondylose (diskusprolaps), er det blevet nødvendigt at se sig om efter andre hunderaacer, der kan anvendes som vagthunde.

Flyvevåbnets Operationsstøtteskole (FLOK) godkendte i 1993, som et forsøg, enkelte hunde af racen Malinois (belgisk hyrdehund). Forsøget har været vellykket, denne type hund er rimelig frygtløs. Samtidig er den hurtig og konsekvent, men i størrelse noget mindre en schæferhunden. En af hundene er på grund af sin aggressivitet overfor mennesker blevet kasseret. I øjeblikket har Bevogtningsdelingen på Flyvestation Aalborg tre voksne Malinois tjenestehunde, og en enkelt hvalp på otte måneder, som er importeret fra Belgien. Hvalpen er endnu ikke godkendt som tjenestehund.

Løvehunden

I oktober måned sidste år godkendte Flyvevåbnets Operationsstøtteskole

Tjenestehund nr. 670 Razor, på godt dansk 'Barberkniv', er Flyvevåbnets første Løvehund, eller på originalsproget Rhodesian Ridgeback.



Dressurleder og seniorsergent E. Hansen, Bevogningsdelingen, Flyvestation Aalborg.

for første gang 'Løvehunden' en Rhodesian Ridgeback, som tjenestehund på Flyvestation Aalborg.

Løvehunden er en spændende hund, som til fulde har indfriet Bevogningsdelingens forventninger. Den er større end schæferhunden, mere hårdfør, og viger ikke tilbage for noget.

Både løvehunden og hyrdehunden er fysisk senere udviklet end schæferhunden. I øvrigt er løvehunden genstand for megen opmærksomhed fra personallet ved det civile politi, vagtselskaber og civile hundeførerforeninger.

God kontakt til omverdenen

Flyvevåbnets Operationsstøtteskole er Bevogningsdelingens faglige myndighed. Både når det drejer sig om godkendelse og indkøb af hunde samt uddannelse af dressurledere, dressurlederassistenter, hundeførere og hundene.

I det Nordjyske har man en god kontakt til civile hundeførerforeninger, hvor der findes mange dygtige hundeførere og instruktører. Det er stedet, hvor der udveksles erfaringer og mange gode hundehistorier. En del af Flyvestationens hundeførere er medlemmer af en civil hundeførerforening, hvor de også træner med tjenestehundene i fritiden. □

Flyvestation Vandel

Værløse løb med mesterskabet

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

IHAWK-E, eller Luftværnsgruppen øst for Storebælt sled og slæbte i finalen på Vingsted stadion. De ville vinde. Det spillede også det flotteste Old Boys fodbold. Der var bare et lille men. Det bestod i Værløses målmand. En imponerende een af slagseren. Han tog så at sige alt, hvad de stakkels modstandere kunne finde på at prøve. Det må have været deprimerende for Luftværnsgruppe Øst angrebsspillere, men det var ikke til at se det. De kæmpede ufortrødent videre og havde mange flotte opspil.

I den anden ende af banen gik det knap så godt. Selv om der i kampens løb gik lige mange mål ind hos de to målmænd, var usikkerheden hele tiden til stede.

Straffesparkskonkurrence

Fuld spilletid endte uafgjort og der skulle spilles yderligere to gange fem

minutter. De endte også uafgjort. Så hed det straffesparkskonkurrence.

Her gjorde Værløses målmand en fantastisk figur. Der gik ikke lang tid, før han havde taget så mange bolde, at de gæve kæmper fra Luftværnsgruppe Øst måtte konstatere, at nederlaget var en kendsgerning, resultatet var 4-1 til Værløse. Det blev til en andenplads. Vi håber at Værløse behandler deres målmand med særlig respekt.

Farvel og tak

Fungerende chef for Flyvestation Vandel, major M.S. Jensen delte præmier ud til de tre bedste hold:

- Flyvestation Værløse, (FVI) nr. 1. de vandt finalen med 6-3.
- Luftværnsgruppe Øst, (LVGI-Ø) nr. 2.
- Flyvestation Vandel, (FVI) nr. 3.

Major Jensen takkede holdene for indsatsen og den udviste sportsånd og ønskede alle en god tur hjem.



Vinderne af Flyvevåbnets Old Boys fodboldturnering, Flyvestation Værløses Idrætsforening. Det er målmanden længst til venstre.

Flyvertaktisk kommando

Internet kunder fra hele NATO

Dette billede møder den der går på FTK-siderne på internet.

Af seniorsergent Hugo Stigsen, Flyvertaktisk kommando

For nogen tid siden berettede jeg i KON-TACDEN (FTK's interne nyhedsbrev) om FTK's forbindelse til Internet og de muligheder det gav for at modtage e-mail. Efterhånden er der flere der benytter den funktion - og der er ingen tvivl om at det i stadig stigende omfang vil blive den primære kommunikationsmåde i visse fora. Det benyttes bl.a. meget fra forskellige arbejdsgrupper - hvor deltagerne er spredt over hele NATO. Værdien af det illustreres måske meget godt med et lille citat fra en af de mails vi har modtaget.

Copy of e mail beeing sent to all team members. Faxed a copy to xx since he is now the lone hold out on e mail...

Det kan så samtidig nævnes, at den næstsidste der ikke havde mulighed for at modtage e-mail var FTK's repræsentant.

World Wide Web

Nu er e-mail naturligvis ikke det eneste sted hvor Internettet har sine fortræffeligheder. Der findes også det verdensomspændende net kaldet

World Wide Web (WWW) Der har man, ved hjælp af forskellige værktøjer, mulighed for at finde informationer om alt mellem himmel og jord. Jeg tror, at jeg med sindsro kan skrive alt. Det har vist sig, at vi har kunnet finde stort set alle de svar som vi har søgt. Det er lige fra max. Take off weight for en C-130 til oplysninger om hvordan vi kunne få fat på ny software til brug i FTK. Adressen på den danske importør var der sågar også.

FTK på Internettet

Som det ses er der uanede muligheder - og som rosinen i pølseenden, så er FTK som den første operative kommando i Danmark også kommet på Internettet. Som det yngste - og det mest teknisk orienterede af de tre værn, er det vel også meget betegnende, at det blev på den måde.

Nu er FTK jo ikke på nettet for at sælge et specifikt produkt - og dog vil

vi gerne sælge en positiv holdning til Forsvaret i almindelighed og Flyvevåbnet i særdeleshed.

Om målet kan rammes med det vi allerede har lavet lader vi andre om at vurdere. Vi arbejder på sagen og forventer at det bliver endnu bedre.

I kan selv kigge forbi på adressen <http://www.ftk.dk> Der mangler meget endnu - men der kommer løbende mere.

Ny e-mail adresse

I forbindelse med, at vi er gået på Internettet har vi også fået en e-mail adresse der er meget nemmere at huske: mail@ftk.dk Den gamle: tacden@inet.uni-c.dk virker naturligvis stadig. Vi vil dog gerne, at de der sender E-mail til FTK skriver modtagerens navn i emnefeltet, da det ellers kan blive lidt besværligt at finde vedkommende.



Flyvertaktisk Kommando

Hun holdt flaget højt

Oversergent J. Skytte (SYS) på toppen af 'besøgsbunkeren' i Bøffelstillingen ved Blåvand. I baggrunden til venstre vajer Dannebrog smukt i vinden.

Invitationen blev en publikumstræffer, og oversergent J. Skytte fik flaget til at vaje over Bøffelstillingen.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Omkring 1100 gæster benyttede sig af muligheden for at se på Flyvevåbnets taktiske skydninger i Oksbøl, ca. 250 flere end sidste år. Oversergent J. Skytte (SYS) fra Redningsskoordinationscentret, for nemheds skyld kaldet RCC, i Flyvertaktisk Kommando, havde fået til opgave at tage sig af gæsterne. Hun fik travle 14 dage ud af det.

De årlige skarpskydninger, hvor flyene kaster skarpe bomber og affyrer skarpe raketter blev et tilløbsstykke. Den dag kom der omkring 600 tilskuere.

SYS er ikke specielt uddannet til at være guide for flyvevåbnets gæster i skydeområdet. Til daglig beskæftiger hun sig med at og koordinere redningshelikopternes indsats i forhold til politi, Falck og Søværnets Operative Kommando.

Her mangler noget

Da vi kom til Bøffelstillingen, var der et eller andet, der var anderledes. Dannebrog vajede fra sin stang over stillingen. SYS mente, at stillingen burde have et flag. Hvad gør man så? Jo hun tog telefonen og ringede til Kommandantskabet i Oksbøllejren. -Om man kunne låne et flag med stang. Det kunne man, og kort efter vajede flaget smukt i vinden over Bøffelstillingen.

Flere sprog

Man skulle ikke opholde sig længe på 'udsigtsbunkeren' før øret fangede andre tungemål end dansk, det var mest tysk, men også fransk og flamsk

kunne høres. - Hvordan klarer du det? spurgte vi SYS. - Det tyske er ikke min stærkeste side, forklarer hun. - Men for lidt siden fik jeg en tysker, der kunne lidt dansk, til at oversætte min forklaring til tysk, så det gik rigtig godt. - Egentlig, fortsætter hun, - Gælder invitationen mest lokalbefolkningen, som også kommer. At det så samtidig er lidt af en turistattraktion, er kun godt.

Ud på skolerne

SYS fortæller videre, at hun tog kontakt til de lokale skoler for at få lov at komme ud og fortælle om, hvad taktiske skydninger er, og hvorfor man er nødt til at gennemføre dem. - Hvordan blev du modtaget? - Meget fint, og jeg har haft stor glæde af at være på blandt andet Oksbøl skole, hvor eleverne var meget interesserede. Hvis jeg kommer herved igen til næste år, vil jeg fortsætte med at kontakte skolerne i omegnen. Man kan sige, at jeg arbejder på lang sigt, det er jo de unge, der i fremtiden skal leve med larmen fra øvelsen.

Travle dage

SYS begynder dagen ved normal arbejdstids begyndelse og klokken ni

kommer de første gæster. Hun har et telt, hvor øvelsebomberne er lagt frem til beskuelse og, hvor forskellige plancher, tidsskrifter og videofilm fortæller om, hvilke fly der deltager og, hvad det er de laver deroppe i luft rummet. SYS fortæller, at det er en glimrede ide, at publikum kan følge piloternes korrespondance med Forward Air Controlleren, den pilot der på jorden leder flyene ind mod målet. - Der er flere der har sagt til mig, at det synes de er meget spændende, fortæller SYS.

Det er ikke altid lige let at få lukket til tiden, klokken kan blive hen ad 18, men principielt lukker butikken klokken 1630.

□



ESKADRILLE 722 - Redningseskadrillen

Af: Major H. Christoffersen, chef for Eskadrille 722, seniorsergent E.C. Petersen, ledende flyverradiooperatør og seniorsergent P.O. Nielsen, flyradiooperatør.

Denne artikel er udarbejdet på basis af egne erindringer, optegnelser, egen deltagelse i tusindvis af flyvetimer og hundredvis af SAR-missioner, logbøger og andet kildemateriale. I artiklen er der lagt vægt på det historiske korrekte og det fagligt interessante, derfor de mange flyspecifikke udtryk og forkortelser.

Historien om Eskadrille 722 som en enhed i Flyvevåbnet begynder i januar 1951, men dateres fra 8. februar 1951, hvor personel fra Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen tilgik sammen med flyvende materiel fra andre -nu nedlagte- enheder, hovedsageligt 4. eskadrille og Hovedværkstedet Værløse.

NIHIL INTENTATUM

Eskadrille 722 har et meget ram-



mende motto, som er blevet en fast del af hverdagen mere end i næsten alle andre eskadriller. NIHIL INTENTATUM (intet uforsøgt) sigter på enhedens opgaver, men kunne i de første mange år af eskadrillens historie fint dække arterne af flyvende materiel, som var en meget broget samling.

Begyndelsen

I januar 1951 oprettedes to "Flights"

Flyvevåbnets første erfaringer med helikopterflyvning blev indhøstet på denne Bell 47D-1, som blev leveret til Eskadrille 721 i efteråret 1952. De tre helikoptere blev anvendt til flyvning for Geodætisk Institut i Grønland.

med hver 8 fly bestående af henholdsvis tomotorede Oxford transportfly og Harvard jagerbomberfly. Oxfordflyene anvendtes til at flyve målflyvning for Hæren og Søværnet, samt at omskole de piloter fra Flyvevåbnet, der skulle flyve tomotorede fly, herunder Meteor jetjagere. Harvard-flyene blev pålagt lettere forbindelses- og målflyvninger. Desuden tilgik 4 Spitfires og 2 KZ-VII fly. Senere i 1951 tilgik 2 Firefly jagere til slæbemålsflyvninger, samt yderligere 4 Spitfires som træningsfly. I 1953 kom de sørgeligt berygtede KZ-X, som

Den 10. januar 1957 var den første af syv nyindkøbte Sikorsky S-55C helikoptere i luften over Flyvestation Værløse. Allerede den 1. maj 1956 blev der oprettet et "Eskadrille 722 kursus", hvor halvdelen af eskadrillens mandskab forberedte sig til at modtage den nye S-55C.



*Hunting-Percival
Pembroke C. Mk. 52/
2. Transportflyet, der
var Eskadrille 722's
'forlængede arm'
under eftersøgninger.
Sikorsky S-55C
rækkevidde på 644
km. rakte ikke til
eftersøgninger over
store vandområder.*



efter flere fatale havarier udgik af tjeneste efter et par år.

Oxford- og Spitfire-flyene udfasedes i 1955 og derefter var der pr. 15. marts 1956 kun Firefly, Harvard og KZ VII til tjeneste i Eskadrille 722.

Store ændringer

Der var nu store ændringer på vej for eskadrillen både med hensyn til opgaver og udrustning. Et Rescue Coordination Center (RCC) etableredes den 3. september 1955 ved det nyoprettede Flyvertaktisk Kommando i Karup. RCC fik til opgave at lede eventuelle flyredningsoperationer indenfor dansk flyveinformationsområde, COPENHAGEN FIR, efter regler fastsat af International Civil Aviation Organisation, ICAO, samt at udføre redningsopgaver for Flyvevåbnet.

De første Sikorsky-helikoptere

Efter erfaringer indhøstet med Bell 47D helikoptere på Grønland og Eskadrille 721 i Kastrup, skrev Forsvarsministeriet i 1955 kontrakt om levering af syv fabriksnye Sikorsky S-55 helikoptere. Samtidigt besluttedes at indkøbe seks lette transportfly af typen Pembroke fra Hunting-Percival i England. Flyene var beregnet til at skulle aflaste de to C-47 transportfly i Eskadrille 721, samt erstatte de udgåede Oxford fly. Desuden skulle helikopterne benyttes som eftersøgningsfly.

Flyvestation København nedlægges

Den 1. april 1956 blev Flyvestation København i Kastrup lufthavn og Eskadrille 721 flyttede til Flyvestation Værløse med sine C-47 og

Catalina fly. Kort tid efter at ordren på Pembroke var afgivet, fik Flyvevåbnet tildelt seks tidligere norske C-47 fragtfly gennem våbenhjælpen. Dette overflødiggjorde Pembroken til transportopgaver i Eskadrille 721 og flytypen tildeltes i stedet Eskadrille 722, hvor de fire fly indrettedes til eftersøgningsfly og de to sidste til VIP-transport.

Eskadrille 722 kursus

Den 1. maj 1956 oprettedes et "Eskadrille 722 kursus", hvor halvdelen af mandskabet deltog som forberedelse til modtagelsen af de nye S-55 og Pembroke. Efter endt kursus etableredes de nye enheder den 23. juli 1956 ved deling af eskadrillen.

Eskadrille 721 blev transporteskadrille med C-47 og Catalina, 722 oprettedes som eftersøgnings- og redningseskadrille understyret med Pembroke og S-55, samt en enkelt Bell 47D. Eskadrillens hidtidige Harvards, Firefly og KZ-VII overførtes til den nyoprettede "Stationsflight".

To hold besætninger sendtes til Pembroke-omskoling i England og den 9. oktober 1956 ankom den første Pembroke fra England og den hjemlige omskoling startede dagen efter.

De første fire S-55 helikoptere kom i små kasser med skib til København 21. december 1956, men allerede den 10. januar 1957 var den første i luften over Flyvestation Værløse. Det var startskuddet til opbygningen af Eskadrille 722 som Search And Rescue (SAR) enhed.

Nyt samarbejdsmonster

Efterhånden som de nye helikoptere ankom og kunne tages i brug i løbet af 1957, udvikledes et samarbejde mellem S-55 og Pembroke efter et bestemt mønster. S-55 havde for lille rækkevidde til at udføre opgaver langt til havs, derfor blev en typisk "long range"-mission udført ved først at sende Pembroken ud for lokaliserings. Derefter blev S-55 dirigeret af Pembroken til operationsstedet.

Første egentlige redningsopgave med S-55 udførtes 27. oktober 1957 ved en patienttransport fra Saltholm til Kastrup.

Trepunktsberedskabet

Den 1. april 1958 oprettedes SAR-flights i Værløse, Ålborg og Skrydstrup under operativ kommando af RCC Karup.

SAR-flight Værløse bestod af en S-55 og Pembroke fra 722 samt en Catalina (alternativt C-47, senere desuden C-54) fra 721. SAR-vagterne på Flyvestation Ålborg og Flyvestation Skrydstrup fik hver tildelt en S-55 helikopter og en Pembroke.

Alle tre steder var (og er) beredskabet på 15 minutters varsel i dagtimerne og en time om natten. Samtidigt oprettedes benzindepoter på Jyllands vest- og nordkyst, samt Nordre Rønner / Læsø og Anholt, til brug for S-55 til forøgelse af dennes rækkevidde ved missioner over havet.

Vagtperioden i Jylland var en uge ad gangen fra fredag til fredag, senere torsdage. Dette udskiftningsmønster benyttedes frem til ca. maj 1963, hvor man ændrede udsta-



tioneringsterminerne til mandag-fredag og fredag-mandag.

Besætningerne

Besætningen på S-55 bestod af en pilot og to teknikere og på Pembroke af en pilot, navigatør og to teknikere, hvoraf 1. teknikeren faktisk gjorde tjeneste som 2. pilot. Dette var også tilfældet på S-55 under til/fraslyvning af missioner og han skulle samtidig støtte piloten ved navigationen. SAR-besætningen på Catalina var noget større, idet den bestod af 2 piloter, en navigatør, 2 fly-radiotelegrafister og 2 teknikere. Besætningen kunne efter behov udvides med et antal observatører.

I maj 1958 tilgik to nye Bell 47J helikoptere til brug for understøttelse af Grønlandske Geologiske Undersøgelser, i daglig tale GGU. Indtil 1966 blev de vedligeholdt og fløjet af Eskadrille 722 personel med 3 teknikere og 2 piloter uddannet på typen.

FN-overvågning

I august 1958 deltog Eskadrille 722 personel i FN-overvågning af grænseområder i Libanon.

Totalhavari

Den 21. oktober 1958 totalhavarede en Pembroke i havet vest for Esbjerg, hvorved de fire ombordværende omkom. Herefter havde man ikke nok materiel til udstationering af Pembroke på Flyvestation Skrydstrup. Som en yderligere konsekvens af havariet udvidedes Pembroke-besæt-

ningen på de to øvrige flyvestationer, Værløse og Ålborg med en fly-radio-telegrafist. Man havde ofte erfaret, at det var svært at holde konstant radio-kontakt med RCC under eftersøgninger i lav højde og/eller langt til havs.

C-54

I 1959 modtog Eskadrille 721 nye C-54 transportfly. Disse fly overtog naturligt nok en meget stor del af 721 transportopgaver, men blev også en del af flyvevåbnets "long range" SAR-beredskab. De fik da næsten samme bemanding som Catalinaerne. C-54 kunne også medføre ekstra observatører. Man konstruerede specielle udkigsbårer, hvorfra man liggende på maven kunne observere eftersøgningsområdet. Herved aflastedes Catalina-flyene så meget, at de udover opgaverne i Grønland, også kunne sendes på redningsopgaver i Danmark.

I begyndelsen af 1960 overtog Catalinaen mere og mere SAR-beredskabet i stedet for Pembroke, der allerede ved leveringen i 1957 var i overskud. Senere viste det sig, at den ikke kunne leve op til forventningerne som SAR-fly både m.h.t. rækkevidde og teknisk vedligeholdelse. Den 1. december 1960 udgik Pembroke derfor af aktiv tjeneste i Flyvevåbnet.

Catalina-fligten overføres til Eskadrille 722

Den 1. maj 1961 overflyttedes Catalina-fligten bestående af 8 stk. PBY-6A og 2 stk. PBY-5A med besætnin-

Hvis der er et fly, der er velegnet til eftersøgninger over store havområder er det Consolidated PBY-5A Catalina. Flyet startede sin karriere i dansk militær flyvning i Søværnets Flyvevæsen, hvor der den 10. februar 1947 blev oprettet en Catalinagruppe. Den 1. maj 1961 afløste Catalinaen Pembroke i Eskadrille 722. Den dato overtog eskadrillen otte stk. PBY-6A og to PBY-5A fra Eskadrille 721. Catalinaen havde da siden begyndelsen af 1960 gradvist overtaget Pembrokes rolle i eftersøgningerne.

ger til 722. Samtidig overtog 722 ansvaret for udstationering og flyvning på Grønland ved basering af fly og personel ved Luftgruppe Vest på Narsarsuaq og i sommerhalvåret Luftgruppe Øst på Mesters Vig.

FN-operationer i Congo

Fra 1960 deltog 722 atter i FN-operationer, denne gang i Congo med hold på 5 piloter og 10 teknikere. I de to år udstationeringerne varede, deltog næsten alle i eskadrillen på skift og heraf nogle sammenlagt op til 7 måneder i Congo.

Søværnets Flyvetjeneste oprettes

Den 1. februar 1962 oprettedes Søværnets Flyvetjeneste og indgik af praktiske grunde som en selvstændig fligt i Eskadrille 722 og medførte 8 franske Alouette III (Al-III) helikoptere. Søværnets Flyvetjenestes opgave var bl.a. stationering på søvær-

Redningsøvelse fra Sikorsky S-61A-1. Denne gang i smukt og roligt vejr. Føj en orkan og otte - 10 meter høje bølger til. Så kræver den opgave sin besætning, og lidt til.



nets inspektionsskibe af de da nye HVIDBJØRNEN-klasse, som skulle udføre redningstjeneste, fiskeriinspektion og isre-cognoscering i vore nord-vestlige farvande. Alouette-besætningerne bestod af en pilot fra søværnet og to teknikere fra Flyvevåbnet. Søværnets helikoptere har i årenes løb udført mange vanskelige og vellykkede redningsmissioner i grønlandske og færøske områder. Alene i f.eks. 1970 udførtes 41 SAR-missioner på Færøerne og 15 missioner på Grønland.

Søværnets Flyvetjenestes tilhørsforhold til 722 ophørte den 29. april 1977, da Søværnets Flyvetjeneste blev en operativ enhed direkte under Søværnets Operative Kommando.

Catalina-fligten decimeres

Tidsrummet fra august 1963 til maj 1964 blev en sort periode for Catalina-fligten, idet flåden på 8 PBY-6A under operationer på Grønland blev reduceret til 4 fly. Under en transport-flyvning i dårligt vejr mellem Narsarsuaq og Flådestation Grønmedal blev L-865 10. august 1963 knust mod den øverste tinde på Kap Desolation og alle 13 ombordværende omkom. Den 24. oktober 1963 nedbrændte den store hangar på Narsarsuaq og foruden reservedelsslager m.m., mistedes Catalina L-862 og L-864. Desuden ødelagdes den islandiske DC-4 Solfax/TF-IST, samt en overnattende Piper Comanche. Luftgruppe Vest operationer måtte derfor i vintertiden flyttes til Søndre Strømfjord, hvor der var opvarmede hangarer.

Til sidst kom turen til L-867, der

under flyvning Grønland rundt 3. maj 1964, på vej fra Thule til Søndre Strømfjord fik motorstop på den ene motor. Kort tid efter fik man ud for Upernavik øje på en våge stor nok til landing i det ellers totalt islagte Davisstræde og landing blev foretaget. Besætning og passagerer blev efter kort tid opsamlet af en USAF Albatros, som var sendt til undsætning fra Søndre Strømfjord. Catalinaen blev senere skruet ned af isen.

Samarbejdet mellem Catalina og S-55 fortsattes stort set som i Pembroke's tid, med den forskel, at Catalinaen, der jo var et amfibiefly, i flere tilfælde selv landede på havet og opsamlede nødstedte fiskere eller jagerpiloter, som var sprunget ud med faldskærm fra deres fly.

S-61

Efterhånden blev det dog klart, at den sikreste måde at udføre SAR-opgaver på, var at benytte en helikoptertype, som kunne klare både eftersøgning og redning selvstændigt. Efter grundige overvejelser blev der 24. august 1964 skrevet kontrakt

med Sikorsky fabrikkerne i USA om levering af 8 stk. S-61A-1 helikoptere. Kort efter årsskiftet 64/65 sendtes piloter og teknikere til uddannelse i USA. Det første af de ny fly ankom med skib til Københavns Frihavn 10. april 1965 og alle otte var leveret 27. august samme år. Klargøring foretoges hurtigt ved Flyvematerielkommandoen efterhånden som helikopterne ankom, og de blev straks taget i brug til skoleflyvninger resten af 1965.

Hurtigt i aktion

Allerede inden fly og besætninger var erklæret operative, fik man den 8. november 1965 en uventet redningsopgave. En C-54, N-605, måtte under flyvning mod Grønland nødlande i Kattegat med alle 4 motorer stoppede. Da man havde mistanke om, at forurenede flyvebenzin på Flyvestation Værløse kunne være en af årsagerne, var det ikke muligt at sende Catalina og S-55 derfra til hjælp. Men S-61, som benytter jetbrændstof, blev sendt til positionen. Her viste den sine evner og opsamlede alle 19 besætningsmedlemmer fra det fiskefartøj, som i mellemtiden havde reddet dem fra det synkende fly.

Det heldige forløb af såvel nødlanding som opsamling kunne måske skyldes, at både Eskadrille 721- og 722 personel netop havde gennemgået den nystartede overlevelses- og redningsøvelse "BIKINI", hvorunder alle besætningsmedlemmer med assistance fra Søværnets Frømandskorps undervises og trænes i brug af flyve- og nødudstyr. De prøver også at "redde" sig selv og andre fra åbent hav i Ebeltoft Vig. BIKINI-øvelsen blev en så stor succes, at den hvert år

siden da, er blevet gentaget med S-61 som redningsfly, og alle deltagere - heraf mange fra fremmede nationer - bliver opsamlet ved hjælp af helikopterens redningsspil. Dette har givet S-61-besætningerne stor erfaring, da de på denne måde skal samle flere hundrede personer op under realistiske forhold fra forskellige bådtyper og/eller direkte fra vandet.

Historisk dag

Den 5. januar 1966 blev en historisk dag, da en S-61 overtog SAR-besætningen på Flyvestation Ålborg og dermed afløste både Catalina og S-55 på denne station. På Flyvestation Skrydstrup fortsattes dog med S-55 indtil maj 1966 og SAR-flight Flyvestation Værløse overgik sidst i maj 1966 til S-61, men stadig suppleret af fly fra Eskadrille 721 ved "long range" eftersøgninger. Herefter benyttedes S-55 som skolefly for nye helikopterpiloter samt som reservefly, da der stadig var en del tekniske børnesygdomme på S-61. 31. august 1966 havde man dog så megen tiltro til S-61, at S-55 på denne dato udgik af tjenesten.

Eskadrille 722 til Grønland

Catalinaerne returnerede allerede den 1. februar 66 sammen med en del besætninger til 721, og havde nu kun primære opgaver på Grønland. Da Catalinaen allerede da var et meget aldrende fly, som snart skulle afløses, ville man forsøge om S-61 også kunne løse opgaverne i grønlandsk område. Derfor startede den 15. maj 1966 to helikoptere U-276 og U-277 mod Stavanger i Norge på en forsøgs-



Sud Aviation S.E. 3160 Alouette III i færd med at løfte et kirkespir på plads et sted på Færøerne.

Søværnets Flyvetjeneste blev oprettet den 1. februar 1962. Af praktiske grunde indgik tjenesten, som en Flight i Eskadrille 722. I 1977 blev Søværnets Flyvetjeneste en operativ enhed direkte under Søværnets Operative kommando.

munikationen med andre implicerede enheder såsom RCC, skibe, redningskorps, politi m.v., en flymaskinist, som bl.a. betjener redningsspillet (hoisten), samt en flymekaniker, som redningsmand. Redningsmanden har siden 1966 gennemgået overfladesvømmerkursus ved Frømandskorpset. Siden 1974 har også flyradiooperatøren gennemgået dette kursus og fungerer som anden redder. I mange år har også en specialuddannet læge indgået som 6. besætningsmedlem på enhver SAR-mission.

tur til Grønland. Den næste dag fløj de videre til Vagar flyveplads på Færøerne, hvorfra de af en Catalina eskadrille overførtes videre til Keflavik på Island og Kulusuk flyveplads i Østgrønland. I perioden 19. - 28. maj foretog de interne flyvninger på Grønland, hvor de løste en række opgaver, herunder besøg på Flådestation Grønneal.

Den 30. maj startede hjemturen med udgangspunkt i Søndre Strømfjord over indlandsisen, der her har en højde på op til 10.000 fod, til Kulusuk, hvor man efter ankomsten gennemførte en patientevakuering til Ammassalik. Efter i alt 110 timer og 55 minutters vellykket flyvning var helikopterne hjemme på Værløse igen den 2. juni 1966.

Som nævnt ovenfor blev S-61 taget operativt i brug ved indgangen af 1966 og besætningen bestod i begyndelsen af 5 mand, nemlig en fartøjschef, som har ansvaret for flyets sikre føring, andenpiloten, som også har ansvaret for navigationen, en flyradiotelegrafist (senere betegnet flyradiooperatør), som varetager kom-

Skagerrak

Den nu operative S-61 blev første gang indsat på en redningsmission den 6. januar 1966. Det drejede sig om et strandet skib ved Læsø. Natten mellem den 19. og 20. januar 66 lærte SAR-vagten på Flyvestation Ålborg, at "træerne ikke vokser ind i himlen"! På grund af ekstremt dårlige vejrforhold måtte man opgive at bjerge en kvæstet fisker fra en gummi-flåde. Det viste sig senere, at fiskeren havde været død længe. Den mislykkede mission 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 omhandlede besætning, men på alle ansatte i Eskadrille 722.

Senere blev disse overskrifter dog gjort til skamme. Den ene succesfuldt gennemførte redningsmission efter den anden overbeviste medierne om, at der absolut ikke var tale om nogen fejlinvestering. Tværtimod!

Den 7. september 1966 - en uge efter 2. års øvelse BIKINI's afslutning - blev det pludselig alvor, idet 722 kom på sin hidtil største opgave. Den norske færge "Skagerrak" forliste i stormvejr nord for Hirtshals med 144 ombordværende. I den påfølgende redningsaktion deltog ikke mindre end fem S-61 fra 722, en Catalina fra 721 og kort før missionens afslutning, to Vertol helikoptere fra den svenske flåde, foruden et større antal skibe af forskellig nationalitet. Ingen liv gik tabt under selve redningsmissionen, hvor det lykkedes S-61'erne at opsamle 69 personer og bistod skibene med bjærgningen af andre.

Den danske redningstjeneste med de ledende organer Søværnets operative Kommando med det maritime redningscenter, MRCC, flyredningscentret, RCC sammen med 722 og de deltagende mandskaber vandt ved denne mission verdensberømmelse. Det gav en goodwill, der har været til stor fordel i det arbejde, der siden hen skulle udføres. Denne SAR-operation betød redningshelikopterens psykologiske gennembrud i Danmark.

Nu fulgte med korte mellemrum større og mindre redningsmissioner, der alle havde det til fælles, at de afsluttedes med et positivt resultat. Ved udgangen af året 1966 havde 722 i alt udført 104 missioner, og derved reddet eller evakueret 117 personer.

Nordsøen dækkes

I de første mange år med S-61 var 722 den eneste, der f.eks. kunne dække Nordsøen med langtrækkende helikoptere, og der var mange missioner i omliggende landes ansvarsområder. Alene i 1967 udførtes 24 missioner af denne type ud af et samlet antal på 160. På disse 24 missioner blev 31 personer reddet fra

skibe i nød, 16 kvæstede søfolk evakueredes, ligesom 9 syge fra isolede øer samt 4 andre med akutte sygdomstilfælde blev bragt i land.

Orkanen

Året 1968 begyndte med orkan over Danmark og i perioden 1. - 16. januar udførtes 27 missioner (alene den 15. januar 9 aktioner). Kort efter denne store indsats rantes eskadrillen 10. februar af en fatal ulykke, da U-281 totalhavarede i Vadehavet under en eftersøgningsmission i meget dårligt vejr, og besætningen på fem mand omkom.

Det berørte naturligvis eskadrillens personel meget dybt og gav stof til eftertanke, der medførte ændringer i de anvendte procedurer. Det ofte farlige arbejde, som eskadrillen udfører, måtte imidlertid fortsættes og i løbet af året udførtes igen skelsættende aktioner. Under f.eks. redningsarbejdet ved passagerskibet "Blenheim", som var i brand midt i Nordsøen den 21. maj blev 170 personer reddet af tililende skibe og 4 helikoptere fra Eskadrille 722.

I de følgende år fik man et stedse stigende antal missioner, heldigvis næsten alle med succes. Det har dog ikke helt kunnet undgås, at enkelte "ofre" er mistet eller reddere er kommet til skade under de ofte meget barske og vanskelige arbejdsforhold.

Den foreløbige kulmination har været året 1994, hvor RCC modtog 1.343 alarmeringer, som for 722 medførte 570 fløjne missioner med en samlet flyvetid på 932 timer, hvoraf de 918 timer blev anvendt til løsning af civile opgaver, altså ca. 98,5 % og resten til militære opgaver.

Denne procentfordeling har i øvrigt næsten altid været den samme. Stigningen i antallet af missioner skyldes især en markant stigning i antallet af patientoverførsler mellem forskellige hospitaler.

Redningsmission nr. 10.000 med S-61A - helikopteren

Den 13. september 1994 udførtes redningsmission nr. 10.000 med S-61A helikopteren, under hvilken en alvorligt syg pige overførtes fra Rønne sygehus til Rigshospitalet med landing i Fælledparken. "Jubilæet" blev markeret den 15. september 1994 ved en reception i eskadrillens hangar, hvor 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 det øvrige forsvar, politiet, Falcks Redningskorps og en række af eskadrillens øvrige samarbejdspartnere. Desuden var mange af eskadrillens pensionerede medarbejdere mødt op for at "hilse på".

Forbedringer

Som en af de seneste forbedringer er nu ca. halvdelen af S-61'erne modificeret med nyt navigationssystem Global Positioning System (GPS), og som noget af det vigtigste, også "Forward Looking Infra Red" (FLIR) eftersøgningsystem til brug ved eftersøgning af bl.a. personer i vand, hvor det før om natten næsten var umuligt at finde nogen.

Dens alder til trods forventes S-61A anvendt af Flyvevåbnets Redningstjeneste indtil år 2005, hvorefter en ny type efterlyses til afløsning af vort stadig meget effektive og pålidelige SAR-fly. □

Flyvestation Aalborg

Flyværkstedet er flyttet ind i 'ny' hangar

Et kig ned gennem den nyistandsatte Hangar 621 med de nyindrettede dokke. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

Tekst, major O.H. Thomsen, leder af Flyværkstedet. Billede, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Flyværkstedet på Flyvestation Aalborg har gennem det sidste år levet i andre lokaliteter medens hangar 621 er blevet sat i stand. Ud af en gammel og udslidt hangar er kommet et moderne og funktionsdygtigt værksted.

Gennem hele ombygningen styrede Forsvarets Bygningstjeneste byggeriet efter stramme tidsplaner. Man holdt øje med, at håndværkerne levede det lovede arbejde og overholdt tidsplanen. Efter den overordnede plan skulle arbejdet være afsluttet omkring den 1. april i år. Ugerne 12 og 13 var afsat til maling af hangargulvet, som var noget af det sidste arbejde, der skulle udføres. Så ville der kun være visse afprøvninger sammen med arbejde, der skulle udføres af Flyvematerielkommandoen, tilbage.

Indflytningen starter

Da gulvmalingen var tør, flyttede personellet 'DOKskurene' på plads den 29. marts. Herefter ventede man kun på det endelige 'GO' for indflytning - men 'GO'et lod vente på sig.

Gennem hele byggeprocessen oplevede man, at der opstod problemer. Indkøringen af Hydrant anlægget tog længere tid end forudset. -Et af de medvirkende firmaer gik i betalingsstandsning. -Bygningstjenestens opfølgning af afleveringsforretninger blev mindre aggressiv. Det betød, at personellet's tålmodighed igen blev



sat på prøve. Et tilsyneladende færdigt byggeri i millionklassen, kunne ikke umiddelbart tages i anvendelse.

Hjælp fra Flyvestationen

Flyvestationen rykkede Bygningstjenesten for, at Flyværkstedet kunne få lov til at fortsætte indflytningen. Der kom positivt svar, og endelig den 17. juni fik man officielt lov til at starte indflytningen. Da havde man været væk fra hangar 621 i et år og een dag, idet man rømmede hangaren den 16 juni 1995. På det tidspunkt hastede det med at få lov at flytte ind. Det midlertidige opholdssted i Hangar 52 skulle nemlig bruges til det årlige Hangararrangement.

Indflytningen

I ventetiden havde de utålmodige medarbejdere ved Flyværkstedet, i ledige stunder, gjort de indledende tiltag med henblik på indretning af dokkene. Efter aftale med Materielafdelingen fik man mindre udsættelser med hensyn til aflevering af fly og kunne helt koncentrere sig om indretningen af de nye arbejdspladser.

Tilbageflytningen til Hangar 621 forløb uden de store problemer og først i juli måned kunne man igen, for fuld kraft, fortsætte de eftersynsarbejder på flyene, der allerede var sat i gang i hangar 52.

Den nye arbejdsplads

At hangaren er taget i brug betyder

ikke, at alle mangler ved byggeriet er afhjulpet, og at Flyværkstedet officielt har overtaget hangaren.

Eksempelvis kunne brandslukningsanlægget ikke leve op til de stillede krav med hensyn til vandmængde. Det forhold er under forbedring. Det har også vist sig, at beklædningen på de nye porte ikke reducerer støjen fra startende og landende fly. Der kan måles mange decibel i hangaren når flyene passerer. Man håber stadig på, at der kan findes en løsning på problemet. Bedriftssundhedstjenesten er inde i sagen. Der er også problemer med at finde penge til en officiel indvielse af hangaren.

Som det ses af ovennævnte, er alle problemer ikke løst, men man er glad for at være på plads i de nye omgivelser, hvor man befinder sig godt.

Tak

Flyværkstedets personel er taknemmelige overfor Flyvestationens og Materielafdelingens medvirken og støtte under byggeriet. Specielt er man taknemmelige i forhold til Elektronikværkstedet, som har givet husly og altid har været positive når et problem skulle løses.

Hermed er det ikke helt slut med håndværkere og Flyværkstedet. Håndværkerne er nu begyndt at udskifte tagene på sidebygningerne til Hangar 621.

Eskadrille 721

Danmarks ældste eskadrille blev 70...



På jubilæumsdagen d. 12 oktober 1996 var der gjort klar til reception ved Hangar 72 - der var bl.a. udstillet en C-130 Hercules.

Tekst og fotos Erik Thorsen

Fra 1. Luftflotille til Eskadrille 721 12. oktober 1926 blev 1. Luftflotille oprettet, da kommandør Asger Granjean besluttede at dele Luftmarinen i to enheder, Nemlig 1.- og 2. Luftflotille.

1. Flotille fik da til huse på Luftmarinestation København, og havde 9 fly, hvoraf de 8 var af typen HM I og det niende HB II.

HM I var Hydro Monoplan af typen Hansa Brandenburg og HB II var

Hydro Biplan af typen Friederichshafen.

8. februar 1951 fik flyvevåbnet eskadriller med numre fra NATO. 1. Luftflotille blev døbt Eskadrille 721, og overtog samtidig materiellet fra både 1. og 2. Luftflotille.

Imponerende tal

I dag hvor Eskadrillen kunne fejre sit 70-års jubilæum, har der været 100 fly i eskadrillens tjeneste i løbet af de 70 år der er gået.

Den totale flyvetid sniger sig op på ikke mindre end 283126 timer i luften - det er mere end 32 år!

Og hvor langt har man så fløjet indtil i dag? Jo såmænd 88348503 km. - det er lidt længere end 2204 gange rundt om jorden ved ækvator eller 229 gange til månen!

Jubilæumsdagen

Lørdag d. 12. oktober var der lagt op til fest. Først var der reception i Hangar 72 hvor man kunne vederkvæge sig med forskellige sandwiches, snacks og fadøl ad libitum. Eskadrillechefen og Flyvestationschefen holdt taler og der var derefter et imponerende airshow, hvor F-16, C-130, T-17, GIII og DC-3 gav smagsprøver på



Både den gamle DC-3 og F-16 var på banen såvel som i luften under lørdagens show...



Gulfstream III, F-313 viste hvad et sådant luftfarstøj formår - og det er ikke småting...

deres formåen i luften. En af tilskuerne udbrød spontant: "Hold da helt kæft, jeg havde ikke troet at de kunne flyve så råddent!"

Derefter kunne man besigtige Eskadrillens bygninger, og især "Mahognigangen" på Hjortøgård var et syn værd. Der fortalte billedkollager om Eskadrillens mangeårige historie, og om alle de steder på kloden, hvor Eskadrillen har haft flyvninger til.

Om aftenen var der middag og fest i Hangar 46.

Flot jubilæumsskrift

Et imponerende 64 sideres jubilæumsskrift om 1. Luftflotille Eskadrille 721 er blevet til.

Det er Bent Jørgensen fra Eskadrille 721 der har stået for dette værk, der i ord og billeder fortæller om alle årene, der gik fra flyvningens barndom indtil i dag.

Alle der interesserer sig bare lidt for flyvning må simpelthen eje dette skrift. □

Der var stor interesse for opvisningen i luften

Mobilium

Håndværkerdag på Mobilium



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

Det er lørdag midt i august. Sommeren viser sig fra sin bedste side. På Danmarks Flyvemuseum i Billund er der mere liv end sædvanlig. Flyentusiastene er samlet til Håndværkerdag.

I erkendelse af, at Mobilium og dermed Danmarks Flyvemuseum vil få mere end svært ved at overleve uden de frivillige håndværkere, hvoraf en stor del kommer fra Flyvevåbnets rækker, er ideen med Håndværkerdagen blevet ført ud i livet. Fra Mobilium lyder det, -De forskellige arbejdshold ser ikke så meget til hinanden. Derfor bruger vi denne dag til at kitte sammenholdet mellem arbejdsgrupperne. Mange af dem er pensionister og en del er fortsat i tjeneste. Vi mødte kendte ansigter fra Aalborg, Karup, Vandel og Skrydstrup.

Man kan uden at overdrive tale om en slags broderskab, hvor tonen må beskrives som: Rå - men hjertelig. Godmodige drillerier og 'nedvurdering' af andres indsats blev udført i det 'smedesprog' de fleste ansatte i Flyvevåbnet kender, men aldrig ondskabsfuldt.



Bag den tidligere formand for KZ & Veteranflyklubben, Magnus Pedersen, på talerstolen for at overdrage den gamle Nielsen&Winther type Aa jager, i baggrunden, til Danmarks Flyvemuseum i Billund.



OY-DZU mangler stadig en del for at være tilbage i fordums pragt, men flot ser den ud.

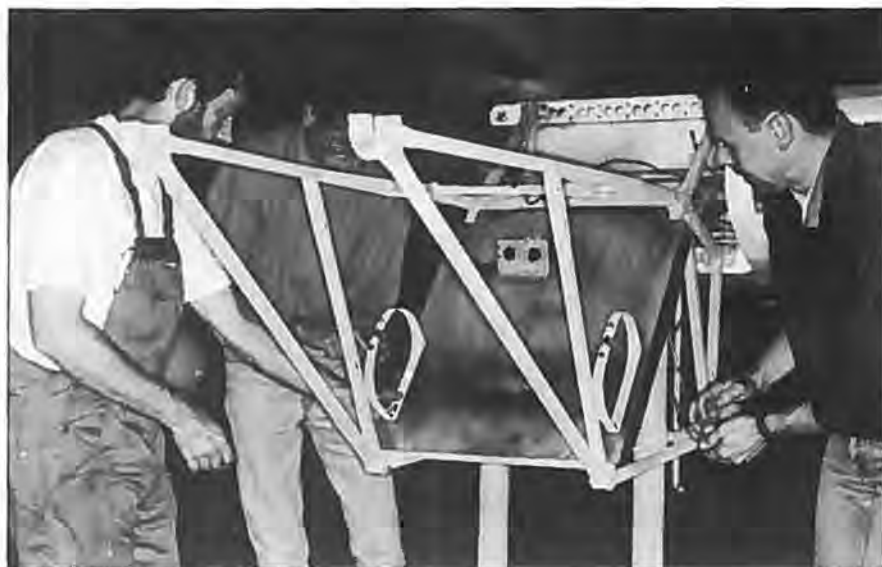
Højdepunktet

Dagen højdepunkt var udlånet fra Veteranflysamlingen i Stauning, af Nielsen&Winther type Aa jageren, til Danmarks Flyvemuseum.

Formanden for Danmarks Flyve-

museum, Søren Jacobsen bød velkommen. Han fortalte, at man begyndte at restaurere den gamle jager for 20 år siden. Arbejdet sluttede på Karup i denne sommer, ledet af Anton Brøker fra Viborg. Motoren er

Motorophænget er ved at være på plads. Fra v. er der flymekaniker K.E. Simonsen, næsten gemt bag ophænget Carsten Nybo og th. Henrik Hougaard.



blevet renoveret på Flyvestation Værløse af Gunnar Larsen.

Den tidligere formand for KZ & Veteranflyveklubben i Stauning, Magnus Pedersen, glædede sig også over det smukke resultat. -Alt kan ske, når de rigtige folk kommer til, sagde han og lagde ikke skjul på sin beundring for hvad flysnedkeren Anton Brøker har udrettet sammen med sine kammerater på Karup.

Samlingen i Stauning har i stedet lånt en KZ II SPZ IV, og Magnus Pedersen antydede, at Danmarks Flymuseum måske engang i fremtiden kunne overtage Nielsen&Winther type Aa jageren, hvoraf den første blev leveret til Flyverkorpsset i juli 1918.

KZ IV

Samme lørdag kunne man i udstillingshallen også se OY-DZU. Den ene af de to KZ IV, som Skandinavisk Aero Industri byggede i hhv. 1944 og 1948. OY-DZU var sidst i luften den 20. januar 1981.

Nu er krop og vinger kommet på udstilling, efter at være blevet malet.

En aften senere i august besøgte vi tre af dem, der har arbejdet på flyet i flere år (se FLYnyt nr. 1/95), nemlig K.E. Simonsen, Carsten Nybo og Henrik Hougaard. Denne aften var de i færd med at montere motorophænget. -Vi tager os af 'jernet', fortæller K.E. Simonsen, medens folkene fra DASK, med Helge Madsen, Grindsted, i spidsen, tager sig af monteringen af sæder, polstring og træarbejdet. Han forklarer videre, at ideen er, at der skal arbejdes på flyet, medens der er publikum i museet. Simonsen er den eneste uddannede flymekaniker på holdet. -Det betyder imidlertid ingenting, siger han, -bare dem der hjælper til har hænderne rigtig skruet på, og det har de!

Træfolket

Vi talte med Helge Madsen, og spurgte ham, -Hvad står DASK for? -Det står

for Dansk Svæveflyver Historisk Klub, siger han. -Vi opbygger gamle svævefly så de kan komme ud at flyve igen. Samtidig har vi sagt ja til opgaven med at genopbygge den gamle KZ IV, og vi er i gang med et KZ III-fly, hvor vi skal lave på træ- og lærredsarbejdet. Vi er blandt andet en slags eksperter i at sætte finerlapper ind, der hvor det nu er nødvendigt.

-Hvor mange er i om arbejdet? -Vi er fem. Svend Andersen, A. Hansen, Erik Jørgensen, flysnedker Jens K. Laursen og mig. Vi kan ikke overkomme alting, og derfor glæder vi os over, at pensionisterne fra Flyvestation Skrydstrup netop har sat nyt lærred på den gamle DC-3'er. □

Tegneserie i farver

Dette unikke 38-siders hæfte kan købes ved:

Flyvevåbnets Specialskole
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
Tlf.: 44 89 36 50

Pris 35,00 kr. pr. stk. vedlægges i check eller betales kontant ved personlig henvendelse.

Læs anmeldelsen i FLYnyt nr. 1/96 side 21.



SHF

Scandinavian Historic Flight på banen



Tidligere Flyvevåbenhalenummer AT-158, nu civilt indregistreret OY-SKA, på Flightlinen på Malle ved Zoersel, hvor flyet deltog i European Warbirds Airshow den 22. juni 1996. I baggrunden ses SHF's Hawker Hunter fulgt af tre tidligere Swiss Air Force Hunters.

Af FOKS Jesper T. Andreasen, klarmelder på AT-158.

På trods af organisatoriske vanskeligheder og udsigten til at komme i nød for reservedele, har den danske afdeling af Scandinavian Historic Flight (SHF) ikke mistet modet. Tværtimod arbejder omkring 100 teknikere og piloter målrettet mod at holde den sidste 'levende' F-35 Draken flyvende. Det blev til 10 opvisninger og 20 timers flyvning i 1996. Efter den turbulens der var om "brugsrettigheden" til Scandinavian Historic Flights tidligere Flyvevåben Draken AT - 158 (se FLYnyt 1/95), er der nu klarhed over tingene, og flyet har fløjet sin første rigtige sæson, som det den var tiltænkt, nemlig et meget levende museum.

Hvad er SHF?

Scandinavian Historic Flight (SHF) er en organisation der restaurerer og vedligeholder tidligere militærfly af historisk værdi. Det er formålet at lave en stor samling af flyveklare fly, der kan vises frem, som vi mener er bedst, nemlig i luften.

Som navnet siger er det en skandinavisk forening. I øjeblikket med en

norsk afdeling som opererer følgende fly:

P-51D Mustang
A-26B Invader
AT-6G Harvard
Piper L-4 Grasshopper

En svensk afdeling:

Hawker Hunter Mk -58.
DH 100 Wampire Mk6
Boring PT 17 Stearman
Tummelisa
Bleriot XI (1909)

Og den danske afdeling:
SAAB F-35 Draken.

Foreningen flyver ca. 200 displays om året rundt i hele Europa, og det kan kun lade sig gøre ved hjælp af ca. 100 aktive teknikere og piloter.

Tilliden genoprettet

Der har været gnidninger mellem den norske hovedafdeling og os i Karup. Men ved fælles hjælp, og ikke mindst bedre kommunikation er det lykkedes at få en meget effektiv organisation stablet på benene.

Det har resulteret i at vi i 95 fik lavet et stort 400 drifttimers eftersyn, og fik fornyet luftdygtighedsbeviset. Der var problemer med at skaffe reservedele til katapultsæderne, og sæsonen var forbi da sæderne

var klar, så vi fik kun fløjet de timer, der skulle til, for at

holde piloternes status ved lige.

Klarmeldernes status bliver også holdt ved lige. En gang om året mødes vi, og holder det teoretiske ved lige. Vi tager hver især et system på flyet, og gennemgår for de andre. Det giver altid en god snak om flyet, og det virker meget godt.

I foråret 96 var det så motorens tur til at få et eftersyn. Den blev afmonteret og med god indsats af mange tidligere RM6C motorfolk blev den på meget kort tid adskilt, efterset, undersøgt for revner og samlet igen. Kvaliteten af deres arbejde viste sig ved at den blev indreguleret (trimmet) uden problemer. Efter prøveflyvning, som også forløb uden problemer, var det tid til at få piloternes status fløjet op igen, så vi kunne gå i gang med det vi alle havde arbejdet på, nemlig at præsentere flyet til airshows ude i Europa.

Hvor var vi henne?

I løbet af 96 deltog vi i airshows følgende steder :

Werneuchen	Tyskland
Værnes	Norge
Zoersel	Belgien
Thisted	Danmark
Oostende	Belgien
Flyvestation Skrydstrup	Danmark

Flyvematerielkommandoen

Måske salg af containere til udlandet

Skien	Norge
Flyvestation Vandel	Danmark
Sanicole	Belgien
Randers	Danmark

I alt har AT-158 fløjet 20 timer i 96.

Som man kan se på listen har der været en del ture i Danmark. Det føler vi er vigtigt for at skabe opmærksomhed om flyet, og dermed goodwill.

Hvorfor gør vi det ?

Vi har vel alle vores forskellige grunde til at bruge noget af vores fritid på noget, som engang var vores arbejde. Men det må jo skyldes, at vi havde en god arbejdsplads, og at vi beskæftigede os med noget som interesserede os. Så er det alle tiders at have mulighed for kunne mødes og dyrke vores interesse, og så endda på vores gamle arbejdsplads.

Når vi kommer rundt til airshows med flyet er folk meget interesserede, både publikum, men også de andre mekanikere og piloter synes, at det er et spændende fly, som det er værd at holde flyvende, og det er jo også noget der giver lyst til at blive ved.

Fremtiden?

Hvis bare den vil forløbe lige så godt som i år, men det kan man nok ikke regne med. Vi vil helt sikkert komme til at få vanskeligheder med at skaffe reservedele, især sliddele. Men problemer er til for at blive løst. Her er det dejligt at der mange hjælpsomme folk i Flyvevåbnet, som er parat til at give en hånd eller bare et godt råd når det mangles. Uden dem så det skidt ud.

Denne hjælpsomhed skyldes sikkert at folk ser AT-158 som en ambassadør, ikke bare for Flyvestation Karup, eller Drakenflyet, men for hele Flyvevåbnet.

□



C-130 MEDEVAC container ved at blive indsat i C-130 Hercules.
(Foto: VÆRFOT)

Flyvematerielkommandoen håber på, at de nye containere til sygetransport kan sælges til udlandet.

Af oversergent Klaus P. Christensen, Flyvestation Værløse

De første 4 MEDEVAC (Medical Evacuation) kabineindsatser til sygetransport er netop leveret fra firmaet Wieghorst i Albertslund. Det betyder at eskadrille 721 nu kan transportere syge og sårede med Hercules - også mens de intensivbehandles, hvis det skulle blive nødvendigt.

Operationer i luften

Vore 3 C-130 har alle dage blandt andet været anvendt til patientevakuering, men patienterne lå på

primitive bårer, og var afskåret fra egentlig lægebehandling undervejs. Det er nu fortid. De nye kabineindsatser - fremstillet helt i aluminium - bliver udstyret som et lille lazaret, med udstyr, læger og sygeplejesker. Containerne er samtidigt udstyret med eget aircondition-læg, så et behageligt og hygiejnisk klima kan opretholdes under turen. Eskadrille 590 - sanitetseskadrillen - forventer faktisk, at selv små kirurgiske indgreb vil være mulige hvis dette behov skulle opstå på en tur.

Containerne et vigtigt værktøj

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at forsvaret har en del udstationeret

Luftmeldekorpsset

Prof' Hjemmeværnspiloter

personel i krigs- og krisezoner, og at der allerede flere gange har været behov for hjemtransport af sårede fra disse områder. Kabinindsatserne til C-130 er derfor et vigtigt værktøj, hvis Danmark skal kunne garantere dette personel en sikker hjemtransport, hvis uheldet er ude. Hercules'en er nemlig stadig det eneste transportfly med det såkaldte ECM (Electronic Counter Measures) og Chaff/Flare udstyr til brug mod antiluftmissiler.

Tekniske problemer

Containerne er dog endnu ikke taget i brug. En del forhold er endnu ikke afklaret, bla. vedrørende procedurer for besætningen og Medevac-teamet, uddannelse og dokumentation. Der er også lidt tekniske problemer med strømforsyningen til containerne. Containerne skal både kunne levere 12 og 220 volt til belysning, medicinsk udstyr og airconditioning. Det er i øvrigt Hovedværksted Værløse der står for den elektriske side af sagen.

Håber på udlandets interesse

Teknisk ingeniør Ole Christoffersen fra Flyvematerielkommandoens transportflysektion kan ikke sige præcist hvornår disse forhold er afklaret, men der arbejdes på højtryk, forsikrer han. Han har både stået for udvikling og design af containerne. Det er i øvrigt hans håb at konceptet vil have udlandets interesse. □



Yderst til venstre er det chefen for Luftmeldeeskadrille Odense, kaptajn Erik Pedersen. I midten med skråhue og med gave med bånd i hånden, chefen for Luftmeldedistrikt Koldings Flyvende Hjemmeværnsenhed ved Luftmeldedistrikt Kolding, Hans Peter Nissen, omgivet af sine piloter.

**Tekst seniorsergent
N.M. Schajffel-Nielsen**
**Billede via kaptajn Erik Jensen,
Luftmeldeeskadrille Odense**

Flyvevåbnets mindre antal fly og deraf følgende færre flyvninger, sammen den reducerede øvelsesaktivitet med de øvrige NATO-lande er blevet et problem for Luftmeldekorpsset. De frivillige 'luftmeldere' i landets Luftmeldeeskadriller har svært ved at få den nødvendige praktiske træning i at observere og melde fly fra de omkring 400 luftmeldetårne.

Luftmeldekorpsset har løst problemet ved at oprette den Flyvende Hjemmeværnsenhed. Den har piloter, men ingen fly, de lejes når der skal holdes øvelse. Højvingede fly er 'fjender' og lavvingede fly er 'venner'. Hastigheden på disse private civile fly lader en del tilbage at ønske i forhold til en F-16 eller F-4 Phantom, men princippet virker. En af de flyvende enheder, der har det største operationsområde er Luftmeldeeskadrille Koldings Flyvende Hjemmeværnsenhed med kaptajn Hans Peter Nissen, Tønder, som chef. Enhe-

den har både Sønderjylland og Fyn, som sit operationsområde.

Hæder og tak

Sidste år udkom bogen 'Dagbogsblade, Assistens kirkegård 1940-43, krigergravene, skrevet af Bent Henriksen og chefen for Luftmeldeeskadrille Odense, kaptajn Erik Jensen. Der blev i november 1995 afholdt en mindehøjtidelighed på Assistens kirkegård, hvor Hans Peter Nissen og tre af hans piloter i en Finger Four formation overfløj kirkegården, og gennemførte formationen, 'Missing Man'.

I midten af august var man samlet på Beldringe Lufthavn og chefen for Lavvarslingsdistrikt Odense, major K.F. Thomsen (TOM), benyttede lejligheden til at takke, dels Erik Jensen for hans store arbejde med bogen, men ikke mindst den Flyvende Hjemmeværnsenhed ved Luftmeldedistrikt Kolding, for den indsats over Fyn gennem årene, hvor han sluttede af med at sige, -Tak for godt samarbejde gennem årene. Dette gode samarbejde er årsagen til, at vi ikke her på Fyn har oprettet en egen Flyvende Hjemmeværnsenhed. □



Du behøver ikke være en ren engel for at blive officer



-hvis du ellers har en ren straffeattest, god fysik og flotte eksamenspapirer

I forsvaret er vi ret kræsne med, hvem der skal være vore fremtidige chefer og ledere, og kun de bedst egnede får lov til at gennemføre officersuddannelsen. Indfrier du vore forventninger, kan vi til gengæld indfri selv de mest flyvske ønsker og drømme: En lederuddannelse i særklasse med løn i hele perioden. Og et job, hvor du får brug for alle dine talenter - også de mere skjulte. Efter- og videreuddannelse er fast inventar i forsvaret, og vi kan love dig, at du aldrig gror fast i jobbet - det sørger forsvarets jobrotation for.

Hvor langt du vil med din karriere i forsvaret, bestemmer du næsten selv. Og skulle du blive fristet af det civile arbejdsliv, er officersuddannelsen et suverænt afsæt. Få mere at vide om officersuddannelsen i hæren, søværnet eller flyvevåbnet: Skriv eller ring efter brochure og ansøgningsskema på 44 68 21 22 eller fax os på 44 66 02 97. Du kan også kontakte os på vores e-mail: EO.FVR@INTERNET.DK.

Både drenge og piger kan søge, men gør det NU

- sidste ansøgningsfrist er 15. februar.



FVR

FORSVARETS VÆRNEPLIGT & REKRUTTERING

Flyvestation Værlose, Postboks 145, 3500 Værlose

<http://www.FORSVARET.FVR.dk>