

FLYNYT

NR. 1 FEBRUAR 1998



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør

Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

Seniorsergent, redaktør
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 55 11, lokal 7999
21 27 27 73 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)

POSTADRESSE:

FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

**LAYOUT, REPRODUKTION
& FORDELING:**

Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af
artikler til næste nummer af
FLYnyt er: 11. marts 1998.

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, biblioteker,
dagblads- og
tidsskriftredaktioner.

FORSIDEBILLEDE:

Forsidebilledet denne gang viser
Eskadrille 721's Lockheed C-130
Hercules under en af de taktiske
flyveøvelser, som er omtalt i
artiklen.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Fastholdelse er et problem der skal løses	3
Begyndte med et brøl og en træffer	6
Hvad græsplænen gemte	9
Børnepasningsorden	10
Det blev Challenger 604	11
Ny ASTRA kran	14
Nyt system gør flyvevåbnets økonomi overskuelig	15
Taktisk flyvning med C-130	18
Operation Grønne Fingre	21
JAS 39 Gripen er operationsklar	22
Flyv helikopter for 70 kr. i timen	25
Styr på miljøet	27
Et tilfældigt møde	28
Bedste resultat nogensinde	30
Brandberedskab for små midler	31
Verdens smarteste oppakning	33
Rockerkrigens indtog på flymuseet	34
Hærens Flyvetjeneste har fået nyt mærke	36
Vi anmelder	36
Anmeldelse	37
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND	38-41
Danmark køber shelters af USA	38
Mid-Life Update i RAF	38
Mere end 8.000 NATO-flyvninger over Bosnien	38
Flyvematerielkommandoen sikrer kontakten til dansk industri	39
Flyvestation Aalborg hjælper lokalsamfundet	39
2.000 timers flyvning med F-16	39
Sidste Draken F-35 grounded	40
Kronprins Frederik til flyvevåbnet	40
Liberator EV-947 fisket op af havet	41
Mere i løn - fastholdelse af piloter	41
Action '98	42

Flyvertaktisk Kommando

Fastholdelse er et problem der skal løses

Generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard satte sig som ung officer det mål, at han ville være chef for Flyvertaktisk Kommando. Det blev han den 1. oktober sidste år. Et af hans første opgaver som chef bliver at gøre sit til, at fastholde flyvevåbnets officerer samt at få en meget stram økonomi til at hænge sammen i et værn, hvis størrelse i forhold til opgaverne af national og international karakter må betragtes som lille.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schauffel-Nielsen

Hvordan føles det, at opnå det mål du satte dig for 30 år siden, nemlig at blive chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK)?

Smilende svarer Rosgaard, - Det føles dejligt ikke mindst på baggrund af, at jeg først var reserveofficer, for at se, om det overhovedet var noget for mig. Det var det, hvorefter jeg gik på officerssskole. Nu er jeg blevet general og chef for FTK, og det er for mig det optimale man kan nå.

-Vil det sige, at alt hvad der måtte følge efter, vil være en overraskelse?

-Der er ni år igen, og jeg ved jo, at jeg ikke kan sidde her i hele den periode, så det der kommer efter vil på sin vis være en overraskelse. Det er nogle andre stillinger vi taler om, og hvad det vil blive ved jeg ikke. Den tidligere chef havde meget svært ved at forlade stillingen som chef for FTK. Jeg kan allerede nu, efter få måneder i stillingen sige, -Det vil det også være for mig! Men sådan er det militære system, man kan ikke sidde i en stilling til evig tid.

-Du har præsteret det ingen troede muligt, for bare få år siden, at blive chef for FTK, uden at

være pilot, hvad er din hemmelighed?

-Jeg ved ikke, om der er nogen særlig hemmelighed ved dette. Som meget andet her i tilværelsen er det jo nok en blanding af hårdt arbejde, ønsket om og muligheden for at have kunnet bestride særlig udfordrende stillinger, og dermed tilegnet mig den 'uddannelse' og erfaring der følger hermed. Jeg har i størstedelen af min tid i forsvaret været privilegeret med gode dygtige chefer og medarbejdere fra alle tre værn. Dette kombineret med de 10% held, man altid har brug for, er vel en del af baggrunden. Jeg tror ikke, der er nogen særlig hemmelighed, og har ud over dette svært ved at give dig opskriften.

Hverdagen

-Det er ingen hemmelighed, at flyvevåbnet lige nu mangler ca. 35 piloter - hvad er din plan for at fastholde dem og de, der er under uddannelse?

-Der er mange væsentlige parametre i pilotsagen. De to væsentligste er nok: Lønproblematikken, hvor vi har svært ved at konkurrere, men der arbejdes på dette mellem Forsvarsministeriet og Finansministeriet, resultatet ken-



Generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, 51, chef for Flyvertaktisk kommando.

der jeg ikke i dag. Det andet problem er flerdelt. Her skal vi overfor piloter og øvrige yngre officerer have fastslået, at de kan få lov at tilrettelægge deres tjenesteforløb i relation til et geografisk område. Rosgaard peger her på, at det er vigtigt at kunne tilrettelægge sin karriere uden at blive flyttet rundt hele tiden. Han siger, at flyvevåbnet må vænne sig til, at den accept, der altid har været blandt ældre officerer, på, at en karriere i flyvevåbnet var det samme som, at man skulle flytte, hvert andet eller tredje år, ikke er til stede blandt de yngre officerer. -Derfor skal vi lære at planlægge de karriereforsløb bedre, siger han. Rosgaard understreger også vigtigheden af, at de yngre officerer for lov til, som han siger, -At gøre sig færdige indenfor den metier de nu beskæftiger sig med. Så de får den erfaring, der er nødvendig for at komme videre.

-Hvorfor skal piloter på officerssskole?

-Vi har ofte diskuteret emnet, -

Er det nødvendigt at flyvevåbnets piloter uddannes til officerer, hvilket betyder, at de skal 22 måneder på officersskole?

Rosgaard siger, at det er et af de principper, jeg ønsker at fastholde. Selvom piloterne ikke lige med det samme kommer til at virke som chefer eller ledere, går der ikke lang tid, før de får brug for uddannelsen. Eksempelvis kommer de hurtigt til at virke som taktiske førere; også hvor det drejer sig om at føre større - endda multinationalt sammensatte missioner, hvis planlægning og gennemførelse kræver forståelse for større sammenhænge. Han understreger, at det tillige er vigtigt, at piloterne gennemgår officersuddannelsen sammen med officersleverne fra eksempelvis Luftværns-, og Kontrol- og Varslingsgruppen. -Det er vigtigt, siger han, -At de lærer hinanden at kende. Både for at undgå 'fraktionsdannelser', men også for at de kan finde ud af, at deres forskellige funktioner i værnet griber tæt ind i hinanden. -Det er vigtigt, både for hverdagen og for fremtiden, hvis vi vil have et helstøbt flyvevåben, understreger Rosgaard. Med tryk på ordet 'lille' siger han, -Det danske flyvevåben er lille, og når vi har et lille flyvevåben, er samhørigheden om muligt endnu vigtigere. Flyvevåbnets størrelse gør også, at alle opgaver ikke alene kan klares af stabene. Man skal ud og trække på den ekspertise, der er ude i flyvevåbnet. Det betyder, at i alle tjenestegrene vil de unge officerer blandt andet blive inddraget i konceptudvikling, udformningen af flyvevåbnets hverdag og fremtid, eller blot i afviklingen af en kompleks operativ hverdag. Et stort ansvar hviler på de unge mennesker. Derfor er det nødvendigt, at de har en ordentlig uddannelse. Vi har som chefer en forpligtigelse til at

give dem den bedst mulige ballast til at bære dette ansvar.

Konsekvenser

-Du har sagt i en tale, at fastholdelsespolitikken også kræver aktiv medvirken fra personellet side, hvad mener du med det?

-Personelplanlægning er ikke alene personelforvalternes opgave, men også den enkelte persons opgave. Dermed mener jeg, at man skal reagere på de karriereplaner, der bliver sendt ud. Folk skal sige, om de er enige eller uenige. De skal sige til personelforvalterne, hvad det er de vil, hvad de vil lave, og hvor. Eller sige tydeligt, jeg er karriereofficer og tager, hvad der kommer! Den går ikke med at sidde og lurepasse og håbe på, at de glemmer mig, så jeg får lov at blive. Han understreger, at man på baggrund af de meldinger man får, vil gøre hvad man kan for, at 'ramme så tæt på den sorte plet' som muligt.

-Betyder det, at den der ønsker at forblive i et geografisk område i mange år, må se karrieren skrumpet ind?

-Ja, det er det jeg mener med at tage konsekvensen af sine ønsker. Binder man sig på nogle områder, så begrænser det oftest på andre. Ganske langsomt, som tiden går, brænder man broerne bag sig, da man ikke vil opnå den brede indsigt i, ikke alene i flyvevåbnet, men i forsvaret, der er nødvendig for at kunne bestride de fleste stillinger på højere niveau.

Kan flyvevåbnet passe børn

-I Værløseområdet er der nedsat en arbejdsgruppe, som ser på muligheden af at få oprettet pasningsmuligheder for personellens børn mellem klokken 17 og klok-

ken seks. Tror du det vil bidrage til at fastholde personellet?

-Vi har altid i forsvaret været noget tilbageholdende med at gå ind i den type områder. I 1998 vil vi gerne på andre områder sammenligne os med moderne virksomheder, derfor bør vi også forholde os positivt til den type tiltag. Hvis vi har mulighed for det, indenfor de rammer vi har i dag, eller ved at få rammerne ændret, kan gøre noget til, at personellet føler sig bedre tilpas, så er jeg klar til at se på det. Dette bliver jo endnu mere aktuelt når ønsket om flere kvinder i forsvaret udmønter sig.

-Kan man forestille sig, at forsvaret investerer penge i et sådant projekt sammen med de kommunale myndigheder, som har ansvaret i henhold til lovgivningen?

Efter nogen eftertanke siger Rosgaard, -Penge er jo altid en vanskelig del. Vi kunne måske gå ind og finde andre måder at hjælpe på, med bygninger eller transport, eller andre tiltag. Vi bør være åbne for at hjælpe til med at løse problemet, men penge? Jeg vil ikke afvise det, men det bliver givet vanskeligere. Rosgaard understreger at det er et godt initiativ man har taget, og tilføjer, at kan det ikke lade sig gøre i Værløseområdet, med de mange tjenestesteder, der har personel med hårdt beredskab og megen flyvning, så kan det nok ikke lade sig gøre i flyvevåbnet.

Rekruttering

De årgange, der forlader folkeskolen og gymnasierne bliver mindre og mindre, hvad er det flyvevåbnet har at byde på, som kan lokke de bedste af dem?

-Selvom årgangene er blevet mindre kan vi konstatere, at vi kan rekruttere det kvalificerede

personel vi har behov for. Det skyldes dels en meget stor indsats fra Forsvarets Værnepligt og Rekruttering (FVR), men også fra flyvevåbnet selv. Jeg tænker her på Officersskolens udstilling Luft Under Vingerne, flyvestationernes Åbent Hus arrangementer og STUD LUFT-arrangementerne. Han understreger, at flyvevåbnet lægger mange ressourcer i at støtte FVR i rekrutteringsfasen. - Det jeg tror vi kan tilbyde er, en god og spændende arbejdsplads og nogle moderne ajourførte højt teknologiske opgaver og uddannelser. Her mener jeg flyvevåbnet måske er mere privilegeret end de andre værn. Flyvevåbnet gør meget ud af hele tiden at opdatere uddannelserne, og det både på det faglige og det ledelsesmæssige område.

Østsamarbejdet

-Samarbejdet med landene i Østersøområdet har nu stået på i mere end tre år. Det har stillet krav om penge og personel, hvor længe kan bukserne holde til nye opgaver?

-Der har været sat penge af til dette samarbejde, så det har ikke været det store problem. Set med mine øjne er det en utrolig spændende sikkerhedspolitisk og national forsvarspolitisk opgave. Vi har skullet løse de opgaver med det personel vi har. Der må vi erkende, at det har været en belastning, udover at skulle passe det daglige arbejde, også at skulle klare denne opgave. Rosgaard tilføjer, at det at skulle samarbejde med mennesker, som har en anden kultur og en meget anderledes måde at gøre tingene på, i starten har været en belastning. Det er meget naturligt siger han, og han er sikker på, at det hurtigt bliver bedre.

Om NATO-udvidelsen med

blandt andet Polen siger Rosgaard, at flyvevåbnet allerede nu har afsat væsentlige ressourcer til samarbejdet. Landets geografiske beliggenhed er sådan, at Danmark vil komme til at arbejde tæt sammen med Polen. Nu er det ikke længere politiske tiltag, der er tale om, men operationelle procedurer, flyvesikkerhed og mange andre 'dagligdags' måder at arbejde på, der er tale om. -Vi kan lige så godt løse disse opgaver nu siger han, -Ellers bliver vi tvunget til det senere. Han tilføjer, -Men selvfølgelig er der også her en brudgrænse, det er jo fortsat de samme mennesker, der skal trække læsset, selvom vi gør alt for at fordele opgaverne bredt i flyvevåbnet.

Holdetid

-Eskadrillerne 543 og 730 har de sidste tre-fire år arbejdet hårdt på at gøre sig klar til at indtræde i NATO's udrykningsstyrker. Er flyvevåbnet stort nok til at skifte personellet ud, hvis de bliver involveret i en længerevarende krise?

-De to enheder har klaret sig utroligt flot. Der er lavet et opstillingsgrundlag for dem begge, som ser ud til at holde. Rosgaard siger, at der under øvelsen DYNAMIC MIX er konstateret ting, der skal justeres, både på personel- og materiel siden. Man har allerede sagt, at der er en begrænsning for, hvor længe man kan have de to enheder liggende ude. Enhederne består af deres eget kernepersonel, personel fra flyvestationen, og ellers fra resten af flyvevåbnet. -Vi har sagt, siger Rosgaard, -At skal man ud i mere end to længere perioder, så begynder det at blive vanskeligt.

-Ved politikerne det?

-Forsvarskommandoen er orienteret om vore begrænsninger

for, hvor længe vi kan blive ved. Hæren er nu i gang med fjerde og femte gangs udsendelser, hvad der giver problemer i forhold til visse personelgrupper, og den hjemlige opgaveløsning.

Rosgaard siger, at reaktionsstyrkerne er beregnet til at gå ud i en kortere periode for, 'at sætte et flag', der markere, at det landet er i gang med, vil det internationale samfund ikke finde sig i. Han svarer selv på det ustillede spørgsmål, -Hvad med Bosnien-Herzegovina? -Det der sker der har ændret karakter flere gange.

Samme størrelse

-Hvad er dine forventninger til Forsvarskommissionens arbejde?

-Der er ingen tvivl i mit sind om, at vi ikke i fremtiden, samlet, får flere penge til forsvaret. Mit håb er, at vi nogenlunde kan bibeholde det niveau vi har nu, og at vi må få mulighed for at investere i det materiel, der er lagt op til i udvalget vedrørende forsvarsmateriel. Det flyvevåben vi har i dag har den størrelse, der er nødvendig for at vi kan løse de pålagte opgaver, og det kan ikke være mindre i forhold til opgaverne, nationale som internationale. Det betyder ikke, at der ikke kan blive tale om omprioriteringer. Skærer man i flyvevåbnet, har det den konsekvens, at opgaver må skæres væk, eller løses med et andet ambitionsniveau.

Forsvarskommissionen er sammensat bredt og af kompetente personer. Da dens beretning vil danne grundlaget for udformningen af dansk forsvars opgaver, struktur og materielsammensætning langt ind i det 21. århundrede, ser jeg selvfølgelig, som professionel soldat og chef, frem til resultatet af dette vigtige arbejde. □

Begyndte med et brøl og en træffer

Det første skarpe Stinger missil er blevet affyret. Resultatet var en fuldtræffer. Personellet fra Eskadrille 574 havde et par sommerfugle at holde styr på, da de i overværelse af hærens stingerskytter skulle affyre det første missil.



Af PL S.V. Jensen,
Eskadrille 574

Eskadrille 574, som er flyvevåbnets aktive STINGER eskadrille, gennemførte i uge 47 flyvevåbnets første skydninger med STINGER jord-til-luft missiler i Oksbøl. De fire bedste skytter, kaptajn A. Haaning, oversergent P.H. Nielsen, oversergent T.J. Palmiskov og sergent M.H.

Her affyres det allerførste Stinger missil i flyvevåbnet. Skytten i midten er kaptajn A. Haaning. Til venstre for ham er det Crew Chief, sergent R.B. Sørensen og længst til højre sikkerheds-officeren, premierløjtnant S.V. Jensen.

Kristensen, blev udvalgt under forudgående prøver, som omfattede simulerede skydninger mod både fly og mål-

raketter (BATS), på flyverjysk kaldet Ballistic Aerial Target System, af samme slags, som der skulle skydes mod i Oksbøl.

Flere af eskadrillens medarbejdere havde tidligere overværet hærens skydninger med netop STINGER, men det var alligevel med store forventninger og lidt sommerfugle i maven, at eskadrillen drog til Oksbøl. Nu var det jo vore egne missiler, så alt skulle helst gå godt.

På selve skydedagen var vejret desværre temmeligt dårligt, hvilket resulterede i en del venten på, at skyerne skulle lette så BATS'en kunne blive sendt af sted sikkerhedsmæssigt forsvarligt, og vi kunne komme til at skyde. Og endelig langt om længe lettede skyerne lidt, så det var muligt, med en lidt lavere BATS-bane at gennemføre skydningerne.

Uvirkelig oplevelse

Skydningerne blev foretaget som både skulderaffuterede- og feltaffuterede skydninger, med deltagelse af skydehold fra både hæren, flyvevåbnet og hollandske STINGER enheder. Pga. problemerne med vejret blev der rokeret lidt i skyderækkefølgen, hvilket resulterede i, at det blev en af flyvevåbnets skytter, der skulle skyde dagens første danske skydning. Den udvalgte, kaptajn A. Haaning, beskriver det bl.a. således: "9-8-7-6-5-4-3-2-1-0", "BRØØØØL". BATS'en stiger til himmels. Efter 3 sekunder har jeg kontakt med BATS'en "sikkerheden klar", brøler sikkerheds-officeren, hvorefter Crew Chief giver mig ilden fri. Der er gået ca. 5 sekunder. Jeg har IR-fatning. Jeg påvirker aftrækkeren. Der sker intet i, hvad jeg fornemmer er en evighed. Så kom det: "VROOOOM" it's away. Der er nu gået 6 sekunder. Jeg er fuldstændig badet i røg. "Husk at holde vejret" tænker jeg. Det er som at stå i en osteklokke; alt virker på



På denne iskolde novemberdag gøres der, efter megen venten klar til at affyre endnu et missil. Fra v. er det sikkerheds-officeren, kaptajn A. Haaning. I midten skytten, sergent M. Høst Christensen og længst til højre, godt formunnet, er det artiklens forfatter, premierløjtnant S.V. Jensen.

Flyvestation Skrydstrup

Fra amerikansk til dansk standard

grund af røgen helt uvirkeligt."

Hurtig i aftrækket

Det var en fantastisk fornemmelse at være med til afskydningen af flyvevåbnets første STINGER missil, og der var flere positive oplevelser i vente. Vi havde hjemmefra spekuleret på, hvor vi stod i forhold til hærens STINGER skytter, og da vore skydninger blev afviklet sammen med hærens, vidste vi, at også deres øjne hvilede på os. Det var derfor en fornøjelse at opleve, at to af flyvevåbnets skytter affyrede missilet hurtigere end nogle af hærens skytter nogensinde har gjort, og da engagementerne samtidig var perfekt udførte, fik vi bekræftet vore forhåbninger om, at vi er på mindst samme niveau som hærens STINGER personel.

Udover at kunne bryste sig af at have Danmarks hurtigste skytter, kan vi også prale lidt med at have den eneste danske skytte, som har nedskudt et fly med et STINGER missil. Det vidste sig nemlig, at hollænderne på anden dagen havde en drone tilbage, men ikke flere missiler, hvorfor sergent M.H. Kristensen fra Eskadrille 574 blev tilbudt at skyde sit missil mod en af hollændernes droner. Det er en meget anderledes skydning end skydninger mod BATS, men også ved denne skydning var resultatet meget tilfredsstillende.

På trods af dårligt vejr, og megen ventetid, var det en stor oplevelse at være med til STINGER skydningerne, og der er ikke nogen tvivl om, at Eskadrille 574 efter skydningerne var bedre rustet til at gennemføre den uddannelse, som startede 1. december 1997. Forhåbentlig vil de menige skytter fremover være i stand til at opnå samme gode resultater til skarpskydningen i efteråret 1998. □



Flyverkonstabel og flyelektriker Claus Pedersen, viser en af de mange 'advarselsskilte' frem, som han har sat på, hvor et stik skal repareres eller en strømpe omkring ledningen skal skiftes ud.

Når midlerne er små, gælder det om at tænke kreativt. Den kreative tænkning i denne sammenhæng betyder, at de fire F-16 fly, som flyvevåbnet sidste år købte i USA, nu står til eftersyn og opgradering til dansk standard på Flymaterielværkstedet på Flyvestation Skrydstrup.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det, der fra starten lignede en opgave for Hovedværksted Aalborg, er endt med at blive en interessant opgave for personalet ved Flymaterielværkstedet på

Flyvestation Skrydstrup. I Dok 8, som ledes af sergent Mikkell Møller, står der et flyskrog, der med god vilje kan forveksles med en to-sædet F-16.

Vi er på besøg i Dok 8. Oppe i cockpittet sidder der to flyelektrikere og arbejder. Ude ved flyets agterende er to andre i gang med at demontere Speed Brakes (Luftbremser). Flyets cockpit er 'renset' for indholdet af sæder og instrumenter, der er kun den rå flystruktur og ledninger i hundredvis tilbage. Vi kigger ned til flyelektriker og flyverkonstabel Claus Pedersen. Hans faglige opfattelse af, hvordan ledninger skal 'strikkes' sammen i bundter og fastgøres, og hvordan stik i en F-16 skal se ud, er ikke helt tilfredsstillende. Han viser et ledningsbunt, der ikke er fastgjort efter



Dokleder, sergent Mikkel Møller og lederen af Flyværkstedet, kaptajn Jeppe Beck under inspektion af det, der er tilbage af flyets haleparti.

dansk standard, og stik, der er noget korroderede. -Men det bliver bedre inden vi er færdige, fastslår han med fast stemme.

Stor opgave

Lederen af Flyværkstedet, som Dok 8 hører under, kaptajn Jeppe Beck fortæller, at der er afsat 5000 arbejdstimer til opdatering af hvert af de fire fly, som alle skal opgraderes til dansk standard.

-Det betyder, siger Beck. -At alle de MATINS (Materielinstruktioner), der er gennemført på de danske F-16 fly gennem årene, nu også skal gennemføres på de 'nye' fly, så, når de engang er færdige, ligner dem vi allerede har til forveksling. Flyene skal også gennem et såkaldt Single Deck Phase eftersyn. Et eftersyn, der gennemføres, hver gang et fly har fløjet 200 timer. Ved hvert eftersyn udskiftes nogle af de 134 driftstidskomponenter, der sidder i et F-16 fly.

Mikkel Møller fortæller, at der ved gennemførelse af et Single Deck Phase eftersyn på F-16 forlods er udfærdiget mellem 60 og 80 SAO'er (Særlige arbejdsordrer) på det fly, der skal ind til eftersyn. Når DTA-linen, den sprængsnor, der i givet fald skal sprænge canopyet af, hvis piloten må lade sig skyde ud med katapultsædet også skal skiftes, kan antallet stige til mellem 260 og 280. For

at give en ide om opgavens størrelse med at bringe ET-626 op til dansk standard, siger Møller.

-Indtil nu er der aktuelt udfærdiget 600 SAO'er på flyet, og jeg forventer, at inden vi er færdige, kommer vi op i nærheden af 1500 siger han. Når tallet er lidt usikkert, fortæller han, er det fordi man ikke på forhånd kan vide, hvor meget, der skal laves på flyet før lemmene kommer af. Han fortæller videre, at først når alle lemmene er taget af, kan man begynde at planlægge på, i hvilken rækkefølge specialisterne, det vil sige våben-, elektronik-, plade- og el-folkene skal sættes ind på opgaven. -Derfor er det vigtigt at vi får reservedele og instrumenter til cockpittet og får dem installeret så hurtigt som muligt. De er bestemmende for, hvad vi ellers kan lave på flyet og endelig tanke det op, siger han.

Motor retur til USA

Vi besøgte også seniorsergent K.B. Sejersén på Motorværkstedet. Han kunne fortælle, at de motorer man havde købt, var ikke dem der sad i de tre af flyene. Man havde fået tilsendt udskrifter på de motorer, der kunne købes, og havde så valgt dem, der efter oplysningerne så bedst ud. Kun ET-626 var kommet til Danmark med sin oprindelige motor i.

-Vi har selvfølgelig gennemgået motorerne, siger Sejersén, -Uden-

på så de måske ikke alt for fine ud, men da vi kom ind i dem, var de i bedste stand. På to af motorerne har vi allerede gennemført de MATINS, vi skulle, så de er klar til brug. Så ringede telefonen. Vi venter. Sejersén vender tilbage og siger smilende. -Jeg har lige fået besked om, at den ene af de tre 'amerikanermotorer' skal tilbage til USA. Der skal den monteres i ET-204, der flyver i USA, som testfly i Midlife Update (MLU) (Middellevetidsopdatering)-programmet. Flyet bliver brugt til alle mulige eksperimenter for at opnå det bedst mulige cockpit layout, og andre finesser i de fly, der herhjemme skal gennemgå MLU.

Gennemtænkt

MLU-programmet er en stor mundfuld for Hovedværksted Aalborg, fortæller lederen af Flymaterielværkstedet, major C.C. Struck. -Selvom Flymaterielværkstedet på Flyvestation Aalborg både klargør de F-16, der skal ind til MLU, og senere færdiggør dem, inden de kan komme ud at flyve, så er hovedværkstedet hårdt belastet. Her på Skrydstrup kunne vi imidlertid se, at pilotmanglen ville betyde, at vi ikke kunne udnytte vor reparations- og vedligeholdelseskapacitet fuldt ud. Han fortæller, at man i samarbejde med Flyvematerielkommandoen har vurderet hele F-16 strukturen i forhold til den situation man er i, og derfor kender arbejdsbyrden frem til år 2004. Derfor talte vi med Flyvematerielkommandoen og tilbød, at vi kunne overtage de fire 'amerikanere'. Tilbudet blev modtaget med tak. Dårligere blev det ikke af, at man også tilbød at tage nogle af Flyvestation Aalborgs Single Deck Phase eftersyn. Det betyder, at Flyværkstedet i år skal gennemføre

Flyvestation Aalborg

Hvad græsplænen gemte

25 Single Deck Phase eftersyn, svarende til 5000 flyvetimer. -På den måde, kommer ingen til at gå i tomgang, og samtidig får personalet en spændende opgave med at gennemgå de fire amerikanske fly.

-Hvordan skaffer I reservedele til de fire amerikanske F-16?

-Det er det fine ved det, siger C.C. Struck, -De reservedele vi tager ud af de danske fly der går ind til MLU, kan dække størstedelen af behovet for reservedele til de fire 'amerikanere'. På denne måde, og ved Flyvematerielkommandoens indkøb, kommer vi ikke til at mangle reservedele. Det må heller ikke ske, for de fire fly skal være færdige således at to skal være flyveklar omkring 1. juli og de to andre inden årets udgang. Det skal de, fordi de skal nå at flyve 200 timer inden det bliver deres tur til at gå ind til MLU. Han understreger det vigtige i, at flyene når at flyve de 200 timer. Går de ind til MLU 'før tiden', er det spild af ressourcer, og det må man for alt i verden undgå.

Grædemuren og flyvesikkerhed

Tilbage i Dok 8, får vi øje på en væg af spånplader. Den er en overhængt med papir, der viser tal og grafer. For en almindelig dødelig uforståelige tal og krimskrams. For flymekanikerne en pegepind om, hvornår det næste fly kommer ind til eftersyn, altså lige så meget en pegepind om, hvornår det fly, der er inde, skal være færdig. Almindeligvis har man 25 dage til at gennemføre et Single Deck Phase-eftersyn. At væggen hedder grædemuren er ifølge Mikkel Møller sort humor for væggens indhold af opgaver.

At major C.C. Struck var tilfreds med den planlægning man

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Billede Fototjenersten, Flyvestation Aalborg

Fra tid til anden skal der renoveres kloakker, eller foretages andre udgravningsarbejder på Flyvestationerne. Således også på Flyvestation Aalborg.

Den lille Bobcat gravede sig gennem græsplænen. Pludselig dukkede den første stålhelme op. Grundlæggerne af Fliegerhorst Aalborg, det tyske Luftwaffe, nåede ikke at få al deres udrustning med tilbage til 'Das Vaterland', da besættelsen ophørte den 5. maj 1945. I stedet havde de i dette område gravet ikke mindre end 17 stålhelme, en bajonet, en kasse med '20 Originaltabletten zu 0,5 g ASPIRIN fra BAYER (Indregistreret varemærke), og forskellige andet materiel ned i jorden. Som

har lagt for udnyttelse af ressourcerne, blev fulgt op af flymekanikernes opfattelse af, at de havde fået en spændende opgave med at strippe et fly af så at sige, -Ned til grundstrukturen, og så bygge det op igen.

Det var ikke alle flymekanikerne der var lige tilfreds med flyets vedligeholdelsestand. De havde brugt, og bruger, meget tid på fjerne sand, støv og nullermænd.

Kaptajn Jeppe Bech fortæller, at ingen af de ting man havde

det ses på billedet gravede Bobcatføreren lidt ud til siden for at se, hvor meget jorden gemte. Ingen ved med sikkerhed, hvor meget der ligger gemt under græsplænerne og andre arealer på Flyvestation Aalborg.



fundet var afgørende for flyets evne til at flyve, og at flyvesikkerhed kan drives på flere måder. Man skal sikre, at flyet ikke forlader luftrummet i utide af tekniske årsager. Og man kan også gøre som de danske flymekanikere, hvor intet mindre end det perfekte er godt nok. -17 omdrejninger pr. tomme på en sikringstråd, hverken mere eller mindre, var eksemplet, som Bech brugte for at sætte akkuratessen i ramme. □

Børnepasningsordning



Lille Morten her står og leder i sandet efter en pasningsmulighed mellem klokken 1700 og klokken seks næste morgen. Om udvalget kan hjælpe ham står indtil videre hen i det uvisse, men måske?

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

På Flyvestation Værløse og Flyvevåbnets Specialskole har man sat sig for at gøre noget ved den problematik, der hedder, - Hvordan får jeg passet mine børn udenfor almindelig arbejdstid? Med kaptajn Gerner Thalsø-Madsen som formand, nedsatte de to tjenestesteders kontaktudvalg til områdesamarbejdsudvalgene i april sidste år en arbejdsgruppe kaldet 'Børnepasningsordning', der skal belyse behovet for, at få passet sine børn mellem klokken 17 og klokken syv. Problemstillingen er langt fra ny, mange forældre har gang på gang klaget over manglende pasningsmuligheder udenfor børneinstitutionernes normale åbningstider.

Thalsø-Madsen siger, at man meget vel er klar over, at opgaven

Selvom det går ganske godt med rekrutteringen, for tiden, så er der ingen i flyvevåbnet, der er i tvivl om, at værnet er ude i en knivskarp konkurrence om de unge, der kommer ud på arbejdsmarkedet de næste fem til otte år. I den konkurrence kan også indgå tilbudet om, at passe de ansattes børn. Ikke mindst de forældre, der indgår i flyvende besætninger eller har skiftende arbejdstider har et behov, som er svært at få tilgodeset mange steder i landet.

skal løses af kommunerne, men at man har set andre store virksomheder gå ind og hjælpe til med at få bygget børnehaver og vuggestuer. Han er heller ikke i tvivl om, at får man en ordning. Som nævnt, vil det være et vigtigt argument i rekrutterings- og fastholdelsessituationen.

Stort behov

Arbejdsgruppe 'Børnepasningsordning' har gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt de ansatte ved flyvevåbnets, søværnets og hærens tjenestesteder i Værløse-området om deres behov for børnepasning på umage tidspunkter. Det gav 400 henvendelser til sekretariatet. Og resultatet blev, at 72 personer havde behov for en døgninstitution for at få deres børn passet. Yderligere 18 ville gerne benytte den i dagtimerne. Arbejdsgruppen har også haft kontakter til de jyske flyvestationer, som også giver udtryk for at have et behov, uden at dette dog er underbygget med en lignende undersøgelse.

Alle er enige

De gode viljer, fra myndighedernes side, er til at få øje på, når man læser Forsvarskommandosens handlingsplan for ligestilling, 'Frem mod år 2000'. Finansministeriet sparer heller ikke på samme gode vilje, når man læser, hvad der står i kapitel fire i 'Medarbejder i staten - ansvar og udvikling', fra den 4. februar 1994,

her har 16 ministerier nedskrevet fem generelle mål om børns forhold, ingen af dem siger dog noget direkte om, at der skal passes børn i perioden mellem klokken 17 og syv. I overenskomsten mellem Finansministeriet og statens ansatte fra 1995 berøres også familie- og børnepolitikken, men der røres ikke ved konkrete ordninger om børnepasning.

Arbejdsgruppen ved godt, at flyvevåbnet ikke bare åbner en 24-timers børnepasningsmulighed ved hver flyvestation. Man er vel klar over, at man må samarbejde med de øvrige etater indenfor statens område for overhovedet at få noget i gang. Man har haft kontakt til 'Projekt Børnepasning' der har deltagelse af 25 fagorganisationer, der alle satser deres på at få et samarbejde med kommunerne, som har ansvaret for at passe børnene medens forældrene er på arbejde.

Ledelsen med

Den sidste udvikling i arbejdet med at få oprettet en børnepasningsordning i området er, at arbejdsgruppe 'Børnepasningsordning' er blevet omstruktureret således at ledelsen også er gået med i arbejdet. Oberstløjtnant J.A.S Steffensen, chef for Personel- og Uddannelsesafdelingen i Flyvematerielkommandoen, er udpeget som formand. Denne arbejdsgruppe skal nu arbejde videre med sagen, som ingen for nuværende kan spå om, hvor ender.

□

Det blev Challenger 604



Bombardiers fremstilling af Canadairs Challenger 604.

Siden det tragiske havari ved Vagar på Færøerne har tankerne om udskiftning af Gulfstream III flyet rumlet i flyvevåbnet. Lige før jul sidste år faldt valget på Challenger 604, fremstillet af Bombardier, Canadair, Toronto, Québec, Canada. Flyet leveres den 30. juni

**Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Fotos via Bombardier**

Den 22. december 1997 kl. 1830, var leasingen, med henblik på senere køb, af én Challenger 604, og option på yderligere tre, en kendsgerning, siger ingeniør i Flyvematerielkommandoens (FMK) Transportflysektion (TYT), Ole Christoffersen.

Han fortæller, at hele proceduren med indkøbet af de nye fly er gennemført på tre måneder, hvilket er hurtigt.

-Hvordan har det kunnet lade sig gøre?

-Det har det, fordi det hurtigt viste sig, at canadierne og vi havde samme kommunikationsniveau. Hvorfor de vanskeligheder, der altid opstår under forhandlingerne, hurtigere kunne ryddes af vejen.

-Hvorfor er der taget option på et fjerde fly?

-Det er ingen hemmelighed, at flyvevåbnets kunder, ministerier og kongehuset har været glade for VIP-versionen af Gulfstream III. Og da det ikke koster penge at tage option på yderligere et fly, har vi gjort det.

-FMK har ikke ry for at være de letteste at forhandle med, hvis man ønsker at sælge fly til det danske forsvar, har I også været svære denne gang?

-Det kan vel være, men det betyder meget, siger Ole Christoffersen, -Om man ved, hvornår man skal tro på sin modpart, og hvornår man ikke skal. Det er vigtigt at man ikke taler forbi hinanden.

Hvad koster en Challenger 604?

-De koster \$US 25 mio. stykket. Ole Christoffersen fortæller, at firmaet Bombardier er en sammenslutning af Lear Jet, USA, de



Piloterne får en fuldt moderne arbejdsplads.



Billedet her viser, hvordan den tjekkiske præsident Vlaslav Havels fly ser ud indvendigt. Til den skarpsindige læser, der får øje på chokoladen kan oplyses, at den ikke indgår i kontrakten med Bombardier.

Canadair Challenger 604

Orindelsesland	Canada
Type	Let transportfly
Motorer	2 General Electric GE CF34-3B som hver yder 3.958 kg. tryk
Flyvehastighed, Max.	Mach 0.82
Flyvehastighed økonomisk	Mach 0.74
Startvægt max.	21.562 kg.
Landingsvægt max.	17.237 kg.
Max. nyttelast	2.223 kg.
Max. nyttelast med max. brændstof	612 kg.
Max. flyvestrækning med 5 passagerer.	6.563 km
Besætning	2
Antal passagerer i VIP version	18
Kanbinestørrelse	2,69 m. bred, 1,85 m. højde og 8,66 m. Inklusiv plads til toilet og bagage.
Udvikling	Challenger 604 Standard er udviklet fra Challenger 601, som fløj første gang den 10. april 1982. Canadair fik den første Challenger CL-600 i luften den 8. november 1978, typen har altså gennemgået en næsten 20-årig udviklingshistorie, og må siges er været gennemprøvet. Fra 1993 til udgangen af 1997 er der solgt 133 af typen.

Havilland, Canada, Shorts, Irland og CANADAIR, med hovedkvarter i Toronto.

-Hvilke andre fly har i vurderet inden beslutningen om at købe Challenger 604?

-Vi har selvfølgelig kigget på Gulfstream VI SP og derefter så vi på Dassaults Falcon 900B og 900EX, men fandt altså, at Challenger var det bedste fly til at løse den stillede opgave.

-Hvad skal der ske med de to Gulfstream III vi har tilbage? -De vil blive solgt i det tempo vi modtager Challenger 604 flyene.

Forbedret overvågningsudstyr

Challenger 604 har et meget bedre udstyr til overvågning, isrecognition og fiskeriinspektion i Nordatlanten. -I dag er det sådan, siger Christoffersen, at besætningerne i ni ud af 10 tilfælde må konstatere, at det de troede var en trawler, viser sig at være et isbjerg.

Radaren i Challenger 604 anbringes i en pod (tank) under flyets bug. Det er en roterende radar, som kan se 360° grader rundt, og med en opløsningsevne, der kan skelne genstande ned til 2,5 m. i indbyrdes afstand. Man kan altså i fremtiden erkende en isbjørn nede på isen. Hvis radaren stoppes for at se ud til siden, virker den som SLAR (Side Looking Airborne Radar) (Luftbåren radar, der kan se til siden) og kan erkende en oliefilm på havoverfladen.

Vejrradaren er indbygget i flyets næse og kan advare besætningen mod windshear (kraftige vinddrejninger og turbulens ved baneenden).

Da flyene ved Luftgruppe Vest tilknyttes SACLANT, vil de sandsynligvis også få indbygget en

Taktisk Datalink, men det er endnu ikke helt afklaret.

Bemandingen

Med den forbedrede teknik til overvågning, vil der også blive 'ommøbleret' på besætningen. Hvordan den løsning kommer til at se ud, er der ingen der med bestemt ved for nuværende. Til flymekanikeren er der et sæde, som er bedre end det der kendes fra Gulfstream III. En klarmelder må man ofte have med, han er samtidig cabin attendant og en del af sikkerhedsforanstaltningerne i flyet. Med hensyn til navigatøren og radiooperatøren er usikkerheden også til stede. Den bliver sat et konsol op i flyet, så der bliver plads til to operatører, men hvor mange der bliver, er ikke endelig

besluttet. Pilot og 2. pilot er man nogenlunde sikker på. Det forventes, at besætningen i stedet for at være på fem eller seks, i fremtiden bliver fire eller fem.

Lækkert VIP fly

Challenger 604 er et 'wide body' fly sammenlignet med Gulfstream III. Sæderne i flyet er placeret to og to på hver side af gangen. Det VIP-fly man har taget option på, vil få seks læderstole med borde imellem oppe foran. Nede bag er der plads til 16 passagerer. I almindeligt flyevåbenvid kaldes de bagerste sæder respektløst for 'Monkey Seats'. Enhver der har ladet sig transportere i C-130 Hercules vil opfatte selv nævnte sæder som VIP-sæder.

□

Flyvestation Karup

Ny ASTRA kran

Den gamle crashkran, med øgenavnet 'DINO', synger på sidste vers efter at have tjent flyvevåbnet i årtier. Den er blevet afløst af en ny italiensk fremstillet kran ved navn ASTRA (STJERNE).



Flyvestation Karups Brand- og Redningstjenestes nye imponerende ASTRA kran, som kan løfte maksimalt 29.700 kg.

Tekst oversergent B. Andersen, Brand- og redningstjenesten, Flyvestation Karup
Foto Fototjenesten, Flyvestation Karup

I oktober måned sidste år modtog Flyvestation Karup en ny kran, til afløsning for den efterhånden udtjente Magirus kranvogn og 'DINO' Crash Recovery Crane (kran til brug ved flyhavari).

Den nye kran skal anvendes til at løse almindeligt forekommende kranopgaver for Flyvestation Karup, herunder håndtering af containere samt i forbindelse med flyhavari.

Den nye kranvogn, der bygges i Italien og er af mærket ASTRA, leveres til forsvaret af firmaet IVECO North Europe, som skal levere fem kranvogne til flyvevåbnet. De fordeles med fire til flyve-

stationerne og en til Luftværnsgruppen. Modelbetegnelsen er M320E/W og typebetegnelsen hedder SM-8842. Selve vognen, kranen er monteret på, er en 4-akslet lastbil, der trækker på alle otte hjul. Sammen med kranen vejer det 32 tons, og hører til blandt verdens største lastbilmonterede kraner.

Radiostyret

Kranen er radiostyret og han kan maksimalt løfte 29.700 kg. over bagenden når kranarmen er skudt 3,85 m ud. Ved et udskud på 11,63 m falder løfteevnen til 8.000 kg. Ved løft ud over kranens sider er løftekapaciteten ved samme udskud, hhv. 29.700 kg. oh 10.500 kg. Kranen er endvidere forsynet med et bjærgnings-spil, der i direkte træk kan klare en byrde på 9.000 kg.

Søværnets Flyvetjeneste

LYNX levetidsforlænges

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto Anne-Charlotte Agerbo Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Forsvarsministeriet har ansøgt Folketingets Finansudvalg om en bevilling på 197 mio. til Mid-life Update, levetidsforlængelse, af Søværnets Flyvetjenestes LYNX helikoptere, som nærmer sig skelsår og alder. Den planlagte flyvetid uden levetidsforlængelse på 7.000 timer vil være opbrugt fra år 2001 til 2003. Med levetidsforlængelsen lægges 10.000 flyvetimer til helikopterens levetid, og den vil kunne holde til ca. år 2015.

Chefen for Flyvematerielkommandoens (FMK) Helikoptersektion, afdelingsingeniør Jørgen Petersen siger til FLYnyt, -Det der skal ske med helikoptererne er, at de primære strukturer udskiftes. Helikopteren får nye hovedrotorblade, som består af kompositmaterialer og halerotorens omløb vendes. Det sidste skyldes, at med den nuværende omløbsretning, interfererer halerotoren med hovedrotoren, hvilket giver en kraftig støjudvikling. Samtidig flyttes FLIR- (Forward Looking Infrared) systemet til helikopterens nye næse, medens der anbringes en 360° radome under helikopteren, radaren vil dog stadig være den samme.

Bedre helikopter

Mid-life Update på LYNX'en betyder også, at helikopteren bliver

LYNX helikopteren, her halenummer S-134, som den ser ud her i årets første måned. Den underlige 'knast' på helikopterens næse er en såkaldt ESM-antenne, som indgår i et system med at spore skibe udenfor synsvidde. De to lodrette antenner øverst på næsen er UHF antenner og endelig under skydedøren i siden ses FLIR-systemet, der anvendes til at få øje på forulykkede på havoverfladen. Når helikopteren er ombygget, vil FLIR systemet være bygget ind i næsen og helikopteren dermed blevet lidt mere streamlinet at se på.



nemmere at kontrollere, hvilket er af stor betydning når den skal landes på et skibsdæk i Nordatlanten. Den vil også få en forbedret løfteevne på ca. 300 kg. Det sidste skyldes blandt andet, at de nye hovedrotorblade har et større areal end de gamle af metal.

Kontrakten med Westland fabrikken i England, der har været forhandlet over en lang periode, om at gennemføre den første Mid-life Update på prototypen blev underskrevet i december måned

sidste år. Westland fabrikken gennemfører Mid-life Update på den første af de otte helikoptere. Når denne er godkendt af FMK, så gennemføres de øvrige syv opdateringer ved Hovedværksted Værløse, som får tilsendt de nødvendige reservedele fra Westland sammen med den nødvendige

dokumentation. Uden sidstnævnte kan intet lade sig gøre.

Jørgen Petersen siger, at når opdateringen er gennemført, har Søværnets Flyvetjeneste en helikopter, der svarer til en Super LYNX, eller som Royal Navy kalder den en LYNX Mk. 8.

□

Flyvematerielkommandoen

Nyt system gør flyvevåbnets økonomi overskuelig

I 1992 kritiserede Rigsrevisionen i sin beretning flyvevåbnets hovedværksteder for, at deres regnskaber ikke var gennemsigtige, idet man ikke umiddelbart kunne se, hvad staten havde fået for sine penge. Med indførelsen af FLYDRIFT-systemet har man foruden et ledelsesværktøj også fået et system, der gør det muligt at se, hvad pengene er brugt til.

Tekst major Frank Mathiasen, chef for Flyvematerielkommandoens Driftsøkonomisektion. Foto flyverspecialist Henning Christensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Flyvematerielkommandoen gik i 1995 i gang med at anskaffe et integreret lagerstyrings-, produktionsplanlægnings- og økonomistyringssystem baseret på et dansk COTS-produkt kaldet Multi+ Windows fra Lindhard Computer Systems A/S.

Systemet er blevet døbt FLYDRIFT og blev taget i brug i januar 1997 ved flyvevåbnets to hovedværksteder i Aalborg og Værløse. Systemet kører nu side-

løbende med det gamle driftsøkonomisystem FLYDØS, indtil hovedværkstedernes implementering af FLYDRIFT er tilendebragt med udgangen af 1997, hvorefter FLYDØS udfases helt.

Flyvematerielkommandoen er en af Lindhard Computer Systems' største kunder, men systemet anvendes også ved en række større danske og udenlandske firmaer såsom f.eks. TeleDanmark og Gate Gourmet (som laver "madpakker" til flyselskaberne). Også inden for forsvarets rækker har interessen været stor. Ammunitionsarsenalet har for nyligt anskaffet Multi+, og de øvrige to værnsmaterielkommandoer har vist interesse, men afventer indtil videre udviklingen

vedr. DeMars (Dansk Forsvars Management- og Ressourcestyringsystem).

Hvad skal flyvevåbnet med FLYDRIFT

FLYDRIFT skal tilgodese en række formål: Først og fremmest har der længe været behov for et PC-baseret værktøj til styringen af hovedværkstedernes produktion, ligesom ledelsen på hovedværkstederne har haft ønske om et egentligt ledelsesinformationsværktøj.

Systemet er imidlertid ikke kun beregnet til brug ved hovedværkstederne, men skal understøtte hele flyvevåbnets vedligeholdelses- og reparations-tjeneste fra hovedværkstedsniveau ned til og med flyvestationsniveau.

Grundlag for effektivisering

FLYDRIFT er ikke blot en hjælp til værkstederne, men i ligeså høj grad det system, som skal danne grundlag for en effektivisering af den samlede reparation og vedligeholdelse af flyvevåbnets materiel-systemer. Systemet skal fungere som styrings- og beslutningsværktøj for organisationens ledelse, omkostninger vedr. drift og vedligeholdelse af materiel-systemerne skal kunne beregnes, og der skal kunne opstilles egentlige driftsregnskaber for såvel materiel-systemer som for flyvevåbnets værksteder.

Plan for indførelse

Planen for implementeringen er opdelt i tre faser, hvoraf fase 1 og 2 er godkendt af Forsvarskommandoen (FKO) og forløber planmæssigt. FKO har ikke ønsket at tage stilling til fase 3 før efter indgåelse af kontrakten vedrørende DeMars i december 1997.

- * FASE I: Omfatter implementering ved Hovedværksted Aalborg og Hovedværksted Værløse samt en tilpasning af FLYDRIFT, så FLYDØS helt kan udfases. Fase I gennemføres i 1997.
- * FASE II: Omfatter implementering ved Flyvestation Aalborg og Flyvestation Skrydstrup. De to flyvestationer påbegyndte implementeringen i ultimo 1997.
- * FASE III: Omfatter implementering ved resten af flyvevåbnets værksteder og forventes gennemført i 1999.

FLYDRIFT produktionsplanlægning og -styring

FLYDRIFT fungerer principielt som så mange andre tilsvarende systemer. I forbindelse med planlægningen af de ordrer, som kommer ind på værkstederne, foreslår systemet på baggrund af stamoplysninger den mest hensigtsmæssige produktionsplan alle forhold taget i betragtning.

Nogle af de data, man er nødt til at "fodre" systemet med én gang for alle, er for eksempel værkstedets ressourcer, som over for FLYDRIFT skal defineres og grupperes m.v. Ressourcer er ganske enkelt de begrænsende faktorer for produktionen. Det gælder til eksempel:

- * Antal medarbejdere fordelt på faggrupper/kvalifikationer
- * Maskintimer
- * Hangarplads (gulvplads) og så videre.

Dernæst skal der være udarbejdet operationsplaner for de forskellige typer af vedligeholdelse med videre. Operationsplanerne skal beskrive i detaljer, hvorledes

det enkelte eftersyn normalt forløber, dvs. hvem der skal gøre hvad, hvornår. Operationsplanerne har sammenhæng til det, man kalder for styklister, der er lister med de reservedele, som man normalt anvender i forbindelse med de enkelte processer i operationsforløbet. Styklister skal også være foruddefineret, hvis systemet skal kunne planlægge optimalt.

Når ordren kommer ind på værkstedet, vil systemet regne på alle de relevante parametre, hvorefter systemet foreslår en plan for, hvornår arbejdet skal starte og slutte. Systemet reserverer herefter ressourcer og reservedele, så alt er klar, når ordren skal udføres. Spildtid vil derfor kunne minimeres.

FLYDRIFT indeholder også et lagermodul, som bl.a. udskriver indkøbsforslag, når lagerbeholdningen på værkstedet er ved at være kritisk, og der kan dagligt sendes elektronisk rekvisition til Forsvarets Lagerstyringsprojekt, MILLAG.

Når først ordren er sat i gang, sker styringen af produktionen ved hjælp af jobkort og følgekort, som skrives ud til den enkelte medarbejder på værkstedet. På jobkortet fremgår det, hvad der skal laves med en detaljeret jobbeskrivelse, hvornår det skal laves, henvisning til relevante materielinstruktioner og andre relevante publikationer samt en liste over de reservedele, der skal anvendes. Jobkortet er forsynet med en strekkode, som læses ind i systemet ved jobstart og -slut sammen med den strekkode, som hver enkelt medarbejder har på sit "ID-kort".

FLYDRIFT hardware

FLYDRIFT er et såkaldt client-server baseret system med tre

Et tilfældigt møde

øje med miljøet. -De er dem, der ved hvor skoen trykker, og hvad der sker, siger Lundsgaard. -Det er også dem der skal sørge for, at alle oplysningerne er tastet ind inden nytår. Han mere end antyder, at det har givet en og anden grå hår at nå det hele.

Programmet bruges til at lave den årlige miljørapportering til Flyvertaktisk Kommando, som sender oplysningerne videre til Forsvarskommandoen, der herefter kan give Forsvarsministeriet et totalt overblik over miljøsituationen i forsvaret. Systemet ligner til forveksling den måde man forvalter forsvarets penge på.

Inspektion

I forbindelse med miljøgodkendelsen var civilingeniør Bjarne W. Ørstrup på besøg på Flyvestation Skrydstrup. Om samarbejdet mellem Sønderjyllands Amts Tekniske Forvaltning og flyvestationen sagde han, -Det er godt og problemfrit, og flyvestationen som sådan har ingen egentlige miljøproblemer. Samarbejdet kører fornuftigt og så er der jo den fordel ved det, at når her bliver sat noget i gang, så kører lokomotivet.

Vi fulgte med Ørstrup og Lundsgaard rundt på inspektion på flyvestationen. En inspektion, der ikke gav anledning til mange bemærkninger fra Ørstrup til hans medbragte diktafon.

Inspektionen gik fra varmecentralen over forskellige vaskeramper-/grave, til marker, hvor man sprøjter spildprodukter fra brandøvelser ud. Marken fik følgende kommentar i diktafonen, -Ingen synlige forandringer i vegetationen. Da vi forlod inspektionen så det ud, som om Flyvestation Skrydstrup ikke ville få de store problemer med at få sin miljøgodkendelse. □

Tekst og billeder oversergent K.H. Toft, Kontrolsektionen, Flyvestation Skrydstrup

Onsdag den 23. juli 97 mødte en Fighting Falcon og en stork hinanden i lufrummet omkring Monte Real Airbase i Portugal, og var det ikke fordi, at Falken havde haft så meget fart på, ville dette møde være forbigået i tavshed

Nu skete der desværre det, at Falken fik en skade på den venstre vinge, og Storken har man ikke set siden.

En Falk med en skade på forkanten af vingen sætter en del mennesker i sving for igen at kunne flyve.

Portugal

Forhistorien til dette møde skal findes en del måneder før, hvor Flyvertaktisk Kommando vedtog,

at der skulle et antal F-16 Fighting Falcon jagerfly til Portugal på en såkaldt "rotation". Datoen for afrejse til Portugal blev fastlagt, og man drog af sted. Lystigt gik det med lærerige flyvninger og et udviklende samarbejde med det Portugisiske Flyvevåben. Eftermiddagen før hjemrejsen til Danmark var det så, at de to fugle "traf" hinanden.

Krigsskader på fly, ABDR

En F-16, der rammer en Stork med 660 km. i timen, får skrammer og her var det en bule med en længde på 28 cm. Nu skifter man ikke sådan lige en forkant og slet ikke så langt fra hjemmet, så derfor fik man tilladelse til at udføre en midlertidig reparation, en såkaldt ABDR (Aircraft Battle Damage Repair). En ABDR reparation går i al sin enkelhed ud på at få luftfartøjet gjort flyveklar på hurtigste måde med stor respekt for flyvesikkerheden. I dette tilfælde



Så nydeligt ser det ud, når ABDR-folkene (Luftkampskadereparationsfolkene) har lavet en foreløbig reparation, der kan holde fra Portugal til Flyvestation Alborg.

Taktisk flyvning med C-130

Tekst og billeder Jan Jørgensen

Eskadrille 721's tre store Lockheed C-130H Hercules er nok kendt af de fleste som flyvevåbnets utrættelige arbejdsheste, der hvorsomhelst og nårsomhelst transporterer passagerer og alle tænkelige former for gods rundt i lufthavet. Beordret lufttransport for alle myndigheder udgør da også 90% af C-130's daglige opgaver, men de sidste 10% anvendes til taktisk flyvning, en spændende og mere krigsmæssig missionstype, som kun de færreste kender til.

Taktisk flyvning kan godt betragtes som værende en del af C-130's hovedopgave, lufttransport, blot er det lufttransport under meget specielle forhold. Alle erfaringer fra krigshistorie og realistiske flyveøvelser som f.eks. Red Flag i USA viser, at store og langsomme transportfly som C-130 er meget sårbare overfor fjendtligt luftforsvar. På grund af sin størrelse er C-130 vanskelig at skjule på radar, og med sin noget tunge manøvre evne har C-130 svært ved at ryste fjendtlige missiler af sig, hvis først et system har låst sig fast. Desuden har besætningen relativt begrænset udsyn, så det kan f.eks. være vanskeligt at opdage et fjendtligt jagerfly i færd med at snige sig ind på C-130 bagfra.

For at kunne overleve under krigsmæssige forhold er transportfly som C-130 derfor nødt til at forsøge at gemme sig for fjenden og være så kort tid som muligt indenfor for fjendens rækkevidde. C-130 er ganske vist udstyret med forskellige elektroniske selvforsvarsmidler, men det bedste forsvar er stadig at flyve så lavt som overhovedet muligt, aflevere lasten hurtigt og præcist, og

se at komme væk så hurtigt som muligt.

Taktiske discipliner

Eskadrille 721 opgavekompleks omfatter forskellige taktiske discipliner for C-130, herunder lavflyvning, formationsflyvning, short field take-off and landing, drop af gods og personer med faldskærm, combat off-load samt eftersøgnings- og redningstjeneste.

- Lavflyvning med C-130 udføres herhjemme ad forhåndsgodkendte ruter, der er lagt således at så få som muligt generes af flyaktiviteten. Der findes 6-7 forskellige lavflyvningsruter med 500 fods minimums flyvehøjde, som har udgangspunkt på Flyvestation Værløse (i Jylland findes lavflyvningsruter ned til 300 fod). Lavflyvning helt ned til 100 fods højde trænes under realistiske øvelser som f.eks. Red Flag over ørkenen i Nevada, hvor Eskadrille 721 flere gange har deltaget med C-130, senest i 1995.

- Formationsflyvning med C-130 foretages i løs formation med en indbyrdes afstand mellem flyene på 2000 fod. Formålet med formationsflyvning er blandt andet at kunne holde bedre øje med fjendtligt luftforsvar, idet besætningerne udsynsmæssigt kan dække hinandens blinde vinkler. Dette er desværre en disciplin Eskadrille 721 har temmelig vanskeligt ved at træne, simpelthen fordi formationsflyvning som minimum kræver to fly, og med kun tre C-130 og et meget stramt operationsprogram er det næsten umuligt at få to fly til rådighed samme tid og samme sted.

- Short field take-off and landing udføres rutinemæssigt med C-130, der afhængig af lastmængde kan starte og lande på „baner“ så korte som 1000 fod.

Dette praktiseres ofte ved Eskadrille 721's mange flyvninger på Grønland, hvor mindre pladser som f.eks. Station Nord, Kulusuk og Mestersvig alle har meget korte grusbaner. C-130 kan endda operere fra naturpladser, som f.eks. Kap Harald Moltke ca. 100 miles nordvest for Station Nord, hvor man lander og starter fra et udtørret flodleje. Eskadrille 721 har også prøvet at operere fra fast havis med C-130, hvilket naturligvis stiller særlige krav til isens bæreevne.

- Drop af gods gennemføres i form af såkaldte CDS-drop (Container Delivery System), der består af en pallet med en maximal vægt på 1½ ton, som kastes fra minimum 500 fods højde og bæres af store faldskærme. Dette er den største type enkelt last der normalt kastes af Eskadrille 721, og C-130 kan kaste 16 af disse pallets i et CDS-drop. Ved dropet sættes lidt flaps og flyets næse løftes, således at tyngdekraften trækker lasten ud over agterrampen. Egentlig kan C-130 kaste meget større enkelt laster (f.eks. kampvogne), men dette trænes ikke da der normalt ikke er brug for det herhjemme. Ligeledes trænes heller ikke det såkaldte VLAPES-drop (Very Low Altitude Parachute Extraction System), hvor C-130 flyver i få meters højde og lasten ved hjælp af en skærm trækkes ud af flyet og blot falder til jorden.

- Drop af personer gennemføres typisk for Jægerkorpsset og Frømandskorpset. Fra lav højde (ca. 1000 fod) foretages Static Line Drop, hvor faldskærmen automatisk udløses når personen forlader flyet. Fra stor højde (op til 30.000 fod) foretages HAHO-drop (High Altitude High Opening) hvor skærmen også udløses når flyet forlades, eller HALO-drop (High Altitude Low Opening)



Eskadrille 721's Lockheed C-130 Hercules, halenummer B-680, på flyvning over et typisk dansk landskab, hvori der normalt indgår masser af vand.

hvor skærmen først udløses i lav højde efter et frit fald som kan vare i op til tre minutter. Drop fra stor højde trænes for at kunne indsætte soldater skjult, og specielt ved HAHO-drop kan flyet holde sig langt fra dropzonen idet en person i faldskærm nemt kan drive 20 km ved hop fra 30.000 fods højde. Frømandskorpset har ofte gummibåde med på sine missioner, og i så fald kastes disse som CDS-drop umiddelbart før personerne.

- Combat off-load foretages hvis det er vigtigt at flyet hurtigt kommer i luften igen, f.eks. hvis landingszonen er under fjendtlig beskyddning og lasten ikke kan afleveres med CDS-drop. Efter landing åbner C-130 agterrampen, gasser motorerne op og slipper bremserne med et ryk, hvorved lasten ruller ud over rampen og dumper ned på jorden. Combat off-load, inklusive landing og start, kan foretages på under 5 minutter.

- Eftersøgnings- og redningstjeneste (SAR) forbindes normalt ikke med tunge transportfly som C-130, men faktisk vedligeholder Eskadrille 721 træning i SAR opgaver med både C-130 og Gulf-

stream III. Med sin lange rækkevidde er flyene velegnede til at afsøge store hav- eller isområder for nødstedte, og kan nedkaste markeringsbøjer, nødforsyninger, gummibåde eller overlevelseshudstyr, hvorefter selve opsamlingsen normalt foretages med helikopter, skib eller hundeslæde. Det er ret sjældent at C-130 indsettes i SAR missioner, kun 5 gange i løbet af de seneste 10 år, men Gulfstream III opretholder et SAR beredskab på Grønland og gennemfører i gennemsnit 5-6 SAR missioner årligt.

Træning og daglige operationer

Eskadrille 721 afsætter jævnligt tid og ressourcer til at træne taktiske opgaver som del af sit totale træningsprogram. Taktisk flyvning med C-130 trænes efter bestemmelser fastsat af FTK (Flyvertaktisk Kommando), der sammensætter et Taktisk Kvalifikations Program for C-130 besætninger, afpasset efter eskadrillens opgaver og forholdene i områderne hvor der skal opereres. Programmet er en opgaveliste der angiver hvilke taktiske discipliner

de enkelte besætningsmedlemmer skal træne, og hvor mange gange indenfor en given periode.

Derudover har alle fartøjschefer og navigatører gennemgået et grundlæggende kursus i taktisk flyvning med C-130 hos USAF på basen Little Rock i Arkansas. Kurset varer to måneder og omfatter lavflyvning, drop af diverse loads og formationsflyvning med op til 9 stk. C-130. Endelig trænes lavflyvning kombineret med elektronisk krigsførelse flere gange årligt på RAF's Spadeadam Range i Skotland, hvor de fleste våbensystemer man kan forvente at møde i en virkelig krigssituation er repræsenteret under realistiske simulerede forhold.

C-130 deltager også jævnligt i flyvevåbnets årlige Tactical Fighter Weaponry øvelse, specielt med henblik på træning af jagerskorte for transportfly. Dette er en meget kompleks missionstype som kræver helt speciel taktik på grund af forskellene i flyvehastighed (maximal hastighed for C-130 er 250 knob, men jagerflyene vil helst ikke flyve under 400 knob). Hidtil har eksisterende NATO træningsprogrammer som



Man får det som manden i reklamen for Kobergs brød, - Hvad ska' je' sie'? Man kan så tilføje, at Lockheeds Hercules C-130, tager sig godt ud med kølvandsstriber under både bag- og styrbords vinge.

f.eks. Tactical Leadership Programme ikke taget sig af problemet med sammensætning af Slow Movers og Fast Movers, så flyvevåbnet har været tvunget til at udvikle sin egen taktik på baggrund af høstede erfaringer og er nærmest banebrydende på området.

I forbindelse med taktisk flyvning har hvert medlem af C-130 besætningen specifikke opgaver at varetage. De to piloter flyver maskinen på skift og holder øje med forhindringer i terræn samt eventuelle trusler fra fjendtligt luftforsvar. Flight Engineer monitorer flyets systemer (skal hurtigt analysere eventuelle opståede skader og vurdere om der kan flyves videre) samt assisterer piloterne så vidt muligt (kan f.eks. give tegn hvis man kommer under minimumshøjden). Navigatøren forestår navigering sammen med den ikke-flyvende pilot og styrer de elektroniske selvforsvarssystemer. Radiooperatøren holder udkig efter trusler gennem observationskuplen i flyets tag og kommunikerer med jordstationer (skal bl.a. rapportere resultatet af last afleveringen hurtigst muligt). De to loadmastere klargør lasten for nedkast/off-load og resten af

tiden observeres ud af vinduerne i dørene bagest i kabinen.

De seneste år er taktisk flyvning blevet en vigtigere del af Eskadrille 721's daglige operationer, idet man flere gange har opereret med C-130 i krigsområder, f.eks. under Sarajevo Expressen i 1992 og de efterfølgende to år. Så vidt vides er danske C-130 aldrig blevet engageret af fjendtligt luftforsvar i ex. Jugoslavien, men et italiensk G.222 transportfly blev skudt ned af et jord-til-luft missil under helt tilsvarende forhold som de danske C-130 opererede under. Eskadrille 721 er således den hidtil eneste enhed i flyvevåbnet, der har opereret i krigsområder!

En anden udvikling der må forventes at medføre en drejning af Eskadrille 721's opgaver henimod mere krigsmæssige forhold er tilmeldingen af en C-130 til NATO's såkaldte On Call Airlift Pool. Dette medfører, at eskadrillen er forpligtiget til at skulle afgive en C-130 med besætning til lufttransport for NATO opgaver, hvorsomhelst og nårsomhelst NATO måtte ønske det. Første gang dette skete var i oktober i år, hvor en C-130 blev deployeret en uge til Rimini i Italien til støtte

for NATO's operationer i ex. Jugoslavien, og en C-130 skal afgives igen i to uger af december. Det er i øvrigt første gang et dansk militærfly opererer direkte under NATO kommando!

Hermed er problemet med udvidelse af C-130 kapaciteten atter blevet aktuelt. Det er stort set umuligt for Eskadrille 721 at opfylde samtlige sine opgaver med kun tre C-130, og selvom besætninger og øvrigt personale tager alle døgnets timer i brug på alle ugens dage for at få flyveprogrammet til at hænge sammen, så skal der næsten intet til før hele korthuset ramler. Et fly kan være på Grønland i længere perioder ad gangen, et fly må forventes at være taget ud til modifikation/opdatering eller service det meste af tiden. Nu kan et fly også være afgivet til NATO i længere perioder ad gangen, og samtidig skal eskadrillen have fly til et utal af øvrige transportopgaver samt til at gennemføre sit normale træningsprogram. En kommission under Forsvarskommandoen har set på problemet, og anbefaler anskaffelse af yderligere to C-130, men endnu er intet konkret sket.

□

Flyvestation Vandel

Operation Grønne Fingre

Til venstre er chefen for Flyvestation Vandel i gang med at klippe den efterhånden noget 'langhårede' bøgehæk. Det slags skal ifølge en gammel uskreven regel ske inden Skt. Hans. I baggrunden er det chefsergent C.T. Quist fra Personalelementet

Tekst,
seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen.
Foto, seniorsergent H.C. Hansen, Kvalitetsselementet, Flyvestation Vandel



Reduktionerne, der var indeholdt i forsvarsforliget fra december 1995, var hårde ved Flyvestation Vandel. Et af resultaterne var, at der nu er to kasernearbejdere tilbage til blandt andet at varte flyvestationens 2000 tønder land, hvoraf en del er, eller rettere var, haveanlæg. De så efterhånden ikke godt ud.

Personellet var efterhånden godt trættet af hver morgen at ankomme til et tjenestested, der var kendetegnet ved følgende: - Uplejede græsplæner, tilvoksede bede og hække der var blevet alt for lange. -Det ligner efterhånden

en nedlagt østtysk flyvestation, var et af udsagnene. Kan man have den slags siddende på sig. Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen (RØR) kunne ikke. Han dekreterede 'Oprydningdag'. I Generel Befaling nr. 46 af 11. september 1997 hed det, -Enhederne anvender eget værktøj evt. suppleret med værktøj fra VANSEF (Etablisementsforvaltningen). I samme befaling blev der meddelt fri påklædning.

Frisk mod

Mandag morgen den 23. september, blev der 'gået til vaflerne'. Alt personel, der var i stand til at krybe eller gå, tog fat, der hvor deres gartner- eller andre evner rakte. Stationschefen demonstrerede sine evner, som fører af en elektrisk drevet hæksaks. Ude ved Flymaterielværkstedet blev vildtvoksende træer klippet og omgående lavet til flis. Lederen

af, hvad der er tilbage af Brand- og Redningstjenesten, seniorsergent Ebbe Damgaard, håndterede Flymoen, med stor virtuositet. De samme beskrivelser kan bruges på alle de øvrige 'svingere af håndværktøj'. I den grovere ende, blev fejmaskiner blev taget i brug for at fjerne skidtet.

Tredje halvleg

RØR er glad for, at han ikke er chef for Flyvestation Aalborg. Havde han været det, ville det have rykket slemt i tegnebogen, da han efter endt indsats skulle give øl og røde pølser til alle deltagerne. Alle roste hinanden for en god indsats. Bag ved det hele lå, at det dagen efter ville være lidt rarere at ankomme til en arbejdsplads, der ikke længere lignede - En nedlagt østtysk flyvestation. □

Det svenske flyvevåben

JAS 39 Gripen er operationsklar

-Efter denne øvelse er jeg klar til at erklære den første Gripen-eskadrille operationsklar. Dette var ordene fra chefen for det svenske flyvevåben, generalløjtnant Kent Harrskog ved afslutningen af den første operative øvelse med Gripen.

Af Lars Jansson

Øvelsen, i hvilken der deltog 20 JAS-39 Gripen fly, 'Gustav Blå' fra Flyvestation Ska-raborg, F7, sammen med 72'ende Flyvestationsbataljon, havde som sit primære mål at gennemføre overgangstræning under feltforhold for de værnepligtige i 'Turn Around Units' (flyklargøringshold), som består af en flymekaniker, elektronikmekaniker, tankvogn med chauffør og et ammunitionsopladningshold).

Efter at Gripen, med succes, var blevet testet under feltforhold, var det tid for støtteenhederne, såvel som Command-and-Control funktionerne (Kommando- og Kontrollfunktionerne) at blive omskoleet.

Øvelsen fandt sted på krigsbasen Råda/Såtenäs lidt udenfor Lindköping i Västergötland. Råda-basen har flere korte startbaner anlagt i forbindelse med 'Riksväg 44'.

650 værnepligtige

Omkring 1000 personer var indkaldt til at deltage i øvelsen. Af dem var 650 værnepligtige, som modtog deres første basistræning på AJ 37 Viggen-systemet for mellem et og fem år siden. Dette var første gang de havde lejlighed til, i tre uger, at øve sig på Gripen. Af de 350 officerer, var de 50 fra reserven. Endog 30 'værnepligtige' hunde var indkaldt til at

gøre tjeneste sammen med otte hunde fra Air Base Rangers (Militærpolitiet).

Nyt kommando- og kontrolsystem

Ifølge oberst Jan Jonsson fra Air Warfare Centre (Centret for Luftkrigsførelse), skulle et antal komponenter fra konceptet Air Force 2000 (Flyvevåbnet år 2000) testes. Air Component Command (Kommandoen over luftstyrkerne) anvendte en videreudviklet version af et kommando- og informationssystem. Jagerkontrollørerne anvendte en prøveversion af det nye StriC 90 system og de indledende funktioner af det nye Tactical Radio System (Taktisk radiosystem) kaldet TARAS. Og kommunikationsudstyret for personel på jorden blev testet under feltkonditioner.

Omskoling

Under de første to uger af øvelsen gennemgik jordpersonellet omskoling på Gripen-systemet. Og i den tredje uge kom flyene ud at flyve.

Flyene deltog i luftforsvarsøvelse sammen med Viggen fra Flyvestation Uppland, F16. 72'ende Flyvestationsbataljon sluttede sin øvelse med et 72 timers, klokken rundt-operationer, som under krigsforhold.

Øvelsen fandt sted fra en de-



ployeringsbase (landevej i en skov) i det vestlige Sverige. Løjtnant Bengt Sahleryd forklarede systemet med deployeringsbaser således, -Det svenske flyvevåben har et system som kaldes 'Beskyttelse gennem spredning'. I tilfælde af krig, vil alle fredstidsflyvestationer blive forladt, og aktiviteterne lagt ud på deployeringsbaserne. I dette tilfælde et område på 20x30 km. Området har en hovedbane til altvejrflvning. I forbindelse med denne er der en serie af 'landevejsbaser', almindelige veje, der kan bruges som start- og rullebaner. Længs med disse veje er der 'lommer' i skoven, hvor vi kan udføre genopladning af flyene.

Den 72'ende Flyvestationsbataljon har otte fuldt mobile flyklargøringshold. Hver gruppe har et køretøj med trailer til den nødvendige udrustning og vær-

Verdens første 4. Generations jetkampfly Saab JAS 39 Gripen ruller her ad landevejen, som også er deployeringsflyvestation, et sted inde i store svenske skove. (Foto Johnny Lindahl).



◀ Ti JAS 39 Gripen i formation over Västergötland. (Foto Ulf Fabiansson)

tøj, en tankvogn og en ammunitionsvogn. Hvert medlem af holdet har sin specielle opgave, men alle kan, om nødvendigt, udføres et andet medlem af holdets opgave.

Det går stærkt

Gripen News talte med to værnepligtige efter, at de havde arbejdet fem timer under en natjageroperation. De havde begge afsluttet deres træning på Viggen i juni 1996, og var nu blevet genindkaldt i tre uger for at lære at arbejde på Gripen.

-Et genopladning til en jagermission betyder, at alting sker i





Medens de værnepligtige er travlt med beskæftiget med at gennemføre et 'Turn Around', det vil sige genoplading af Gripen, får piloten, th. i billedet et kort pusterum. (Foto Johnny Lindahl)

en fart, siger Hampe Bergholtz, 22, og som til daglig arbejder på et lager i Falkenberg. -Vi skal være klar til at køre fra lejren, til det sted, hvor flyet lander i løbet af fem minutter. Det forventes, at vi er ved landingsbanen når flyet lander, og gennemfører en genoplading på mindre end 10 minutter. Vi forlader så stedet samtidig med at Gripen starter igen.

I løbet af natten blev de kaldt ud til tre forskellige steder, men Bergholtz ser ingen begrænsninger.

-Vi kan klare mere end det i løbet af en nat, sagde han.

Som den femte mekaniker på et hold bestående af fem værnepligtige og en tekniker, er det Bergholtz's opgave at dirigere flyet ind på plads og forbinde kablerne til kommunikationen mellem piloten og 'verden udenfor'. Det kan for eksempel være teknikeren ved flyet, eller Kommando- og Kontrolcentret et stykke borte. Når nummer fem har etableret kommunikationen, er han disponibel til at hænge våben på flyets venstre side.

-Dette er et 'Cool' luftfartøj, og vi var meget opsat på at komme i gang med at arbejde på det, siger Hampe. -Det er faktisk lettere at arbejde på end Viggen. Vi udfører

de samme ting, men ved arbejdet på Gripen, behøver man mindre udstyr.

Stefan Nyberg forklarer videre, -Vi har faktisk færre opgaver at udføre, det er lettere, og tager kortere tid. Et eksempel er, at flyets computersystem selv holder øje med, hvilken slags våben du hænger på hvilket våbenophæng

Stefan, 22, metalarbejder fra Kungsbacka udenfor Göteborg, fandt det let at skifte fra Viggen til Gripen. Det var mere end et år siden han sidste gang mødte sine holdkammerater og udførte en genoplading. Nu, efter bare fem dage i uniform foretog de 'live' genopladinger. Det skal indrømmes, at der var en uddannet tekniker på holdet, men det er der altid i det system, det svenske flyevåben bruger.

Gå på skyerne

Efter øvelsen gav chefen for Flyvestationsbataljon, oberstløjtnant Jan Wahlgren udtryk for, at han nu kunne, -Gå på skyerne. -Øvelsen gik godt, bedre end jeg havde turdet håbe på. Vi havde det antal fly, der var nødvendige for at træne en bataljon af denne størrelse. Og der blev fløjet mere 160 Sorties (flyvninger) svarende til

135 flyvetimer, under øvelsens sidste del. Vi har hørt folk sige, at med et High-Tech system som Gripen, ville vi aldrig kunne bruge vejene i skovene som baser. Det kan nok være at vi har bevist, at de tog fejl.

Til FLYGVAPEN Nytt gav oberstløjtnanten følgende eksempler på, hvad man havde afprøvet under øvelsen, -

Kommandocentralen fik mange gode erfaringer med hensyn til at skifte mellem Gripens forskellige operationsroller. Det vil sige ideelige skift fra jager- til angrebsrollen og tilbage igen. Jordforsvaret fik trænet omgruppering, i alt blev der patruljeret 20.000 mandkilometer til fods! altså en halv gang rundt om jorden, med hundene. Skyttekompagniet udførte brand- og redningstjeneste og gennemførte ABC-uddannelse. Flyvefeltsarbejdskompagniet øvede vedligeholdelse af flyvefeltet, græsslåning, banereparationer og andre former for vedligeholdelsesarbejder. som opførelse af beskyttelsesvolde til biler og fly og vejforbedringer. Forsyningskompagniet udførte med hjælp fra transportdelingen 750 forskellige transporter. Der blev brugt 18 tons levnedsmidler for at holde folkene i form.

Som tak til alle involverede i øvelsen og naboerne, som havde lagt øre til øvelsen dag og nat, gjorde man noget, der aldrig er set før. Man samlede 10 Gripenfly til en formationsflyvning over øvelsesområdet.

Oversættelse: Seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Selvbyggere

Flyv helikopter for 70 kr. i timen

Hvem kunne ikke tænke sig at flyve i sin egen helikopter for 70.00 kr. i timen? Det er, hvad det amerikanske firma Revolution Helikopter Corp., INC. i Missouri tilbyder folk med fingersnilde og mod på selvbyggeri.



Amerikanerne har det, som danskere til verdensmesterskaber i håndbold, de nationale farver skal med når der er fest i gaden. Vi skal lige huske at fortælle, at der også fås døre til helikopteren. (foto Revolutionary Helicopters Corp.)

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

Første gang man ser videoen fra Revolution Helicopter Corp. Inc., tror man det er løgn. - Er det ikke en Hughes H-500, der flyver der? Efter at have set på Hærens Flyvetjenestes H-500 siden maj 1971, forstår man bedre Jeppe i baronens seng, -Drømmer jeg, eller er jeg vågen? Den lille Mini-500, ligner fuldstændig en H-500, der er blevet vasket i for varmt vand.

Forhistorien

Mini-500 Bravo, er et samlesæt for selvbyggere. Udviklingsarbejdet startede i 1990. I 1991 var man klar med en mock-up model, som blev udstillet på Oskosh Fly-

In udstillingen i 1992. Det gav de første ordre og i 1993 var man klar til at starte Rotax 582 2-taksmotoren, der yde 67 hk. for at prøveflyve Mini-500.

Som det er sket så ofte før, så havde man bygget for mange gode ideer ind i luftfartøjet. det var blevet for tungt og kølingen af motoren for dårlig. Forfra igen. Naturen fjede spot til skade, idet en oversvømmelse i området ødelagde mock-up'en. Denne katastrofe blev efterfulgt af en brand, men endelig kom man i gang, og kunne begynde at sælge det lille vidunder.

Byggetid

Mini-500 leveres i en kasse og så er det ellers med at gå i gang med at få den samlet. Firmaet gør meget ud af at fortælle selvbygge-

ren, at han eller hun skal være omhyggelig og læse vejledningen mere end omhyggeligt. Man har udarbejdet en top ti liste over de mest almindelige fejltagelser un-

der samling af helikopteren, hvor det at sammenspænde rotorhovedet for stramt ligger på førstepladsen.

Hvor lang tid det tager at samle helikopteren er individuelt, men er man utålmodig nok og vil sætte alt andet til side, så kan det gøres på omkring 200 timer.

Må flyve

Ifølge Statens Luftfartsvæsen, repræsenteret ved Michael Skovgaard, er der intet til hinder fra, at man kan købe sig en Mini-500, samle den og få den indregistreret. Men der er lige et par ting man skal overholde. For det første skal byggearbejdet inspiceres undervejs og det sker gennem KZ & Veteranflyveklubben, som har tilsynet med selvbyggere i Danmark. Proceduren er enkel. Man



En Mini-500 Bravo udstillet i et af Revolution Helicopters salgs- og servicecentre i USA.

Helikopterens størrelse illustreres meget godt af personerne på billedet. (foto Revolutionary Helicopters Corp.)

USA er US\$ 26.500.00 eller i danske kroner ca. 182.000.00.

Før euforien breder sig, er det måske passende at minde om, at et A-certifikat til helikopter almindeligvis koster 88.000 kr.

Hvad kan den bruges til

Umiddelbart så synes Mini-500 kun at være til 'skæg og ballade', men den er dog set malet i en militær version, ligesom Excelciors Springs Police bruger den til eftersøgningsflyvninger både efter forsvundne personer og folk der søgte at smugle marihuana. Den er også anvendt som sprøjteflyver, med en nyttelast på 160 kg, lyder det ikke voldsomt effektivt.

Revolutionary Helicopter Corp. lægger da heller ikke skjul på, at helikopteren mest er beregnet på folk, der ønsker at flyve med roterende vinger for sjov.

melder sig ind i KZ&Veteranflyklubben. Søger om tilladelse til selv at bygge et fly. Den får man, og samtidig får man tildelt en kontrollant, som fortæller, hvornår han vi inspicere byggeriet. Har man brug for kursus i forbindelse med byggeriet, så har klub-

ben også den slags.

At helikopteren er godkendt af de amerikanske luftfartsmyndigheder siger sig selv. Ved udgangen af 1997 havde man solgt over 425 Mini-500 Bravo til kunder i USA og i 26 andre lande. Prisen for herligheden udenfor

Specifikationer

Højde	2,49 m	Halerotor	
Længde	6,36 m	Normalt omdr/min	2671
Bredde	1,59 m	Rotordiameter	0,940 m
Højde i kabinen	1,3 m	Bladline	0,10 m
Kabinens bredde	0,86 m	Hastighed på rotortippen med 100% motorydelse	584,36 km/t.
max. flyvevægt	381,02 kg	Motor	
Vægt tom	220 kg	Rotax 583	Vandkølet totaktsmotor
Nyttelast	160,81 kg	Hk	67 ved 6500 omdr/min.
Hovedrotor		TBO (eftersyn)	500 timer
Normalt omdr/min	550	Tankkapacitet	55,63 l
Rotordiameter	5,484 m	Max. flyvehastighed	162 km/t.
Bladline	0,20 m	Normal flyvehastighed	120 km/t.
Hastighed på rotortippen ved 100% motorydelse	629,19 km/t.	Max. flyvestrækning	360 km.
		Flyvetid	3 timer
		Max. flyvehøjde	3159 m
		Byggetid	40 til 60 timer, firmaets opl. ca. 200 timer i virkeligheden.
		Byggetid	

Flyvevåbnet

Styr på miljøet

For 10 år siden var mange i flyvevåbnet enige om, at miljøloven gjaldt, -udenfor hegnet. Den misforståelse blev rettet. Civilingeniør Bjarne W. Ørstrup fra Sønderjyllands amts Industriafdeling mødte den ovennævnt holdning i 1987. I dag konstaterer han det bedste samarbejde med blandt andet Flyvestation Skrydstrup.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Efter den gamle miljølov, skulle firmaer, der var i drift ikke have en miljøgodkendelse. Ved en ændring i miljøloven var det ikke længere sådan, nu skulle også flyvevåbnet have en miljøgodkendelse. Derfor er det miljøgodkendelsernes tid for flyvevåbnet. Der er blevet slidt og slæbt rundt om på flyvestationerne for at blive færdig med at udarbejde tilstandsvurderinger. Der er nedsat strategi- og miljøudvalg. Der er oprettet miljøgrupper ved enhederne, og personalet har været på kursus. Alt sammen noget, der kommer oveni den daglige tjeneste.

At få et firma, der fremstiller et eller to produkter, miljøgodkendt er en forholdsvis 'enkel' sag. Derimod er 'firmaet' flyvevåbnet en ganske anden sag, på grund af de mange forskellige former for 'produktion', der foregår indenfor hegnet. Brand- og Redningstjeneste, reparation og vedligeholdelse af fly og specialkøretøjer og meget

andet. For slet ikke at nævne, at man også beskæftiger sig med sprængstoffer, håndvåbenammunition, raketter, missiler og bomber.

Det er tre - fire år siden flyvestationerne begyndte en totalregistrering af bygninger og anlæg samt forbrug af energi i form af el og olie. Ligesom man måtte vurdere på emissionen af røg, gasser og alle andre spildprodukter. Her til kom, at der også skal laves en opgørelse over 'fortidens synder'. Dette sat i citationstegn, da 'synderne' blev begået i forhold til de dengang gældende regler.

Spændende

Vi har besøgt miljøofficeren på Flyvestation Skrydstrup, premierløjtnant S.R. Lundsgaard. Han lægger ikke skjul på, at han, trods sin skepsis inden han overtog jobbet, er havnet i en meget spændende arbejdsopgave. Efter sin tiltrædelse blev han blandt andet rustet til jobbet ved at gennemgå et fem ugers kursus i miljøledelse.

Lundsgaard sagde, -Jeg fik lov

Civilingeniør Bjarne W. Ørstrup, tv., fra Sønderjyllands Amts Tekniske Forvaltning i samtale med maler Flemming Aa. Kjær om indholdet på hylderne i malerværkstedet på Jordmaterielværkstedet.



til, som projektopgave, at beskrive af Flyvestation Skrydstrup og gennemgå tilstandsvurderingerne. Det betyder blandt andet, at man skal vurdere, hvor de største miljøbelastninger ligger. Disse vurderinger skal nu overføres til en miljødatabase kaldet TIVU 3.00, et tilstandsvurderingsprogram. Indtil nu er der tastet 7-800 bygninger og anlæg ind. Man kan gå ind i programmet og se alt om forbrug af vand, oplagrede råvarer og meget mere.

Et af værktøjerne til at holde styr på området er den håndbog i miljøledelse, som Lundsgaard har udarbejdet. -Det var en opgave, der tog to måneder at løse, siger han. Lige nu er den sendt til godkendelse i Miljøudvalget. Når håndbogen er godkendt og underskrevet af stationschefen, der har det endelige ansvar for at miljøloven efterleves, har man indført miljøledelse på Flyvestation Skrydstrup.

Starter hos den enkelte

Miljøgrupperne på flyvestationerne er det yderste led i det at holde

Som altid, når der indføres nye systemer i flyvevåbnet, må folk på skolebænken. Her er personel fra Hovedværksted Aalborg, der slider i det for at sætte sig ind i FLYDRIFTs mysterier.



servere, der er fysisk placeret på hhv. Hovedværksted Aalborg, Forsyningsdepot Skrydstrup og ved Flyvematerielkommandoen i Værløse. De tre servere kører selvstændigt, og hver brugende myndighed oprettes som et "firma" på den lokale server. På faste terminer konsolideres data fra alle firmaer til "moderselskabet" i Flyvematerielkommandoen via Forsvarets Integreerede Informatik Netværk.

FLYDRIFT økonomistyring

Et væsentligt argument for at indføre FLYDRIFT var den kritik, der blev rejst af Rigsrevisionen i 1992 i en beretning om flyvevåbnets hovedværksteder. Flyvematerielkommandoen har i det gamle system, FLYDØS, ikke haft troværdige driftsøkonomiske data vedr. den samlede vedligeholdelsesproduktion. Der er derfor ikke i øjeblikket tradition for at anvende denne form for data i beslutningsprocesserne. Dette vil FLYDRIFT ændre på.

FLYDRIFT skal medvirke til, at vi opnår økonomisk gennemsigthed, at vi over for det omgivende samfund kan bevise, at vi er effektive og konkurrencedygtige, og at vi bliver i stand til at træffe effektive beslutninger, når vedligeholdelsestjenesten skal tilrettelægges.

FLYDRIFT skulle gerne på længere sigt give en stigning i produktivitet bl.a. gennem opfølgning på enkeltordrer og synliggørelse af prisen på værkstedets ydelser. FLYDRIFT giver ligeledes mulighed for at analysere kapacitetsudnyttelsen af de ressourcer, der er til rådighed, hvilket skal medvirke til en mere rationel planlægning og på lidt længere sigt måske også en justering af strukturen og tilrettelæggelsen af vedligeholdelsestjenesten generelt.

Status i december 1997

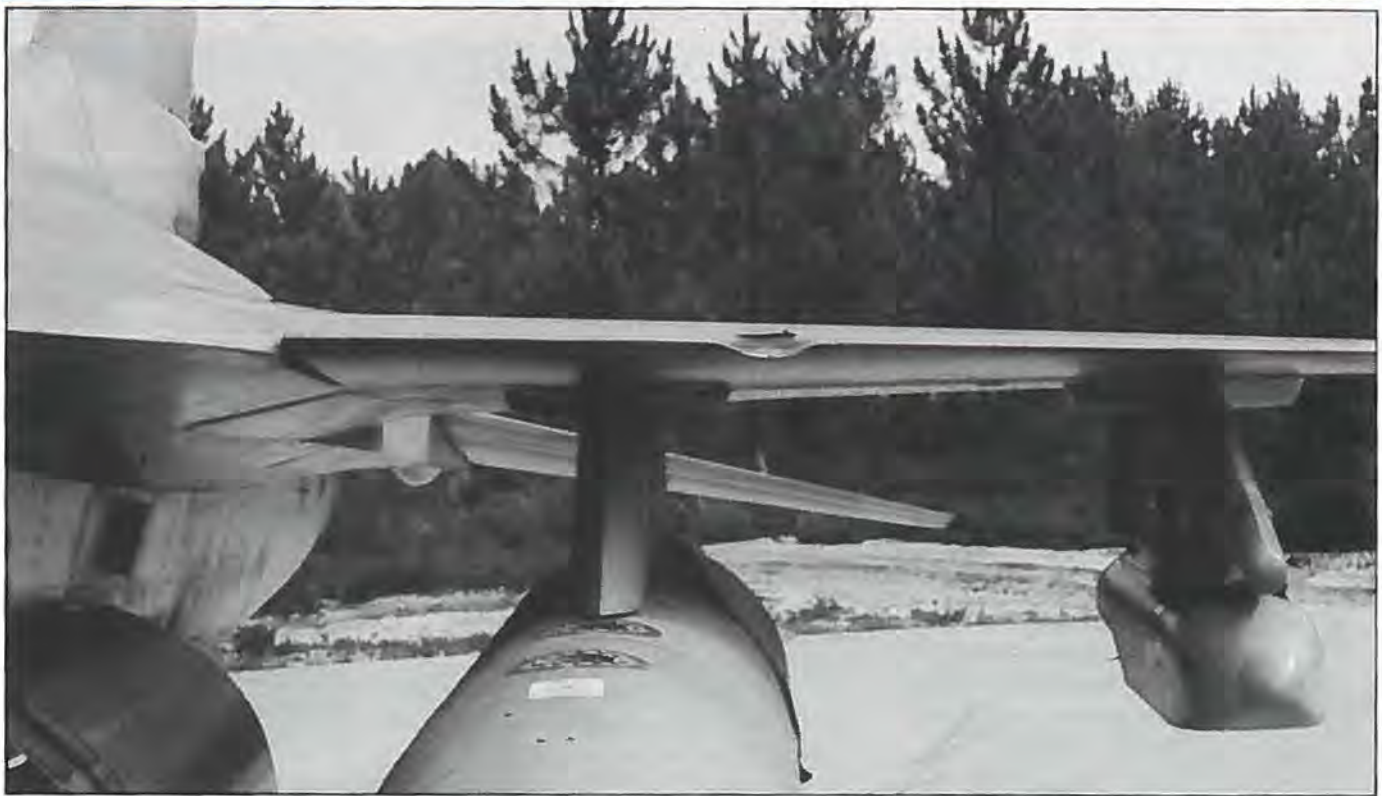
Status er i skrivende stund den, at implementeringen ved hovedværkstederne forventes afsluttet den 31. december 1997, hvorefter alle nye ordrer oprettes i FLYDRIFT. Det betyder samtidig, at FLYDØS vil blive udfaset primo 1998.

Der har i november måned 1997 været afholdt kurser for Flyvestation Aalborg og Flyvestation Skrydstrup i FLYDRIFT lagerfunktioner. Disse kurser har afdækket nogle behov i relation til lagerstyringen, og FLYDRIFT skal under alle omstændigheder undergå nogle mindre tilretninger inden Flyvestationerne for alvor kan gå i gang med FLYDRIFT. Den nuværende version 2.0 af FLYDRIFT vil blive opdateret til den senest frigivne version 2.1 i løbet af april 1998, og det er planen at starte implementering ved de to flyvestationers jordmaterielværksteder i april/maj 1998 og herefter successivt implementere ved de øvrige værksteder på de to flyvestationer i løbet af 1998 i takt med, at de nødvendige tilretninger bliver foretaget.

Værktøjet er ikke bedre end brugeren

FLYDRIFT er et vigtigt og nødvendigt middel til, at Flyvemateriel-

kommandoen og vedligeholdelsestjenesten generelt bliver endnu bedre. Det er vigtigt, at vi, ikke mindst i støttestrukturen, til stadighed søger at øge produktiviteten og effektiviteten, hvis vi skal bevare flyvevåbnets evne til at løse opgaverne professionelt i en tid, hvor bevillingerne generelt bliver mindre og opgaverne flere. Det er væsentligt, at også støttestrukturen følger med udviklingen og har de nødvendige værktøjer til styring og planlægning. Det har vi nu fået med FLYDRIFT. Som med alle nye systemer kræves der en indsats i starten, hvor systemet skal implementeres: Brugere skal uddannes, stamdata skal oprettes m.v. I en hverdag, hvor alle i forvejen har travlt, kan det være vanskeligt at afse tid til denne proces, og man vil møde modstand. Som med alle andre nye edb-systemer møder man holdningen "det har vi prøvet før", og "hvorfor skal vi have noget nyt, når det gamle fungerer godt nok". Der ligger således en stor udfordring for ledelsen ved hovedværkstederne og flyvestationerne med at implementere FLYDRIFT og få mest muligt ud af det værktøj, der nu er til rådighed. Værktøjet i sig selv er ingenting. Det er brugerens evne og vilje til at udnytte værktøjet, som gør udslaget. □



Den 28 cm lange bule i forkanten af F-16 flyets vinge.

havde piloten ikke observeret noget unormalt under flyvning og landing efter uheldet. Derfor kunne skaden muligvis repareres midlertidig, ved at forme en aluminiumsplade omkring forkanten af vingen, og hæfte denne fast med nagler.

Gummitætningsmasse, værktøj, nagler og aluminium.

Det var hjemrejsedag for enheden. Hjem til Danmark og en kommende weekend. Dog ikke for to flyklarmeldere, en pilot og en kvalitetsinspektør fra Materielafdelingens Kontrolsektion (MK). Med transportflyet, der skulle flyve personellet hjem, ankom en weekendgæst, nemlig Plademanden. "Pladen" eller Arne er en person, der blandt andet er uddannet i at udføre sådanne midlertidige reparationer.

Efter at have vinket farvel til vore kammerater, gik vi i gang. Der var ikke de ting "Pladen" ikke havde nået at forberede. Han var blevet tilkaldt hjemme i Danmark sent om aftenen dagen i forvejen og havde nået at samle ca. 200 nagler i den korrekte størrelse, gummitætningsmasse (sealing), værktøj og havde bukket en alu-

miniumsplade med de korrekte mål. Dette sidste, at bukke en plade efter en genfortælling af en telefonsamtale fra Portugal, var lykkedes perfekt. Nu er det sådan, at man ikke bare reparerer på må og få, nej, sådan noget skal koordineres og til sidst godkendes, og det var derfor MK-eren blev i Portugal. Han startede de indledende "forhandlinger" med Flyvematerielkommandoen via Flyvestation Skrydstrup MK for at få godkendt et forslag til midlertidig reparation. Efter at en del tegninger var blev sendt, via fax, frem og tilbage, fandt vi den flyvesikkerhedsmæssige korrekte løsning. Det var ikke kun Flyvematerielkommandoen, der skulle give grønt lys, vi måtte også have Flyvertaktisk Kommandos accept, og det fik vi.

Flyveklar.

Nu gik det som en leg, pladen blev tilpasset, monteret i gummi-fugemassen og sat fast med nagler, 210 stk. blev det til, og nu var det bare at vente til denne gummi-masse blev tør.

Efter tørretiden blev reparationen dækket med aluminiumstape for at give en glat overflade, og nu

var Falken klar til at flyve. De to klarmeldere, lad os kalde dem Fritz og Jens, overtog nu flyet for at udføre den endelige klarmelding. Det var blevet mandag morgen og vi, Piloten, "Pladen" og "MK-eren", stod med krydsede fingre og tæer. Vi håbede på, at der ikke ville dukke yderligere fejl op, når nu flyet var overladt til flydokterernes kritiske øjne. Falken blev godkendt, chaufføren, premierløjtnant J.A. Raahauge (RUN), blev monteret i cockpittet, canopy lukket, motoren startet op og Falken fløj hjem.

Hjem igen.

Tilbage var at pakke det sidste sammen, køre til Lissabon, små 130 km., finde et rutefly hjem, godt nok over Paris og Kastrup, til Skrydstrup, for endelig at møde på arbejde tidlig tirsdag morgen og aflevere rapporter til de respektive enheder. Hvad der i første omgang var et tilfældigt møde mellem to af luftens fugle over Portugal, blev til en historie i FLYnyt.

PS. Storken overlevede sandsynligvis ikke. □

Bedste resultat nogensinde

Flyvevåbnets Officersskole har afsluttet uddannelse af klassen LADYBIRD, her har eleverne opnået det højeste gennemsnit nogensinde, og det på Flyvevåbnets fødselsdag den 1. oktober.

**Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto Per Hedesmann, Foto-
tjenesten, Flyvestation Værløse**

Udnævnelser er hverdag i Flyvevåbenet. Folk dygtiggør sig og kommer videre i 'systemet'. At man afslutter sin uddannelse er, set med systemet øjne, en forventelig 'rutine'. Det er det ikke for den enkelte, her drejer det sig om hårdt arbejde, og i nogle tilfælde med Winston Churchill's ord i kategorien 'Blod, sved og tårer'. Eleverne i Officersskolens klasse LADYBYRD, der afsluttede uddannelsen 1. oktober sidste år, sled hårdt i det. Ikke bare på Flyvevåbnets Officersskole, men også under uddannelsen i USA.

Mange udmærkelser

Premierløjtnant J.E. Barfod (COB) kunne forlade officersskolen med et gennemsnit på 11,09, et resultat der indbragte ham Hendes Majestæt Dronningens Æresdolk. Og, ifølge major Bo Madsen, det højeste gennemsnit, der nogensinde er opnået på Flyvevåbnets Officersskole.

De 10 på holdet havde i øvrigt opnået et samlet gennemsnit, der ikke er set magen til de sidste 10 år.

Rækken af udmærkelser under flyveuddannelsen i USA er lang, og vi iler med at bringe den.

- Premierløjtnant A.R. Christensen (ERA) bestod som pilot med 'Distinguished Graduate' (Udmærkelse) som nummer ét af 30 elever. Han blev tildelt 'Commanders Trophy' for at opnå det højeste gennemsnit indenfor flyvning, teori og personlige egenskaber.
- Premierløjtnant L. Novrup (PAS) bestod som navigatør med 'Distinguished Graduate', som nummer ét af 24 elever. Han blev tildelt 'The Aldin C. Markey Award', der gives for højeste gennemsnit i samtlige discipliner. Endelig modtog han 'AETC Commanders Cup', der tildeles den elev, der udover faglige top præstationer også har vist gode lederegenskaber, og er fundet meget egnet som officer.
- Premierløjtnant K.H.Ø. Pedersen (KOS) bestod som pilot med 'Distinguished Graduate', og modtog 'Academic Trophy' for placeringen som nummer ét i teori. Samtidig blev han hædret som den bedste formationspilot i sin klasse.

Pilotsiden af holdet bestod uddannelsen i USA med alle i den bedste tredjedel af klassen på 31 elever. De to, der deltog i naviga-



Premierløjtnant J.E. Barfod (COB) kunne forlade officersskolen med et gennemsnit på 11,09, et resultat der indbragte ham Hendes Majestæt Dronningens Æresdolk.

tøruddannelsen, bestod som henholdsvis nummer ét og tre i en klasse på 24 elever.

Stolt chef

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard, sagde i sin tale til de nye premierløjtnanter, -flyvevåbnet er stolte af jer! og tilføjede, at klassen af Flyvevåbnets Officersskole har fået prædikatet, meget social, hjælpsom og aktiv. Han citerede herefter forfatteren Peter Høegs ord om, -Når man er glad for det man laver, så bliver grænsen mellem arbejde og fritid flydende! -Tag det med jer ud i flyvevåbnet! □

Brandberedskab for små midler

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schauffel-Nielsen

Forsvarsordningen fra december 1995 eliminerede stort set Brand- og Redningstjenesten på Flyvestation Vandel. I dag 'bemandes' den samme tjeneste af to redningsledere med et antal redningshjælpere, som uddannes på Flyvevåbnets Operationsstøtteskole på Flyvestation Karup.

Rosenbauer chrashtenderen skrumples ind på Brand- og Redningstjenestens øvelsesplads på Flyvestation Karup. Den eneste flyvevåbnet har vest for Storebælt, som er godkendt af miljømyndighederne. Ved rattet sidder en redningshjælper under uddannelse.

Redningshjælperen er et nyt begreb i Jylland. Begrebet eksisterede i fortiden på den nu nedlagte Flyvestation Avnø.

De 14 redningshjælpere som oversergent D.G. Skjold, Flyvevåbnets Operationsstøtteskole (FLOK), er ved at uddanne kommer fra Flyvestation Vandel. De skal i fremtiden, på skift, udgøre det hold på to redningshjælpere, der ved hjælp af en 'bipper' tilkalles, hvis et luftfartøj kommer i vanskeligheder ved landing på Flyvestation Vandel.

Blandet hold

Holdet består af personel fra For-



En del af redningshjælperne samlet til kaffepause i Flyvestation Karups Brand- og Redningstjenestes hangar. Snakken gik højlydt om uddannelsen og de kommende opgaver som redningshjælpere på Flyvestation Vandel.

syningstjenesten, Jordmaterielværkstedet, Flymaterielværkstedet, Sæde-, Udrustnings- og Nødstyrværkstedet samt fra Administrationsafdelingen. De har fået udleveret brandhjelme og -støvler samt en brandsikker dragt. Lige nu venter de fleste på at komme ud at køre en tur i chrashtenderen for at prøve at 'slukke' en ildebrand i nogle tanke. Der er tale om omskoling og 'tørtræning' for at lære at betjene det store køretøj.

Ihærdige

Vi spurgte Skjold, -Hvordan kan du uddanne redningshjælpere på 14 dage?

-Vi har fået et oplæg fra Flyvertaktisk Kommando, og ud fra det har jeg lavet en kursusplan. I den indgår også et tre dages røgdykkerkursus. Skjold siger, at han kan nå at lære redningshjælperne det de skal kunne på 14 dage, men han kan ikke nå at give dem nogen rutine i det at slukke ild i luftfartøjer. -De er interesserede i undervisningen, fortsætter han, -

Og de er gode til at stille spørgsmål, hvis der er noget de ikke forstår. Derimod er de nok noget usikre overfor, hvad det er for en opgave de skal løse, når de kommer hjem.

Kursusplanen for de to undervisningsuger indeholder emner som gennemgang af åndedrætsbeskyttelsesudstyr, pakning af udrykningskøretøjer, slukning af små og større væskebrande og røgdykkerkursus. Dette kursus foregår hos Søværnet på Flådestation Frederikshavn. -Det er ikke så længe siden vi fandt ud af, at flådestationen har et godt anlæg, som vi kan benytte, siger Skjold. -Det sparede os for at flytte personel fra Flyvestation Skagen her til Karup, idet vi kunne nøjes med at sende instruktøren til Skagen.

Usikre

En regel, der optog deltagerne i redningshjælperkursus meget, var reglen om, at de ikke må forsøge at redde piloten ud af et brændende fly, hvis der kun er to red-



Der blev brugt meget klart koldt vand til undervisning den tågede oktoberdag på Flyvestation Karup, hvor de nye redningshjælpere skulle lære at bruge Rosenbauerens vandkanon på taget af førerhuset.

ningshjælpere i køretøjet. -Vi må kun pøse vand eller skum på, forklarede holdet samstemmende. På spørgsmålet om, om de ville undlade at forsøge at redde pilot og besætning, var svaret et klart nej! Omvendt, fik vi forklaret, går noget galt, så har vi overtrådt en regel. Det var et dilemma, der blev debatteret meget seriøst. Snakken gik også om, hvorvidt man ville få lejlighed til at træne brugen af materiellet i fremtiden. Alle var enige om, at kurset var for kort, og at indlæringen hurtigt ville gå i glemmebogen i hverdagen, hvis den ikke på en eller anden måde blev holdt ved lige.

Klarhed

-Når midlerne er små, og ting skal gå stærkt, kan det glippe med informationen. Det har det gjort i dette tilfælde, og det tror jeg vi alle har lært af, siger chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen (RØR). -Selvfølgelig er der ingen, der med regler i hånden kan lade en besætning brænde op. Vi kom lidt i klemme med at få bestemmelsen

for området, kaldet Standing Operation Procedure, SOP'en, færdig inden kursus gik i gang. I den står der klart, hvad personel skal gøre, og det er de selvfølgelig blevet instrueret i nu. RØR siger videre, at opgaven klart er defineret ved,

-At menneskeliv skal reddes først. Det kan betyde, at redningshjelperne må acceptere en vis risiko ved udøvelse af deres opgave.

Med hensyn til vedligeholdelse af det indlærte siger RØR, at der er afsat 12 dage om året til vedligeholdende træning af redningshjelperne, en træning der ledes af Brand- og Redningstjenesten på Flyvestation Vandel.

Hverdagen

Hverdagen efter kursus består i, at et hold på to redningshjelperne har vagt en uge ad gangen. Ugen begynder med at holdet foretager eftersyn på brandkøretøjerne. Det sker sammen med en af Brand- og Redningstjenestens erfarne brandfolk. På den måde øges kendskabet til materiellet stille og

roligt. Der er også afsat tid til at køre ud og afprøve Rosenbauer chrashtenderen. -Det giver en rutine i at betjene køretøjet siger oversergent og instruktør ved Brand- og Redningstjenesten, Birger Thomsen, og fortsætter, -Denne form for brandberedskab er selvfølgelig ikke det optimale, men vi gør hvad vi kan for at få det bedst mulige ud af de midler og personel, der er stillet til rådighed.

Flyverspecialist og automekaniker ved Jordmaterielværkstedet, Bjarne Karlsen, siger om sit nye 'ekstrajob', -Efter at vi er kommet over perioden med de manglende informationer, så fungerer det godt. Vi har et godt samarbejde med folkene på brandstationen, og vi er ved at blive dus med køretøjerne. Jeg har indtil nu haft én uges vagt under natflyvning og det fungerer, som det skulle. □

DYNAMIC MIX

Verdens smarteste oppakning

Tilpasning af udrustning i eksotiske omgivelser. Så vidt vides, er det første gang, der er undervist i samling af personlig udrustning med palmer i baggrunden.

-Dette er verdens smarteste og mest gennemtænkte oppaknings-system! mente en af deltagerne i DYNAMIC MIX. Han var i færd med at lære Oppakningssystem model 96 at kende. Andre var af den opfattelse, at sjældent har dansk forsvar tænkt sig så godt om.



Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Indøvning i at samle det nye Oppakningssystem model 96, eller bare M/96, ved kanten af en swimmingpool, og med viftende palmer i baggrunden, medens den syditalienske sol bager ned. Det må da være enhver soldats drøm.

Drøm eller ej, den øjeblikkelige virkelighed var, at oversergent H. Kvist fra Flyvestation Skrydstrup's Stationssektion, var i gang med at kontrollere, at alle havde fået de genstande, der høre til M/96 oppakningssystemet. I løbet af de næste to timer demonstrerede og forklarede han sig, på meget forståelig vis, igennem de mange dele med betegnelser som, -Bærestykke, skulder-, forbindelsesstykker, hylster til enkeltmands-

forbinding og meget mere. En del af terminologien var kendt fra det gamle udrustningssystem, men mange betegnelser var nye.

Det er gennemtænkt

På bagsiden af genstandene er der syet en lap på, hvor navnet på genstanden står. Alle kan nu følge med. Tager vi begrebet F1+, så dækker det over, at rygsækkens to sidelommer, med to lynlåse i hver side, lynes fast til rygsækken. Er lynlåsen gået i stykker, kan sidelommerne sættes fast ved hjælp af spænder. Hermed kan rygsækken og sidelommerne til sammen rumme over 100 l. Hylstret til enkeltmandsforbindingen skal nu placeres på venstre skulderrem og behøver ikke at sidde og klemme ind i skridtet i lommen foran på kampuniformen.

De to bærestykker er udformet så vægten af udrustningen fordeles bedre. Glem alt om de gamle webbingremme der sad og gnavede ned i kødet. Blev de våde var det ren totur. De nye bæreseler krymper ikke i regnvejr.

Det passer

Udtryk som, -Det passer ikke! Eller, -Det kan ikke lade sig gøre! måtte Kvist afvise gang på gang. Velfærdsbefalingsmanden, seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen var meget sikker på, at der ikke var plads til den sidste taske, der skulle spændes på livremmen inden skyttepåkædningen var sat sammen.

-Nu skal du se, sagde Kvist, venligt forklarende. Jobbe så til, og det gik som Kvist havde sagt. -Har du ellers nogen kommentarer? Ville Kvist vide. -Nej, svarede

Rockerkrigens indtog på flymuseet

Jobbe, ikke ud over at sige pænt tak.

Den nye hjelm stillede krav til fingerkræfterne. Det gammelkendte hjelmnet er skiftet ud med et hjelmovertræk med en kraftig gummikant. Aldrig mere skal man se hjelmnet der flager til alle sider og ikke er til at få til at sidde ordentlig fast. Hjelmen er konstrueret i tre størrelser - den gamle vending omkring militær udrustning. -Det passer! er ved at blive til virkelighed. Den nye hjelm vejer næsten det samme som den gamle. Når talen falder på pasform og tyngdepunkt, er den nye hjelm en forbedring af klasse. Sidste nyt er dog, at samtlige op mod 20.000 hjelme skal sendes tilbage til den franske leverandør og males om. Malingen tåler ikke stød. Falder malingen af, blotlægges det beskyttende kevlarlag, som så nedbrydes af vejret og UV-strålingen.

Konklusion

Der er endnu en del ansatte i flyvevåbnet, som husker den tidligere personlige udrustning, vi nævner i flæng: Kortskaftede sløvler, gamacher, der ikke var til at få til at sidde. Kradsuldsuniformer, der sugede vand som trækpapir. Drejlsuniformer, forvaskede og forslidte og næste ikke til at skure rene på trods af brug af gulvskrubbe og brun sæbe. En flyverpjækkert, der kunne suge 4-5 liter vand på en god regnvejrdag. Alt dette er med den nye kamp- og funktionsuniform model 1983 en saga blot. Det samme er webbingremme- og tasker med implementeringen af oppakningsystem M/96. De der må vente på at få den nye udrustning har noget at glæde sig til. Men ting tager tid, og her i Italien, tager det somme tider meget lang tid. □



Forfatteren, flyverspecialist P.S. Clemmensen, der pludselig troede sig forfulgt af kriminalpolitiet, fotograferet ved det smukkeste jagerfly det danske flyvevåben nogensinde har fløjet med, Hawker Hunter F. Mk. 51., halenummer 401. Leveret den 31. Januar 1956 og udgået af tjeneste den 31. Marts 1974. Den 31. Maj 1988 blev flyet opstillet på Danmarks Flymuseum.

At Rockerkrigen skulle få indflydelse på flyverspecialist P.S. Clemmensens hverdag, var nok det sidste han havde drømt om. Det sørgede Kolding Kriminalpoliti imidlertid for.

Tekst: Flyverspecialist P.S. Clemmensen, Våbenmaterielværkstedet, Flyvestation Skrydstrup
Billede: Flyverspecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup

Marts måned 1997 blev jeg ringet op af Kolding Kriminalpoliti. "Tak skal du have, hvad har jeg nu lavet?", tænkte jeg.

Politiassistenten begyndte at udspørge mig om alt muligt angående 20 mm ammunition og om,

hvordan sådan noget blev antændt i en F-16 kanon, og hvordan sådan en kanon virkede, og ligeledes hvordan den blev drevet. Samtidig blev jeg udspurgt tilsvarende om kanonen fra en F-104 Starfighter.

Når man taler med sådan en person, kommer alle forsvarsmekanismer i aktion, og jeg mener ikke at have svaret ret meget, men han sagde dog tak for oplysningerne.

Efter ca. 3 minutters betænkningstid og en samtale med MJ V.E. Aremark, ringede jeg tilbage



til politistationen i Kolding og spurgte efter politiassistenten. Han sad kun og ventede på at jeg skulle ringe tilbage, og så kom historien og baggrunden for hans opringning, nemlig **ROCKER-KRIGEN!**

Fare for våbentyveri!

Man var bange for, trods TV overvågning og alarmsystemer, at rockerne ville stjæle våben (store våben) fra Danmarks Flymuseum i Billund. Jeg prøvede efter bedste overbevisning at forklare ham, at våben til fly, selv monteret på en affutage i en lastbil eller lignende, ikke kan anvendes. Eksempelvis er der så meget rekyl i en M61 kanon, at den vil rive ladet af en stor lastvogn, og for overhovedet at få kanonen til at skyde, skal der bruges en 17 kW generator til at få kanonen til at rotere og trække fødesystemet, der bringer granaterne ind i kanonens kammer, men det hjalp ikke noget.

Resultatet blev, at Våbenværkstedet på Flyvestation Skrydstrup indvilligede i at fjerne den M61 kanon, der stod indendørs på udstillingen i Mobilium og gøre den "kold".

Denne kanon, viste det sig, var blevet konserveret af "ikke fagfolk", nemlig af fanger fra Sønder Omme Statsfængsel.

Vi tog derfor kanonen med hjem, hvor den så fik den helt store tur, ny fosfatering og kon-

servering. Vi fandt også i "systemet" nye og defekte dele fra gammel tid som vi monterede, så den blev komplet.

Men som sikkert alle ved, når man rækker f..... en finger, så tager han hele armen.

Pludselig væltede der skrivelser ind ad døren. Nu skulle alle kanoner ud af samtlige fly som stod i Mobilium nemlig...

- 2 stk. 30mm Aden fra Draken
- 4 stk. 30mm - - Hunter
- 2 stk. 20mm M39 - TF-100F
- 4 stk. 20mm Hispano SAAB J-29 Tønden
- 1 stk. 20mm M61 fra CF-104G

Hjælp fra "Team Tordenjet"

Jeg tog en snak med pensioneret major A. C. Larsen (JOE) for at høre om de gamle "pensionister" ville give en hånd med til demontering af kanonerne. Det ville de meget gerne, så da jeg kom til Billund en onsdag kl. ca. 09.00 var de næsten færdige med de fly, som man kunne komme til, så: "Du må komme igen om en uge og få de sidste," blev der sagt. Bilen blev læsset ca. kl. 11.00 og så ville jeg køre hjem, men nej nej: "Nu skal vi ind og spise, og så skal vi høre hvordan det går på flyvestationen". Højt smørrebrød, ostemadder, øl, kaffe og mange historier fra gamle dage blev der fortalt, og hvis ikke B.A.

Ørsted havde sagt "arbejdet kalder" havde de nok fortalt røverhistorier endnu.

Onsdagen efter gik på samme måde, men da begyndte vi bare at snakke mens vi demonterede de sidste kanoner. Det er en dejlig oplevelse, at arbejde sammen med de "gamle" igen.

Og hvad så?

Alle disse gamle våben 30mm Aden, 20mm M39, 20mm Hispano, maskinkanoner, har jeg aldrig haft med at gøre, men lidt T.I. (teknisk instruktioner) på flyvåbenudstyr (2-3 stk.), har vi da fundet, så man er ikke helt på bar bund.

Alle delene fra diverse våben er sendt til overfladebehandling på Hovedværksted Aalborg, og nogle dele bliver malet her på flyvestationen, så må vi prøve at få det hele samlet igen.

Hvor de forskellige våben skal hen efter samling er endnu uvist. Alle historikerne vil have dem i flyene igen, men det vil politimesteren ikke endnu. Vi har endnu ikke overbevist ham om, at de ikke kan bruges, idet vi har fjernet nogle vitale dele fra våbnene.

M61 kanonen på stand i halten, er sat op igen, så en opløbning er måske på vej, andet ville også være synd. □

Hærens Flyvetjeneste har fået nyt heraldisk mærke

Tekst seniorsergent

F.K. Laursen

Foto Overkonstabel af 1. grad
S.T. Sørensen

Hærens Flyvetjeneste (HFT) har af Hendes Majestæt Dronningen fået godkendt eget afdelingsmærke.

Mærkets hovedmotiv er en venstrevendt glente omkranset af to opadvendte laurbærgrene besat med seks røde bær på venstre og fem røde bær på højre laurbærgren, og foroven prydet med den reglementerede danske krone. Nederst smykkes mærket med Kong Frederiks kronede navnetræk, idet enheden oprettedes i hans regeringstid.

HFT fejrede sidste år sit 25-års jubilæum, hvilket også var anledning til indførelse af det nævnte nye mærke.

Mærket vil desuden være at finde som motiv på enhedens repræsentationsskjold, som logo på officielt brevpapir og i andre sammenhænge, som kendetegn for HFT.

HFT betragter godkendelsen af det nye afdelingsmærke som en skelsættende begivenhed for enheden og håber enhedens personel vil bære dette med stolthed som særligt kendetegn for hærens flyvende enhed. □



Hærens Flyvetjenestes afdelingsmærke er udført i matteret messing. For at fremhæve glenten fremstår denne forsølvet.



HFT repræsentationsskjold. Bundfarven er i venstre side dueblå som symbol på tilknytningen til himmelhvælvet. Højre side er grøn for at illustrere tilhørsforholdet til det grønne landskab og dermed til hæren. På skjoldet står enhedens navn samt dens valgsprog på latin VIDEMUS ET PUGNAMUS, hvilket betyder "Vi ser (observerer) og vi kæmper."

Anmeldelse

Danske Militærfly

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Per Thorup Pedersen har sendt en revideret udgave af sit opslagsværk "Danske Militærfly" på gaden.

Man kan som læser kun blive benøvet over den mængde viden om danske militærfly han har samlet fra 1912 og til dato. Her er al den viden der har kunnet opdrives om, hvornår disse fly er anskaffet, hvornår de er produceret, hvor de har fløjet og deres videre skæbne i dansk forsvar. Alle kendte fly er med, fra 'Mågen' modtaget den 4. november 1912, og som havarerede på Kløvermarken den 2. marts 1913. Vi får også at vide, at motoren efter havariet blev solgt til hæren. Det sidst anskaffede fly, Grumman

American Gulfstream, halenummer F-400 er også medtaget i værket, men under bemærkning er uddybes leje/ejerforholdet.

Bogen er delt op i afsnit om Marinens Flyevæsen, Hærens Flyvetropper og flyevåbnet. Et afsnit om havarier, flyevåbnets vrage og flyrester (Wrecks&Relics). En krydsreferenceliste, svævefly og, som rosinen i pølseenden en gennemgang af havarier med militære fly. Det første havari, der er omtalt, er Ørnens den 2. oktober 1913, hvor premierløjtnant Thiele under sin luftdåb havarerede med flyet ved et styrt fra 15 meters høje. For den, der ikke er specielt interesseret i flydata, er dette kapitel uhyggelig, men også spændende læsning, forfattet i et sprog som alle kan læse og forstå. Forfatteren henfalder ikke i overdreven grad til brug af forkortel-

Anmeldelse

De danske militære flyvestyrkers udvikling 1910-1940

Af seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

Der er over årene udgivet en del bøger om dansk militær flyvning, fra dengang militær flyvning foregik, i det der senere er blevet betegnet som: cykelstel betrukket med lærred.

Ingen har tidligere udarbejdet en videnskabeligt analyse af de danske flyvestyrkers udvikling fra den første spæde begyndelse til 1940.

Cand. phil. Paul E. Ancker, hjemsendt major og eskadrillechef, med mere end 5.000 flyvetimer bag sig i flyvevåbnet, og med flyvernavnet POL, har udgivet

ser, i det omfang det sker, er der en liste over dem foran i bogen. For dem, der interesserer sig for forsvarets fly gennem tiderne, er det næsten et 'must' at eje denne bog.

Bogen er ikke en 'bog', men et ringbind i A-4 størrelse med 203 sider. Ringbindet er hvidt.

Forsiden er prydet med et af Thorup Pedersens egne billeder af Eskadrille 721's C-130 Hercules, halenummer B-678. På bindets ryg er trykt i rødt: 'Danske Militærfly'. Prisen er 300.00 kr. der er ingen rabat til tidligere købere, som dog kan spare 50.00 kr., hvis de kun ønsker indholdet tilsendt. Bogen kan købes ved at sende en check til Per Thorup Pedersen, Pontoppidansvej 9, 9700 Brønderslev.

værket "De danske militære flyvestyrkers udvikling 1910-1940", hvor han dokumenterer en virkelighed, som til tider kan virke rystende.

Emnet "Den luftmilitære teoriudvikling" i århundredets anden og tredje årti behandles i bogens begyndelse.

Han behandler en af de helligste og nødvendigste problematikker, der i dag kendes i den militære flyvning, -Flyvesikkerheden, og påviser, hvor lemfældigt dette i bogstaveligste forstand, dødsens alvorlige, emnet blev behandlet, hver gang på grund af jalousien mellem de to værn. Han beskriver også politikernes stædige holden fast ved neutralitetspolitikken, som jo virkede så udmærket under 1. Verdenskrig.

Som læsningen skrider frem, stiger respekten for de mænd, der i hverdagen stred for at bevare et luftforsvar under næsten umulige politiske odds. Selv i datiden var der folk, som fandt udviklingen uheldig, i en artikel i Aalborg Stiftstidende den 23. august 1936

skrev forfatteren Emil Bønnelycke, "Luftmarine-Stationen i Ringsted" er stedets officielle navn. Et skummelt ramponeret skur ud mod vejen, ynkeligt og forfaldent, skal forestille noget i retning af et reparationsværksted. Bønnelycke læser og påskriver den regering, der lader sit luftforsvar forfalde på den måde, og kalder det "Ynk!".

Et videnskabeligt værk på 358 sider og med 54 sider noter, skulle være nok til at skræmme enhver ordinær læser væk. Sådan er det ikke i dette tilfælde. POL fører sine læsere ind i problematikken omkring de danske flyvestyrkers opbygning fra 1910 og til 1940. Både de militære og politiske aspekter belyses indgående. Læseren får et, til tider, rystende indblik i rivaliseringen mellem Hærens Flyvevæsen og Marinens ditto.

Bogen er den første af et værk på tre bind. Bind to forventes at udkomme i år og bind tre i år 2000.

Bestillingskupon:

De danske militære flyvestyrkers historie

Undertegnede bestiller herved _____ eksemplar(er) af bogen "De danske militære flyvestyrker 1910-1940. Pris 190.00 kr. plus 26.75 for porto, i alt 216.75. (Normalpris 250.00 kr. + porto)

Sendes til: Odense Universitetsforlag, Campusvej 55,
5230 Odense M.

Navn: _____

Adresse: _____ Postnummer: _____

By: _____

Sidste Draken F-35 grounded

Dengang det lykkedes for Scandinavian Historic Flight (SHF), og det vil primært sige gamle Draken-teknikere på Flyvestation Karup, at få lov til at holde en tosædet Draken, halenummer AT-158, flyvende, var de ikke et øje tørt. Der har i hele perioden, hvor AT-158 har fløjet, været problemer omkring økonomien, organisation og kompetence, hvilket vanskeliggjorde arbejdsforholdene for de involverede. SHF skylder nu for både husly på Flyvestation Karup og et større beløb for brændstof. Flyvematerielkommandoen (FMK) har i konsekvens

af den manglende betaling sendt beløbet til inkasso. Den anden konsekvens er en opsigelse af udlånsaftalen mellem SHF og FMK. Afdelingsleder i FMK Sekretariatssektion, Handelsafdelingen, siger til FMK's blad SET & SKET, -Det var en helt klar betingelse for at låne flyet, at SHF selv betalte alle udgifter til at holde det flyvende. Det har aldrig været meningen, at vi skulle binde penge i det. Vi har endda fået klar besked om, at det kun kunne udlånes på den betingelse, at flyvevåbnet ikke selv fik udgifter til drift og vedligeholdelse.

AT-158 fløj sidste gang den 15. august 1996, hvor der blev fløjet opvisningsflyvning over Randers. Flyet startede og landede på Flyvestation Karup. Det blev ført af flyverløjtnant 1 Robert Sørensen (RØT), der i øvrigt har fløjet over 2000 timer i typen. I bagsædet sad P.F. Vistisen.

Som udenforstående kan man kun ærgre sig over, at det ikke lykkedes at holde et af flyvevåbnets mest markante jefly flyvende.

**tekst: seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**



Flankeret af en LYNX fra Søværnets Flyvetjeneste til venstre og en Douglas A-26B Invader bombefly th. står TF-35 Draken, halenummer AT-158, på Static Display på Flyvestation Tårstrup. Det airshow, der skulle have været en kassesucces druknede i regn - den første pind til ligkisten for AR-158, mange skulle følge. (foto s-n)

Kronprins Frederik til flyvevåbnet

I de sidste dage af 1997 gik der forlydender i dagspressen om, at Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik, efter tre år i søværnet, Frømandskorpset, muligvis skal overføres til flyvevåbnet for at blive elev på Flyveskolen på Flyvestation Karup. Stadig ifølge dagspressen kan kronprinsen så få sin drøm om at lære at flyve redningshelikopter Sikorsky S-61A-1 opfyldt.

Forlydenderne afvises af Kronprinsens hofchef, Per Thornit, som siger til aviserne, at der ikke foreligger noget endeligt om, hvad Kronprinsen skal foretage sig efter frømandskorpset.

Presseofficer ved Flyvertaktisk Kommando, major Frede Vester Hansen siger, at der i nogen tid har været tale om, at Kronprinsen kommer til flyvevåbnet, og, at man, med tilpasninger, har en

uddannelsesplan klar for ham.

Tidligere har Hendes Majestæt Dronning Margrethe II gennemgået, det nu nedlagte, Kvindeligt Flyverkorps befalingsmandsuddannelse og i 1968 gennemgik Hans Kgl. Højhed Prins Henrik flyvevåbnets Flyveskole på Avnø.

**tekst: seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**

Liberator EV-947 fisket op af havet

Mandag den 28. april 1996 blev vi i Kvalitetsstyringssektionen på Flyvestation Aalborg ringet op af Flyvertaktisk Kommando angående en flymotor og en propel, som var bragt ind til Hirtshals havn.

Dagen efter tog jeg til Hirtshals for at se på delene. Det viser sig, at der var tale om en 14 cylindret Pratt&Whitney stjernemotor på 1200 hk. med tilhørende propel, fundet på en position ca. 55 km. sydvest for Hirtshals.

Motor og propel stammede fra en Liberator B-24, som var et firemotorers bombefly med en 10 mands besætning. Det havde en bevæbning på 10 stk. maskingeværer og kunne medbringe en bombelast på fire tons. Flyet havde en rejsehastighed på 467 km/t. og en rækkevidde på 3380 km., hvilket gjorde den anvendelig til mange formål.

Oplysninger fra både engelske og canadiske arkiver, fremskaffet af flyarkæolog Ib Lødsen, viser, at de omtalte dele stammer fra Liberator EV-947. Den kom fra 206 Squadron, 18 Group Coastal Command, som var stationeret på RAF Leuchars i Skotland.

Den 15. juli 1944 kl. 0505 startede flyet fra Leuchars for at tage på antiubådsjagt ved den norske kyst. På en position ca. 330 km. vest for Hirtshals opda- gede flyet den tyske U-båd U-319.



I baggrunden til venstre den 14-cylindrede Pratt&Whitney motor og i front, den forholdsvis velbevarede trebladede propel fra Liberator EV-947, som styrkede ned sydvest for Hirtshals den 15. juli 1944. (Foto seniorsergent A.S. Hansen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

type VIIC/41 ført af Oberleutnant Johann Clemens. Det kom til kamp, og den tyske ubåd blev sænket, hvorved hele besætningen omkom.

Stærkt beskadedet forsøgte flyet at nå til Sverige, hvilket vi ved ikke lykkedes.

Den 4. september drev liget af den 30 årige canadiske pilot Lloyd Bemister Mollard i land ved Højen, han blev begravet på Ska-

gen kirkegård. Et andet besætningsmedlem, den engelske skytte N. Hilton blev fundet død, drivende i sin dinghy. Han ligger begravet i England. De øvrige otte besætningsmedlemmer, fire canadier og fire englændere, blev aldrig fundet.

**Tekst: seniorsergent
Finn Christensen
Materielafdelingen,
Flyvestation Aalborg**

Mere i løn - fastholdelse af piloter

Fastholdelse af flyvevåbnets piloter er blevet et politisk problem. Lige før jul sagde forsvarsminister Hans Hækkerup til TV 2, at man forhandlede med piloterne om et fastholdelsestillæg, uden at nævne størrelsen. Han omtalte også en forlængelse af tjenestepligten til 17 år. Han tilføjede, at det måtte være en rimelig tidshorison, set i lyset af, at piloterne

havde fået en uddannelse, der havde kostet ca. 10 mio. kr. Partierne Venstre og de Konservative var enige i fastholdelsestillægget. Partiet Venstre satte det til 120.000.00 kr. om året. V og K kunne til gengæld ikke gå ind for en tjenestepligtsperiode på 17 år. Den opfattelse delte kaptajn og formand for Forsvarets Pilotforening, Johan Erik Overbye, Eska-

drille 722. Han så hellere penge på bordet og bedre arbejdsforhold. Her pegede han især på de mange flytninger, som flyvevåbnets officerer udsættes for. Han gav udtryk for, at det ikke er alle piloter, der ønskede en karriere i flyvevåbnet.

**Tekst: Seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen**

Action '98



Der bliver også lejlighed til at se flyvevåbnets tjenestehunde i funktion - et indslag, der gang på gang får tilskuerne til at undres, -Hvad de dog kan få de hunde til? (Foto via FOV)

Action '98 finder sted i Messecenter Herning i dagene 15. til 17. maj 1998. Det bliver en rigtig far og søn-dag.

Over de 35.000 m², der udgør udstillingsarealet bliver der opvisninger, udfordringer til publikum og konkurrencer, hvor man kan møde hele totalforsvaret. Der bliver mulighed for at prøve feltbanen, nok mest for sønnerne, de kan også få lov at være soldat, eller brandmand i 20 minutter - det har før vist sig at være en publikumstræffer. Og hvem synes ikke, at en kamp på strålerør er festlig, -At se på!

Action '98 - Det er i Herning fra den 15. til 17. maj 1998.

Bagsiden på årets første udgave:

Vi har en god skik med at ønske hinanden godt nytår. I år har vi ladet personellet ved Flyværkstedet, Flyvestation Skrydstrup, sige godt nytår til hele flyvevåbnet. Anledningen til billedet er opgaven med at gennemgå, reparere og udføre Single Deck Phase eftersyn på den første af de fire 'nye' F-16 Fighting Falcon, som flyvevåbnet har købt i USA. Læs mere inde i bladet om den spændende opgave.

GODT NYTÅR SKP FVK



FLYNNYT

NR. 2 APRIL 1998



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør
Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

Seniorsergent, redaktør
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 55 11, lokal 7999
21 27 27 73 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)

POSTADRESSE:

FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

**LAYOUT, REPRODUKTION
& FORDELING:**

Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af
artikler til næste nummer af
FLYnyt er: 13. maj 1998.

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, biblioteker,
dagblads- og
tidsskriftredaktioner.

OMSLAG:

Det danske F-16 testfly,
halenummer ET-204, over Siera
Nevada i USA med midlertidig
kaptajn, Jens Børsting Andersen
(JØB) ved pinden. De fem flag på
halefinnen fortæller, at der er
tale om et samarbejde mellem
Belgien, Danmark, Holland og
Norge, kaldet EPAF-landene og
USA. (Foto via JØB)

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Pressetjenesten har trange kår	3
Dansk støtte til USA i Golfkrisen	5
NATO hæder til Eskadrille 543	7
Uddannelse på toppen	9
Her forældes viden ikke	10
Tirstrup lukker til tiden	12
Han brænder for Action '98	14
Her holder man kænguru i kælderens	15
Flyvning med indsnævret syn	17
Flyvevåbnets dyreste skud	20
Kommandoen får nyt hus	27
Kunst på væggene	28
Vi anmelder	29
Helikopterberedskabet fik gæster	30
Chefskifter	31
Fart redder liv	32
Han tegner flyvemaskiner	33
Litauiske piloter på jobtræning i Grønland	34
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND	36-40
Første opdaterede F-16 prøvefløjte	36
Knap så langt	36
Lockheed Martin C-130J på besøg i Danmark	36
Stigning i Flyvevåbnets Redningstje- neste aktivitet i 1997	37
De vil gerne låne ud	37
Fotografiapparat for 100 mio. kr.	38
Ny gallauniform indført i flyvevåbnets ...	38
Forbedrede anflyvningsprocedurer	39
Danske soldater transporteres med svensk Hercules	39
Mere i løn til piloterne	39
Første miljøovervågningsflyvning gennemført	40
Fire nationer undertegner milliard- kontrakt om fly	40
Læserbrev	41
Eurofighter 2000 har været i luften i 5.000 timer	42

Pressetjenesten har trange kår

Blandt flyvevåbnets medarbejdere, som tager sig af kommunikationen internt i flyvevåbnet, og eksternt til pressen, er der en udtalt frustration over ikke at kunne leve op til den enkeltes krav til sig selv om at løse opgaven godt nok. Forholdet er skabt af det man opfatter som manglende tid og personel.

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

Informationsdirektør Niels Petersen er 'presseofficer' i Falck, en koncern med 'kun' 1700 medarbejdere. Hver fredag morgen udsender hans informationskontor en nyhedsavis på fire sider, i 'Ekstrabladsformat', til medarbejderne i Falck. Noget, der ifølge Niels Petersen, er med til at holde sammen på den meget spredte virksomhed. Og, understreger han, et styringsværktøj for Falcks ledelse.

Den samme informationsdirektør sidder med ved chefmøderne og fra disse møder forbereder pressemeddelelser, som efter chefens godkendelse sendes ud til pressen. Det var, hvad han fra podiet kunne fortælle flyvevåbnets deltagere i Forsvarskommandoens Presse- og Informations-tjenestes presse- og informationskonference i januar.

Ud over Niels Petersen, blev flyvevåbnets presse- og informationsmedarbejdere præsenteret for flere meget kvalificerede foredragsholdere, som alle havde stor erfaring i emnerne internt og eksternt kommunikation. Disse indtryk fra folk i den voksende bran-

che, der handler om information og kommunikation, var medvirkende til, at flyvevåbnets deltagere i konferencen en aften efter det sidste foredrag var slut klokken 21, mødtes for at diskutere deres fælles hverdag på området.

Lidt tunge i det

Deres hverdag er en ganske anden. Flyvevåbnets presseofficerer på alle niveauer, skal løse opgaven ved siden af havende tjeneste. Oftest er det lederen af Adjudantur-sektionen, der er presseofficer. De har travlt, og nogle af dem må endda prioritere den daglige avislæsning fra. Andre opgaver skal løses først. De deltagere ikke i møder på chefniveauet, og pressemeddelelser er noget, der, citat, -Kommer ud med et tilfældighedens præg. Det bliver ikke bedre af, at chefredaktøren for Ekstrabladet, Bent Falbert, fra podiet, samme aften, havde kritiseret de samme presseofficerer for at være -En smule tunge i det! Og, ikke særlige gode til at komme med appetitvækkere til pressen.

Intern information

Den interne information fik knap så hård en medfart på mødet,



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, siger til spørgsmålet, 'Ja, vi skal oprustes! Så meget det er os muligt indenfor givne personelmæssige og økonomiske rammer.

hvor der også deltog redaktører af tjenestestedsbladene. Redaktørerne af tjenestestedsbladene savnede dog klare udmeldinger fra cheferne vedrørende arbejdstid til rådighed og i nogen omfang økonomi. De fleste har det svært med to ting. Et, -at finde bidragydere til deres blade. To, -at finde tiden i den daglige tjeneste til at løse opgaven. At personellet gerne vil læse bladene, var der ingen der var i tvivl om.

Vil gerne

Mødet var præget af et stort ønske om, og en gennemgående vilje til at løse de stillede opgaver, nemlig at gøre flyvevåbnet synligt i offentligheden, og, at informere internt. Ingen var i tvivl om, at

noget sådant vil koste penge. Mange penge. Tanken om, at Flyvertaktisk Kommando, i samarbejde med Flyvematerielkommandoen, ansatte en Informatikmedarbejder på chefniveau, som fik et antal medarbejdere til løsning af især eksterne informationsopgaver i form af kontakt til pressen, samt redaktion og opdatering af kommandoernes hjemmeside på internettet. En anden opgave kunne være udarbejdelse og opdatering af forskellige 'Handout' i forbindelse med flyvevåbnets taktiske skydninger og andre arrangementer, hvor offentligheden har adgang. Som det er nu, er de oplysninger der udleveres i forbindelse med taktiske skydninger for længst overhalet af tiden. Når det kom til debatten om, hvor pengene skal tages fra, blev der straks mere stille i lokallet.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando

Vi lader spørgsmålet, -Skal flyvevåbnet 'opruste' på informationsfronten? gå videre til chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard, som siger: -Lad mig først udtrykke min

glæde over, at flyvevåbnets medarbejdere har øje for informations-tjenesten og dens betydning for flyvevåbnet. Jeg er yderst tilfreds med de resultater der nås, resultater, der blandt andet kommer til udtryk i de tjenestestedsblade af høj kvalitet, som jeg ser på mit skrivebord.

At informationstjenestens resultater nås med forholdsvis begrænsede ressourcer er jeg helt klar over. Entusiasme hos den enkelte redaktør, skribent og hos presseofficererne ved de enkelte tjenestesteder er stor, og bliver måske ikke altid påskønnet efter fortjeneste.

Mulighederne for at ændre forholdene er i øjeblikket ikke store, det må fortsat være et job ved siden af havende tjeneste, at være informationsmedarbejder i flyvevåbnet.

Personligt ligger det mig på sinde, at alle flyvevåbnets medarbejdere er åbne overfor offentligheden og dens repræsentanter, medierne, ligesom et snævert samspil mellem presseofficeren og tjenestestedets chef er uhyre vigtigt. Det er min opfattelse, at vores generelle åbenhed er et af flyvevåbnets kendetegn, og at vi altid modtages med respekt og

generelt behandles godt af pressen. Det image kan vi takke informationsmedarbejderne for.

Oprustning

-Ja, vi skal opruste! Så meget det er os muligt indenfor givne personelmæssige og økonomiske rammer. I første omgang ikke ved at sætte flere økonomiske ressourcer - som vi ikke har - på ønskelisten, men ved mentalt at forstå betydningen af information såvel in- som ekstern. I den forbindelse må vi ikke glemme gode etablerede flyvevåbenpublikationer som FLYNYT og VEKTOR.

Flyvertaktisk Kommando vil i løbet af foråret indkalde informationsmedarbejderne fra de enkelte myndigheder til møde i FTK, hvor det vil være målet at drøfte de problemer, den enkelte pressemedarbejder er udsat for i hverdagen, og naturligvis, hvordan vi kan afhjælpe eventuelle problemer. Hvis muligt, vil jeg selv give en orientering om, hvad flyvevåbnet forventer sig af fremtiden, og hvad jeg forventer bliver flyvevåbnets informationstemaer inden for den nærmeste fremtid. □

Åbent hus på Flyvestation Værløse

Søndag d. 14. juni 1998 fra kl. 10 til 16.



**Få flere oplysninger hos:
Presseofficeren tlf. 44 89 31 44
Telefonavisen tlf. 44 89 55 89
www.fsnvaer.dk**

Golfkrisen

Dansk støtte til USA i Golfkrisen

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

I weekenden 13. til 15. februar gik den politiske debat højt omkring eventuel dansk deltagelse i blandt andet USA's og Storbritanniens planlagte militære straffeaktion mod Irak. Hensigten med truslerne var, at få diktatoren Saddam Hussein til at efterleve FN's 14 resolutioner om inspektion af hans våbenlagre, og formodede fabrikker til fremstilling af bakteriologiske og kemiske våben.

Allerede fredag den 13. februar var forsvarschefen general Christian Hvidt (VIT) på TV for at udtale sig om sagen. Dagen efter kunne Morgenavisen Jyllands-Posten citere 'Forsvarets top' for at sige følgende, -Forsvarets top peger på F-16 kampfly, som det bedste militære bud. VIT blev citeret for at skulle have sagt, -Jeg, general og tidligere jagerpilot anser F-16 kampfly som det bedste og mest synlige bud på et dansk bidrag til en kommende USA-ledet offensiv mod Irak'. I samme avis søndag den 15. undrede general Hvidt sig såre over, hvor de udtalelser kom fra, eftersom han, ifølge sit indlæg i bladet ikke havde talt med journalisten. Der er imidlertid ingen tvivl om, at regeringen og Forsvarskommandoen var inde i en intens snak om, hvad dansk forsvar kunne bidrage med i den givne situation.

Politisk frem og tilbage

Afhængig af, hvilket politisk parti, der stod bag, kom partiernes talsmænd med allehånde bud på, hvad Danmark kunne bidrage med. Lige fra en eskadrille F-16 til et felthospital, eller til at holde sig helt væk. Over weekenden fik

Ikke siden den tyske besættelse den 9. april 1940, har fly fra flyvevåbnet været så tæt på at komme til at deltage direkte i krigshandlinger, som da USA den 13. februar 1998 opfordrede Danmark til at støtte et eventuelt angreb mod Saddam Husseins Irak. Eskadrille 721 har dog ikke været forskånet for at deltage i krigslignende operationer flere gange.

Billedet her er taget på Billund Lufthavn i 1992, da Eskadrille 721 skulle af sted til Sarajevo med mad og medicin til den belejrede by.

udenrigsminister Niels Helveg Pedersen bragt debatten ned til, -Vi sender noget militært, uden at de skal blande sig direkte i kampene. I løbet af mandag den 16. februar blev det til, at eskadrille 721 skal stille med et C-130 Hercules transportfly. I TV-avisen om aftenen bekræftede udenrigsministeren, at det var korrekt, at man ville forelægge Folketinget, at en C-130 med 33 mands besætning, blev stillet til rådighed for styrken i Golfen, hvis USA besluttede sig til at bombe Irak.

Regeringen tilsluttede sig forslaget om, i givet fald, at sende en C-130 til støtte for operationerne mod Irak. Mandag den 17. februar blev forslaget lagt frem til beslutning i Folketinget, og vedtaget med stort flertal.

Chefen for Flyvestation Værløse, oberst Poul Bauer-Jensen, kunne samme aften fortæller TV-stationerne, at de 33 mand, der skulle deltage i operationerne var udpeget. De 33 mand fordelte sig



på henholdsvis flyets besætning, teknikere og forsyningsfolk. Alle var blevet spurgt om de ville med. Ingen havde takket nej. Man ønskede ikke fra flyvestationens side at oplyse deltagernes navne, for, som obersten sagde, -Der er jo dem, der ikke synes, at det er en god ide, at Danmark deltager i operationen.

En af eskadrillens teknikere blev af TV2 spurgt om, hvad han mente om måske at skulle flyve i krigszonen, svaret lød tørt og kontant, -Der er det jeg har meldt

mig til, og i mere end 20 år vidst, at det kunne blive aktuelt, og derfor gør jeg mig ikke flere tanker om det.

For de, der ikke kender så meget til Eskadrille 721's hverdag, skal det tilføjes, at eskadrillen adskillige gange har fløjet forsyninger ind til områder, der bestemt ikke kunne betegnes, som fredelige.

Ude omkring i verden blev det noteret, at Danmark havde sagt ja til at støtte sine allierede. Så langt væk som på Fiji-øerne kunne man i The Sunday Times den 15 februar læse, at præsident Bill Clintons sikkerhedsrådgiver, Sandy Berger havde udtalt, at Danmark var med blandt de lande der støttede operationen.

Hektiske dage

Folketingsbeslutningen, nummer B114, som blev vedtaget den 18. februar, satte for alvor gang i forberedelserne i flyvevåbnet. Først udstedte Flyvertaktisk Kommando (FTK) en operationsordre, hvoraf det fremgik, at Eskadrille 721 skulle klargøre en C-130 Hercules, halenummer B-679, til deltagelse i operationen. Eskadrillen skulle stille med 31 mand, fordelt på to fuldt operative besætninger til flyet. Et teknikerteam bestående af otte flymekanikere. Hertil kom syv mand til støttefunktioner, en læge og en sanitetsassistent. FTK ville selv stille med to forbindelsesofficerer. Alvoren i opgaven blev understreget af, at der skulle medbringes våben og skarp ammunition. Da ingen var i tvivl om, at flyet ville blive stationeret i et område, der kunne rammes af irakiske SCUD missiler, som kan medføre kemiske våben, indeholdt ordren også besked om, at der skulle udleveres krigsmæssigt ABC-udstyr. Ingen detalje blev overset i operationsordren, fra kommandomæssige forhold, over lønafregning til genforsyning med reservedele. Fly og personel blev sat på 48 timers beredskab, det vil sige, at det i løbet af 48 timer efter et amerikansk 'Go', skulle være på vej til Golfområdet.

Værløse fik travlt

På Flyvestation Værløse blev der

hurtigt arrangeret genopfriskende undervisning i, hvordan man beskytter sig selv mod angreb med kemiske kampstoffer og i at skyde. Hertil kom, at deltagerne skulle gennemgå en helbredsundersøgelse og vaccineres.

Vi har talt med chefen for Eskadrille 721, major T.T. Hansen (HUA) som sagde, -Helt menneskeligt set, ville vi alle helst være fri, hvad jeg tror man forstår. Når det er sagt, så var det en glæde at konstatere, at der blandt personalet i eskadrillen var en bred forståelse for, at det var en opgave der skulle løses. Opgaven synes jo heller ikke forskellig fra de operationer vi har været involveret i det tidligere Jugoslavien.

HUA fortæller, at han med glæde konstaterede, at alle der stod på tjenestelisten til den næste tur, som altså kunne blive mere dramatisk end forventet, sagde ja til at deltage. -Der var ingen, der mente, at det burde andre i eskadrillen tage sig af, siger han, og fortsætter, -Jeg er stolt over den professionelle holdning alle har haft til opgaven, alle har arbejdet effektivt og samlet om at løse den.

Vi talte med HUA den 27. februar, hvor eskadrillen stadig var på 48 timers beredskab. -Det forhold kører lige nu videre, men det er ingen hemmelighed, at vi håber missionen bliver afblæst.

Fly klar på 48 timer

Når de danske C-130 Hercules flyver rundt i verden med gods og passagerer i dyb fred, er de ikke udrustet på samme måde, som hvis der er mulighed for, at der bliver skudt på dem.

Flyvematerielkommandoen (FMK) fik derfor travlt med at få ændret konfigurationen på de to fly, som hurtigst muligt skulle være klar til at flyve til Den Persiske Golf. Om dette arbejde siger chefen for FMK, generalmajor V.D. Nielsen, -Personellet både ved Hovedværksted Værløse og Flyvestation Værløses Flymaterielværksted sagde med det samme ja til at tage overarbejde, og arbejdede i treholdsskift for at få flyene klar. De har udført et fremragende stykke arbejde på meget kort tid. Vi skulle have ændret konfigurationen på de to fly, såle-

des at blandt andet sæderne til besætningerne fik beskyttelse mod beskydning. Der skulle også indbygges identifikationsudstyr, IFF (Identification Friend or Foe) og kommunikationsudstyr, så man kunne tale med sine samarbejdspartnere i det område, hvor flyet ville blive stationeret, og holde forbindelse hjem til Danmark.

Ved redaktionens afslutning den 11. marts var Eskadrille 721's personel fortsat på 48 timers beredskab.

Skudt på før

I 1961 havde Eskadrille 721 et detachment i det daværende Belgisk Kongo. Det var dengang transportflyet hed C-47 Dakota. FN gjorde sit til at skabe ro i den urolige koloni, som belgierne havde siddet på i mange år.

Pensioneret seniorsergent H.P. Jensen, som dengang gjorde tjeneste i Eskadrille 721, bor i dag i Randbøldal, ved Vandel, fortæller, at der flere gange blev skudt mod eskadrillens fly, eller besætningerne blev direkte truet. -Engang havde vi fløjet en højtstående politiker og hans familie ind til en lille flyveplads i junglen. Da vi skulle starte igen, stod 30 soldater fra den congolesiske regeringshær og ville med. Da vi opererede under FM mandat, forklarede vi dem, at vi ikke måtte tage dem med. Det interesserede dem ikke, i stedet understregede de alvoren i kravet ved at stille et russisk maskingevær op foran flyet, og rettede det mod os. Kaptejn Hermansen og jeg blev enige om, at det nok var bedst vi tog nogle af dem med. Alle 30 ville med i flyet, der aldrig var kommet i luften, hvis vi ikke havde fået de 17 af dem ud igen. Han husker turen til Belgisk Congo, som barsk, men også med mange morsomme indslag. □

Luftværnsgruppen

NATO hæder til Eskadrille 543

Næstkommanderende ved de Allierede Styrker i NATO's Centralregion, Air Marshal Anthony Bagnall, Royal Air Force, overrakte den første mandag i marts, ved en parade hos Eskadrille 543, Højrup på Stevns, NATO's anerkendelse af en ekstraordinær indsats under den taktiske evaluering i Tyskland sidste år, til chefen for Eskadrille 543, major Henrik 'Herluf' Larsen.



Paraden blev overværet af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, i midten, der her lykønsker chefen for Eskadrille 543, major Henrik 'Herluf' Larsen med udmærkelsen. Fra v. er det chefen for HAWK Øst og detachementschef for udrykningsstyrken, oberstløjtnant Jørgen Due, chefen for Luftværnsgruppen, oberst Hans Nielsen og næsten gemt bag major Larsen, Deputy Commander-in-Chief Allied Forces Central Europe, Air Marshal Anthony Bagnall (Royal Air Force).

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Sneen væltede ned over det ganske land. Antallet af bekymrede miner hos dem, der skulle deltage i paraden ved Es-

kadrille 543 i Højrup på Stevns tog til i styrke. Kunne alle nå frem til tiden? Det kunne de, næsten. Klokkeren 11 skinnede solen over Stevns. Eskadrille 543, som er den eneste eskadrille i flyvevåbnet, der deler grundstykke med Fyr- og Vagervæsenet, og har et fyrtårn stående lige op ad hegnet,

kunne notere, at fyrtårnet lyste hvidt i solskinnet, og splitflaget var strakt helt ud i den kraftige blæst.

Paraden bestod af 'sammenbragte børn' fra de fire HAWK eskadriller på Sjælland, chauffører fra Eskadrille 580, bevogtningspersonel fra Bevogtnings-



Det var en stolt chef for Eskadrille 543, major Henrik 'Herluf' Larsen, der her modtager NATO's anerkendelse af den ekstraordinære indsats under den taktiske evaluering i Husum, Tyskland, sidste år, af Deputy Commander-in-Chief Allied Forces Central Europe, Air Marshal Anthony Bagnall (Royal Air Force).

delingen, begge fra Flyvestation Værløse samt personel fra HAWK Afdeling Øst i styrken. Eskadrille 543 er operatøren i udrykningsstyrken (RRF), det vil sige den der leverer det meste personel og i øvrigt har ansvaret for uddannelse og organisation.

Paradepladsen var ryddet for sne, og man var klar til at stille op. Snefaldet, der havde været endnu kraftigere nordpå mod Skalsstrup, forsinkede dog air marshal's ankomst. Nervøs trippen og venten.

Mennesket det vigtigste

Fra sidelinien overværede chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K. E. Rosgaard, chefen for Luftværnsgruppen, oberst Hans Nielsen og chefen for HAWK ØST og detachementschef for udrykningsstyrken, oberstløjtnant Jørgen Due, at Air Marshal Anthony Bagnall inspicerede paraden sammen med major Henrik 'Herluf' Larsen. Bagnall tog sig tid til at veksle nogle ord med flere af paradedeltagerne. Blandt tilskuerne til paraden var også major Kim Riebert Hansen, som var chef for Eskadrille 543 under den taktiske evaluering i Tyskland.

I sin meget korte tale sagde Air

Marshal Anthony Bagnall, -Efter murens fald i Berlin, er det stadig vigtigt, at vi opretholder et vist beredskab. Vi kan købe lige så meget avanceret udstyr vi vil, men i den sidste ende er mennesket den vigtigste ressource vi råder over. I har med jeres indsats under den taktiske evaluering i Tyskland sidste år, bevist hvad menneskelig indsats betyder. Det er mig derfor en glæde og ære at overrække jer NATO's anerkendelse for den indsats. En anerkendelse, der uddeles meget sjældent, understregede han. Herefter overrakte han det fysiske tegn på anerkendelsen som havde følgende tekst:

Allied Forces Central Europe
Commendation by the
Commander-in-Chief Allied Forces
Central Europe
Award to
543 Squadron
in recognition of their excellent
performance during the Rapid
Reaction Force
Operational Evaluation completed
June 1997
Dieter Stöckmann
General
German Army
Commander in Chief
Februar 1998

Glad og stolt

Henrik 'Herluf' Larsen siger efter overrækkelsen af anerkendelsen til FLYNYT, -Vi er naturligvis meget stolte over den fornemme anerkendelse fra NATO, ikke mindst, at chefen for de allierede styrker i Centraleuropa (AFCENT) afsætter tid til at overrække denne ved en parade som i dag. Jeg nærer stor respekt for både stampersonel og officerer, der indgår i reaktionsstyrken, og som altid loyalt yder en særdeles solid indsats. Også opbakningen fra alles familier er bemærkelsesværdig. Der er trukket store vekslers på det privatliv, der er en forudsætning for enhver succes.

Han siger endvidere, at han er glad for, at NATO har fokuseret på Eskadrille 543's Reaktionsstyrke, og han betragter anerkendelsen, som en belønning for alt sliddet. - Resultatet af den operative evaluering viser med al tydelighed, at flyvevåbnet, herunder Luftværnsgruppen, har evnet at tilpasse sig ændrede opgaver og krav efter Murens fald. Set i lyset af den seneste udvikling i Golfområdet må det være rart for flyvevåbnet og dermed forsvaret at vide, at det ved en eventuel udsendelse af styrker i internationalt regi, ikke er et spørgsmål om, hvorvidt disse styrker kan udsendes, men mere et spørgsmål om, hvilke enheder, der skal anvendes.

Eskadrille 543 Reaktionsstyrke har således endnu engang levet op til Luftværnsgruppens motto: Semper Paratus Altid Rede. □

Flyvestation Skagen

Uddannelse på toppen

Af kaptajn B.K. Nielsen, Eskadrille 601-U

Fredag den 13. februar 1998 fejrede man elev nummer 2500 på Flyvestation Skagen (FSNSKA). Chefen for FSNSKA, major Michael Bygholm, overrakte et diplom fra Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG), samt et specielt fremstillet skjold til flyveroverkonstabel Dan Bygum Jensen, der selv er tjenestegørende ved flyvestationen. Dan Bygum Jensen gennemgik et våbenassistentkursus ved Eskadrille 601-U (ESK601-U), hvis primære opgave er at tilrettelægge og gennemføre KVG centraliserede operative uddannelsesvirksomhed.

Epokegørende hændelse

En epokegørende hændelse i FSNSKA tilværelse indtrådte den 1. november 1982, da den daværende Kontrol- og Varslingsskole blev flyttet, fra Kagerup i Nordsjælland, til Skagen som led i de dengang planlagte nedskæringer. Skolen blev omdøbt til ESK601-U, hvor U står for uddannelsesdelingen. Stationens hverdag blev således forandret. Ud over at stationen blev udvidet med en mindre deling på 9 personer, fik man nu også et stigende antal elever og kursister hele året rundt.

Kurstyper

En overvejende del af kurserne ved ESK601-U har til formål at give operativt personel ved KVG, inden for alle personelgrupper, det teoretiske grundlag for at kunne blive videreuddannet til at varetage en praktisk operativ funktion. Der afvikles ligeledes en del tekniske kurser, styret af den

tekniske træningssektion, ved FSNSKA. Udover de nævnte kurser afvikles dansk-norske kurser, kurser for Hjemmeværnet, samt for søværnet. I nær fremtid tegner det til at der skal afvikles kurser for personel fra Estland, Letland og Litauen. Varigheden af de enkelte kurser varierer fra få dage til ca. et år, hvis det f.eks. drejer sig om officersuddannelsen ved KVG.

Faciliteter

ESK601-U råder over 4 undervisningslokaler med plads fra 10 til 25 elever. Her fra foregår den teoretiske undervisning, hvor imod den praktiske træning og uddannelse er placeret ved ESK601-O, som er flyvestationens

operative deling. De praktiske træningsfaciliteter består af en række betjeningskonsoller hvor eleverne trænes i bl.a. grundlæggende procedurer for jagerkontrol. Til indkvartering af kursister og elever råder FSNSKA over 30 kvarterer

Elev nr. 2500

ESK601-U har, på årsbasis, en aktivitet på omkring 25 kurser med cirka 200 elever og kursister. Delingen har således afviklet mere end 290 kurser med over 2500 elever og kursister i de forgangne godt 5 år. Det var derfor med stor glæde, at man kunne hædre en af stationens egne medarbejdere som elev nummer 2500. □



Chefen for Flyvestation Skagen, major M.R. Bygholm overrækker her et diplom fra Kontrol- og Varslingsgruppen, samt et specielt fremstillet skjold fra Flyvestation Skagen til flyveroverkonstabel D.B. Jensen. I baggrunden ses artiklens forfatter, leder af Kontrol- og Varslingsgruppens Uddannelsesdeling, kaptajn B.K. Nielsen

Her forældes viden ikke

Den største samling af viden omkring flyvning, fra slutningen af 1800-tallet, er samlet på Flyvevåbnets Bibliotek i Jonstruplejren. Biblioteket er en del af det offentlige biblioteksvæsen, så ingen borger behøver at savne adgang til speciallitteratur om emnet flyvning. Biblioteket er just fyldt 75 år, hvilket ikke præger hverken stedet, eller de ansatte.

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

Står man og mangler viden om et eller andet indenfor flyvning, er det klogeste man kan gøre, at ringe til Flyvevåbnets Bibliotek i Jonstruplejren. Erfaringen er, at de ansatte bogstavelig talt står på hovedet for at finde netop den oplysning, bog eller tidsskrift man har brug for. Vi har kigget på bibliotekets hylder og set, at nogle af de ældste bøger stammer tilbage fra begyndelsen af 1870'erne, og i øvrigt er skrevet

på norsk. Dengang handlede flyvning kun om ballonflyvning.

Broget historie

Flyvevåbnets Bibliotek har i dag til huse i Jonstruplejren, hvor man bor i lyse venlige lokaler. Sådant har det ikke altid været. Biblioteket har holdt til på førstesalen på den gamle Flyvevåbnets Officersskole i Jonstrup, tidligere Jonstrup Seminarium. Tilbage i 1957 hed adressen Flyverkommandoen i Henriksholm i Vedbæk, og før den tid havde man boet i bygning 63 på Flyvestation Værløse.

Det hele tog sin begyndelse med Hærloven af 1922, hvor dansk militærflugt for første gang fik en lovfæstet plads i forsvarrets ordning. Dengang havde man også en bogsamling om flyvning, men det var ikke et bibliotek.

Den 1. februar 1933 blev Flyverkorpsset oprettet ved kgl. resolution, og med hjemsted på Kløvermarken. Den bogsamling man allerede havde fik hermed betegnelsen 'Flyverkorpssets Bibliotek'. Ti år senere kom der en ny forsvarslov, hvor Flyverkorpssets navn ændredes til Hærens Flyvertropper. Biblioteket kom så



Blandt de mange gæster var en af flyvningens ældste journalister, Johannes Thienesen, 81, som i dag bor i Sverige. Hans første artikel, på engelsk, blev offentliggjort i bladet The Aeroplane i 1937, og findes på Flyvevåbnets biblioteks hylder. Her får han sig en snak med chefen for biblioteket, pensioneret oberstløjtnant, Hans A. Schrøder.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard sagde i sin tale til Flyvevåbnets Biblioteks 75 års jubilæumsdag blandt andet, —I sikrer os muligheden for at følge med i udviklingen indenfor flyvning i dag, men sørger også for, at vi kronologisk har mulighed for at studere vore flyvehistoriske rødder. Til højre i billedet, chefen for Flyvevåbnets Bibliotek, pensioneret oberstløjtnant Hans A. Schrøder.



til at hedde 'Hærens Flyvetropers Bibliotek'.

Da tyskerne besatte Danmark den 9. april 1940, var det sket med at flyve. Værløse blev rømmet, og biblioteket flyttede ind i Prinsessegades Kaserne i København. På sælsom vis fortsatte biblioteket sit virke efter at hæren var blevet hjemsendt efter opstanden i august 1943. På Flyvevåbnets Bibliotek findes en regnskabsbog, der fortæller, at stabs-officiant E.J. Sørensen i 1944 har indkøbt litteratur til biblioteket, fortrinsvis af dansk og svensk oprindelse.

Lidt hjemløs

Navnet 'Flyvevåbnets Bibliotek' får de fleste til at tro, at biblioteket sorterer under flyvevåbnet. Det gør det ikke, det hører direkte under forsvarschefen, som må lægge midler til, for at biblioteket kan fungere. Vi har generalmajor K.E. Rosgaards, chef for Flyvertaktisk Kommando, ord for, at det ikke forhindrer den nuværende chef for biblioteket, pensioneret oberstløjtnant H.A. Schrøder i, med jævne mellemrum at minde kommandoen om, hvad der ville være godt for biblioteket.

Ser man på lokaler og boghylder, synes det ikke lige at være der, man har de største mangler. Sådan har det ikke altid været.

Ned gennem historien har biblioteket haft mange forskellige herrer, og ikke altid med et lige godt resultat. I begyndelsen af 50'erne skulle alle bogkøb godkendes af et biblioteksudvalg, der aldrig holdt møder, eller i hvert fald kun een gang, nemlig den 2. november 1953. Det hele foregik skriftligt og var et forsinkende led, som enten syltede forslagene eller afslog dem. I dag indkøbes der bøger efter en anden opskrift som hedder, -Chefen af biblioteket har 130.000,00 kr. om året til indkøb af bøger, som han vurderer kan være til glæde for læserne.

Mange bøger

Hans A. Schrøder fortæller, at der i dag står op mod 30.000 bøger på hylderne. Udlånet er 'kun' på ca. 5.000 om året, og det finder han er alt for lidt. Til de mange bøger skal lægges, at man holder 140 tidsskrifter, hvoraf de 100 handler decideret om flyvning. Erfaringen siger her, at er man på sporet af et eller andet, kan tidsskriftsamlingens personale sagtens finde frem til artikler om emnet. Prøv selv at ringe, hvis et spørgsmål trænger sig på.

Fejrede sig selv

75-årsdagen plus een, blev fejret som den slags sig hør og bør.

Hans A. Schrøder bød sine mange gæster velkommen med et causeri over bibliotekets fortid. Flere talere, heriblandt generalmajor Rosgaard understregede bibliotekets betydning for blandt andet Flyvevåbnets Officersskoles elever. Han sagde videre, -Uden kendskab til historien, og uden at lære af denne og de erfaringer, der indhøstes, vil vi ikke kunne udvikle et fremtidigt flyvevåben bedst muligt. Han benyttede lejligheden til at takke Flyvevåbnets Bibliotek for indsatsen, og som han sagde, -I sikrer os muligheden for at følge med i udviklingen indenfor flyvning i dag, men sørger også for, at vi kronologisk har mulighed for at studere vore flyvehistoriske rødder.

Blandt gæsterne var også flyskribenten Johannes Thinesen, 81, der i dag bor i Sverige. Han skrev sin første artikel om flyvning, søværnets Hawker Nimrod, tilbage i 1934. Hans første artikel på engelsk blev optaget i the Aeroplane i 1937, og findes på biblioteket. Thinesen var ansat i SAS i 31 år som trafikflyver og flyingeniør. □

Flyvestation Tirstrup

Tirstrup lukker til tiden

Det sikreste i flyvevåbnet for tiden er, at Flyvestation Tirstrup lukker den 31. maj 1998. Derimod er det ikke særlig sikkert, hvem der derefter skal bestyre området. Om det er lejet ud eller solgt, er der heller ingen der ved.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Chefen for Flyvestation Tirstrup, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen, sagde på et møde med pressen i slutningen af februar, at der er to ting han er sikker på. Det ene er, at den 31. maj 1998, forlader han og personalet Flyvestation Tirstrup. Det andet er, at den 29. maj bliver der holdt afskedsparade, hvor flaget bliver strøget og flyvestationens fane bliver rullet sammen og afleveret. Han fortalte også, at man arbejdede tæt sammen med lufthavnen om overdragelsen af materiel, som lufthavnen har lejet af flyvevåbnet, og at hæren allerede sidste år den første august havde taget dele af flyvestationen i brug som depotområde.

Knap så sikker

Chefen for Prinsens Livregiment i Viborg, oberst Jens Christian Lund var slet ikke sikker på sin

fremtidige situation som kommandant for den nedlagte flyvestation. Han kunne bekræfte, at det er ham Hærens Operative Kommando har peget på som fremtidig kommandant, men hvad der ellers skal ske med området, besvarede han på denne måde, -Det kan blive alt fra, at vi kalder en hangar et depot og hegner det ind. -Uden bevogt-

ning? blev der spurgt. Svaret var, -Ja, og derfra kan alt ske, jeg ved bare ikke hvad, sluttede obersten.

De civile mangler arbejde

Personale- og Servicekontoret ved Flyvestation Tirstrup var rimlig tilfreds med sin egen indsats. For de 130 militært ansatte så regn-



Sergent S. Sønderholm i en eftertænksom telefonsamtale. Han er også meget eftertænksom ved tanken om at skulle gøre tjeneste ved Flyvestation Skrydstrup, når han egentlig hellere ville gøre tjeneste ved Søværnets Operative Kommando i Århus.

skabet den 1. februar således ud: 40 har allerede fået nyt job inden for forsvaret. 29 havde forladt flyvevåbnet og havde fået arbejde i det civile erhvervsliv. Fem er påbegyndt uddannelse. Endelig forflyttes 56 til anden tjeneste indenfor forsvaret den 31. maj i år. For de civile ser regnskabet knap så godt ud. Tre har fået nyt arbejde, een er gået på pension, to går på pension, og endelig er der 14, der endnu ikke har fået arbejde.

Hvad angår den ni normerede flyveledere, må flyvevåbnet notere sig et voldsomt tab af personel i et område, hvor man i forvejen har svært ved at holde normeringerne fyldt op. Alle har sagt ja til at flytte over til Statens Luftfartsvæsen pr. 31. maj. Der resterer dog et hængeparti med to, som stadig har tjenestepigt.

Politikerne glade for Tirstrup

Rådmand Poul B. Skov fra Århus kommune takkede flyvestationen for mange års godt samarbejde.

Han understregede, at der var et godt grundlag at drive Århus Lufthavn videre på. Trods DSB's succes, var aktiviteten i lufthavnen ikke gået mere tilbage, end hvad der svarede til niveauet i 1992-93. Han fremhævede, at det var lufthavnen Århus ville bygge på i de kommende år. For udenforstående skal det oplyses, at borgmesteren i Århus for ganske nyligt har foreslået, at der bygges en ny lufthavn syd for Århus, men helst i Vejle amt, og at driftslederen på Århus Lufthavn har haft travlt med at genoplive tanken om en lufthavn ved Hammel. Skov afviste disse tanker og sagde, -Det er Tirstrup der er grundlaget i de kommende år. Repræsentanterne for Ebeltoft og Grenå kommuner gav ligeledes udtryk for deres glæde over Tirstrup lufthavn, og alle håbede på et godt samarbejde med oberst J.C. Lund.

Måske

Om dette samarbejde bliver til

noget, kan der ikke svares på i skrivende stund. Forudsætningen i forsvarsforliget var, at de overskydende arealer på Tirstrup skulle sælges. Nu foreslår man i stedet et lejemål. Forslaget er godkendt af de involverede kommuner, og er af Forsvarskommandoen sendt videre til Forsvarsministeriet, som skal have sagen godkendt i Finansministeriet. Om man så vil lave om på forsvarsforliget, for at give de involverede kommuner en lufthavn, ja det er et spørgsmål om at have et standpunkt, til man tager et nyt.

Det eneste sikre i denne sag er, Flyvestation Tistrup er fra den 31. maj 1998 ikke længere til rådighed for flyvevåbnet. □

Flyvelederne på Flyvestation Tirstrup har selv løst problemet med, hvor de skal arbejde i fremtiden. De har fået ansættelse ved Statens Luftfartsvæsen, med fortsat tjeneste i Tirstrup. Bortset fra, nærmest kameraet, seniorsergent S.U. Bjerrekær, der er udlånt fra Karup, så har sergent C.R. Knudsen i midten og lederen af Flyvekontroltjenesten i Tirstrup tårn, chefsergent, fra 1. juni overflyveleder formoder vi, Ove Villadsen, fortsat tjeneste i Tirstrup Tårn.



Han brænder for Action '98

I maj måned præsenterer det danske totalforsvar sig på udstillingen Action '98 i Herning Hallerne. Udstillingen fylder ca. 40.000 m² og vil, når det går løs, være bemandedet med 6-700 personer. I planlægningsfasen er det fire mand i Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, der har opgaven, ledet af chefsergent Per A. Andersen.

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

Ingen kan være i tvivl om, at chefsergent og leder af FOV udstillingselement, Per A. Andersen, 47, og med en fortid i Livgarden og FN-tjeneste, brænder for det projekt han er i gang med, nemlig totalforsvarsudstillingen, Action '98. Siden portene lukkede bag succes'en action 95, har han levet med ideerne til, og planerne om en ny Action-udstilling.

Udstillingselementet i FOV består af fire mand i alt. -Vi er selvfølgelig ikke alle involveret fra starten, siger Andersen. Om planlægningen af den 40.000 m² store udstilling med 90 forskellige deltagere fortæller han, at den begynder hjemme på kontoret. Så skal aftalerne laves ned deltagerne. -Jeg har aftaleretten på FOV's vegne, og forhandler med alle, der vil deltage i udstillingen. Det vil sige alle udstillingsdeltagerne fra totalforsvaret og ledelsen af Messecenter Herning. Han fortæller, at arbejdet har været en fornøjelse. Han er glad for den store forståelse, der er blandt forsvarrets enheder for at deltage i udstillingen. Og han understreger, at det samme gælder for de civile elementer i totalforsvarsregi.

Solid pressesucces

Baggrunden for det gode samarbejde med Messecenter Herning

blev lagt ved et par mindre udstillinger i 1988 og 89. Så kom Action '95, i 1995, som blev en bragende succes. Succes'en måles blandt andet på presseomtale og besøgstal. På pressesiden kunne Andersen notere, at TV havde bragt 54 minutter, radioens P3 havde sendt i 24, nærradioerne havde ofret 190 minutter på udstillingen, der også blev omtalt i to millioner avisudgaver, hvoraf

de i flere tilfælde var mere end en artikel i samme udgave af avisen. Han lægger ikke skjul på, at det hele drejer sig om at promovere totalforsvaret, og gøre befolkningen bekendt med dets forskellige elementer.

Spændende arbejde

Med baggrund i, at FOV sidste år havde 507 udstillingsdage spurg-



Chefsergent Per A. Andersen, med en af sine mange 'reklamesøjler'.

Her holder man kænguru i kælderen

Man står og mangler en 'stump', læs reservedel eller forbrugsgenstand. Den bestilles hos forsyningsmanden. Pluksedlen sendes til Forsyningsdepot Skrydstrup, hvor man henter 'stump'en', i 'Kænguruen', naturligvis

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I kælderen under Forsyningsdepot Skrydstrup står der en 'Kænguru', der intet har med det australske pungdyr at gøre. 'Kænguruen' er et smart reolsystem, der går tre meter ned i undergrunden og tre meter op under loftet.

Ude i resten af flyvevåbnet tænker man vel ikke stort over, hvad der sker, når en rekvisition er gået ud af huset. Vi kiggede indenfor hos værkfører V.K. Jensen og arbejdsmand Karsten Schmidt, som gerne demonstrerede vidunderet, som rummede i alt godt 17.000 forskellige 'stumper', fra knappenåle til flyreserve- dele.

PC-styret

Kænguruen er anbragt i kælderen under forsyningsdepotet. -Nu skal du se her, siger Karsten

te vi. -Hvor mange dage om året er du egentlig hjemmefra?

Per Andersen er ikke meget for at rykke ud med det faktiske tal, men mener nok, at det ligger omkring 100 dage. -Hvad siger din familie? -Jeg er så heldig, siger han, -at jeg har en solid familiemæssig baggrund. Min kone og mine tre børn er meget forstående. Og så er det jo også sådan, at der ind imellem er perioder, hvor jeg er hjemme. Han fortsætter med at fortælle, at det er svært at slippe arbejdet. Også når det er fyraften, bliver opgaven ved med at spøge i hovedet. Han fortæller med begejstring om, hvorledes han sammen med sin tidligere chef, major Schroll, en aften over en stor kande te fik udtænkt, hvorledes man afvikler et Tattoo.

Mere promotion og penge

Om Action '98 fortæller han, at han lægger vægt på at skaffe foromtale af arrangementet. Hvad denne artikel er et eksempel på. Han er ikke helt så meget interesseret i historieskrivningen bagefter. Af samme grund er der lagt et stort arbejde i fremstilling af plakater, som blandt andet Forsvarets Værnepligt og Rekruttering har betalt. -I det hele taget er det således, at deltagerne selv betaler deres omkostninger. For forsvarrets vedkommende ligger den samlede udgift omkring 1,2 mio. kr. og totalt koster hele udstillingen 2 mio. kr.

Schmidt og fører os hen til en ganske almindelig PC'er. -Her taster jeg de numre ind, som jeg skal have fat i. Som sagt så gjort. Derefter trykkede han på 'enter'. Næsten lydløst kom fire bakker kørende op i lugen, hvor han så kunne tage de ting han skulle bruge.

-Hvad så, når bakken er tom, hvad sker der så?

-Det bliver den ikke, forklarer V.K. Jensen, -Der er nemlig samtidig tale om en lagerstyrings-system, som 'snakker' med det overordnede MILLAG-system. Det får besked om, at vi har taget en bestemt genstand. Forsyningsmanden har samtidig med en kode fortalt, hvor stort forbruget er af den specifikke genstand, denne kode følger med ind på PC'eren. Det vil sige, at nu købes genstanden ind i den mængde den forventes forbrugt, hvert kvartal. Brugen af disse koder skal være korrekt. Bliver der sju-sket med det, risikerer vi at stå med et alt for stort indkøb af ting vi ikke har brug for.

-Vi havde et engangsindkøb på 1500 hængelåse i forbindelse med den sidste øvelse på Flyvestation Vandel. På den rekvisition var koden for tilbagevendende forbrug forkert, så pludselig stod vi med en hel palle hængelåse, det var ikke så godt, men vi fik løst problemet.

Kan styres manuelt

Karsten Schmidt viser nu, hvorledes systemet kan styres manuelt. Og vips kommer en hylde op med den ønskede genstand. Systemet er fyldt med sensorer, som blandt andet forhindrer, at en genstand, der er lagt skævt i skuffen, ikke kommer i klemme. Er gen-

standen højere, end det der er sat plads af til, så justerer 'Kænguruen' selv pladsen i højden. Er kravet for stort i forhold til pladsen, så stopper det hele, og displayet forlanger at få hjælp til at løse opgaven. Man kan så at sige stå og 'snakke' med 'Kænguruen'.

Ikke uden problemer

Et af de største problemer man har haft med systemet var, da det skulle installeres sidste vinter. En betondrager til understøtning af bygningen lå præcis der, hvor Kænguruen skulle stå. Den måtte fjernes med lufthammer. Derefter begyndte sandet at skyde sammen, så man måtte gennemvande det inden hullet på de tre meter kunne graves ud.

Efter opstillingen og ibrugtagningen af systemet har man ikke haft de store problemer. En enkelt sensor har lavet knuder. At det er gået så smertefrit, forklarer V.K. Jensen med, at alle kom på et kursus i at bruge systemet. Og endelig fik et par ansatte et 'superbrugerkursus'.

De ansatte er tilfredse med 'pungdyret', og den besøgende kan så undre sig lidt over, hvad menneskelig snilde kan udrette. □



'Kænguruen' har skudt pungen frem, og arbejdsmand Keld Petersen er ved at tage de genstande Karsten Schmidt bestilte herne ved computeren.

Hærens Flyvetjeneste

Flyvning med indsnævret syn

Flyvning i ca. 10 fods højde i buldrende mørke med ca. 200 km/t. og et synsfelt der er indsnævret til 40° er en opgave for folk med en høj grad af træning. Her er ikke plads til fejltagelser eller uopmærksomhed i et enkelt sekund. Det er arbejdsforholdene for piloterne ved Hærens Flyvetjeneste, når der flyves med Night Vision Goggles, nattesynsbriller.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er onsdag eftermiddag, den første i december. I to dage har tågen ligget tyk over landet og sat en stopper for enhver form for natflyvning. I dag ser det en smule bedre ud. Hen mod klokken 16 er alle mødt. Man samles i briefingrummet, hvor flyverløjtnant 1. T. Lassen (OBE) er ved at gøre sig klar til at begynde briefing for natflyvningen.

Meteorolog Conny Skamris lagde ud med at lægge dagens analyse på overheadprojektoren. De skarpsindige besætningsmedlemmer noterede ret hurtigt, at det var analysen fra dagen i forvejen, hvilket gav anledning til et par kommentarer, som ikke kan medtages her. Skamris's forudsi-

gelses for aftenens vejr skabte en vis uro blandt de besætninger, der skulle flyve almindelig natflyvning, hvilket kræver en alternativ landingsplads med fem kilometer sigtbarhed og 1000 fods skyhøjde, sådan en fandtes ikke. Aflysning for tredje dag i træk lurede. Så så det bedre ud for Fennec-besætningerne som skulle flyve med Night Vision Goggles, i daglig tale forkortet NVG.

OBE gennemgik aftenens flyveprogram, der ikke gav anledning til spørgsmål. På startbanen måtte han konstatere, at der ikke var

lys i 'Distance to go' (afstanden til banenden minus overrun).

Langsomt i gang

Briefingen bragte kun den klarhed over vejr-situationen, at H-500 besætningerne måtte vente og se, om det blev muligt at flyve. Besætningerne var utålmodige, det samme var Lineteknikerne. - Skulle H-500 helikopterne ud at flyve, eller skulle de bare skubbes ind i shelterne igen? I løbet af en times tid blev det klart, at den alternative flyvestation, i dette tilfælde Karup, ikke ville kunne holde de forlangte vejrminima på 5 km. og en skybase på 1000 fod. Vi kørte med teknikerne ud for at se dem, for tredje gang i denne uge, skubbe helikopterne ind igen. -Det er ved at være noget træls! Mente de samstemmende.

Opstart

Så gik det lidt bedre for Fennec-besætningerne, som skulle flyve med NVG. De kunne flyve deres rekognoscerede og planlagte rute op omkring Blåhøj og hjem igen på de 3 km og 500 fod, som vejr-udsigten forudsagde kunne holde plus én time efter starten.

Klokken godt 17 begyndte roteren på halenummer P-320 at løbe rundt. Flyverløjtnant Jan Nielsen (JEN) og seniorsergent C.C. Engholm (ENG) var klar til at tage af sted.

Vi kiggede på medens flyverløjtnant Jan Refsgaard (JAD) lavede sit 'Walk Around Check' på halenummer P-288 sammen med flymekanikeren, flyveroverkonstabel Svend Erik Kjær. Selvom Kjær allerede tidligere havde klarmeldt helikopteren, så skal piloten lige checke endnu engang. Skytten, oversergent J. Buksti (STI) var kravlet ind i venstre sæde og var i gang med sin del af



I buldrende mørke er flyverløjtnant Jan Refsgaard (JAD) her i gang med sit 'Walk Around Check' på halenummer P-288 for natflyvning med Night Vision Goggles.

cockpitchecket. Kort efter at JAD var kravlet op i højre forsæde begyndte hovedrotoren langsomt at dreje rundt. Opstarten af en helikopter i mørke er altid en særlig oplevelse. Der er en smule lys fra projektøren, så man kan se hovedrotoren begynde at dreje rundt. Halerotoren gemmer sig ude i mørket. Hvintet fra Turbo-méca jetmotoren har sin egen private toneart, medens hovedrotoren frembringer en lyd, der ligner en kraftig susen, dog kun så længe den løber i Idle (tomgang). Pludselig løfter Kjær sin gule markeringsstav med lys i op i vandret. Han kvitterer for, at piloten har bedt ham om at gå ind under helikopteren for at checke for eventuel olie- eller brændstofslækager.

Et kort ophold under helikopteren overtager Kjær om, at alt er i orden. I den karakteristiske foroverbøjede stilling går han lige frem foran helikopteren. Udenfor hovedrotorens rækkevidde sig-

nalerer han til JAD, at alt er i orden. Der tager lidt tid inden motoren har nået den korrekte driftstemperatur. Så pludselig ændres indfaldsvinklen på hovedrotoren samtidig vælges den en smule fremad. Turbomécaen hviner noget højere, helikopteren løftes langsomt op fra transportvognen og i et langsomt 180° højredrej forsvinder P-288 i mørket. God tur tænker vi og går tilbage til Duty Ops kontor, hvor OBE synes at have fået en smule fred efter den første halvanden times aktivitet.

Enkelte af H-500 besætningsmedlemmerne går stadig rundt og knurrer over 'Det F..... vejr'.

Hård belastning

Vi spurgte OBE, hvordan er det at flyve med NVG? -Det er en meget spændende form for flyvning, siger han. -Det er en utrolig oplevelse, at kunne 'se i mørke', selvom det ikke er det samme

syn, som det man råder over om dagen. Han forklarer, at synsstyrken ændres fra 6/6 til 6/12 og at besætningsmedlemmerne, så at sige, skal lære at se igen. Det man ser gennem NVG gør, at man helt må ændre måden man bedømmer afstande på. NVG kan kun bruges til at se ud i mørket. Skal pilot eller skytte se på helikopterens instrumenter, så ser man ned under NVG, hvor instrumenterne er oplyst af UV-lys. Selve hjelmen vejer 1.482 kg her til skal lægges vægten af NVG på 1 kg. Da selve kikkerten vejer 600 gram betyder det, at trykket ligger fremme på hjelmen, hvilket belaster nakken yderligere. Derfor har nogle besætningsmedlemmer monteret en blyplade bag på hjelmen for at holde den i balance. Deraf følger så en øget vægt på 2-300 gram. I alt kan hjelmen komme op på at veje ca. 2,88 kg.

Da synsfeltet er indskrænket til 40° må besætningsmedlemmerne hele tiden drej hovedet for at orientere sig. Det betyder en yderligere belastning af nakke-, skulder og rygmuskulatur. Amerikanerne har forsket i belastningen ved NVG-flyvning og har fundet frem til, at én times NVG-flyvning svarer til 2,3 timers normal flyvning.

OBE fortæller, at flyvning med NVG giver betydelig mere kommunikation mellem skytten og piloten. OBE forklarer, at skytten og piloten hjælper hinanden med at holde udkig efter master og ledninger, som rager op i terrænet. Hver gang en melding går over intercom'en, skal det andet besætningsmedlem 'kvittere' for den, hvilket betyder en masse ekstra kommunikation, blandt andet forårsaget af den indsnævrede synsvinkel.

Hvad kan man med NVG

OBE fortæller, at NVG-flyvningerne deles op i tre kategorier. Ved CAT 1-flyvninger kan man flyve ned til 150 fod over terrænet. Ved CAT 2-flyvninger kan man flyve NOE (NAP of the Earth), det vil sige ned til seks fods højde og udføre stillingsindtagelse, men kun med et luftfartøj. Endelig er der CAT 3-flyvninger. Her kan der gennemføres komplet indsættelse med en hel



Flyverløjtnant Jan Nielsen iført hjelm påmonteret Night Vision Goggles (NVG) (nattesynskikkert). Hjelm og kikkert kan sammen med en modvægt bagerst på hjelmen veje op til 2,88 kg. Én times flyvning med NVG omregnes til 2,3 normal flyvetime. NVG-flyvning er ganske enkelt hårdt arbejde.

deling. Det vil sige NVG/NOE flyvning frem til stillingsindtagelse og ildafgivelse. Hvilken CAT den enkelte pilot flyver, afhænger naturligvis af hans uddannelse. -Hvad gør I, hvis NVG pludselig holder op med at virke? Skulle det ske, sige OBE, så beder vi kollegaen om at tage over. Kan det ikke lade sig gøre, så stiger vi omgående og går over til almindelig natflyvningsprocedure.

Flyvekontrollen

Mandag, aflyst, tirsdag, aflyst. I dag er det onsdag, og vejret ser ud til at ville arte sig, så natflyvningen kan gennemføres. I Flyvestation Vandels kontroltårn sidder flyvelederne, sergent Bjarne Hoffmann og oversergent Per Beck. Aftenens flyveprogram har udmøntet sig i en række såkaldte 'strips', der ligger i deres holdere foran Hoffmann. På Radarskærmen kan man se, at de første helikoptere er i luften. En lille firkant viser helikopterens position og tal og bogstaver viser flyvehøjde og hastighed. Den sidste er ikke særlig høj sammenlignet med de trafikfly, der er på vej til eller fra Billund Lufthavn, hvis baneende ligge små fem km. mod nord.

Flyvesikkerhed

Stemningen i flyvekontrollen er en smule spændt. Når NVG-helikopteren hæver sig fra jorden, og begiver sig ud på sin tvungne rute indenfor flyvestationens hegn, skal alt lys slukkes. Klart lys direkte ind i NVG vil være en katastrofe for helikopterens besætning. De vil herefter intet kunne se.

Per Bech forklarer, at man kun har sine egne 'hjemmelavede' procedurer til at sikre adskillelsen mellem den næsten totalt mørkelagte NVG-helikopter på den tvungne rute og de øvrige helikoptere, som flyver natflyvning i området.

Så er den første NVG-helikopter klar til start. Fennec helikopteren med call sign 'Sniper 66' anmoder om tilladelse til at starte og flyve ud på ruten. Han får sin tilladelse og besked om at rapportere, når han passerer bestemte punkter på ruten. Af hensyn til



I natten kold og klam skubber flymekanikerne Bjarne Bredtoft og Svend Erik Kjær den sidste af de tre H-500 Cayuse helikoptere ind igen. Endnu en aflyst natflyvning på grund af vejret. Træls var kategoriseringen af forholdet.

Deres udsendte får han også besked på at rapportere, når han passerer Vandel Tårn. På grund af rapporteringen af punkterne på ruten, ved vi, at Sniper 66 nu nærmer sig vestfra. Synet spændes til det yderste, men man kan intet se i det buldrende mørke. Nu kan vi høre lyden. Pludselig, helt nede ved jorden ses to svage røde positionslys, som dog snart forsvinder i mørket i østlig retning. Med et lille gys tænker man på, han kan se alt, som var det næsten dagslys, og vi så intet. Man kan ikke længere gemme sig i mørket for en panserværns-helikopter. Normalt er det skyerne og sigtbarheden, der ødelægger muligheden for natflyvning. Denne januaraften skulle det være anderledes. Efterhånden tog vindstødene til, op til 27 knob (50 km/t.) og sidevindskomponenten til helipad ALPHA steg til 14 knob (26 km/t.). Resultatet, andet pas denne aften måtte aflyses.

Snedig teknik

Man kan ikke lade være med at undre sig over, hvordan det kan lade sig gøre at se i 'mørke'. Flyverløjtnant 1 J.R.M. Nielsen (RIM)

påtog sig den vanskelige opgave at forklare Deres udsendte, hvorledes man opgenererer fotoner (lyspartikler), som han forklarede altid er til stede, så det bliver muligt, at se verden omkring sig. Ganske vist indsnævret til 40° og vist i grønt i forskellige styrker, men alligevel.

Han forklarer, at yderst sidder en optisk linse som opfanger det svageste lys, der sendes gennem et aggregat, som omskaber fotoner til elektroner. De opgenereres i hastighed og føres gennem en Micro Channel Plate der forøger elektronernes antal ca. 10.000 gange. De passerer herefter igennem en Phosphor Screen, den kan sammenlignes med TV-skærmen hjemme i stuen, den viser nu det den første linse så, bare på hovedet. Det bliver så af Output Window vendt 180°, så det ikke længere står på hovedet. Lige før øjet er der endnu en linse, som man kan bruge til at stille billedet skarpt med, og nu har man så et billede af verden foran pilot eller skytte. Det er da imponerende når man tænker på, at det svage nattelys nu er blevet opforstærket 2500 til 3000 gange. □

Flyvevåbnets dyreste skud

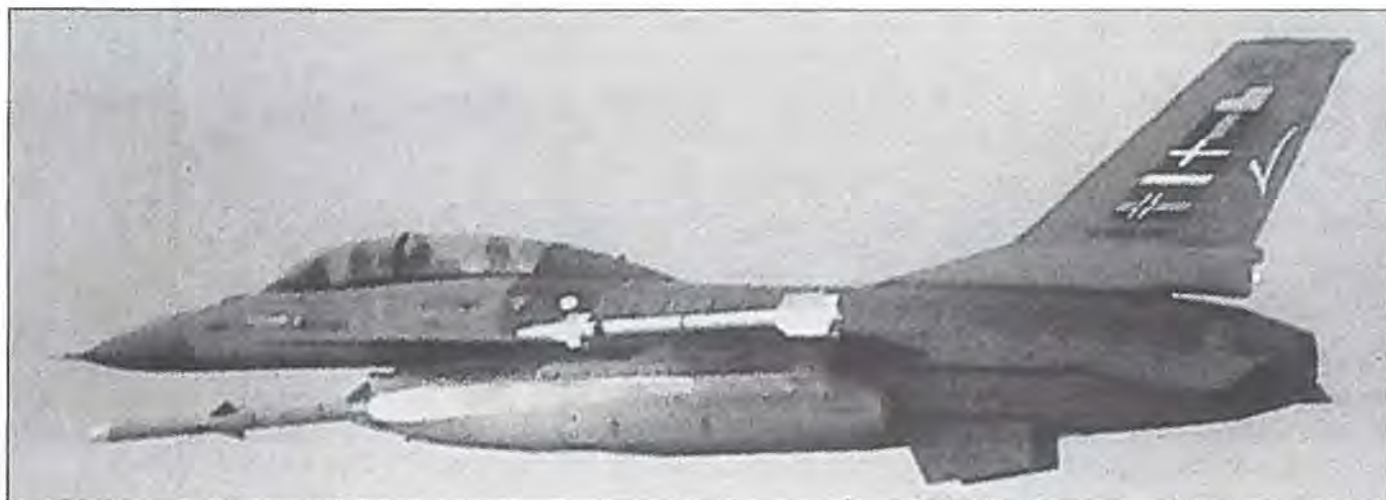
Efter i seks år at have været involveret i udviklingen af software til midtlevetidsforlængelsen, forkortet MLU, af de europæiske F-16 fly, blev (midlertidig kaptajn) premierløjtnant og testpilot ved Flyvertaktisk Kommando, Jens Børsting Petersen, (JØB), 37, den første europæer, der kort før jul sidste år affyrede et AMRAAM missil fra et F-16 fly.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Alle flyinteresserede i Danmark har siden 1987-88 fulgt Midlife Update (midt levetids opdatering) (MLU) af flyvevåbnets F-16 fly. Et program der involverer de fire EPAF-landes (European Participating Air Forces) (Flyvevåbnerne i Danmark, Belgien, Holland og Norge) F-16 fly. Det første F-16 fly, der har gennemgået MLU ved Hovedværksted Aalborg

var halenummer E-177, som blev testfløjet af JØB for halvandet år siden. Og det første MLU fly i pilotproduktionsudgaven blev testet den 17. december 1997. Behovet for MLU skal ses på baggrund af, at da man udviklede F-16 tilbage i 70'erne, koncentrerede man sig om at udvikle flyvemaskinen, altså flystellet og motoren. Derudover satte man en fornuftig radar i, som blev udviklet til flyet. Resten, inertnavigationsystem, våbenafleveringsystem og andre systemer, der skulle støtte pilotens arbejde i

cockpittet var 'hyldevarer', der var udviklet op til 1975. Man tog blandt andet en del systemer fra A-7 Corsair II, og byggede ind i F-16. Det blev, som tiden gik, utilfredsstillende. Der gik omkring tre år med klart at få defineret, hvad det var der var brug for, siger JØB og fortsætter, -Det startede med et forholdsvis lille projekt, som ville koste et par millioner kr. pr. flyvemaskine. Nu er vi oppe i en størrelse, hvor det koster omkring to mia. kr. at opdatere alle F-16 fly. Og alligevel er der ønsker, som ikke blev opfyldt. Det sidste punktum blev sat i Specifikation of Requirements (Krav og specifikationer) i 1992. Herefter gik amerikanerne i gang med at skrive software og udvikle computere. Northrop Grumman, der tidligere hed Westinghouse og senest er blevet opkøbt af Lockheed, var i fuld gang med at udvikle radaren. -Hele ideen med MLU opdateringer er, at vi får væsentlig større



Det eneste billede, der eksisterer fra begivenheden da midlertidig kaptajn, Jens Børsting Petersen (JØB) affyrede det første danske avancerede mellemdistance luft-til-luft missil, kaldet AMRAAM mod en drone over Eglin Overland Testrange i Florida, USA. (Foto Lockheed-Martin).

Premierløjtnant
Jens Børsting
Andersen (JØB),
der efter de
spændende år i
USA, har sagt
farvel til
flyvevåbnet.



muligheder for at aflevere vores våben, herunder AMRAAM på større afstand og med større sikkerhed. Samtidig har vi et større overblik, og kan se efter andre mål, hvad vi ikke kunne i den gamle version af F-16. Det betyder, at vores kampkraft forøges væsentligt.

Køb af AMRAAM

Efter års tilløb med politiske beslutninger og endelig bevilling af pengene, kom de første avancerede mellemdistance luft-til-luft missiler, benævnt AMRAAM sidste år til Flyvestation Skrydstrup. AMRAAM missilet er et såkaldt skyd-og-glem missil (Fire and Forget). At affyre og styre et sådant missil, stiller store krav til de elektroniske systemer i det fly der affyrer det. Flyvevåbnets F-16 i den oprindelige konfiguration var ikke i stand til at udnytte AMRAAM missilets kapacitet fuldt ud, samtidig med at piloten kunne opretholde et rimeligt overblik, hvorfor der er en nøje sammenhæng mellem Midlife Update og

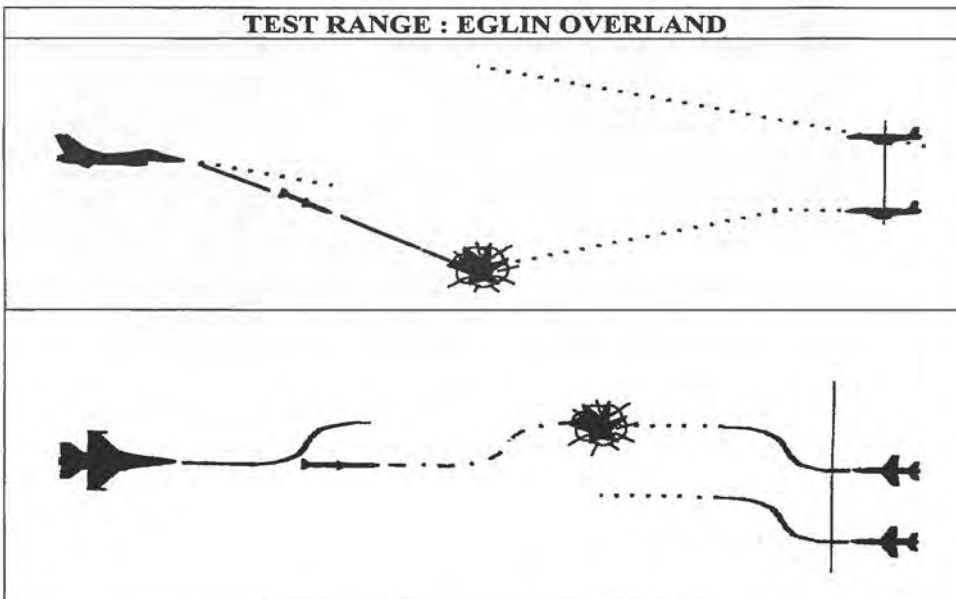
købet af AMRAAM missilerne. Den fysiske opdateringen af flyet foregår på Hovedværksted Aalborg. Den software der indbygges i flyet er udviklet af Lockheed, USA, og en del af afprøvningerne af denne er foregået i Holland, med danske teknikere og fly ind-

blandet. Den vigtigste og første del af afprøvninger er imidlertid foretaget i USA primært af testpiloter fra EPAF landene.

Mere brugerindsigt

I november 1995 rejste premier

TEST RANGE : EGLIN OVERLAND



Stregtegning der skematisk viser testaffyringen. Øverst affyringen set fra oven, og nederst fra siden.

løjtnant JØB til Edwards Airforce Base i Californien, hvor afprøvningen af software, kaldet 'tapes' til F-16 foregik. Grunden var, at de fire EPAF-lande ikke var helt tilfredse med kvaliteten af de tapes, man havde modtaget tidligere. Der var opstået en fornemmelse af, at der ikke var nok brugerinteraktion undervejs i udviklingen. Det blev så besluttet, at de fire lande på skift skulle have mindst to testpiloter stationeret på Edwards, for at afprøve tapene inden de blev sendt til Europa. JØB siger, -Når vi ser i bakspejlet i dag, var det en rigtig beslutning. Det viste sig, at der var stor afstand mellem ingeniørernes forståelse af, hvordan piloterne gerne ville have produktet, og hvordan de opfattede ønskerne. De amerikanske testpiloter, der forestod afprøvningerne, var bestemt dygtige folk, siger JØB, men de kunne umuligt have samme opfattelse af, og forståelse for, hvad det var europæerne ønskede. De fløj med, og testede, flere forskellige typer software-programmer på forskellige flytyper, og manglede helt baggrunden for de danske/europæiske ønsker. -Vi, der havde været med i møderækken fra dag et i udviklingsplanlægningen, vidste præcis, hvad arbejdet skulle munde ud i, vi havde alle større eller mindre brugererfaring på F-16 i det miljø flyet skulle bruges i senere. Nu tog man i stedet slutbrugeren til at gennemføre testene, og det har været en fordel.

-Var der overensstemmelse mellem EPAF-landenes ønsker?

-Nej, det var der ikke, men vi kunne diskutere emnerne og komme overens om, hvordan det sluttelig skulle være. JØB understreger det vigtige i, at denne kvalitetskontrol fandt sted. -Vi testede for at nå frem til det ønskede resultat, medens det amerikanske system mere bygger på, at



Midlife Update (midt levetids opdatering) MLU - test flyet, F-16B Fighting Falco Whitney i baggrunden. Ved pinden sidder midlertidig kaptajn, Jens Børsting P luft-til-luft missil. Missilet længere inde under vingen er et ITV - Integrated Test missil, men bliver siddende på vingen. Længere inde igen en 370 Gallon vinge CHECK SIX ses Hovedværksted Aalborgs mærke, som JØB havde med fra Da at Hovedværksted Aalborg var det første værksted i Europa, som gennemførte avancerede identifikationssystem, som en opdateret F-16 er udstyret med. (Fo



nummer ET204 på flyvning over bjergkæden Sierra Nevada i USA, med Mt. JøB). Det yderste missil på styrbords vingetip er et aktive Sidewinder AIM-9 test missil, der ved affyring opfører sig, som var det et rigtigt AMRAAM alefinnen nederst skrevet "CHECK SIX", som er bomærket for MLU. Under t har teksten FAST HAND (hurtig hånd), og blev fremstillet i forbindelse med, F-16. Lige foran cockpittet kan man se en lille antenne, den hører til det nye l).

man har en tabel man krydser af i. Når det er gjort, er sagen i orden. Alligevel siger han, -Jeg vil ikke påstå, at det software der er leveret til MLU er perfekt, men det er nok det mest komplette software som Lockheed nogensinde har leveret i den størrelsesorden. Og tilføjer, -Under selve testprogrammet blev der fundet 4.500 fejl i testprogrammet. Det var i en størrelsesorden 10 gange så mange fejl, som producenten selv havde forventet. Fejlene spredte sig fra nogle ganske grove, hvor hele systemet brød sammen til nogle ganske små. Da udviklingen af software var slut, endte man op med at have testet 27 software versioner, i stedet for de fire, der var planen fra starten. Udover dette fremkom EPAF testpiloterne med omkring 150 forslag til forbedringer, som man ikke kunne bede Lockheed om at lave, det er et spørgsmål om penge. Alligevel gik Lockheed med til at inkorporere nogle af de 150 forslag i pakken, fortæller JØB med tilfredshed i stemmen.

Svær begyndelse

Da JØB kom til Edwards, var samarbejdet mellem de europæiske testpiloter og Lockheeds ingeniører, hvad han betegner som, - utroligt anspændt, og blev endda endnu værre. Det hang i nogen grad sammen med den måde europæere arbejder på kontra den amerikanske måde. -Vi er meget mere direkte, siger JØB, -Vi kalder en spade for en spade. De var ikke vant til at arbejde sammen med piloter, der forlangte, at se resultater med det samme, og at der skete noget - nu! Piloterne havde ikke justeret sig ind på det store system de arbejdede sammen med, hvor ting tager tid. Amerikanerne kunne være lang tid om at reagere på et problem. Man skulle være indstil



JØB siddende på kanten af cockpittet på ET-204 på en dag, hvor vejret var godt og livet måske ikke helt så stresset, som under prøveskydningen.

let på at vente, og påvirke systemet på en positiv måde. Det var svært at finde ud af, men vi lagde stilen om til den skandinaviske stil, mere tilbageholdende og bøje af, hvis der var et problem, hvor vi kunne mærke at situationen blev kilden. Man undgik at gå til System Program Office for at løse problemerne, men snakkede sig igennem. -Den holdning vendte stemningen fuldstændig, og vi fik et glimrende samarbejde med amerikanerne.

Brugersamarbejde

Samarbejdet med først Westinghouse, der senere blev opkøbt af Northrop Grumman, som nu er opkøbt af Lockheed, om udviklingen af den nye radar til F-16 beskriver JØB som, fremragende. -Det var især interessant, fordi firmaet tog det meget seriøst. Det havde et stort ønske om, at vi hjalp dem mest muligt med definerings og udvikling undervejs i processen. Det gjorde, at firmaet tog et BAC 1-11 business jettfly og

satte radaren ud i næsen af den, og placerede en mængde computere bagerst i flyet for at udvikle radaren. De kom til Europa med flyet i tre - fire uger. Han fortæller, at han ikke husker et eneste ændringsforslag til udviklingen af radaren, som der ikke er blevet set seriøst på, om det kunne lade sig gøre at bygge ind i radaren, indenfor den gældende budgetramme, naturligvis. Resultatet er blevet, at radaren er blevet meget bedre, end de specifikationer, der i sin tid lå til grund for udviklingen. -Det betyder, siger JØB, -At vi i dag har verdens bedste radar, for de penge der er betalt for den. Man finder ikke et bedre eksempel på, hvordan man får et godt produkt, ved at have et godt samarbejde mellem producent og kunde.

Optakt til affyringen

Selve testen af missilet var uhyre væsentlig, for at bevise at det virkelig fungerede. JØB sad imidlertid med det problem, at da han

skulle til at designe testen af AMRAAM, kunne han ikke få adgang til de nødvendige data på AMRAAM, de var klassificerede. Det problem blev løst og arbejdet kunne fortsætte.

Skuddet skulle designes således, at det blev affyret nedad, og under forhold der lignede de europæiske forhold mest muligt. Man kunne altså ikke gennemføre testen over et ørkenområde, men skulle bruge et område, hvor der var træer og anden vegetation samt fugt i luften. De forhold kunne man ikke få på hverken Edwards eller Hollomann Airforce Bases, men derimod på Eglin. Man skulle have to droner at skyde på for at sikre, at man kunne engagere to mål på radaren på én gang, og uden at det gik ud over datasikkerheden på det ene af målene.

AMRAAM missilet er designet således, at når man afskyder det fra flyveren, så har missilet fået de sidste oplysninger direkte fra flyets radar om, hvor målet er. Hvis målet derefter ændrer fart,

retning eller højde, er det radar-ens opgave over datalinksystemet at opdatere missilet. Ca. halvvejs ude ved målet åbner missilet sit eget 'øje', og begynder at søge i det område flyets radar har fortalt det, at målet befinder sig. Så snart JØB havde affyret missilet, skulle dronen søge uden for det 'vindue' missilet 'ser' ud igennem, for på den måde at afprøve, om datalink'en mellem flyets radar og missilet fungerede.

-Samtidig, var det vigtigt, at jeg manøvrerede med flyet. I en taktisk situation, vil man aldrig blive ved med at flyve lige ud, man må hele tiden manøvrere, for ikke at blive skudt ned af fjenden. Manøvreringen skulle vise, om min radar, under manøvrerne stadig, havde overblik over, hvor målene var henne, både hvad angik retning, højde og hastighed. Alle disse forudsætninger skulle lægges ind i skuddet for at sikre, at alt var så realistisk, som muligt. JØB siger, at der af naturlige årsager var mellem tre og fem procents chance for, at skuddet ville mislykkes, altså ryge forbi. - Denne risiko måtte vi bedømme meget seriøst, og søge at reducere den til måske kun én procent eller derunder ved at lave en lille ændring i testen, som ikke havde den helt store betydning for det endelige resultat. Han understreger flere gange i interviewet, at kompromiser, kan man ikke komme udenom. -Vi var hele det set-up, der var nødvendig for afprøvningen, igennem hundredvis af gange. Lige fra mine switch actions (betjening af knapper) i cockpittet, til at lave risikoberegning på alle de ting, der skulle foregå, som kunne medføre en fejl. Vi vurderede gang på gang, om der var ting vi skulle træne en ekstra gang. Og lagde planer for, hvad vi skulle gøre, hvis noget gik galt. Han fortæller, at hele proce-

duren blev trænet adskillige gange. Ikke så meget for hans skyld, men fordi man blev ved med at finde fejl i systemet udenvejs.

Tørræning

Træningen foregik med et integreret testmissil (ITV - Integrated Test Vehicle). Det er et AMRAAM missil, hvor sprænghovedet og raketmotoren er erstattet af en datalink. Herefter modificeres flyveren, så man tager signalet fra radaren, og fører det gennem et kabel hen bagerst i flyveren, hvor der gennem en antenne sendes et signal til AMRAAM missilet, som sidder monteret på vingen. Så kan man 'affyre' missilet, som ingen raketmotor har. Datalinken overfører nu radarens signaler til missilet, som stadig sidder på vingen. Missilets datalink fortæller nu en jordstation, hvad den modtager af data, og hvad den selv vil gøre, eller gør. På den måde kan man teste 99.9 procent af systemet. Der korrigeres også for den afstand i tid, der ved en rigtig affyring vil opstå mellem fly og missil.

Hele testen af systemet på Edwards Air base kostede omkring 30 mio. kr. Og man kunne have ladet det blive ved det, og ikke ofre yderligere 15 mio. kr. for at finde ud af, om de gennemførte beregninger nu også stemte. JØB fortæller, at alle man talte med, kraftigt rådede til, at man i det mindste skød ét missil. -Set i bakspejlet, er det den mest succesrige test, vi nogensinde har foretaget, siger JØB. -Havde vi ikke gjort det, havde vi siddet i en katastrofal situation i dag, dog uden at vide det. Det siger han på baggrund af, at under forberedelserne til affyringen af missilet, fandt man seks fejl i softwaren i flyet, hvoraf de fire ville have været fatale, hvilket betyder, at missilet

ikke, under de givne omstændigheder, ville have ramt målet. De to andre fejl var af mere 'kosmetisk' art, det vil sige, at visningen i cockpittet ikke var det man forventede. -15 mio. kr. er mange penge, men ikke meget sammenlignet med at være kommet i krig med et system med indbyggede fejl. I øvrigt skulle Danmark kun betale 1,5 af de 15 mio. -Det er meget billigt, siger JØB.

Mistro

Selve skuddet skulle affyres på Eglin Air Base i det nordvestlige Florida. Det var det eneste sted, hvor man kunne finde 'europæiske' forhold. Det vil sige: -fugtig luft, træer og vegetation. Inden man nåede dertil, havde fire amerikanske oberster på skift, kaldt JØB i enerum, for at fortælle ham, at han ikke havde begrebet om, hvad det var, han var i gang med. Efter deres mening skulle skuddet affyres under vandret flyvning og ud i rummet, så intet kunne forstyrre radar og andre systemer. Det lykkedes ham, ved hjælp af sine beregninger og planlægning at overbevise alle fire om, at han vidste, hvad det var han gjorde. Og endelig sagde alle fire ja. De var blevet overbevist om, at han kunne nå lige så langt i testen på et skud, som de ville have kunnet med fem. -Problemet for mig var, siger JØB, -At vi ikke havde penge til fem skud. Det har amerikanerne derimod.

Kompliceret job

Nu var man klar til at tage til Eglin Air Base, for over Eglin Overland Test Range, at affyre det ene AMRAAM missil. JØB kan næsten ikke styre sin begejstring over den service prøveholdet fik på Eglin. -Hvis kunden ønskede et eller andet, så gik man til sit

yderste for at opfylde ønsket, forklarer han. Kunden var selvfølgelig Edwards, men i slutfasen, var det os, siger han.

Han understreger, at et er at designe det skud man vil skyde, men at få det til at lykkes i virkeligheden, det er overordentlig kompliceret. I dette tilfælde krævede det 12 flyvemaskiner i luften. Et meget stort område, som normalt ikke var lukket, skulle lukkes. Man måtte lukke en motorvej, på et stykke svarende til afstanden mellem Århus og Randers, og det i to timer i myldretiden om morgenen. Også en hovedvej med en trafiktæthed, svarende til hovedvej 13 måtte lukkes. Man måtte lukke en flyvestation, hvor der var stationeret C-130, og evakuere den. Endelig måtte man lukke de yderste seks huller på en civil golfbane fordi de lå i farezonen. JØB er overbevist om, at noget sådant ville være utænkeligt i Danmark, og for øvrigt i størstedelen af Europa. De to droner, der udgjorde målet, skulle styres fra jorden. Fjerstyingscentret lå på Tyndall Air Force Base, det meste af 100 km fra Eglin. Derfor måtte der fire fly i luften, for at lægge et radio-netværk ind over området, og sikre radioforbindelsen fra de relativt lavtflyvende droner, som startede på Eglin, og ned til Tyndall. Dertil kommer et E-9 fly, der optager de datalinks, der kommer fra F-16, AMRAAM missilet, ITV missilet og de to droner, og endelig retransmitterer den de samme data ned til en modtagestation på jorden. JØB understregede vigtigheden af at få alle data recordet, så man bagefter kunne analysere dem. Så er der et følgefly, som skal holde øje med det fly, der skal affyre missilet. Piloten på dette fly, er samtidig områdesikkerhedsofficer med stort kendskab til stedet. Han havde en fotograf med i bagsædet, som altså glemte at tænde for kameraet, hvilket betyder, at der ingen gode billeder findes af det historiske øjeblik. Der var også et fly med til at følge dronerne. Disse kan gå ud af kontrol, og i så fald må piloten, om nødvendigt, skyde dem ned. Ude over den Mexicanske Golf lå der et tankfly i vente-position. Det måtte JØB betjene sig af, da han var ved at løbe tør

for brændstof. Sluttelig deltog der en helikopter, som skulle samle stumperne af dronen op, hvis den blev skudt ned. JØB var dybt imponeret af, hvor professionelt man fik hele dette kæmpe set-up til at lykkes.

Vejrproblemer

-Den dag vi skulle skyde, var det et elendigt vejr, fortæller JØB, - Det regnede, og en varm, fugtig luftstrøm drev hele tiden ind fra Golfen. Det gav gråvejr som på en dansk vinterdag. Og så var der is i skyerne. Relay-flyene kunne ikke flyve i is. Vi skulle helst flyve under visuelle forhold, når vi skød missilet, for ellers kunne følgeflyet ikke se vort fly, og konstatere, at missilet havde separeret korrekt. Vejret var for dårligt, og vi havde faktisk aflyst prøveskydningen om morgenen, men besluttede så i stedet, at udsætte den i halv time. Satte derefter det hele i gang igen, og fik en flyver i luften for at checke vejret. Han meldte, at der var et 'hul' (bedring i vejret) på vej ind, hvorfor vi besluttede at forsøge. Problemet var, at vi måtte ændre samtlige flyvehøjder for de deltagende fly, for at undgå at flyve i is og skyer. Det ville man normalt aldrig gøre i USA, da alt er lagt ind i computerne. Nu måtte man lægge alle de nye oplysninger ind.

Brændstofberegningerne på dronerne viste, at vi kun havde to forsøg, mod forventet fire. Vi skulle altså skyde første gang for at sikre, at vi havde en mulighed for at forsøge én gang til. Første gang fik vi ikke lås på dronen med radaren. Da vi kom ind anden gang lykkedes det i allersidste øjeblik, at få lås på målet, få alle de nødvendige tilladelser, og få skudt missilet.

-Faktisk havde vi kun seks sekunder, og ikke de planlagte 20 til at gennemføre alt. Når man ser videobåndet fra det øjeblik jeg trykker på knappen, til missilet rammer, så ser det perfekt ud, det er helt fantastisk og bare dejligt. Han lægger ikke skjul på, at han den dag var under et enormt stress.

-Havde vi ikke trænet det hele i alle detaljer, var det sikkert heller ikke lykkedes, siger han. Under affyringen kom JØB ind

med sin F-16 fra østnordøst, med en hastighed på mach 0,9. Mod ham kom to droner, af typen MQM-107D, fra vestsydvest. Opgaven var nu at 'fange' de to droner, der fløj med en hastighed omkring mach 0,8, på radaren. Få lås på dem, og affyre missilet imod dem. Samtidig med at han selv foretog undvigemanøvrer. Da missilet var affyret, begyndte den ene drone at dreje med 4 G, medens den andet under stigning drejede med ca. 2 G. Det ene missil separerede fra flyet som forudsat, og det andet, som var et testmissil, som planlagt, blev siddende på vingen. Nu skulle det vise sig, om radaren holdt hvad testen havde lovet, og om missilet ville ramme?

Til slut siger JØB, -Der var dog en lille hage ved det. Missilet havde intet sprænghoved, det var erstattet med en datalinkpakke, som fordyrede missilet med 400.000 US dollars, samlet pris 1.000.000 US dollars. Dronen kostede 600.000 US dollars. Vi havde håbet, at vi ramte 10 cm. ved siden af, så dronen kunne have været bjerget. Desværre, sagt i gåseøjne, ramte vi plet, hvad der kostede de 600.000.00 US dollars ekstra. Med et skævt smil må man sige, det var dejligt at se, at det hele virkede perfekt.

Farvel

Efter næsten 20 års tjeneste, sagde JØB den 1. april farvel til flyvevåbnet for at prøve nye græs-gange. Han har ikke noget job, men vil tilbyde sin viden på konsulentbasis til danske firmaer, som kan bruge hans viden. □

Flyvertaktisk Kommando

Kommandoen får nyt hus

Siden oprettelsen i 1955 har Flyvertaktisk Kommando boet i den gamle tyske bunker opført under Den Anden Verdenskrig. I år 2000 forventes kommandoen at flytte ind i et splinternyt hovedkvarter, hvor der er vinduer i alle kontorer.



Det gamle GCI-tårn syd for Flyvertaktisk Kommando. Forstærkingen nederst på tårnet blev udført da tårnet skulle bære en syv meters parabolantenne. Nu bliver det hele taget ned for at give plads til nye huse til Flyvertaktisk Kommando. (foto: FTK Signaltjeneste)

udbydes i licitation til entreprenørene. De forventes at gå i gang i midten af andet kvartal 1999, for godt et år senere at kunne aflevere nøglen til chefen for FTK.

Placeringen

Nybyggeriet kommer til at ligge i forbindelse med FTK's nye cafeteria og syd herfor. Det betyder blandt andet, at det gamle GCI-tårn (Ground Controlled Interception), der betyder jordbaseret kontrol af jagerfly, nu skal fjernes fortæller flyveroverkonstabel Lars S. Clemmensen i KOM-posten fra FTK's Signaltjeneste. Det forventes at ske i løbet af i år.

GCI-tårnet bar i en kort periode omkring 1955-56 højdefinderens antenne til den radar, der blev installeret på taget af FTK. Med oprettelsen af GCI-stationen Bækskov (Eskadrille 602), blev radaren i FTK lukket. GCI-tårnet blev i stedet taget i brug som bærer af en mast til en radiokæde. Denne kom aldrig i brug, da en bardun sprang under en storm, og masten styrtede ned. Næste projekt var oprettelse af en troposcatterforbindelse til Vedbæk. Hertil skulle der placeres en syv tons tung parabolantenne på toppen af GCI-tårnet. Tårnet blev forstærket parabolen kom op, men projektet kom aldrig til at fungere. Parabolantennen blev taget ned. I mange år lå den på marken ved siden af tårnet, ikke engang skrothandlerne ville have den. Den var nemlig galvaniseret. □

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Bunker 1137 på Flyvestation Karup, der huser Flyvertaktisk Kommando (FTK) er på vej til at blive solgt til NATO, alting tyder på, at en handel til ca. 70 mio. kr. er ved at falde på plads. Kaptajn O.P. Petersen i FTK's Forvaltningssektion fortæller, at han forventer det nye hovedkvarter står færdig til den 1. oktober

år 2000, hvor man den 12. februar har fejret FTK's 45 jubilæum.

Mange forberedelser

Selv om man står med pengene i hånden kan man ikke bare gå i gang. Først skal arkitekterne konkurrere om, hvem der kan lave det mest tiltalende byggeri, indenfor de økonomiske rammer. Den sag skal være færdig 1. april i år. Forsvarskommandoen skal også godkende projektet, som så skal

Flyvevåbnets Officersskole

Kunst på væggene

På væggene i den store aula på Flyvevåbnets Officersskole hænger en række store malerier med flyvevåbnets aktiviteter som tema. Manden bag billederne er pensioneret oberstløjtnant af reserven og flykaptajn i SAS, Erik Lund.



LUE, alias pensioneret oberstløjtnant i flyvevåbnet Erik Lund, ved et af sine store malerier i Flyvevåbnets Officersskoles aula. Ved at se på billedet fik fotografen en association, hvor både Kallesmærsk Hede og Flyvestation X optrådte.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvevåbnets Officersskoles (FLOS) tidligere chef oberst M. Christensen stod med en stor aula, med nogle meget bare vægge. Det så lidt trist ud. Resultatet blev en henvendelse til LUE, alias pensioneret oberstløjtnant i flyvevåbnet Erik Lund, om hvem man vidste, at han dyrkede malerier med motiver fra flyvevåbnet.

Resultatet blev fire malerier, der nu smykker væggene i aulaen.

Glæde ved opgaven

-Jeg var meget glad for, og beæret over, at blive opfordret til at male malerierne til FLOS, siger LUE til FLYnyt. -Da man bad mig om at male malerierne, lavede jeg først et antal skitser i en meter gange 30 centimeter. De blev godkendt af ledelsen og i samarbejdsudvalget.

Glæden ved fly og flyvning, og ved

at have udført arbejdet og den anerkendelse han har fået fra FLOS for et vel udført arbejde lyser ud af LUE. Han fortæller, at FLOS stillede et rum til rådighed til atelier. Her arbejdede han i perioden fra oktober sidste år til begyndelsen af januar for at nå at blive færdig til afsløringen den 15. januar. I alt blev det til omkring 30

arbejdsdage i det midlertidige atelier.

-Dine billeder er holdt i meget lyse, næsten pastelagtige farver, hvorfor dette farvevalg?

-Jeg maler helst vejret og naturen i solskin, så folk kan genkende, hvad det er de ser, derfor bliver farverne transparente.

-Man er ikke i tvivl om, hvad motivet er. Dine jetkampfly er jetkampfly, men alligevel kan de ikke typebestemmes?

-Jeg er nok lidt impressionistisk når jeg maler. Publikum skal

vide, hvad de ser, men jeg hører ikke til dem, der maler halenumre på flyene for eksempel.

Entusiast

LUE taler med glød i stemmen om sin tid som pilot i flyvevåbnet. Hans karriere begyndte i 1955, hvor han blev optaget på Flyveskolen på Flyvestation Avnø. Året gennemgik han pilotuddannelsen på jetfly i Canada og i 1957 begyndte han at flyve F-84G i Eskadrille 727 på Flyvestation Karup. Efter gennemgang af FLOS blev han i 1963 udnævnt til premierløjtnant af linien. I 1966 nåede han 1000 flyvetimer på F-100 og var fungerende chef for Eskadrille 727. Her sluttede den flyvende karriere i flyvevåbnet. Som så mange andre, forlod han flyvevåbnet for at blive flyverstyrmand i SAS. I 1991 kunne han fejre sit 25 års jubilæum i selskabet og 15.000 flyvetimer. Året efter gik han på førtidspension. Flyvevåbnet nåede aldrig ud af hans tilværelse. I 1967 blev han udnævnt til kaptajn af reserven med rådighedskontrakt. I LUE's sidste tre år i flyvevåbnet, var han tilknyttet Flyvertaktisk Kommando, hvor han uddannede Forward Air Controllers, kaldet FAC'er, til deres opgave i Ex-Jugoslavien, hvor de skulle lede jetkampflyene ind til deres mål, hvis eller når man bestemte sig for at bombe, især serbiske mål. Lue blev i 1994 ridder af Dannebrogordenen og i 1995 blev han afskediget af flyvevåbnets reserve. Hans interesse for flyvevåbnet ophørte ikke, som det fremgår, med pensioneringen. Tværtimod, fortæller han, har han nu fået mere tid til at dyrke den mere sociale side af interessen. Ind imellem bliver der dog tid til, at samle på frimærker, sejle og ikke mindst male. □

Vi anmelder

Jerndragens eftermæle

Af seniorsergent N.M. Schaffel-Nielsen

Titel: Saab F-35 Draken, T.O.1R/RF/TF-35-1½
Forfattere: Thomas Schau Damm, Steen Hartov, Torben Heindahl (TEN), Jørgen Escherich Larsen og Niels Helmø Larsen.
Størrelse: A4 i ringbind.
Illustrationer: 250, hvoraf de 50 er i farver
Sidetal: 220
Forlag: Tinbox, Hedetoften 4, DK-4700 Næstved.
Forhandler: Forlaget.
Pris: 300.00 kr. inkl. porto, ved indenlandske forsendelser.
Pengene sendes i check eller indbetales på girokontor nr. 8 25 00 73.

TINBOX har gjort det igen! Forlaget har sendt en 'Dash One and a half', eller -1½, på gaden omhandlende den udfasede Saab F-35 Draken. Der er en solid, seriøs og meget flot bog, som alle, der interesserer sig for 'Jerndragen' nødvendigvis må eje. -1 er en teknisk instruktionsbog, delt op i sektioner, for vedligeholdelse af fly, her brugt som grundopdeling af bogen om Draken. Intet er glemt, -Historien, udviklingen, de danske modifikationer, våbensystemer, menneskene omkring flyet, det vil sige piloter og teknikere. Man får næsten åndenød ved tanken om det kæmpearbejde, der ligger bag bogen. Her er en komplet liste over de piloter, der har fløjet flyet, de klarmeldere, der har vedligeholdt det i det daglige. Her er en liste over hvert

eneste halenummer, og hvad der skete med det tjenestetiden igennem. Her er flyverhistorier, der gør, at man må tørre øjne af grin, når man er færdig med læsningen. Her er beskrivelse af haverier, som da AT-154 mavelandede på Flyvestation Karup den 3. februar 1976. Levende beskrevet og med et udskrift af radiokommunikationen mellem piloten, F.M. Sveistrup (FRO), flyvelederen i Karup Tårn, major Jørn Hoffmann og vagthavende officer fra Operationsafdelingen, major Vermund Wad Hansen (VAD). Spændende og god at få forstand af. Sammenfattende, en bog om et fly i det danske flyvevåben, der er velskrevet, spændende, ind imellem meget morsom, seriøs og med et flot layout og tryk. □

Flyvestation Skrydstrup

Helikopterberedskabet fik gæster

Det var en ganske almindelig onsdag i slutningen af februar. Helikopterberedskabet på Flyvestation Skrydstrup var ren rutine, hvis det ikke lige var fordi, at man havde fået gæster fra Litauen.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det kom som en overraskelse for Flyvestation Skrydstrup, at man skulle være vært for gæster fra Litauen, som skulle følge SAR-beredskabets arbejde. Kaptajn Algirdas Kudzmaitis og major Algirdas Jakimacivius glædede sig begge over at få lov at se på, hvorledes deres værter løste SAR-opgaven.

FLYNYT's udsendte mødte de to en tirsdag morgen sidst i februar. Dagen før var de ankommet til Flyvestation Skrydstrup. De fortalte, at efter at være kommet hjem fra Sdr. Strømfjord, havde de været på besøg i Folketinget. Netop den dag, hvor sagen om C-130 Hercules flyets deltagelse i en eventuel konflikt i Golfen var til behandling. -Det var utrolig spændende, fortæller kaptajn Algirdas Kudzmaitis, -Alle partierne var på talerstolen for at give deres mening til kende. Især havde han bemærket et folketingsmedlem, som havde en sort bluse på, hvorpå der var skrevet en protest mod dansk deltagelse i eventuelle krigshandlinger.

Farum Kommune

-Dagen efter, var vi besøg hos Farum Kommune. Det gik ikke så godt økonomisk for dem for 10-15



Fra v. kaptajn Algirdas Kudzmaitis og major Algirdas Jakimacivius, som begge var noget imponerede af, hvad en S-61 indeholder af hjælpemidler til at finde forulykkede på havet.

år siden, men nu lader de til at have fået styr på tingene. Begge var tydeligt benovede over det danske demokratiske system. -På det område har vi meget langt igen, fastslog de begge.

-Kan I stille op som kandidater til valg til jeres parlament eller kommunalbestyrelse?

Begge stirrer en smule vantro på spørgeren. Det vil være utænkeligt. -Vi har vore særlige love for militært personel, og det er ikke tilladt os at være medlem af et politisk parti.

Begge er i dag litauiske statsbor-

gere. De forklarer, at indtil Sovjetunionens opløsning, var alle borgere i unionen. Da unionen blev opløst, måtte de begge tage til Litauen for at gøre rede for forældrenes tilhørsforhold til landet. Da det var godkendt, fik de begge et litauisk pas og statsborgerskab.

Mangler en del

De er begge meget begejstrede for Sikorsky S-61 helikopteren.

-Ganske vist kom vi først i går, men vi har fundet ud af, hvad

helikopteren kan, både hvad angår navigation og, hvad den har af udstyr til eftersøgning. -Det er imponerende. Kaptajn Algirdas Kudzmaitis fortæller, at hjemme i Litauen bruger man Mi-8 helikopteren til SAR. Den kan desværre kun bruges når det er lyst og sigtbarheden er nogenlunde god. Ellers kan besætningen intet se, forklarer han. I øvrigt har man kun een besætning, der er uddannet til SAR-flyvninger. Begge har fået lov at flyve med i S-61'eren, men kun som passagerer. -Skal vi ud på en aktuel mission, fortæller premierløjtnant og 2. pilot, Lotte Fredsø Pedersen (SØS), -Må vi lade dem blive hjemme på Skrydstrup.

Første tur

Opgaven at holde SAR-beredskab består ikke af at sidde inden døre og læse Morgenavisen Jylland-Posten. I dag skal man ud at øve 'hoist' over vand, det vil sige ved hjælp af spillet at hale 2. flymaskinisten op fra vandoverfladen. De to flymaskinister går over i hangaren for at skubbe helikopteren ud. Det sker ved hjælp af en lille traktor. Selv om S-61'eren ikke er ny mere, så skinner den helt utroligt flot da den bliver skubbet ud i sollyset.

Fartøjschefen, kaptajn J.E. Overbye (JOB) og SØS kravler op i 'kontoret' og begynder på cockpitcheck'et. Hovedrotorens blade kører helt ud i yderpositionerne, det samme sker med haleratoren. FLIR'en (Forward Looking Infrared System) et infrarødt søgeudstyr, drejes rundt. Så starter den sædvanlige hylen fra de to jermotorer. Dovent begynder hovedrotoren at dreje rundt, hurtigt tager den fart, man er klar til at rulle ud. 1. flymaskinist, seniorsergent Lars Olivarius lukker døren, og helikopteren ruller. De to litauere vinker, de glædede sig meget til dagens første tur, også selv om de vidste, at de ville blive sat af, hvis det pludselig blev alvor.

□

Chefskifter

Flyvestation Aalborg



Den 30. januar tiltrådte oberst Karsten Schultz (TUL) stillingen som chef for Flyvestation Aalborg. TUL havde indtil da gjort tjeneste som chef for Forsvarskommandoens Operationssektion.

Flyvevåbnets Officersskole



Efter fire år som chef for Flyvestation Aalborg, tiltrådte oberst Hans-Jørgen Bjerger Pedersen (PED), den 2. februar, stillingen som chef for Flyvevåbnets Officersskole.

Flyvevåbnets Specialskole



Den 27. februar tiltrådte oberstløjtnant P.J. Larsen stillingen som chef for Flyvevåbnets Specialskole. Oberstløjtnanten har senest gjort tjeneste som chef for HAWK Vest.

Tjeneste ved hoffet



Oberst Mogens Christensen tiltrådte den 1. marts tjeneste som sekretariatschef hos Hans Kongelige Højhed Prins Henrik. Obersten har senest gjort tjeneste som chef for Flyvevåbnets Officersskole.

Fart redder liv

Vejle Amt konstaterede, at der i 1996 blev dræbt alt for mange unge, især unge mænd, i trafikken. Årsag var i mange tilfælde for høj fart, der førte til, at føreren mistede kontrollen over bilen. Det gør man nu noget ved.



Røgen står ud fra dækkene, medens føreren må konstatere, at han ikke nåede at stoppe bilen, før han ramte plastikkeglerne, hvoraf een er klemt fast under bilen. Begivenheden er et resultat af Vejle Amts og kørelærernes forsøg på at forbedre køreuddannelsen ved landets køreskoler.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Frederikshåb Rullebanen, lørdag ved middagstid. En Fiat Punto kommer kørende med 100 km/t. Ved en given afstand før plastikkeglerne påbegyndes nedbremsningen til stop. Dækkene hviner mod asfalten og røgen fra dækkene vælter ud til siderne. Resultat, blokering af hjulene, og en plastikkegle bliver klemt fast under bilen, det kunne have været et barn. Langsomt aftager førerens stivnede blik, og tungen trækkes tilbage i munden. En ung mand var en erfaring rigere, han havde ikke det styr over bilen, han troede. Ved de efterfølgende bremse-styre manøvrer blev lignende erfaringer gjort.

Bedre køreuddannelse

Konsulent ved Vejle Amt, Karsten Damgaard, der står for afviklingen af programmet sammen med kørelærer Karsten Troelsen,

Ødsted, har flere formål med de fire lørdage, hvor unge, der er ved at tage kørekort, eller lige har fået det, får lov at prøve, hvordan en bil reagerer ved stor hastighed i vanskelige situationer.

De vil give de unge en viden om, at det at køre stærkt er farligt, men samtidig er det meningen, at skaffe grundlag for en indstilling til justitsministeriet om en forbedret køreuddannelse, hvori indgår disciplinen, -At få lov at køre stærkt under kontrollede forhold. Troelsen er vel klar over, at der er lang vej igen, inden alle instanser har godkendt en sådan udvidelse af køreprøverne.

Barske sager

En af Danmarks første ambulancelæger, Bak Nielsen og hans assistent Anne Bak Nielsen fra Gadbjerg, viste de unge lysbilleder, fra de trafikulykker han havde været kaldt ud til. Billederne manede til eftertanke. Her var resultatet af høj fart, blod, alvorlige kvæstelser og død, det var til at forstå. Af den efterfølgende

debat fremgik det tydeligt, at billederne havde gjort indtryk.

I rummet ved siden af blev der undervist i førstehjælp, så de unge fremtidigt vil være bedre rustet, hvis de pludseligt står som vidner til en bilulykke.

Hjælp til lokalsamfundet

Vi spurgte chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A. S. Sørensens (RØR), -Det er anden gang i år, vi ser biler køre meget stærkt på Flyvestationen, hvorfor det? -I det sidste tilfælde var det en hjælp til lokalsamfundet. Jeg var en smule bekymret for, om vi ved at leje banen ud til Vejle Amt, gik ind og førte ubillig konkurrence mod de private køreanlæg. Jeg blev beroliget med, at disse ikke havde strækninger, der var lange nok til at opnå de ønskede hastigheder. RØR siger videre, at under begge udlejninger, havde cafeteriaet serveret mad for deltagerne, hvad der har givet en ganske god omsætning, slutter han. □

Han tegner flyvemaskiner

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Han er uddannet arkitekt med industriel design som arbejdsområde. Umiddelbart smager det ikke meget af flyvemaskiner.

Han hedder Ole Rossel og er født i nærheden af Beldringe flyveplads, i dag med det mere prangende navn, Odense Lufthavn. Han mener selv, at det er påvirkningen af de mange fly han i barndommen så starte og lande på flyveplad-

Douglas C-47A. Eskadrille 721's mest berømte transportfly. Flyet havde mange forskellige kæle-navne, som: 'Den Anden Verdenskrigs Arbejdshest' Dakota, Gooney Bird' og så var den civile betegnelse DC-3.

sen, der har gjort, at han senere i livet kom til at interessere sig meget for fly - og, ikke mindst at tegne dem. Han nævner selv typer som Sikorsky S-55 redningshelikopter, C-47 Dakota og Piper Cub L-18 C, Super Cup.

Begyndte i Skrydstrup

Ole Rossels deltog i STUD LUFT på flyvestation Skrydstrup i 1965, hvor han blandt andet var ude at flyve med C-54 Skymaster, halenummer N-605, der ca. tre uger senere nødlandede i Kattegat og gik tabt. På trods af deltagelsen i STUD LUFT, lod han sig indkalde til Den Kgl. Livgarde, hvad han senere i livet bitterligt har fortrudt, som han siger, -Jeg skulle jo have bedt om at komme til flyvevåbnet.

Senere i livet, nu for alvor bidt af en gal flyvemaskine, var han med til at udgive det længst heden-gangne flytidsskrift DAN-MIL,

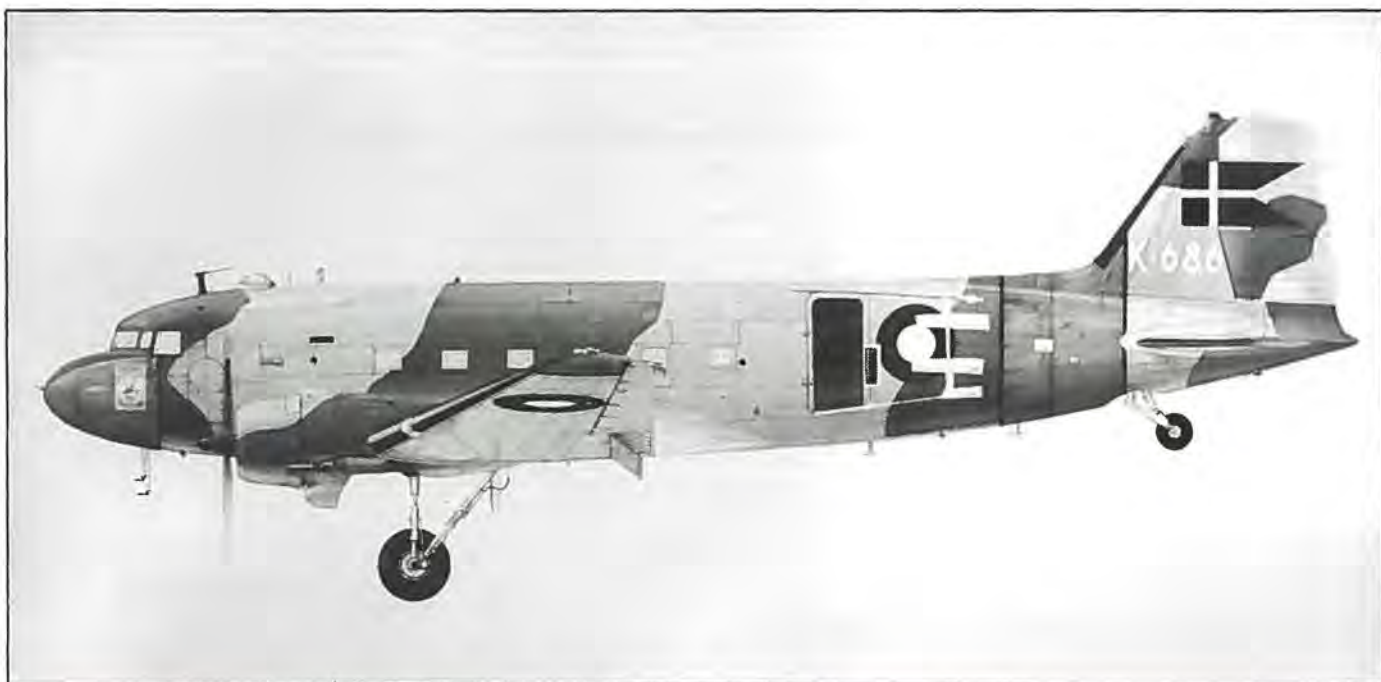
som han tegnede fly til. Ikke bare tegninger i almindelighed, men tegninger, hvor hver enkelt nitte sad, hvor den skulle.

Han udtrykker sin store glæde over den hjælp flyvevåbnets mange enheder i tidens løb har givet ham, så han kunne pleje sin glæde ved nøjagtige gengivelser af flyvevåbnets fly.

Vil gerne sælge

Ole Rossel vil gerne sælge sine tegninger. Vi har set tegningerne og må tilstå, at kvaliteten er i top. Indtil nu har han tegnet to serier tegninger, hvoraf serie ét indholder typer fra North American F-86D Sabre til Armstrong Whitworth Meteor N.F. 11. Hvis man vil vide mere om pris og størrelse på tegningerne kan man ringe til Ole Rossel på telefon 39 63 40 24 eller skrive på telefax nummer 39 63 40 42.

□



Litauiske piloter på jobtræning i Grønland

Siden den 4. februar har to litauiske piloter fulgt en Gulfstreambesætnings jagt på ulovlige fiskerbåde ved Færøerne og Grønland. Den 14 dage lange on-the-job træningsperiode ved Eskadrille 721, er en del af et ni måneder langt program, der skal forbedre piloternes engelskkundskaber. Piloternes ophold i Danmark er en del af forsvarrets øststøtteprogram.

Tekst og billede journalist Morten Fredslund, FOV Nyhedsbrev

-Hvis jeg for ti år siden havde sagt, at jeg en dag ville flyve rundt på Grønland i et fly fra et NATO-land, var jeg blevet erklæret for sindssyg og spærret inde, siger kaptajn Algirdas Kudzmais. Han er med sine 30 år den yngste af de to piloter. Og da piloterne hedder det samme til fornavn - og udtalen af deres efternavne kræver specielle evner til at krølle tungen, benævnes han 'den yngste' af flyets seks mand store besætning under den ti dage lange inspektionstur. Udgangspunktet for de nordatlantiske fiskeriinspektioner er Luftgruppe Vest i Søndre Strømfjord. I det hurtige Gulfstream fly, halenummer F-313, er den yngstes kaffekop forsynet med et lille a, medens spritmarkeren har forsynet den 16 års ældre makkers kop med et logisk stort A. Under turen til Grønland, får de to litauere mulighed for, at lytte til såvel den interne, som den eksterne, radiokommunikation i

flyet. Inden turen har piloterne gennemgået et intensivt undervisningsprogram på Flyvevåbnets Specialskole i Jonstruplejren. Under inspektionsflyvningerne får litauerne sat de mange gloser og tekniske udtryk ind i den rette sammenhæng.

9000 flyvetimer

Undervisningen har omfattet engelsk og flyveteknisk engelsk, der blandt andet omfatter radiokommunikation. Undervisningen har omfattet 24 ugentlige lektioner med efterfølgende hjemmearbejde af tilsvarende varighed. Men kendskabet til det engelske sprog var også begrænset, da litauerne kom til Danmark.

-Da jeg fløj for Aeroflot i Sovjetunionen foregik al kommunikation på russisk. Jeg har aldrig modtaget engelskundervisning før jeg kom til Danmark, siger den 46-årige Algirdas Jakimavicius, der har fløjet 9.000 timer i transportfly som Antonov 26 og Turpolev TU 152

Forvist

I 1949 blev hans forældre forvist

til Sibirien, hvor han blev født to år senere. Efter tre års pilotuddannelse i Buguzlan og fem års videreuddannelse i Skt. Petersborg, fløj han i 15 år med udgangspunkt i hans sibiriske fødeby, Irkutsk. Så det smukke, men barske, grønlandske snebjergs landskab gør ikke det helt store indtryk, selv fra 28.000 fod.

-Kuldegrader på minus 56 grader celsius var ikke usædvanlige i Sibirien. Så kulden og landskabet er sådan set ikke nyt for mig. Men det er dejligt at møde nye mennesker i et system, der også er helt nyt for mig. Og det er meget imponerende, at se den meget høje standard i form af moderne udstyr, velholdte bygninger og moderne teknologi, som det danske flyvevåben er i stand til at opretholde under de vanskelige vejrforhold på de her breddegrader, siger Algirdas Jakimavicius, der i dag er pilot i det litauiske flyvevåben, for hvem han blandt andet flyver litauiske soldater til Bosnien.

Russisk ude - litauisk hjemme

Hverken Jakimavicius eller hans

ynge kollega Kudzmaitis, var særligt knyttede til Litauen, da landet blev selvstændigt. Mens Jakimavicius har tilbragt hovedparten af sit liv i Sibirien, var det Ukraine der dannede kulissen for Kudzmaitis opvækst.

-Min far var officer i den sovjetiske hær, og jeg var kun syv år, da vi forlod Litauen. Turen gik først til Rusland og så senere til Ukraine, da jeg var 11 år. Her voksede jeg op, og blev senere uddannet jagerpilot, og fungerede dels som pilot, dels som instruktør frem til 1993, hvor jeg søgte ind i det litauiske flyvevåben. Så det litauiske sprog kendte jeg kun fra min far. Vi talte altid litauisk i familien, mens det officielle sprog på vores arbejde var russisk - og en lille smule ukrainsk, siger Kudzmaitis. Det samme var tilfældet for Jakimavicius' ophold i Sibirien. På arbejde og i det sovjetiske samfund som helhed var

sproget russisk. Men så snart han var sammen med familien indenfor husets fire vægge, foregik al samtale på litauisk - selvom han aldrig havde sat sine ben i hjemlandet.

Fattigt land

Det litauiske flyvevåben råder i dag over fire lette jagerfly, to transportfly, tre persontransportfly og fem-seks helikoptere. Al radiokommunikation mellem flyene og landjorden foregår på litauisk, men det vil Kudzmaitis forsøge at få ændret hurtigst muligt.

-Vi er et fattigt land, men penge er jo blot penge, og den bedste hjælp vi kan få, er hjælp til uddannelse. Mange unge kommende piloter tager jo i dag til USA eller andre steder, hvor de lærer engelsk. Den mulighed havde vi jo ikke, og derfor er det lærerigt med

sådant et ophold i Danmark, hvor de fleste taler engelsk på et højt niveau. Men det er jo ikke nok at sidde på skolebænken. Man skal se sproget blive brugt. Mange gange kan det, at du ser og hører sproget blive anvendt i den rette sammenhæng give mere mening end 100 ord i en bog. Og derfor er turen her også meget lærerig for os, siger Kudzmaitis, der blandt andet har fløjet MIG 21, MIG 27 og L 39 jagerfly.

Efter on-the-job træning ved Eskadrille 721, går turen til Søværnets Flyvetjeneste og Eskadrille 722, der flyver SAR-missioner i redningshelikoptere. Herefter går turen tilbage til skolebænken i Jonstruplejren, inden 'den yngste' og 'den ældste' Algirdas returnerer til Litauen den 24. april. □



De to litauiske piloter, Algirdas Kudzmaitis, tv., og Algirdas Jakimavicius, fotografert af forfatteren foran Gulfstream GIII, halenummer F-313, på Sdr. Strømfjord.

Første opdaterede F-16 prøveflyet

Den 17. december 1997 klokken kvart i 12 rullede den første Midlife Update (Middellevetids opdaterede) F-16 Fighting Falcon 'Pilot Production' fly, ud fra Hovedværksted Aalborg. Prototypen, E-177 blev færdig i sommeren 1996. Ved pinden sad premierløjtnant Per Schmock (MOK) og, i bagsædet den amerikanske udvekslingspilot, kaptajn Sean Michael Cunneen (SEA). Med MOK som fartøjschef blev der gennemført en 25 minutters prøveflyvning med flyet. Efter en kraftig arbejdsindsats lykkedes det teknikerne fra Flymaterielværkstedet og Hovedværkstedet på Flyvestation Ålborg at klargøre flyet til prøveflyvning inden udgangen af 1997.

Mest moderne

Eskadrille 723 er udpeget til at være den eskadrille, der skal modtage det 'nye' fly, og omskole alle danske F-16-piloter på flyet. Udefra ligner F-16 sig selv, men

indbygningen af ny avionic og andre systemer, er det blevet et af de mest moderne jagerfly i verden, derfor omskolingen.

Hårdt arbejde

Chefen for Værkstedssktion 1, Frank Nielsen ved Hovedværksted Aalborg fortæller, at gennemsnitsforbruget af mandtimer på de første fire fly man har gennemført MLU på er ca. 9.000 mandtimer. -Vi regner med, fortsætter han, at når vi har lavet 10-12 fly, vil timeforbruget falde til ca. 5.000 mandtimer pr. fly. Han understreger, at det man indtil nu har været igennem, har været hårdt arbejde med at indarbejde rutiner, samt at få styr på procedurene og dokumentationen. -Normalt kan vi så at sige 'skrive' af efter amerikanerne, det har vi ikke kunnet denne gang, da vi var de første, der gik i gang med midt levetidsforlængelsen af F-16.

S-N



Fra v. fartøjschefen på prøveflyvningen af ET-613, premierløjtnant Per Schmock (MOK) og den amerikanske udvekslingspilot, kaptajn Sean Michael Cunneen (SEA), som bemandede bagsædet. (Foto flyverspecialist Henning Christensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

Knap så langt

Fra 1. januar i år er kravet til officersaspiranternes fysik sat ned. I stedet for at kunne løbe 2.300 m på 12 minutter, er kravet nu 2.000. -Hvor det før var et must, at ansøgerne kunne honorere de løbekrav som gælder under selve uddannelsen, har vi nu justeret optagelsesprøven til et

niveau, hvor vi kan konstatere, om ansøgeren er trænbare eller ej. Det vil sige, at vi vurderer om ansøgerne kan trænes op til et acceptabelt fysisk niveau, siger udvælgelsesleder ved Forsvarets Værnepligt- & Rekruttering (FVR), kaptajn Verner Stig Andersen til FOV Nyhedsbrev.

Grunden til nedsættelsen er, at man ved FVR havde en fornemmelse af, at for mange, der egentlig var kvalificerede, men blot manglede 100 m, så alligevel gik tabt for forsvaret.

S-N

Lockheed Martin C-130J på besøg i Danmark

Lockheed Martins svenske kontor meddeler, at der er planlagt en salgsturné for den videreudviklede C-130J Hercules. Turen er startet i februar og går det meste af verden rundt. Man er startet i Sydeuropa og Mellemøsten. Herfra flyver man til Latinamerika og videre til Sydøstasien, Australien og New Zealand. I maj

måned går turen tilbage til Europa, hvor flyet skal deltage i Internationale Luft- und Raumfarthausstellung på Berlin-Schönefeld (ILA) i perioden 18-24 maj. (ILA) fokuserer i år især på transportfly, set i lyset af, at det er 50 år siden de allierede gennemførte 'Luftbroen til Berlin'. Derfra fortsætter flyet nordpå til

Danmark, hvor besøget er planlagt til den 26. maj. Herefter fortsætter det til Norge og Sverige. Norge menes at være tæt på at afgive ordre på flyet, medens Storbritannien, Australien og Italien allerede har afgivet ordrer.

S-N

Stigning i Flyvevåbnets Redningstjeneste aktivitet i 1997

Flyvevåbnets Redningscentral (RCC) i Flyvertaktisk Kommando modtog i 1997 1258 alarmer. Dels ved direkte alarmering, dels fra andre redningscentraler. Heraf var 121 alarmer nødmeldinger fra fly, fordelt med 71 på militære flyvninger og 50 på civile. Der blev i 1997 udført 623 missioner, mod 533 året før, hvilket svarer til en stigning på 16,9 %. Stigningen faldt især på de missioner, der relaterer sig til aktiviteter i forbindelse med fritiden. Tallet steg fra 127 i 1996 til 147 i

1997. Patientoverførsler fra et hospital til et andet steg fra 214 i 1996 til 230 i 1997, medens ambulanceflyvninger steg fra 93 til 122. Søredningstjenesten fik assistance fra luften 240 gange i 1997, mod 193 gange i 1996. Søredningstjenesten er således stadig den største 'kunde' hos RCC. Helikopterberedskabet på Bornholm (SAR Rønne) var etableret i 12 perioder i 1997. To perioder var begrundet i øget militær flyvning over øen, og 10 perioder

fordi vinden i området steg i styrke til over otte på Beaufort skalaen, svarende til 20,7 m/sek. eller 40 knob.

Flyvevåbnets Redningstjeneste brugte i 1997 920 flyvetimer på flyredningsopgaver, heraf blev de 900 timer fløjet med Sikorsky S-61 Sea King. De civile opgaver krævede 917 timer, mod militærets tre.

Alarm pr. satellit

RCC er nationalt modtagested af nødmeldinger sendt via det satellitbaserede COASPAS_SAR-SAT-system. Sidste år behandlede RCC i alt 818 alarmeringer fra systemet. I fem tilfælde var nødsenderne aktiveret i forbindelse med reelle nødsituationer - på Grønland. De efterfølgende redningsaktioner resulterede i redningen af 15 mennesker. RCC modtog desuden 85 nødsignaler fra andre nødradioer samt fra nødraketter. Heraf havde seks signaler relation til en reel nødsituation. I alt modtog RCC 1.258 alarmer i 1997, heraf var de 121 nødmeldinger fra fly.

Kilde: KONTACDEN, FTK og FOV Nyhedsbrev



SAR-helikopteren på Flyvestation Skrydstrup under opstart til dagens første øvelsesflyvning. Fartøjschefen, kaptajn J.E. Overbye (JOB) og andenpiloten, premierløjtnant Lotte Fredsø Pedersen (SØS) er i færd med at gennemføre cockpitcheck, medens 1. flymaskinist, seniorsergent Lars Olivarius overvåger helikopteren udefra.

De vil gerne låne ud

Selv om Flyvevåbnets Bibliotek er blevet 75 år gammel, er det stadig et sted med 'gang i'. Det er også en vidensbank af dimensioner. Noget, som alle i flyvevåbnet kan nyde godt af. Chefen for biblioteket, pensioneret oberstløjtnant Hans A. Schrøder, lægger ikke skjul på, at han meget gerne ser, at udlånet kommer op over de ca. 5000 det ligger på i øjeblikket. Lidt anbefaling og forbrugervejledning er måske på sin plads. For det første, så står personalet på hovedet for at hjælpe dig med at finde netop den artikel, eller den bog du har brug for. Tag telefonen

og ring til 44 89 37 02. Her vil Anette Sveidahl eller en anden tage sig af dit problem. En dag eller to efter kommer ønsket med posten, nemmere kan det da ikke være. Som mangeårig låner på biblioteket kan stedet anbefales på det varmeste.

Tekst og billede s-n

Assistent Anette Sveidahl ifærd med at opfylde endnu et kundeønske. (Foto s-n)



Fotografiapparater for 100 mio. kr.



Den næsten fem meter lange fotopod, benævnt MRP Pod, fotograferet af seniorsergent Arne Hansen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Flyvevåbnet har underskrevet en kontrakt med firmaerne Per Udsen Aircraft Industries, Grenå, og Terma Elektronik, Lystrup, om levering af seks fotopods, pris 100 mio. kr.

Pod (tanken) fremstilles af Per Udsen Aircraft Industries, og elektronikken af Terma Elektronik.

To pods skal indeholde kameraer til almindelige film og de fire øvrige vil indeholde højopløselige digitale kameraer. Den avancerede digitalteknik betyder en væsentlig hurtigere behandling af billederne i forhold til traditionelle film. Når der er bestilt to pods med almindelige filmkameraer skyldes det, at de digitale kameraer endnu ikke kan levere farvebilleder i samme høje kvalitet, som traditionel film. Man kan også tage flere billeder efter hinanden, når flyet flyver over objektet med lav fart i lav højde. Det

sidste vil næppe finde sted under internationale opgaver, siger civilingeniør René Olesen fra Flyvermaterielkommandoen til FOV Nyhedsbrev.

Fotopod'en er resultatet af et samarbejde mellem de to leverandører, Flyvermaterielkommandoen på materielsiden og Flyvertaktisk Kommando, som har opstillet de operative krav til pod'en og dens indhold.

Dimensioner og vægt

Længde	4.496 m.
Højde	76,2 cm.
Bredde	61,0 cm.
Max. vægt	544 kg.
Vægt tom	227 kg.
Max. nyttelast	318 kg.

Kilder: FOV Nyhedsbrev og Per Udsen Co. Aircraft Industry A/S.

Ny gallauniform indført i flyvevåbnet

16 år efter oprettelsen af flyvevåbnet indførte man gallauniformen. Dengang en let modificeret udgave af stationsuniformen, som oprindeligt var en Royal Air Force model. Uniformen har gennem tiden undergået få ændringer, men 'hverdagspræget' var der stadig.

Ønsket om at få en rigtig gallauniform, der så at sige matchede de andre to værns er over årene blevet forstærket. I efteråret 1996 blev der nedsat en arbejdsgruppe. Denne kontaktede designeren Margit Brandt, som på et møde med det gallaplightige personel fremlagde ni forslag. Efter godkendelsen, blev den nye gallauniform båret første gang båret af Hans Kongelige Højhed Prinsen ved nytårstaflet i Christian VII's palæ på Amalienborg. Mange har haft en mening om den nye gallauniform. Kritikken har overvejende været positiv. Den negative kritik går på gallauniformens manglende danske

traditioner. Om det siger oberst og chef for hans Kongelige Højhed Prinsens sekretariat, Mogens Christensen, -I Danmark er vi ikke meget for nytænkning, men det vil formentlig gå gallauniformens kritikere, som det er gået 'Amaliehavens'. Efter en hel del negativt råberi med tvivlsomme motiver, uddør kritikken. Næste kapitel i gallauniformsagen bliver gallauniformen for kvinder.

Kilde: Oberst M. Christensen

Flyvevåbnets nye gallauniform. Her båret af en major, der er adjutant ved Kongehuset, hvilket ses af, at han bærer adjutantsnoren på højre skulder. (Foto Per Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).



Forbedrede anflyvningsprocedurer

Den 3. august 1996 totalhavarede Gulfstream GIII, halenummer F-330, ved kollision med en fjeldside ved Dørvångsfjordens sydkyst ca. fire kilometer vest for Vagar Lufthavn på Færøerne. Ved havariet blev alle passagerer og besætningsmedlemmer dræbt. Forsvarets Flyvehavarikommision afleverede den 24. juni 1997 en omfattende rapport over hava-

riet (se FLYnyt nr.3/97 side 8-10). Forsvarschefen, general Christian Hvidt har nu afsluttet sagen. Havarirapportens konklusioner og anbefalinger er tiltrådt, og forslagene til forbedring af anflyvningsprocedurer- og hjælpemidler er sat i værk. Det drejer sig ikke mindst om forbedring af de skemaer, hvorefter fartøjschefen skal

beslutte, om turbulensen i området er for kraftig til at forsøge at lande. Det samme gælder for placeringen af vindmåleren på klippen Skeid i 1100 fods højde. Ligesom flyvevåbnet har udarbejdet nye og klarere anflyvningsprocedurer for Vagar Lufthavn.

S-11

Danske soldater transporteres med svensk Hercules

Indtil nu er udskiftningen af de danske soldater i stabiliseringsstyrken (SFOR) i Bosnien sket ved, at forsvaret har lejet fly hos Mærsk Air. Nu sker ud- og hjemflyvningen af soldaterne med et C-130 Hercules transportfly fra det svenske Flygvapnet. Ændringen er primært sket af økonomiske årsager. Ingen er i tvivl om, at komforten er reduceret betydeligt med ændringen til Hercules flyet. Der er dog andre fordele der taler for. For det første kan den svenske Hercules lande på Tuzla og ikke i Zagreb, som det civile fly gør. Det forkorter transporttiden på landevej i Bosnien med to timer og 15 minutter, men forlænger så til gengæld flyvetiden med en time og 10 minutter. Hertil

skal lægges, at ingen med økonomisk sans finder på at chartre et civil fly i dagtimerne, det er alt for dyrt. Derfor er Jensen kommet hjem mellem klokken tre og fire om morgenen, hvilket alle personalkategorier har klaget over.

Med fordelene, kortere køretid i Bosnien, hjem på er fornuftigt tidspunkt så koner, børn og kærestere kan tage imod uden at være dødtætte og en pæn økonomisk besparelse, mon så ikke forsøget med Hercules flyvningerne er kommet for at blive?

Kilde: FOV Nyhedsbrev



Swedish Air Force eller Svenske Flygvapnet, halenummer 844, en af Sveriges otte C-130 Hercules transportfly, som nu, mod betaling flyver danske soldater frem og tilbage mellem Tuzla og en flyvestation i Danmark. Flyet her er fotograferet på Flyvestation Karup under PjP-øvelsen Cooperative Jaguar i 1995, hvem ville dengang have troet, at svenske C-130 fly kunne lejes ud? (Foto s-n).

Mere i løn til piloterne

Den 23. februar blev der aftalt et nyt lønsystem for de piloter, der er indplaceret i den nye løn- og gradsstruktur, kaldet P-83 ordningen. Det betyder samtidig, at der endnu ikke er indgået en lignende aftale for de kontraktansatte piloter og de piloter, der er tjenestemænd efter den gamle B-officersordning. De to sidste pilotkategorier er organiseret i Centralforeningen for Stampersonel.

Der er tale om et fastholdelsestillæg, der forventes at ligge i størrelsesordenen 60.000 - 120.000 kr. om året.

Oberst Søren Falk-Portved, Forsvarskommandoen siger, at der ikke er sat yderligere lønkroner af til opfyldelsen af aftalen, men at pengene skal findes inden for forsvarsbudgettet.

Forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) siger, om aftalen, -Jeg

er glad for, at den proces, der nu har ført til indgåelse af en aftale mellem Finansministeriet og Forsvarsgruppen i Akademikernes Centralorganisation har fundet sin afklaring, og håber at også de igangværende forhandlinger mellem Finansministeriet og Tjenestemands- og Overenskomstansattes Kartel må falde på plads.

S-11

Første miljøovervågningsflyvning gennemført

Den 28. januar gennemførte flyvevåbnet den første miljøovervågningsflyvning. Flyvningen fandt sted med Eskadrille 721's Gulfstream GIII, halenummer F-313 med kaptajn Ole Ramsby (BYM) som chef for den seks mand store besætning. Der blev udført to miljøovervågningsflyvninger på den dag.

Major C.L. Christiansen i Forsvarskommandoens Planlægningsstab, Organisationssektionen, siger om økonomien i miljøovervågningsflyvningerne til FLYNYT. -Der er i forbindelse med overtagelsen af en del af

flyvningerne overført 10 mio. kr. fra Miljøministeriet til Forsvarsministeriet. Firmaet der har kontrakt om at flyve overvågningsflyvninger med propelfly i 450 timer om året fortsætter med dette. Han fortæller videre, at når overvågningen sker med jetfly, sker det med den dobbelte hastighed, hvorfor flyvevåbnet i år skal flyve 275 timer, svarende til 550 timer med propelfly.

-Er det her en god forretning for forsvaret?

-Nej, det er det ikke umiddelbart. Som alle ved, er dette emne oppe i tiden, og fra næste år skal vi

flyve 500 timer, uden at vi af den grund får flere penge. Dette er en bevidst politik fra Forsvarskommandoens side. Det betyder imidlertid, at vi får Gulfstream-flåden udskiftet med den mere moderne og bedre udrustede Challenger 604, hvis overvågningsudstyr er betydelig bedre end de vi kender fra Gulfstream III.

Major Christensen gør opmærksom på, at fra februar i år gælder forbudet mod at lukke olie ud i Østersøen og Kattegat også for Skagerrak og Nordsøen. Synderne vil, i fremtiden få det betydeligt sværere understreger han.

B-11

Fire nationer undertegner milliardkontrakt om fly

32 milliarder pund (Udregnet efter middalkursen 364.96 mia. dkr.) kommer det til at koste Italien, Tyskland, Spanien og Storbritannien at anskaffe 620 Eurofighter 2000. Lige før jul blev kontrakten underskrevet af de fire landes forsvarsministre. Det har ikke skortet på uro omkring Eurofighter 2000. Især Tyskland har haft problemer med at få godkendt projektet i regeringen. Problemet var og er, lavvande i den tyske statskasse på grund af udgifterne til genopbygning af det gamle DDR.

Lige før jul var alle hindringer ryddet af vejen og forsvarsministrene Volker Rühe, Tyskland, George Robertson, Storbritannien, Benjamino Andreatta, Italien og Eduardo Serra, Spanien, kunne mødes i Bonn for at skrive aftalen under. Fire underskrifter til en samlet værdi af 364.96 mia. kr.

De fire ministre var enige om, at kontrakten er med til at sikre, at den europæiske flyindustri fortsat vil være i front, når det drejer sig om at udvikle fly. Og i øvrigt vise sig at være katalysator for en vigtig restrukturering, hvis Europa fortsat skal gøre sig gældende på verdensmarkedet for våben.

Den britiske forsvarsminister George Robertson sagde blandt andet, -Alene i Storbritannien vil produktionen af Eurofighter 2000, når produktionen når sit højdepunkt, sikre 14.000 højt kvalificerede jobs. Lige nu sigter

vi mod at underskrive produktions- og støttefunktionskontrakterne i begyndelsen af 1998, så arbejdet kan komme i gang.

Levering

De planlagte 232 Eurofighter 2000 som det er planen at købe leveres til Royal Air Force (RAF) fra juni år 2002 og fremefter. Prisen for de 232 fly, med tilbehør, er indtil nu beregnet til 15.9 mia. pund. Groft omregnet til 172.72 mia. kr. Flyet skal afløse Tornado F3 og Jaguar. Det skal løse følgende opgaver for RAF, - Luftforsvar, angreb på jordmål og taktisk rekognoscering. Viser det sig, at flyet er den bedste løsning for udskiftning af andre flytyper, så som Tornado F1, er det tanken at bestille flere Eurofighter 2000.

Udviklingen

Siden den første Eurofighter fløj

den 27. marts 1994, har de syv fly i testprogrammet fløjet mere end 5.000 timer. Den højeste flyvehastighed indtil nu er mach 1.9, hvor flyet kunne manøvreres med G-påvirkninger op til syv. Eurofighter til RAF vil blive samlet på British Aerospace fabrikker i Lancashire af komponenter fremstillet i samtlige fire deltagerlande. Rolls-Royce motorerne skal fremstilles på fabrikkerne i henholdsvis Bristol og Derby. De tre andre deltagerlande opretter samlefabrikker i henholdsvis Turin, München og Madrid.

I Storbritannien deltager omkring 200 firmaer i fremstillingen af Eurofighter. Heri medregnet radar- og defensive forsvarssystemer. Blandt de største er GEC-Macony, Dowty, Lucas, Martin Baker, Normalair, Garrett, Pilkington Thorn Optronics, Smith Industries, Computing Devices and Ultra Electronics.

Alene i Storbritannien er 6.000 for tiden beskæftiget med at fremstille flyet, og, når produktionen når sit højeste, vil tallet ligge omkring 14.000 mand.

B-11

Et par ord om ressourceanvendelse m.v.

- Fastholdelse: Et problem, der skal løses. - FLYDRIFT-systemet gør det muligt at se, hvad pengene bliver brugt til. - Brandberedskab for små midler. - „Operation Grønne Fingre“

Blandt andet disse emner var behandlet i FLYNYT NR. 1 - FEBRUAR 1998.

Af pensioneret major Poul E. Christensen, fhv. afdelingschef på Flyvestation Vandel.

Det er altid en fornøjelse at læse dette velskrevne tidskrift, og dermed stadig kunne følge med i, hvad der rører sig i flyvevåbnet.

Det var derfor med stor interesse, jeg læste redaktørens interview med generalmajor K.E. Rosgaard, chef for Flyvertaktisk Kommando. Generalen kom her ind på fastholdelsespolitikken mht. officerspersonellet, og jeg tillader mig at tro, at generalens holdning også gælder for de øvrige personelgrupper.

Også emnet ressourcestyring blev behandlet, og her er det nok på sin plads at huske, at ressourcer er andet end penge. - Den kostbareste ressource er arbejdsgiveren, er medarbejderne, og behandler man ikke dem på en ordentlig måde, hjælper al verdens rigdom kun lidt. Hvordan medarbejderne føler deres situation, har man i mange

år været i stand til at aflæse i de periodiske holdningsmålinger.

I to andre artikler har redaktøren behandlet nogle forhold på Flyvestation Vandel:

- Brandberedskab for små midler og

- Operation Grønne Fingre“.

I begge artikler kan det læses, at dispositionerne på de to områder er følgerne af de reduktioner, der var indeholdt i forsvarsforliget af 1995.

At medarbejderne skal være „bredt anvendelige“ kan alle vel være enige i, men det er svært at se, at man i disse to tilfælde lever op til intentionerne om ressourcestyring (lønsomhed) og fastholdelsespolitikken (personelpleje). At reduktionerne - som følge af forsvarsforliget - var svære at „sluge“ for Flyvestation Vandel skal jeg være den første til at indrømme, men det blev så sandelig ikke lettere for flyvestationen, da foresatte myndigheder pludselig forkortede den i forsvarsforliget godkendte „reduktionsperiode“ med ca. 2½ år. - En periode der ville have været tilstrækkelig til at få omlagt flyvestationens opgaver og aktiviteter, og få reduktionerne til at glide på plads uden de frustrationer, der opstod blandt medarbejderne, da denne beslutning ret overraskende blev meddelt.

Det er min opfattelse, at de planer flyvestationen udarbejdede sidst i 1995 og først i 1996 - for gennemførelse af reduktionerne - var bredt accepteret at alle medarbejdere på flyvestationen, og de personer der ville blive berørt ved omskoling, forflyttelse og evt. afsked, havde en rimelig tid til at bringe sig på plads, og ikke - som tilfældet blev - skulle være „ude af døren“ inden for 1 år. Nu står flyvestationen med en næsten umulig opgave, såfremt man skal løse de pålagte opgaver „efter de forhåndenværende søms princip“, og motivationen kan nok

ligge på et lille sted hos de dyrt uddannede teknikere/specialister, der bliver anvendt til opgaver, der med lige så stor succes kunne udføres af civile medarbejdere og militært personel med en betydelig billigere uddannelse. Ja, værnepligtige har gennem mange år - med succes - været anvendt til flere af opgaverne.

Når man på billedet ved artiklen „Operation Grønne Fingre“ ser en oberstløjtnant med hækklipper og en chefsergent med græsslåmaskine i gang med havearbejde i arbejdstiden, så må jeg indrømme, at det gør ondt. - Er man virkelig nået så langt ud (ned) i flyvevåbnet ?

- Måske er det en provokation (eller et råb om hjælp) fra flyvestationens side, for at få tildelt de nødvendige ressourcer til løsning af pålagte opgaver ? - Jeg håber det faktisk, selv om man altid i flyvevåbnet har anvendt en urban og neutral udtryksmåde, når man fremførte sine ønsker overfor foresatte myndigheder.

Det kan måske undre nogen, hvorfra jeg har ovennævnte kendskab til Flyvestation Vandels forhold, og hvorfor jeg absolut skal af med mine bemærkninger i dette tidsskrift.

Det er let besvaret:

- Jeg taler ofte med mine tidligere kolleger og medarbejdere, kommer stadig rundt til arrangementer i forsvaret, og som beboer i området (og skatteyder) interesserer det mig fortsat, hvad ressourcerne anvendes til i forsvaret. - I dette tilfælde på Flyvestation Vandel, hvor jeg har haft 37 fantastisk gode og interessante år. - En utrolig dejlig arbejdsplads, som jeg stadig ønsker alt muligt godt for. □

Eurofighter 2000 har været i luften i 5.000 timer

Eurofighter 2000 har nu gennemført 570 flyvninger, hvor flyet har været i luften i over en time af gangen. Den første øvelsesflyvning med fly fra Royal Air Force er gennemført i form af lufttankning fra et RAF VC10 tankfly over det Irske Hav.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder British Aerospace

Briterne fortsætter afprøvnin-gen af de to britisk fremstillede prøvfly DA1 og DA2 (Development Aircraft). Sidst har man, med British Aerospace (Bae) testpilot Paul Hopkins ved pinden

gennemført lufttankning af DA2 fra et RAF tankfly over det Irske Hav. Tankflyet var bemanded med en besætning fra the Defence Evaluation Research Agency (For-svarets evaluerings og forskning-sagentur). Under testflyvningen var der hængt våben på Euro-fighter 2000. Efter gentankningen accelererede Hopkins for første gang flyet op til en hastighed på mach 2.0 svarende til 2414 km/t.

Når den nye EJ2000 motor bliver indbygget i flyet, forventer man at opnå en endnu højere hastighed. Og for første gang varede flyvningen mere end fire timer.

Bae's testpilot Paul Hopkins sagde efter flyvningen, -Det er et sensationelt fly. Det har potentialet til at flyve endnu hurtigere, og vi har muligheden for at accelerere meget hurtigt til den høje hastighed. Under lufttankningen



Eurofighter 2000 under lufttankning fra et Royal Air Force VC10 tankfly. Tankningen foregik ude over det Irske Hav.



British Aerospace's testpilot Paul Hopkins, som gennemførte testflyvningen, hvorunder der blev lufttanket fra et Royal Air Force VC10 tankfly. Herefter accelererede han Eurofighter 2000 op til en hastighed på 2414 km/t.

fik vi lejlighed til at afprøve, hvorledes flyet opfører sig.

Våbenaflevering

Den italienske DA7, ført af Alenia Aerospazio's testpilot Maurizio Chell har affyret et AIM9-L kort-rækkende luft-til-luft missil. Skydningen fandt sted ved Decimomannu i Italien ved en hastighed på 500 knob, svarende

til mach 0.8 (926 km/t). DA3, det andet italienske udviklingsfly har gennemført den første flyvning med udvendige tanke. Hver tank indeholdt 1000 liter brændstof, som forøgede flyvetiden (endurance) betydeligt. Tanke med indbyggede kameraer bruges til at monitorere både skydninger og luft-tankninger.

Metaltræthed, som er afgørende for, hvor længe man sikkert

kan flyve med et fly, er også blevet testet. I Tyskland har et test-fly været sat op i et afprøvningsudstyr, hvor det er blevet udsat for det der svarer til 15.000 timers simuleret flyvning. Flyet har for længst overholdt de krævede 6.000 flyvetimer, som var kravet til levetiden før et brud indtræffer.

□



FLYNNYT

NR. 3 JUNI 1998



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør
Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

Seniorsergent, redaktør
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 55 11, lokal 7999
21 27 27 73 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)

POSTADRESSE:

FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

**LAYOUT, REPRODUKTION
& FORDELING:**

Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af
artikler til næste nummer af
FLYnyt er: 26. juni 1998

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, biblioteker,
dagblads- og
tidsskriftredaktioner.

OMSLAG:

Billedet som blandt andet var
med til at skaffe Flyvevåbnets
Officersskole Direct Marketing
Prisen 1998.
(Foto Flyverspecialist Henning
Kristensen, Fototjenesten,
Flyvestation Aalborg).
(Se artiklen side 5).

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sikkerhed og samarbejde	3
Direct Marketing Prisen 1998 til Flyvevåbnets Officersskole	5
Omtanke sikrede donorhjerter til tre-årig	6
Uddannelse af "Top Gun" piloter	8
Mere end ni ud af ti elever består	10
Catalinaen blev det første fly i Danmarks Flymuseum	14
Alle værnsgrene med	17
Tid til pressen og de besøgende	21
Nye Rednings- og Transporthelikoptere	22
Uddannelse i vejrtrækning	28
Spredning af luftforsvar	31
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND	35-42
Danskere underviser PFP-lande i NATO procedurer	35
Produktionen af F-16 fortsætter ind i næste årtusind	35
F-16 som testfly for X-35 Joint Strike Fighter	36
Nyt baneafisningsudstyr til Eskadrille 580	36
"Still the best Fighting Air Force in the world"	37
Flyveskolen ramt af konflikten på arbejdsmarkedet	37
Levering af C-130J forsinket - igen	37
Svenske helikoptere samlet under én kommando	38
Fakta om forsvaret findes nu på internettet	38
En flyverjakke til Kong Hussein af Jordan	39
Største flymodernisering nogensinde	39
F-22 Raptor under videreudvikling	40
Hundeprutter skal gi' pote	40
Projektkonkurrence om nyt hus til Flyvertaktisk Kommando afsluttet	41
Norge udsætter anskaffelsen af C-130J Hercules	41
Forslag om sammenlægning af helikopterstyrken	41
ACTION '98 udsat til 1999	41
Flyvevåbnets udstyr kritiseres af miljøfolket	42

Flyvestation Skrydstrup

Sikkerhed og samarbejde

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

De to sidste dage i marts leverede Flyvestation Skrydstrup sit bidrag til sikkerheden, samarbejdet og forståelsen mellem nationerne. Flyvestationen var vært for 46 gæster fra 23 af de 53 OSCE-lande. Man kan roligt sige, at det var kompetente og interesserede gæster flyvestationen havde fået.

Hvor mange timer flyver en pilot så om året? spurgte den slovakiske gæst kaptajn Hans Peter Bagger (BAN), som stod småfrysende ved en T-17 på Static Display. -Gennemsnitlig flyver en dansk jagerpilot 180 timer om året, men det kan ske, at enkelte piloter kommer op på 220 flyvetimer. Den slovakiske gæst, oberstløjtnant D. Kulik sagde, ikke henvendt til nogen. - Det var mange timer!

Selv om det var en kold oplevelse, så udviste gæsterne stor interesse for de opstillede fly og materiel, og 'kustoderne' havde travlt med at svare på spørgsmål.

Ved briefing om morgenen, hvor chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst A.R. Petersen (RIP) bød velkommen, gennemgik de enkelte afdelingschefer, meget kort, hvad de respektive afdelinger beskæftigede sig med den dag besøget fandt sted. Gæsterne fik i dagens løb, ved selvsyn lejlighed til at efterkontrollere oplysningerne.



Den tjekkiske gæst, oberstløjtnant D. Kulik fik en lang snak om flyvning og flyvetid med kaptajn Hans Peter Bagger (BAN), som stod småfrysende ved en T-17 på Static Display.

Vejret drillede

Da operationsofficeren, major Kaj Thomsen (TOM), lagde sin 'slide' på den morgen sagde han, -Dette er så programmet, som vi havde tænkt det. Vejret vil det anderledes. Med skyerne næsten ned på jorden og en sigtbarhed på nogle få hundrede meter, var den planlagte flyveopvisning med F-16 udelukket.

I stedet blev det til Static Display, efterfulgt af et besøg ved Flymaterielværkstedet. Delt op i hold blev gæsterne ført rundt gennem samtlige værksteder, hvor værkstedslederne og en dokchef forklarede om det daglige arbejde. Seniorsergent Finn Damkjær, der er leder af Hydraulikværkstedet, måtte svare på mange spørgsmål om uddannelse, hvor lang tid gør folk tjeneste og meget mere. Der opstod nogen

forbavselse blandt tilhørerne, da han fortalte, at 'yngste mand' på værkstedet havde været der i 10 år. Videre gik turen til Motorværkstedet, hvor lederen, seniorsergent K.B. Sejersen, gennemgik F-16 motoren ganske grundigt. I DOK 8 gav flyverspecialist Lars Kallan en forklaring om, hvorledes brugte F-16 fly bliver opdateret til danske normer.

Ved 12-tiden, efter fire timers intens besøgsvirksomhed, hvor tusindvis af informationer blev formidlet fra folk, der brænder for det de har med at gøre, trængte gæsterne til en pause. I en pause på halvanden time, viste cafeteriet, hvad man formår under emnet. -Det Kolde Bord, og det til de fleste af gæsternes tilfredshed.

Om eftermiddagen besøgte man Våbenmaterielværkstedet. Her stjal SUN- (Skærme-, Sæde-



Den russiske general A.M. Bizhev fulgte interesseret med i opladningen af en F-16 Fighting Falcon.

og Nødstyrsværkstedet) fuldstændig billedet. Lederen seniorsergent Birger Christensen, havde svært ved at få gæsterne til at gå videre, især en udstilling af de ting der indgår i nødstyret, som pakkes sammen i katapultsædet på F-16, optog gæsterne i lang tid. Så lang tid, at tidsrammen var ved at skride. Enhver arrangørs mareridt, og årsagen til, at den Centraliserede Ammunitionstjeneste kom på overarbejde den dag.

Skriver hjem

Vi talte med oberstløjtnant C.F. Jahnke fra Tyskland og oberstløjtnant Richard Hoyland fra Canada, og spurgte, -Hvad sker der, når I kommer hjem til jeres respektive lande?

Hertil svarede Jahnke, -Jeg holder en briefing for generalerne og sender derefter en skriftlig rapport til Indenrigsministeriet. Hoyland svarede, at for hans vedkommende blev det til en skriftlig rapport, som blev fremsendt af tjenestevejen.

-Hvad rapporterer I om? De emner der blev rapporteret om til de to landes myndigheder var meget sammenfaldende. Begge lagde vægt på, at skrive om, -Måden vi bliver behandlet på, -De oplysninger vi får og måden de bliver afleveret på. -Hvor mange kræfter værtslandet lægger i at modtage de besøgende.

Baggrund

Baggrunden for besøget er det dokument, der blev underskrevet af OSCE-landene (Organisation of Security and Confidence in Europe) i Wien i 1990, hvor dengang 34 lande enedes om, at det at besøge hinanden kunne være med til at opbygge tilliden landene imellem og dermed forøge sikkerheden i Europa. De 34 lande er nu blevet til 53, hvoraf altså de 23 deltog på Flyvestation Skrydstrup.

Man kan roligt sige, at Flyvestation Skrydstrup gav sit bidrag til åbenheden. Ingen gæster blev nægtet svar på deres spørgsmål og fotografiapparaterne var flittigt i brug.

De gæster vi talte med fra Slovakiet, Tyskland, Canada og

Frankrig var alle meget tilfreds med behandlingen.

Den franske repræsentant fra NATO, tidligere brigadegeneral J.P. Chessel, sagde til FLYNYT, at han var overbevist om, at det var rigtigt, at det var på det militære område, man var begyndt med tillids- og sikkerhedsskabende foranstaltninger. -Alle er professionelle folk med den samme uddannelse. De ved hvad de taler om. De ved også, at de tidligere har været fjender, men på grund af deres uddannelse kan de tale sammen om de samme ting, og denne fælles viden er en god indgangsvinkel for at skabe forståelse og tillid og dermed sikkerhed.

Tilfredshed

Gæsterne fra de 23 lande var efter besøget enige om, at Flyvestation Skrydstrup havde overholdt Wiendokumentets krav til punkt og prikke. Flyvestationen havde vist sine daglige aktiviteter frem på en åben og gennemskuelig måde, og der var blevet svaret fyldestgørende på alle spørgsmål. Man havde noteret sig, at der ikke var nogen der søgte at give undvigende svar. □



Seniorsergent og leder af Hydraulikværkstedet, Finn Damkjær, i færd med at fortælle om uddannelse af flymekanikere, og, til tilhørernes overraskelse om, hvor lang tid folk bliver på det samme tjenestested.

Flyvevåbnets Officersskole

Direct Marketing Prisen 1998 til Flyvevåbnets Officersskole



Billedet som blandt andet var med til at skaffe Flyvevåbnets Officersskole prisen. (Foto Flyverspecialist Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

Kampen om de unge er hård på arbejdsmarkedet. Flyvevåbnets Officersskole har kastet sig ud i kampen, og har nu 1200 tilmeldte til 580 pladser, når der afholdes STUD LUFT. Reklamekampagnen har indtil nu sikret, at 49% af de unge har kendskab til STUD LUFT.

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

I begyndelsen af april vandt Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) kategorien 'Non Profit', Direct Marketing Prisen 1998. Prisen uddeles af Post Danmark, og dommerne gav prisen til FLOS med følgende begrundelse:

- Stud Luft 97 kampagnen klarer sig godt i kampen om at få de unge ind på uddannelsesstederne. Mails er relevant målrettet på to niveauer, nemlig de unge selv, og de der rådgiver dem.
- Teksten er velskrevet, ærlig og udfordrende - uden at falde i den popsmarte grøft.
- Resultaterne er til at tage at

føle på. Der er ikke så mange uddannelsessteder, der kan melde om en overbooking på 75% og et kendskab til uddannelsen på 49%.

- Til lykke til Flyvevåbnet og Idé Huset!

Glad for prisen

Vi talte med kaptajn F.B. Ander

sen, FLOS, som siger til FLYNYT, -Jeg er meget glad for prisen. Man skal bare huske, at prisen ikke er min fortjeneste alene, men frugten af et samarbejde mellem os, der udgør STUD LUFT holdet nemlig, chefsergent Svend Jensen, Flyvestation Aalborg og seniorsergenterne Helge Jacob-

sen, Flyvestation Skrydstrup, og Torben Thomsen, Flyvestation Værløse. Sammen finder vi ud af, hvad det er vi vil. Vi får taget de billeder vi ønsker. Det er fotografen fra Flyvestation Aalborg, flyverspecialist Henning Kristensen, der blandt andet har taget billedet af den glødende solnedgang

fra bagsædet i en F-16, billedet er ret dominerende i vort materiale. Andersen fortæller videre, at holdet, når man er enige om, hvilke billeder der skal med, laver et oplæg til teksten, som så sendes til Idé Huset, hvor man formulerer teksten så den er til at forstå for unge mennesker. □

Flyvertaktisk Kommando

Omtanke sikrede donorhjerte til tre-årig

En hurtig og kreativ indsats af vagten ved Flyvevåbnets Redningskoordinationscenter (RCC), Flyvertaktisk Kommando, oversergent Jenny Skytte, har forlænget en tre-årig piges liv med adskillige år. Ved brug af alternative og utraditionelle procedurer, sikrede hun, at et donorhjerte blev transporteret sikkert fra Sverige til Danmark, så det kunne blive indopereret i den lille pige, inden en kritisk tidsfrist på fire timer blev overskredet.

**Tekst journalist
Morten Fredslund**

Vi havde i to timer forgæves forsøgt at finde et fly, der kunne fragte os til Sydsverige for at hente et barnehjerte fra donoren inden for den tid, der var til rådighed. Og da jeg kontaktede



Oversergent Jenny Skytte, Flyvertaktisk Kommandos Redningscentral (RCC) kunne ikke bære, at et donorhjerte gik til grunde, fordi man ikke kunne skaffe en flytransport til Sverige. Stædigt blev hun ved, indtil hun havde skaffet et fly og fået åbnet en lufthavn i Sverige. Midt om natten og i dårligt flyvevejr. (Foto flyverspecialist K. Zacho, Flyvevåbnets Fototjeneste, Flyvertaktisk Kommando).



RCC, var det den allersidste mulighed, hvis vi ikke skulle til at lede efter formuende danskere med private jetfly, siger Henrik Allermand, der er overlæge og chef for organtransplantationer på Skejby Sygehus ved Århus.

Han var til konference i Aalborg, da Skejby Sygehus blev stillet det svenske donorhjerter i udsigt. Sygehuset har selv en liste over de private flyselskaber, som bruges til at transportere organer. Men da man havde været alle mulighederne igennem, uden resultat, kontaktede Henrik Allermand RCC direkte.

Dårligt vejr

-Vi blev ringet op af Henrik Allermand, som skulle til Sverige for at operere et hjerte ud af donoren. Lægen havde forgæves forsøgt at få Falck til at flyve ham, narkoselægen og en sygeplejerske til Sverige for at hente hjertet hjem. Men Falck var i gang med en lignende transport herhjemme, og vore egne helikoptere kunne ikke flyve på grund af dårligt vejr i Sverige. Og, der var ikke andre af forsvarets fly til rådighed, fortæller Jenny Skytte, der havde vagt den pågældende aften.

Det fik ikke Jenny Skytte til at give op. Selv om Falck allerede havde været kontaktet af sygehuset, ringede hun til dem og spurgte, om flyvevåbnet ikke kunne overtage den hjemlige flyvning. -Men det kunne ikke lade sig gøre på grund af vejret. Og selv om det slet ikke var mit gebet, spurgte jeg så, om der ikke var nogle civile firmaer, vi kunne benytte, hvorefter jeg fik nummeret på det civile selskab Air Alsi i Sønderborg, fortæller Jenny Skytte.

Air Alsi overtales

Air Alsi var tidligere blevet kon-

taktet af Skejby Sygehus. Men de havde takket nej, da flyveselskabet havde en vigtig flyvning for en storkunde den følgende dag. Derfor kunne selskabets piloter ikke gennemføre organtransporten fra Sverige om aftenen og om natten, hvis piloterne skulle overholde de gældende hviletidsregler.

-Man det handlede jo om en flyvning på liv og død. Så selv om det ikke er mit gebet, ringede jeg til Air Alsi og opfordrede dem til at tage flyvningen til Sverige, og derefter gennemføre flyvningen dagen efter, hvis piloterne var i stand til det. Så måtte de tage skideballen senere, men de skulle selvfølgelig forsøge at få en dispensation fra Statens Luftfartsvæsen. Jeg forklarede dem også, at hvis de måtte aflyse flyvningen den følgende dag - ja, så ville den private kunde formentlig have forståelse for, at det var vigtigere at redde den lille piges liv, end at gennemføre en privat taxaflyvning. Og det kunne de jo godt forstå, siger Jenny Skytte.

Air Alsi sagde ja til flyvningen, og Jenny Skytte sørger for, at flyet samler transplantationsholdet op i Aalborg, hvor hun har sikret sig, at det blev samlet. Samtidig sørger hun for, at få åbnet den svenske lufthavn, hvor flyet skulle lande, ligesom hun via Kastrup får givet Air Alsi-flyet status som rescue-fly, det betyder, at det får førsteprioritet, og ikke må forhindres på ruten eller i landingen.

Hektiske timer

-Det var nogle hektiske timer,

hvor jeg talte med jeg ved ikke, hvor mange mennesker i telefonen. Det var sjovt samtidig med, at jeg syntes det ville være forfærdeligt, hvis et donorhjerter skulle gå til spilde. Det er jo sjældent, at der doneres organer fra børn. Og når nu et lille barn var død i Sverige, og forældrene havde sagt værsgo, her er vores barns organer, samtidig med, at et barn herhjemme havde brug for hjertet. Ja, så kunne jeg simpelthen ikke ha' den tanke, at hjertet skulle gå tabt. Derfor blandede jeg mig i noget, som jeg egentlig ikke skulle blande mig i, siger Jenny Skytte.

Tak for hjælpen

Efter at flyet var lettet fra Aalborg, hørte Jenny Skytte ikke mere til sagen, før Henrik Allermand i slutningen af februar uanmeldt dukker op i RCC med 48 påskeæg, som det berørte personale på Skejby Sygehus havde samlet ind til i fællesskab. Jenny Skytte fik også et foto af den opererede pige og hendes mor, taget 14 dage efter transplantationen. På bagsiden havde de skrevet en personlig hilsen med tak for hjælpen.

-Vi har altid haft et godt samarbejde med RCC i Karup. Og det manglede da bare, at man ikke kan sige personlig tak, når folk har gjort en indsats, der ligger uden for deres arbejdsområde. Hvis Jenny Skytte ikke havde reageret som hun gjorde, havde det syge barn ikke fået noget hjerte samtidig med, at et donorhjerter ville være gået tabt, siger Henrik Allermand. □

Uddannelse af 'Top Gun' piloter



Skranken i FWIT OPS var optaget det meste af tiden af piloter, der havde travlt med at planlægge den næste flyvning. (Foto S-n)

Fra september til marts gennemgik piloter fra Belgien, Danmark, Holland og Norge Fighter Weapons Instructor Training. En uddannelse der kun gives til de bedste piloter i NATO, og som det kræver lidt mere end hår på brystet at bestå.

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

Vi mødte Flyverløjtnanterne 1. J. Adamsen (SAM) og O.T. Petersen (POL) på Flyvestation Aalborg i slutningen af februar måned. Ingen af dem havde tid til, hvor gerne de end ville, at fortælle om, hvad det var, de var i gang med. De nøjedes med at konstatere, at det havde været et mere end hårdt program siden Fighter Weapons Instructor Training (FWIT 97) (Kursus for

instruktører i brug af våben på jagerfly) begyndte i på Flyvestation Florennes i Belgien sidste år i september, hvor den teoretiske del af uddannelsen, med en varighed på tre uger, fandt sted. Den teoretiske del af kurset skulle bestå med en score på 80%, for at få lov at fortsætte med den flyvende fase af uddannelsen. Denne del af kurset sluttede den 21. november.

Sydede og kogte

Den 12. januar gik man så i gang

igen på Flyvestation Aalborg, nu hed kursus (FWIT 98) med emnerne IP Standardization, det vil sige, at alle piloters viden og kunnen bringes på samme niveau. A/A Flying, det betyder, at man gennemfører luftkamp mod hinanden, og endelig den taktiske flyvefase, hvor man skulle demonstrere i praksis, om teorierne også kunne bruges.

FWIT havde til huse i Servicecentret på Flyvestation Aalborg. Centret bar tydeligt præg af at være befolket med flyvende personel. Stativer med gummidragter, flyveudrustning af alle slags fyldte op i hele hall'en. Inde i det store undervisningslokale holdt FWIT OPS til i et hjørne. I de første timer efter klokken otte om morgenen sydede og kogte dette hjørne. Telefoner ringede uafbrudt. Hvordan flyverspecialist

Vivi Pedersen holdt hovedet koldt og samtidig fik tid til at smile venligt til den tilsyneladende endeløse kø, der lige skulle vide dette er hint, ja det kan der ikke svares på. Først hen ad klokken ti faldt der en smule ro over hjørnet.

TOP GUN

Vi nåede også at få at vide, at FWIT er en uddannelse sammenlignelig med den uddannelse der gives på Fighter Weapons School på Nellis Airbase (TOP GUN), Nevada, USA. Kurset dækker våbenaflevering fra jagerfly både mod mål på jorden og i luften.

Foruden deltagelse fra de allerede nævnte fire lande, har Portugal også vist interesse for at deltage i kurset og havde haft en observatør med på den teoretiske del.

For overhovedet at blive optaget på kurset, skal de deltagende piloter være kvalificerede instruktører på F-16, målet med kurset er, at videreuddanne dem, så de kan anvende de kendte taktikker vedrørende de våbentyper, der anvendes på F-16.

Under flyvningerne har eleven en instruktør i bagsædet, eller bliver fulgt af en instruktør som 'Wingman', der evaluerer hans indsats. Kravene til sikkerhed er skrappe. Har eleven under flyvningerne to gange foretaget manøvrer, der konflikter flyvesikkerheden, så ryger han ud af kursus.

Under luft-til-luft delen flyves 24 missioner som består af Basic Fighter Manoeuvring (BFM) (Grundlæggende manøvrer med jagerfly, eller gennemførelse af enkeltdele af 'dogfight' (hundeslagsmål)), Air Combat Manoeuvring (ACM) (Manøvrering under

luftkamp), Air Combat Tactics (ACT) (Taktik under luftkamp, hvor fly af samme typer kæmper mod hinanden) og Dissimilar Air Combat Tactics (DATC) (Forskellige former for lufttaktik, luftkamp hvor fly af forskellig type kæmper mod hinanden, ex. F-16 mod Mirage 2000). Nogle af flyvningerne indebærer skydning med maskinkanoner mod luftmål og affyring af AIM9-L Sidewinder missiler.

Fjenderne

Eleverne på kurset fik lejlighed til at flyve mod andre fly end F-16. For at skabe et scenario der lignede rigtigt 'fjendeland', fløj de mod Tornado F-3 (RAF), Mig-29 Fulcrum (GAF) Phantom F-4F ICE og F-5 (RNoAF)

□



En af 'fjenderne', en MIG-29A Fulcrum fra Jagdgeschwader 73 på Flyvestation Laage i Tyskland. Mellem siderorene ses en amerikansk F-16. (Foto seniorsergent K.R. Hansen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

Den svenske Flyveskole

Mere end ni ud af ti elever består



Nærmest kameraet chefen for Flygskolan på F 10, Flyvestation Ängelholm, Översteløjtnant og lige nu instruktørelev, Lennart Rasmusson. I baggrunden er hans instruktør, kaptajn Jan Hellman på vej op i cockpittet. De to kender hinanden godt, idet Hellman også var instruktør på Flygskolan, da Rasmusson var kadet for omkring et kvart århundrede siden.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Er man først blevet optaget på Flygvapnets Flygskola på Flyvestation Ängelholm, F10, er risikoen for at ikke at bestå uddannelsen under tre procent. Svenskerne har udviklet et udvælgelsessystem der gør, at eleven så at sige ikke kan dumpe.

Øversteløjtnant (oberstløjtnant) Lennart Rasmusson er for nylig blevet chef for det svenske Flygvapnets Flygskola efter den sidste år flyttede fra F 5 (Flyvestation) Ljungbyhed til F 10 Ängelholm, 30 kilometer nord for Helsingborg.

Det vil sige, lige nu er han ikke chef, men instruktørelev ved skolen. Vi ser lidt uforstående på ham og spørger, hvorfor det? Spørgsmålet kommer på baggrund af, at han lige har fortalt, at han er uddannet pilot og indtil nu har fløjet Draken.

-Det skyldes mit eget ønske om at kende instruktørens opgave til bunds, og dermed bedre at kunne deltage i diskussionen om uddannelsen af de nye piloter, og vide, hvad det hele drejer sig om, siger han. Jeg vil føle det vanskeligt at diskutere detaljer i uddannelsen uden at have et grundigt kendskab til, hvad ideen i et uddannelsesspørgsmål er, i detaljerne.

-Har det også noget at gøre med for eksempel eliminering af en elev?

Han ser en smule forbavset ud. -Eliminering? siger han spør



Siddende i cockpittet kaptajn, civilingeniør og flyveelev Emil Helström sammen med hans instruktør kaptajn og chef for 4. Skoldivisionen (Rød/Sort) Mats Lindskoog. Selvom Emil Helström en dag vil have gennemgået hele flyveuddannelsen, vil han aldrig komme til at flyve som jagerpilot, han vil ende som chef et sted i Flymaterielverket.

gende. -Det kender vi så at sige ikke til. De elever vi har udvalgt klarer så at sige allesammen flyveuddannelsen.

-Vil det sige, at det frafald blandt flyveleverne på måske over 50%, som man blandt andet kender fra andre flyveskoler ikke findes i Sverige?

-Ja, det er rigtigt. Det er lykkedes os at udvikle en udvælgelsesprocedure og en uddannelsesfilosofi, der gør, at vi regner med en frafaldsprocent på 10. Det er vel og mærke regnet fra den dag eleven begynder ved Flygskolan og til han er endelig operativ. Frafaldet behøver altså ikke ske ved Flygskolan, det kan også ske under den senere uddannelse ved divisionen (eskadrillen).

-Hvordan bærer I jer ad med at nå det resultat?

-Vi har så at sige vendt tingene på hovedet. I hvert fald, hvad angår instruktørerne. Tidligere havde hver instruktør to til fire elever. Det betød, at det ikke va-

rede så længe inden han kun havde én eller to tilbage. I de senere år har vi gjort det, at vi giver instruktøren to elever, som har bestået optagelsesprøverne. Samtidig har vi anlagt en ny filosofi som hedder, at det nu er instruktørens ansvar, at eleven får lært det han skal. Gør han ikke det, er det måske instruktørens evner man skal se på. De var i det gamle system aldrig til debat. Vi har dermed ikke fritaget eleven for at udvise det ansvar, vi forventer han kommer med.

Øversteløjtnant Rasmusson fortæller videre, at man har bygget Flygskolans instruktørstab op på den måde, at man har en lille stab af faste instruktører, som så at sige skal fastholde Flygskolans ånd og kontinuitet. Og samtidig er det dem, der står for planlægning af uddannelsen og andre rutiner. For at bevare Flygskolans forbindelse med 'det virkelige liv', og få tilført 'frisk blod', som han formulerer det, i form af rutine-

rede yngre jagerpiloter, der i et par år virker som instruktører ved skolen, og derefter 'sparkes' tilbage i operativ tjeneste. -Det anser vi for at være den rigtige måde at sammensætte instruktørstaben på, siger han. Det at de fleste instruktører, som tidligere, kom til Flygskolan i en alder af 25 år, og blev der til de blev pensioneret, mener vi ikke kan bidrage til udviklingen på samme måde..

Planlagde flytningen

Rasmusson var med til at forberede modtagelsen af Flygskolan, da den sidste år blev flyttet fra Ljungbyhed til Ängelholm. Den tidligere chef søgte en stilling i Stockholm, derfor blev det ham, der skulle føre planerne for flytningen ud i livet. Smileren siger han, -Og tage øretæverne, hvis noget går galt.

Det var en barsk opgave at få flyttet Flygskolan. Den var blevet

en institution, som man ikke sådan kunne flytte rundt med. Der var mange argumenter for ikke at nedlægge Ljungbyhed. Også mange usaglige. En af dem der blev ført kraftigst frem var, at man ikke kunne flytte eleverne til en flyvestation, hvor der både var civil trafik og kampfly. -Det sidste argument imødegik vi ved at sikre, at der ikke er elever i landingsrunden, når der flyves med kampfly. De civile fly har fået faste slottider (landingstidspunkter) som de skal overholde, og det gør de. Nu har vi været her i næsten et år, siger Rasmusson, og ingen af de frygtelige ting, der blev forudsagt ville ske, er hændt. Uddannelsen går stille og roligt, som den skal.

Udviklingsgruppen

Vi talte med kaptajnerne Johan Morsing og Johnny Johansson fra Flygskolans Udviklingsgruppe. De fortæller, at udviklingsgruppens opgave er at behandle de forslag, som instruktørerne kommer med i forbindelse med udviklingen af uddannelse af de nye piloter. Udviklingsgruppen ser på ideerne, diskuterer dem indbyrdes, og med instruktørerne og kommer så med et forslag eller forkaster ideen.

-Hvordan er I nået frem til en udvælgelsesprocedure, der giver så lille et frafald?

Johan Morsing forklarer, at det er en procedure, der er udviklet over en ca. 10 år lang periode. -Vi kørte videre med det gamle system, hvor der kunne komme, for eksempel, 28 piloter ud af et hold på 75. Vi fulgte derefter de 28 nøje i årene der kom. Kom de ud for en eller anden hændelse, i værste fald et havari, gik vi tilbage og så på hele deres udvikling, også deres psykologiske profil. Ofte fandt vi forklaringen på

hændelsen i denne profil. Herefter indgik resultatet af undersøgelserne i udvælgelsesproceduren. Det har så betydet, at vi har fravalgt mange, som egentlig godt kan lære at flyve og blive gode piloter, men de har altså denne 'brist' som i en given situation kan udløse en u hensigtsmæssig reaktion, der kunne blive farlig.

Johnny Johansson sagde, -Der er også noget der hedder, -Selvopfyldende profetier. Det vil sige, at har man fra starten den holdning, at 60% nok falder fra, ja så er der en tendens til, at det sker. Vi har nu valgt at sige fra starten, -De kan gennemføre! Vi har ændret instruktørens rolle fra at være lærer- og dommerrollen, til at være den mere pædagogisk støttende måske endda kammeratlige rolle, hvilket giver et mere fortroligt forhold mellem elev og instruktør.

-Nu har I brugt dette system i 10 år, har det haft indflydelse på havariraten eller på andre måder givet uventede, måske negative resultater på det uddannelses- eller flyvesikkerhedsmæssige område?

Begge svarer samstemmende, at der på de to områder ikke er sket målbare ændringer.

De fortæller, at eleverne starter direkte på jetfly, den gode gamle veltjente skolefly, SAAB SK 60, i den civile udgave hedder den SAAB 105. Her flyver eleverne ca. 30 timer inden de går solo. Herefter bliver de ved Flygskolen i ca. et år, hvor de ved årets afslutning har fløjet omkring 125 timer. Så overføres de til Flygvapnets Uppsalaskolor ved F16, (Flyvestation Uppsala), hvor de gennemgår det der hedder GTU (Grundlæggende Taktiske Uddannelse), stadig på SK 60. Efter seks måneder overgår de til TIS (Typeomskoling) til kampflyet Viggen, for derfra at blive sendt ud til divisionerne

(eskadrillerne) for at gennemgå den taktiske flyveruddannelse de næste to år.

Pædagogen og hans elev

Major Mats Lindskoog, 48, er chef for 4. Skoldivisionen (Rød/sort). Han bekræfter, hvad vi hidtil har hørt og tilføjer, -Det har været en svær proces, at få alle til at forstå, at eleven er blevet sat så meget i centrum. I dag kan man ikke bare ringe og beordre mig til møde, hvis jeg har en flyvetime med min elev. I så fald må mødet vente. Mats Lindskoog fortæller, at denne 'værnen' om elevernes uddannelse har betydet, at Flygskolan de sidste fire år har modtaget 80 elever, og at kun to af dem har forladt skolen uden at gennemføre uddannelsen.

Kaptajn og civilingeniør, Emil Hellström, 28, er Mats Lindskoogs elev. Han har læst til civilingeniør inden han trådte ind i Flygvapnet. Han siger om optagelsesprøven og uddannelsen,

-For mig var optagelsesprøven nok skrap, men jeg lagde ikke mere i det end nødvendigt. Jeg havde jo mulighed for andet arbejde. Jeg er ca. fem år ældre end de øvrige flyveelever, men det går fint med at passe sig ind på skolen. Om uddannelsessystemet siger han, -Det er et godt system. Man behøver aldrig at møde til en flyvetime og være stresset. Vel vidende, at går det ikke så godt, ja så vil instruktøren gøre, hvad han kan for at hjælpe. Omvendt møder man jo op for at gøre sit bedste.

-Hvorfor vil du være pilot, når du i forvejen har en akademisk uddannelse som civilingeniør?

Hellström forklarer, at der på hver hold på Flygskolan er én civilingeniør, som skal gennemgå hele flyveuddannelsen, men aldrig bliver aktiv jagerpilot. I ste-



Skolflygplan SK 60, er den militære udgave af SAABs 105, som i et antal af 150 kom i tjeneste ved Flygvapnet i 1966. Flyets gamle Turboméca-Aubisque motorer, med den svenske betegnelse RM 9, er under udskiftning med to Williams-Rolls FJ 44-1C, svensk betegnelse RM 15-motorer. Se i øvrigt FLYNYT nr. 1/97 side 61.

det bliver han efter endt uddannelse overført til Flymaterielverket (FMV), svarende til det danske flyvevåbens Flyvematerielkommandoen. Fordelen ved at have en civilingeniør, der er pilotuddannet er, at han kender pilotens 'arbejdsplads' og på et kvalificeret grundlag kan tale med piloterne, forstå deres problemer, og med sin viden om teknik og flyvning bedre kan løse de problemer af teknisk/operativ karakter som opstår.

Mats Linskog viser os det han opfatter som et af de vigtigste værktøjer i uddannelsen, en Træningsbog, -Heri skriver jeg mine notater om, hvad der gik godt, og hvad der gik knap så godt under sidste flyvning. Eleven har en tilsvarende bog, hvor han fører sine oplevelser ind. Herefter sammenholder vi oplevelserne fra den sidste flyvetime, det er særdeles frugtbringende, siger han. Og så får vi løst eventuelle problemer med det samme.

Flygskolan har oplevet strukturændringerne i Flygvapnet på den måde, at de indtil videre bor i midlertidige lokaler på F 10, men som en trøst dagligt kan se håndværkerne arbejde på at renovere de bygninger fra 1945, som de skal flytte ind i.

□

Antal måneder	Uddannelsesindhold
12 måneders (GFU)	Grundlæggende flyveruddannelse på Flyvestation Ängelholm, F 10, flytype SK 60 (Skolflygplan).
6 måneders (GTU)	Grundlæggende taktisk flyveruddannelse ved Flyvestation Uppsala, F 16 stadig på SK 60.
6 måneders (TIS)	Typeomskoling til kampfly JAS37 el. JAS 39 enten flyvestation Uppsala F 16 eller Såternäs, F 7.
18 måneders (GFSU)	Grunduddannelse for jagerpiloter ved kampflyeskadrillerne med fire til seks elever ved hver. Hvor den almindelige eskadrille samtidig bliver uddannelseseskadrille.

Catalinaen blev det første fly i Danmarks Flymuseum

Danmarks Flymuseum er flyttet fra Billund til Helsingør. I flymuseets nye udstillingshaller på Fabriksvej står allerede en flunkende flot PBY6A Catalina. 10 år har det taget for pensioneret seniorsergent Jørgen Wistrøm at gøre et næsten vrage af en tidligere flyvevåben Catalina til et fly, hvor næsten alt virker, og set nyt ud.



Catalina L-861 bare skrog i et hjørne ved Engagergård i Måløv i 1979. Der var ikke gjort meget for at beskytte det mod vind og vejr.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 13. november 1970 udgik PBY-6A Catalina, halenummer L-861 (Sirius) af flyvevåbnets tjeneste. Efter en noget omflakende tilværelse på flyvestation Værløse, endte flyet i 1979, i adskilt stand på Engagergård i Måløv. Her gik fugt og alger i gang med at tære på det gamle skrog. Instrumenter blev 'organiseret' ud af flyet, allerede medens det stod på Værløse.

Mange gamle Catalina-folk var kede af, at flyet var borte. Det til trods for, at de ofte havde bandet over at flyve med det, og dets 'gamle skrog', når de frysede, nogle gange pjaskvåde havde fløjet rundt med typen i Grønland. Catalinaen var ikke et fly for sarte sjæle at flyve med.

Man kan ikke kalde pensioneret seniorsergent Jørgen Wistrøm, 61, for 'en sart sjæl', men efter, som han selv siger, -'Harde været

ved at blive slået ihjel fire gange under flyvning med Catalina på Grønland, besluttede han, at nu ville han ikke slide mere på sit held og vendte hjem til et job på jorden på Flyvestation Værløse. Den endelige beslutning om 'at gå i land' kom, da halenummer L-865 fløj mod et bjerg ved Cap Desolation den 10. august 1963. Efter et par år på Jordmaterielværkstedet trak det med flyvemaskinerne igen hårdt i ham, og han vendte tilbage til Hangar 7, hvor han lavede motorer til C-47'eren. I 1977 flyttede han over på C-130 Hercules. Men han havde ikke glemt Catalinaen, selv om hun var en streng dame at have med at gøre, så trak hun på een eller anden måde. Wistrøm vidste, at L-861 stod og 'rustede op' ude i Måløv.

Den skal laves i stand

Wistrøm gik i aktion, for at få flyet bragt tilbage til Flyvestation Værløse, og få det under tag. I

baghovedet lurede tanken om, at bringe det tilbage i samme stand, som da det blev taget ud af tjeneste. For udenforstående, og vel især dem der havde set flyet i Måløv, en umulig tanke. Ikke for Wistrøm!

Han fik flyet tilbage til Værløse, og han fik det under tag. Han måtte dog i årenes løb mærke, at det ikke var alle der delte hans begejstring for L-861. Flere dokchefer ønskede flyet hen hvor peberet gror. En enkelt fik da også flyets kæmpeplaner 'smidt' ud af hangaren, med det resultat en storm i januar 1993 næsten ødelagde dem da de blev smidt rundt af vinden.

Wistrøm havde medinteresser i ideen om, at flyet skulle restaureres. En af den var afdøde forsvarschef, general Knud Jørgensen, en anden var tidligere chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Laurits Tophøj, og en vigtig allieret blev chefen for Flyvestation Værløse, oberst Bent Bundesen (BUN). Da han så, hvor

Her viser pensioneret seniorsergent Jørgen Wistrøm, 61, PBY-6A Catalinaens anker frem. Wistrøm er med rette stolt af, hvad han og hans kolleger har fået ud af det, der engang lignede et 'næsten vrag'.



langt Wistrøm og hans hjælpere var kommet med flyet i 1993, ønskede han, at det blev samlet og udstillet ved flyvestationens 50 års jubilæum i 1994. Flyet blev samlet, dog uden yderplaner, det var blevet malet, i sidste øjeblik, og stod så og funkede i solen da jubilæumsgæsterne kom.

Sans for detaljen

De sidste år af sin tjenestetid i flyvevåbnet, hvor Wistrøm var leder af Motorværkstedet, fik han meget tid til at gå med at 'kæle' for L-861. Hver eneste lille detalje på flyet skulle være korrekt. Han kan fortælle om ture til Egeskov slot på Fyn og til diverse 'skrot-handlere', som var i besiddelse af dette eller hint instrument. Hans samarbejde med major Bengt Helldén, dengang leder af Flyvevåbnets Historiske Samling, omtaler han med glæde. Og en dag var flyet næsten færdigt og blev, som det første fly flyttet op i de bygninger i den sydlige udkant af Helsingør, hvor Danmarks Tekniske Museum ejer en kæmpe la-

gerbygning, der i fremtiden skal huse Danmarks Flymuseum. Der står flyet nu.

Vi besøgte Wistrøm og hans Catalina. Den er nok flottere i dag, end dengang den fløj for flyvevåbnet. I den kæmpemæssige hal fylder flyet med en vingspand på 32 meter ikke voldsomt meget. Wistrøm viser med stolthed flyet frem. Sporene af korrosion og alger er fjernet. Alt er i en imponerende pinlig orden og stand. Under sæderne i passagerkabinen finder man de originale redningsveste og gummibåde. Ved radiooperatørens plads findes de originale radioer, de ikke bare findes, de virker. Et tryk på en knap, og der skiftes frekvens, automatisk. Cockpittet er igen intakt, mangan gammel Catalina-pilot vil føle sig hjemme med det samme. Kontrollerne (styrepedaler) virker, alle virer er

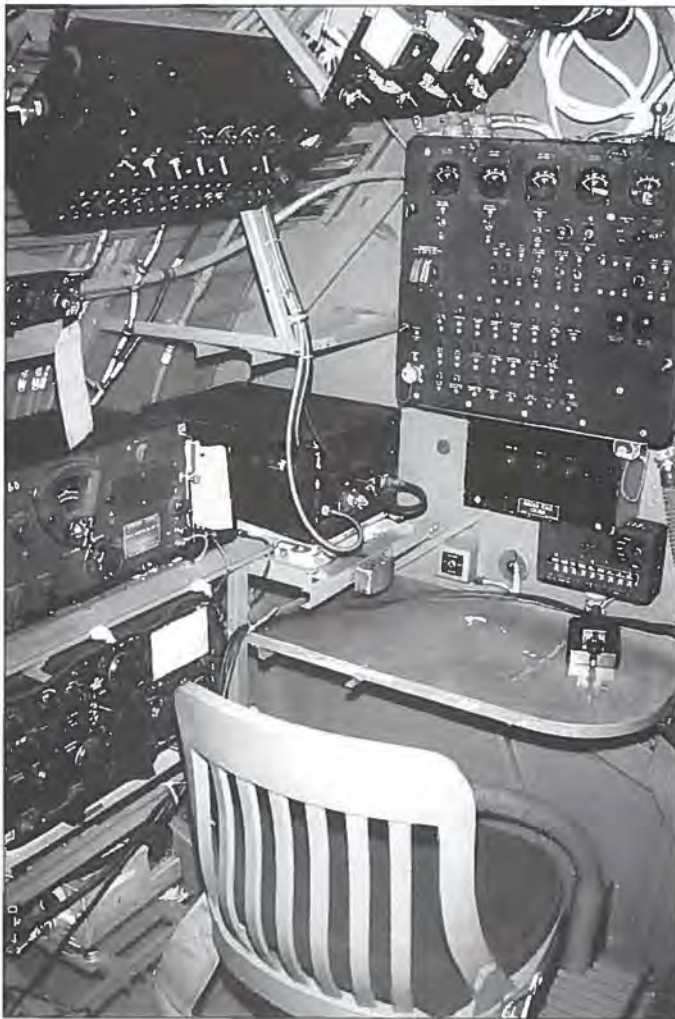
forbundet. Ved at hive i dem, får man en god fornemmelse af, at ryg-, arm- og benmuskler hos pilot og co-pilot må have været, eller blev, veludviklede.

Fremme ved boven i styrbords side er der en lem, en af mange. Bag lemmen skjuler sig et anker. Vi er nemlig om bord på en flyvebåd. Wistrøm fortæller levende om, hvordan man forøjede flyet efter landing i en af de grønlandske fjorde.

Man er ikke i tvivl om, at det er Wistrøm, der har været den drivende kraft bag restaureringen af Catalinaen. I samtalens løb omtaler han med begejstring de kolleger har hjulpet ham så som, Helge 'Åndssvag' Hansen og se-



Her står den så i Helsingør Værfts gamle jernstøberi's noget rustikke lokaler på Fabriksvej i Helsingør. - Var den ikke kommet under tag, sagde Wistrøm, -Vil jeg med glæde have brændt den af. Fly i frisk luft er en forbrydelse!



Radiooperatørens plads. Alt er ført tilbage som der var i 1970. Wistrøm trykkede på en knap, og pludselig begyndte hjulene at snurre på radioen nederst i billedet ved siden af stolen, den var selv i færd med at finde en ny frekvens.

Statens Museumsnavn. Lederen af Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS), major E.B. Jørgensen fortæller, at også flyvevåbnets fly vil blive udstillet. Det sker ved udlån fra FHS.

Det nye flymuseum får til huse i Helsingør Værfts gamle jernstøberi. Man kommer til at råde over 8.000 m² mod de 2.500 m², der var til rådighed i Billund.

Alting er endnu i opbygnings-

ner ved man ikke, men som det fremgår af tegninger, billeder og skitser, ser det ud til, at gamle danske civile og militære fly får et værdigt museum, og, et bør man med rette glæde sig over, ingen fly vil blive udstillet i fri luft.

Stadig plads til flyvedligeholdelse

Danmarks Flymuseums hangar i Billund lukkes ikke lige med det samme. Her vil der stadig være mulighed for at udføre restaureringsarbejder på gamle fly. Man lægger ikke skjul på håbet om, at frivillige fortsat, og her tænkes ikke mindst på pensionerede flymekanikere af flyvevåbnet og medlemmer af Dansk Flyhistorisk Selskab, vil lægge et stykke arbejde i at bevare gamle danske fly.

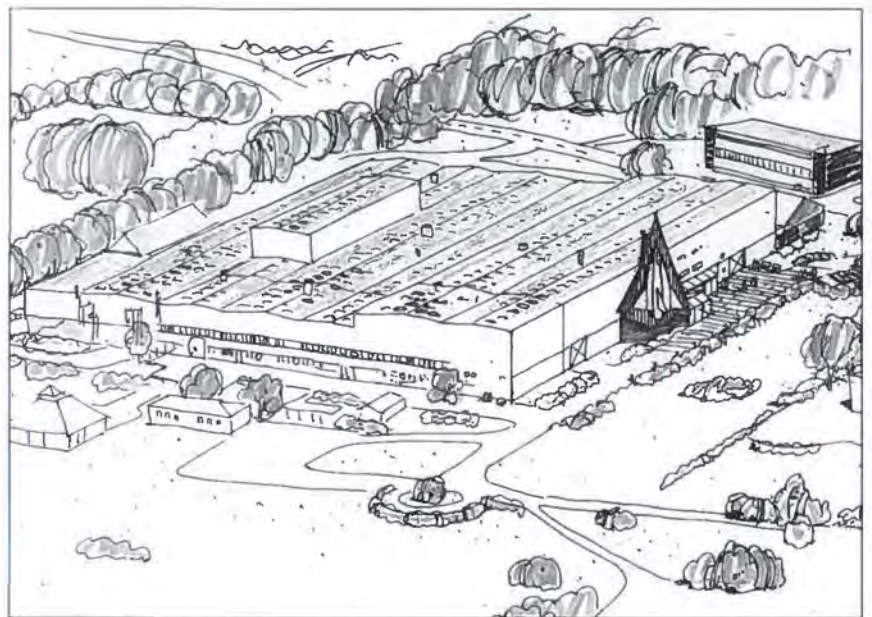
niorsergent Tingbo og mange andre.

fasen, og hvornår museet genåb-

Nyt museum

Danmarks nye flymuseum kommer, som allerede nævnt, til at ligge på Fabrikvej i Helsingør, netop der, hvor Catalinaen nu står.

Mobilium i Billund, som indeholdt Danmarks Flymuseum, lukkede sidste år den 31. august, og den 20. marts i år vedtog repræsentantskabet for Danmarks Flymuseum, at flymuseet kunne blive en del af Danmarks Tekniske Museum (DTM) i Helsingør. En beslutning der blev tiltrådt af DTM repræsentantskab den 20. april. En repræsentant for Flymuseets Venner får sæde i DTM's bestyrelse. En af fordelene ved sammenlægningen er, at genstandene nu kommer ind under museumsloven, idet DTM er et statsanerkendt museum. Det betyder også tilskud til driften fra



Som arkitekten ser fabrikshallen på de 8.000 m² når man engang er færdig med at bygge om og klargøre området omkring bygningerne. (Tegning udlånt af DTM, Helsingør)

Alle værnsgrene med

Flyvestation Skrydstrup var vært for den flyvende del af en fællesværnsøvelse 'Spring Training', hvor både hæren, søværnet og flyvevåbnet deltog. Amerikanerne leverede flystøtten, medens søværnet og hjemmeværnsmarinen støttede med skibe, øvelsesdeltagerne på landjorden var kamppatruljesoldater fra både Danmark, Tyskland og USA.



I forgrunden Hærens Flyvetjenestes 'Voldsomme Volvo' med sin 380 hk. Allison jetmotor. Det fik den amerikanske pilot, captain Castle til at sige til operationsofficeren, major J. Hanven (HAV) -Pretty cool car you have there! (-Ret fed bil i har der!). I baggrunden UA Army CH-47 helikopteren, der er ved at blive tanket af tankningspersonel fra Hærens Flyvetjeneste.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I luften over Flyvestation Vandel høres den karakteristiske rumlen når en CH-47 transporthelikopter nærmer sig. Piloten kaptein Castle har kun et ærinde på Vandel, han og hans besætning skal briefes af operationsofficeren ved Hærens Flyvetjeneste (HFT), major J. Haven (HAV). Besætningen bliver hentet ind fra platformen i HFT's 'Voldsomme Volvo', den med en 380 hk. Allison jetmotor.

-Pretty cool car you have there! (-Ret fed bil i har der!) konstaterer Castle, da han hilser på HAV.

Så blev der ellers gået til sagen med en briefing om, hvordan man afvikler helikopterflyvning over dansk overhøjhedsområde. -Her

er det OPINS-18, der er jeres 'bibel' mens I er i Danmark. Herefter fulgte en gennemgang af, hvordan man opfører sig i og udenfor kontrolzoner. Efterfulgt af, hvilke landingspladser i terrænet, der var rekognoscerede og autoriserede til landing. -Land kun der! Hold jer til reglerne! Får i problemer, kontakt Kastrup på den og den frekvens. -Vejrminima er 500 fod og tre kilometer sigtbarhed. Kommer I ind i et område med uforudset dårligt vejr, så stig til 2500 fod og kald den nærmeste flyvekontrol, som vil give jer en styring hjem til Skrydstrup og

Fartøjschefen på MH-53'eren med call sign PAVE02, captain Shawn Silverman under briefing inden turen over Fyn, Sønderjylland til Aalborg og retur.





En MH-53 helikopter er bestemt ikke nogen luksusversion af en lufttransportmulighed. Her er teknikerne ved at lave dagligt eftersyn og den Centraliserede Tankningstjeneste på Flyvestation Skrydstrup sørger for, at helikopteren kan nå til Aalborg.

skifte jer til IFR-flyvning (Instrument Flying Rules) (Instrument-flyvningsregler). Til sidst fik Castle og hans besætning denne klare besked, -Husk at afmelde jeres flyveplan når i er landet. Gør I ikke det, bliver der trykket på knappen, og en eftersøgning går i gang. Den slags er ikke populært. Alle nikkede.

Herefter var det afgang til Flyvestation Skrydstrup og videre til Søgaardlejren, hvor Castle og hans CH-47 havde operationsbase under øvelse Spring Training.

Træning af patruljefolk

Øvelsesledelsen for 'Spring Training '98', sad nede i Søgaardlejren i Sønderjylland. Derfra fortalte presseofficeren, major P.C. Eriksen, at Øvelse 'Spring Training' går ud på at træne patruljesoldater fra de to danske patruljekompagnier, sammen med patruljefolk fra Tyskland og USA.

Til at sætte patruljefolkene ud, bag fjendens linier havde man den allerede nævnte CH-47 fra US Army Air Corps, Wunsdorf, Tyskland, og 2 MH-53 helikoptere samt en enlig C-130 Hercules

transportfly fra US Air Force, Mildenhall, England.

Udsætningen foregik på forud rekonstruerede og godkendte landingspladser rundet om i Syd- og Sønderjylland. Den nordligste mark lå ved Øster Nykirke nordøst for Give og sydligste ved Sundved i Sønderjylland. Vi besluttede os for at følge med på en af turene.

Frisk luft

Klokken 11 var der briefing i Stationsflightens bygning på Flyvestation Skrydstrup. Fartøjschefen, kaptajn Shawn Silverman fra 21. SOS (Special Operations Squadron) fortalte, at eskadrillens primære opgave er at flyve små grupper af soldater ind og landsætte dem bag fjendens linier og Combat SAR (Eftersøgning- og redningsoperationer under krig bag fjendens linier).

Under briefinggen gennemgik han de enkelte LC'er (udsætningspunkter), flyveprocedurer og regler. Efter en halv times tid, var alle klar til at gå til spisning. Afgang var klokken 1400 lokal tid.

Ude på platformen var teknikkerne i færd med at sætte den aldrende dame i stand til eftermiddagens, aftenens og næsten nattens flyvning. En Sikorsky MH-53 er et stort skrummel. Eftersyn af halerotoren som sidder oppe i ca. seks meters højde kræver mobil arbejdsplatform. Klok-



Et kig ud gennem observatørens vindue. Herfra blev der holdt nøje øje med træer, grøfter, højspændingsledninger og overfladens beskaffenhed, hver gang, der skulle landes i terrænet. Om natten med NVG-briller (nattesynsbriller) monteret på hjelmen.

20 patruljesoldater med udrustning fylder ganske godt op i lastrummet på PAVE02. Der er hverken stole eller bænke, så alle må pænt sidde på gulvet.



ken nærmer sig 14. Vejret er flot. Der blæser en bidende vind fra omkring 280^o konstant omkring 23 knob (42,5 km/t.) med stød op til 35 knob (65 km/t.), sigtbarhed mere end 10 km og sct/bkn (letskyet/skyet) med en skybase omkring 1500 fod (500 m.) temperaturen ved jorden omkring 5 grader C.

Silverman laver sit Walk Around check, kravler op i cockpittet med efterfølgende Cockpit-check, flymekanikeren, Staff Sergeant Charles Gutshall, gennemgår hele listen over flersynet. Har de nu husket det hele? han sidder og småsnakker lidt med sig selv, og konfererer derefter med sin kollega Staff Sergeant Eric Bowmann, de bliver enige om, at sagen er i orden.

Over intercom'en kan man høre Shawn og hans andenpilot Captain John Graham gennemgå checklisten. De sidder i et af de mindste cockpits Deres udsendte nogensinde har set i en helikopter af den størrelse. Ingen af de tre i cockpittet er over 1.70 m. var de det, ville de få vanskeligheder med at være der. Så startes motorerne. -Run number two! lyder det i ørerne. Number one er i gang. Buuuumm, der 'går ild' i number two og den store 6-bladede hovedrotor begynder at rotere. Fuselagen er fortsat helt rolig. -Skrydstrup Tower, Pave 02 request clearance to roll? -Pave 02 Skrydstrup Tower you are cleared to roll, right out to the end of main Runway 28. Skrydstrup tårn har givet os lov til at rulle ud på enden af startbane 28.

Foruden fartøjschefen består besætningen af den allerede nævnte andenpilot, to teknikere og to skytter. I styrbords side er der en halvdør, som de kendes fra huse på landet i sidste århundrede. Den øverste del holdes

åben. Det samme gør et vindue i bagbords side og rampen ude agter er fældet ned. De tre ud-kigsposter er bemanded med en tekniker og de to skytter. Bagklap, og de to vinduer stod i øvrigt åbne under det meste af flyvningen. Man kan blive helt glad for fem plusgrader.

Rekognoscering

Efter starten gik turen ud for at finde en lille mark nord for Assens på Fyn. Deres udsendte havde tænkt en smule over, hvordan finder man disse LC'er? Flyvekort er ikke just det mest detaljerede man har. Shawn Silvermann forklarede omhyggeligt, hvilke muligheder han havde for at finde frem til nøjagtig det sted, hvor patruljesoldaterne skulle sættes af. Først var der Global Positioning System (GPS) (Global Satellitstyret positionsbestemelsessystem), det fik hjælp af Inertial Navigation System (INS) (Inertnavigationssystem) og hertil kom så et VOR-system (VHF Omni-directional Radio Range) (Retningsgivende radiofyr i VHF-området). Læg hertil en terrænfølgeradar, som gør helikopteren i stand til at flyve, så at sige uden hænder i 100 fods højde. Kommer der noget i vejen, ser radaren det, og helikopteren stiger selv. Ende-

lig er der en laser højdemåler som er nøjagtig indenfor en enkelt fod. At det hele virkede fik vi syn for, efter at solen var gået ned.

Dansk er svært

Silvermann meddelte Skrydstrup tårn, at vi var færdige over Fyn og satte kurs mod Sundeved. Det lød i flyvelederens ører, som om der blev sagt Sønderborg, så der måtte et par forsøg til inden forståelsen var i orden.

Under indflyvningen til de udvalgte LC'er, var der en kraftig kommunikation over intercom'en. Der blev afgivet meldinger og højder, af stande og hastighed i et væk. Samtidig hængte de to observatører ud af sideruderne. Ingen havde lyst at komme for tæt på højspændingsledninger, master eller træer. Endvidere interesserede man sig intensivt for jordoverfladens beskaffenhed. Ordet sumpet forekom ofte i kommunikationen. Og ikke uden grund. En helikopter, der vejer 16.963 kg., har behov for en fast overflade at stå på. Et af stederne hvirvlede den 22,4 m. hovedrotor græsset op i noget der lignede en sky under landingen. Så meget at nogle af stråene havnede inde i lastrummet.

Videre over Toftlund og op til Øster Nykirke. -Skal vi flyve tilbage til Skrydstrup, eller fortsætte til Aalborg? ville en stemme vide. Kort tavshed, nogen kiggede på kort. -Nej, vi fortsætter, vi er halvvejs deroppe. På kortet, der rullede nede i konsollen, kunne man se, at vi passerede Tange Sø. Snart dukkede Limfjorden op i horisonten mod nord og inden længe blev hjulene sat på Strategic Apron på Flyvestation Aalborg, Kors, hvor det blæste, en 'halv pelikan'. Hurtig ud af helikopteren. Naturen krævede sin ret. Det lettede. De ca. 50 pa-

Sikorsky S-65A (MH-53)	
Fremstillingsland	USA
Type	Specialbygget helikopter til redning af flybesætninger bag fjendens linier samt udsættelse af specialstyrker.
Motorer	To General Electric T64-GE-7 turbojet som yder 3,435 s.h.p.
Ydeevne:	
Max. flyvehastighed	298 km/t.
Normal flyvehastighed	275 km/t.
Max. stighastighed	6,27 m/sek.
Max. flyvehøjde	6181 m.
Vægt, tom	23,324 lb. (10.579 kg.)
Typisk mission	37,399 lb. (16.963 kg.)
Max. startvægt	42,000 lb. (19.050 kg.)
Max. nyttelast	18,000 lb. (8.164 kg)
Kan medtage	30 soldater m. udrustning, eller op til 63 personer, eller 24 patienter på bærer.
Størrelse:	
Hovedrotor, diameter	72 ft. (21.88 m.)
Fuselagens længde	67 ft. (20.35 m)
Højde	22 ft. (6.7 m)
Bemærkninger	MH-53 er udrustet til at kunne foretage luft-tankning. Generelt kan den flyve fire timer, men kan udrustes med ekstra tanke. Helikopteren er, hvad fartøjschefen kaldte en 'gammel Vietnamkriger', men stabil at flyve med.

truljefolk stod ude i ingenting og skuttede sig i den bidende vind. Cross Servicing folkene fra Aalborg Materielafdeling fik dog hurtigt gjort alle forståelig, at der var varme i de to lineskure. Der var bare ikke plads nok.

Ud i mørket

Da Pave 02 lettede fra Aalborg stod solen lavt i vest, det var et flot syn. Turen gik ned over Østjylland alt medens dagslyset forsvandt og byerne viste med deres lys, hvordan et landkort ser ud

fra 1500 fods højde.

Vi nærmede os Assens igen. - Tak skal du ha'! Hvordan finder de den lille mark ud mod Lillebælt igen? Populært sagt kan man sige, at besætningen snakkede sig ud af det. -Five minutes to coffee! Oversat, fem minutter til landing, lød det i intercom'en. Så fulgte en lang række oplysninger om position, flyvehastighed og højde. -Speed 25 knots, altitude 50 feet (Hastighed 25 knob, højde 50 fod). Sådan fortsatte det indtil meldingen lød, én fod og nul hastighed. -Vi er der.

Patruljefolket, der havde siddet på gulvet i lastrummet, der var nemlig absolut ingen stole, havde taget deres udrustning af. Det tog derfor lidt tid for dem at komme ud af helikopteren. Det var Silvermann bestemt ikke begejstret for. Han ville gerne væk igen. En MH-53 er alt for stort et mål for fjenden, når den holder stille på jorden. Det er galt nok endda at flyve rundt over fjendeland.

Hjem igen

Det sidste hold blev sat ud ved Toftlund. Nu var der kun ca. 10 minutters flyvning hjem. Temperaturen gjorde, at Deres udsendte efterhånden glædede sig til at skulle stå af på Flyvestation Skrydstrup. Det skete klokken 2010 lokal tid. Det havde været fem timer og et kvarters flyvende undervisning i, hvorledes et professionelt hold løste deres opgave.

Et hurtigt farvel til besætningen, og tak for en god og meget anderledes flyvetur. En smule dårlig samvittighed over at forlade dem var der også. Den sidste radiokommunikation havde nemlig afsløret, at de efter 45 minutters stop, skulle ud på en tur mere af ca. tre timers varighed. Det var lidt svært at få tankerne væk fra Tailgunneren (Haleskytten). Han havde under hele turen siddet ude på den åbne rampe og spejdet ud i ingenting. Med sin harnes (seletøj) var han fastgjort til en ring i gulvet og så havde sin affutage til sit maskingevær at holde fast i. At han må have en stærk mave er vi ikke i tvivl om, han var den, der fik de største påvirkninger når helikopteren kurvede rundt i lufrummet under de taktiske indflyvninger. □

Flygvapnet

Tid til pressen og de besøgende

Flyvestation Ängelholm eller F 10, Skånska Flygdivision, er en af Sveriges travle flyvestationer. Med en flyveskole, to operative eskadriller og ansvaret for at uddanne personel til det østrigske flyvevåben, er stedet interessant for både den svenske og den udenlandske presse.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Informationschef og presseofficer, major Ulf Ohlsson kører, i en tilbygning til Alpehytten kimer telefonen uafbrudt. Er han ikke på kontoret, må han gang på gang sige, -Et øjeblik! når mobiltelefonen igen ringer. Man får indtrykket af en funktion, der er brug for.

Indtil sidste år, var Ohlsson presseofficer ved siden af havende tjeneste som flyvesikkerheds-officer. To opgaver, der ind imellem blev næsten for meget. Ved siden af de to jobs, har han flere gange deltaget i PfP (Partnerskab for fred) øvelser blandt andet på Flyvestation Karup. Dette skyldes, at Ängelholm også er kraftig involveret i PfP-aktiviteterne.



Informationschef og presseofficer ved F 10 (Flyvestation) Ängelholm, Skånska Flygflottilj, major Ulf Ohlsson. Som for et kort øjeblik er hjemme ved sit skrivebord.

overheadprojektoren. At han også selv skal opdatere og udarbejde dem, er en del af opgaven.

Ny stilling

Stillingen som informationschef og presseofficer blev oprettet sidste år, for at kunne imødekomme pressens interesse og interessen fra de to andre værn. Til at hjælpe sig har Ohlsson to premierløjtnanter, Mats Andersson og Ann Myhrman, hun tager sig især af informationen i forhold til de andre værn om ligestilling i forsvaret. Medens Mats Andersson er engageret i IACE (International Air Cadet Exchange). Til de mere daglige opgaver hører planlægning og gennemførelse af besøg på skolen, studiebesøg ved Ängelholm samt PR-virksomhed i forbindelse med rekruttering af nye medarbejdere til flygvapnet.

Da vi ankom til Ängelholm, var der sket det, at en højtstående tjekkisk oppositionspolitiker havde meldt sin ankomst. Det er ingen hemmelighed, at tjekkerne er interesseret i det nye svenske

jagerfly JAS 39 Gripen. Ohlsson måtte af sted for at tage sig af sagen sammen med chefen for F 10, överste (oberst) Kjell Öfverberg. Som det så ofte går, når politikere skal tale med journalister, tager det længere tid end beregnet.

Besøg af interesserede

Besøg af soldaterforeninger hører med til opgaven. Ulf Ohlsson har travlt med at få fat på en division (eskadrille), der flyver JAS 39 Gripen. Årsagen er, at om søndagen er der aftalt besøg af ca. 250 medlemmer af en soldaterforening, som skal have sig en ekstra overraskelse ved at få lov at se en Gripen både i luften og på jorden.

Mats Andersson har travlt, han får besøg af en enhed, som skal have gennemgået flyvestationens opgaver. Til det har han de, i alle landes forsvar, kendte slides til

Spændende opgave

Major Ohlsson er glad for sit arbejde som informationschef og presseofficer. -Det giver mig betydelig bedre tid til at løse opgaven, siger han. -Vi udgiver også et blad der hedder, -Vi på F 10, som Ann Myhrman er redaktionssekretær på. Det kommer to gange om året. Tidligere hed det, -F 10 Nytt, men nyt kan man dårligt kalde det, når det kun kommer to gange om året.

Under PFP-øvelsen Cooperative Jaguar, skal Ulf Ohlsson igen til Karup som presseofficer. -Det er en opgave jeg glæder mig meget til, siger han. Han lægger ikke skjul på, at han er glad for Danmark, og ofte tager turen til København og Nordsjælland. Hans svenske bærer også tydeligt præg af, at han gerne putter danske ord ind, hvilket naturligt letter forståelsen.

□

Nye Rednings- og

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

Det er ofte nok nævnt, at Eskadrille 722's Sikorsky S-61A-1 og -5 Sea King, er ved at være udtjente. Den første, hale-nummer U-276, blev klargjort i maj 1965. Den første redningsmission fandt sted den 8. november samme år, altså for mere end 32 år siden.

Siden anskaffelsen, er der gennemført 220 modifikationer på helikopterens stel, kaldet MATINS. En modifikation kan være alt fra at flytte en antenne 10 cm. til at indbygge en ny radar eller FLIR-system (Forward Looking Infrared) (nattesynsudstyr). Modifikationer og vedligeholdelse alene kan ikke holde et luftfartøj i luften til evig tid, derfor skal der en udskiftning til.

Med eskadrille 730's tilmelding til NATO's IRF-styrke kan flyvevåbnet heller ikke se bort fra opgaven COMBAT SAR (Redning af piloter, der er landet i fjendtligt besat område). Eksemplet kan være den amerikanske pilot, der blev skudt ned over serbisk område, reddet, og senere blev inviteret på besøg i Det Hvide Hus i Washington. Vi har tidligere i FLYnyt omtalt det nye udstyr, der er blevet indbygget i F-16 flyene til hjælp for COMBAT SAR-besætningen når de skal ind for at hente en forulykket pilot.

Transporthelikoptere

Hærens operationer i Bosnien-Herzegovina har rejst spørgsmålet om, hvorvidt hæren skal have transporthelikoptere til rådighed. Både til forsyningstransporter i det område man er rykket ud til, men også til transport af personel og materiel over minerede områder. Endelig giver helikopteren



▲ NHIndustries nye NH90 helikopter, som findes i to versioner, NH90 TTH (Tactical Transport Helicopter) og NH90 NFH (Naval Frigate Helicopter). Begge kan ifølge firmaets oplysninger anvendes til eftersøgnings- og redningstjeneste (SAR) og til COMBAT SAR, redning af pilot og/eller besætningsmedlemmer under kampforhold. (Foto K. Tokunaga for NHIndustries)

muligheden for hurtigt at flytte en mindre indsatsstyrke til et uroligt område.

At skulle ud for at købe nye luftfartøjer, er ikke det samme som at gå i et supermarked og tage de færdigpakkede varer ned fra hylderne. Flyvematerielkommandoen må først gøre sig klart, hvad er det man skal bruge? Det kan man kun få at vide ved at tale med brugerne. Når de er kommet med deres meldinger, kommer den alvorligste hurdle, pengene skal skaffes via Folketingets Finansudvalg. For ikke at glemme kompensationsaftaler i form af danske firmaers leverancer til det pågældende land.

Der er som regel ikke penge til at opfylde alle ønsker. Herefter skal der skelnes mellem, -Hvad er 'Nice to have/Need to have?' (Hvad er rart/hvad er nødvendigt at have) og ikke mindst, hvad kan

Flyvematerielkommandoens Handelsafdeling handle sig frem til. Samme handelsafdeling har ry for, -At ville have det hele, til den halve pris, og så i første kvalitet. En forhandler vi har talt med, som har solgt luftfartøjet til Danmark, kalder dem 'seje'.

Hos hvem og hvornår flyvevåbnet køber nye redningshelikoptere ved vi ikke, men vi har set os lidt omkring og fået øje på tre typer, som udtrykkeligt måske er en mulighed.

Flerrolle helikopter

NHIndustries, der er dannet af Frankrig (Eurocopter Frankrig (41,6%), Tyskland (23,7%), Holland (Fokker (6,5%) og Italien (Agusta 28,2%)), har udviklet og fremstillet en helikopter, som kan løse opgaver som: Transport-, søovervågning/angrebs- og trans-

nsporthelikoptere



port- samt SAR-helikopter (Efter-søgnings- og Redningshelikopter). Helikopteren er en af de nyeste udviklede på markedet. Konceptet for den er udarbejdet af NATO Industrial Advisory Group. I 1990 underskrev de fire lande en aftale om at fremstille helikopteren på

*Kig ind i cockpittet på NH90 PT2, som er konstrueret således, at aflæsningen af instrumenterne kan foregå så let som muligt.
(Foto G. Dentin for NHIndustries).* ▼





Alle Sikorsky helikoptere kan udstyres med et glascockpit magen til det viste. Det viste layout indeholder AFCS system, automatiseret flight computer og EFIS, et elektronisk flight information system, som forsyner piloten og navigatøren med alle nødvendige oplysninger under flyvningen. Hvor meget udstyr der skal i cockpittet er her, som i alle andre tilfælde et spørgsmål om to ting: Vægt og penge. (Foto Sikorsky).

baggrund af arbejdsgruppens anbefalinger. I februar 1992 blev NATO Helicopter Agency etableret og i marts samme år aftalte man fordelingen af opgaverne i udviklingsarbejdet. Tidsrammen for udviklingsarbejdet siger, at den første helikopter skal serieproduceres i år 2002.

NH90 TTH (Tactical Transport Helicopter) helikopteren kan også anvendes i SAR-rolle. Ifølge NHIndustries er den lydsvag, og vanskelig for fjenden at opdage på radaren eller ved hjælp af infrarødt søgeudstyr.

Helikopteren er udstyret med taktisk FLIR, NVG (Night Vision Goggles) (Natsynsudstyr, kikkert anbragt på pilotens hjelm), præcis navigationssystem, digitalt kort, vejrradar, advarselssystem for forhindringer i terrænet, Kable-

Cutters (kabelklippere), man skal huske, at ofte foregår helikopterflyvning i meget lav højde. I COMBAT SAR-rolle er det svært at forestille sig, at kort over placeringen af el-kabler i fjendeland er til stede. Der er armeret sæde til piloten, passive og aktive sensorer mod trusler udefra. Hertil kommer rampe ude agter så et let køretøj kan køres ombord.

TTH-versionen har indbygget en høj manøvre- og overlevelsessevne ved NOE (Nap of the Earth Flying) (Flyvning i meget lav højde (1-2 m.)) og ved FEBA (Forward Edge of Battelfield) (Operationer helt fremme ved fronten). På grund af de indbyggede systemer og karakteristikkene, kan helikopteren operere både dag og nat over ethvert terræn og under dårlige vejrforhold. Da helikopterens hoved-

rotor har indbygget de-icer system kan man også flyve, når der er underafkølet nedbør i luften.

Helikopteren gennemførte sin jomfruflyvning den 18. december 1996. Den blev vist frem for publikum første gang under den internationale luftfartsudstilling i Berlin i maj 1996, hvor den også blev præsenteret for den franske præsident J. Chirac.

Pilotens arbejdsbyrde i cockpittet er betydelig lettet ved, at helikopteren kan flyves 'uden hænder'. Aflæsning af instrumenter er blevet til aflæsning af skærme, altså et glascockpit, hvor overskueligheden er blevet bedre, og hvor mange flere oplysninger kan trækkes ud af systemet efter ønske.

Indtil nu har den første prototype PT1 logget over 150 timers



Transportversionen af EH 101 helikopteren, som kan transportere op til 30 soldater ad gangen. Rampen ude agter er 2,25 m. bred og 1,96 m. høj, det betyder, at et let køretøj kan medbringes i helikopteren, eller at en last kan ruller ind på paletter. (Foto Westland GNK).

forskellig form for flyvning. PT2, var i luften første gang den 19. marts 1997, og fortsætter for tiden de planlagte afprøvninger af Fly-By Wire systemet. Under den første testflyvning, der varede 20 minutter, blev alle flyvemåder afprøvet.

Helikopteren nåede en hastighed på 167 km/t og kom i drej op på 30°. Cheftestpiloten Guy Dabadie var efter flyvningen meget tilfreds med helikopterens opførsel under flyvningen.

Hvorfor Fly-By-Wire

Man har indbygget Fly-By-Wire systemet i NH90 blandt andet fordi truslen mod helikoptere i fremtiden vil blive mere og mere sofistikeret. Systemet hjælper piloten til at kunne koncentrere sig om missionens gennemførelse, hvor han ofte vil have meget lidt tid til rådighed.

Helikopteren er fra naturens hånd vanskelig og ustabil at flyve. I dagens helikoptere får piloten hjælp til at modvirke ustabiliteten af både mekaniske indretninger og elektroniske syste-

mer. De giver alle en værdifuld støtte til piloten, men nogle områder mangler der stadig noget, før man når til det, der betegnes som, -Niveau 1 Styrekvaliteter under operationer! Et krav, der er stillet til NH90.

Det traditionelle styresystem i helikoptere er en blanding af komplekse mekaniske enheder, og så er de tunge. Loven om mekaniske kontrolenheder siger, at der altid vil være tale om kompromiser, som forhindrer den optimale præcision i flyvekontrolsystemerne. På den anden side er de nuværende autopiloter ude af stand til at udføre den forlangte reaktion på den til rådighed værende tid under alle flyvekonditioner.

Den nye NH90 Fly-By-Wire løsning betyder:

- Reduktion i vægt og kompleksitet af flyvekontrolsystemet.
- Optimering af styresystemet under alle flyveforhold.

- Reduktion af sårbarhed og forbedring af sikkerheden på grund af de fire selvstændige systemer til overførelse af data - digitalt og analogt - det gør at helikopteren forsat kan flyve uden hensyn til typen af fejl.

- Indbygget mulighed for implementering af nye missionstyper.

Sikorsky

United Technologies Sikorsky Aircrafts underafdeling, Sikorsky Aircraft Corporation, er navnet på firmaet, der har produceret de to typer redningshelikoptere det danske flyvevåben har haft. Nemlig Sikorsky S-55C, hvoraf den første, halenummer 883 fløj første gang på Værlose den 10. januar 1956. Med sin 550 HK Pratt & Whitney R-1340-57 stjernemotor og begrænsede rækkevidde (640 km) var dens anvendelighed, og værdi som eftersøgnings- og redningshelikopter, ikke den aller-

bedste, men dengang et stort fremskridt. Den holdt da også kun ti år (den sidste, halenummer S887, blev udfaset af flyvevåbnets tjeneste den 31. august 1966).

I årtier har navnet Sikorsky i Danmark, Norge, England og mange andre lande har været synonym med eftersøgnings- og redningstjeneste fra luften. Sikorsky-navnet er i Danmark uløseligt knyttet til redningsaktionen da færger Skagerrak sank vestnordvest af Hirtshals den 7. september 1966, hvor Eskadrille 722's, dengang nye Sikorsky S-61A-1 bidrog væsentlig til, at alle 97 passagerer og 46 besætningsmedlemmer blev reddet.

United States Marine Corp's betegnelse for Sikorsky's S-70B er HH-60J JAYHAWK (Skovhøg). Hermed er familieskabet med US Army's Sikorsky S-70 Black Hawk, fløj første gang 17. oktober 1974, fastslået. HH-60J fløj første gang den 8. august 1989, og er altså en over 10 år gammel udvikling. Hermed har den også bevist sin duelighed og driftsikkerhed, hvad ikke er uvæsentlig, når et land skal udskifte sine helikoptere. Også Sikorsky fabrikkerne er fulgt med når det drejer sig om udvikling af glasscockpit, digitale automatiske computersystemer til at lette arbejdspresset på piloten herunder autopilot, som blandt andet inkluderer automatisk fremflyvning til den position, hvor helikopteren skal gå over til 'hover', det vil sige stå stille i luften. FLIR og vejrradar hører også med til udstyret. I sidste ende er det, et langt stykke hen ad vejen, kun et spørgsmål om penge, og vægt, der afgør, hvor meget helikopteren skal kunne.

Hård konkurrent

Sikorsky Aircraft Corporation er en virkelig 'tung dreng' at konkurrere med. Ikke mindre end 21 nationer flyver med Sikorsky BLACK HAWK helikoptere, vi tager dem lige i alfabetisk orden, - Argentina, Australien, Bahrain, Brunei, Columbia, Egypten, Grækenland, Hong Kong, Israel, Japan, Jordan, Mexico, Marokko, Folkerepublikken Kina, Filippinerne, Sydkorea, Saudi Arabien, Spanien, Taiwan, Thailand og Tyrkiet. Som det ses, har firmaet i sin opregning over kunder ikke taget lande som Danmark med, der 'kun' flyver Sikorsky S-61 Sea King.

GNK Westland i Storbritannien, som er medproducent på den nye EH101 helikopter har licensaftale med Sikorsky om fremstilling af deres helikoptere. Det vil sige, at man så at sige konkurrerer med sig selv. Hvem har også sagt, at fremstilling og forhandling af helikoptere, eller fly i det hele taget skulle være nogen nem, enkel og gennemskuelig proces.

EH 101

Agusta, den italienske helikopterfabrik, er gået i samarbejde med GNK Westland i Storbritannien om at udvikle og fremstille EH101 redningshelikopteren. Ifølge de to firmaers egen fremstilling, er helikopteren i dag den mest ydedygtige helikopter på markedet. Både hvad angår moderne design og teknologi. EH101 helikopteren kan medtage op til 28 overlevende. Helikopteren kan hurtigt ændres i konfiguration til at medtage 16 liggende patienter. Den kan operere under alle vejrforhold, det vil sige også når der er underafkølet nedbør i luften.

Cockpittet er et såkaldt 'glasscockpit', med alle til rådighed værende elektroniske hjælpemidler. Dels til at lette pilotens arbejde i cockpittet, men også til at detektere overlevende, hvadenten det må være på land eller vand. Helikopteren er med sin marchhastighed på 278 km/t., altså den hurtigste af de tre der er omtalt i denne artikel. Det tager, ifølge fabrikkernes oplysninger fem minutter at starte den op, det betyder minimum tid fra alarmer kommer ind til den er i luften og på vej.

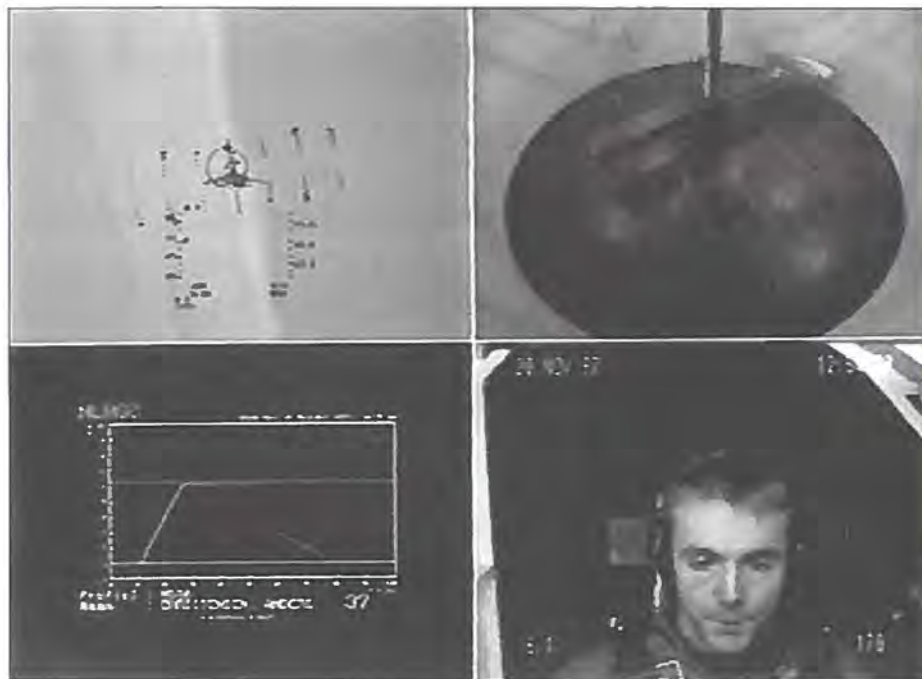
I transportversionen kan EH101 leveres med rampe, bredde 2.25 m højde 1.96 m, agter. Det vil sige, at den kan medtage mindre køretøjer, eller forsyninger på paletter, som kan kasten fra luften. Under helikopteren kan der i en krog medtages 5.443 kg gods i net (Sting). Der er plads til 30 fuldt udrustede soldater på sæder. Sæderne kan forstærkes, så de kan modstå en meget hård landing, men den slags er ikke standard. Helikopteren er bygget så den kan armeres med våben, til for eksempel selvforsvar under COMBAT SAR. Helikopteren har tre RTM 322-02/8 eller tre GE T700-T6A motorer med integrerede partikelseparatorer.

En af de faktorer, der er vigtige i forbindelse med SAR flyvninger er den flyvestrækning helikopteren kan tilbagelægge. For EH101's vedkommende er flyvestrækningen 1389 km på indholdet de fem indbyggede brændstoftanke. Helikopteren kan udstyres med lufttankningsudstyr og gentankes i luften, hvad nok aldrig bliver aktuelt ved normale danske redningsaktioner. Taler man om COMBAT SAR under fremmede himmelstrøg er det en anden sag. □

Specifikationer over omtalte helikoptere

Data	Sikorsky HH-60J Javhawk	EH1001	NH90
Fremstillingsland(e)	USA	England / Italien	Frankrig, Italien, Tyskland og Holland
Firma	Sikorsky Aircraft	Agusta / GKN Westland	Eurocopter, Frankrig, Agusta, Italien, Eurocopter, Tyskland og Fokker, Holland
Type	Mellemdistance redningshelikopter (SAR)	Redningshelikopter	Redningshelikopter, Transporthelikopter og Anti Ubådsbekæmper
Flyvehastighed	Max. 280 km/t. Marchhast. 271 km/t. ved havoverfladen. Tid over eftersøgningsområdet 45 min. efter at have fløjet 483 km.	Max. Hast. 309 km/t. Marchhast. 278 km/t. Samlet flyvestrækning: 1389 km Langdistanceflyvning sker på 2 motorer	Max. Hast. >300 km/t. Marchhast. 260 km/t. Flyvetid 92 km fra basen >3 timer med 20 min. i reserve.
Motor(er)	2 1,900 shp (1417 kW) General Electric T700- GE-401C turboshafts.	3 2.312 shp Rolls Royce Merlin Turbomeca RTM 322. (Engelsk version)	2 RTM 322-01 / 9 eller T700-T6E
Vægt	Tom 6.086 kg. Max. Startvægt 9.637 kg.	Tom 9.275 kg. Startvægt max. 14.600 kg.	Startvægt max. 8.800 kg.
Dimensioner udvendig	Rotordiameter 16,36 m. Fuselagen (luftfartøjets krop) 15,87 m.	Rotordiameter 18,6 m. Kroppens længde 19,53	
Dimensioner indvendig		Passagerum 1,85 m høj og 2,33 bred, længde 6 m.	
Besætning	4	Ikke opgivet	
Medtage antal bjergede	6	28	
Bemærkninger	HH-60J fløj første gang 8. august 1989. Leveret til SMC 30. Marts 1990. I operativ tjeneste fra 3. Juli 1991. Helikopteren kan udrustes til at løse elektroniske krigsførelsesopgaver. Den anvendes også som civil VIP-transporthelikopter. Den er solgt i forskellige versioner til US Marine Corps, USAF, Saudiarabien, Tyrkiet, Jordan, Egypten, Bahrain og Sydkorea.	Udviklet af Agusta og Westland. Den første af ni prototyper fløj første gang 9. Oktober 1987. Helikopteren kan også udrustes til at bekæmpe ubåde (ASW) og findes også i en civil version til 30 passagerer. Solgt til det Italienske og Britiske Søværn, til Canada og til Royal Air Force, til sidstnævnte som transporthelikopter.	Første flyvning 18. december 1996

Uddannelse i vejtrækning



Øverst tv. ses det billede som piloten ser på i flysimulatoren. Th. kan man ane, at det er centrifugen piloten er anbragt i, man ser. Nederst tv. ses grafen, der fortæller, hvor langt piloten er inde i den aktuelle G-påvirkning og endelig nederst th. ser man tydeligt, hvor påvirket piloten er af situationen. (Billede via ERA).

Tekst premierløjtnant Anders Rex Christensen (ERA)

En af de mere bemærkelsesværdige dele af en F-16 pilots uddannelse er et kursus i Holland. Det består af omkring 2 timers effektiv undervisning og går ud på noget utroligt simpelt, - nemlig at trække vejret!

Udover det åbenlyst fornuftige i at trække vejret, kan en rigtig vejtrækningsteknik betyde forskellen på liv og død for en pilot i et jagerfly. Når man trækker 9 G (9 gange tyngdekraften - man vejer 9 gange mere end nor-

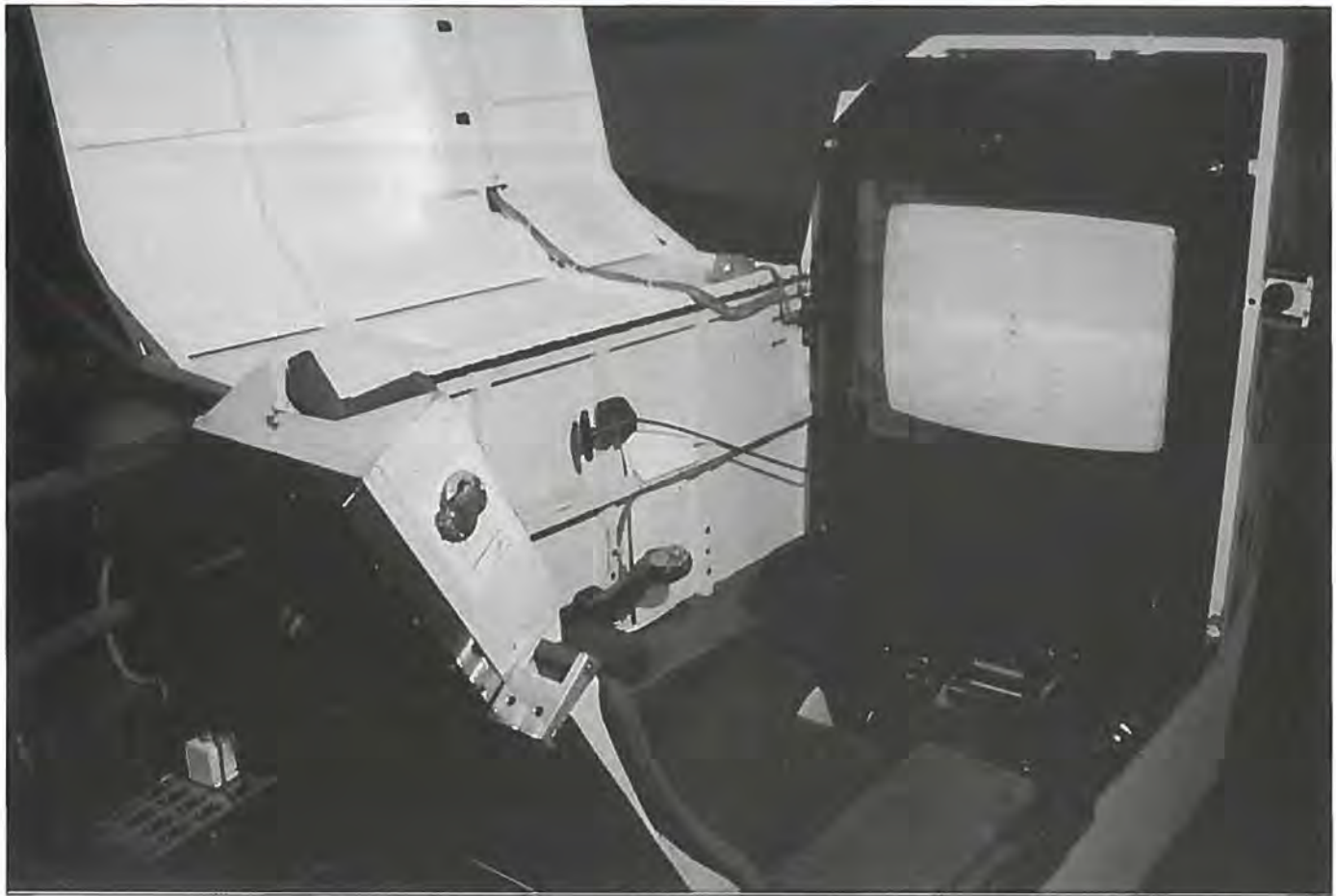
malt) risikerer man at flyve sig selv bevidstløs, og i yderste konsekvens kolliderer med jorden. Grunden til at jagerpiloter trækker 9 G er ganske enkelt at dreje skarpere end fjenden i et forsøg på at komme bag fjenden og skyde ham ned. Jo flere G man trækker, jo mindre bliver ens drejeradius nemlig.

Hvordan påvirker G-kræfter kroppen

Populært kan G-påvirkninger forklares som en kraft, der sidder i bunden af flyet og trækker alt ned til sig - ikke bare arme, ben, hoved og hud, men også blodet. I dagligdagen opretholdes blodtrykket ved, at blodet, og således også blodtilførslen til hjernen, pumpes tilbage til hjertet. Dette opnås blandt andet ved brug af venepumpen, hvilket kort og godt betyder, at musklerne trækker sig

sammen og presser på blodårerne. Men, efterhånden som G-påvirkningen øges, overstiger den venepumpens kraft og fører til, at blodet samler sig i underkroppen.

Dette er med til at forklare forløbet af de symptomer piloten oplever. Når G-påvirkningen stiger falder blodtrykket i hjernen; dette fald påvirker "mest synligt" synet, for når det falder til det tryk, der er i øjnene, kan der ikke længere overføres ilt til disse. Derfor opstår der synsforstyrrelser i form af 'grey-out', hvor verden bliver grå - som i gamle dage; tunnelsyn, hvor synsfeltet tydeligt indskrænkes og black-out, hvor man mister synet, men dog stadig kan høre og bevæge sig. Disse symptomer udvikler sig kun hvis man bliver med at trække G - altså har man muligheden for næsten øjeblikkelig helbredelse hvis man nedsætter antallet af G - altså stopper med at ma-



Gondolen i centrifugen er udformet som et F-16 cockpit. Tv. for sædet ses 'gashåndtaget' og th. anes styrepinden. Foran sædet viser en skærm den udsigt piloten ser ud gennem sit Head Up Display (Gennemsigtig skærm der forsyner piloten med relevante oplysninger for flyvningen) (Billede via ERA).

nøvrere. Ignorerer man bevidst (for at slippe for at blive skudt) eller ubevidst symptomerne og fortsætter med at trække G gennem et black-out har man nu med succes nedsat blodtrykket i hjernen så meget, at man mister bevidstheden, det frygtede G-LOC (G-Induced Loss Of Consciousness (G-fremkaldt tab af bevidsthed)). Når man mister bevidstheden, påvirker man formentlig ikke styrepinden, og F-16 flyver nogenlunde derhen, hvor man pegede da musklerne slappede af. Det er jo meget godt, men nu kommer problemet – det kan tage helt op til 30 sekunder, før man er bevidst nok til at reagere på den situation man vågner op til.

30 sekunder lyder jo ikke så slemt, men hvis du sidder i en F-16 og mister bevidstheden, bevæger du dig stadig med en hastighed på 420 knob, eller 6,5 km pr. 30 sekunder – forhåbentligt peger

man ikke alt for meget ned mod Moder Jord.

Modvirkning af G-påvirkninger

Kroppen er som nævnt ikke beregnet til at blive udsat for G-påvirkninger, derfor ville det ikke være særligt smart at bygge jagerfly, som kan trække 9 G hvis piloterne ikke havde nogle hjælpemidler – så hvordan gør man?

De første 4-5 G hjælper hjertet med, G-bukserne (fast pants eller speed jeans) giver yderligere 1-1,5 G og i modsætning til manges opfattelse giver F-16s sæde, som er 30° tilbagelænet, kun en forsvindende lille fordel. Selvom afstanden mellem hjerte og hjerne bliver nedsat vil rygterne vide, at den vigtigste grund til at sædet er tilbagelænet er, at der ikke var plads til andet. Piloten er nu nået op på max. 6,5 G, der mangler

altså modstandskraft til 2,5 G mere. Her kommer pilotuddannelsen på Euro-NATO Joint Jet Pilot Training i USA, kurset ved Soesterberg i Holland, og den daglige flyvetræning ind i billedet.

Anti-G anspændemanøvre

Anti-G straining manoeuvre (AGSM) (Anti-G anspændemanøvre) er pilotens svar på manglende G-tolerance. Ved at anspænde alle muskler i kroppen hjælper man venepumpens ulige kamp om at få blodet tilbage til hjertet og derfra til hjernen. Ved at opbygge overtryk i lungerne vil blodtrykket stige yderligere. Hvordan kroppen rent fysiologisk reagerer når man udfører AGSM, er dog ikke så vigtigt at vide for piloten, det vigtige er at bruge den rigtige teknik.

Det er forholdsvis nemt at spænde alle muskler, men det er

svært at kontrollere i undervisningsøjemed, derfor er AGSM-træningen koncentreret omkring vejtrækningsteknik. Man undervises i at trække vejret hver 3-4 sekund under udførelse af den såkaldte HOOK-metode. HOOK-metoden består i at tage en indånding og derefter lukke for luftgennemgangen ved strubehovedet ved at sige HOO (lyder og ser ud som når man presser på toiletet - ganske anstrengt), efter 3-4 sekunder presses en K-lyd ud af munden; efterfulgt af en ny indånding. AGSM kan være ret skadelig at udføre, når man kun påvirkes af tyngdekraften på 1 G, da man skaber et unaturligt højt blodtryk til hjernen - prøv evt. et par gange og se din flotte blodrøde ansigtsfarve.

Uddannelsen foregår altså først i USA og siden Holland. I USA i form af teori om AGSM og ved at understrege teknikkerne under flyvning. I Holland gennemføres en genopfriskning af teorien efterfulgt af praktisk øvelse i en såkaldt G-centrifuge. Den mest effektive træning får piloten dog under den daglige flyvetræning.

Pilotforkorteren - Den (u)menneskelige centrifuge

G-centrifugetræningen foregår på den hollandske pendant til den flyvemedicinske afdeling på Rigshospitalet, som således betjener både civile og militære piloter - G-centrifugen må dog anses at have begrænset interesse for KLM-piloter.

Selve centrifugen består af en gondol - udformet som et cockpit - placeret på en 4 m lang stang. Gondolen er fastgjort til stangen i to ophæng, så den kan rotere frit om længdeaksen og dermed simulere et fly i et drej. Maskinen som fører stangen og gondolen rundt, er i stand til at påføre gon-

dolen en G-påvirkning på 23,5 G - don't try this at home - og den kan accelerere gondolen 3,5 G pr. sekund.

Det er jo nemt nok

Selvom man har bestået G-centrifugetræningen er ens lykke desværre ikke gjort for evigt - mange faktorer spiller nemlig ind på pilotens G-tolerance, og selvom man en dag kan modstå 9 G, mister man måske bevidstheden ved 6 G en anden dag. Blandt de faktorer, der nedsætter G-tolerancen er: Sygdom, dårlige spisevaner, dehydrering, dårlig fysisk form, stress, bekymringer, søvnmangel, træthed i øvrigt, alkohol, medicin (al medicin skal godkendes af flyvemedicineren) og ikke mindst falder G-tolerancen, når man ikke flyver og altså ikke øver i at trække G.

Nogle faktorer giver piloten et tydeligt tegn på, at G-tolerancen er nedsat, mens andre faktorer er sværere at erkende. Det er enormt vigtigt hele tiden at huske på, at G-tolerancen kan svinge meget fra mission til mission - derfor går man heller ikke ud og trækker 9 G, som det første på en flyvetur. Hvis piloten forventer at skulle trække mange G på en mission, vil han altid starte med en G-opvarmning, f.eks. et drej med stadigt stigende G-belastning. På denne måde får han et overblik over sin G-tolerance på netop den mission, og vil så justere antallet af G på missionen i forhold til hans "dagsform". Det er vigtigt for piloten at huske, at han og kun han, har ansvaret for ikke at udsætte sig selv for G-LOC.

Fremtiden

Forskere arbejder på højtryk for at udvikle udstyr til jagerpiloter,

så det ikke er piloten, der er begrænsende for hvor mange G der kan trækkes. I USA har man udviklet et system - COMBAT EDGE og ATAGS (Combined Advanced Technology Enhanced Design G-Ensemble og Advanced Technology Anti-G suit). ATAGS dækker over en videreudvikling af den G-dragt som bruges i Danmark, hvor dragten hjælper ved at trykke på maven og benene. Derudover tilfører COMBAT EDGE piloten ilt under tryk, når han trækker G, derfor har piloten også dragt på overkroppen, dragten modvirker bl.a. at piloten sprænger som en overfyldt ballon, når lungerne fyldes med ilt under tryk. Alt i alt skulle effekten være bedre G-tolerance og mindre træthed. På den måde vil man i løbet af en mission kunne trække G i længere tid end nu. COMBAT EDGE er prøvet helt op til 12 G i en centrifuge.

Svenskerne arbejder med udvikling af tilsvarende systemer, og COMBAT EDGE eller det svenske system vil i fremtiden kunne modificeres til at passe i danske F-16.

Der arbejdes også med andre ting til at forbedre manøvreevnen på fremtidens jagerfly, bl.a. vector thrust, hvor flyets udstødning kan peges i forskellige retninger, og hjælpe med at skubbe bagenden "rundt om hjørnet", så flyet hurtigere kan komme til at pege på fjenden

Det vil under alle omstændigheder passe piloter bedre end nogle af de andre fremtidsvisioner, nemlig at piloten skal kunne få flyet til at trække 20 G. Det eneste løsnings på problemet er, at piloten styrer flyet fra en kontrolpult på jorden, og at flyet er ubemandet.

Spredning af luftforsvar



I lavflyvningsområdet fra Thy, øst om Mors forbi Holstebro ned til Grindsted og Esbjerg, har de piloter, der deltager i Flyvevåbnets taktiske skydninger ørerne fulde af lyd fra alarmsystemet, der fortæller, -En radar 'lyser' på dig!. Var det virkelighed, ville en eller anden type radarstyret missil sandsynligvis være på vej mod flyet. For de jordbaserede missilsystemer er det et eldorado.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I år var det fly fra det amerikanske Flyvevåben i Europa (USA-FE), Italien og England (RAF), der i slutningen af august og begyndelsen af september gjorde lavflyvningsområdet i Vestjylland interessant for enhver form for jordbaseret luftforsvar. Det bety-

der nemlig masser af lavflyvende jagerfly at 'skyde' på.

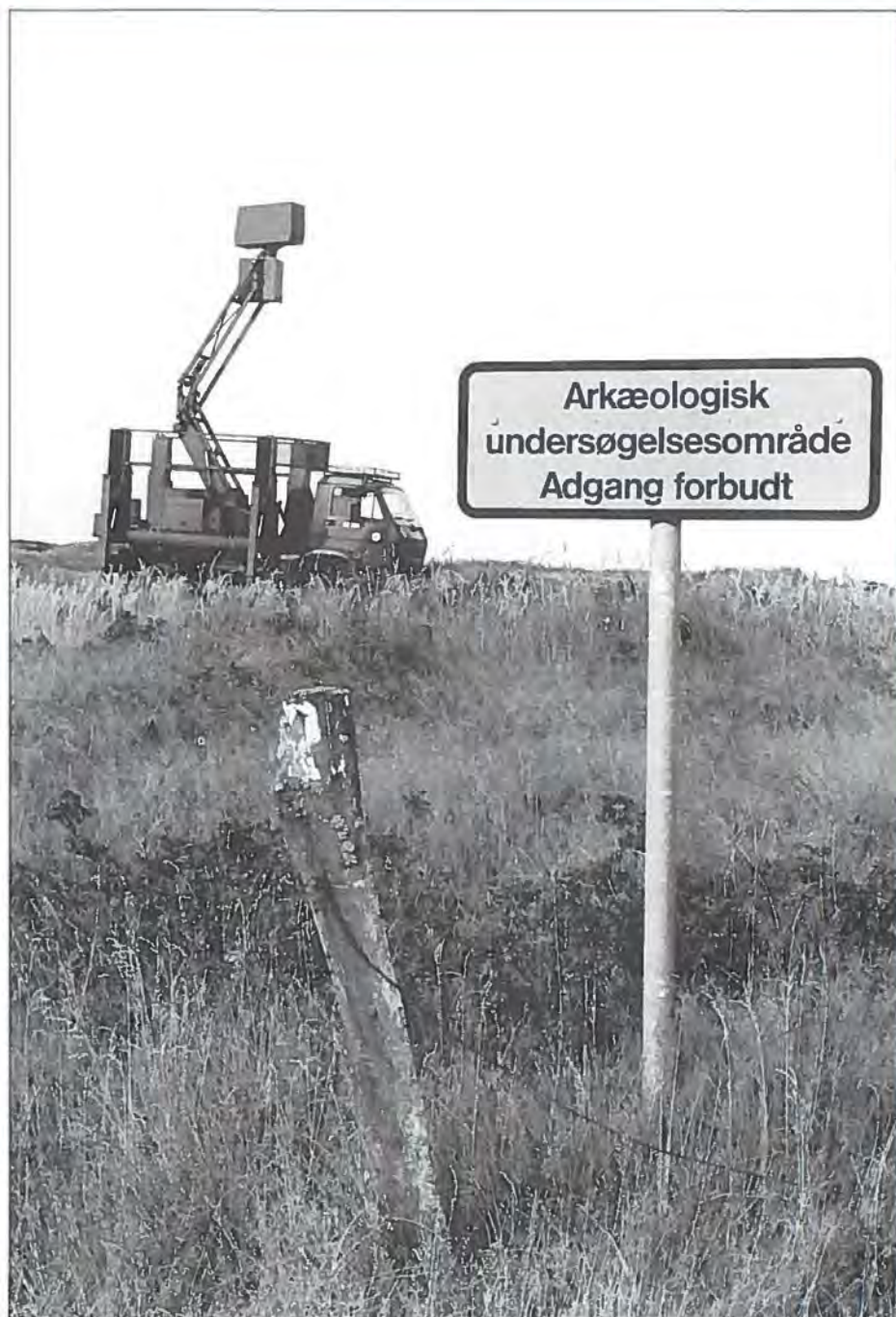
Uanset om der var tale om kategorien kortrækkende luftforsvar, kaldet SHORAD, som danske Stinger missiler, norske L/70 radarstyrede luftværnskanoner, eller tyske ROLAND missiler. Mellemdistancen indenfor jord-til-luft missiler var repræsenteret ved danske og hollandske HAWK-missiler og de norske

Næstkommanderende ved Eskadrille 574, kaptajn A. Haaning, har her fået lov at agere skytte på en Stinger luftværnsfeltaffutage. Bemærk sløring, som starter skråt nedefra og op med det formål at gøre det vanskeligt at få øje på skytten fra luften og på større afstande på jorden.

avancerede mellemdistance luft-til-luft missiler kaldet AMRAAM, men nu placeret i en afskydningsrampe (Launcher) på jorden og styret af en 3-D radar.

Stor spredning

Luftforsvaret var spredt ud over et kæmpeområde fra Rømø nordspids i syd, hvor Eskadrille 531 dækkede området, over Græ-



Så er indvisningsradaren på plads og kan overskue luftrummet. Vi gør opmærksom på, at radaren er placeret udenfor det arkæologiske undersøgelsesområde.

Arkæologisk
undersøgelsesområde
Adgang forbudt

at 'skyde' flyet ned, og samtidig bedømmer pilotens undvigemanøvrer.

Derefter tager HAWK-folkene til den flyvestation, hvor den monitorerede mission kom fra. Her bliver piloterne så debriefet om resultatet af deres undvigelsesmanøvrer. -Det er et samarbejde vi alle kan lære meget af, siger P.J. Larsen.

Stinger

Eskadrille 574, Stingereskadrillen, var placeret inde på Kallemærsk Hede med Eskadrille 532 som nabo. Optakten var langt fra den bedste. Hele mandagen bøvl-ede man med at få systemet til at virke. Det ville det ikke. Blandt andet Hærens Stingerenhed i Varde blev konsulteret, det hjalp ikke. Til slut gik turen til fabrikken Terma i Århus. Det hjalp. Man fik konstateret, at den version software, der sad i systemet var for gammel. Den blev udskiftet i løbet af en time, og nu virkede systemet. Den nybyggede eskadrille kunne deltage i øvelsen.

Da vi dagen efter besøgte Eskadrille 574, var næsten alle rykket ud i terrænet. Flyveroverkonstabel I.B. Nielsen var ved at opstille indvarslingsradaren (INVRA). Han skulle holde tungen lige i munden for at få den elektroniske libelle til at bekræfte, at radaren stod som den skulle. Tilbage var næstkommanderende kaptajn A. Haaning. Om den operative opstilling af Stinger forklarede Haaning, -Træningsmæssigt, er Luftværnsmissilfeltaffutagerne (LVFA) opstillet 300 til 400 m. fra INVRA, som gennem våbenterminalen (WT) har forbindelse ud til LVFA. Forbindelsen kan enten køre over VHF-radio eller gennem felttelefonkabler. Vi fik Haaning til at sidde model på den LVFA, der var prøveopstillet ved eska-

rup, hvor Eskadrille 532 holdt til. Ude ved Lunde boede de to hollandske Eskadriller 620 og 120 og endelig fandt vi nordmændene en kilometer nord for Tørring kirke oppe ved Lemvig. Nordmændene havde placeret sig på en bakketop nordvest for Lemvig, med en flot udsigt ud over Limfjorden.

Chefen for HAWK Afdeling Vest, oberstløjtnant P.J. Larsen sagde om den store spredning, - Vi har denne gang spredt enhederne over et meget stort område. Det har vi gjort, fordi vi havde

den opfattelse, at piloterne ganske enkelt ikke tog det alvorligt, når så mange radarer lyste på dem på én gang. De så at sige slog lyden af alarmer (RWR) fra, og koncentrerede sig om at gennemføre deres operation. Hvad der var forståeligt nok. Han fortæller, at man har fået et glimrende samarbejde med de flyvende eskadriller når det drejer sig om, at man monitorer bestemte flyvninger. Det vil sige, at erfarne folk overvåger, hvad det operative personel i HAWK-enheden foretager sig medens de søger

Vi er her på besøg i kommando-posten (PCP) hos den hollandske Eskadrille 120. På billedet ses den taktiske kontrollofficers (TCO) arbejdsplads til højre. Til venstre hans assistent (TCA) ved afstandsmåleren.



drillens besøgstelt. Blandt andet sløringen af LVFA var noget specielt.

Hollandsk RRF

Ude ved Nåbjerg besøgte vi den hollandske Eskadrille 620, hjemmehørende på Flyvestation Twenthe. Ikke blot deltog eskadrillen i TFW, man var også i Danmark for at øve rollen som hurtig indsatseskadrille (RRF) i NATO-regi. -Vi har det hele med, fortalte eskadrillechefen, kaptajn Hans Ruiterkamp. -Vi har både køkken- og sanitetstjeneste. Her til kommer bevogtning og nærforsvar af eskadrillens områder og almindelig træning af personalet i blandt andet ABC-tjeneste. Og, ikke at forglemme træningen af det operative personel. -Da det er en RRF-øvelse vi er på, kan vi forvente at blive mødt af civile, der protesterer mod vores tilstedeværelse, fortsætter han. -Det er en opgave vi ikke har prøvet før. I alt havde eskadrillen omkring 200 mand med, som øvelsesmæssigt befandt sig i 'Blue Land, Bridgehead Oksbøl' Kaptajn Ruiterkamp var meget tilfreds med at være i Danmark. -Her er virkelig gode forhold at øve sig under, sluttede han samtalen.

Nordmændene

Oppe nordvest for Lemvig havde den norske avancerede jord-til-luft missilforsvarsenhed, benævnt (NASAMS), for kenderne Norwegian Advanced Surface to Air Missile System slået sig ned. Udsigten ud

over Limfjorden var flot. -Ja, sagde kaptajn Harald Mathisen, med et grin, -Vi har valgt det højeste 'bjerg' vi kunne finde.

NASAMS har været under udvikling i en del år. I 1994, var man nået til anden testperiode. -Nu er vi i gang med den fjerde periode, fortæller major Torgeir Trondsen. Vi spurgte, hvornår han forventede systemet erklæret for operativt, men det kunne kun fremtiden svare på, sagde han.

Det nye norske jord-til-luft missilforsvarssystem bygger på ideen om at anvende det avancerede

mellemdistance luft-til-luft missil (AMRAAMS) både på F-16 flyene og fra affyringsramper (launchere) fra jorden.

Systemet består af en 3D radar med en meget smal radarstråle (pencil-beam), et ildledningscenter (FDC) og seks affyringsramper (missile launchers). Sidstnævnt kan placeres ud til 25 km fra FDC, herved opnås det bedste tænkelige forsvar af de norske flyvestationer, idet launcherne kan anbringes på de positioner, hvorfra de har de bedste muligheder for at beskyde målet.



Chefen for det norske testteam major Torgeir Trondsen ved en af de mange computere, der indgår i testsystemet.



Et komplet nærluftforsvarssystem bygget ind i et køretøj og på tysk benævnt, Flugabwehr Gefechtstand ROLAND. Lidt overraskende står der MARINE på køretøjet, og det tilhører da også Naval Air Wing 2, Fliegerhorst (Flyvestation) Tarp ved Flensburg.

Kompliceret

For en udenforstående ser systemet kompliceret ud. Det vil, når det engang er færdigt, kunne engagere flere mål ad gangen. AMRAAM missilet, er et såkaldt 'intelligent' missil kaldet 'Fire and forget-missilet'. Det vil sige, at det selv låser på målet når det er affyret. I virkeligheden kan en fire unit affyre alle sine 18 missiler på én gang, med en stor sandsynlighed for, at de alle rammer.

Systemet er ifølge nordmændene meget modstandsdygtigt overfor elektronisk krigsførelse. Og vil kunne operere selv i et område med høj grad af elektroniske modforholdsregler mod systemets radarsystem.

Lang testperiode

Udviklingen af det nye system er et joint-venture program mellem Norsk Forsvarsteknologi og Hughes Aircraft Company. Den nye launcher er udviklet af våbenfabrikken i Kongsberg. Udviklingen har ikke været uden problemer. I 1994 var man nået til testfase to, og nu i 1997 er major Torgeir Trondsen og hans team på fem mand i gang med fjerde testfase. -Hvornår forventer I systemet operativt? Ville vi vide. Trondsen forklarer, at når man kommer hjem til Norge med alle

testresultaterne, vil de blive gennemgået. -De fejl der bliver konstateret, skal firmaet selvfølgelig rette, siger han. -Er der ting vi ønsker rettet, fordi de er uhenigtsmæssige, er det selvfølgelig norsk forsvar der må betale. Hvornår systemet er endeligt færdigt, ved jeg ikke endnu.

ROLAND

Tilbage i Oksbøllejren ville vi gerne kaste et blik på det tyske SHORAD-system (Flugabwehr Gefechtstand ROLAND, forkortet FGR). Det var lettere ønsket end gjort, alle var ude i området. Tilfældigt løb vi ind i chefen for ROLAND-enheden, Leutnant zur See Henning Garcke fra Naval Air Wing 2, Fliegerhorst (Flyvestation) Tarp ved Flensburg. Han var tilfældigvis i Oksbøl for at hilse på det af hans personel, der deltog i TFW.

Han tog os med ud for at besøge henholdsvis søgeradaren og et enkelt fire unit. Radaren, som forsyner de enkelte fire units med oplysninger om de indkommende fly stod gemt bag en gård. Vejret var så elendigt, regn og blæst, at det ikke var muligt at tage et billede der egner sig til gengivelse. Fra radaren kørte vi ud til en effektivt sløret ROLAND fire unit. Denne er bemanded med en kom-

mandør, en skytte og en hjælper.

En ROLAND eskadrille består af knap 90 mand, fordelt på tre officerer, 10-15 underofficerer og resten værnepligtige. -De værnepligtige har kun 10 måneders tjeneste, forklarer Garcke. -Det giver plads til fem måneders uddannelse, og to måneders gavntjeneste.

-Det er ikke så almindeligt, at søværnet deltager i TFW, hvordan hænger det sammen?

-Det kan måske synes lidt underligt, men den tyske marine har sine egne landbaserede fly, og dermed også flyvestationer at forsvare. Vi er underlagt Flådekommandoen, som også kan beslutte, at vi i stedet skal forsvare for eksempel havneinstallationer. Han forklarer videre, at marinens ROLAND system er anderledes bygget op end hærens, hvilket skyldes, at man fortrinsvis skal forsvare faste installationer, medens hærens ROLAND-system er opbygget til at forsvare en hær under march.

Garcke er glad for at være i Danmark, hvor også hans søster og svoger bor. Lidt beklagende siger han, -Det bliver ikke til meget med at lære dansk. Den danske del af familien taler for godt tysk.

Danskere underviser Pfp-lande i NATO procedurer

PfP-øvelsen COOPERATIVE JAGUAR på Flyvestation Karup i maj måned har stillet store krav til både dem der skal planlægge, men også dem der skal udføre arbejdet i forbindelse med øvelsen. Som en del af forberedelser til øvelsen har danske piloter og folk fra radarstationerne rejst rundt i Polen, Litauen og Sverige for at undervise de nævnte landes piloter i NATO's standard radio-procedurer og flyveregler efter en lærebog udarbejdet af premierløjtnant Christian Steinø (HØS), Flyvertaktisk Kommandos Drifts-sektion med titlen Air Standardisation Manual.

På Flyvestation Ängelholm, F 10, mødte vi premierløjtnanter A. Michaelsen (REM), HØS og oversergent F. Dukai, Flyvestation Skagen (Blue Light). De tilbragte en lille uge i Sverige med at undervise de svenske piloter. Svenskerne taler svensk over radioen med flyvekontrollen, så også de havde en del at lære på området. HØS havde været i Polen for at undervise. -Det er gået fint med at undervise polakker, sagde han, -Men jeg må indrømme, at der er store forskelle på, hvorledes man agerer i undervisningssituationen



Fra v. oversergent F. Dukai, Flyvestation Skagen, HØS og i midten REM, der med hænderne er ved at forklare en situation i lufrummet. Af smilet på de svenske piloters ansigter må man udlede, at situationen har været morsom. I baggrunden to af GUL Eskadrilles JAS 37 Jaktviggen. (Foto s-n)

i de forskellige lande. De polske piloters spørgelyst steg meget, da regimentschefen forlod lokalet. Polakkerne skulle også instrueres i en for dem ukendt disciplin kaldet CAS, Close Air Support (Nærstøtte til enheder på jorden).

Når alle flyene er samlet på

Flyvestation Karup i maj oprettes der en special Host Squadron (Gæstende Eskadrille) med følgende typer: JAS 37 Viggen, F-16, F-16C, Su-22, Bell 212, CH-53, An-26, L-410, Mi-8, C-130, P-4 Orion, Tornado og en enkelt E3A Centry (AWAC).

s-n

Produktionen af F-16 fortsætter ind i næste årtusind

Fort Worth, Texas. Ved en ceremoni den 9. april 1998 overdrog Lockheed-Martin den første af 18, Block 52, F-16C/D, til republikken Singapores Air Force. Flyet blev modtaget af generalløjtnant og chef for Singapores forsvarsstyrker, Bey Soo Khiang. Singapore købte i 1988 otte F-16A/B.

Ved overdragelsen sagde vicepræsidenten for F-16 Tactical Aircraft System-programmet, -Ved at fortsætte med at indbygge moderne teknologi i F-16, har vi sikret, at vi i dag leverer det mest avancerede flerrolle jagerfly, som i dag er i tjeneste.

Indtil nu har 19 lande valgt at købe F-16 som frontlinie flerrolle jagerfly. Produktionen af typen forventes at fortsætte ind i næste årtusinde. F-16 vil indtil omkring år 2010 udgøre over 50% af USA's totale jagerstyrke, hvor den forventes afløst af flerrollejageren Joint Strike Fighter.



Den første af 18 nye Lockheed Martin F-16C/D jagerfly, som er fremstillet til Republic of Singapore Air Force, her under 'Acceptance Flight' over det nordlige Texas i marts 1998. (Foto Lockheed Martin)

s-n

Kilde Lockheed-Martin

F-16 som testfly for X-35 Joint Strike Fighter



Lockheed Martin har påbegyndt testningen af flight control systemerne i firmaets nye X-35 Joint Strike Fighter (JSF). Systemet afprøves under flyvning i en VISTA/F-16. Forkortelsen dækker over Variable Stability In-Flight Simulator Test Aircraft. VISTA/F-16 besætningen afsluttede planlægningen for den første testflyvning i marts. Testpunkterne omfattede axes-pitch, flyvevinkler

omkring flyets akse, drejning fra kurs (yaw) og rul (roll).

Flyvningen begyndte med en kalibreringsproces, hvorunder VISTAF/F-16 blev indstillet til reagere på de samme karakteristika som forventes at forekomme i JSF demonstrationsflyet, der er under samling i Lockheed Martin Skunk Works i Palmdale, Californien, USA. De forventede reaktio-

F-16 har løst mange forskellige opgaver. Her er den fotograferet i en konfiguration som testfly for det software der skal styre flyvekontrollerne i den nye X-35 Joint Strike Fighter. Hermed er flyet kommet til at hedde VISTA/F-16. (Foto Lockheed Martin).

ner er udregnet på computer og afprøvet i vindtunnelforsøg.

Sidst man brugte VISTA/F-16 var til tilsvarende forsøg under udviklingen af F-22 Raptor samt til afprøvning af vectored thrust (drejelig udstødning). Et system, der skal hjælpe piloten til, at dreje flyet, så at sige på en tallerken.

Kilde: Lockheed Martin
s-n

Nyt baneafisningsudstyr til Eskadrille 580



Alle kender situationen med at gå at vente på nyt materiel. Kommer det ikke snart? Eskadrille 580 på Flyvestation Værløse ventede længe på deres nye EPOKE baneafiser. Endelig kom den i marts måned, da vinteren var overstået.

Eskadrille 580 er den første eskadrille der modtog den nye baneafiser. Med sin spredebom

på 16 meter, kan man hurtigt få oversprøjet start- og landingsbanen. Tanken indeholder 8000 liter afisningsmiddel, nok til at afise hovedbanen to gange.

Eskadrillen har også fået en ny Mercedes til at trække afiseren. I alt vil man modtage tre nye Mercedes, som også skal bruges til at trække fejmaskinerne på flyvefeltet.

Da vinteren var slut, modtog Eskadrille 580, Flyvestation Værløse, sine nye baneafiser EPOKE fra firmaet i Vejen. Den trækkes af en splinterny Mercedes trækker. Spredebommen er 16 meter bred, så det tager ikke lang tid at sprøjte hovedbanen over. (Foto flyverspecialist Allan Kristiansen, Foto-tjenesten, Flyvestation Værløse).

Nu venter man kun på at få forbedret opbevaringsforholdene til opbevaring af afisningsmidlet. Det foregår i øjeblikket i en gammel tankvogn og en lukket container, hvorfra Brand- og Redningspersonellet på besværlig vis må pumpe afisningsmidlet over i tanken på baneafiseren. Det man venter på er, at der bygges en 50.000 liter tank.

Afisningsudstyret vil i løbet af i år blive leveret til de øvrige flyvestationer.

Kilde: Major Bent Larsen,
chef for eskadrille 580.

“Still the best Fighting Air Force in the world”

'Stadig det bedste kæmpende flyvevåben i verden' - med denne overskrift fejrede Royal Air Forces eget blad RAF NEWS værnets 80 års fødselsdag. Briterne er stolte af deres RAF, som værnets næsten altid kaldes. Det var det første selvstændige flyvevåben i verden under navnet The Royal Flying Corps og the Naval Air Service, som den 1. april 1918 blev smeltet sammen til RAF. Siden da har RAF tjent imperiet fra det Fjerne Østen over den Persiske Golf til moderlandets egne strande.

RAF 1. eskadrille No 1 (F) Squadron, formeret den 4. august 1918 på Clairmarais flyvepladsen i Frankrig, har lige siden været first line squadron i RAF. Det vil sige, at hver gang det er brændt på et eller andet sted i verden, er eskadrillen blevet udkommanderet. Både ved Falklandøerne i 1982 og nu sidst i Golfen, har eskadrillen, trods landbaseret, måttet operere fra de britiske hangarskibe. En operationsform, der er så forskellig fra at operere på land, at det kræver en utrolig omstilling af både teknikere og piloter.



Billedet er taget på RAF (Flyvestation Marham) ved Royal Air Forces 75 års jubilæum i 1993, under hendes Majestæt Dronning Elizabeths inspektion af to Tornadoeskadriller. Tornadoerne havde før jubilæet spillet en vigtig rolle under Golfkrigen. Lige nu er de samme tornadoer igen udstationeret i Golfen. (Foto s-n).

Gennem de sidste fem år har RAF været igennem de samme nedskæringer og omstruktureringer som er overgået flyvevåbnene overalt i verden. Indkøb af nyt

materiel, Eurofighter 2000 og opdatering af Tornado-flåden skal sikre, at RAF også i fremtiden vil være, 'The best fighting air force in the world'!

s-n

Flyveskolen ramt af konflikten på arbejdsmarkedet

Den 1. maj var det flyvevej, for første gang i lang tid. Elever og instruktører ved Flyveskolen trængte for at komme i gang med dagens flyvning. Det kunne ikke lade sig gøre. Flyveskolens T-17 fly kunne ikke blive klarmeldt. Klarmelderne var gået i strejke.

Klarmelderne, der kommer fra Danish Aerotech, som har kontrakt om vedligeholdelse af T-17 flyene, var omfattet af den landsomfattende konflikt på arbejdsmarkedet. Chefen for Flyveskolen, oberstløjtnant Frode M. Sveistrup (FRO) siger tørt konstaterende, -

Det er rigtigt, at vi ikke kan få vore fly klarmeldt, og dermed ikke komme ud at flyve med de fly, som Danish Aerotech vedligeholder. Til gengæld gennemfører vi koncentreret teoretisk undervisning.

s-n

Leveringen af C-130J forsinket - igen

Under FAA certificeringstesten i USA, opstod der problemer med overisning af halefinnen på Lockheed-Martins nyudviklede C-130J Hercules. Problemet betyder en yderligere forsinkelse af leveringen af typen til Royal Air Force, som har bestilt foreløbig 25 stk. af typen (FLYNYT nr. 2/

96). Forsinkelsen, der ved den forventede levering i juli, vil være 20 måneder, har vakt en vis bestyrtelse hos RAF, idet den har betydet, at man ikke har kunnet planlægge indfasningen af flyet og de nødvendige uddannelser i forbindelse hermed.

Lockheed-Martin er imidlertid

overbevist om, at det første fly vil blive leveret til RAF Lyneham i slutningen af i år eller i begyndelsen af 1999, som det blev planlagt ved den sidste revurdering af leveringsdatoen.

s-n

Svenske helikoptere samlet under én kommando



Ved indvielsesceremonien af Försvarsmaktens Helikopterflottilj, viser den nye enheds chef, kommandör Håkan Neckman her, hvad der i fremtiden vil stå på halebommen af svensk forsvars helikoptere. (Foto Wyn Enquist).

Flyvevåbnet, armén (hæren) og marinen (søværnet) i Sverige råder ikke længere over helikoptere. De organisatoriske ændringer i svensk forsvar betyder, at alle helikoptere (95) fra den 3. februar i år er samlet under én ledelse nemlig Försvarsmaktens Helikopterflottilj i Linköping.

Målet med den nye organisation er:

- At udnytte forsvarets samlede helikopterstyrke mere effektivt.
- At skabe rationaliseringsgevinster i vedligeholdelsen og ved nyanskaffelser.
- At behandle alle spørgsmål om helikoptere indenfor én ledelse.

- At man på en bedre måde end tidligere kan bidrage til at løse sine opgaver bedre, nemlig:

- (1) Forsvare landet mod et væbnet angreb.
- (2) Hævde landets territoriale integritet.
- (3) Stille kvalificerede enheder og andre ressourcer til rådighed for internationale fredsbevarende og humanitære indsatser.

Hjælp til civilbefolkningen

Hjælpen til det civile samfund omfatter, søredningstjenesten, transport af syge og organer og

støtte til bekæmpelse af skovbrande. Det der hedder Nödhelikoptersystemet betyder, at det lokale amt kan rekvirere en helikopter til sygetransport mod at betale 12.000 svk. i timen.

Det hele ledes af 19 fastansatte officerer og fire civile i staben i Linköping, som råder over fire divisioner (eskadriller), der består af Division Nord, Division Ost, Division Malmen og Division Syd.

Den grundlæggende uddannelse af helikopter centraliseres i Linköping. Som en nyhed indfører man direkte rekruttering til helikopterenheden. Det betyder, at har man aftjent sin værnepligt, kan man søge ind. Samtidig understreges det, at officerer der allerede har fået en uddannelse, ikke kan søge over i helikopterenheden.

Nye helikoptere

Försvarsmaktens Helikopterflottilj råder lige nu over den meget gamle Agusta-Bell 204B (7), som står overfor udskiftning. Marinens Vertol 107 (14), forventes erstattet i 2005. Den mest moderne helikopter man råder over, er Super Puma'en (10), der når den kritiske alder senest i 2015, medens panserværnshelikopteren, MBB BO 105 (24), falder for aldersgrænsen omkring 2010. Jetrangeren forventes erstattet med en anden 'letvægtshelikopter' udrustet til IFR-flyvning. Den skal kunne løse følgende opgaver: Ubådsjagt, transport- og forbindelsesflyvning samt rednings- og sygetransportopgaver.

Kilde Kenneth Frey artikel i Flygvapen Nytt s-n

Fakta om forsvaret findes nu på internettet



Da informationsheftet 'Fakta om forsvaret' kom på gaden blev de første 5000 eksemplarer revet væk. For den der vil vide, hvordan forsvaret er skruet sammen, og hvor mange soldater man har

samt hvilket materiel, er oplysningerne i heftet uundværlige.

Oplysningerne er nu lagt ud på internettet på Forsvarskommandoen hjemmeside under adressen: <http://www.fko.dk>

s-n

En flyverjakke til Kong Hussein af Jordan

Under Hans Majestæt Kong Hussein af Jordans officielle statsbesøg i Danmark i dagene fra 27. til 29. april, besøgte Kongen Flyvestation Værløse. Kong Hussein, der er uddannet pilot, havde ydret ønske om at se det danske flyvevåbens fly. Det tog kongen to timer at besøge Flyvestation Værløse, hvor alle flyvevåbnets fly var på static display. Herefter steg Kongen op i en af søværnets LYNX helikoptere for at flyve en tur, medens Prins Alt Bin Ali-Hussein fløj i en af Hærens Flyvetjenestes Fennec, panserværns-helikoptere. Kong Hussein skulle have besøgt Danmark sidste år, hvor der var planlagt et besøg ved Flyvestation Vandel og Hærens Flyvetjeneste. Kongen skulle den-

gang have haft overrakt en dansk flyverjakke med Flyvestations Vandels heraldiske mærke på og et ur indbygget i en turbinedisk fra en Fennec-motor. I stedet fik Kongen nu, med et års forsinkelse, jakken overrakt af chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen (RØR) under besøget på Flyvestation Værløse.

S-P

Fra v. Prins Alt Bin Ali-Hussein, Kong Hussein af Jordan, som får hjælp til at få flyverjakken til af chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant A.S. Sørensen (RØR). (Foto flyverspecialist Allan Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse)



Største flymodernisering nogensinde

21.000 mandtimer er der afsat til at gennemføre den største flymodernisering, Avionic Update Programme (AUP) (opdatering af radio- og navigationssystemer) i C-130H Hercules. Halenummer B-678 har fået fjernet halen og er kørt ind i Hovedværksted Værløses (HVKVÆR) hangar, hvor cockpittet er strippet ned til basis. AUP består for stor del af nye navigationshjælpemidler og kommunikationssystemer, omfattende TCAS (Traffic Collision Avoidance System) (System til at afværge sammenstød i luften) og GCAS (Ground Collision Avoidance System) (System til at undgå kollision på jorden). Hele det nye cockpit layout benævnes populært 'Glascockpit'.

Der er ikke tale om et færdigt kit, men en kasse 'stumper' til 7-8 mio. kr. Hertil kommer ledninger og stik for ca. 1,5 mio. kr. samt 4 mio. kr. til lønomkostninger. B-679 er prototypen, og HVK's folk har kun fabrikken at

søge hjælp hos, hvis noget driller.

Når flyet nu alligevel er inde, skal der bruges 6000 arbejdstimer til andre opgaver, som at rense gammel maling af hjulbrøndene, forstærkning af vinduesrammerne i cockpittet og almindelige eftersyn. Når B-679 igen kommer på startbanen er der brugt ca. 35.000 mandtimer af fem forskellige hold specialister og ingeniører til at gøre flyet flyveklar igen, i en forbedret udgave.

B-679 kom til Danmark den 21. januar 1975.

S-P



Maskinarbejder Torben Egelund, tv, laver nye aluminiumspanler til instrumentbordet. Det har taget godt tre uger at fremstille panelet. Det meste af tiden er gået med at programmere fræsemaskinen, der laver huller til de nye instrumenter. Th. elektriker Troels Lund. (Foto flyverspecialist Allan Kristiansen, Fototjenesten Flyvestation Værløse).

F-22 Raptor under videreudvikling



Lockheed Martin F-22 Raptor under udrulningen sidste år. (Foto Lockheed Martin)

Medens Danmark har tilsluttet sig udviklingen af den nye Joint Strike Fighter, der, måske, skal afløse flyvevåbnets middelleve-tidsopdaterede F-16 omkring år 2015, så rullede den første F-22

Raptor, ud fra fabrikken i Marietta, Georgia, USA, sidste år den 9. april. F-22 skal erstatte US Air Forces aldrende McDonnell Douglas F-15 i begyndelsen af år 2004. Det forventes, at F-22 skal

fremstilles i 438 eksemplarer. Nu tales der imidlertid om, at F-22 også skal erstatte angrebsjageren F-15E og stealth-jagerbomberen Lockheed F-117 (Stealth betyder egentlig 'i smug' eller 'hemmeligt', men er udtryk for, at flyet er formgivet, så det giver mindst muligt ekko på fjendens radar).

Lige nu er Lockheed Martin Tactical Aircraft Systems, i en lukket afdeling, i Forth Worth, Texas, i færd med at fremstille den midterste del af fuselagen til flyene med følgende numre, 3999, 4000, 4003 og 4004. Nummer 3999 forventes leveret til fabrikken i Mariette i juni og skal sammen med nr. 4000 bruges til at udføre test på jorden, medens 4004, vil blive det første fly udstyret med komplet avionik. I alt skal der bygges 11 stk. F-22 til testprogrammet.

Kilde: Lockheed Martin - Boeing - Pratt & Whitney News s-n.

Hundeprutter skal gi' pote

Små poser a' ni gram, svarende til 10 'hundepurter', læs bolsjer, skal være med til at øge befolkningens kendskab til Flyvevåbnets Operationsstøtteskoles (FLOK) behov for flere schæferhunde. Det øgede kendskab skulle have været udbredt på udstillingen, Action '98 - Værd at vente på, i Herninghallerne den 19. til 21. juni, som altså nu er udsat til 1999.

Årsagen til ideen med 'hundepurterne', er, at det kniber med at få tilbudt hunde nok til fornyelse af 'styrken' på omkring 280 tjenestehunde, som deltager i bevogtningen af især flyvestationerne.

I dag anskaffes de fleste tjenestehunde fra familier, som kan se hen til et pænt beløb for hunden, hvis den ellers består den test, som Operationsstøtteskolen laver på hunden. Dens psyke skal være i orden, ligesom den bliver undersøgt af en dyr-

SCHÄFER WANTED

Schæferhunde købes
 Henv. M. Ellebæk
 Tlf.: 99 62 49 85 lokal 8553

Flyvevåbnets
 Operationsstøtteskole

Sådan ser den specialdesignede pose med de 'Hundeprutter' som Flyvevåbnets Operationsstøtteskole deler ud for at skaffe sig det, der producerer 'Hundeprutter'.

at aflevere deres egen, eller naboens schæferhund til Flyvevåbnets Operationsstøtteskole til en test. Og man vil ikke blive snydt for en pose med 'Hundeprutter'. Han fortæller videre, at 'hundepurterne' emballeres i en pose der er specielt tegnet til formålet.

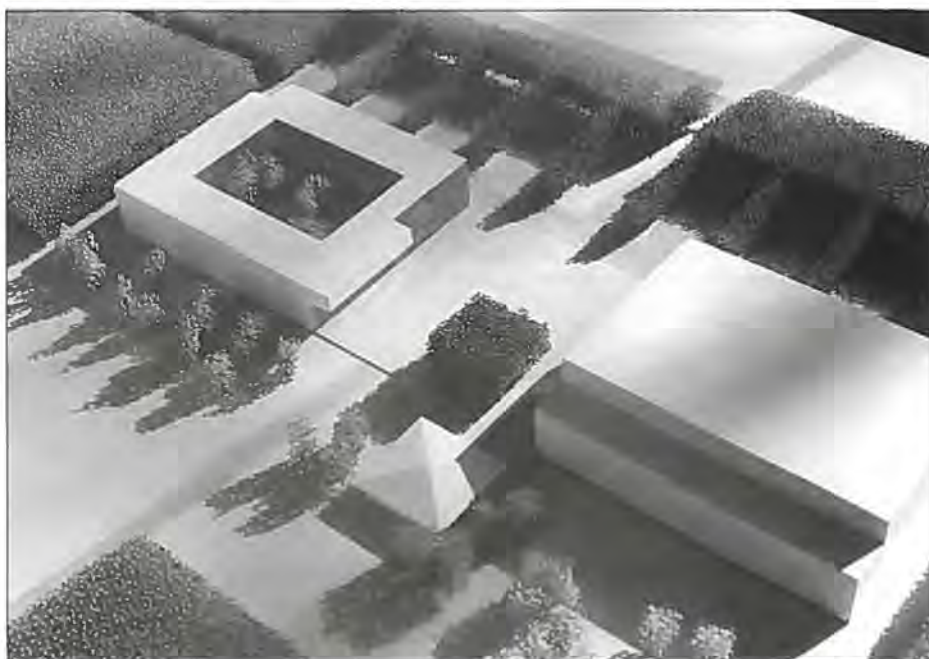
Et af resultaterne af 'hundepurte-kampagnen' er indtil nu, at man fra Vilhelmsborg stutieriet har bedt om, at FLOK kom derop med en udstilling.

S-n.

Projektkonkurrence om nyt hus til Flyvertaktisk Kommando afsluttet

Projektkonkurrencen vedrørende nyt hus til Flyvertaktisk Kommando (FTK) er afsluttet. Det blev vundet af arkitektfirmaet Nielsen, Nielsen & Nielsen, Århus, repræsenteret ved Lars Frank Nielsen og Kim Herforth Nielsen. Dommerne i projektkonkurrencen siger om den nye bygning blandt andet, -Der er tale om en kvadratisk bygning. Den nye bygning er disponeret omkring en gårdhave. Bygningen er enkel at sikre. Forslaget, der fik 2. præmien, er udformet som en propel, og fremtræder dermed som et symbol på FTK's virke, en flot ide, der altså ikke var flot nok til at vinde.

Nu skal arkitektfirmaet i gang med at projektere, hvilket sker i samarbejde med FTK og med Forsvarets Bygningstjeneste som FTK's konsulenter i sagen.



S-N

Tegning af, hvorledes Flyvertaktisk Kommandos hus vil komme til at se ud når det engang står færdigt. (Foto udlånt af Flyvertaktisk Kommando).

Norge udsætter anskaffelsen af C-130J Hercules

Det norske forsvar havde planer om at anskaffe seks C-130J Hercules til erstatning for det norske flyvevåbens nuværende seks fly af typen C-130H. Økono-

mien i resten af forsvarret kunne ikke bære indkøbet.

Konsekvensen af udskydelsen af anskaffelsen bliver højere driftsomkostninger på de nuvæ-

rende seks fly og et lavere aktivitetsniveau, end det ville have været muligt, såfremt man havde anskaffet de nye fly.

Kilde: FOVnyhedsbrev

Forslag om sammenlægning af helikopterstyrken

I Storbritannien er der overvejelser i gang om centralisering af helikopterstyrken med henblik på at give cheferne i 'felten' mulighed for en bedre udnyttelse af styrken. Vægten skal lægges på fæl-

les operationer i stedet for individuelle operationer indenfor de enkelte værn.

Hvis forslaget følges, vil man i fremtiden se helikopterflåden fra de tre værn lagt sammen i 'Pools',

med den hensigt at fremme fleksibiliteten i felten. Helikoptererne vil forsat blive fløjet af besætninger fra de enkelte værn, fortæller Air Forces Monthly.

S-N

ACTION '98 udsat til 1999

Storkonflikten kom til at bestemme, at forsvarsudstillingen ACTION '98 i Herninghallerne fra den 16. til 18. maj, blev flyttet til den 10. til 21. juni, hvor navnet blev ændret til "ACTION '98 - VÆRD AT VENDE PÅ" for derefter at blive udsat til 1999. Om udsættelsen til næste år siger udstillingsleder, chefsgerent Per A.

Rasmussen, -Vi var på grund af konflikten kommet i den situation, at vi ikke kunne levere 'varen'. Det skal forstås på den måde, at skulle vi have afviklet udstillingen parallelt med Landsskudet, ville vi være tvunget til at indskrænke med ca. 20% i aktiviteterne inden døre. Og det mente vi ikke, at vi kunne byde publikum.

-Hvornår afvikler i udstillingen til næste år?

-Vi planlægger på, at det sker medio maj 1999. Vi har planer om at gøre udstillingen endnu mere aktiv og spændende, for på den måde at afslutte dette årtusind med et brag af en udstilling, slutter Per A. Rasmussen.

Flyvevåbnets udstyr kritiseres af miljøfolket

I slutningen af april blev det endnu engang fastslået, at der er politiske points i miljøspørgsmål. Der blev i dagspressen rettet en kraftig kritik mod overvågningen af skibe, der kan tænkes at ville rense deres olietanke i danske farvande, specielt Nordsøen.

Flyvevåbnets udstyr til overvågningen blev kraftigt kritiseret, som værende 'nærmest ubrugeligt'. Overvågningen foregår med

Gulfstream III flyet, der på tre flyvetimer kan scanne 42.000 km² med sin SLAR (Side Looking Airborne Radar) (Luftbåren radar der 'ser' ud til siderne).

Flyvematerielkommandoens blad SET&SKET skriver, at når det nye Challenger 604 fly kommer i operativ drift i år 2000, vil udstyret blive forbedret. Det vil komme til at bestå af et Hyper-view kamera samt en ultraviolet

og infrarød linescanner, som udover at kunne spore olie på vandet også kan stille en diagnose for både olietype og olielagets tykkelse. Den nye radar i Challenger dækker en radius på 80 km, mod den nuværende radars 30 km.

Forsvaret har planlagt et besøg i vore nabolande, for at se på det udstyr de betjener sig af ved overvågning af deres farvande.

Sikorsky SH-60B Seahawk fotograferet over det element, hvor den vil komme til at løse flest opgaver, nemlig over havet. ►

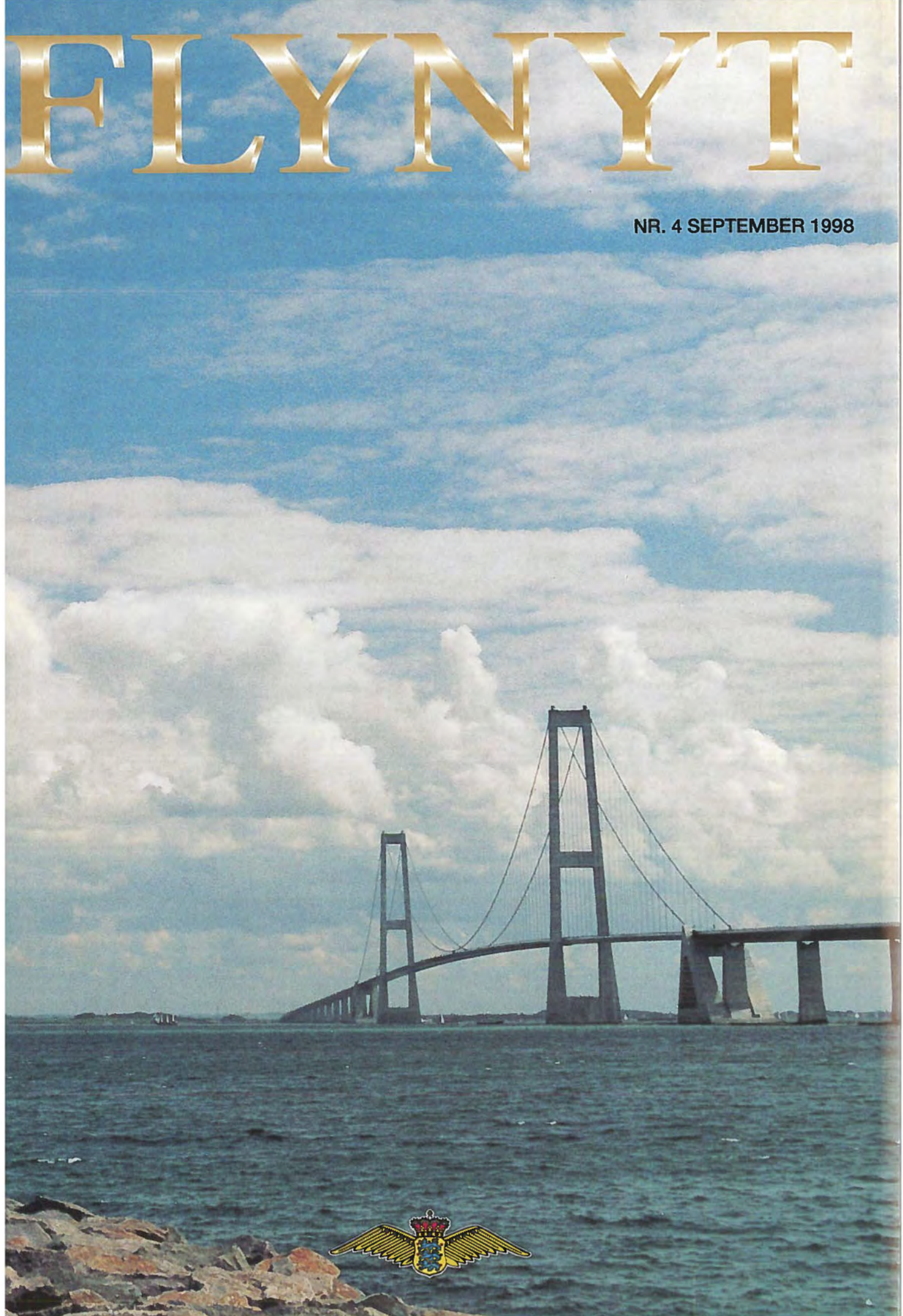
(Foto United Technologies Sikorsky Aircraft).





FLYNNYT

NR. 4 SEPTEMBER 1998



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør
Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

Seniorsergent, redaktør
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 55 11, lokal 7999
21 27 27 73 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk

POSTADRESSE:

FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af
artikler til næste nummer af
FLYnyt er: 28. oktober 1998

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, biblioteker,
dagblads- og tidsskrift-
redaktioner.

FORSIDEBILLEDET:

Danmarkshistoriens største
begivenhed, hvad angår bro-
slagning mellem landsdelene,
indvielsen af broen over Store
Bælt. Flyvevåbnet var repræ-
senteret ved broindvielsen med
en formation på 16 F-16 Fighting
Falcon. Flyene ses øverst tv. på
bladets bagside.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Vi tager hele skraldet i 1998	3
Mange havde en klump i halsen	5
Luftværnsgruppen sagde farvel til Kreta med manér	8
Besparelser på 210 mio. kr. rammer hårdt	10
Udsigt til to gange sølvmedalje	11
Verdens mest avancerede "Computerspil"	12
Hun er "mor" til et tomatoret fly	14
Værterne tog det meste selv	18
Ny C-130 Hercules	19
Rosinbomberen	24
Eskadrille 730 retur til Italien	28
Han fik sit gamle fly i luften igen	30
Åbent hus på Flyvestation Værløse	32
Skånske Flygflottilj - F10	35
De "ser" selv de små ting	40
Til Danmark med forhindringer	42
Som at være i rutsjebanen på bakken	44
Der er meget at lære	47
Om det at komme hinanden ved	48
Fremmede fugle på Karup	50
Skyder på sækkelærred og gamle vrag	53
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND	55-62
Luftbårne ambulancer til Airevac Elementet	55
Skal RAF flyve C-17 Globemaster III?	55
6000 interceptioner gange to	56
Nordisk mester i pistolskydning	56
F-16 'Block 60' fly solgt til De Forenede Arabiske Emirater	57
Ny Mig-29MST "halenummer 405" Fulcrum	57
For 50 mio. kr. miljø på Flyvestation Aalborg	58
The Spirit of Berlin	58
10.000 SETUPS - Enestående præstation	59
Flyvestation Vandel uanvendelig - i civilt sammenhæng	60
Roll Out på E-074 og ET-626	60
Uenighed om udviklingen af "Fremtidens Stor Fly" (FLA)	61
60 år siden Supermarine Spitfire kom i tjeneste ved RAF	61
Broflyvningen ved indvielse af Storebæltsbroen	62
Første Challenger 604 leveret	63
Chefskifte	63



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, om de kraftige besparelser flyvevåbnet må leve med resten af 1998. -Det er ikke nogen behagelig situation. Vi har imidlertid valgt, at gøre 1998 til det år, hvor vi så at sige, 'gør rent bord' i relation til det efterslæb vi har, frem for at trække det over flere år.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Om den generelle årsag til de besparelser, der har sat flyvevåbnet på, så at sige 'vågeblus' resten af året, siger chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard, -Vi er blevet pålagt besparelser af Forsvarskommandoen. Det er ikke kun flyvevåbnet, men også de to andre værn, der må holde for. Han fortæller videre, at budgetterne ganske langsomt er blevet udhulet af grønne afgifter, andre miljøudgifter og ejendomsskatter. -Disse stigninger i udgifterne, har forsvaret ikke fået kompensation for ved en forhøjelse af forsvarsbudgettet, og de har betydet en udhuling af budgettet. Hertil kommer, at flyvevåbnet har et efterslæb fra 1997, på grund af en meget stor øvelsesaktivitet. Herunder øvelsen Dynamic Mix, hvor Eskadrillerne 730 og 543

-Vi tager hele skraldet i 1998

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard lægger ikke skjul på, at flyvevåbnets økonomiske situation er betydelig anstrengt, og at pilotsituationen kunne være bedre.

På trods af de økonomisk trange tider understreger han, at flyvevåbnet har været i stand til at løse de opgaver, det er blevet pålagt, sidst flyvninger på grænsen til Kosovo-provinsen.

deployerede til Italien for at træne dem i rollen som reaktionsstyrke. -Vi fik en uvurderlig erfaring ud af den øvelse, men den kostede altså flere penge, end vi indledningsvis havde budgetteret med. Han understreger, at der i Forsvarskommandoens seksårsplan for den slags øvelser er taget højde for, at disse øvelser er dyrere end først antaget, så situationen ikke opstår igen.

I gang igen

-Hvordan føles det at være chef for et værn, hvor aktiviteterne næsten går i stå af mangel på penge, og hvor nogle af de mest moralskabende øvelser bliver aflyst?

-Det er ikke nogen behagelig situation. Vi har imidlertid valgt, at gøre 1998 til det år, hvor vi så at sige, 'gør rent bord' i relation til det efterslæb vi har, frem for at trække det over flere år. Vi ønsker ikke at gå ind i et nyt finansår med et efterslæb. Rosgaard understreger, at årsagen til at trække så hårdt i bremsen i 1998 er, at man forhåbentlig kan slække bremsen en tak eller to i 1999, så flyvevåbnet igen, i mere normalt omfang, kan komme i gang på øvelses-, uddannelses-, og træningsområdet.

-Vil det sige, at øvelser som TACFIR og TFW vil blive gennemført i 1999?

-Vi er langt inde i overvejelserne med at planlægge for, hvordan de områder kan komme til at hænge sammen i 1999. Alligevel gør forsvarets økonomiske situation, at vi stadig ikke kan gennemføre alt det vi gerne vil. Vi er tvunget til at prioritere og tilpasse os den situation vi er i. Rosgaard understreger, at han er meget opmærksom på, at øvelserne TFW, TACFIR og Red Flag er af stor betydning i flyvevåbnets uddannelsesmønster. Han understreger, at Luftværnsgruppen har haft mulighed for at gennemføre TACFIR på Kreta med to eskadriller, men at skydningerne for to andre enheder i Frankrig blev aflyst i år. Det vil man tage op til næste år, hvilket tillige giver tid til at få alle aftaler ordentlig på plads i forhold til franskmændene. Og, hvor man forhåbentlig kan gennemføre en skydning i Frankrig, der forbereder vejen for at gennemføre fremtidige skydninger med det nye DEHAWK-udstyr (Dansk videreudvikling af HAWK jord-til-luft missilsystem).

Generalmajor Rosgaard understreger, at nok har flyvevåbnet det svært økonomisk, -Men, siger han, -Når der har været brug for

os, sidst med Eskadrille 730's deltagelse i øvelsen i Italien, hvor det brændte på i Kosovo provinsen, så har det vist sig, at vi kan løse opgaven, godt og professionelt, hvad der tillige har været en 'moralbooster' for personellet.

Skepsis

-Der synes ofte at være et svælg mellem de politiske ønsker om, hvad forsvaret skal løse af opgaver, og de midler, der stilles til rådighed. Meddelelsen om, at det kostede 587 mio. kr. at løse opgaven i Bosnien, var i virkeligheden måske det dobbelte, den slags oplysninger øger ikke just troværdigheden blandt personellet, som føler sig ramt af besparelserne, der vel også til en vis grad har rod i udgifterne til aktiviteterne i blandt andet Bosnien. Forstår du den skepsis?

-Nu skal man være lidt forsigtig i vurderingen af situationen. Der er et antal fredsopgaver og en økonomi der skal hænge sammen. Jeg må sige, at de gange, hvor vi er blevet bedt om at stille med styrker til et konfliktområde, har vi kunnet levere 'varen'. Og vi, har også fået penge til at løse opgaven i relation til flyvevåbnets budget. Men det er klart, at man selvfølgelig skal være opmærksom på den hurtige nedslidning af materiellet, som deltagelse i disse opgaver medfører.

Pilotsituationen

Generalmajor Rosgaard er ikke meget for, igen, at tale om pilotsituationen i kampeskadrillerne. Alligevel spurgte vi, -Den debat rider flyvevåbnet som en mare og debatteres dagligt de ansatte imellem og i dagspressen. Hvordan ser situationen reelt ud?

-F-16 jagersystemet er ryggraden i flyvevåbnet. Og når situatio-

nen er den, at flyvestationerne ikke dagligt kan bemande alle flyene fysisk, så er det et problem. Vi bruger meget tid på at svar på spørgsmål om emnet, og må sige, at det tager nogen tid at få det på plads. Han understreger, at der fokuseres meget på, om piloterne er fysisk til stede i kampeskadriller. Han gør opmærksom på, at alle de piloter, der enten er på videreuddannelse, under omskoling, virker som instruktør, eller sidder i stillinger udenfor Danmark, faktisk er af en sådan størrelse, at blev de kaldt hjem på een gang, ville man kunne opfylde den fastsatte norm.

-Det vil tage nogen tid at genoptræne en del af dem, siger Rosgaard, -Men med den varslingsperiode er vurderet at være til rådighed, kan det lade sig gøre. Nogen vil måske kun blive genoptrænet i luftkamp, medens andre kan nå både dette og disciplinen angreb på mål på jordoverfladen. Han understreger, at situationen langt fra er god, og at de piloter der er tilbage i kampeskadrillerne, må trække et stort og tungt læs.

-Piloterne klager over, at de bliver flyttet for ofte, og, at de ikke kan fordrage at 'flyve skrivebord', hvad er din kommentar til det?

Rosgaard tænker en stund og siger så, -Såvidt jeg husker, har vi indenfor det sidste år kun måttet tage een pilot 'med tang'. Nuvel, der er en del, der har fået en forespørgsel, om de ikke kunne tænke sig, at forrette tjeneste i et år eller to som instruktører ved Flyveskolen og andre steder. De fleste har sagt ja til at løse opgaven, men hvis nogen klart har sagt nej, så er vi gået videre til den næste. Han tilføjer, at der for tiden går 15 piloter på omskolingskursus på Flyvestation Skrydstrup, som snart vil være

fysisk til stede ude i eskadrillerne, klar til at få den nødvendige erfaring. Samtidig er der otte piloter på vej hjem til omskoling på Skrydstrup. Trods det, er situationen vanskelig, men vi er på vej. -Man skal også huske, tilføjer han, -At vi ikke kan undvære piloterne i stabene til at udarbejde planer og regler for det flyvende område. De er de eneste, der har viden og kunnen til at løse denne vigtige opgave, og udforme regler og direktiver, så dem der skal bruge reglerne, eller våbnene, kan forstå dem.

Generalmajoren ønsker ikke at kommentere det forhold, at man har tilbudt yngre piloter op til 200.000 kr. mere om året i løn, medens de ældre piloter intet får. -Det er forhandlet med organisationerne, og det har jeg ingen kommentar til, siger han.

Lønforholdene generelt i staten sammenlignet med det civile erhvervsliv har altid været genstand for diskussion, siger Rosgaard, -Vi har ikke de samme muligheder for hurtigt 'at skrue på knapperne' som man har i det civile erhvervsliv. Det er da heller ingen hemmelighed, at statens lønninger altid har haltet bagefter. Med den tid den slags tager, kommer vi måske engang frem til, at cheferne får lidt mere indflydelse på, hvad den enkelte skal have i løn, og dermed mulighed for at give lidt mere for at fastholde den enkelte medarbejder i den givne situation. Men vi kommer aldrig på lige fod med det civile arbejdsmarked på dette område.

-Kan det ikke ærgre dig, at flyvevåbnets uddannelser er så gode, at det civile erhvervsliv 'stjæler' dine medarbejdere?

-Jo, selvfølgelig kan det det, på den anden side er det ikke en ny situation, qua det at flyvevåbnet er et højteknologisk værn, der ofte har fået det mest moderne

Flyvestation Tirstrup

udstyr på de forskellige områder. Det giver godt uddannede medarbejdere med stor erfaring, og de er altid efterspurgt. Det skal vi lære at leve med.

Det kommende forlig

-Debatten ude i flyvevåbnet omkring det nye forsvarsforlig er hektisk. Man nedlægger flyvestationerne Aalborg og Vandel. Man fjerner radarstationer og meget meget mere. I avisen kan man imidlertid læse, at Forsvarskommissionen forventer, at det nuværende forsvarsbudget fastholdes. Forsvarsministeren har imidlertid meldt ud, at der de næste tre år skal spares 300 mio. kr. på forsvarsbudgettet, pr. år, kan det ikke kaldes signalforvirring?

-Jeg må indrømme, at det er signalforvirring. Men, der er nedsat en forsvarskommission, som skal have lov at gøre sit arbejde færdigt. Flyvevåbnet får besøg af kommissionen den 19. august på Flyvestation Skrydstrup, hvor vi får lejlighed til at orientere kommissionen om, hvor flyvevåbnet står i dag, hvad vi kan personel- og materielmæssigt. Man skal lade forsvarskommissionen gøre sit arbejde færdigt. Den skal ikke blot tage stilling til, hvad der skal ske lige nu, men forudskikke, hvordan dansk forsvar skal se ud de næste 15-20 år. Vi skal være forsigtige, og ikke bidrage yderligere til forvirringen på området. Det vil være naivt at tro, at der ikke kommer til at ske strukturændringer, men vi skal ikke gå i detaljer på nuværende tidspunkt. Det kan først ske, når forsvarskommissionens anbefalinger er politisk besluttet, da kender vi den ramme vi skal arbejde under i fremtiden, slutter generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard. □



Seniorsergent og leder af Flyvestation Tirstrups Bevogtningstjeneste N.A. Udsen og kaptajn K.-B. Sandrini ruller Flyvestation Tirstrups fane sammen for sidste gang. For fem år og to dage siden, den 27. maj 1993, havde de modtaget den samme fane på Flyvestation Vandel af Hans Kongelige Højhed Prins Henrik.

Mange havde en klump i halsen

Det var med en stor klump i halsen, at mange tjenstgørende og tidligere ansatte ved Flyvestation Tirstrup så seniorsergent N.A. Udsen og kaptajn K.B. Sandrini rulle flyvestationens fanen sammen for sidste gang. Lukningen af Flyvestation Tirstrup var en kendsgerning. To et halvt års smertefuld proces var bragt til ende.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Tirstrup fredag den 29. maj. Vejret står i skærende kontrast til det, der skal ske om en god times tid. Solen skinner fra en skyfri himmel, men selv ikke denne smukke forårsdag, lige før det bliver sommer, kan lette på den lidt forstemte stemning der hersker blandt flyvestationens tilbageværende små 50 mand.

Alle har vidst det længe, men man har fortrængt det. -De kan da ikke lukke min arbejdsplads gennem snart 25 år!? Jo, det kunne de! Og klokken 1340 lød det fra chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard, -Fra den 31. maj klokken 2359, erklærer jeg Flyvestation Tirstrup for lukket!

Fanen blev derefter ført frem og dækket til, mange stod med en klump i halsen. For seniorsergent N.A. Udsen og kaptajn K.B. Sandrini var dette et tungt øje-



*Det er slut!
Fanen føres,
tildækket,
tilbage til
geleddet.*

blik. For fem år og to dage siden, den 27. maj 1993, havde de modtaget den samme fane på Flyvestation Vandel af Hans Kongelige Højhed Prins Henrik med besked om at værne og ære Flyvestation Tirstrups samlingsmærke. Man kan vist roligt sige, at Prinsens formaning er blevet fulgt.

Svær tid

-For de ansatte på Flyvestation Tirstrup har de sidste tre år været en svær tid, sagde chefen for Flyvestation Tirstrup, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen (VON) i sin tale. Personale- og Servicekontoret havde, sammen med Stampersonelforvaltningssektionen i Flyvertaktisk Kommando, gjort et kæmpearbejde for at få så mange som muligt forflyt-

tet til andre flyvestationer, og hjulpet dem, der ønskede at fratræde med uddannelse og jobsøgning. Et foretagende, der i høj grad er lykkedes. Både hvad angår civile og militære ansatte. VON rettede en særlig tak til lederen af Stampersonelsektionen i Flyvertaktisk Kommando, major A.T. Christensen og seniorsergent J.B. Stæhr for deres positive holdning og indsats i en vanskelig tid. -Jeg fik desværre ikke oplevet flyvesta-

tionen i sine velmagtsdage. Da jeg tiltrådte, hang de sorte skyer allerede lavt over flyvestationen. Få måneder efter kom så beslutningen om nedlæggelsen. Dette medførte stor uro og usikkerhed for den enkelte og deres familier med hensyn til fremtiden. På grund af vor forpligtigelse overfor lufthavnen kom det for mange til at vare to et halvt år. Vi har overholdt vore forpligtigelser indtil i dag. At dette har kunnet lykkes, skyldes kun jeres ansvarsbevidsthed, fleksibilitet og professionelle stolthed. I kan således roligt se jer selv i spejlet - Tak for indsatsen og held og lykke.

Særlig hæder

Blandt dem, der havde trukket den tungeste del af læsset under

afviklingen af Flyvestation Tirstrup var, kaptajn N. Nielsen, seniorsergent Villy Hansen, kasernemester og premierløjtnant i Flyvestationseskadrille 65, Rudi Olsen, oversergent Johnny Neergaard, kasernearbejder og premierløjtnant i Flyvestationseskadrille 65, Kurt Solberg og kontorassistent og kaptajn i Flyvestationseskadrille 65, Else Hey. De seks blev beordret frem foran paraden og fik som anerkendelse for deres indsats overrakt Flyvestation Tirstrups våbenskjold, med ordene, -I har alle gjort tjeneste ved Flyvestation Tirstrup i mange år, nogle endda i rigtig mange år. Men ud over jeres primære job har I ydet en særlig indsats - eksempelvis inden for Hjemmeværnet, Personaleforeningen, Messen, travhesteforeningen, idrætsvirksomhed, Personale- & Servicekontoret, som jagtofficer og i miljøvirksomheden med mere.

Også chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard takkede personellet for deres udholdenhed i en svær tid. Også han fremhævede det store arbejde, der var udført af Personale- og Servicekontoret, der under ledelse af Kim Dalbøge, oversergent Johnny Nedergaard og Else Hey, havde løst en opgave af stor vigtighed - såvel moralsk, som reelt. -Dette personel, fortsatte han, -Fortjener stor ros for den professionelle og menneskelige måde, den vanskelige opgave er løst på.

Overflyvning og Sort humor

Da fanen var rullet sammen og paraden trådt af, syntes den trykkede stemning at lette en smule. Der kom gang i snakken mellem gamle kollegaer, som for længst havde forladt Tirstrup, men nu var tilbage for at sige det gamle



Blandt dem, der havde trukket den tungeste del af læsset under afviklingen af Flyvestation Tirstrup var, kaptajn N. Nielsen, seniorsergent Villy Hansen, kaserne-mester og premierløjtnant i Flyvestationseskadrille 65, Rudi Olsen, oversergent Johnny Neergaard, kasernearbejder og premierløjtnant ved Flyvestationseskadrille 65, Kurt Soelberg og kontorassistent og kaptajn i Flyvestationseskadrille 65, Else Hey. Alle seks fik de overrakt Flyvestation Tirstrups våbenskjold som tak for deres indsats

tjenestested 'ret farvel'.

En formation på fire F-16 overfløj Hangar 1, tre minutter for tidligt. De blev efterfulgt af en flot opvisning af BABY BLUE, fire T-17 fra Flyveskolen på Flyvestation Karup.

Selv om det var en hård dag, så var der også plads til den sorte humor. Den kan ofte virke befriende i en tung situation. Chefen for Flyveskolen, oberstløjtnant Frode M. Sveistrup (FRO), havde

medbragt en gave til VON. Gaven var en nøgle, hvor den del der går ind i låsen var formet som et 'V' for VON. -Jeg giver dig denne gave, sagde FRO, -Som du så kan bruge ved fremtidige lukninger af flyvestationer.

Flyvestation Vandel kan så håbe på, at VON ikke får brug for sin gave de første mange år.

I vagten var man heller ikke glad for den fremtid, der ventede. Man havde dog fået lov at blive

yderligere én måned indtil den årlige BIKINI-øvelse var afviklet, men så er det også slut. Sammenfattende, var alle vi talte med, kede af, at Flyvestation Tirstrup ikke længere består. Alle gav udtryk for, at det havde været en god arbejdsplads, så længe det varede.

Om aftenen var der fest for de nuværende og gamle medarbejdere.

□

Selv om det var en hård dag, så var der også plads til den sorte humor, der ofte kan virke befriende i en tung situation. Chefen for Flyveskolen, oberstløjtnant Frode M. Sveistrup (FRO), havde medbragt en gave til den afgangende stationschef Finn von G. Carstensen (VON). Gaven var en nøgle, hvor den del, der går ind i låsen, var formet som et 'V' for VON. -Jeg giver dig denne gave, sagde FRO, som du så kan bruge ved fremtidige lukninger af flyvestationer.



Luftværnsgruppen sagde farvel til Kreta med manér



Det blev Eskadrille 531, der kom til at affyre det sidste missil fra stillingerne på NAMFI (NATOs missilaffyringsområde) på Kreta. (Foto Ravn, eskadrille 531).

Luftværnsgruppen har affyret sit sidste missil på skydeterrænet på Kreta. Det blev gjort med karakterne excellent og satisfactory. En æra i Luftværnsgruppens historie er slut. Savnet af de lange flyveture med C-130 til Kreta vil være til at overse. Fremtiden for Luftværnsgruppens skydninger ligger i Frankrig ude ved atlanterhavskysten - en ny og spændende opgave.

**Af oberstløjtnant
H.C.E. Nielsen, Chef for
HAWK Afdeling Vest.**

Med Eskadrillerne 531's og 533's to flotte skud på Kreta den 11. juni 1998 er en epoke i Luftværnsgruppen slut.

Danske HAWK eskadriller har, ligesom vores flyvende kolleger, et behov for at afprøve systemet "live", og dette har af sikkerhedsmæssige hensyn altid foregået i udlandet. Disse skydninger var i en lang årrække en årlig tilbagevendende begivenhed, benævnt Annual Service Practise (ASP) (Årlig skydeøvelse), men blev senere lavet om til Tactical Firing (TACFIR) (Taktiske skydninger).

NATO oprettede til dette formål NATO Missile Firing Installation (Missilaffyringsområde), i daglig tale kaldet NAMFI, på Kreta i slutningen af 60'erne. Danmark bidrog aktivt til oprettelsen af dette center, men blev af politiske årsager nødsaget til at gennemføre skydningerne i Italien, og senere Frankrig.

Første skydning

Først den 25. november 1981 gennemførte de første to danske HAWK-eskadriller de første danske skydninger på NAMFI.

I begyndelsen skød alle eskadriller hvert år, men dette blev senere til hvert andet år, og i de seneste år har kun hver anden

eskadrille aktuelt skudt et missil - alt sammen på grund af de besparelser der har ramt forsvaret, besparelser som alle har accepteret som en nødvendighed. Dog blev ASP i 1994 aflyst totalt med få dages varsel, hvilket de berørte eskadriller, og ikke mindst personalet, stadig husker med nogen bitterhed.

Kreta har budt på mange oplevelser, som mange både i og udenfor Luftværnsgruppen vil huske. Området omkring Hania var i begyndelsen fri for turister, man mødte ægte græsk stemning, og priserne var absolut i bund. I dag er Hania et yndet turistområde, hvor cafeer, barer og natklubber har indtaget byen, men det er stadig forholdsvis

Det nationale fik, hvad det kunne tilkomme, da Eskadrille 533 skulle affyre sit sidste missil på Kreta. Foran det klargjorte IHAWK missil er det, fra v. flyveroverkonstabel H.O. Andreasen og oversergent M.B. Lauridsen. (Foto flyveroverkonstabel T.S. Christensen).



nemt at finde spor af det gamle græske miljø. Det er dog stadig et kulturшок at møde vores græske kolleger - Alting tager længere tid, ofte meget længere tid, - et faktum som mange brave danske HAWK-soldater har måttet erkende.

NAMFI indkvartering er igen årene blevet en del bedre, men hvad der i øvelsesrapporter i dag kaldes "tilfredsstillende", dækker over forhold som ingen dansk kasernemester ville acceptere. Men der er dog vand i hanerne, og ofte også varmt vand i brusere, - en luksus der i mange år var mere undtagelsen end reglen.

Vanskeligt udstyr

På grund af de store transportomkostninger, har Danmark altid benyttet NAMFI HAWK udstyr under skydningerne. NATO-udstyret er løbende blevet opdateret,

og har i store træk svaret til det danske. Gentagne gange har frustrerede danske teknikere dog måttet konstatere, at den græske vedligeholdelsesstandard ikke har levet op til hvad vi er vant til hjemmefra. Utallige klager er tilgået NAMFI i denne forbindelse, senest sidste år hvor bl.a. chefen for Flyvertaktisk Kommando skriftligt klagede over udstyrets tilstand. At det hjælper at klage, kunne dette års deltagere konstatere, idet HAWK udstyret tydelig-

vis havde gennemgået et omfattende vedligeholdelsesprogram, alt var således nymalet. At udstyret alligevel ikke levede op til hvad der kræves, måtte ESK531 konstatere ved selvsyn. Det må dog konkluderes, at grækerne havde ydet en efter græske forhold, stor indsats på vedligeholdessiden, og det var alt i alt bedre end sædvanligt dette år.

Farvel med maner

Skydningerne blev i ASP-dagene gennemført i normal tjenesteuniform, men efter indførelsen af TACFIR, er øvelsen blevet mere TACEVAL (Taktisk Evaluering) relateret, og øvelsen gennemføres nu i kampuniform, basis og med våben. Hvor udstyret tidligere blev stående, gennemføres nu en egentlig deployering, og at dette er en meget anstrengende aktivitet under sydlige himmelstrøg måtte eskadrillerne også i år konstatere. Således forbrugte enhederne ca. 1300 liter drikkevand



Det hele er slut. Eskadrille 533 er ved at gøre klar til at deployere væk efter skydningen. Det skete på rekordtid, alle hjalp til, også tv. i billedet chefen for eskadrillen, kaptajn Tina Haarup. (foto Pete).

Besparelser på 210 mio. kr. rammer hårdt

under de tre dages øvelse, hvilket svarer til mere end 20 liter pr. mand!

Det danske Flyvevåben sagde farvel til Kreta med manér. Eskadrille 531 og Eskadrille 533 fik henholdsvis SATISFACTORY (Tilfredsstillende) og EXCELLENT (Fortræffeligt) i overall rating (vurdering), og alle områder blev bedømt mindst SATISFACTORY. Chefen for Flyvertaktisk Kommando fastslår i sin lykønskning "Dette flot resultat markerer også på passende vis afslutningen af en æra med danske skydninger på NAMFI".

Vi vil alle savne Kreta, en smuk og frodig ø, med kultur for alle aldre, og især byen Hania hvor mange opstemte danske HAWK-soldater har afsunget både nationalsangen og "We are the Champions" ud over havnen efter vel gennemført skydning. Men vi vil bestemt ikke savne den lange tur i C-130 og det græske NATO-udstyr.

Fremtid i Frankrig

For fremtiden vil Luftværnsgruppen afvikle TACFIR i Frankrig, i Biscarosse ved Atlanten ca. 150 km fra den spanske grænse. Dette skydeområde benyttede Danmark også i nogle år før starten på NAMFI. Dette skulle være startet allerede i efteråret 1998, men på grund af besparelser er dette udskudt til 1999. Disse skydninger bliver foretaget på dansk HAWK-udstyr, og test-skydninger på det nye DEHAWK (dansk udviklet HAWK) system er ligeledes planlagt til 1999 samme sted.

Nye udfordringer venter således, men motivation og forventninger er i top, så Luftværnsgruppen forbliver "SEMPER PARATUS".



Opbremsningen i flyvevåbnets økonomi, også kaldet besparelser, har ramt bredt rundt om i værnet. Stort set ingen områder er gået fri. For at undgå, at trække et underskud med over i finansåret 1999, har man taget alt med, nogen kaldet det 'grønthøstermetoden'.

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

10. august 1998. En og anden rundt om i flyvevåbnet undrer sig måske en smule over, hvorfor der pludselig skulle gennemføres besparelser på flyvevåbnets drift på ca. 50 mio. kr. i indeværende finansår, for slet ikke at tale om et sted mellem 150 og 160 mio. kr. på materiel siden.

En af grundene skal findes i deployeringen af Eskadrillerne 730 og 543 til Amendola i Syditalien sidste år blev betydelig dyrere, end man havde regnet med. Dette underskud blev trukket med over i 1998. Forbruget sidste år betød også, at de penge, der normalt har været til stede til de 'hovsa-indkøb', der normalt finder sted sidst i et finansår, ikke var til stede i 1997.

Fordyret drift

Chefen for Logistikdivisionen i Flyvertaktisk Kommando, oberst P. Adser-Larsen siger til FLYNYT,

-Et af eksemplerne på, at udgifterne er blevet større end forventninger, er de store udgifter til betaling af merarbejde. Eksempelvis har vi måtte udbetale store summer til personalet i Eskadrille 722. Det skyldes, for at sige det lidt 'krøllet', -En ubalance mellem bemandingsopfyldelse og opgavevolumen. Eller kort sagt, der har været for få folk til for meget arbejde, og det skal de betales for.

Han siger videre, at både anskaffelse af nye systemer og pro-

grammerne med at modifikation af materiel, er løbet over en længere tidsperiode end beregnet, har kostet flere penge end forudset i budgettet. Han lægger ikke skjul på, at miljøudgifter, herunder udskiftning af for eksempel en kraftvarmecentral, på grund af miljøkrav, har tæret hårdt på beholdningerne. De forøgede ejendomsskatter på grund af den offentlige vurdering, har været mærkbare. -Det er ikke let at forstå, siger Adser-Larsen, -At vore kampsteder bliver vurderet, som var de en industrigrund i den dyre ende i Farum. Men vi kommer til at betale. Han trøster dog med, at finansministeriets udmelding om en besparelse på yderligere 300 mio. kr. først træder i kraft til næste år.

Adser-Larsen fortæller, at man i skrivende stund endnu ikke er helt sikker på at have fundet hele besparelsen, men at han håber på, at lukningen af nogle aktiviteter har den afledte effekt, at de giver yderligere, ikke forudsatte besparelser.

Helt i bund

At besparelserne er nået helt i bund, kan aflæses af, at FLYNYT ikke udkom, som planlagt den 15. august. Grunden er ikke manglende vilje, mangel på stof eller andet, der kan lægges reaktion eller trykkeri til last. Grunden er alene beskeden om, at fjerne et nummer af de planlagte seks udgivelser i 1998. Nu er bladet altså på gaden igen og der er planlagt udsendt yderligere et nummer den 2. december.



Flyvestation Skrydstrup

Udsigt til to gange sølvmedalje

Flyveroverkonstablerne J.R. Larsen og hans kollega J.B. Mejer ved et af Flyvestation Skrydstrups gamle TV-apparater. Billedet er taget netop der for at demonstrere, at de to kan lave alt indenfor jordelektronikkens område. Mejers noget korte frisur skyldes, at hans kolleger klippede ham skaldet, da det flotte eksamensresultat blev kendt.



Jordelektronikværkstedet på Flyvestation Skrydstrup har 'produceret' to topscorere ved svendeprøven på Flyvevåbnets Specialskole. Flyveroverkonstabel J.R. Larsen med rent 13 i alle fag og den verbale karakter 'Særdeles tilfredsstillende udført'. Flyveroverkonstabel J.B. Mejer bestod med et gennemsnit på 11,67. Begge er indstillet til Københavns Smedelaugs medaljeprøve.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyveroverkonstabel J.R. Larsen, 22, og hans kollega J.B. Mejer, 25, afbrød deres deltagelse i enhedens 'sommerfest' for at fortælle om deres resultat ved svendeprøven. Mejer fortalte smilende, at resultatet havde kostet Larsen håret. Det havde indtil prøven var slut, ellers været skulderlangt.

Begge er glade for det opnåede resultat. De fortæller samstemmende, at de var 'noget oppe at køre', da resultatet af svendeprøven blev kendt.

Hårdt arbejde

Ingen af dem lægger skjul på, at de har arbejdet hårdt de 13 uger kursus op til svendeprøven varer. Inden de nåede hertil ligger et

EFG basisår, fulgt af den militære grunduddannelse i flyvevåbnet. 12 måneders elektronikteknisk grunduddannelse på Flyvevåbnets Specialskole og to et halvt års praktisk arbejde ved Jordelektronikværkstedet. Begge forklarer, at Jordelektronikværkstedet er en meget alsidig arbejdsplads, hvor man får lov at arbejde med fjernsyn, PC'ere, alt hvad der vedrører telefoner samt alt det, som de sagde, -Ingen andre vil lave. Larsen tilføjede, -Men det har givet os en god og alsidig viden.

Flot bedømmelse

Den ledende lærer på svendeprøvekurset, Knud Mortensens bedømmelse af de to er, at begge er aktive, målrettede og flittige. Han tilføjer, at begge er gode kammerater og villige til at

hjælpe kollegerne på kurset.

Tilfreds leder

Lederen af Jordelektronikværkstedet, seniorsergent Ib Griepentrog, fortæller, at man skal tilbage omkring 1990 for at finde et lignende resultat på Flyvestation Skrydstrup, -Det var dengang 10-skalaen blev brugt forklarer ham. Han har svært ved at skjule sin tilfredshed med, at værkstedet har fostret to så dygtige håndværkere. Griepentrog forklarer, at Larsen og Mejer er indstillet til en ny prøve hos Københavns Smedeluag. Klarer de også den, er der udsigt til en sølv- eller bronzemedalje. Disse overrækkes af Smedelaugets Oldermænd i overværelse af Hendes Majestæt Dronning Margrethe.

□

Flyvestation Aalborg

Verdens mest avancerede 'Computerspil'

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Aalborg har taget verdens mest avancerede 'computerspil' i brug. Det der er tale om, er den nye F-16 simulator. Vi stod bag ved premierløjtnant T.M. Christensen (MET) medens han tog en tur rundt i de norske fjorde. Grafikken var så imponerende, at maven helt automatisk gjorde en smule oprør under de voldsomme manøvrer, uanset fødderne var plantet solidt på gulvet.

Aalborg den 25. juni. Det er dagen efter man fejrede det endelige check og ibrugtagning af flyvestationens nye F-16 Simulator, i det daglige bare kaldet SIM. Hele bygningen dufter af frisk maling. SIM bor sammen med Afvisningsberedskabet, midt mellem Eskadrillerne 723 og 726. Lederen af SIM, oversergent Bjarne Urup viser rundt og forklarer om det utroligt spændende værktøj han og hans fire medarbejdere har fået ansvaret for. Der er lidt tomt i enkelte af rummene, men det er fordi de sidste møbler endnu ikke er kommet. Det var vigtigere at få SIM i gang.

Lever op til MLU

Den nye SIM lever, næsten, op til, hvad en MLU opdateret F-16 kan. Når næsten kommer ind, er det



Premierløjtnant Thomas Møller Kristensen (MET), eskadrille 723, i færd med at lægge an til landing på Flyvestation Aalborg. Grafikken i den nye simulator er virkelig overbevisende.

fordi der endnu mangler enkelte komponenter at blive bygget ind i SIM. Cockpittet i SIM er analog med, hvad der findes i en opdateret F-16. -Der er dog enkelte knapper, som bare sidder der, men ingen funktion har, forklarer Urup, men de skal være der, så piloten oplever cockpittet, som det ser ud i virkeligheden.

-Skulle I ikke have to SIM?

-Jo, og den anden er også på vej. Her har du rummet, hvor den skal stå. Vi har malet væggene sorte med refleksfri maling. Det betyder, at når piloten sidder i SIM, så ser han kun billedet foran sig. Og hvilket billede! Vi går ind og kigger, medens premierløjtnant Thomas Møller Kristensen (MET), Eskadrille 723, 'flyver' en tur hen over Flyvestation Aalborg, eskadrillerområder, hangarer, shelters, det hele er der.

I rummet udenfor cockpittet sidder instruktøren, flyveroverkonstabel M.M. Christensen. -Der ramte du 80 meter ved siden af toget! konstaterer han tørt da

MET forsøgte at ramme et tog med et missil. Han forklarer, at han kan sætte en stort set hvilken som helst mission op til piloten. Indtil 64 forskellige fly, jordtil-luft missilbatterier og alskens andet kram kan lægges ind i missionen. At der også kan foretages lufttankningsøvelser er indlysende. -Samtidig er det jo nemt, siger Christensen, når man kan 're-load' ham med fire nye AMRAAM missiler medens han er i luften. -Den slags sparer tid, siger han med et smil.

Datakraft

Flyverspecialist K.H. Juhl fortæller os om den datakraft, der skal til for at skabe billederne på de tre skærme foran piloten plus det, der går med til 'flyet'. Selvfølgelig 'kassen' der indeholder processorerne fylder ca. 1,5 m² og er 1,3 m. høj. Juhl fortæller, at den tilsvarende datakraft i den gamle SIM på Flyvestation Skrydstrup fylder 25 m², men så kan den til

Her sidder pilotens 'onde ånd', flyveroverkonstabel M.M. Christensen, tidligere Flyvestation Skagen. Han kan skabe alle de ubehagelige situationer der kan opstå under flyvningen. Det er også ham, der tørt bemærker, -Det missil var en forbier!



gengæld ikke nær så meget. -For at folk kan forstå, hvor megen datakraft det her handler om, siger Juhl, så skal du forestille dig noget der ligner 24 stk. pentium 200 PC'ere. Fyren der har et ramlager på 1 GB, og to harddiske på hver 4,3 GB..

Stort fremskridt

MET fortæller, at den nye SIM er en stor forbedring. Han har selv været i USA for at teste udstyret inden det kom til Danmark. To gange har han og Urup været med til at udsætte modtagelsen, fordi, der fortsat manglede ting i programmet, som var specificeret i opgaven, men ikke udført. MET har 'fløjet' 80 timer i SIM, -Hvad der næsten var ved at give mig siddesår, siger han, inden udstyret blev frigivet til afskibning til Danmark.

-Selvfølgelig kan en SIM aldrig

blive en erstatning for rigtig flyvning, siger SIM, -Men det er et utroligt godt redskab i uddannelsen og et godt supplement. Jeg kan for eksempel planlægge min flyvning hjemme i eskadrillen. Lægge den ind i boksen, og gå herover og gennemflyve flyvningen flere gange, inden jeg tager af sted på den rigtige flyvetur. På den måde kan jeg forhøje udbyttet af den dyre flyvetime betydeligt. Det er også vigtigt, at vi kan træne lavflyvning, våbenaflevering og meget andet. Selvfølgelig har vi ikke helt samme respekt

for at flyve SIM, som når vi sidder i en F-16. Det havde han tidligere demonstreret, da skærmen, under en flyvetur i fjeldene i Norge, pludselig blev helt rød. Hans bemærkning var dengang, -Nå! Det var vist stop!

Godt samarbejde

Oversergent Urup understreger gang på gang det gode samarbejde man har haft med Flyvematerielkommandoen og firmaet Raytheon, som har stået for at fremstille SIM efter de danske ønsker. Her har ingeniør og tidligere flyveroverkonstabel ved Elektronikværkstedet på Flyvestation Aalborg, Henning Kibernich, F-16 Sektionen i Flyvematerielkommandoen spillet en vigtig rolle. Han har været med fra dengang man besluttede at foretage MLU på de danske, norske, belgiske og hollandske F-16. -En ny SIM var et must i forbindelse med opdateringen af flyene, fortæller han. Det blev en lang og trang vej, hvor både Lockheed og USAF var involveret. Problemerne blev imidlertid så store, at Danmark gik enegang og fik Raytheon til at komme med et tilbud, som levede op til kravspecifikationerne, og, som man kunne betale. -Det var meningen, at SIM skulle have været færdig før de første fly rullede ud, siger Kibernich, det lykkedes ikke på grund af de mange omveje. -Det har været en lang og arbejdsom proces, siger han. Derfor er det også en glæde



Oversergent Bjarne Urup i samtale med den amerikanske ingeniør fra leverandøren af simulatoren Raytheon, som har været med under hele indfasningen.

Hun er 'mor' til et tomotoret fly

at få den indenbords og komme i gang med uddannelsen.

Hektisk periode

Vi fik et glimrende indtryk af, at den sidste tid har været hektisk. - Vi har haft svært ved at overholde arbejdstidsreglerne i denne periode, siger Urup. Da de fem tons stod her i 13 kasser, var det ikke så lige en sag, at få dem ind. Uanset hvem vi henvendte os til på flyvestationen, så fik vi al den hjælp vi havde behov for. De to amerikanske ingeniører, som tager sig af henholdsvis hard- og software, kender ikke til at gå hjem klokken halv fire. Og vi andre var så optaget af projektet, at vi heller ikke kunne gå hjem.

De fem mand på SIM, har alle søgt dertil og kommer fra hele Jylland med Skagen og Skrydstrup som den henholdsvis nordligste og sydligste begrænsning. Alle syntes opslugt af 'vidunderet' og af at få det bedst mulige ud af det.

Tilbage står en 90 dages prøveperiode på den nuværende SIM, når de er gået, skal alle småfejl være rettet. Til den tid kommer der endnu een, og så kan man begynde forfra, og til den tid kan piloter træne luftkamp een mod een. Om der bliver penge til tre, skal den sidste til Flyvestation Skrydstrup. Bliver der ikke penge, så må Aalborg sige farvel til den ene af de to. -Sker det, betyder det kun, at man stadig kan flyve mod hinanden, det er kun et spørgsmål om forbindelser (lyslederkabler), siger Urup.

Det var en spændende oplevelse, at flyve med i en F-16, uden at sidde i flyet, og alligevel have fornemmelsen af de voldsomme kræfter der er i gang når man bevæger sig gennem luft rummet med mach 0.9.

□



PEW alias seniorsergent og chefmaskinist på en af Eskadrille 721's C-130 Hercules transportfly, Paul Erik Wieller Jensen i færd med at ordne papirer på DC-3'eren i 'kontoret' i et hjørne af Hangar 64.

At danske flyentusiaster kan glæde sig over, at ex-flyvevåbenhalenummer K-682, Kongeflyveren, af typen C-47 eller DC-3 om man vil, stadig flyver rundt over dansk område kan man takke flyets 'mor', Jane Petersen, og hendes 1400 entusiaster for. Vi kiggede indenfor i hangar 64 på Flyvestation Værløse medens et 100-timers eftersyn var i gang.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Paul Erik Wieller Jensen, bedst kendt som PEW, sidder i mødelokalet og nyder en kop kaffe sammen med sine kolleger på det hold af flymekanikere, der er i

gang med et 100-timers eftersyn på flyvevåbnets gamle, og den 30. juli 1982 udfasede, Dakota (Douglas C-47 Skytrain), halenummer K-682.

-Du kommer sgu da også hver gang, vi holder en kort pause for at få en kop kaffe. Vidste man ikke bedre, skulle man tro du



Formanden for DC-3 Vennerne, Jane Petersen, fotograferet sammen med chefen for Flyvestation Værløse oberst P. Bauer-Jensen ved indvielsen af DC-3 vennernes lokaler på Flyvestation Værløse. (Foto Per Hedersmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

holdt øje med os, siger PEW som hilsen til Jane Petersen, da vi tropper op for at se nærmere på arbejdet. -Ja, men det ser jo også ud til at være nødvendigt! lyder svaret med et glimt i øjet. Tonen mellem formanden for DC-3 Vennerne, Jane Petersen og resten af holdet kan karakteriseres som, - Ligefrem, lidt rå, men hjertelig.

PEW er chefmaskinist på en C-130 i Eskadrille 721. Lige nu bruger han sine fridage på eftersynet på K-682. Han har tidligere fløjet med C-54 Cargomaster, C-47'eren's 'storebror'. Han har været med til at vedligeholde K-682 siden den fløj for bilmagnaten Bohnstedt-Petersen. Han fortæller, at ikke alle flymekanikere, der arbejder på K-682 kommer fra flyvevåbnet. Der er folk både fra SAS og Sterling. Af det hold man har lige nu, har fire tidligere arbejdet på flyet medens det fløj i flyvevåbnet, blandt andet pensioneret seniorsergent P. Tingbo.

-Hvor lang tid tager det jer at

skifte motorer på flyet?

-Normalt varer det to en halv arbejdsdag, lyder svaret, -Men lige nu har vi bøvl med at få nogle fundamentbolte frem, og den slags får det jo til at trække ud. Det kan ind imellem være svært at få reservedele frem, men i det store og hele går det, svarer PEW. Om det at få K-682 til at flyve videre efter at Bohnstedt-Petersen var gået fallit for seks år siden siger PEW, -Jeg skal indrømme, at jeg dengang ikke havde meget fidus til, at det skulle lykkes for DC-3 Vennerne at holde flyet flyvende. Jeg er derfor dybt imponeret af, at det er lykkedes Jane at samle 1400 medlemmer i foreningen.

Splittet ad

K-682 står i et hjørne af hangar 64. Den ene motor er pillet af, og den anden arbejdes der på, mens den sidder på flyet. Alle stolene er pillet ud. De fleste, der husker C-

47'eren i tjeneste husker bedst deres flyveture med flyet på grund af jernsæderne langs siderne, efter et par timer, kunne man tydelig føle, hvor ryggen holdt op. K-682 er VIP-versionen, eller Kongeflyveren, som den dengang blev kaldt.

Flyet står nymalet efter flyvevåbnets gamle bemalingsskema for VIP-flyet. Blot er den helt galt med halenummeret 'K-682' ser ud, som havde det været på en rabiatslankekur. -Det tager du ikke billeder af! siger Jane Petersen, det gør vi så. Forfatteren har aldrig set flyet så flot som nu. Årsagen er, at SAS, som et led i reklamebrølet omkring 50 års jubilæet fik lov at male flyet i SAS-farver fra dengang, mod senere at male det om igen. Nu kan det så holde en fem-syv år, inden det igen skal have 'hattelak', det koster lidt over en halv million kroner.

Skærme og fairings ligger rundt om flyet sammen med ud-

stødningsrør og andet tilbehør. PEW sidder i 'kontoret', en samling borde i hjørnet af hangaren, omgivet af reoler. Han læser i papirerne. Et eftersyn på C-47'eren foregår nøjagtig som i gamle dage. Der gives ikke køb på de i flyvevåbnet dengang fastsatte regler. Vi får at vide, at de er en smule strammere, end hvad man ellers behøver, men -Flyvesikkerheden!

Der arbejdes overalt, Jane Petersen går rundt og taler med alle. Også ham, der er i fuld sving med støvsugeren. Det hele skal se ordentligt ud, når flyet i april igen skal ud at flyve med DC-3 Vennerne.

Smedene, eller mere officielt flymekanikerne, og piloterne er medlem af en eksklusiv klub, som hedder Foreningen for Flyvende Museumsfly. Her bliver man kun medlem, hvis man har den krævede uddannelse, og bliver anbefalet af et af øvrige medlemmerne. De har nemlig ansvaret for flyets flyveduelighed og for at flyvereglerne bliver overholdt. Det er et ansvar, der vejes tungt af Jane Petersen, ikke mindst set i lyset af havariet med den hollandske DC-3'er sidste år. Flyet styrtede ned i Nordsøen og alle ombordværende blev dræbt.

Flyvechefen

Vi fik også en snak med DC-3 vennernes flyvechef, kaptajn og flight commander i Eskadrille 721, J. Poulsen (JOL), 51. Hans fortid er, at han har fløjet 4.500 timer på C-47 fra 1971-82 samt hos Bohnstedt-Petersen og hos DC-3 Vennerne. I alt har han fløjet, civilt og militært knap 18.000 flyvetimer.

JOL er ansvarlig for alt det flyoperative i foreningen. Det er ham, der giver de andre piloter deres PFT, Periodical Flight

C-47 Dakota	
Fremstillet i	USA
Firma	Douglas
Betegnelser	C-47A Dakota, Workhorse of World War Two, Gooney Bird, DC-3C
Type	Kort- og mellemdistance transportfly
Motorer	2 Pratt&Whitney 1200 h.p. R-1830-c2 stjernemotorer.
Antal passagerer	32-36. K-682 er for tiden begrænset til 16 passagerer af Statens Luftfartsvæsen.
Vægt tom	8.080 kg.
Vægt lastet	12.266 kg.
Flyvehast. max.	344 km/t.
Flyvehast. marchh.	262 km/t.
Vingespan	28,95 m.
Længde	19,56 m.
Højde	5,11 m.
Vingereale	300,8 m ²
	Bemærkninger>Dataene er hentet i William Greens: The Observer's World Aircraft Directory årgang 1961.

Check, herunder gennemgang af nødprocedurer til imødegåelse af problemer under flyvningen.

Når JOL ikke lige flyver for Eskadrille 721, eller DC-3 Vennerne, så har han sit eget flyveselskab nede på Roskilde Lufthavn. -Er du gift? vil vi vide. -Han svarer med et grin, -Det er der ikke tid til. Vi tror ham.

Formanden

Jane Petersen er ansat ved Signaltjenesten i Flyvematerielkommandoen. Hun er gift med en pilot i Eskadrille 722, Redningseskadrillen, og foruden af være 'mor' til DC-3 Vennernes fly er hun også mor til en efternøler, hvordan hun får tid til det hele, vil denne artikel ikke give svar på.

Jane Petersen var med til at stifte foreningen DC-3 Vennerne,

og endte efter kort tid i formandsstolen, med back up fra ægte- manden. Hun taler om flyet, og de mennesker vi allerede har omtalt, med varme i stemmen. Man er ikke i tvivl om, at det er 'hendes' fly. Hun fortæller om de første svære år med at få gang i foreningen, og har svært ved at skjule sin stolthed over, at der i dag er omkring 1400 medlemmer. -Og det er ikke folk fra flyvevåbnet vi har flest af, understreger hun. Hun fortsætter med at sige, -Vi har fået en god behandling af flyvevåbnet. Man har været hjælpsom, når vi har bedt om det, og det er jeg taknemmelig for. Stoltheden lyser ud af hende da hun fortæller,

-Og så har Trøjborg lige hjulpet os med 300.000 kr! Deres udsendte er en smule tung i det og siger spørgende, -Trøjborg? -Ja, den forhenværende industrimini-



ster. Kontakten med Jan Trøjborg kom i stand under en af jubilæumsflyvningerne for SAS for to år siden. Ministeren fandt DC-3 Vennernes projekt så spændende, at han fandt mulighed for at støtte det.

Hendes tilværelse synes fyldt med spørgsmålet, -Hvordan skaffer jeg penge til at holde den 'gamle dame' flyvende. En af metoderne er at få folk til at give et bidrag til 'Motorfonden'. Sender man 300.- eller mere til girokonto 1 654 5813, så modtager man et gavebrev og sit navn sat på donortavlen i foreningens lokaler på Flyvestation Værløse. Den 17. februar 1998 viste barometret 145.342 kr, halvejen af de 300.000 en ny motor koster. Og så er Trøjborgs motor ikke regnet med.

Jane Petersen er utrolig glad for, at foreningen har fået lokaler på Flyvestation Værløse. Hun er samtidig en smule bekymret for, hvordan hun skal holde sammen på DC-3 Venerne. Lige nu sker det mest ved, at Niels Helmø Larsen laver bladet DC-3 NYT, hvor læserne ikke bliver snydt for 'nyheder' om det gamle fly. Jane Petersen siger, -Jeg ville gerne, at vi kunne oprette en slags

'lokalafdelinger', men jeg er for tiden ikke glad for at bruge pengene til andet end at sikre, at vi har den nødvendige kapital, hvis der sker noget med flyet.

Hvad får de for pengene

DC-3 Venerne får for deres penge retten til at flyve med C-47'eren, mod at betale omkostningerne, naturligvis. De er alle mulige slags mennesker, der er glade for at høre lyden af de to 1200 hk. Pratt & Whitney motorer. Det kan være en rigtig flyvefreak med flyverkasket og masser af mærker på den specielt indkøbte pilotjakke til tusindvis af kroner. Det kan også være en stiltfærdig vestjyde, hvis kone sidder i rullestol og aldrig før har været ude at flyve. De to yderpunkter har glæden ved at flyve med i, og se på C-47'eren til fælles. Den sidste historie, om den handicappede dame fortæller Jane Petersen med særlig glød i stemmen. -Den dag jeg mødte de to mennesker i Stauning, og så deres glæde ved at komme med op at flyve i C-47'eren, var jeg sikker på, at jeg bruger min tid rigtigt, siger hun.

Kigger man på bagsiden af marts-nummeret af DC-3 NYT, så

Motorskiift på DC-3'eren fra v. er det chefmaskinist seniorsergent Bjarne Andersen, G-III og th. flyveroverkonstabel Mogens Kristensen, under uddannelse på DC-3, til daglig tekniker på G-III. Det er en fornøjelse at se på det adskilte fly. Og samtidig svært at forstå, at det er bygget i 3. april 1944?

er der 35 datoer, hvor der sker noget i DC-3 Venerne, spredt over møder på Flyvestation Værløse, over flyvninger fra flere forskellige steder i landet. Fra Beldringe flyveplads kan man komme rundt om Fyns slotte. Man kan komme med på en tur Værløse-Billund og vice versa, og den 1. juli flyver man en tur til Storebæltsbroen. Der er flyveture over Schakenberg, Møn, og ture til blandt andet Peenemünde og Linköping. Den sidste tur den 19. september går således til Linköping.

Umiddelbart ser det ud til, at medlemmerne får ikke så lidt for deres 200,00 kr. som en husstand betaler om året for at være medlem, medens en enkeltperson kan nøjes med at slippe 100,00 kr. Man kan blive medlem af DC-3 vennerne ved at ringe til flyets 'mor' Jane Petersen 44 66 88 47. □

Flyvestationskorpset

Værterne tog det meste selv



Inspektøren for Flyverhjemmeværnet, oberst E. Skriver overrækker her pokalen til vinderne af den Nordiske Gruppekonkurrence, Danmark.

Flyvestationskorpset havde i juni måned inviteret de nordiske broder/søsterorganisationer fra Norge og Sverige til at deltage i Nordisk gruppekonkurrence på Flyvestation Skrydstrup. Værterne var ubeskedne nok til at løbe med både 1. og 2. pladsen i gruppekonkurrencen samt 1. pladsen i nationalskonkurrencen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Konkurrencen mellem de tre nordiske lag (hold) fandt sted på skydeterrænet ved Hjørpsted, på Halk og endelig havde man lånt Slesvigske Fodregiments øvelsesterræn ved Haderslev.

De deltagende hold fra Norge og Sverige, var udtaget. De danske hold havde konkurreret mod hinanden for at få lov at deltage. Danmark deltog med fire hold, der repræsenterede eskadrillerne på Skagen, i Vedbæk, på Siger-

slev og Aalborg. Sverige stillede hold fra Arlanda, Bromma, Luleå og Landvetter. De norske hold kom fra Fornebu, Flesland og Bodø.

Da dagen var slut, kunne inspektøren for Flyverhjemmeværnet, oberst E. Skriver ønske til lykke til holdet fra Sigerslev. Holdet fra Skagen placerede sig som nummer to. Hvad der næsten vakte mest jubel var, at holdet fra Arlanda besatte tredjepladsen.

I sin tale til holdene understregede inspektøren det vigtige i det gode samvær, og sagde videre,

-Disciplinerne har været meget

krævende og udfordrende, men det er min opfattelse, at I gik til opgaven med stor ildhu. Jeg bemærkede også, at der var tale om taktisk føring og ikke bare grupper, der arbejdede efter bedste beslib.

Norsk Lufthjemmeværnet

Hjemmeværn og hjemmeværn er ikke helt det samme i de tre lande. Vi fik en snak med Lufthjemmeværnsinspektør Per Kirkerud, 48, og bosiddende i Oslo. Vi spurgte ham, om rekrutteringen til hjemmeværnet i Norge foregår, som i Danmark. -Nej, ikke helt, forklarede han, -De som har afgjort deres værnepligt, har en fagkode. Når vi mangler en mand, går vi ind i systemet og finder ham vi har brug for. -Kan han sige nej, hvis han ikke ønsker at deltage? - Det kan han først, når han er slettet af reserven ved det fyldte 48. år.

-Findes der direkte frivillige i Lufthjemmeværnet?

-Ja, dem der ikke står i num

Nye transportfly

Ny C-130J Hercules

mer i reserven, kan søge ind frivilligt.

-Har i en militær grunduddannelse for de frivillige?

-Nej det har vi ikke. Vi gennemfører specialuddannelser i for eksempel ABC-tjeneste og de funktioner de i øvrigt skal bestride indenfor baseforsvaret, som er vores primære opgave.

Kirkerud fortæller, at Luftheimvernet består af ca. 1100 mand. For tiden er der et forslag til behandling i Stortinget i Oslo, som hvis det vedtages, vil øge styrken til 4.500 mand og i øvrigt ændre lidt på de nuværende opgaver, så det kun kommer til at handle om baseforsvar.

Driftsværnet

De tre svenske hold kom fra en base på i alt 130 personer, der udgør det svenske Driftsvärn, hvoraf en del er stationeret på fire lufthavne og een flyvestation. Medlemmerne af Driftsværnet kommer i øvrigt alle fra institutioner, som har tilknytning til totalforsvaret i Sverige. De modtager deres grunduddannelse, der er på 120 timer og finder sted i arbejdstiden, i Driftsværnet. Deltaelsen i konkurrencen i Skrydstrup gav således en fridag til deltagerne.

Driftsvärnschef, fänrik Meta Wonisch siger om det at deltage i konkurrencen, -Det er spændende for os at komme ud at prøve kræfter med de øvrige. Samtidig mener jeg, at det er en styrkelse, af det skandinaviske samarbejde. Hun siger om udviklingen i Sverige, at der nu kommer flere og flere kvinder ind i Driftsværnet. -De er meget engagerede, og er samtidig med til at skabe stabilitet og balance i enheden, siger Meta Wonisch. □



Lockheed Martins nye C-130J Hercules under overflyvningen af en af Egyptens pyramider. (Foto Lockheed Martin)

Man tager en C-130 Hercules H-model og ændrer den til en J-model, og så har man et nyt og meget forbedret transportfly. Så enkelt har det ikke været for Lockheed Martin at skabe den nye C-130J Hercules med 'glascockpit', nye motorer og en ny seksbladet propel, især propellerne har drillet.

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

Den 26. maj havde repræsentanter for det danske flyvevåben lejlighed til at se på Lockheed Martin flyfabrikkernes videreudviklede Hercules transportfly med typebetegnelsen C-130J i en ny bemaling og med sine seksbladede Dowty R391-propeller

fremstillet af compositmateriale. Propelbladene form minder om en krumsabel. Bag propellerne sidder fire nyudviklede Allison AE2100D3 turboprop motorer, der hver yder 3.425 hk. De betyder, at C-130J nu kan slæbe af sted med en maximum nyttelast på 17.265 kg. Når flyet er fuld lastet med nyttelast og brændstof vejer det 70.300 kg, som de fire motorer kan løfte af startbanen.



Pilot hos Lockheed Martins, Arlen D. Rens, fortalte med begejstring om, hvor smart det nye cockpit var indrettet, om, hvad den nye version af Hercules kan. (Foto s-n).

Mange problemer

De nye propeller har skabt visse vanskeligheder i udviklingsarbejdet. De skaber et andet 'flow' hen over planernes overside, og der måtte nogle ændringer til, før de amerikanske luftfartsmyndigheder ville godkende det. Hertil kom problemer med isdannelse på haleplanet, også her måtte man løse problemet før godkendelsen forelå.

Disse problemer har betydet, at Royal Air Force (RAF) stadig venter på at modtage det første af de 25 fly man har bestilt. Det første fly, der skulle leveres til RAF, fløj første gang den 5. april 1996. På RAF Lyneham, som er hjembase for RAF Herculesstyrken, har de ventet lige siden. Det første fly forventes nu leveret i sidste kvartal i år.

Glasc cockpit

Inde i selve flyet er der ikke meget forandret. Alligevel får vi øje på en detalje. Rullerne paletterne kører på, skal ikke længere fjernes, de skal bare vendes, så er gulvet plant. Det er selvfølgelig indlysende at gøre det på den måde, men bare ikke set før af Deres udsendte.

De læsere, der kan huske ændringen fra sort/hvid, til farve TV har en mulighed for at forstå ændringerne i C-130J's 'kontor' læs cockpit. Det første man ser når man kommer op i cockpittet er, at teknikeren stol er væk. Der står en stol, hvor navigatøren plejede at sidde, men der er ingen instrumenter til ham.

-Hvor er teknikeren og navigatøren blevet af? vil vi vide.

-Vi har stadig en stol til et ekstra besætningsmedlem siger piloten Arlen D. Rens, men vi ved ikke, hvad den skal bruges til, men flere af vore militære kunder vil stadig have en navigatør med om bord. Set fra mit synspunkt er han helt overflødig. Et kig frem mod piloternes arbejdsplads, hvor det ser ud, som om der er tændt for fire farve TV-skærme. På konsollen mellem piloternes plads er der yderligere tre skærme. Oppe i en position, hvor pilotens ansigt vil være når han sidder i sædet, ses to gennemsigte skærme, Head Up Displays (Visning foran ansigtet). Bliver det nødvendigt, af hensyn til at operationen skal gennemføres i mørke, kan det hele kan ændres til brug i mørke, når der skal flyves med natte-synsbriller, Night Vision Goggles.

Smarte løsninger

-Betyder fraværet af navigatør og tekniker ikke et større arbejds-pres for piloterne? spurgte vi Arlen D. Rens.

-Absolut ikke, svarer han, med dette næsten fuldautomatiske cockpit, er der ikke mere nogen grund til at de er her. Hvis der tidligere gik en sikring, skulle man først finde ud af, hvilken, og derefter skifte den. I dag fortæller systemet mig, hvor skaden er sket, og jeg kan rette den fra mit sæde. Han fortæller ivrigt videre om, hvorledes systemet også fortæller ham, om alle lemme og døre er lukket. Han taster hurtigt på knapperne, og straks fortæller de flydende krystaller på et af LCD-skærmene, at rampen ude agter er fældet ned, og begge flyets døre er åbne.

Start af motorerne er den enkleste sag af verden. Hvis en motor ikke vil starte, kommer der en oplysning op på displayet, der fortæller hvorfor. Når motorerne er i gang, styres brændstofførslen elektronisk, og piloten har intet med det at gøre.

C-130J er konstrueret til fuldt ud at udnytte GPS (Globalt Positionsbestemmelsessystem) og andre automatiske navigations

Et 'glascockpit', der siger spar to til, hvad man hidtil har set. Bemærk Head Up Display foran hvert sæde. Sæderne, der tidligere kunne sammenlignes med tidligere tiders traktorsæder, er nu blevet ergonomisk betydeligt bedre.
(Foto Lockheed Martin)



systemer. Det betyder, at piloterne kan fokusere på opgaven og passe flyvningen, i stedet for at holde øje med, om flyet opfører sig som det skal.

Større sikkerhed

Rens fortæller, at flyets radar er noget af det bedste man kan få. Det kan blandt andet fortælle, om der er Wind Shear 10 miles (16 km) fremme, hvilket har afgørende betydning, hvis det forekommer for enden af den startbane flyet er på vej til at lande på. Radaren vil også opdage alle de fly der er i luftrummet omkring det, fortæller han. -Det har især betydning når man flyver i luftrummet over for eksempel Afrika og Asien. De fleste af de fly der er i luftrummet har ingen transponder, og derfor vil du ikke kunne se dem på flyets gamle radar. Jeg kan ikke få opgivet flyets højde, men vigtigt er det, at jeg ved han er der.

De nye propeller har givet anledning til, at flyet opfører sig

anderledes når hastigheden nærmer sig stalling speed (stallhastigheden), den grænse, hvor flyet så at sige, falder igennem. Det har betydet, at der er blevet indbygget stall-advarselsystemer i cockpittet, både i form af advarselslamper og en mekanisk stemme, der advarer piloten om, at stallingsgrænsen er ved at være nået. Det er ikke ukendt, at piloter, der er meget optaget af at flyve flyet, overhører de automatiske advarsler om den farlige situation, derfor kommer der flere advarsler til piloten i C-130J.

Kan mere

Den nye C-130J motorer leverer 29% mere kraft på et 15% mindre brændstofforbrug. Flyvestrækningen er øget med 40%, den har en 40% større flyvehøjde, og den kan nå sin normale flyvehøjde på 50% af den tid en C-130E brugte. Maximum flyvehastigheden er øget med 21% og endelig er startløbet reduceret med 40%.

Under flyvning fra Kayseri i

Tyrkiet til Tel Aviv i Israel holdt flyet en gennemsnits flyvehastighed (True Airspeed) på 350 knots (648 km/t). På en flyvning fra Marietta, Georgia, til Honolulu, gennemførtes flyvningen på 3.935 nautical miles (7287 km) på det brændstof flyet kan have i tanke inde i kroppen.

Behersket begejstring

Ingeniør i Flyvematerielkommandoens Transportflysektion, Ole Nicolaisen, er behersket i sin begejstring over den nye Hercules, han siger blandt andet, -Det er tydeligt, at flystellet er den gamle H-model. Selv de kendte forstærkninger omkring dørene i flyet er der stadig. Det er måske heller ikke problemfrit, at man har sat de kraftigere motorer på den H-modellens stel.

-Er det et fly det danske flyvevåben bør købe?

-Nu har vi jo mere end svært ved at få penge til såvel erstatnings- som nye fly. På trods af de mange opgaver. Samtidig må vi

	Lockheed C-130H Hercules årgang 1975	Lockheed C-130 J årgang 1998
Fremstillingsland	USA	USA
Flyfabrik	Lockheed	Lockheed Martin
Type	Mellem- til langdistance militært transportfly	Samme
Motorer	Fire 4.050 shp Allison T56-A-7A turboprop	Fire nyudviklede 4.591 shp Allison AE2100D3 turboprop
Max. flyvehastighed	618 km/t.	748 km/t.
Max. rejsehastighed	592 km/t.	648 km/t.
Økonomisk flyvehastighed	547 km/t	648 km/t.
Flyvestrækning med max. nyttelast og 5% plus 30 min i reserve.	3.943 km.	Ikke opgivet
Max. flyvestrækning	7.675 km.	10.745 km.
Stigeevne	9,65 m/sek.	14,65 m/sek.
Vægt, tom men med udstyr	33.063 kg.	36.000 kg.
Normal max. startvægt ¹	70.310 kg.	70.300 kg.
Max. overvægt	79.380 kg.	?
Nyttelast (Opmærksomheden henledes på, at nyttelast altid skal ses i sammenhæng med den planlagte flyvestrækning.)	17.265 kg.	17.265 kg.
Besætning	1 fartøjschef, 1 2. pilot, 1 navigator, 1. flymaskinist og 1 loadmaster (i alt fem)	1 fartøjschef, 1 2. pilot og 1 loadmaster. (i alt tre)
Antal passagerer eller- eller- eller	92 fuldt udrustede soldater 64 faldskærmssoldater 74 bårer og to sygeplejesker seks forud lastede paletter med gods.	92 fuldt udrustede soldater 64 faldskærmssoldater 74 bårer og to sygeplejesker seks forud lastede paletter med gods.
Vingespan	40,41 m.	40,42 m.
Længde	29,78 m.	29,81 m.
Højde	11,66 m.	11,81 m.
Vingeareal	162,12 m ²	162,12 m ²
Bemærkninger 1998	Fabrikken har nu afsluttet fremstillingen af C-130H og tidligere versioner af Hercules, der samlet blev produceret i et antal på 2.154.	Enkelte tal er udregnet efter fabrikkens procentvise oplysninger om forbedring af fx stigeevne m.v.

En af de virkelig snilde nyskabelser i C-130J er, at rullerne, paletterne med gods kører på, uden hjælp af værktøj, kan vendes og man har en plan dørk (gulv). Stort set alle, der har fløjet med C-130 Hercules har, alt efter temperament, bandet over disse ruller når man er snublet over dem. (Foto s-n).

konstatere, at J-modellen er blevet betydelig dyrere end den gamle H-model.

Nicolaisen tager i øvrigt ikke stilling til et eventuelt køb af flyet.

Vil gerne have nye fly

Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor V.D. Nielsen svarer på spørgsmålet, -Er den nye C-130J Hercules et fly for det danske flyvevåben?

-Jeg vil meget gerne have nye fly, lyder svaret, men planlægningen siger, at vi skal flyve med vore C-130H i en halv snes år endnu.

-Hvad mener du om den nye version?

-Jeg har set, hvorledes Lockheed Martin producerer flyet, og set de værktøjer, der bruges. Lockheed har brugt al den gamle erfaring de har med at bygge transportfly, samtidig med, at de bruger alle de nyeste værktøjer og produktionsmetoder, som skal til for at producere et fly, der er til at betale.

V.D. Nielsen fortæller, at selv om J-versionen stort set bygger på H-versionen, så er der lagt forstærkninger ind i planerne og foretaget andre forbedringer. Han er sikker på, at Lockheed Martin ved, hvad man gør. -Selvfølgelig, siger han, har flyet 'børnesygdomme', sådan er det altid når man går i gang med bygge et nyt fly, eller en ny version. Vi skal være glade for, at vi ikke skal købe nu, men kan vente, til modellen er godt og grundigt afprøvet.

-Er det din opfattelse, at det er C-130J, der skal erstatte flyvevåbnets H-version til sin tid?

-Med det udbud, der er på markedet i dag, har jeg svært ved at se, hvad vi ellers kan købe, som kan erstatte H-versionen.



Transportfly med jetmotorer har svært ved at klare at operere på Grønland, og andre typer bliver enten for store eller for små, for ikke at tale om for dyre. V.D. Nielsen er i øvrigt ret imponeret af den 'forlængede' version, som har typebetegnelsen C-130J-30. Flyet er godt 3,5 m længere end grundversionen, men kan medtage gods med en meget større volumen, hvilket ofte er en fordel.

Kunderne

Indtil nu har Lockheed Martin bestilling på i alt 83 C-130J Hercules. Heraf er de 28 bestillinger fra USA og involverer fire forskellige versioner. US Marine Corps har bestilt fem i tanker-

version (KC-130J) med 'flyvende tankningsbom', som gør det muligt for USMC også at tanke fly fra USAF. 'Bommen' kan levere 800 US Gallons pr. minut. Til sammenligning kan slangen, som er monteret i pod under flyets vinge kun levere 300 US Gallons. USAF har bestilt fem C-130J og otte til Air National Guard, ni til vejrrecognoscering (WC-130J) og endelig to EC-130J, som udstyres som flyvende radiostationer. Udenfor USA, har Storbritannien bestilt 25 C-130J til RAF, Royal Australian Air Force har bestilt 12 og det italienske flyvevåben 18. □

Berlin for 50 år siden

Rosinbomberen

Captain og tidligere bombepilot i United States Air Force Gerald 'Gerry' Munn, -Vi skulle vinde en krig, og det gjorde vi. Det vi skulle gøre i 1948, var at hjælpe mennesker i nød, og det gjorde vi også.

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

I dag indsættes militære transportfly i nødhjælpssituationer, som en rutine. Anderledes så det ud for 50 år siden, da kaptajn i US Air Force, Gerald 'Gerry' Munn, 73, som ung pilot blev genindkaldt for at flyve forsyninger til de gamle fjender i Berlin. Inden da havde han fløjet bombetogter mod Tyskland i B-24 Liberator fra Italien.

Tidligere bombepilot i United States Air Force Gerald 'Gerry' Munn og hans kolleger lyser kraftigt op i landskabet i deres mørkerøde flyvedragter på den internationale Luft- og Rumfartsudstilling i Berlin. De var inviteret til byen i anledning af 50-året for russernes blokade af byen. Flyvedragterne kan ikke skjule, at der er tale om herrer, der er over 70 år 'unge' som Gerald Munn, smilende ønsker at udtrykke det. Han og hans kolleger har lige overværet den officielle åbning af



Internationales Luft- und Raumfahrtsausstellung på det, der engang var målet for deres tusinder af flyvninger, nemlig Schönefeld. De har hørt forbundspræsident prof. dr. Roman Herzog udtale sin beundring for, at de tidligere fjender var kommet til hjælp da russerne i 1948 lukkede lande- og vandveje til Berlin, - Først som hjælpere, senere som samarbejdspartnere og endelig

som gode venner, understregede forbundspræsidenten.

Spærret inde

Vi er tilbage i 1948, Berlin er delt i fire sektorer, en fransk, en engelsk, en amerikansk og en russisk. Den 24. juni fik Josef Stalin, den russiske diktator, af politiske grunde nykker, og spærrede alle adgangsveje over land til Berlin.

De to flytyper, der dominerede luftbroen til Berlin i 1948-49. Forrest næsen af C-54 Cargo-master, som Geery Munn fløj, og bagest den gode gamle veltjente 'Arbejdshest fra Anden verdenskrig' C-47 Dakota.



Hjemme i USA var livet ved at blive normalt igen for den tidligere pilot på B-25 Liberator, Gerald Munn. USAF havde efter krigens afslutning i august 1945 skåret ned og sendt sine piloter hjem, Munn forlod USAF i oktober 1945. Stalins beslutning gjorde, at man måtte genindkalde 400 piloter igen. Gerald Munn meldte sig frivilligt i juni 1948.

Hans baggrund var, at han i 1942, som 18-årig, havde meldt sig frivillig til USAF, og den 12. august 1942 var blevet indkaldt som Aviation Cadet til Rochester Air Base, New York. Efter pilotuddannelsen blev han overført til B-24 Liberator bombstyrken i Italien, -Nede ved 'Hælen', som han sagde, -Ved en lille landsby ved navn San Pancranzia. -Der var et farligt job vi var ude i. Du ville med garanti ikke have tegnet mig en livsforsikring, sagde han smilende.

Fløj C-54

-Jeg skulle nu flyve C-54 Sky-master, fortæller han, -Det betød, at jeg måtte omskoles. Det skete på Flyveskolen i Great Falls, New York. I januar 1949 blev han sendt til Wiesbaden. -Den som kender den tyske geografi vil vide, at vi havde den længste tur til Berlin, fortsætter han. -Det tog os to timer at flyve ind til byen, og det samme hjem igen.

-Hvor mange ture kunne du nå på en dag?

-Vi kunne ikke nå mere end to. Til trods for, at arbejdsdagen var på 16 timer.

-Var du eller dine kolleger aldrig nervøse for, at russerne skulle skyde på jer?

-Der var rygter om, at nogen var blevet beskudt fra jorden, men jeg har aldrig selv oplevet det. Derimod var jeg engang ude for, at en YAK-jager fløj ind foran

mig. Han kom oppefra en position klokken tre, og fløj lige ind foran mit fly. -Hvor tæt han var på? spørger Munn selv, -Jeg kan ikke fortælle dig hvilken øjenfarve han havde, men han var lyshåret, og han havde ingen hjelm på. Så han var tæt på.

-Hvordan var det, at skulle flyve mad og forsyninger ind til dem I havde bombet sønder og sammen få år før?

Munn ser en smule bebrejgende på spørgeren og siger så, - Vi skulle vinde en krig, og det gjorde vi. Det vi skulle gøre i 1948, var at hjælpe mennesker i nød, og det gjorde vi også. - Havde vi ikke gjort det, er jeg ikke sikker på, at europakortet havde set ud i dag som det gør. Vi følte, at vi gjorde et godt stykke arbejde, og at vi hjalp mennesker i nød.

-Hvor mange ture havde du til Berlin?

-Det blev til i alt 121 før blokaden sluttede den 30. september 1949.

I 1952 blev han hjemsendt for anden gang, og denne gang for alvor. Han fik arbejde som pilot ved et civil luftfartsselskab, hvor

han fløj til han fyldte 60 år. -Så var det sket, sagde han, ingen får lov at flyve længere, og jeg blev pensioneret.

Gerald Munn er glad for at være i Berlin igen. Han føler, at han er blandt venner. Det er næsten rørende at se, hvordan folk vinkede til de gæve gutter i de røde flyvedragter, og hvordan de vinkede igen. Hele tiden kom der folk hen for at tale med dem, og fortælle om dette og hint positive fra dengang den kolde krig for alvor startede.

Gerald Munn har gjort, hvad

Ældre berlinere studerede udstillingen nøje. Her er det en ældre herre der ser på husgeråd fra 1948. Teksten på billedet i udstillingen fortæller, at 500 berlinske industrier var totalt ødelagt eller demonteret af sejrherrene.



Højdepunkter under Luftbroen til Berlin 1948-1949

Dato	begivenhed	dato	begivenhed
24. juni 1948	Til gengæld for, at de vestlige allierede gennemførte valutareformen, også i Vestberlin, blokerede russerne lande- og vandveje til Berlin.	30. sept. 1948	Alle USAF C-47 fly tages ud af drift for at optimere brugen af C-54
26. juni 1948	Den første tomotorede C-47 starter fra flyvestation Wiesbaden, Luftbroen til Berlin er i gang. Der er ca. 100 C-47 til rådighed i Vesteuropa.	16. dec. 1948	Det bekendtgøres, at antallet af C-54'er transportfly vil blive øget til 225 ved udgangen af december.
28. juni 1948	De første af 39 C-54 Cargomaster overføres fra Alaska, Hawaii og Caribien. Brigadier General Joseph Smith udnævnes til chef for Luftbroen.	31. dec. 1948	Året sluttede med gennemførelse af flyvning nr.100.000 siden blokadens begyndelse.
29. juni 1948	General Smith giver operationen navnet 'Vittles' (amerikansk slang for madvarer) , da den vil holde befolkningen i den blokerede by i live.	19. jan. 1949	Vestberlinerne får nu 1.880 kalorier om dagen.
7. juli 1948	De første kul, i sække, flyves ind. Da der kom flest var det 1.000 tons om dagen.	31. jan. 1949	I januar nås rekorden for transporterne, 171.960 tons. Stalin antyder til en journalist at blokaden måske kan ophæves.
9. juli 1948	Et havari ved Wiesbaden kostede to piloter og en civilt ansat livet.	18. feb. 1949	Den første million tons forsyninger nås, da en RAF York lander med kartofler.
18. juli 1948	Løjtnant Gail S. Halvorsen foretager sit første 'bombardement' af Berlin med slik.	7. april 1949	Ny rekord i operationer. Der lander et fly, hvert 4. minut i Tempelhof lufthavnen, lig med 102 fly på seks timer.
23. juli 1948	Yderligere otte eskadriller C-54 tilføres Luftbroen.	16. april 1949	General Turners 'Easter Parade' flyver 12.940 tons kul, mad og andre forsyninger ind på 1.398 flyvninger, en ny 24-timers rekord.
12. aug. 1948	Man når at levere 4.500 tons pr. dag, det er, hvad der skønnes nødvendigt for at mætte berlinerne og holde dem varme.	25. april 1949	Nyhedsbureauet TASS afslører, at russerne er villige til at ophæve blokaden.
26. aug. 1948	Den dag passerede USAF 100.000 tons-mærket	12. maj 1949	Jernbanelinier og landeveje til Berlin åbnes igen. Blokaden er officielt slut, men luftbroen fortsætter indtil lagrene er fyldt op.
18. sept. 1948	RAF og USAF fejrede 'Flyvevåbnernes Dag' med at levere 7.058 tons forsyninger, den dag.	30. sept. 1949	Operation Vittles lukkes officielt. Den sidste C-54 forlod Rhein-Main med kurs mod Berlin klokken 1945.



Kunstneren R.G. Smith var ansat hos Douglas Aircraft Company. Her er hans oplevelse af hvorledes der så ud på en af lufthavnene/flyvepladserne under Berlinblokaden. Et mylder af C-54 Cargomasters, GMC lastvogne, Willy's Jeeps samt andre store lastvogne.

mange velstående amerikanere gør, når de bliver omkring '70 år unge'. Han er flyttet til Bradinton i Florida, hvor han nyder tilværelsen.

The Candy-Bombers

Berlinernes kælenavn for flyene, der hjalp dem med at overleve var, 'Rosinenbomber'. For den amerikanske pilot Gail Halvorsen blev det til 'Candy-Bomber'. Han havde en dag talt med nogle af de udhungrede berlinske børn, der altid stod ude ved lufthavnens hegn. De havde tigget tyggegummi af ham. Han havde delte de to plader han havde i lommen ud til dem, men det forslog intet til 30 børn. Han besluttede så, at 'bombe' børnene med slik. Hans kolleger hjemme på flyvepladsen måtte ryste op med deres rationer. Lommeterørklæder blev lavet til minifaldsærme. De blev kastet ud fra flyene på vej ind over Ber-

lin, med slikposer vedhæftet. Hjemme i Staterne gik man helt amok, da man hørte om Halvorsens projekt. Mellem juli og september 1948, kastede han og hans besætning mere end 21 tons slik ned i faldskærme. Det hele fik pludselig ende. De sovjetiske besættelsesstyrker opdagede, hvad der foregik, og mente, at det var misbrug af luftrummet. Man opfattede det som et kapitalistisk trick, der skulle sætte børnene op mod den kommunistiske tanke. Halvorsen fik forbud af sine overordnede. Ikke noget med at lege Candy-Bomber mere.

Tilbage til Berlin

I 1970 vendte han for alvor tilbage til Berlin. Udnævnt til oberst, var han i fire år chef for den militære del af Tegel Lufthavnen. Han traf en af de små piger fra 'dengang', Mercedes Wild. Som lille pige havde hun skrevet

til ham, at han skulle kaste sine faldskærme over 'Huset med de hvide høns i haven'. Han fandt aldrig huset, men blev i stedet gode venner med Mercedes og hendes mand. -Berlin er igen blevet mit andet hjem, siger han til bladet Gate 11.

På Den Internationale Luft- og Rumfartsudstilling i Berlin var der en udstilling, hvor nutidens berlinere kunne se en udstilling om dengang i 1948-49, hvor de vestallierede reddede byen fra at fryse og sulte ihjel. Det var en anderledes oplevelse at betragte de ældre berlinere, som stille gik rundt og så på billeder fra 'dengang', hvor deres hverdag var kold og ond, og hvor kun de tidligere fjenders hjælp hindrede dem i enten, at ende som en del af det kommunistiske sektor, eller sulte og fryse ihjel. Der var, trods tusinder af besøgende, meget stille i det store telt. □

Flyvestation Skrydstrup

Eskadrille 730 retur til Italien



Briefing i Eskadrille 730 lørdag den 13. juni. Chefen for eskadrillen, major Max Wilhelmsen (MAX) udpeger Flyvestation Villafrancas beliggenhed i Norditalien.

Sidst i uge 24 tog spændingen i den serbiske provins Kosovo til. Den etniske udrensning blev tydelig for omverdenen. Den danske regering var indstillet på, at serberne skulle have en advarsel om, at man ikke ville tolerere en gentagelse af den etniske udrensning i Bosnien-Herzegovina. På Flyvestation Skrydstrup var man i Eskadrille 730 vel klar over, at regeringens holdning kunne betyde, at man skulle stille fly til rådighed for en eller anden form for indgriben fra NATO's side.

**Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder flyverspecialist B. Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup.**

Fredag den 12. juni, arbejdes der over på Flyvestation Skrydstrup. Man har en forhåndsviden om, at regeringen vil stille jagerfly til rådighed for en NATO flyveøvelse over Albanien og Makedonien. Ingen ved endnu,

om det bliver til noget. Regeringen holder møde om sagen.

Lørdag morgen talte vi med chefen for flyvestationen, oberst A.R. Pedersen (RIP), som sagde, - Vi arbejder over hele linien. De installationer på flyene, som vi ikke bruger til daglig, så som Radar Warning Receivers (RWR) og den slags, får en ekstra gennemgang, så vi er sikre på at de virker.

Obersten deltog i Flyvestationskorpsets Nordiske gruppe-

konkurrence 1998, men ikke ret længe.

Beslutningen truffet

Klokken ni lørdag morgen vedtog regeringen at sende to F-16 fly til flyvestation Villafranca i Norditalien for at deltage i NATO flyveøvelsen, som skulle fortælle serberne, at man mente det alvorligt, når man sagde, -Kom så til en aftale med Kosovoalbanerne, og indstil den etniske udrensning!

På det tidspunkt var RIP i bus på vej ud for at overvære gruppekonkurrencen. Kort før Gabølkrydset. Klokken var et kvarter over ni, ringede hans mobiltelefon. Bussen blev stoppet, og han steg ud. Ganske få minutter efter blev han samlet op af en bil og turen gik tilbage til flyvestationen. Det var slut med at være vært, virkeligheden havde holdt sit indtog.

Hektisk aktivitet

På Flyvestation Skrydstrup fik man rasende travlt med at finde det personel, der var udpeget til at skulle med til flyvestation Villafranca. De blev ringet op hjemme, eller fundet på stranden et eller andet sted, som RIP sagde til TV.

Klokken 1418 kom der 'go' fra NATO, -Og, siger RIP, -Klokken 1430 var vi klar til at sende flyene af sted.

I Flyvertaktisk Kommando på Flyvestation Karup, vågnede hovedkvarteret til live i en fart. Folk blev kaldt ind for at skaffe 'Country Clearance', det vil sige italiensk tilladelse til at lande på Villafranca. Det skulle skaffes overflyvningstilladelse fra Tyskland, Belgien og Frankrig til de to F-16 fly og den C-130 Hercules, der skulle følge efter med støttepersonel og materiel. For ikke at



Chefen for Eskadrille 727, major Kresten D. Andersen (MES) i cockpittet på sin F-16 Fighting Falcon. Han har blikket rettet mod en opgave, som han endnu ikke helt kender indholdet af.

tale om at besvare spørgsmål fra pressen.

Lav lige mit badeværelse

RIP fortæller, at han stod og talte med det personel, der skulle afsted til Villafranca. Flere af dem gjorde opmærksom på, at de havde gang i forskellige projekter. Til det var hans kommentar, -Det er i orden, men vi er jo stadig ca. 800 mand tilbage på Skrydstrup, så det skal vi nok tage os af. En letsindig udtalelse, idet en af deltagerne svarede, -Det er fint, jeg er i gang med at renovere mit badeværelse, det forventer jeg så står klar når jeg kommer hjem! RIP's svar til dette var, -Du har vist aldrig set mig sætte fliser op.

-Det blev en noget streng week-end, sagde RIP til FLYNYT tirsdag. -Til gengæld må jeg sige, at vi høstede frugterne af de ting vi har trænet under øvelserne Strong Resolve i Norge og Dynamic Mix i Italien sidste år. Jeg er overordenlig godt tilfreds med den måde folk reagerede på, nemlig positivt og professionelt. At vi samtidig i denne tid arbejder på at forbedre planerne for IRF-styr-

ken, hjalp også til med, at forbedringerne, trods den korte klaringsringstid forløb gnidningsløst.

Frem og tilbage

For Eskadrille 721's C-130H Hercules, blev det et spørgsmål om frem og tilbage. Den landede på Flyvestation Skrydstrup med personel og materiel fra SSP-skydningerne på Kreta. Flyet skulle videre til Værløse. I stedet blev det til at losse det, man havde om bord, og læsse de reserve-dele og de 22 mand, tre ekstra piloter samt teknikere og administrativt personel om bord, der skulle med for at støtte operationen i Villafranca.

Eskadrille 722's S-61 Sikorsky

fra Flyvestation Værløse, bragte en ny besætning over til C-130'eren, og tog den gamle samt nogle passagerer med tilbage.

Klokken 1850, dansk sommertid, startede de to F-16 fra Flyvestation Skrydstrup og klokken 2030 var de fremme på Villafranca. Klokken 2200 fulgte Hercules'en efter i et mere adstadigt tempo.

Man havde bevist, at IRF (Immediate Reaction Force) (Øjeblikkelig Reaktions Styrke) stod for pålydende.

Excellent støtte

Kaptajn J.V. Madsen (CON), Eskadrille 730, fortæller efter hjemkomsten, at øvelsen på Villafranca gik som smurt. -Belgierne og Hollænderne har opereret dernede i årevis, og alt, hvad de havde blev stillet til rådighed for os, siger CON, og det lige fra kaffemaskiner til værksteder.

Han fortæller, at missionen varede i alt 3:30 timer dernede. Heraf blev de 45 minutter tilbragt



Lørdag aften, støttepersonellet til øvelsen på Villafrance i Italien går om bord i Eskadrille 721's C-130H Hercules. Tv. i billedet kan man se, at pressen var på plads. I dette tilfælde TV.

Gamle fly i luften

Han fik sit gamle fly i luften igen

over albansk/makedonsk område. Han fløj med i en seks skibs formation, som under operationen var oppe for tanke ved et tankfly. En operation, der tog 30 minutter af den anvendte flyvetid. -Alting gik som smurt, sagde han. -Belgieren, der var formationsfører havde stor erfaring med flyvning i området fra Deliberate Guard (Tilsligtet Vagt), navnet på den operation NATO i årevis har gennemført for at gennemtvinge flyveforbudet over Bosnisk område. I øvrigt var det belgierne og hollænderne, der stod for briefing og gennemførelse af flyvningerne.

Om selve oplevelsen siger han, -Når man sidder i et fly med fire skarpe missiler og skarpt i kanoenen og pistolen i overlevelseshudstyret, så ved man, at nu er det alvor, selv om det kaldes øvelse.

-Oplevede I, at Radar Warning Receiveren (RWR) (Instrument, der advarer, hvis en radar 'lyser' på flyet) gav lyd fra sig? -Nej, men vi hørte fra AWAC'en (NATO's luftbåren overvågningsradar) at flere af radarstationerne var aktive.

Hjemme igen

Onsdag den 18. juni returnerede de to F-16 fra Villafranca til Flyvestation Skrydstrup. I de mellemliggende dage havde Jugoslavien præsident Milosovic været til møde i Moskva med Ruslands præsident Jeltsin. Hårdt presset, ifølge dagspressen, var Milosovic gået ind på at forhandle med Kosovoalbanerne, hvorefter NATO afblæste øvelsen og flyene kunne returnere. Støttepersonellet måtte dog blive i Italien til fredag, hvor de fløj hjem i en Gulfstream GIII fra Eskadrille 721 kunne hente dem hjem.

Der forlyder intet om, om badeværelset stod færdig ved hjemkomsten.

□



Lederen af Plade- og Hydraulikværkstedet Sune Magnusson, 58, var med rette stolt af, at det var lykkedes, at få det gamle fly på vingerne igen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 1. september 1948 fløj SAAB J29 Tunnan (Tønden) første gang. Flyet fløj operativt indtil den 29. august 1976, da havde den 28 år på bagen som førstelinjefly. Den 21. april 1998, klokken 11:10 lokal tid, altså næsten 50 år efter, så vi Øverste Løjtnant Rolf Rimsby tage den i luften igen fra bane 14 på F 10 (Flyvestation) Ängelholm, i Skåne. I mellemtiden har flyet, fremstillet

i 6 versioner, i totalt 661 eksemplarer, der totalt fløj 714.256 timer for det svenske Flygvapnet.

På den igen

Vi mødte lederen af Plade- og Hydraulikværkstedet på F 10, Sune Magnusson, han og hans hold var ved at gøre klar til den omtalte prøveflyvning. Magnusson startede sin karriere i Flygvapnet tilbage i 1955. I 1959-60 arbejdede han på flyet, der dengang tilhørte 3. Division (eskadrille), Johan Gul.



Med Øverste Løjtnant Rolf Rimsby ved pinden, kommer SE-DXB, eller mere korrekt J29 Tunnan, rullende tilbage. Lampen, der skulle indikere at hjulene var nede og låst, ville ikke lyse. Den slags starter man ikke på en prøveflyvning med.

Han påtog sig sidste år at sætte flyet i flyveklar stand inden SAAB flyfabrikkens 75 års jubilæum. Flyet blev totalt skilt ad og alle ledninger, instrumenter med mere blev taget ud og renoveret fra bunden. Af sikkerhedshensyn, har man begrænset flyet til ikke at måtte trække mere end 4,5 G (1 G = egenvægt) under flyvning.

Flyet flyver som experimental-fly og er civilt indregistreret (SE-

DXB), hvilket man kan se, hvis man ser godt efter, indregistreringsbogstaverne er gemt helt ude på halen under højderoret.

Lille fejl

Så stod hele holdet, plus Deres udsendte, i det kølige klare forårsluft og ventede på, at starten skulle finde sted. Rimsby rullede ud mod enden af bane 14,

for pludselig at lave et 180 drej på rullevejen og rulle tilbage igen. Han kunne ikke få lampen, der indikerede hjulene ned og låst til at lyse. At der også var en mekanisk indikation, der i øvrigt viste at det hele var i orden, havde man glemt at fortælle ham. Derefter rullede han ud igen. Efter en kort, men overraskende kraftig acceleration, kom den lille 'prop' af et jetkampfly i luften.

□

SAAB J29 "Tunnan"

Fremstillingsland	Sverige		
Fabrik	SAAB		
Versioner	J29A, J/A29B, S29C, J29D, J29E, J29F		
Motor	J29A,B,C,E	Svensk Flygmotor - D.H. Ghost 50/2270 kp.	
Motor	29F	RM2B Svensk Flygmotor - D.H. Ghost 50 med efterbrænder.	
Motor	J29A	J29B,C,E	J29F
Spændvidde	11,00 m	11,00 m	11,00 m.
Længde	10,23 m	10,23 m.	10,23 m.
Startvægt	7.350 kg.	7.530 - 8.375 kg.	8.375 kg.
Max/normal flyvehast.	1035/800 km/t.	1035/800 km/t.	1060/800 km/t.
Landingshastighed	220 km/t.	220 km/t.	220 km/t.
Rækkevidde	1200 km.	1500 km.	1100 km.
Max. flyvehøjde	13.700 m.	13.700 m.	15.500 m.

Åbent hus på Flyvestation

Flyvestation Værløse løste opgaven med at holde flyvevåbnets Åbent Hus arrangement med bravur, selv vejret spillede med.

Af: Knud E. Simonsen og Henrik V. Hougaard

Der var fly fra 10 lande (Litauen, Sverige, Polen, Holland, Tyskland, Italien, England, USA, Frankrig og så selvfølgelig Danmark)

Alene i rækken af forskellige helikoptere var det noget for enhver smag. Lige fra den Litauiske Mi-8T over den Tyske CH 53 Sea Stallion til den svenske CH 46 Sea Knight. Dertil det nok så bekendte Sikorsky S-61 Sea King i diverse varianter fra Danmark, Tyskland og Storbritannien. MBB BO 105 var repræsenteret i både Tysk og Hollandsk udgave, og Sverige havde også en Puma i SAR udgave med. Danske H-500 Cayuse og AS 550 Fenec, ikke at forglemme.

På fastvinge displayet var fly som den Polske MIG 23 Flogger og den Italienske AMX helt nye og absolut ikke kedelige bekendtskaber. Det er meget sjovt at kunne sammenligne Østlige og Vestlige konstruktionsdetaljer så nemt, man skulle blot dreje hovedet lidt.

Flot aoptering

En noget speciel oplevelse i forbindelse med vores rundgang på static display var ankomsten af en Canadair Bombardier Challenger, som skulle udstilles for at



Værløse



Nej - det er ikke et forsøg på at nå rekorden for antal mennesker i en Fennec, blot køen for at få „lille Ole“ fotograferet i en dansk kamphelo. (Foto K.E. Simonsen)

kunne fremvise flyvevåbnets nye transportfly type. Ud af flyet kom to piloter i jakkesæt, den ene med pudseklud og ruderens, den anden med deres personlige kufferter. Vingeforkanterne, som på dette fly var blankpoleret stål, blev pudset spejlblanke. En forsigtig forespørgsel blotlagde at flyet ejes af det Amerikanske firma Rainin International og bruges som direktionsfly. Dette fik vi også konstateret ved selvsyn, da vi blev inviteret indenfor. Væggene var apteret med blankpoleret mahogni og alle synlige håndtag og greb var guldbelagt - selv på toilettet! Som kronen på værket blev flyets Audio /video anlæg demonstreret. Samfulde 10 stole havde indbygget surround sound anlæg hvilket filmen „Air Force One“ tydelig lagde lyd-kulisser til. Det er vist ikke standard i flyvevåbnets version!

En anden nok så interessant kuriositet var en Amerikansk LC-130H fra 109. Airlift Wing New York National Guard. Flyet var udstyret med optrækkelige ski og JATO (Jet Assisted Take-Off) raketter. Og det var der sandelig også en grund til! Flyets opgave bestod i at transportere videnskabsmænd og deres udstyr til Arktis eller Antarktis. Her var der ifølge flyets Load Master ofte brug for „an extra kick in the butt“ for at komme i luften. Man var for tiden i gang med at flyve udstyr ind på den grønlandske indlandsis hvor der skulle udbores en 3000 m lang iskerne. I mod-

„The Flying Carpet“ fra Sverige stiger, under velfortjent applaus, farvel og tak. Flot opvisning. (Fototjenesten, Flyvestation Værløse).



Det italienske aerobatic team Frecce Tricolori på vej op i himlen i en perfekt formation. (Foto Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

sætning til de sidste mange års Åbent Hus arrangementer var der denne gang ingen Dansk Hercules på display. Den eneste flyveklare var netop draget til sydlige himmelstrøg sammen med to F-16. Man skulle deltage i en øvelse (læs: magtdemonstration) over Kosovo og Serbien.

Alt imens man går og studerer detaljer og flytyper fyldes luften af





RAF Redningshelikopter af typen S-61 i en meget markant gul farve. Også på static display påkalder farven sig folks opmærksomhed. (Foto K.E. Simonsen).

farvet røg. Frece Tricolori starter deres test af morgendagens program. Her står vi så, stort set alene og kan nyde dette storslåede show. Jae - der er nu noget ved at „være der“ dagen før !

Flot flyveopvisning

Kl 8.00 Søndag den 14. blev dørene så officielt slået op, solen skinnede, vinden var svag og langs væggene sneg temperaturen sig hurtigt over de 20°C - Flyvestation Værløse har go'e forbindelser deroppe ! Det var fra morgenstunden tydeligt at der i det storsjællandske (inkl. Skåne) er mange der godt vil bruge en solbeskinnet søndag, på at stå med missende øjne og hylende ører og beundre Vesteuropas militære formåen i luften.

Programmet indeholdt (gudskelov) alle klassikerne: Dansk F-16 i solo og 16 skibs formation, Fennec, S-61, T-17 og H-500. Sverige viste både Viggen og Draken i solo opvisninger. Der er nu en god oplevelse at overvære de der Draken fly i luften igen, man bliver helt nostalgisk.

Hollænderne havde en Pilatus P7 i luften for at vise aerobatics og Tyskerne viste både Alpha Jet'ens, Phantom'ens og CH 53 Sea Stalion's kunnen i flotte solo opvisninger. En speciel oplevelse var den Polske MIG 23 Flogger's opvisning. Det er bestemt ikke et fly man lige overhører. Flytypen er jo ikke af nyeste årgang, hvil-

ket også skinnede igennem i opvisningsprogrammets manøvrer, men flot var det.

Det Engelske faldskærmsteam The Falcons viste med utrolig præcision hvordan man laver formationsflyvning uden brug af larmende motorer, for derefter at landsætte mindst 10 mand indenfor en cirkel med ca. 10 m i diameter.

De motoriserede opvisningshold var som sædvanligt lagt sidst i programmet. Her kunne vi nyde de svenske „Flying Carpet“ i deres H-300 helikoptere. Se - her er et opvisningsprogram hvor alt den spændende flyvning foregår i trætopshøjde! Italienske Frece Tricolori viste (for nogle af os, for anden gang den weekend) formidabel flyvning og afsluttede dermed et flot Åbent Hus arrangement.

Med et besøgstal der må have nærmet sig de 70.000 gæster kan det vist kun betegnes som en vellykket dag.

I 1999 er det Flyvestation Karup der står for arrangementet. □



En noget speciel udgave af en Hercules. En LC-130 fra Air National Guard, New York udstyret med ski og JATO potter. Her kan man tale om „Real Ice Train“. (Foto K.E. Simonsen)

Flygvapnet

Skånska Flygflottilj - F 10

Øverste (oberst) og chef for Flyvestation Ängelholm, F 10, Kjell Öfverberg, ved et maleri af det fly der i mange år har præget livet på Ängelholm, Draken.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det Kungeliga Svenska Flygvapnet har været igennem 15 skrappe år, hvor ikke mindre end 10 af 20 flyvestationer er blevet lukket. Den ene af dem var F 5, Flyvestation Ljungbyhed, hjemsted for Flygskolan. På positivsiden kan Flygvapnet glæde sig over implementeringen af JAS 39 Gripen, Sveriges fjerde generation af jetkampfly. Det der engang var verdens 4. stærkeste flyvevåben er under kraftig reduktion.

Klokken er knap halv otte om morgenen. Fra alle byerne i omegnen strømmer de ansatte mod Skånska Flygflottilj F 10 (Flyvestation), Ängelholm. De knap 600 værnepligtige er for længst purret og er ved at gøre klar til at møde på tjenestestederne.

JAS 37 Jaktviggen, som på det seneste er tilgået Ängelholm og skal flyve her indtil det udfases, når JAS 39 Gripen ankommer løbet af et års tid.



Vi står oppe ved 'Alphütan' (Alpehytten) og ser ned over den kæmpemæssige tarmac (parkeplads for fly). Det er en smuk morgen. Solen skinner fra en næsten skyfri himmel. Nordpå ligger Hallandsåsen, som er dækket af bøge- og granskov. Det er deroppe, hvor et havareret tunnelprojekt, lige for tiden, er gået helt i stå. Over mod Flygskolan ser man de to Gate Guards, et Bloodhound jord-til-luft missil, fra dengang konceptet for et atomangreb var 'højt og hurtigt'. Ved siden af, en J 35 Draken af ældre dato.

Ned ad startbanen kører en kortge bestående af fem fejema-

skiner, man er ved at gøre klar til dagens første landing.

Tidligt på færde

Klokken er ikke mange minutter over halv otte før de første JAS 37 Jaktviggen bliver rullet ud af hangaren. De tilhører Johan Rød 1. Division, Her hedder Flightlinen ikke helt det samme som hjemme, den hedder i stedet 1. Kompagni.

Ovre ved flyveskolen bliver portene rullet til side og Flygskolans SAAB SK (Skolflygplan) 60 rulles ud af hangaren og stilles i to lange lige rækker på tarmac'en. Længst ude mod øst rul-





Løjtnant Ulf Nilsson ved 1. Kompagni, det der i Danmark hedder Flymaterielværkstedet, i færd med at udføre eftersyn på understellet på en Jaktviggen. Normalt ville det være foregået på et værksted på næst højere vedligeholdelsesniveau. Lige for tiden, hvor alt i Flygvapnet brydes om, er det ikke meget der er normalt. -Det er en udfordring siger han.

les fem J35J Draken, tilhørende Johan Blå 2. Division, ud af hangaren. Den udfases i løbet af det kommende år, hvor flyene bliver rullet over i Demonteringssektionen. Her hvor vi står kan vi se skroget af en Draken på en lastbil, den er på-vej til skrotning.

De der kom sidst, også denne morgen, måtte finde et hjørne, som de kan parkere bilen på. - Det samme alle steder, siger pressechefen på F 10, major Ulf Ohlsson. -Der er altid for få parkeringspladser. I det samme lander et SK 60 fly, det har været på den daglige vejrrecognosceringstur.

Reduktionerne

Øverste (oberst) og chef for F 10, Kjell Öfverberg, siger om forsvarsbeslutningen fra 1996, at den vil betyde, at man ender med at have seks Flygflottilj (flyvestationer) og 13, måske 12 Divisioner (Eskadriller) bestående af 204 JAS 39 Gripen fly tilbage.

-Senest har chefen for Flygvapnet generalløjtnant Kent Harrskog i Flygvapen Nytt skrevet, at der vil ske en yderligere afdæmpning af aktiviteten i Flygvapnet, hvad betyder det for F 10?

-Ja, det er rigtigt, men vi ved ikke i øjeblikket, hvad det præcis

vil betyde. Det er dog sikkert, at antallet af værnepligtige i Flygvapnet vil blive reduceret. Derimod ved vi, at det nye operative kommandosystem bliver implementeret. Så selv om vi må igennem en periode med reduktioner, så ender vi med at have et mindre, men meget moderne flyvevåben.

Værnepligtige

-Hvordan udnytter man det at have så mange værnepligtige i et moderne flyvevåben?

-Vi anvender dem som hjælpemekanikere, i brand- og redningstjenesten, som bevogtnings- og vagtpersonel og til at tanke fly og meget andet. De gør tjeneste i syv eller otte måneder, afhængigt af, hvilken tjeneste de har. Halvdelen af tjenestetiden er de under uddannelse, og halvdelen af tiden gør de gavntjeneste. Öfverberg lægger ikke skjul på, at det er dyrt at uddanne de værnepligtige, og at der er stærke kræfter i gang for at reducere antallet. Næste år reduceres indtaget således med 10%. Omvendt understreger han, at de gør god gavn, når Divisionerne rykker ud til felt-flyvepladserne, som stiller store krav til personelstyrken. Både med hensyn til håndtering af

flyene og bevogtningen. De værnepligtige indgår sammen med Hjemmeværnet og Armeen (hæren) i forsvaret af selve F 10.

Samtalen foregår i Alphütta, som har fået sit navn, fordi det var her F 10 uddannede de østrigske piloter på Draken. Østrig har i mange år anvendt svenske fly i sit flyvevåben, så som SAFIR, J29 Tunnan og SK 60XT og Draken. Öfverberg fortæller, at F 10 i 10 år har stået for denne uddannelse, som sluttede sidste år. Indtil da havde man uddannet 40 østrigske piloter på J 35 Draken. Hertil kom uddannelsen af 50 teknikere og brand- og redningsfolk. I øjeblikket havde man redningspersonel under uddannelse. -Uddannelserne kan enten foregå her på F 10, eller også sender vi instruktører til Østrig for at gennemføre uddannelsen der, siger Öfverberg.

Han fortæller også, at Wiendokumentet og Pfp-aktiviteterne (partnerskab for Fred) har betydet flere udadvendte aktiviteter på F 10. Blandt andet har man deltaget i Visit to Air Base på Flyvestation Birkela i Finland, som flyver F-18 Hornet. F 10 presseofficer deltog i Pfp-øvelsen Cooperative Jaguar på Flyvestation Karup i 1996 og igen i år. Han var af sted i maj måned sam-

men med et detachement på fire AJS 37 Viggen.

Demonteringssektionen

Demonteringssektionens hangar ligner ethvert andet flymaterielværksted, hvor man vedligeholder fly. Her er situationen bare den, at man er i færd med at demontere fuldt ud flyveklare fly, som nu skal tages ud af drift. Lederen af demonteringssektionen, kaptajn Jan-Åke Anderstedt, fortæller, at man indtil nu har demonteret 58 stk. 37 Viggen og 38 stk. J 35 Draken.

Demonteringen foregår med nænsom hånd. Ikke noget med at få instrumenterne ud af flyet og bare klippe de ledninger, der er i vejen. -Alle reservedele samles og sendes til genbrug, idet der er mange af komponenterne, som umiddelbart kan overflyttes til et fly i drift, siger Anderstedt. Han viser os en alenlang liste over

komponenter, der formodes at indeholde et eller andet miljøforurenende, og som skal have en særlig behandling.

I den ene ende af hangaren arbejder man på en J37 Viggen. - Den skal ikke destrueres, men er inde til almindeligt eftersyn, siger Åkerstedt, -Det er en af paradokserne ved at arbejde her. De samme folk, der den ene dag sætter et fly ud af spillet, kan næste dag blive sat til at lave eftersyn på et tilsvarende fly, der skal ud at flyve.

1. Kompagni

At Flightlinen betegnes 1. Kompagni lyder meget anderledes i Deres udsendtes øren. Her møder vi løjtnant Ulf Nilsson, 33. Han har tidligere arbejdet på Draken, men er nu ansat ved 1. Kompagni i F-10 1. Division. Han fortæller, at her udfører man op til 85-timers eftersyn på Viggen. 300

timers eftersyn foregår på en af tre flyvestationer, som lige nu har plads til at tage flyet ind. -Det vil sige, siger han, -Det eftersyn på understellet, der forgår på flyet der, skulle egentlig have været lavet ved én af de tre andre flyvestationer, men de har ikke plads, og derfor må vi gøre det selv.

Nedskæringerne og omflytningerne i Flygvapnet har vendt op og ned på mangt og meget. mange af teknikerne har tidligere gjort tjeneste ved F 6 Karlsberg, men da den lukkede i 1993, blev mange af dem forflyttet til F 10. Nilsson forklarer, at alle omflytningerne stiller store krav til personellet, men at der også ligger en udfordring i, at få det hele til at fungere.

Brand- og Redningstjenesten

I Brand- og Redningstjenesten bliver vi modtaget af vagtholdslederen, fænrik Magnus Rund-

Fænrik og vagtholdsleder ved Brand- og Redningstjenesten, Magnus Rundström fotograferet ved stationens Light Water bil. Den kan, med sin kolossale acceleration på under 90 sekunder være ude ved den fjerneste baneende og påbegynde slukning af en brand i et fly.





I baggrunden kontrolltårnet på F 10, til venstre for det 'Alphüttan', hvor de østrigske piloter blev uddannet. I forgrunden, som Gate Guards, en Draken og et jord-til-luft missil af typen Bloodhound, den sidste en påmindelse om den kolde krig og atomtruslen fra stor højde.

ström, 29. Hans materiel er i princippet det samme, som på en dansk flyvestation, og alligevel lidt anderledes. Han fortæller, at grunden til at man har en meget hurtig bil, med en 300 liters tank fyldt med Light Water (et slukningsmiddel der kvæler ild i brændstof ved at lægge en forsegende film over ilden) er, at man skal kunne være fremme på et havaristed på enten bane 14/32 eller bane 04/22 i løbet af 90 sekunder. Det kan de store tunge crashtendere ikke klare. Foruden to almindelige crashtendere med hver 3000 liter vand har man en meget avanceret civil crashtender som tilhører Luftfartsverket. Den har 10.000 liter vand i tanken. Årsagen til at man har dette køretøj stående er, at F 10 også er civil lufthavn for svensk indenrigstrafik. Bemandingen består foruden ham selv af syv værnepligtige.

F-10 historie

De fleste af Bygningerne på F 10 er opført i perioden fra 1942 til 1945. Flygflottilj F 10 blev etableret på Bulltofta (Malmö) som

Tionde flygflottilj (jagt) (jagereskadrille) i 1940 med den hovedopgave at yde jagerforsvar af det sydlige Sverige. I 1942 fik den navnet Kungliga Skånska Flygflottilj. Samtidig besluttede Riksdagen at F 10 skulle flyttes til Barkråka, Ängelholm. Flytningen fandt sted i 1945. I 1947 var hovedbanen 14/32 klar og i 1949 kunne tværbane 04/22 tages i brug. I 1951 ankom det første jetkampfly af typen J21R, bygget af SAAB, en licensbygget britisk Vampire. Der blev etableret tre divisioner. J21R fik ikke nogen lang levetid. J29 Tunnan (Tønden) var allerede under udvikling og fra 1953 bestod de tre divisioners fly af J29. Flyet forlod F 10 i 1964, hvor J (Jager) 35 Draken blev indfaset på F 10. I perioden indtil 1992 havde man tre divisioner med J35. Fra 1993 til 1997 reduceredes de til 1 division, som udfases til næste år. Den kolde krig og atomtruslen i 60'erne satte sine spor i form af at der på F 10 blev etableret en jord-til-luft missilbatteri, Rb 68 Bloodhound, bestykket med den britiske Bloodhound. Missilet var konstrueret til at nedskyde fly i stor

højde. I denne periode, fortæller Ulf Ohlsson, brugte man Draken-jageren således, at dens eneste opgave var at starte, stige til stor højde for at skyde angriberen ned, og derefter lande igen. Som han sagde, -Det er utroligt, hvad vi har kunnet bruge dette fly til. I 1985 begynder man at uddanne de østrigske piloter og andet personel fra det østrigske flyvevåben. I 1989 bygges den civile taxibane. Endelig i 1993 ankommer de første AJ/S (Angrebs-, Jager- og Spøgnings- (Overvågnings) 37 Viggen til F 10. Den erstattede da Draken ved Rød Division (1. Div. F 10). På den sidste dag i marts 1997 blev Gul Division (3. Div. F 10) nedlagt for at give plads til Flygskolan. I dag er der stationeret ca. 20 AJS Viggen ved 1. Div. på F 10 medens 2. Div. råder over ca. 15 J35J Draken.

Det er svært at se, at de fleste af bygningerne, herunder hangarerne, er over 50 år gamle. Der er blevet passet godt på dem. Enkelte nye bygninger er kommet til gennem årene, blandt andet Alphüttan. Den består egentlig af to barakker sat ovenpå hinanden. I krig skulle de med en kran skil-

les ad, og køres ud til den eksterne flyveplads ved en motorvej et sted i Sverige. -Smilende siger Ulf Ohlson, -Det bliver aldrig til noget. I mellemtiden er der lavet tilbygninger i begge ender af hytten, så den kan ikke mere flyttes.

Det man venter på lige nu er, at byggeriet af hangarer til JAS 39 Gripen skal gå i gang. Den endelige beslutning træffes snart, og imødeses med spænding.

Södra Flygkommandot

I en bygning for sig selv ligger Södra Flygkommandot (Flyvertaktisk Kommando Syd), som bor på F 10. Her møder vi øversteløjtnant Kenneth Hansson, 53, som stadig flyver AJS 37 Viggen, men hvis daglige arbejde er Commander Air Operations (chef for luftoperationerne). -Södra Flygkommandot, der har en stab på ca. 30 mand, bor her på F 10 i fredstid forklarer han. I krigstid, vil vi flytte staben, som da vokser til omkring 300 mand, ud i 'Bjerget'. Om hvor, spørger vi ikke, og

får det heller ikke at vide. Herfra overtager vi ledelsen af alle seks Divisioner i Södra Flygkommandots område, der strækker sig op til en faldende linie syd tværs over Sverige, fra Kattegat over søen Vänern og ud til syd for Gotland. Vi arbejder med planlægning vedrørende luftoperationer, både på jager-, lufttransport-, og SAR- (Search and Rescue) (eftersøgnings- og redningstjeneste) siden. Vi tager os også af planlægningen for krigsbaserne, for kommunikationssystemet StrilC (Stridsledningssystem) og flyvesikkerheden. Lige for tiden er vi optaget af at planlægge PFP-øvelsen COOPERATIVE JAGUAR på Flyvestation Karup i maj. Et arbejde der betyder et tæt samarbejde med BALTAP i Karup. Hertil kommer planlægningen af PFP-øvelserne COOPERATIVE BEAR og PEACEFUL AIR 1999.

Fremtiden

Den sidste dag vi var på Ängelholm, skulle Øverste Kjell Öfver-

berg rejse til Stockholm for at forhandle med Forsvarsmaktens øverste ledelse (Forsvarskommandoen) om udbygningen af F 10 til at modtage JAS 39 Gripen til næste år. Planerne gik i første omgang ud på at bygge to hangarer og eskadrillebygninger med mere. Den plan var i mellemtiden søgt reduceret til én hangar.

På trods af alle besparelser og neddæmpninger i investeringerne i forsvaret, så er F 10 sikker på at fortsætte sin virksomhed langt ud i fremtiden med Flygskolan, Södra Flygkommandot, den civile flyveplads, som lejer sig ind på F 10, og støtten til Østrig samt de to Divisioner JAS 39 Gripen.

Man er på F 10 spændt på, om de mange forsøg på at sælge Gripen til andre lande engang i fremtiden vil resultere i, at man igen skal til at uddanne udenlandske piloter. □



Billedet kunne godt have været taget på Flyvestation Karup for år tilbage. Nu er det imidlertid taget på Ängelholm i Sverige, hvor den sidste operative Drakeneskadrille synger på sidste vers. Billedet vil vække minder hos mange piloter og teknikere, som satte stor pris på den gamle svenske 'jernflyver'

Cooperative Jaguar

De 'ser' selv de små ting



Major Rolf Nilsson er chef for det detachment på fire SJ37 Viggen fra 'Johan Rød' Division (Eskadrille), på Ängelholm. Her er han i færd med, på skærmen, at demonstrere en flyvning over Skagen. Ikke en detalje i flyvningen mangler.

Hvis man ser en svensk Viggen i grønlig camouflagefarve komme færende hen over hovedet på én, så kan man ikke være sikker på, at fototyderen ikke genkender én ganske kort tid efter.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Major Rolf Nilsson er chef for det detachment på fire SJ37 Viggen fra 'Johan Rød' Division (Eskadrille), på Ängelholm, som deltog i Cooperative Jaguar '98 på Flyvestation Karup. Det var detachmentets opgave at skaffe oplysninger om, hvad der skete i 'oprørslandet NORA' oppe i Vendsyssel. Oplysningerne bestod af luftfotos taget med et kamera med en 600 mm optik anbragt ude i Viggens næse. Dertil

kom så to mindre kameraer, som 'ser' ud til siden. På den måde dækker kameraet 180 under flyets næse. Er det dårligt vejr, så sættes en infrarød skanner til at lave optagelserne, som bliver konverteret til billeder når flyet kommer hjem.

Digitalfly

Nilsson forklarer, hvorledes man gør klar til det, der på svensk hedder en 'Spanungsmission', det vil sige en mission, hvor man flyver ud og tager billeder af nogle i forvejen fastlagte områder.

Nu bliver det spændende. På sin skærm kalder han landkortet over det område han skal fotografere frem. Oveni det kan han lægge et satellitfoto, som kan forstørres op, så man klart kan se, i dette tilfælde, flådehavnen i Frederikshavn. Han lægger nu de lokaliteter ind, som skal fotografere, hvad enten det er med det 'almindelige' kamera eller med infrarød film. Hvis der er kendt luftværnsaktivitet i området, så plottes de raketafskydningsramper man har kendskab til også ind. Også den rute flyet skal

følge bliver lagt ind. Alle de mange oplysninger spilles over i en lille boks. Piloten putter boksen i lommen og begiver sig ud til sit Viggen fly. Vel oppe i cockpittet, sætter han den lille boks i sin holder, og flyets navigations-system fyldes op med oplysningerne, som gør, at piloten enten reduceres til passager, eller kan tage sig af for eksempel våbenaflevering med større omhu, end hvis han også skulle flyve flyet.

Ud på en tur til

Vi kørte ud til standpladserne på Flyvestation Karup, hvor piloterne, kaptajnerne Håkan Syren og Jan-Ola Nordh var ved at gøre klar til at kravle op i henholdsvis halenummer 38 og 71. Inden de klatrede om bord gik de den sædvanlige runde omkring flyet og fik sig en snak med den tekniker, der havde klargjort flyet. Vi ventede, at der ville gå nogen tid med at varme motorerne op, men, kort tid efter at kablerne til startvognene var taget fra, rullede halenummer 71, med Jan-Ola Nordh ved pinden ud fra platformen, efterfulgt af Håkan Syren i hale-



nummer 38. Kort efter fortalte et brøl, at de to var på vej i luften, hvor den lille boks nu ville styre dem hen til den fastlagte rute over Vendsyssel.

Hjemme igen

Hjemme igen blev de 23 cm. brede film pillet ud af flyet og overgivet til det mobile fotolaboratorium, der bestyres af kaptajn og tidligere Draken pilot Kenneth Nyberg (New Mountain) som han selv smilende oversatte det til engelsk. Han har den specielle tilknytning til Danmark, at han var den første der totalhavarede med en svensk Draken nord for Aalborg. -Ved den lejlighed brændte to gårde ned, men heldigvis kom ingen til skade, fortalte han.

Den meget brede film bliver puttet ind i den ene ende af fremkaldemaskinen og med en hastighed af op til 20 fod i minuttet fremkaldes den kæmpemæssige filmrulle nu helt automatisk og i

Vi er i det mobile fotolaboratorium, der bestyres af kaptajn og tidligere Draken pilot Kenneth Nyberg.

Her er han i gang med at tyde billederne der er bragt hjem af Viggens flyene. På skærmen til højre ses et digitaliseret billede, som er klar til at blive sendt ud til brugerne.

et lukket system, så man ikke sviner miljøet til med fremkaldere og fikservæske. Når filmen er fremkaldt, går Kenneth Nyberg i gang med at 'tyde' filmen. Nu kaldes han så fototyder. Har er specielt uddannet til at finde de mål man forventer at finde på filmen, og ind imellem finder han også mere, end man troede der var.

Så hurtigt som muligt skal billederne fordeles til stabsfunktioner og andre, der har behov for at kende den taktiske situation. Det foregår ved, at billederne bliver digitaliseret, og sendt ud over, hvad man civilt vil kalde internet.

Mere digitalteknik

Vi vender nu tilbage til Nilsson og

Her er halenumrene 38 og 71 på vej ud til start med kaptajnerne Håkan Syren og Jan-Ola Nordh ved pinden. De skal en tur op over 'oprørslandet NORA' for at gennemføre en fotorecognoscering.

hans smarte computer, som er bygget ind i en deployeringskasse. Hjemme i Sverige havner alt det her sammen med flyene ude på en landevej et eller andet sted i Sverige, hvis altså situationen skulle blive kritisk.

Han viser os nu, hvorledes man kan gå tilbage til den gennemførte mission. Ikke bare kan han trække optagelserne frem digitalt. Han kan også vise, hvorledes flyet har fløjet. Man kan på den kunstige horisont følge om flyet er drejet til venstre eller højre, og om det dykker eller stiger. Den arme pilot kan ikke bortforklare en eneste af de ting han har foretaget under hele flyvningen. At flyvehøjden også fremgår af monitoringen, er naturligvis en selvfølge. Den Viggen vi kiggede med på, havde været rundt i store sløjfer over og øst for Skagen by. Vi har senere talt med skagboer, som var rimeligt imponerede af den larm en Viggen kan præstere. Der var ingen sure minder over larmen, men en konstatering af, -At det var næsten som i gamle dage, før 1989, da muren faldt i Berlin.

□



Den svenske helikopterstyrke

Til Danmark med forhindringer



Briefingen er slut. Nu er det kaptajn Malmbergs, i midten i flyverjakke, tur til at planlægge flyvningen

At deltage i Pfp-øvelsen Cooperativ Jaguar blev for helikopterstyrken fra 12. Helikopterdivision, Försvarmakten, stationeret på Säve ved Göteborg, lidt af et forhindringsløb. Først kunne man ikke få alle køretøjer om bord på det engelske skib, der skulle sejle dem til Danmark. Derefter blev de stoppet af morgentrafikken i Grenå, de danske vejbroer viste sig at være 50 cm. lavere end de svenske. Og endelig gik radaren i stykker under en af flyvningerne.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er søndag morgen, og vi venter på at komme til briefing hos det svenske helikopterdetachment, inden vi skal flyve med over Kattegat. Tiden får vi til at gå med at tale med logistikofficeren ved detachmentet, kaptajn Ulf Utgård. Han kunne berette om et forhindringsløb af en vis dimension inden han og hans enhed nåede Flyvestation Karup den første mandag under øvelsen

Cooperative Jaguar, ved 17-tiden.

-Først, forklarede han, var der problemer med at få de længste køretøjer om bord på det engelske troppetransportskib i Halmstad. Det lå så lavt i vandet, at der blev for stor en vinkel på overgangen mellem rampen og skibet, så to af køretøjerne ikke kunne køre om bord. De måtte køres til Varberg og sejles over til Grenå. -Klokken syv om morgenen var vi alle samlet i Grenå, og ville gerne videre til Karup. Sådan gik det imidlertid ikke, fortæller Utgård. Det danske militærpoliti turde ikke

lægge sig ud med morgensure danske bilister ved at fylde, den i forvejen umulige vej, mellem Århus og Grenå op med en kolonne militære køretøjer. Man måtte vente til klokken ti. Klokken blev ti og man drog af sted. Blot for at finde ud af, at de danske broer over vejene er 50 cm. lavere end de svenske ditto. En bil havde en container, som måtte læsses af på et passende sted, og derefter trækkes efter lastbilen under broen, inden lastbilens 'selvladersystemet' igen kunne hive den op på ladet, og man kunne fortsætte i kolonnefart.

Sultne piloter

Så ankom man da efter de mange problemer til Karup. Ikke for at slappe af, men for at møde nogle meget sultne helikopterbesætninger, som hverken havde penge eller madbiletter, og som ikke havde kunnet få kredit i Cafeteriet. Ulf Utgård havde forsøgt at få lov at tage hjemmefra én dag tidligere, så han var klar til at modtage helikopterne om mandagen. Svaret havde været et nej, det var for dyrt. -Min erfaring med de første dage i Karup er, sagde han videre, -At det bestemt ville have sparet os for en mængde problemer, om jordstyrken havde været her én dag tidligere. Nu har jeg fået skabt mig en mængde gode kontakter, til blandt andet 'husmoderen' (Cafeteriabestyreren) og seniorsergent Jellesø. Disse kontakter er guld værd. Næste gang kan jeg ringe til dem, og være sikker på, at tingene er i orden når vi kommer.

Morgenbriefing

Den lille morgenbriefing' for stabsofficererne ved detachmentet startede klokken otte. Her gennemgik man gårsdagens hæn-

Løjtnant Mikael Skattberg er ved at gøre klar til det daglige eftersyn af helikopteren før flyvning. Køretøjet Big Bear, gjorde stor indtryk på teknikerne fra de andre nationer. Kassen bag på det firhjulede køretøj indeholdt stort set det, der skal til for at lave et mindre eftersyn på helikopteren.



delser og fik klaret forskellige problemer ud. Dagens største bekymring var rygtet om, at en varmfront var på vej ind sydfra, men man kunne ikke få en vejrudsigt, da ingen andre på flyvestationen endnu var mødt.

Vi tog med næstkommanderende for detachementet, kommandørkaptajn J.L. Jungholm ud til 'Camp Sweden', en noget flot betegnelse for de to containere plus et par køretøjer, der udgjorde detachementets Flight Line. Et særligt køretøj tiltrak sig opmærksomheden. En slags firehjulet motorcykel med en kasse bagpå, hvor der stod KLARG-LÅDA. Vi fik at vide, at kassen indeholdt lidt olie og andre ting til småreparationer. At kassen sad på den terrængående Bear, havde sammenhæng med, at detachementet normalt deployer ud i 'midten af ingenting', hvor mere sarte køretøjer ikke kan komme frem.

Selve værkstedskarossen var stadig under udformning. I den ene ende kunne der sove fem mand, om nødvendigt. Derimod havde man endnu ikke fået indrettet værkstedet, idet man endnu ikke helt vidste, hvor meget og hvad, man skulle løse af opgaver i fremtiden. En problematik, der har sammenhæng med sammenlægningen af alle svenske helikopterstyrker.

Klargøring

Nede ved helikopteren, som en gang hed Vertol 107, eller på svensk HPK6, er navnet nu CH-

Den ene svenske helikopter, af typen CH-46 Sea Knight, inde til eftersyn på Flightlinen, også kaldet 'Camp Sweden'

46 Sea Knight. Her så vi løjtnant Mikael Skattberg ligge og rode inde under helikopteren. -Hvad laver du der? -Jeg er ved at udtage brændstofprøver for at sikre, at der ikke er vand i tanken. Det lød betryggende. Fortøjningen af rotorbladene blev taget af, og Niclas Iversson begyndte at køre hovedrotoren rundt. Han kiggede ned og sagde grinende, -Jeg strammer lige elastikken inden du skal ud at flyve.

Tilbage til briefinglokalet. Flightbygningen havde efterhånden fået liv og Host Nations Squadron Ops var blevet bemandet. Nu var det næsten som en hverdag. Briefingen forløb rutine-

mæssigt, og vi fik blandt andet at vide, fra hvilke vinkler, afstande og højde det ville være bedst at foretage harassment (forstyrrelse) af skibene. Mest for at undgå deres nærluftsforsvar, forstås. Det var nu rart at vide, at det her var en øvelse. Så fulgte frekvenser og tidspunkter, og hvem der skulle kontaktes, når vi gennem korridoren entrede det søværts øvelsesområde. Næste briefing finder sted klokken 1730 dansk tid, sluttede Jungholm briefing.

Pilot og fartøjschef C.J. Malmberg og hans 2. pilot gik straks i gang med at planlægge flyvningen. De var noget bekymrede over vejrudsigten, der lovede tempo-



Cooperative Jaguar

Som at være på rutsjebanen på bakken

rært 3000 m sigtbarhed og overskyet i ned til 500 fod (180 m). Der blev regnet frem og tilbage på, hvor lang tid helikopteren kunne flyve, og Malmberg nåede frem til, at 3:30 var den tid han havde i luften, når der skulle tages hensyn til, at han måske skulle lande i Ålborg.

Så røg radaren

Løjtnant Maria Klang, satte sig til rette ved sin radar, hun skulle ud for at spotte skibe. Teknikeren satte sig til rette mellem de to piloter, og vi spændte os fast og var klar til start. Der kom starttilladelse fra tårnet og vi var på vej. Vejret var der ingenting i vejen med. Alt gik som planlagt, indtil Maria Klang over interkom'en meddelte, at hun stort set ingenting kunne se på radaren. Hen for at se efter. Nej, der var stort set kun 'ground clotters' (jordskygger) at se på den. Det var en bet i forhold til opgaven, der gik ud på at spotte skibe på havoverfladen og rapportere dem til et af skibene i området. Malmberg meddelte, at vi kunne foretage noget forstyrrelsesflyvning (harrasment) mod skibene, men det var der ikke den store interesse for, altså måtte vi returnere til Karup. Det var ærgerligt, men sådan kan øvelser altså også gå. Det viste sig senere, at det var en løs forbindelse, der havde forårsaget problemet.

Andre opgaver

Under hele øvelsen fløj de svenske helikoptere adskillige forskellige opgaver fra søredning over VIP-flyvninger til flytning af patruljefolk og meget andet. □

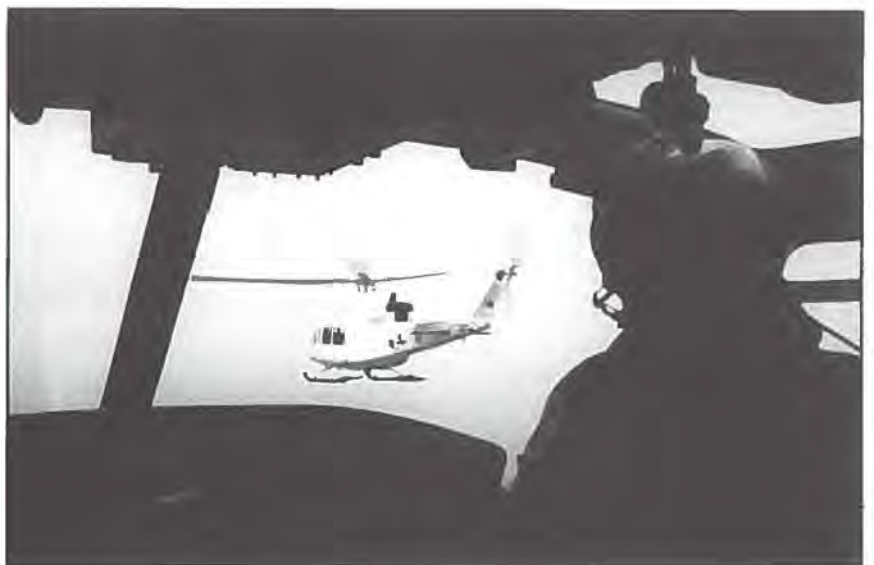
Helikopteren spiller en stor rolle når små grupper af personer skal flyttes, sårede evakueres eller nødhjælp bringes hurtigt frem. Det gav den norske pilot, kaptajn Lars Augesen og hans maskinist, kaptajn Tore Vennes en prøve på fra en sportsplads ved Frederikshavn.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Ude ved den røde minestrimmel, der afspærrede den midlertidige helikopterlandingsplads, stod der 20 børn fra Børnehuset Bangsbo i Frederikshavn, med deres tre pædagoger. Der blev peget og snakket ivrigt. De havde fået øje på tre helikoptere, to fra Norge og en fra Sverige. Pludselig var de væk, for at kort efter at dukke op bag karossen, der indeholdt den lokale 'flyvekontrol' med kaldesignalet BIG WAVE. Der blev trippet og snakket meget, og sendt lange blikke ud til

helikopterne, især den hvide fra 720 Skvadron, som stod kun 50 meter fra børnene. Oversergent Leth (LET) fra Hærens Flyvetjeneste forbarmede sig over ungerne, og spurgte, om der var 'nogen', der havde lyst at se nærmere på helikopterne. Om der var? Samtlige 20 unger var umiddelbart efter på vej ned mod helikopteren, med tre lidt forsigtige pædagoger bagefter. Jublen ville ingen ende tage, da de fik lov at komme op at sidde i helikopteren. Mads var ellevild, da LET gav ham maskinistens hjelm på. Snart var der kø hos LET for at få lov at prøve.

-Du, ka' vi ikke få lov at gå ned



Udsigten fra passagerens sæde, skråt fremme til højre ligger formationsførereren. Den hvide helikopter går næsten i et med de lavthængende skyer.

at se på 'den grønne' dernede? ville én af ungerne vide. 'Den grønne' var den svenske CH-46 Sea Knight. -Jo, hvis I holder hænderne i lommen og ikke piller. Tyve par hænder røg ned i lommerne og af sted det gik. Hvilken børnehave i Frederikshavn kunne stikke den oplevelse? Vi måtte love at sende kopier af de billeder vi tog af besøget. Det må da være i PFP-ånden.

På vej nordpå

Der er langt fra det borgerkrigshærgede Bosnien til det fredelige Vendsyssel. Alligevel var øvelsesoplægget til øvelsen Cooperative Jaguar, som foregik i Frederikshavn og nærmeste omegn, udarbejdet over erfaringerne fra blandt andet Bosnien.

Det er næstsidste dag under øvelsen Cooperative Jaguar havde man gennemført en evakueringsøvelse i Frederikshavn, som øvelsesmæssigt lå i landet 'NORA'. I dag drejer det sig kun om at flytte patruljefolk fra et sted til et andet. Vi skal flyve med den norske pilot, kaptajn Lars Augesen og hans maskinist, hedder det på norsk, kaptajn Tore Vennes til Vendsyssel. For de to er Bosnien ikke så langt væk. De fløj sammen dernede i sammenlagt godt 16 måneder i 1993-96, første tur var på seks måneder, resten fordelt over et par måneder ad gangen. -I begyndelsen skød de en hel del dernede, siger Lars Augesen. -Men efter at NATO havde bombet serbernes radarstationer, faldt der lidt mere ro over tingene. De danske kampvognes indsats, den ene nat da de skød mere end 70



2. løjtnant Finn Evensen i færd med at pudse frontruderne i Bell 412 SP, halenummer 164, som vi skal flyve i til Frederikshavn. Gennem ruden i side-døren ses piloten Lars Augesen, som drøfter de sidste detaljer med sin maskinist Tore Vennes.

granater, satte også respekt i serberne. Han lægger ikke skjul på sin respekt for chefen for den danske kampvognstyrke, som han i øvrigt havde som nabo dernede.

Augesen lægger ikke skjul på, at seks måneder i et uroplaget område, hvor der skydes meget, kan være en belastning for den enkelte. -Seks måneder er efter min mening det længste tidsrum man bør være udstationeret, siger han.

Vejen til Frederikshavn

Da vi kom ud til helikopteren, en hvidmalet Bell 412 SP, halenummer 164, var 2. løjtnant Finn Evensen færdig med at klarmelde den, det sidste var at pudse frontvinduet foran piloten. Vi kunne kravle om bord.

Vi skulle flyve som to'er i en formation på to helikoptere med missionsnummeret 2810 Alfa og 2910 Bravo. Det tog ikke mange minutter at starte op, og klokken

præcis ni kaldte formationsføreren op til Karup tårn for at få tilladelse til at taxi'e ud til start. Vejret var ikke det allerbedste, overskyet med mange skyer i 800 til 1000 fods (270-330 m) højde. En helikopter på ski taxi'er ved at svæve i et par meters højde, havde den haft hjul ville den køre. Nede på nordlige parallel drejede formationsføreren til venstre og steg. Vi fulgte efter. Kursen blev sat mod nordøst, og snart var vi oppe i bunden af skyerne.

Formationsflyvning med fastvingede fly gør det let at erkende af-

standen til førerflyet. I en helikopter ved man, at opdriften leveres af hovedrotoren, der farer rundt med omkring 450 omdrejninger i minuttet, og man kan ikke se den. Det er derfor vanskeligt for passageren i bagsædet at erkende afstanden fra hovedrotoren til formationsføreren halerotor. Derfor er det rart at vide, at Lars Augesen har fløjet mere end 3.500 timer i helikopter, de fleste i 412 SP. Sigtbarheden ligger og svinger mellem 1,5 til tre kilometer. Vi er nået ud til østkysten nordøst for Randers, nu går det nordover mod Frederikshavn. En å løber ud i Kattgat og misfarver havet i en grim brun farve over tre-fire kilometer, strømmen er nordgående.

Taktisk flyvning

Lars Augesen siger, -Jeg ville gerne, om vi kunne have udført vore flyvninger med personellet mere taktisk. Det vil sige; have fløjet dem ind til det sted, hvor de



Partnership for Peace i jord-højde. Her er det Mads fra Børnehuset Bangsbo i Frederikshavn, der får hjælp af oversergent Leth (LET) fra Hærens Flyvetjeneste til at prøve maskinistens hjelm. Køen blev hurtigt meget længere, alle skulle prøve.

skulle af, ved at følge terrænet, som vi gjorde i Bosnien. Det ville have været mere realistisk. Omvendt ved jeg godt, at vi ville have skræmt livet af køer og heste, den slags går ikke.

Nu fik vi alligevel en smagsprøve på, hvad det vil sige at flyve ind taktisk. I et af områderne var der hverken køer eller heste. Først steg helikopteren til 1000 fods højde. Så gik det med næsen næsten direkte mod jorden, og så ellers rundt langs terrænlínerne, i en højde, som levede plads til træerne. Passagerne, hvoraf flere af hunkøn, hylede, så man følte sig hensat til rutsjebanen på Bakken. For mange var det deres første flyvetur med helikopter, og flere gav udtryk for, at det havde været en fantastisk oplevelse.

Drillevejr igen

Vel over middag, kunne kaptajn Nørskov (NØR), fra Hærens Flyvetjeneste, meddele, at alle helikoptere skulle returnere til Karup. Der var forudsagt tordenvejr. Ikke noget med at løbe en unødigt risiko. Efter at have foretaget fem landinger i terrænet og en enkelt på Flådestation Frederikshavn, gik turen tilbage til Karup. Stadig med skyerne hængende i omkring 1000 fod. Indtil vi nåede Karup,

så forsvandt skydækket stort set, og solen skinnede varmt. -Hvem sagde tordenvejr?

Veteraner

720 Skvadron af Royal Norwegian Air Force (Det Kongelige Norske Flyvevåben) er hjemmehørende på Rygge ikke langt fra Oslo. Eskadrillen er ansvarlig for NORAIR, som er Norges stand by styrke til de Forenede Nationer. Første gang enheden var indsat var i 1978-79 i Libanon under UNIFIL operationen.

Skvadronens ansvarsområde omfatter alt fra genforsyning med reservedele, rekruttering af personel, rotation af personel, træning og det at holde en forbindelse mellem personalet og deres familier.

720 Skvadrons opgaver er:

- SAR (Eftersøgning og redning fra luften)
- Støtte til specialstyrker af forsvaret og politiet.
- Taktisk støtte til, og træning med hæren.
- VIP transport.
- Nødvendig støtte til civile institutioner ved katastrofer.

- Støtte til NORDAIR's egne operationer.

Træning til deltagelse i FN operationer finder sted på Rygge. Personkategorierne gennemgår den træning der passer til den opgave de skal sættes ind på.

Bell 412 SP helikopteren er udrustet med Global Positioning System (GPS) (Globalt Satellitstyret positionsbestemmesystem), NVG (Night Vision Goggles) (Nattesynsbriller), et system til jamming af missiler der er udstyret med infrarødt søgehoved, et system til jamming af radarstyrede missiler, armerede sæder til pilot og besætning og armeret gulv i kabinen.

Nordmændene havde fire Bell 412 helikoptere i Bosnien, med 40 mand, som var på stand by 24 timer i døgnet. De fløj 4.700 timer dernede, daglig var 80% af helikopterne flyveklare. Der blev gennemført 200 MEDEVAC/CASEVAC flyvninger, og ti gange blev helikopterne ramt af kugler fra håndskydevåben.

Nordmændene må siges at have leveret deres del af bidraget til freden i Bosnien - og for dem var PFP øvelsen COOPERATIVE JAGUAR kun en understregning af viljen til at ville.

Cooperative Jaguar

Der er meget at lære



Oberstløjtnant og chef for, 40 putk lotnictwa (Det 40. Jagerbomber Regiment), Jacek Bartoszcze ser frem til, at hans land bliver medlem af NATO.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Jacek Bartoszcze fortalte, at der er meget at ændre, i den måde eskadrillen hidtil har opereret på, især i det taktiske område. -Det er ingen hemmelighed, siger han, -At de flyvninger under øvelsen Cooperative Jaguar, hvor man flyver sammen med danske, amerikanske og andre piloter giver hans piloter værdifulde erfaringer.

-Jeg har selv deltaget i planlægningen af denne øvelse. Jeg

har måttet konstatere, at planlægningen har været den letteste del af øvelsen. Når det kommer til den praktiske del, må jeg se i øjnene, at nok har vi mange ting til fælles, men der er også mange forskelligheder, som skal tilpasses.

-Hvad tænker du blandt andet på?

-En af hovedforskellene er, at I lægger større vægt på at sikre piloten, end I gør på materiellet. I 'gamle dage' under Warszawa-pagten, sendte vi ofte vore piloter ud på en mission, hvor vi vidste, at det ikke var nødvendigt at op-

Chefen for 40 putk lotnictwa (Det 40. Jagerbomber Regiment), oberstløjtnant Jacek Bartoszcze, 37, siger om det at deltage i PFP-øvelsen Cooperative Jaguar, at ham og hans enhed har meget at lære, før man når det ønskede stade af interoperabilitet, hvor man er på højde med sine vestlige partnere.

stille en 'modtagelseskomité'. Han ville ganske enkelt ikke komme tilbage. Jeres måde at tænke på, hvor man gør alt, hvad der er muligt for at beskytte piloten og sikre at han, og selvfølgelig flyet, vender tilbage, forekommer mig at være den rigtige holdning. Det er også min opfattelse, at det gør det lettere at være eskadrillechef.

Testpilot

Bartoszcze er gift og har to piger. Han bor med sin familie i byen Swidwin i det nordvestlige Polen, omkring 60 km. fra Stettin.

I sin karriere har han fløjet i alt 1500 timer. I de senere år er det blevet til 750 timer på SU-22 Fitter. Resten af timerne fordeles på typerne MiG 15 og 17 samt den polsk byggede TS 11 træner. Som noget usædvanligt, har han 'sit eget' jetfly. Han forklarer, - Normalt er det mig der flyver flyet. Andre kan også gøre det, men jeg flyver kun i det fly.

Han er uddannet testpilot. - Desværre kun hjemme i Polen, siger han, -Og ikke, som jeg gerne ville på en amerikansk testpilot-skole, den slags er imidlertid alt for dyrt.

40th Regiment

I 1996 fejrede 40th Regiment sin

Cooperative Jaguar '98

Om det at komme hinanden ved

45 fødselsdag. I efteråret samme år indledte man samarbejdet med det tyske flyvevåben. Samarbejdet udmøntede sig i et besøg af F-4 Phantoms fra Jagdgeschwader 72 'Westfalen' på Flyvestation Swindin. Senere har 40th Regiment besøgt Jagdgeschwader 72, hvor man deltog i øvelsen 'Amber Express'. Så det at deltage i øvelser udenfor Polens grænser er ikke noget nyt for 40th Regiment.

I 1996 fik regimentet pokalen for at være det regiment, -Der havde opnået de bedste træningsresultater.

Styrke Polen

Oberstløjtnant Jacek Bartoszcze ser frem til, at hans land bliver medlem af NATO. -På grund af vores situation, med en så stor nabo, kan man aldrig vide, hvad der sker. Derfor er det mit ønske at vi bliver medlem af NATO og EU. Det sker i ønsket om, at se mit land udvikle sig, både i styrke og på det økonomiske område.

Lærte hurtigt

Vi talte senere med CON, kaptajn J.V. Madsen, Eskadrille 730, som fortalte, at under den første flyvning, hvor man skulle angribe mål på Kallesmærsk Hede, var det så som så med, hvad de polske piloter opfattede af, hvad der foregik. De sagde blot ja til meldingerne fra Forward Air Controller'en (den observatør, der leder flyene ind mod målet), men fik aldrig øje på målet. CON fortalte videre,

-Hvordan de gjorde det, ved jeg ikke, men de lærte mere på to uger, end det vi andre har været meget lang tid om. De må have slidt som heste, og alligevel har de holdt hovedet koldt, det er meget imponerende. □

Øvelsen Cooperative Jaguar '98 handlede om at lære hinanden at kende, og at operere sammen. Det skete på to niveauer. Den hvor stabene planlagde og forberedte øvelsen og den, hvor den enkelte skulle yde sin indsats for forståelsen mellem tre forskellige systemer, NATO's, de tidligere warszavapagtlandes og det svenske neutrale system.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Ude i Host Nation Squadron Flight Line (Værtsnationseskadrillen) sad seniorsergent J. Vergo, til daglig tjenstgørende i Eskadrille 730 som linechef. Rundt i eskadrilleområdet var spredt svenske AJ37 Viggen, amerikanske F-16 Fighting Falcon, polske Su-22 M4 Fitter, norske Bell 412 helikoptere, sammen med svenske CH-47 Sea Knight helikoptere og en litauisk MI-8 Hip. Letland var repræsenteret med en enkelt L-410 let transportfly, US Navy var der med én P-3 Orion havovervågningsfly, og fra Danmark var der F-16 Fighting Falcon og én Sikorsky S-61 Sea King. En noget sammensat eskadrille,

-Men, sagde Vergo, -nu virker det fint. I starten virkede det hele lidt uoverskueligt, men da først flyene begyndte at komme ind i mandags, så kom der styr på det.

Komme hinanden ved

Vergo fortalte, at flyverspecialist og flymekaniker Jørgen Nielsen, havde taget det med 'at komme hinanden ved' meget bogstaveligt. Han havde foranlediget, at to polakker fik lov at se med, når amerikanerne klargjorde et fly til flyvning. På den måde fik tekni-

kere fra de forskellige lande lejlighed til at studere hinandens klargøringsprocedurer.

Vi mødte Nielsen, og spurgte, om han ikke kunne tage os med en tur rundt i eskadrilleområdet for at se, hvorledes ordningen virkede. I linevognen gik turen ud i eskadrilleområdet. Knap ude på rullevejen blev vi mødt af en Sikorsky S-61 Sea King fra Eskadrille 722, på vej ind til parkering. Den slags betyder ubetinget vigepligt og stop. Medens S-61'eren kørte ind på parkeringspladsen rullede en CH-46 Sea Knight ud fra eskadrilleområdet for at starte fra hovedbanen. Mere venten. Endelig var banen fri, og vi kunne fortsætte ned til polakkerne for at få et kig på deres Su-22 M4 Fitter. En 30 år gammel konstruktion, men her et 13 år gammelt velholdt fly. Det kneb en del med sproget, så Nielsen forklarede om flyet, hvorefter den polske tekniker inviterede os op at sidde i cockpittet. Instrumenterne ser stort set ud som instrumenter i vestfly fra den generation. Bogstaverne som fortæller om, hvad instrumentet viser, er imidlertid af kyrillisk oprindelse. Her måtte deres udsendte give op.

De fik talt sammen

Hos det svenske detachment, som kom fra Divisionen Johan Rød (Rød Eskadrille) på Ängel-

Det sociale samvær lod intet tilbage at ønske. Siddende ved bordet får litauerne sig en indbyrdes snak. I baggrunden til venstre er det svenskerne og danskerne der taler sammen. Og til højre er det svenskerne og amerikanerne, der får en sludder.



holm i Skåne havde man besøg af en af de amerikanske teknikere. Man diskuterede indgående Viggens evne til at vende motorens tryk (Reverse) og dermed kunne bremse ned under landing så flyet kunne bringes til stop på omkring 300 m. En så kort landing er selvsagt en voldsom belastning for materiellet, og kræver et særligt kraftigt understel, med to hjul på hvert understelsben og tredobbelte skivebremser.

Løjtnant Ronny Hagman forklarede os, at Gripen kan starte fra en bane, der er 600 m lang. Flyet kan flyve med overlydsfart i 300 m højde, til gengæld vil den have brugt sine 7.000 liter brændstof op på otte minutter, hvis man altså fortsætter flyvningen med motoren i efterbrænder, som er en forudsætning for overlydshastigheden. For at producere de mange tons tryk, suger motoren 150.000 liter luft ind i sekundet, hvilket er en fuldstændig umulig størrelse at forestille sig.

Efter fyraften

Fredag aften var der 'beer call' i Propelmessen. Danish Aerotech havde sponsoreret aftenen med et pænt beløb, og fadøllet blev nydt af deltagerne. Der blev talt svensk, engelsk, norsk, dansk og ind imellem tysk. Jo længere aftenen skred frem, jo bedre mestrede de fleste de forskellige sprog.

Flyverspecialist og flymekaniker Jørgen Nielsen, th., i snak med de polske teknikere. På trods af manglende sprogkendskaber gik kommunikationen udmærket.

Ikke mindst det sprog der hedder 'interskandinavisk' en vild blanding af svensk/norsk/dansk blev talt flittigt. Selv de, der i hverdagen har det svært med broderfolkenes sprog var på banen. Alle havde en herlig aften.

Ind imellem udvekslingerne om, hvor meget man betalte i skat i de enkelte lande, blev det også til, at den litauiske læge fortalte, at han hver morgen, inden flyvningen startede lige checkede piloternes blodtryk, og kiggede dem dybt i øjnene for at

sikre, at de var klar til at flyve. Vi så lidt undrende på ham. Han besvarede det undrende blik med et, -Du må forstå, at vore piloter kom alle steder fra i det gamle Sovjetunionen, vi kendte intet til deres fortid, og vi ønskede ingen fejltagelser. Som tiden er gået, er kontrollen blevet lempet, og en dag falder den sikkert helt væk. Vi forstod, at det at begynde helt forfra med et flyevåben kræver andre forholdsregler, end dem vi kender.

□



Cooperative Jaguar

Fremmede fugle på Karup

Under øvelsen Cooperative Jaguar, var det, som var tiden på Flyvestation Karup blevet skruet mange år tilbage. Trafikken i luftrummet var usædvanlig høj. Mange forskellige flytyper fra størrelsen SAAB SUPPORTER T-17 til C-5A Galaxi kunne ses i luftrummet over den ca. 3.000 ha. store flyvestation. Forskellen var, at flytyperne nu hed SU-22, L-410, AJS Viggen, MI-8 og andre eksotiske betegnelser. Fællesnævneren var, at de alle var der for at forhindre krig, ikke for at øve den. Gamle fjender fik talt sammen, fløjet sammen og drukket et par øller sammen. Næh - verden er ikke gået af lave, tværtimod, den synes på vej i den rigtige retning. Måske mødes de gamle 'fjender' næste gang i Kosovo. Det er jo ikke alle, der synes, at Partnership for Peace (Partnerskab for fred) er den rigtige løsning på verdens problemer.

Vi kiggede på flyene og fandt et par historier om dem.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



De to norske Bell 412 SP fotograferet på en sportsplads ved Frederikshavn. De to helikoptere er en del af det norske detachement der har fløjet i Bosnien i perioden fra 1993 til 1996. I den periode fløj de 4.700 timer i fredens tjeneste. Betalingen var blandt andet 10 skudhuller i helikopterne. Alle forårsaget af kugler fra håndskydevåben. Det var altså ikke alle, der ønskede den norske hjælp lige meget. Vi ved ikke, hvem der skød.



Den svenske SJ 37 Viggen er en rigtig krigsflyver at se på. Her i Reconoceringsversionen (Spanning hedder det på svensk). Den er konstrueret til at operere fra en landevej inde i de svenske skove. Den kan starte og lande fra en 500 m. lang bane. Allerede inden flyets hovedhjul tager banen i landingen, starter motoren med at reversere, dette sammen med tredobbelte skivebremsere bringer det ca. 12 tons tunge fly til stop på 300 m.

Cimber Air's rutefly til København, en ATR42, skyder sig ind foran Lockheed C-5 B Galaxi. Ingen af flyene havde noget med øvelsen Cooperative Jaguar at gøre, men var med til at øge flytrafikken den dag. Galaxi'en har plads til 345 soldater med udrustning, placeret på to dæk. Eller den kan medtage 120 tons gods. Flyets startvægt er max. 379.657 kg. Kæmpeflyet fløj første gang den 30. juni 1968. Det er blevet forsynet med blandt andet nye motorer og avionic og vil flyve langt ind i næste årtusinde.



I øvelsen Cooperative Jaguar indgik ikke bare overvågning af et spændingsområde, men også sikring af en flyveforbudszone (Denie Flight Zone). Til den opgave havde det svenske Flygvapnet stillet JA (Jakt-och Attackflygplan) 37 Viggen. Flyet er hjemmehørende ved Johan Rød Division (Eskadrille) ved Skånske Flygflottiljen, F 10, Flyvestation Ängelholm.



Suhoi SU-22 M4 Fitter fra det 40th polske Jager-Bomberregiment på polst 40 putj lotnictwa myśliwsko-bombowego. Regimentet er grundlagt ved Forsvarsministeriel ordre nummer 069, den 16 april 1951. SU-22 Fitter tilgik regimentet i 1985. Siden 1994 har regimentet trænet i at operere fra 'almindelige' landeveje.





◀ På denne stille solbeskinnede lørdag midt i øvelsen ånder alt fred og ro. Ude til venstre ses den tyske kæmpehelikopter CH-53 Sea Stallion, i midten den litauiske MI-8 HIP og endelig Eskadrille 722's Sikorsky S-61 Sea King.



◀ Vi fik også lejlighed til at se tingene, 'sådan lidt fra oven'. Her er det den svenske CH-46 Sea Knight, set fra den anden svenske Sea Knight, medens den langsomt fløj rundt over Host Nation Squadrons (Værtsnationseskadrillens) Flightline, medens teknikeren baksede med at få radaren til at fungere igen.



◀ Det lettiske bidrag til Cooperative Jaguar var denne Tjekkisk byggede Turbulet L-410. Flyets primære opgave var at flyve personel og gods til flyvepladsen ved Sindal og Flyvestation Skrydstrup. Flyet kan medtage 15 passagerer, eller seks bårer og fem passagerer, eller 1310 kg. last.

Foruden de viste fly, deltog der også danske og amerikanske F-16 samt et dansk C-130 Hercules transportfly. Også den svenske SK 60, Skolflygplan, gæstede under øvelsen Flyvestation Karup.

Taktiske Skydninger

Skyder på sækkelærred og gamle vrage

Når piloterne under flyvevåbnets Taktiske Skydninger nærmer sig målet med hastigheder omkring 450 knob svarende til omkring 800 km/t. Har de ikke tid til at tænke på, hvad målene på jorden består af. Vi kiggede ud i målområdet for at se, hvad det er de går efter. Det viste sig at være; sækkelærred og gamle vrage sammen med trækonstruktioner.



Stranden ved Oksbøl. Det læseren ser er et landgangsfartøj fremstillet af træstolper og sækkelærred. Set på afstand er illusionen fuldendt.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det hele tager sin begyndelse oppe i det lille kontrollårn, med kaldesignalet Whitecliff. Vi følger gennem kikkerten et angreb på vej ind mod målområdet. Ude i 'venne-land', foran egen frontlinie ligger Rear-brieferen i sit T-17 fly. Herfra informerer formationsføreren om målområdet. Når det er overstået er formationen fremme ved det punkt, hvor den fremskudte observationspost, kaldet Forward Air Controller (FAC), tager over. Nu kommer detailinformationerne i rivende hast, og på engelsk. - Halvanden km. syd for skovlinien

Vi er temmelig sikre på, at Luftværnsgruppen vil have sig enhver sammenligning med deres materiel frabedt. Alligevel er illusionen om et jordbaseret jord-til-luft missilbatteri ramt godt. Ikke mindst når det ses fra højden og i nogen afstand.

klokken 11 ligger der en flyveplads. I dens vestende er der et missilbatteri, det er målet. Har du det? Formationsføreren melder positivt tilbage og FAC'en tier stille. Ude i den østlige horisont får vi øje på to små prikker, der hurtigt tager form af to F-16. Under nogle voldsomme afledningsmanøvrer kommer flyene ind over

målområdet, men, hvad er det de bomber eller skyder på?

Lærred og skrot

Vi drog ud for at se, hvad der findes i målområdet. Nede på stranden finder vi et par 'landgangsfartøjer'. Umiddelbart kræver det en smule fantasi at ændre





Forrest en noget udslidt F-84G Thunderjet efterfulgt af to G-86 Sabre natjagere. De har endt deres dage som mål for fly, der er flere generationer yngre.

et træskelet overtrukket med sækkelærred til et landgangs-fartøj, men det lykkes. Det har både styrehus og et flag. I baggrunden ses en bunker, bygget af en anden militær magt i begyndelsen af 1940'erne.

Turen går videre op gennem den sidste klitrække og ind til 'flyvestationen'. I dens sydvestlige hjørne står et missilbatteri. Batteriet er opbygget af gamle Mercedes og Bedford lastbiler monteret med kasserede tiptanke, som på afstand ligner en startrampe (launcher) til jord-til-luft missiler. Lastbilerne og tiptankene er gennemhullet af projektiler.

Special Gepards Fighters

I den anden ende af 'flyvestationen' er der parkeret flere fly. De

tre første vi får øje på er 'gode nok', nemlig en F-84G jagerbomber og to F-86 Sabre, natjagere. Understellet er væk og flyene hviler på et gitterværk af jern. At der gennem tiden er gennemført adskillige angreb på flyene ses af de mange skudhuller og hele dele af fuselagen, som er revet bort.

De gamle flyskrog har åbenbart ikke været nok, og derfor har man opbygget yderligere et fly i træ og sækkelærred. Det ligner slet ikke et fly, men kravler man lidt til vejrs på en gammel lastbil, så dukket formen af et fly set fra luften op.

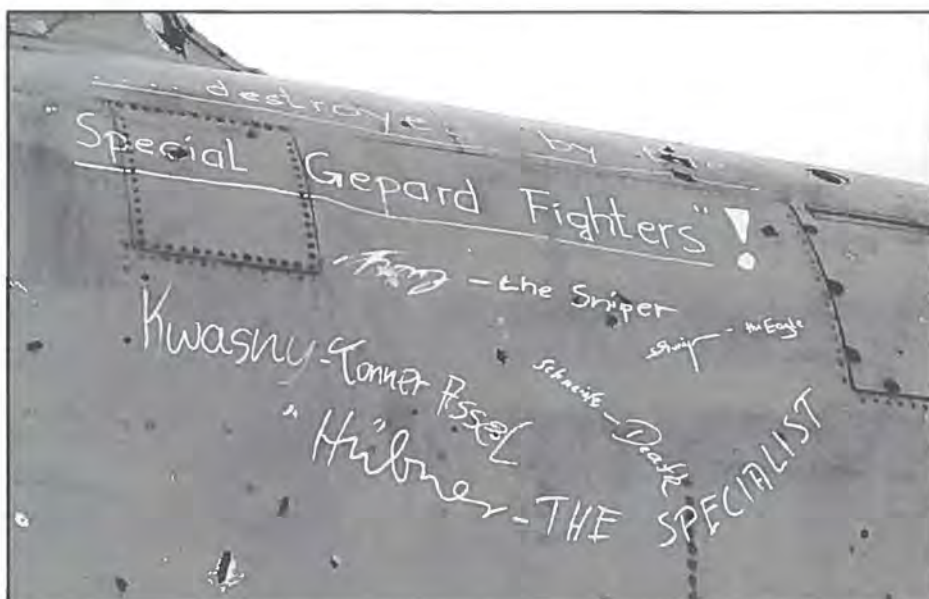
Det er ikke altid, at piloterne nøjes med at overflyve området. Det ses blandt andet af en tekst, påført med skolekridt på en F-86, der står, -....destroyed by the

"Special Gepard Fighters" (ødelagt af den specielle gepard-styrke) underskrevet af flere af piloterne. Den sidste har overmodigt skrevet,

-Hübner the Specialist (Specialisten Hübner). Der er jo ingen grund til at sætte sit lys under en skæppe.

Svært at se

Når man står ude i den brune hede, i dette tilfælde blomstrende hede, imponerer det en smule, at piloterne kan nå at få øje på disse grønmaledede genstande i heden. Ikke mindst når man betænker, at der er rimeligt travlt i 'kontoret' (læs cockpittet) under indflyvningen med ting som navigation, lytten til radaradvarslingsystemet, tale med Rearbriefferen og FAC'en samt holde sammen på formationen. Hullerne i flyene og de fundne øvelsesbomber ved målene fortæller imidlertid, at der også bliver tid til at ramme. □



....destroyed by the "Special Gepard Fighters"! (Ødelagt af Gepard Specialstyrken!) Underskrifterne er svære at læse, men den ene har tilnavnet -the Sniper (snigskytten), den anden kalder sig, the Eagle (Ørnen) og endelig er der, -Hübner - the specialist (specialisten Hübner). Hele teksten kan læses på den F-86 Sabre, der står i midten.

Luftbårne ambulancer til Airevac Elementet

Hvis Eskadrille 721's C-130H Hercules skal flyve til fjerne himmelstrøg for at hente patienter eller sårede, kan flyet nu medtage to nye ambulancer, der er skræddersyede til at køre direkte ind i flyet.

De to ambulancer indgår i Airevac (Luftevakuering) Elementet på Flyvestation Værløse. Elementet har siden 1992 evakueret 50 patienter. Hovedsagelig i forbindelse med de danske soldaters indsats i Bosnien, men der er også gennemført evakueringer fra Polen, Makedonien og Tyrkiet.

Ambulancerne kan udstyres med to bårer. Der er det nødvendige udstyr til akut førstehjælp/ behandling i form af en fast monteret respirator, patientovervågningsudstyr samt air condition.

Det er Våbenteknisk Afdeling i Flyvematerielkommandoen, der sammen med brugerne har udviklet og indrettet de to VW Caravel busletter til ambulancer.

Kilde: FOV nyhedsbrev



De to nye busletter fotograferet af , flyverspecialist Allan Kristiansen, Foto-tjenesten Flyvestation Værløse. Redningshelikopteren i baggrunden må i dette tilfælde gøre det ud for den C-130H, der desværre ikke var hjemme da billedet blev taget.

Skal RAF flyve C-17 Globemaster III?

Boeing/ Mac Donnell Douglas C-17 Globemaster III i luften over Berlins lufthavn Schönefeld. Flyets evner til at medbringe en stor last og lande på selv meget dårlige landingsstræk gør det attraktivt. Prisen derimod kan skræmme de fleste langt væk. Nærmere går det måske, hvis der følger en handelsaftale på syv mia. danske kroner med i handlen.



Muligheden for, at Royal Air Force (RAF) i fremtiden kommer til at flyve Boeing C-17 Globemaster III er rykket nærmere. Dette skal ses i lyset af en aftale mellem British Aerospace (Bae) og Boeing om, at Bae skal fremstille flydele for een milliard US Dollars, såfremt Storbritannien be-

slutter sig for at købe C-17.

Denne beslutning er afhængig af udfaldet af regeringens Strategic Defence Review (Strategiske overvejelser i forbindelse med forsvaret). Det er dog en udbredt opfattelse, at det britiske Forsvarsministerium er meget indstillet på at købe seks til otte

C-17's, fremfor at vente på, hvad der sker i udviklingen af FLA (Future Large Aircraft) (fremtidens store transportfly) som igen har været udsat for et tilbageslag i udvikling, da Tyskland nu ønsker en detaljeret vurdering af den russiske AN-70.

Tekst og billede: s-n

6000 interceptioner gange to



MAX, alias seniorsergent af 2. grad M. Jørgensen, der den 12. maj gennemførte sin interception nr. 6000.



COR alias seniorsergent G. Cordes, der den 19. maj gennemførte sin interception nr. 6000.

Piloter, såvel jager- som alle andre slags piloter holder nøje øje med, hvor mange timer de tilbringer i cockpittet. På GCI-stationerne (Ground Controlled Approach) (Radarstationer der dirigerer jagerfly ind mod mål eller tankfly) holder jagerkontrollspecialisterne lige så meget øje med, hvor mange gange de styrer et jagerfly ind mod et af ovennævnte 'mål'.

Tirsdag, den 12 MAJ 1998, gennemførte seniorsergent af 2. grad, M. Jørgensen (MAX), Eskadrille 602 (Bækskov) sin interception nr. 6000. Han kontrollerede en lufttankningsmission (KC-135) i Nordsøen, hvor forskellige F-16 fly øvede lufttankningsprocedurer. Interception nr. 6000 fandt sted kl. 0936Z, da MAX ledte 2 F-16 fra afvisningsberedskabet i Skrydstrup (SØR og TAM) til rendezvous med KC-135'eren.

En uge senere, tirsdag den 19 MAJ 1998, udførte seniorsergent

G. Cordes (COR), Eskadrille 602, ligeledes sin interception nr. 6000. COR kontrollerede en rode F-16, TINBOX GREEN (DIN, MAR og NIN), i træningsområde Nordsøen 5 og 6 på en OT-3 mission. Missionen var, efter COR's eget udsagn, en "rodet forestilling". Ved interception nr. 5998 oplevede man nemlig et totalt udfald af alle radiomodtagere ved Eskadrille 602. Årsagen var en sprængt sikring, hvilket er en usædvanlig fejl. Radioerne blev hurtigt retablerede, og kl. 0829Z gennemførtes interception nr. 6000.

COR blev jagerkontrollspecialist i 1968 og forrefter tjeneste ved operationstjenestens kontor. COR skal pensioneres i marts 1999 efter 42 års tjeneste i Flyvevåbnet.

Tekst og foto: major Westergaard, CH ESK 602.

Nordisk mester i pistolskydning



Nordisk mester i feltskydning med pistol, oversergent Finn Elbæk Flyvestation Karup. Pistolen er en schweizisk Hämmerli, som er speciel ved hovedsagelig at være fremstillet af carbonfibre, og ikke som normalt, af stål. (Foto John Richtendorff).

En barriere, der hidtil har været anset for uoverstigelig er brudt. Oversergent ved Flyvestation Karup, Finn Elbæk har vundet det nordiske mesterskab i feltskydning på pistol i Kajana-Oulu i Finland. Skydningen har hidtil været en paradedisciplin for fin-

ske, norske eller svenske skytter, hvor danskerne har været henvist til statistrollen. Sejren kom i hus blot et point foran nummer to, nordmanden Peter Bratli. Finn Elbæk vandt tidligere på året Flyvevåbnets Mesterskab i pistolskydning.

F-16 'Block 60' fly solgt til De Forenede Arabiske Emirater

Flyfabrikken Lockheed Martin fødte et 'guldæg' da F-16 Fighting Falcon blev skabt. Indtil nu har fabrikken produceret 3.700 fly, der er leveret til 19 forskellige lande. Senest har man i maj indgået en kontrakt til syv mia. dollars, om levering af 80 F-16 'Block 60'-fly til De Forenede Arabiske Emirater.

Tekst: s-n

Kunstnerens opfattelse af, hvordan De Forenede Emiraters nyeste version af F-16 kommer til at se ud i landets bemaling. (Billede via Lockheed Martin).



Ny Mig-29MST 'halenummer 405' Fulcrum

På ILA 98 i Berlin kunne man se prototypen på den seneste version af MiG-29 Fulcrum. Det har ikke været nogen hemmelighed, at MiG-29 er et veritabelt jagerfly, men har manglet den avionik, der skal til for at være på højde med de vestlige ditto jagerfly. Denne version af MiG-29 Fulcrum tilbyder et ergonomisk cockpit og flere våbenmuligheder (Multi role). I cockpitet tilbydes der nu, initial navigation, og 'glascockpit', som inkluderer LCD-skærme og Head Up Display. Flyets rækkevidde/endurance er øget til 2.800 km ved at montere to nye tanke under vingerne og en under bugen. Den nye MST har også en 'skjult' påfyldningstuds til gentankning i luften. Der indbygges en MIL-STD-1553 databus for at opdatere MiG-29MST til NATO standard, især på våbenafleveringsystemet.

Tekst. s-n



Rene linier og et elegant fly at se på. Den finish, der blev set i Berlin, var noget mere komplet, end det der er set på tidligere versioner af MiG-29. (foto s-n)

For 50 mio. kr. miljø på Flyvestation Aalborg



Flyvematerielkommandoens Hovedværksted på Flyvestation Aalborg har taget et 1400 m² værksted til overfladebehandling af flydele i brug. De 25 mio. kr. er brugt til miljøforanstaltninger. Om det siger sektionschef Jørgen Hansen, -Vi har reduceret mængden af spildevand til en femtedel.

I fremtiden vil mængden af spildevand herfra svare til en almindelig husholdning, eller omkring 3000 l om ugen.

På overfladebehandlingsværkstedet udfører man kemisk fjernelse af maling, glasblæsning og højtryksrensning af enkelte flydele. Hertil kommer undersøgelse

Fra indvielsen af overfladebehandlingsværkstedet. Fra v. sektionschef ved Hovedværksted Aalborg, Jørn Madsen i samtale med chefen for Stationsafdelingen, Flyvestation Aalborg, oberstløjtnant B.B. Christiansen. (Foto seniorsergent H.R. Hansen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

af flydele for revner ved hjælp af røntgen, ultralyd og hvirvelstrøm og meget mere. Til slut lægges der ofte nye belægninger på delene.

Indtil nu har værkstedet haft et ret stort forbrug af opløsningsmidler. Nordjylland Amt har kun givet dispensation til brugen af disse, fordi det nye værksted var på vej. Værkmester K.Ø. Mikkelsen siger til Morgenavisen Jyllands-Posten om ændringerne, - Uden opløsningsmidler og med et mindre vandforbrug, stiger vort strømforbrug på grund af højtryksspuling og recirkulering af vandet, men den større regning for el, forventer vi at kunne begrænse til en stigning på 30%.

Kilde: FOV NYHEDSBREV/ Morgenavisen Jyllands-Posten

The Spirit of Berlin



Boeing/Mc Donnell Douglas var naturligvis til stede på Internationales Luft- und Raumfahrtsausstellung Berlin 1998 med sin C-17 Globemaster III. Under sit besøg i Berlin i forbindelse med festlighederne for Luftbroen til Berlin i 1948-49, døbte USA's præsident Bill Clinton flyet på billedet, "The Spirit of Berlin", til minde om alle tiders mest omfattende luftbro til hjælp for en civilbefolkning.

Tekst og foto: s-n

Over døren står 'The Spirit of Berlin', navnet blev givet til Boeing/Mc Donnell Douglas C-17 Globemaster III af præsiden Bill Clinton, under dennes besøg i Berlin i anledning af 50-året for Luftbroen til Berlin under det dengang eksisterende Sovjetunionens blokade af byen i 1948-49.

10.000 SETUPS – Enestående præstation

Seniorsergent B.K.B. Pedersen i det lille fly "Tut", hvor han overhældes af champagne af oversergent F. Dukai, medens premierløjtnant N.B. Nielsen ser til. (foto oversergent H.E. Rasmussen, ESK601-U).



Flyvestation Skagen deltog i sin funktion som Control and Reporting Post i PFP øvelsen Cooperativ Jaguar, og fik i denne forbindelse mange gode erfaringer i de helt specielle forhold, som internationale fredsskabende/-bevarende operationer kræver.

Skagen havde to udenlandske officerer på besøg under øvelsen. En polsk løjtnant og en svensk kaptajn, der begge var uddannede intercept controllere. Det var klart indtrykket, at besøget var en meget stor oplevelse, og at begge fik mange gode erfaringer med hjem i rygsækken.

Interception nr. 10.000

Eftermiddagen onsdag den 20 maj, midt under PFP øvelsen, rundede seniorsergent Brian Karl Bach Pedersen 10.000 setup's. Et setup er, når radarstationen fører luftforsvarsfly mod et eller flere målfly ved hjælp af radar og radio.

Onsdag eftermiddag var det så gang nr. 10.000 for Brian Peder-

sen, og i dette tilfælde var det to danske F-16 fra FSN Ålborg på PFP træningsmission i Skagerrak.

10.000 setup's er en helt utrolig præstation, og Brian Pedersen er, så vidt vides, den første dansker, der har opnået dette, og som udviklingen er gået i flyvevåbnet med færre kampfly, vil han formodentligt også være den eneste, der opnår 10.000 setup's. Den polske controller var ligeledes meget forbløffet over antallet af setup's – og fortalte eftertænksomt, at det ville tage en polsk controller mindst 100 år at opnå et så stort antal.

Brian Pedersen startede som controller allerede i 1969, og i den tid har han været tjenestegørende ved Skagen.

Speciel behandling

Han blev efter setup nr. 10.000 lykønsket af chef og personale ved Flyvestation Skagen, der havde lagt en særlig plan for at markere begivenheden.

Efter at også missionen havde

lykønsket Brian Pedersen, blev han af personalet ført ud i det fri, hvorefter de to F-16 fra Ålborg, som Brian Pedersen lige havde været i radiokontakt med, i formation overfløj radarstationen som særlig hyldest til Brian Pedersen. Han blev herefter sat op i det lille F-104 model fly "Tut", der venligst var udlånt af flyvestation Ålborg, og så oversprøjtet med champagne.

Med Brian Pedersen ombord, blev det lille fly trukket ind til kasernen, hvor han fik overrakt stationens våbenskjold af chefen, og derefter blev han smidt i kasernens guldfiskedam.

Den helt specielle begivenhed blev ligeledes anerkendt af chefen for Kontrol- og Varslingsgruppen, oberst E. Lyngbye ved tildeling af indrammet diplom.

Tekst: Major og chef for Flyvestation Skagen, Michael Rosted Bygholm.

Flyvestation Vandel uanvendelig - i civilt sammenhæng

Siden beslutningen tilbage i november 1994 om, hvad Flyvestation Vandel eventuelt kunne anvendes til i civilt regi, har debatten bølget frem og tilbage. Ind imellem på et lidt skingert niveau. En lokal initiativgruppe ville gøre flyvestationen til en del af Billund Lufthavn. Det havde lufthavnen af mange grunde ingen interesse i. Egtved Kommunes tidligere borgmester, Jørgen Petersen, ville indrette flyvestationen til oplagsområde for hjælpeorganisationernes nød-

forsyninger. Det kan heller ikke lade sig gøre. -Hvad så med at anvende området til fritidsbrug, heller ingen interesse. Hverken Egtved Kommune eller Vejle amt vil være med, siger kommunaldirektør i Egtved Kommune Peter Nielsen til FLYNYT. Udtalelsen bygger på Egtved Kommune tekniske Forvaltnings vurdering, der har følgende konklusion, -De bestående bygninger er uegnede til lager og speditjonsformål, da de er forholdsvis små, og opført med buede sider. Den bombe-

sikrede konstruktion medfører relativt store driftsomkostninger, samt, at de vanskeligt kan ombygges til andet formål.

Tilbage står, her i juni måned, at, -Rapport om den fremtidige anvendelse af danske deployeringsflyvestationer, der siger, at ikke benyttede områder skal søges afhændet. Kan det ikke lade sig gøre, skal placeringen af Hærens Flyvetjeneste revurderes.

Tekst: s-n

Roll Out på E-074 og ET-626



Flyvestation Skrydstrup 24. juni. I går blev de prøvelføjte og i dag er der Roll Out på de to 'amerikanere'. Det vil sige to af de fire gamle F-16 fly flyvevåbnet sidste år købte i USA, og som skulle have været sat i stand af Hovedværksted Aalborg. Der var tidspresset på grund af MLU (Midlife Update) (Middellevetidsforlængelse) så stort, at flyene i dag fortsat ville have stået på jorden, hvis ikke daværende chef for Materielafdelingen på Flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant, nu oberst, Søren Falk-Portved, havde tilbudt Flyvematerielkommandoen, at den opgave kunne Materielafdelingen på Skrydstrup løfte. (Se FLYNYT nr. 1-1998 siderne 7-9).

Dengang forventede man, at arbejdet pr. fly ville tage 5.000 mandtimer. Lederen af Flyværkstedet, major C.C. Struck sagde i sin tale under Roll Out, -Vi planlagde med 5.000 timer, men i har klaret det på ca. 4.000. Det er flot, og samtidig har I vist, at vi er troværdige partnere i produktionen af flyvetid på F-16.

Ingeniør Peter Stæhr, Flyvematerielkommandoen F-16 Sektion, sagde i sin tale, at han var imponeret over det udførte arbejde, - Det er med de to fly, som med børn, nu flytter de hjemmefra. Men, de vil fra tid til anden vende tilbage til hjemmet. Han overrakte major C.C. Struck en model af E-074. Doklederne, sergent

Teknikerne fra Flyvestation Skrydstrups Flyværksted betragter vel udført værk. (foto s-n).

Børge Jensen, DOK 4, og sergent Mikkell Møller, DOK 8, fik hver overrakt et indrammet stykke papir med følgende tekst:

Anerkendelse, givet til personalet i Flyvestation Skrydstrups Flyværksted, DOK 4 (DOK 8) som udtryk for påskønnelse af et flot og veludført renoveringsarbejde på F-16/A (F-16/B) halenummer E-074 (ET-626) af Flyvematerielkommandoen F-16 Sektion. Underskrevet Peter Stæhr. De i parentes nævnte tal dækker samme anerkendelse til DOK 8.

Begivenhedens betydning blev understreget af, at Flyvertaktisk Kommando var repræsenteret ved chefen for Logistikdivisionen, oberst P. Adser-Larsen og chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst A.R. Petersen (RIP) samt chefen for Materielafdelingen flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant H. Münter.

Tekst: s-n

Uenighed om udviklingen af 'Fremtidens Stor Fly' (FLA)

Den russisk byggede An-70, som forbundskansler Helmut Kohl har bedt om, at man ser nærmere på.

Formålet er, at der, måske, indledes et samarbejde om at færdigudvikle flyet, som en erstatning for den vesteuropæiske FLA (Future Large Aircraft), som er under udvikling. (foto s-n)



Den tyske forbundskansler Helmut Kohl har bragt knas i udviklingen af Future Large Aircraft (FLA) (Fremtiden store (militære) transportfly). Flyet, hvis specifikationer i 1996 blev udarbejdet af de tyske og franske stabschefer i European Staff Requirement (ESR) (Se FLYnyt nr. 1-1997 side 52-54), er kommet i modvind. Problemerne er opstået fordi Helmut Kohl har udtrykt ønsket om, at man ser nærmere på russernes tilbud om samarbejde om udviklingen af Antonov An-70, som blev vist på Internationales Luft- und Raumfahrtausstellung '98 (ILA '98) i Berlin i maj måned.

Grunden til Kansler Kohls ønske skal findes i et brev han sidste år modtog fra den russiske

præsident Jeltsin, som opfordrede til et samarbejde om udviklingen af flyet. En anden grund skal findes i prismsforskellen. På ILA '98 sagde præsidenten for An-70 konsortiet, Vasilyevich Balabuev, at en 'vestpræget' An-70 ville kunne leveres for mellem \$60 og \$70 millioner. Hvilket skal sammenlignes med en beregnet pris på ca. \$75 millioner for et FLA. Hertil skal lægges det tyske ønske om at inddrage Rusland og Ukraine i et samarbejde med Vesteuropa.

Airbus Industrie, som er dybt involveret i udviklingen af FLA har fastslået, at An-70 skal bygges kraftigt om for at imødekomme ESR.

Flymotorfabrikkerne MTU i

Tyskland, Snecma i Frankrig, FiatAvio i Italien og ITP i Spanien viste på ILS '98 en mock-up af deres nye motor M138, som er udviklet til at monteres på den nye europæiske FLA. Den er verdens kraftigste turboprop motor med en ydelse på 7,087 kW. (9.503 hp.). Motoren trækker på en ottebladet propel. Af hensyn til driftsikkerheden er der primært anvendt afprøvet teknologi. En talsmand for producenterne fortæller, at motoren kan monteres i An-70. Fremtiden vil vise, om FLA ender som en An-70 med europæiske motorer og avionics og russisk stel.

Tekst: s-n

60 år siden Supermarine Spitfire kom i tjeneste ved RAF

I år er det 60 år siden det klassiske symbol på Royal Air Force (RAF), Supermarine Spitfire kom i tjeneste ved RAF. Det var i en periode, hvor usikkerheden i Europa var udtalt. Den sandsyn-

lige modstander, Tyskland, var i fuld gang med at opruste sit Luftwaffe.

I dagene 2. og 3. maj i anledning af jubilæet holdt Imperial War Museum 'Spitfire træf' på

RAF (Flyvestation) Duxford ved Cambridge. 26.000 besøgte RAF Duxford den weekend for at se på 22 udstillede Supermarine Spitfires.

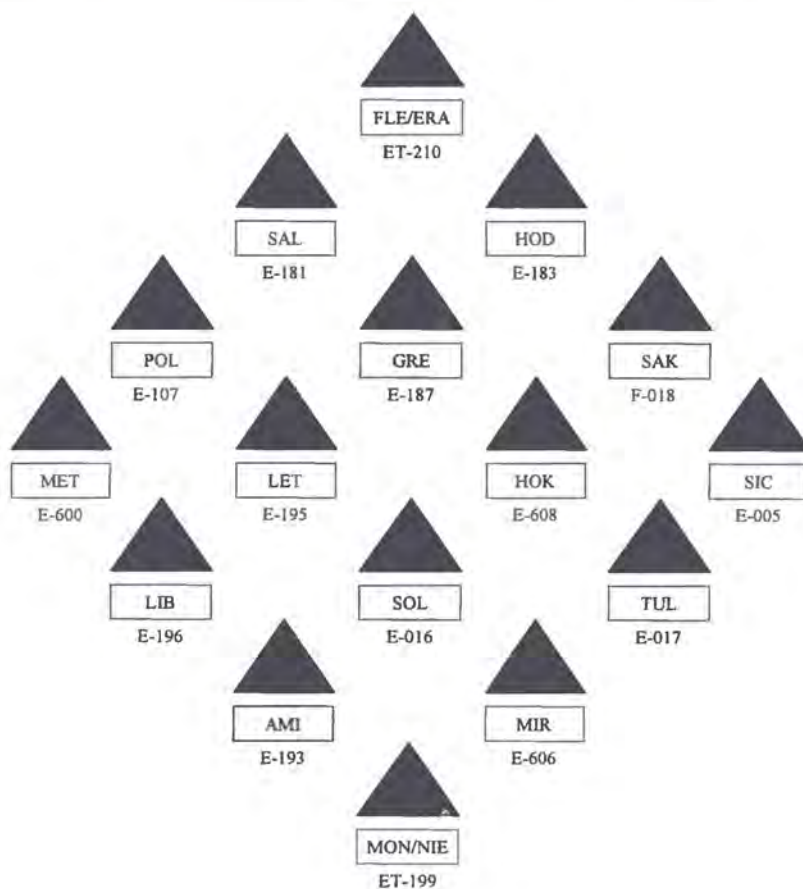
Tekst: s-n

Broflyvningen ved indvielse af Storebæltsbroen

Flyvevåbnets bidrag til indvielse af Storebæltsbroen søndag den 14. juni var imponerende. 16 F-16 Fighting Falcon i diamantformation gjorde et passende indtryk på deltagere og tilskuere. Selv Danmarks Radios TV1 ofrede adskillige sekunder på formationen, hvad der senere gentog sig på TV2. Formationen, der var sammensat af otte fly fra Flyvestation Skrydstrup og otte fra Flyvestation Aalborg blev anført af chefen for Operationsafdelingen på Flyvestation Skrydstrup, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) med premierløjtnant A.R. Christensen (ERA), Stationsfligten (SNF) Flyvestation Skrydstrup (FSNSKP) i bagsædet. De øvrige deltagere i formationsflyvningen fremgår af grafikken, hvor halenumrene på flyene kan læses. Af hensyn til dem, som ikke kender piloterne trebogstavssnavne er de følgende:

SAC, premierløjtnant (PL) L.C. Madsen, SNF FSNSKP, POL, PL O.T. Petersen, Eskadrille (ESK) 723, MET, PL T.M. Christensen, ESK723, HOD, major J.R. Herod, ESK730, GRE, PL S.H. Lorentzen, SNF FSNSKP, LET, PL R. Strehle, ESK726, LIB, PL M.M. Balle, ESK726, SAK, PL K. Soelmark, ESK723, HOK, PL, H.K. Skovmose, ESK723, SOL, kaptajn (KN) O. Jepsen, ESK730, AMI, KN M.AA. Friis, Flyvertaktisk Kommando, SIC, KN M.M. Petersen, ESK723, TUL, oberst og chef for Flyvestation Aalborg, K. Schultz, MIR, PL C.C. Rasmussen, ESK727, MON PL M.L. Andersen, ESK730, NIE, PL N.M. Andersen, Operationsafdelingen FSNSKP.

De 16 F-16 plus to ekstraflly (spares) joined up (samledes) i formationen nede over Smålandsfarvandet. Herfra gik turen op mod Slagelse, hvorfra kursen blev sat så man fløj langs med den nye bro fra øst mod vest. Over



Line-up til overflyvning af den nye Storebæltsbro og Åbent Hus på Værløse.
(Kilde Operationsafdelingen, Flyvestation Skrydstrup).

Sprogø blev kursen sat mod Røsnæs. Da alting syntes at fungere efter hensigten, forlod de to 'spars' formationen og fløj hjem, medens denne fortsatte mod Flyvestation Værløse, hvor der var Åbent Hus.

-Hvordan holder man styr på så mange fly på een gang, spurgte vi FLE?

-Det er ikke så vanskeligt, siger han. -Selv om piloterne kun havde de fem minutter det tager fra Smålandsfarvandet op til Sla-

gelse, til at øve sig i, så synes jeg selv, at formationen så ganske flot ud. Han fortalte i den forbindelse, at søværnets patruljefartøj P-561, Skaden, under kommando af kaptajn løjtnant Michaelsen, under formationsflyvningen fungerede som relæstation for formationens radiotrafik. -Vi fik en fin service fra Søværnet, sagde FLE, og tilføjede, Skaden er i øvrigt et Standard Flex skib af Flyvefisker-klassen.

Tekst: s-n

Eskadrille 721

Første Challenger 604 leveret

Af seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto, Allan Kristiansen,
Fototjenesten, Flyvestation
Værløse.

Den 1. juli modtog Eskadrille 721 den første af tre Bombardier CL 604 Challenger, let transportfly. Det skete på én af de få dage i sommer, hvor solen skinnede ned gennem cumulus-skyerne.

Det første af tre bestilte Bombardier CL 604 Challenger fly blev den 1. juli leveret af Bombardier til Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse. På den sidste del af flyvningen ind til Flyvestation Værløse blev CL 604'eren eskorteret af to F-16 Fighting Falcon.

Flyet blev modtaget af blandt andet stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst J.F. Autzen (FRI), chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor V.D. Nielsen. Den nyudnævnte chef for Flyvestation Værløse, oberst Svend Hjort (JOS) fik med flyets ankomst sin første officielle optræden. Det bestod i at modtage den messingnøgle til flyet, som ingeniør Ole Christoffersen, fra Flyvematerielkommandoens Transportflysektion havde med hjem og som gik fra hånd til hånd mellem repræsentanterne for kommandoerne, inden den blev overgivet til Eskadrille 721.

Omskoling

Chefen for Eskadrille 721, major



Eskadrille 721's ny Challenger 604, halenummer C-066, under taxi ind i eskadrilleområdet på Flyvestation Værløse. Sommeren 1998 markerede sig igen ved, at der just var faldet en regnbyge

T.T. Hansen (HUA), siger til FLYNYT, at i første omgang skal der omskoles to besætninger til flyet. -Det går planmæssigt med omskolingerne, siger han, og vi regner med, at være færdig til 1. september. Lige nu kan vi ikke bruge flyet til meget andet en VIP-transport og transport af en patient, der ikke er alt for syg samt eventuelle observationsopgaver. Han begrundet det med, at der intet udstyr er i flyet. - Halenummer C-066 er et leaset fly, som vi skal af med om et år,

hvor det nye fly, halenummer C-080 erstatter det. C-080 er monteret med det nødvendige udstyr til firskeriovervågning og de øvrige opgaver.

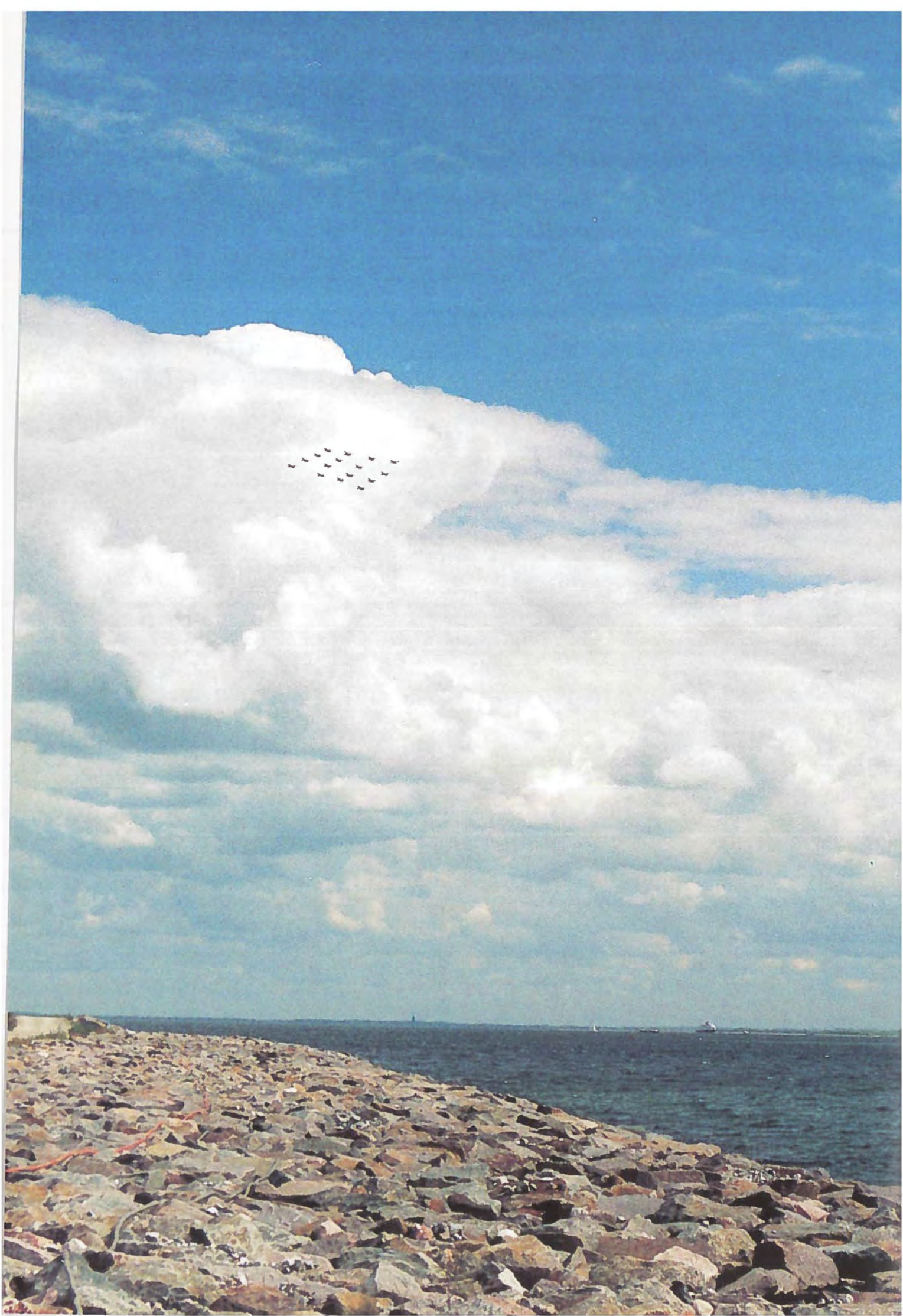
Forsvarskommissionen

Den 19. august blev flyet præsenteret for Forsvarskommissionen på Flyvestation Skrydstrup og i perioden fra den 7. til 13. september blev flyet præsenteret på Farnborough Air Show vest for London.

Chefskifte



1. juli tiltrådte oberst Svend Hjort (JOS) stillingen som chef for Flyvestation Værløse. Svend Hjort afløste oberst Poul Bauer-Jensen (PEN), der gik på pension. (Foto Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).



FLYNYT

NR. 5 DECEMBER 1998



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør
Anker Petersen
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
97 62 49 50, lokal 5701

Seniorsergent, redaktør
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 55 11, lokal 7999
21 27 27 73 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk

POSTADRESSE:

FLYnyt
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

Flyvevåbnets Specialskole,
Produktionselementet
Jonstrupvej 240
2750 Ballerup
44 89 36 50

Deadline for indsendelse af
artikler til næste nummer af
FLYnyt er: 15. januar 1999.

FLYnyt fordeles til militære
tjenestesteder, biblioteker,
dagblads- og tidsskrift-
redaktioner.

FORSIDEBILLEDET:

Det er ikke hverdagskost, at der
tilgår flyvevåbnet en ny flytype.
Her har major O.K. Træholt (KOL)
Eskadrille 726, Flyvestation
Aalborg, med sin fotopod fanget
flyvevåbnets nye Challenger 604,
halenummer C-066 på vej ind
mod Flyvestation Værløse.
Behørigt ledsaget af to F-16
Fighting Falcon.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

En oplevelse jeg aldrig vil glemme	3
Der er svært at sige farvel tre gange	6
Vi er stolte af jer	8
Kosovokrisen i datoer	12
Open Skies fly passerede Danmark	14
Forsvarskommissionen på besøg hos flyvevåbnet	15
NATO's Militærkomite på besøg på Flyvestation Karup	19
Nyt fly til fiskeriinspektion og transport af personel	20
Var det ikke en T-bird?	22
Europamester i militær 5-kamp	24
Danske piloter uddannes i Canada	25
De vander startbanen - det er fast arbejde	29
Bøger på vej	31
Man er kommet på plads	32
Hundredage på Flyvestation Bornholm	34
Er angrebsfly uden piloter fremtiden	36
Verdensmarkedet for fly og våben	39
JEG - EN DRAKEN, A-002s Erindringer ..	42
Da de gamle mather mødtes	43
Sjældent flyverjubilæum	44
Der var trængsel på 'Vejle Stadion'	46
Træningsfly trænges i luftrummet	48
Vi anmelder	49
Rygende bomber på startbanen	50
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND .52-62	

Flyvestation Vandel oplagsplads for Danmarks Flymuseum	52
Den kan løfte en F-16	52
Fejl tolereres ikke	53
Kadetter på fodtur	53
Er 'Fremtidens Store Militære Transportfly' på vej til 'at styrte ned'	54
C-130J Hercules godkendt af de amerikanske luftfartsmyndigheder	54
Skal forsvarets helikopterstruktur ændres	55
Ex. Royal Danish Airforce halenummer AT-156 havareret i USA	55
US Air Force 52 nd Fighter Wing vandt flyvesikkerhedspokal	56
Draken team Karup	56
Eurofighter 2000 - Afkastning af 1000 liter brændstoftank	57
Hjelmonteret sigtesystem til danske F-16	57
Der flyves i weekenden	58
Det går langsomt med moderniseringen af MiG-29 SMT	58
C-130J Hercules leveret til Boscombe Down	59
Boeing C-17 Globemaster III til RAF?	59
Topmålet af dovenskab - eller?	60
Ballonjagt i Nordatlanten	61
Ny udgave af 'Fakta om Forsvaret'	61
Den første reservepilot på C-130 Hercules ansat i RAF	61
Forslag om opdatering af C-5A Galaxy ...	62

Chefen for Flyvertaktisk Kommando

En oplevelse jeg aldrig vil glemme

Flyvevåbnet har lige nu en del af sin mest kampklare enhed, Eskadrille 730/IRF stående på Flyvestation Grazzanise ved Napoli i Italien. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard har besøgt sine soldater under sydens sol, og siger at enheden er klar til at udføre den pålagte opgave, og at man har fundet sig til rette under de noget anderledes forhold - næsten.

Interview og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen



Generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard da han forlod Eskadrille 730's hangar, hvor han sluttede sin tale med at sige til eskadrillens personel, - Vi stoler på jer. Tag ned og løs opgaven, og kom sikkert hjem. Bag generalmajoreren ses hans adjutant, kaptajn Susan M. Olsen.

Fredag den 23. november 1998. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard var én af de første til at besøge sine soldater i Eskadrille 730/IRF ganske få dage efter de var deployeret til Flyvestation Grazzanise ved Napoli i Italien. Vi spurgte, -Hvordan oplevede du besøget?

-Jeg oplevede det som et godt besøg. Et besøg som satte billeder på hvad det er for et område de skal operere fra? Hvilket er væsentligt i forhold til de operationer, de eventuelt skal gennemføre. Han var meget tilfreds med at møde personellet, som var tilfredse med den måde tingene var faldet på plads. Rosgaard lagde ikke skjul på, at der var dog stadig nogle småting som skulle falde på plads, både inden for deta-

chementet og i relation til den italienske værtsbase.

-Hvilke småting?

-Det drejede sig dels op opholdet på basen og dels omkring forplejningen. Det italienske mønster for den slags, forklarede Rosgaard, falder ikke helt ind i det mønster vi har i Danmark. Det var stationschefen meget opmærksom på, og jeg har ikke hørt mere til sagen, så jeg betragter sagen som løst.

Hvor kommer pengene fra

-Flyvevåbnet har været igennem en rabiatsparerunde i sensommeren og efteråret. Hvordan finder man pludselig 23 mio. kr. til at løse denne opgave?

-Dem finder vi ikke selv. Beslutningen træffes politisk. I denne situation er vi embedsmænd, der udfører det arbejde politikerne beder os om. Flyvertaktisk Kommando (FTK) laver sammen med Forsvarskommandoen indstillingen om det mulige bidrag Danmark kan stille med, og hvad det koster. Denne indstilling drøftes i regeringen og i Udenrigspolitisk Nævn, hvor man fik et flertal for at stille den styrke der nu er i Italien. Sagen gik derefter i Folketinget, som vedtog beslutningen om dansk deltagelse i NATO-styrken. I folketingsbeslutningen stod der, at det drejede sig om 115 mand, og at det ville koste 23 mio. kr. for en tre måneders periode, i forhold til beskrivelsen af

opgaven. Der stod også, at et stort forbrug af ammunition og andet større forbrug, ville skulle afholdes her ud over.

-Kunne man forstille sig, at man i stedet pålagde de to andre værn store besparelser for at finde pengene?

-Nej, det kan jeg ikke forestille mig. Der er ikke noget med, at man 'stjæler' fra hinanden. Man må, hvis man konstaterer, at vort internationale engagement bliver dyrere end det beløb, der er afsat, i en dialog om, at få stillet de nødvendige midler til rådighed.

Hvorfor er vi så billige ?

-Pressen undrede sig såre over, at Danmark kunne sende fire plus to reserve F-16 fly og 115 mand til Italien for at løse den samme opgave, som nordmændene skulle bruge 210 mand og 107 mio. kr. for at klare, har du en kommentar til det?

-Her skal man virkelig passe på, siger Rosgaard, der er en stor chance for, at man kommer til at sammenligne æbler og pærer. For det første har nordmændene et helt andet aftalegrundlag for personelsiden, når man taler løn og ydelser under udstationering, hvor nordmændenes er noget anderledes end vores.

-Mere 'forgyldte' i forhold til de danske?

-Det kommer helt an på, hvordan man ser det. Vores ordninger er aftalt mellem personelorganisationerne og staten og forekommer mig rimelige. Man skal i det hele taget meget ned i detaljerne, for at kunne foretage en rimelig sammenligning.

-Ser man på styrketallet, så har vi gjort os vore overvejelser om, hvad der var behov for. Det samme har nordmændene gjort. Jeg skal ikke kommentere den norske struktur, rent militært er der også forskelle mellem os. For eksempel er en stor del af personellet officerer, der er meget færre 'stampersoner' i det norske flyvevåben, om jeg må sige det sådan.

Hvor vi arbejder med flyveroverkonstabler og seniorsergenter, er de tilsvarende grader hos nordmændene ofte premierløjtnanter og kaptajner, hvilket også giver en skævvridning i forhold til løn og ydelser. De er måske også mere specialiserede end vi er. Vi har gennem mange år været tvunget til at tænke rationelt. Vi har været tvunget til at uddanne vores teknikere bredere, end man gør i mange andre lande, hvor man har en snævrere specialisering. Det gør, at vi ikke har brug for så mange mennesker til at løse opgaven. Endelig understreger Rosgaard, at der selvfølgelig vil være divergerende opfattelser i de forskellige lande af, hvad der skal til for at løse opgaven.

-Kan det vi sender af sted, løse opgaven? Vi ved, at det vi har sendt af sted kan løse opgaven, siger Rosgaard. Vi vil ofte gerne både gå med livrem og seler, og måske også lige et stykke sejl garn, så vi er helt sikre på, at vi kan løse opgaven under alle mulige forhold. Vi har imidlertid altid tænkt rationelt og funktionelt, og det har vi også gjort her. Omvendt, ville jeg aldrig som chef være gået med til at sende for få at sted med beskeden om, -At nu må I løse opgaven så godt I kan.

Hvor længe skal de blive

-Har du gjort dig nogen overvejelser om, hvor længe personellet skal blive i Italien før de skiftes ud?

-Det vil løbende blive vurderet. Det er politikerne der afgør, som vi har set det, om vi skal indsættes, og hvor længe vi skal være med i operationen.

Rosgaard siger, at skal styrken være der i et halvt år eller mere, så må man vurdere, hvilke områder det er, der skal skiftes ud indenfor. Han siger, der er det problem, at der lige nu er over 400 fly i Italien. Man kan gøre det tankeeksperiment, at lægge et proportionalt tilsvarende antal fly på danske flyvestationer og lade dem

træne dagligt. Han tror, at det ikke vil vare længe, før befolkningen om ikke andet, så ville bede om ro i weekenden. De italienske myndigheder har lagt rammerne for, hvor mange træningsflyvninger der kan gennemføres. Det betyder, at de danske piloter ikke kan træne helt optimalt, og dermed kan blive 'rustne'. Derfor vil man pr. 1. november overveje situationen, og se om det bliver nødvendigt at tage dem hjem for at træne dem op igen, medens andre så må tage derved i mellemtiden. -Vi kan ikke risikere at de skal indsættes, og ikke træningsmæssigt er 'On the Peak' (på toppen), siger han.

Han fortæller, at lige nu har man taget 15 mand fra den Centraliserede Ammunitionstjeneste (CAT) hjem til Danmark. Milosevic fik 10 dage til at tænke sig om i. I den tid flyver flyene ikke med bomber på, og derfor har man taget folkene hjem, så de kan være sammen med deres familie. De har ikke behov for mere træning, men herhjemme er de på et kort beredskab, så de med timers varsel kan være tilbage i Italien. Det betyder, at der hele tiden vil foregå en differentieret udskiftning af personellet bestemt af træningsniveauet, den politisk bestemte opgave og på hvilken plads den enkelte indgår i organisationen.

Om det at sige farvel

-Afskeden med personellet på Flyvestation Skrydstrup var ikke præget af store ord, faner og klingende spil, men foregik meget stilfærdigt, hvordan oplevede du det?

-Jeg vil gerne sige, at det jeg oplevede i hangaren på Flyvestation Skrydstrup, vil jeg aldrig glemme. Det var flyvevåbnet i en nøddeskal. For det første blev der skrevet historie, for det andet var der stillet omkring 120 mennesker op på tre geledder i flyvevåbnets mangeartede funktionspåkledninger, uden hovedbeklædning,

men med den simple og almindelige militære præcision, som sådan noget skal foregå under. Så var der stillet en arbejdsplatform i letmetal, som teknikerne bruger når de arbejder på flyene op, hvorfra jeg kunne tale til detachementets personel. Der er ingen tvivl om, at opgavens alvor og den værdighed, hvorunder det blev afviklet, var flyvevåbnet i en nødsdeskal.

Flyvevåbnet og pressen

-Hvordan oplever du pressens behandling af den militære del af opgaven i Italien?

-Når vi taler om den militære del, så synes jeg, at vi har fået en fair behandling. Rosgaard understreger, at der var nogle 'spilleregler', man skulle have aftalt. Nemlig at personellet ikke ønskede at tale med pressen, og stå frem med navns nævnelse, især ikke piloterne, som måske skal ud i den skarpe ende. Generalmajoren siger, at der var en kort 'indkørings-tid' omkring emnet før pressens repræsentanter forstod dette, og hvad der var mere vigtigt, accepterede og respekterede denne tingenes tilstand, hvad han synes er meget flot. Han understreger, at det har skabt et tillidsforhold mellem pressen, ham selv og personellet, som han er meget glad for. Han understreger, at FTK har valgt at være så åben som overhovedet mulig i forhold til pressen. - Vi ved jo meget vel, at de har deres deadlines, der skal overholdes. Og vi ved også, at gamle nyheder overhovedet ikke interesserer pressen, derfor har vi gjort, hvad vi kunne, for at imødekomme pressens ønsker. Takket være de gode relationer, har flyvevåbnet så også kunne vise danskerne, hvad det er vi blandt andet bruger deres skattepenge til, vel og mærke på en ordentlig og sober måde.

Beredskabet

-Hvordan løser flyvevåbnet opgaven med suverænitetshævdelsen i

dansk luftrum, og luftforsvaret af landet, når en del af flyvevåbnet kampkraft befinder sig 2000 km væk?

-Hvad angår suverænitetshævdelse, er der ingen ændringer. Vi kan levere den 'vare' på suverænitetssiden, som vi normalt leverer, både overvågning og afvisningsberedskabet er intakt. Derimod er det klart, at det påvirker det samlede luftforsvar, at de 115 mand og seks fly er i Italien. Den sikkerhedspolitiske situation gør, at det er fuldt forsvarligt. Skulle den utrolige situation opstå, at der pludselig kom en trussel mod dansk område, ja så vil andre kunne gå ind og fylde 'hullet' op, det er nu engang en del af NATO's koncept, eller vi vil kalde personellet hjem til forsvaret af Danmark.

Men, naturligvis kan det mærkes på den daglige drift, når så mange mennesker er borte fra det daglige arbejde. Det gælder i særdeleshed F-16 pilotomskoling, som nu fylder en endnu højere del i den hjemlige hverdag.

Lufttransport

-Flyvevåbnet har tre C-130 transportfly, men for tiden kun et fly, der kan flyve. Er der ingen der endnu har forstået værdien af militær lufttransport?

-Jo, det er der nogen der forstår. Læser man rapporten om udviklingen af forsvarets materiel i fremtiden, så er der peget på, at der er behov for en til to C-130 transportfly. Rapporten er støttedokument til Forsvarskommissionens arbejde, og deres rapport vil givet være basis for det kommende forsvarsforlig, så man kender problemstillingen.

Rosgaard siger, at flyvevåbnet selvfølgelig er sårbar med kun tre transportfly. Ikke mindst når flyene tages ud til modifikation, eller hvis der sker et uheld, som det der skete for nylig, hvor en C-130 Hercules måtte lave en sikkerhedslanding i Frankfurt. Dette fly er hjemme nu, og så snart

man har de nødvendige reservedele, vil der blive arbejdet nat og dag på at gøre det flyveklar igen.

Generalmajoren gør opmærksom på, at flyvevåbnet også har kunnet løfte en del gods og passagerer til Italien med Challenger 604 og Gulfstream III. Han understreger her den store indsats personellet i Eskadrille 721 har gjort, for at få operationen til at lykkes. Og han fortsætter, - Når vi skal sende Eskadrille 730/IRF ud, er det som om Eskadrille 721's indsats engang imellem træder lidt i baggrunden. Der er som om eskadrillen bliver en smule overset. Det var vel det samme der skete under operationerne i Sarajevo i sin tid. Der var meget fokus på, hvem der skulle derned, men hvem var det der fløj ind og støttede operationen? spørger Rosgaard, -Det var Eskadrille 721, under ind imellem vanskelige forhold. Jeg vil gerne understrege fortsætter han, at personellet i Eskadrille 721, med det materiel de har til rådighed, har ydet en kæmpeindsats i forbindelse med at vi skulle flytte Eskadrille 730/IRF til Italien. Deres vilkår har været vanskelige, men de har løst opgaven perfekt.

-Flysituationen ved Eskadrille 721, kunne vel være endt i, at flyvevåbnet skulle have været ud at leje C-130 hos enten svenskerne eller nordmændene?

-Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi i planlægningsfasen gjorde os mange tanker om, hvad vi skulle, hvis det sidste fly brød ned. Deri indgik både leje af civile fly, men også muligheden for hjælp fra Norge og andre nationer, slutter generalmajor K.E. Rosgaard samtalen. □

Der er svært at sige farvel fire gange

Mandag den 13. oktober sidst på eftermiddagen kom ordren til at Eskadrille 730/IFR skulle af sted til Italien. Flyvevåbnets chefer holdt møde på Flyvestation Skrydstrup. Eskadrillens personel var i beredskab, så da ordren kom, var det kun et spørgsmål om timer før det første hold afgik med en Gulfstream GIII til Italien.



Holdet der skal med Gulfstream GIII i færd med at læsse kuffertene på folkevognen. Der er mindre end et kvarter til afgang.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Mandag den 13. oktober 1998. De sidste 14 dage havde ledelsen på Flyvestation Skrydstrup og i Flyvertaktisk Kommando ikke beskæftiget sig med andet end at planlægge af-

gangen af de seks F-16A Fighting Falcon til flyvestation Grazzanise ved Napoli i Italien. Der blev indhentet diplomatisk clearance, så flyene kunne flyve igennem de forskellige landes luftrum. Det samme gjaldt for de transporter der skulle foregå ad landevejen. Den italienske regeringskrise midt i forberedelserne gjorde ikke tingene lettere, men det gik.

Her mandag aften ved 19-tiden

summede hele eskadrilleområdet af liv. Stemningen var rolig og professionel. Ikke mindst det faktum, at den serbiske ministerpræsident Slobodan Milosovic var gået ind på den amerikanske forhandler Richard Holbrooke's krav gjorde sit til, at stemningen var god. Som operationsofficeren ved Flyvestation Skrydstrup, major Kaj Thomsen (TOM) sagde, -Det trøster mig at vide, at de ikke skal ned og i kamp, og tilføjede så eftertænksomt, -I første omgang, man ved jo aldrig, hvad serberne finder på.

Svært at sige farvel

Lisbeth, som skulle med 'løftet' (flyvning til Italien) med C-130 Hercules klokken et om natten sagde til FLYNYT, -Det er en hel lettelse, at vi nu skal af sted. Jeg har sagt farvel til min datter på seks år fire gange nu, det var ved at blive lidt svært.

Efterhånden samledes alle deltagere i eskadrillens hangar. Det var symptomatisk for stemningen, da chefen for eskadrille 730/IRF, major Max Wilhelmsen (MAX) klatrede op på et af arbejdsplatformene og råbte ud over forsamlingen, -Må jeg bede om, at man træder an på tre geledder. Den store klump af mennesker forerede derefter tre geledder. Der blev rettet ind til højre, og kort efter kommanderet ret, og se til venstre. Ind ad døren kom chefen for Flyvetaktisk Kommando, general-

major Kurt Ebbe Rosgaard og chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst Arne Richard Pedersen (RIP). MAX meldte styrken af til generalmajoren, som derefter i en kort tale til personalet blandt andet sagde, -Dansk sikkerhedspolitik følger ikke længere Danmarks grænser. De sikkerhedspolitiske grænser er rykket længere væk. Den danske regering kan ikke acceptere det der foregår i Kosovo, hvor nødhjælp ikke kan nå frem og befolkningen forfølges af de serbiske styrker. Det er derfor en historisk beslutning regeringen i dag har truffet, hvor man har besluttet at sende Eskadrille 730 af sted i IFR-rollen. Generalmajoren nævnte, at der i et værk om mindedage i dansk militærflyvnings historie står, at den 13. oktober 1936 foretog fly fra Søværnets Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper for første gang bombekast mod et skib i Fakse bugt. - Det synes jeg er tankevækkende i forhold til den opgave I er blevet pålagt, hvor det i yderste konsekvens kan komme til kamp.

Generalen understregede, at hele flyvevåbnet står bag den udsendte enhed både moralsk og med støtte af det bedste materiel der kan mønstres. Han sluttede med at sige, -De fleste af jer, vil komme til at operere i fredelige omgivelser. For flyene gælder det, at de kan blive sat ind, hvor miljøet bliver skarpt og med de risici det indebærer, også de ultimative risici.

Han sluttede med at sige, -Jeg skal overbringe en personlig hilsen fra forsvarschefen. Vi stoler på jer. Tag ned og løs opgaven, og kom sikkert hjem.

Klar til afgang

MAX klatrede igen op på arbejdsplatformen for at meddele, - GIII'eren starter om et kvarter mod Italien. Navnene på dem der

skal med flyet vil blive råbt om lidt, også selv om I godt ved, hvem det er. C-130'eren starter klokken 2030 og F-16 flyver klokken 2115, alt sammen lokal tid. At de først starter 2115 skyldes, at GIII'eren skal nå at lande inden F-16 kommer. Der skal være nogen til at tage imod dem. Der gik dog ikke lang tid før der kom meddelelse om, at C-130'eren først skulle starte klokken et. Det kom heller ikke til at passe. Pludselig opstod der mulighed for at få en 'slot-tid' - plads i luftvejen ned over Europa til Grazzanise - en time før tidligere meddelt, hvilket blev udnyttet og klokken 0003 var første C-130 flyvning på vej.

Holdet af teknikere, som skulle ned for at modtage F-16 flyene, begav sig ud mod GIII'eren. Der er, trods lys i hangarer og shelters, meget mørkt i et eskadrilleområde klokke otte om aftenen i oktober. De først regndråber fra en indkommende varmfront begyndte at falde. Flyet holdt ned ved hydranten (tankanlægget). Der var lys i kabinen og tappen op til flyet var illumineret. Et venligt besætningsmedlem tændt flyets landingsprojektør, det hjalp lidt på orienteringsevnen. Da han slukkede det igen var natteblindheden næsten total. Motorerne blev startet, og kort efter rullede GIII'eren ud til start, klokken var præcis 2011, da hjulene slap banen.

Pressen

I samme sekund Udenrigspolitisk



Farvel Danmark! Ingen kunne sige, hvornår personalet vil vende tilbage til Flyvestation Skrydstrup.

Nævns beslutning var kendt, strømmede journalister fra hele landet mod Flyvestation Skrydstrup. Da vi passerede ind gennem vagten klokken lidt før 19, holdt pressens køretøjer i lange rækker. Utålmodigheden for at komme ind at lave billeder og interviews hang tyk i luften. Seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen havde opgaven som presseofficer, og han holdt med venlig fast og venlig hånd styr på 'troppe'.

Kort før klokken 21 gik de seks piloter ud til deres fly. Pressen havde fået lov at følge et af flyene under klargøringen. Aftalen var, at der ikke måtte tages billeder af piloten før han havde fået hjelm og iltmaske på. Aftalen var også, at personalet ikke ville tale med pressen.

I shelter 73 blev der fotograferet på livet løs. Teknikeren gav tegn til, at man var ved at være klar til at starte flyet op. Alle blev sendt ud i græsset på den anden side af platformen. Motoren startede med den sædvanlige hvinen, som er så kendetegnende for F-16. Det gjor-



Pressen har forladt shelter 73. Piloten er i fuld gang med sit cockpitcheck, larmen fra flyet er infernalsk. Regnen er taget til og fotograferne venter kun på at flyet skal rulle ud, så de kan få de sidste billeder og komme i tørvejr.

de godt at få ørepropperne i. Udefra kunne pressens repræsentanter følge pilotens cockpitcheck når rotorfladerne bevægede, lys blev tændt og slukket og motoren løb op og ned i omdrejninger.

Tom stod i døren ind til shelteren. Hans lyttede koncentreret til motorens lyd og fulgt rotorfladernes bevægelser. Man kunne næsten se på ham, at han tænkte, -Bare nu teknikken ikke svigter. Det gjorde den ikke. Alle flyene kom af sted til tiden og uden fejl. Det havde der været arbejdet på i uger at undgå. Håndværket havde virket. Flyet rullede ud af shelteren. Holdt et kort øjeblik foran pressefotografer, der efter-

hånden dyngvåde af den tiltagende regn, fik deres billeder.

Afgang

Klokken 2120 lokal tid. Det sædvanlige brøl ude i mørket fortalte, at flyene var på vej. Det forsvandt hurtigt i de lave skyer. De var på vej mod sydens sol og varmen. Pressens repræsentanter måtte koncentrere sig om at få varmen og blive tørre igen.

C-130'eren afgang var blevet udsat til klokken et. Der blev delt madpakker ud til dem der måtte vente på at komme af sted. Det hold der skulle med løft nummer to tirsdag, blev sendt hjem i seng,

og fik besked på at møde næste morgen til normal arbejdstids begyndelse.

Der begyndte at blive tomt i eskadrilleområdet. De 28 lastvognstræk som skulle flytte eskadrillens materiel de 2400 km til basen i Italien kom alle steder fra. Nu begyndte de at koble anhængerne på og inden længe var de også på vej.

At sende danske soldater ud til noget, der kan ende i krigshandlinger foregår ikke med flyvende faner, flammende taler og gjaldene trompeter, men med den eftertænksomhed, som den alvorlige opgave maner til. □

Flyvestation Skrydstrup

Vi er stolte af jer

Myrderierne blandt de etniske albanere i den serbiske provins Kosovo har stået på i måneder. Nu er NATO og USA nået til det stadium i udviklingen, hvor man ikke længere ville acceptere det serbiske politi- og militærstyrkers fremfærd. Denne beslutning blev støttet af den danske regering og et flertal i Folketinget. NATO's trussel om at sætte flystyrker ind var i hele perioden blevet fulgt tæt af personalet i Eskadrille 730/IRF, og af støttepersonalet rundt om i flyvevåbnet.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Skrydstrup den 3. oktober. Forsvarsminister Hans Hækkerup (S) havde bedt om at møde det personel, der i givet fald skal af sted for at deltage i NATO's flyangreb på de serbiske politi- og militærstyrker i den serbiske provins Kosovo. Ved middagstid blev der afholdt en stående buffet i cafeteriet på Flyvestation Skrydstrup, hvor ministeren holdt en kort tale til de ca. 125 deltagere i mødet. Her gav han blandt andet gav udtryk for, at regeringen er stolte af det personel, der uden at kny har sagt ja til at løse opgaven.

Efter talen tog ministeren sig tid til at tale med mange af deltagerne, og forhørte sig om den enkelte følelser ved at deltage i opgaven.

Med til mødet var også stabschefen i Forsvarskommandoen generaløjntant O-H. G. Hoff, chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, stabschefen i Flyvertaktisk Kommando F. Autzen (FRI) og chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst A.R. Pedersen (RIP). Efter mødet var der møde i det lokale samarbejdsudvalg, hvor emnet var, -En eventuel udrykning af dele af IRF Immediate Reaction Force (Den umiddelbare udrykningsstyrke). Dele ville i

Forsvarsministeren var meget interesseret i at høre om, hvilke våben eskadrillen planlagde at bringe med til, måske, Italien. Her ser han, th., på en laserstyret 500 pounds bombe, en GBU 12, sammen med fra h. chefen for Eskadrille 730/IRF Max Wilhelmsen, og næsten gemt, chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard. Pressefotografene havde i øvrigt en travl dag.

dette tilfælde sige fire F-16 fly, plus to reservefly. Med piloter, teknikere, forsynings-, vagt, administrations- og ammunitionsfolk, i alt omkring 120 mand.

Vi er klar

Ude i Eskadrille 730 talte vi med flere af folkene. Alle som én gav udtryk for, at de var klar til at tage af sted. Der lød udsagn som, -Det har vi efterhånden prøvet så mange gange før. -Nej, der er ingen panik iblandt os, vi ved, hvad det drejer sig om.

Man fortalte os, at én af grundene til, at man var klar, var, at der allerede er opbygget et, som det blev kaldt 'Kone-netværk'. Det vil sige, at alle eskadrillens med-



lemmers koner kender hinanden. De kan hente både moralsk og praktisk støtte hos hinanden. Netværket blev skabt for flere år siden, af den daværende eskadrillechef, major G.T. Brødsgårds kone Maja. Hun så nødvendigheden af, at 'hjemmefronten' holdt sammen. Flere af samtalepartnere lagde stor vægt på dette netværk. -Det er ikke bare en sikker-



Hvorhen forsvarsministeren, midt i billedet, bevægede sig, var han omgivet af 15-20 pressefolk. Her er han på vej ud af shelteren. Det i bedste forstand åbne pressemøde blev ledet med fast hånd af, th. for ministeren, seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen, der venligt med bestemt passede på, at tiderne blev overholdt.

hed for vore koner og kærester, forklarede de. Det er sandelig lige så stor en sikkerhed for os, der måske sider flere tusind kilometer væk, og ikke kan hjælpe, hvis der er hjælp behov.

-Vi har jo hele tidens vidst, at dette kunne blive alvor, lød udsagnet. -De fleste har da også afklaret forholdet med hjemmefronten. Desværre er der enkelte, som ikke har det helt på plads, og de kan risikere at få det svært. Det har dog ikke smittet af på tilslutningen til at deltage. Ingen har endnu sagt nej, når hans navn har været på listen.

Man kan ikke undgå at få et indtryk af et sammenhold og en eskadrilleånd af en meget høj standard. En holdning, der også holder, når man taler med folk på tomandshånd.

Man er ikke bare klar til at tage af sted på det psykologiske og træningsmæssige plan. Ingen gjorde en dyd af at skjule, at udviklingen den sidste uges tid, havde fået flere til at påbegynde planlægningen eller klargøringen af, hvad netop den del af eskadrillen havde ansvaret for. -Vi gider ikke blive taget med bukserne nede om

hælene, når ordren til at tage af sted kommer, var forklaringen.

Presseopbud

Denne lørdag eftermiddag var der et presseopbud på Flyvestation Skrydstrup, der sagde spar to til, hvad en pressemeddelelse fra Flyvertaktisk Kommando ellers kan udløse. Så at sige hele den danske verdenspresse var på benene.

Det var en meget tålmodig forsvarsminister, der med et flertal i Folketingets udenrigspolitiske nævn i ryggen, svarede på stort set de samme spørgsmål fra tre forskellige fjernsynsstationer.

Forsvarsministeren gentog flere gange, at man ikke længere ville finde sig i serbernes brud på menneskerettighederne. -Hvorfor denne ændring? ville en journalist vide, -Tidligere var man jo betydelig mere bekymret med at gribe ind med militære midler. Ministeren mente ikke at have sagt nej tidligere, og tilføjede, -Der er nogle, der har haft et større forbehold, men lige nu tegner der sig et bredt flertal i Folketinget.

Om det overhovedet at deltage sagde forsvarsministeren, -Vi op-

stiller nu en troværdig trussel, 442 kampfly. Det gør vi for at vise serbernes præsident Slobodan Milosovic, at vi mener truslen om eventuelle bombninger alvorligt. På spørgsmålet om, hvad man ville gøre, hvis Milosovic fortsætter, på trods af bombningerne, svarede ministeren, at det var der endnu ikke taget stilling til.

Tavshed

Det personel, der er udpeget til at deltage i operationen, havde givet udtryk for, at de ikke ønskede at tale med pressen og på den måde få deres navne offentliggjort. Seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen, sagde om denne selvvalgte tavshed. -Vi kan ved et uheld komme til at ramme civile mål. Hvad ingen håber sker. Hvis det sker, er der ingen grund til, at man kan rette et slag mod den enkelte familie. -Frygter I terrorhandlinger? -I denne verden kan intet udelukkes, heller ikke den slags.

Opgaven

Om selve opgaven i Kosovo sagde ministeren, at det bliver den operative chef, som kommer til at bestemme, hvad de danske fly skal udføre af opgaver.

På spørgsmålet, om personellet nu også kan det, svarede generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, at piloterne har den nødvendige uddannelse til at gennemføre de opgaver, man har sagt de kan. Opgaverne kan være både luftforsvar (Air Defence), beskyttelse af andre fly, og angreb mod jordmål (Air to Ground) med bomber. I det sidste tilfælde med 'smarte bomber', som er laserstyrede, og kan ramme mål med stor præcision. Der lægges stor vægt på at undgå tab blandt civilbefolkningen.

Der var stor interesse for, hvor

eskadrillen skal deployere hen, og ministeren gav udtryk for, at Italien var en mulighed.

Fortsat planlægning

Vi talte med chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst A.R. Pedersen efter at forsvarsministeren og pressen havde forladt flyvestationen. Uden at vente på spørgsmålet sagde han, -Ja, vi er klar. Og denne gang betydelig mere end da vi for nogle måneder siden skulle til Villafranca. Vi ved godt, at denne gang er det ikke en øvelse vi skal af sted på, men alvoren er gået op for folk, og alligevel er der ingen der piver, sagde en noget stolt stationschef.

Han fortsatte med at omtale planerne for, hvorledes får vi folk udskiftet efter en periode, hvor lang skal perioden være? Han nævnte tallet tre måneder som en mulighed, og tilføjede, at det er noget der skal drøftes med Flyvertaktisk Kommando. Det blev til mange tanker om personellens velfærd på udstationeringsstedet, og om, hvorledes man holder familierne underrettet om, hvordan mænd, koner eller kærester har det, der hvor de er. Om tilrettelæggelse af informationsaftener for den anden halvdel af familien. Hertil kommer så alt det praktiske med genforsyning af eskadrillen med alt fra våben til wc-papir. Nok har man planer, og nok har

man været på øvelser i en periode. Denne gang skal tankerne, måske, dække en længere periode.

Alle var overbeviste om, at eskadrillen skulle af sted. Forsvarsministeren sagde, at han forventede, at sagen kom op i folketinget den efterfølgende torsdag, og at der ville være et bredt flertal, der gik ind for at deltage i opgaven. □



Her får forsvarsministeren en kort forklaring om pilotens arbejdsplads og lidt om, hvordan piloten under flyvningen gennemfører denne HOTAS, Hands on Throttle and Stick (hænderne på gashåndtag og pinden), så han kan rette sin opmærksomhed mod at gennemføre missionen.

Kosovokrisen i datoer

Hvis NATO beslutter sig for at angribe serberne, vil det være første gang siden 1864, at danske soldater, på regeringens ordre, retter deres våben mod andre mennesker i krigshandlinger. F-16 piloterne vil, hvis det kommer dertil, være helt fremme i forreste linie, hvor deres våben vil være rettet mod serberne, hvis skæbne deres regering selv har bestemt.

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Efter forsvarsminister Hans Hækkerups besøg på Flyvestation Skrydstrup lørdag den 3. oktober, kunne personellet ved Eskadrille 730/IRF kun vente på, at det forventede flertal i Folketinget ville vedtage, at et detachement af eskadrillen skulle af sted.

Onsdag den 23. september. FN Sikkerhedsråd vedtager resolution nr. 1199 om serbisk tilbagetrækning fra Kosovo.

Torsdag den 24. september. NATO's forsvarsministre besluttede at SACEUR skulle udsende Activation Warning vedr. planlægning af indsættelse af luftstyrker i Operation Allied Force (Operation Allierede Styrker).

Onsdag den 30. september. Flyvevåbnets chefer udpeger det personel, der i givet fald skal afgives til Eskadrille 730/IRF.

Torsdag den 1. oktober. Regeringen beslutter, at Danmark skal deltage i et eventuelt angreb mod serberne.

Lørdag den 3. oktober. Forsvars-

minister Hans Hækkerup besøger eskadrille 730/IRF og holder møde med personellet.

Søndag den 4. oktober. Flyvertaktisk Kommando (FTK) udsendte operationsordre og beordrede Prepare to deploy (forbered flytning af styrker) til Flyvestationerne Skrydstrup og Værløse.

Mandag den 5. oktober. FTK afsendte Survey Team (opklaringshold) til Flyvestation Grazzanise ved Napoli, og forbindelsesofficer til CAOC5, Vicenza.

Tirsdag den 6. oktober. Flyvestation Skrydstrup havde inviteret familierne til deltagerne i 'Operation Allied Force' til informationsmøde på flyvestationen.

Torsdag den 8. oktober. Folketinget vedtog med et stort flertal (92 for og 28 imod), at Eskadrille 730/IRF skal gøre klar til at sende fire F-16A Fighting Falcon plus to reservefly og 115 mand til den italienske base Grazzanise.

Samme dag blev der afholdt pressemøde på Flyvestation Skrydstrup med deltagelse af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst Arne Richard Peder-

sen (RIP) og socialrådgiver Lars Kaastrup Olesen.

På pressemødet var der en negativ stemning blandt journalisterne, fordi de ikke kunne få lov at tale med de piloter, der skulle deltage i operationerne. Lars Kaastrup Olesen forklarede, at der er en afgrundsdyb forskel på, som hærens soldater i Bosnien, at bære våben for at forsvare sig, og så på at skulle være i angriberens rolle. Derfor ville piloterne ikke tale med pressen. Derefter forstod pressens repræsentanter piloternes holdning.

Samme dag. Afdelingsingeniør i Flyvematerielkommandoens F-16 Sektion, Kaj E. Poulsen, siger til FOVnyhedsbrev, at de F-16A Fighting Falcon, som skal deltage i en eventuel NATO aktion i Kosovo, vil være af den gamle type. Endnu har man ikke MLU-fly nok til at sende af sted. -Det er vigtigt at holde sig for øje, siger han, -At selv om de F-16 fly, vi eventuelt stiller til rådighed for NATO, ikke har gennemgået MLU-programmet, er det jo ikke dårlige fly. Flyvevåbnet har hele tiden styr på, hvilke fly, der er bedst rustet til opgaven, og vi kan sagtens bytte rundt på fly mellem Aalborg og Skrydstrup, hvis det er det der skal til, for at give piloterne i eskadrille 730 de bedste vilkår og de

bedste fly. I øvrigt oplyser Flyvertaktisk Kommando, at man forventer det tager op til et år at omskole en pilot til MLU-flyet, der betragtes som et helt nyt fly.

Lørdag den 10. oktober. Seks amerikanske B-52 bombefly lander i England. Hvert fly kan medtage 20 stk. cruise missiler.

Lørdag den 10. og søndag den 11. oktober. Det personel der indgår i Eskadrille 730/IRF var hele weekenden på seks timer beredskab, i tilfælde af at ordren til at afgå til Italien skulle komme.

Mandag den 12. oktober. Danmark kalder sine diplomater hjem fra Beograd. Sent på aftenen forlod den amerikanske forhandler Richard Holbrooke Beograd, for at flyve til Bruxelles og forelægge forhandlingsresultatet for NATO-Rådet.

Samme dag. Den italienske regering gav tilladelse til, at landets luftbaser kan anvendes af NATO-fly til luftoperationer mod Jugoslavien.

Tirsdag den 13. oktober. Klokkeren 0150 meddelte NATOs generalsekretær Solano, at såfremt der ikke blev opnået fremskridt i de forhandlinger Holbrooke i dag vil fortsætte i Beograd, kan de 442 NATO-fly gå til angreb om 96 timer.

Samme dag klokken 1200. I middagsradioavisen kom meddelelsen om, at Milosevic havde givet efter for Holbrookes krav om, at den internationale verden kan kontrollere, at flygningene i Kosovo kan vende hjem og at der indledes forhandlinger om et selvstyre svarede til det provinsen blev frataget i 1984.

På Flyvestation Skrydstrup

siger seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen, -Vi har hørt budskabet. Det er blevet optaget på bånd og afleveret til chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, der holder møde med flyvevåbnets chefer her på Skrydstrup. Ellers er der ingen ændringer i situationen, vi arbejder videre.

Klokken 1400 sagde udenrigsminister Niels Helveg Pedersen, at aftalen var så ny, at man endnu ikke kunne afgøre, om de danske F-16 skulle blive hjemme.

Samme dag klokken 1700. Flyvertaktisk Kommando modtager besked fra Forsvarskommandoen om at Det Udenrigspolitiske Nævn har godkendt, at danske F-16 deltager i Operation Allied Force. Personellet i Eskadrille 730/IRF alarmeres. Klokken 1930 holder chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard en kort afskedstale til det personel, der skal til Grazzanise, 25 km. nord for Napoli i Italien. Klokken 2011 afgår en Gulfstream GIII med det hold der skal ned at modtage de seks F-16A, som starter klokken 2120.

Onsdag den 14. oktober. Klokken 0630 og 1911 afgik de to næste C-130 'løft' med gods og personel til F-16 enheden på Grazzanise.

Dagen igennem blev der fremsat politiske udtalelser af enhver art. De fleste politikere var for den danske indsats. Enkelte direkte imod. Alle, også de politiske kommentatorer var yderst skeptiske med hensyn til Holbrooke's aftale med Slobodan Milosevic - af flere grunde. Et, Milosevic har så ofte brudt aftaler. To, man var ikke sikker på indholdet af aftalen.

Fredag den 16. oktober. NATO beslutter at udsætte bombningen

af serberne i 10 dage, for at give Milosevic tid til at trække sine tropper ud.

Samme dag var de danske F-16 fly på vingerne for første gang på Familiarization Flight (Tilvænningsflyvning).

Samme dag var pressen på besøg hos eskadrille 730/IRF i Italien. Her blev det meddelt, at regeringen har afsat 26 mio. kr. til operationen. Der kom også nogle interessante sammenligninger med det norske F-16 detachment, som er på samme base.

Søndag den 18. oktober. De seks danske F-16 meldes Combat Ready (Klar til Kamp). □

Open Skies fly passerede Danmark



Her er vi inde i det britiske Andover fly, hvor fra v. premierløjtnant Lars Munk (LAS), seniorsergent J.H. Andersen, Flyvertaktisk Kommando, kaptajn H.H. Ehlers, Forsvarets Efterretningstjeneste, oberstløjtnant A. 'Pete' Petersen, Flyvertaktisk Kommando, Kontrolsektionen, og længst til højre premierløjtnant B. Nielsen, Eskadrille 602, og (ved kassen) Squadron Leader Anderson, RAF, får forevist flyets sensorer. (Foto flyverspecialist Per Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værlose).

Af oberstløjtnant Anker Petersen, Flyvertaktisk Kommando.

Ved "Open Skies" (OS) traktaten af 1992 forpligtede NATO-landene og de tidligere medlemmer af Warszawapagten sig til, som en tillidsskabende foranstaltning, at tillade andre traktatlande uden begrænsninger at overflyve sit territorium og foretage optagelser med nærmere definerede sensorer.

Ideen hertil opstod helt tilbage i 1950'erne under den kolde krig på et topmøde mellem præsidenterne fra USA og Sovjetunionen.

De fleste traktatlandes parlamenter, herunder Danmark, har ratificeret traktaten. Mange lande har endvidere etableret en natio-

nal OS-organisation samt anskaffet og fået certificeret et særligt OS-observations luftfartøj. OS-traktaten træder dog først i kraft, når de resterende tre lande (Rusland, Ukraine og Hviderusland) har ratificeret den.

OS-observatørpuljer er oprettet i en række lande og "Trial Flights" er påbegyndt efter bilaterale aftaler.

Flyvertaktisk Kommando (FTK) er ved at etablere den danske OS-organisation, som kan omfatte alle tre værn. Når de sidste tre lande har ratificeret traktaten, skal FTK ud af denne pulje kunne opstille et eskortehold til observationsflyvninger over Danmark, Færøerne og Grønland, samt kunne udsende et observatørhold på en observationsflyvning over andre lande.

Den 2. oktober 1998 mellem-landede et af disse observationsfly på Flyvestation Værlose for optankning. Det var det britiske Open Skies-fly af typen Andover, som var på vej hjem efter en 1600 km lang observationsflyvning over Finland.

Ifølge traktaten skal det – som en tillidsskabende foranstaltning – kontrolleres ved flyets landing og start i et fremmed land, at dets sensorer ikke kan anvendes under transitflyvningen. Ved det 30 år gamle flys ankomst blev der derfor foretaget "Sensor Cover Inspection" af et hold fra flyvevåbnet. Alt blev fundet i orden og en rapport herom blev sendt ud til alle traktatlandene. □

Forsvarskommissionen på besøg hos flyvevåbnet

Sommeren 1998 blev én af de somre, hvor flyvevåbnets ansatte måtte lægge ører til mange gætterier om, hvad der skal ske, når det nuværende forsvarsforlig udløber til næste år. Det blev også den sommer, hvor der blev lækket papirer fra Forsvarskommissionen i en grad, man sjældent har set. Flyvevåbnets ledelse afstod fra at deltage i debatten og samlede kræfterne om at møde Forsvarskommissionen på Flyvestation Skrydstrup i midten af august.

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

Flyvestation Skrydstrup den 19. august 1998. Man kunne så at sige føle spændingen i luften da flyvevåbnets ledelse med generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK), generalmajor V.D. Nielsen, chef for Flyvematerielkommandoen (FMK) og oberst Eigil Skriver, inspektør for Flyverhjemmeværnet sammen med deres stab stod og ventede på, at forsvarskommissionen med forsvarsminister Hans Hækkerup, formanden Knud Heinesen og forsvarschefen, general Christian Hvidt (VIT) i spidsen skulle ankomme klokken ni.

Mange forberedelser

Det var den dag, hvor intet måtte svipse. Forud var gået dage og uger med forberedelser til den briefing, der var første punkt på et meget tæt pakket program. Stabsmedarbejdere havde hevet oplysninger frem, tjekket dem, og tjekket dem én gang til. Andre havde haft travlt med at planlægge og koordinere en kæmpeudstilling af flyvevåbnets materiel. Ned gennem systemet havde alle haft travlt med at sikre, at netop deres opgave var løst til punkt og prikke. Så selv den mindste lille detalje var på plads. Nu var forberedelserne slut. Der var ingen vej tilbage. Vagten meddelte over ra-

dioen, at Forsvarskommissionens bus var kørt ind gennem vagten. Man var klar.

Præcis, koncentreret og slagkraftig

Generalmajor K.E. Rosgaard indledte sin briefing af Forsvarskommissionens medlemmer med at sige, -Luftstyrker har en række unikke karakteristika, som præcision, koncentration, slagkraft og

hastighed. Han fortalte, at dette sidst var demonstreret ved Eskadrille 730's deltagelse i øvelsen Determinated Falcon, hvor beskeden om at gøre klar til øvelsen kom den 13. juni klokken 0920 og at udførelsesordren fulgte samme dag klokken 1458. -Det skal bemærkes, sagde generalmajor, - At der gik ca. 12 timer fra ordren kom, og til at flyene stod på Flyvestation Villafranca i Norditalien. Herefter gennemgik general-



Medlem af Forsvarskommissionen Søren Søndergaard, Enhl., i midten, i samtale med kaptajn i Luftmeldekorpsset og chef for Stabseskadrillen ved Luftmeldedistrikt Kolding, Peder Stigaard, om korpssets opgaver. Til højre er det formanden for Forsvarskommissionen, Knud Heinesen.



Forsvarsminister Hans Hækkerup, nederst på trappen, forlader den nye Challenger 604, som forsvarsministeren brugte en del tid på at bese.

majoren flyvevåbnets struktur og opgaver samt enhedernes placering. Det overraskede Forsvarskommissionens medlemmer en smule, at der fandtes tjenestesteder der lå 3500 km fra FTK, nemlig Luftgruppe Vest, i Sdr. Strømfjord i Vestgrønland.

Han understregede de tilpasninger, nogle vil kalde dem nedskæringer, der har fundet sted siden 1989, og nævnte at antallet af flyoperative flyvestationer er reduceret fra seks til fire, og at de samme tal gælder for kampeskadrillerne, endelig at Flyvestation Vandel i dag alene er fredsløktion for Hærens Flyvetjeneste.

Mindre personel

-På personelområdet er krigsstrukturen reduceret fra 20.000 personer til under 15.000, svarende til 25%. I samme tidsrum er fredsstrukturen reduceret fra ca. 9.500 til 7.750 personer, hvilket svarer til ca. 20%. Anvendelsen af værnepligtige er reduceret fra 920 til ca. 520 årsværk, sagde Rosgaard. Han fremhævede betydningen af, at flyvevåbnet fortsat har værnepligtige, idet man rekrutterer en del af disse til den faste personelstab, dels på kontraktvilkår herunder til deltagelse i løsning af de internationale opga-

ver. Han lagde ikke skjul på, at det er vigtigt for flyvevåbnet at have værnepligtige, for at sikre muligheden for en udveksling af synspunkter, mellem forsvaret og den øvrige del af det danske samfund.

Internationale opgaver

Generalmajoren understregede, at flyvevåbnet i dag er gearet til at løse følgende internationale opgaver i NATO regi:

- Eskadrille 730 deltager med 12 fly i luftforsvarsrollen.
- Eskadrille 721 med ét G-III inspektionsfly til maritim overvågning.
- Eskadrille 543 med én HAWK missilluftforsvareskadrille.
- Eskadrille 532 med yderligere een HAWK missilluftforsvareskadrille, men på et lavere beredskab.
- Eskadrille 721 med ét C-130 transportfly til lufttransport.

Men samtidig pegede generalen på de udviklingsmuligheder flyvevåbnet har for yderligere bidrag - eller delbidrag, kombineret af eksisterende bidrag suppleret med yderligere elementer, som støtte til det øgede internationale engagement.

Også deltagelsen i verifikation af våbenkontrol- og nedrustningsopgaver samt deltagelse i øst-

samarbejdet, både i PFP-regi og på baggrund af indgåede bi- og multilaterale samarbejdsaftaler blev nævnt. I relation til østsamarbejdet har flyvevåbnet i 1998 brugt 4,1 mio. kr. på at gennemføre 38 forskellige aktiviteter, spændende fra besøg i Polen, til uddannelse af piloter, i NATO-procedurer, fra Polen, såvel som fra de baltiske lande.

Rosgaard understregede, at det stiller store krav til flyvevåbnets personel at skulle fungere som 'uddannende' og 'kulturbydere' i et militærpolitisk miljø, og sagde, -Der skal ikke herske tvivl om, at flyvevåbnet fuldt ud erkender vigtigheden af de tillids- og stabilitetsfremmende opgaver, og at flyvevåbnet har evnen og viljen til at tillægge denne opgave den fornødne vægt, uden at dette kompromitterer den resterende opgaveløsning.

Materiellet

Chefen for FMK, generalmajor V.D. Nielsen forklarede Forsvarskommissionen, hvorledes FMK er organiseret. Han fortalte, at siden 1992, havde man lukket hovedværkstedet og forsyningsdepotet på Flyvestation Karup, og i 1994 fulgte lukningen af forsyningsdepotet på Flyvestation Skals-

trup. De samlede strukturtilpasninger i FMK's regi havde betydet en reduktion på 292 normerede stillinger siden 1989.

-På materielområdet er der siden 1989 blevet fokuseret på flyvevåbnets øgede evne til at løse internationale opgaver, der stiller nye krav til materiellet, sagde V.D. Nielsen. Han gennemgik herefter F-16 Mid Life Update programmet, der gør, at F-16 kan opretholde deres relative teknologiske stadi de næste 10-15 år. Han forklarede om udvikling af det nuværende HAWK missilsystem til DEHAWK, som foregår i samarbejde med det danske firma TERMA i Lystrup. Denne udvikling vil gøre missilsystemet langt mere fleksibelt og samtidig mere mobilt. Politikkerne fik også en gennemgang af indkøbet af nye våben til F-16 så som AMRAAM, et avanceret luft-til-luft missil med mellemdistancerækkevidde. Om våben til flyene forklarede generalmajoren, at man havde indkøbt et lasersystem, som kan styre bomber så præcist, at selv militære mål, der ligger i civile områder, kan bombes med mindst mulig fare for beboerne..

Samarbejde

Generalmajoren sagde om FMK's

samarbejde med den danske forsvarsindustri, -Vi har udviklet et direkte og nært samarbejde med dansk forsvarsindustri på en række nicheområder. Et samarbejde, der giver os mulighed for på en række områder at udvikle gode og billige løsninger. Generalmajoren understregede, at disse løsninger også var solgt til andre NATO-lande. Som et eksempel på dette samarbejde pegede han på TERMA og Per Udsen Aircraft Industry's udvikling af et elektronisk selvforsvarssystem, til F-16. Et system, som i dag bruges af Norge, Holland og Belgien.

Fremtiden

Generalmajoren lagde ikke skjul på, at der også i fremtiden bliver tale om materielanskaffelser til flyvevåbnet og nævnte Udvalget vedrørende forsvarsmateriels (UFOM's) forslag til materielanskaffelser i perioden fra år 2000 til år 2011. Han understregede her vigtigheden af, at Danmark deltager i udviklingen af Joint Strike Fighter, at der anskaffes yderligere én til C-130 Hercules transportfly, at der foretages opdatering af advarsels- og vildledningssystemer på F-16, sammen med supplerende anskaffelser af natoperationssensorer, og at re-

cognosceringssystemet udbygges. På ammunitionsområdet påpegede han, at luft-til-luft missilerne skal opdateres, og at luft-til-jord præcisionsvåbnene suppleres, af de årsager han allerede havde nævnt. Også på radarområdet vil det blive nødvendigt med udskiftning af de langtrækkende varslingsradarer, sagde V.D. Nielsen.

Cheferne for FMK og FTK udtrykte begge deres bekymringer om fastholdelse af personalet, på grund af de relativt lave lønninger, i forhold til det civile erhvervslevs, til forsvarspersonel i almindelighed og til de højtuddannede personer, piloter og ingeniører i særdeleshed.

Interesserede spørgsmål

Inspektøren for Flyverhjemmeværnet, der består af Luftmeldekorpset og Flyvestationskorpset, oberst Eigil Skriver fortalte om de tiltag der for tiden ligger om sammenlægning af Luftmeldedistrikterne og den nye struktur, der bliver affødt heraf. Indtil nu ligger forslaget til godkendelse i Forsvarsministeriet. Det var oberstens opfattelse, at afgørelsen sikkert ville trække ud til Forsvarskommissionen har afsluttet sit arbejde. -Luftmeldekorpsets hovedopgave er at rapportere fly i lav højde fra korpsets 386 luftmeldeposter spredt ud over landet. Der er tale om et simpelt, robust og meget billigt system, sagde han, -Medens Flyvestationskorpset har til opgave at indgå i nærforsvaret af flyvestationerne eller de civile lufthavne, hvor der er oprettet eskadriller.

Søren Søndergaard (Enh.) ville vide, om systemet ikke var for langsomt, og i øvrigt overflødig i forhold til at bruge radar til overvågningen. Rosgaard påpegede, at systemet ikke i alle tilfælde, kan afløses af radar, -Det er ikke lige den udgift vi er ude efter nu, sagde han. VIT sagde i sit svar, at Luftmeldekorpset er 'Second to none' når det drejer sig om at rapportere fly i lav højde, -Og så er det meget billigt! Understregede han.

Et andet kommissionsmedlem ville vide, om man kunne erstatte luftmeldefolkene med værnepligtige. Svaret var, at da luftmeldepersonellet er frivilligt hjemme-



Kommissionens medlemmer tog sig god tid til at se på våbensystemerne til F-16. Her er man på besøg hos den Centraliserede Ammunitionstjeneste, der havde udstillet, hvad man ejede og havde. I dette tilfælde er det opladningsaggregatet for 20 mm ammunition, til F-16's seksløbede Gatling maskinkanon, man ser på.



Blandt gæsterne var også den danske repræsentant ved Militærkomiteen, generaløjtnant Laurits Tophøj (TOP), som havde meget travlt med at komme op ad trappen for at se ned i et F-16 cockpit. Generaløjtnanten havde svært ved at skjule, at han savner livet i og omkring flyene.

station Karup var der opstillet F-16, Sikorsky S-61, Gulfstream G-III, T-17 og en stingereskadrille. Et Airfield Damage Repair-hold (Flyvestationsreparationshold) demonstrerede, hvorledes man reparerer huller i start- og landingsbaner efter et bombeangreb. Der var noget at se på for de mange deltagere og stab. Operationsstøtteskolen viste, hvad hundene kunne på en træningsbane, fra at få dem til at hoppe igennem en ring af ild, til at trække en firhjulet vogn (se artikel andetsteds i bladet). Det sidste vakte en vis opsigt.

Fire F-16 fra Eskadrille 730 gav opvisning i luften, efterfulgt af en T-17, der gennemførte et kunstflyvningsprogram.

Klokken 1245 var det hele forbi. De mange gæster kørte til frokost i messe Nord, Officersmessen og klokken 1415 rullede Luftwafes Airbus 310 ud fra platformen. Besøget var slut. Næste stop for gæsterne var Norge, hvor et nyt program ventede.

Nyt fly

Nyt fly til fiskeriinspektion og transport af personel

Indkøb af nye fly til flyvevåbnet påkalder sig altid stor opmærksomhed. Hvad skal vi vælge? Hvad skal den kunne? Og mange flere spørgsmål af samme art bliver stillet. Ønskerne antal fra brugerne er legio. Til syvende og sidst, bliver valget en mellemproportional mellem ønsker, og ikke uvæsentlig, penge til rådighed.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Skrydstrup den 19. august 1998. Der stod den så, den nye Challenger 604, med halenummeret C-066. Et fly, som det hedder, -Off the shelf, (lige ned fra hylden). I virkeligheden kan den kun én ting. Den kan transportere op til 18 personer ad gangen.

Med sin buttede krop og smalle korte vinger, er der langt til Gulfstream GIII'erenes elegance. Der er intet race over Challenger 604, den ligner en lille arbejdsmand, og det er vel også det den skal være. Flyet er kun lejet og skal leveres tilbage til Bombardier, når flyvevåbnet til næste år modtager C-080.

-Det er en glimrende flyvemaskine, siger premierløjtnant Knud C. Borck (NOB), man skal blot flyve den indenfor de begrænsninger den har. Han har været under omskoling af tidligere pilot i Royal Canadian Air Force, nu pilot hos firmaet Bombardier, Montreal, Canada, David McCabe, i Eskadrille 721 navngivet CAN.

NOB sætter sig til rette i cock-

pittet sammen med CAN. Smilende slår han ud med armene og siger, -Se dette er et rigtigt 'glascockpit', det kan stort set alting, bortset fra at punktsveje og lave kaffe.

Andet cockpit layout

Det glascockpit, der er i halenummer C-066, vil se anderledes ud i C-080, som bliver det første fly der leveres til flyvevåbnet næste år. De nuværende cockpit har fire instrumenter som ses over de to midterste 'fjernsynsskærme' fra v. Airspeed Indicator (flyvehastighedsmåler), Artificial Horizon (kunstig horisont), Altimeter (Højdemåler) og længst til højre en Cabin Altitude Meter (kabinehøjdemåler). Det sidste instrument vil ikke kunne findes i C-080, hvor det vil blive kombineret med højdemåleren og i øvrigt for at give plads til andre instrumenter som for eksempel Radar Warning Receiver (Instrument der indikerer hvis en fjendtlig radar 'lyser' på flyet).

Rart at være i Danmark

Vi spurgte CAN, om han havde nydt opholdet i Danmark. -Det

har været en fin oplevelse, siger han, -ikke mindst fordi min kone har været på besøg den sidste uges tid, så på den måde fik vi begge set lidt af landet. Om selve omskolingen af de danske piloter siger han, at det har været ren rutine. Nu er vi imidlertid færdige, fortæller han, -Så må de klare sig selv, hvad de også kan.

Mange opgaver

Der venter det nye fly masser af

opgaver. Først og fremmest fiskeriinspektionen i Nordatlanten ved Færøerne og Grønland og selvfølgelig VIP transporter, det vil sige flyvning for Kongehuset og med ministre m.fl.. Hertil kommer den nye opgave med at overvåge skibsfarten i Nordsøen. De danske politikere både i stat, amt og kommunerne er ved at være godt trætte af de 'miljøsvin', der til havs spuler deres tanke rene for olie og sender spildolien ud i havet.

Afhængigt af, hvilket udstyr, der bliver råd til at indkøbe og dermed bygge ind i C-080 og dens to søsterfly, vil overvågningsflyvningerne over Nordsøen kunne foregå i op til 15.000 fods (5.000 m.) højde.

□

Challenger 604, halenummer C-066, er kun lejet, og kan ikke andet end flyve VIP-flyvninger, og så bruges til at vænne besætningerne til at flyve den nye type. Først afløseren C-080 vil blive udstyret til fiskeriinspektion og miljøovervågningsflyvninger.



I venstre forsæde Premierløjtnant Knud C. Borck (NOB), Eskadrille 721, der om flyets cockpit siger, -Se dette er et rigtigt 'glascockpit', det kan stort set altting, bortset fra at punktsvejse og lave kaffe.

Et kig ned i halenummer C-066 passagerkabine, forrest er der seks VIP-stole og nede bagerst 12 almindelige passagersæder, populært kaldet Monkey Seats.



Var det ikke en T-bird?



Flyvelederne på Flyvestation Vandel var ved at trille ud af vinduet da en Lockheed T-33 Silver Star, den 26. august, fløj gennem flyvestationens kontrollerede luftrum inden den kort efter landede på Billund Lufthavn. Hvad ville han i Danmark? Vi kiggede nærmere på historien.

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

Lørdag den 22. august 1998. En Lockheed T-33 Silver Star, i daglig tale blot kaldet T-bird landede denne lørdag aften på Esbjerg lufthavn. Flyet, der blev ført af den østrigske pilot Dieter Molina, havde taget hele turen fra Florida op over de amerikanske østkyststater til Goose Bay i Canada. Herfra videre til Narssasuaq på Grønland og videre til Keflavik på Island. Her gik det galt, servicen var så ringe, at piloten valgte at flyve til Reykjavik lufthavn, hvor man tog sig noget pænere af ham og hans fly. Herfra gik turen videre til Wick i Skotland og endelig over Nordsøen hjem til Es



Close Up på næsen af Jesper Rungholms T-Bird afslører, at mange af de mærker, kaldet "decals", der fortæller om, hvad man skal tage sig i agt for og hvor canopy'et kan udløses, mangler. Jesper Rungholm leder for tiden med lys og lygte efter dem.

bjerg. Turen tog tre døgn, hvoraf de 14 timer blev tilbragt i luften.

Ligner den danske T-Bird

Det danske flyvevåben fløj med T-bird fra 2. maj 1961 til den 17. maj 1977. Dengang fungerede flyet som overgangstræner ved flyvestationernes stationsflight's. Nu har ejeren af Danish Air Transport på Vamdrup Flyveplads, Jesper Rungholm, købt to af slag-sen og bragt dem tilbage til Danmark igen. Foreløbig er den ene i flyvedygtig stand.

-Hvad skal man betale for to stk. T-bird, ville vi gerne vide?

-Det vil jeg ikke fortælle dig, siger Rungholm, -Men det er 'overkommeligt'.

Jesper Rungholm er glad for sin flyver. -Men, siger han, -Der har allerede været et par stykker af 'kenderne' for at fortælle mig, at farverne er forkerte. Det er desværre rigtigt, sølvfarven er for mørk, og der, hvor flyet skulle have været 'Day Glo' (orange), er den nærmest rødt. Han mere end antyder, at flyet ikke bliver malet om lige med det samme. Den slags koster omkring 150.000 kr. for et fly i T-Bird størrelsen. Han lægger ikke skjul på, at han gerne ville have haft, at den så ud, som de T-Birds flyvevåbnet fløj med.

En i Kassen

På flyvepladsen i Vamdrup ligger der imidlertid endnu en T-bird i kasser. -Desværre har den fået nogle buler i skroget på vejen hjem, siger Rungholm, -Men den kommer ud at flyve, det er sikkert.

-Hvad vil du med to T-Birds?

-For det første skal nummer to gøres flyveklar, og hvad der så skal ske, er ikke helt besluttet endnu, men måske skal den sælges.

Få en flyvetur

-Hvad vil du bruge T-Bird'en til?

-Ja dels vil jeg selv flyve i den, og dels kan de der ønsker det, få en tur i bagsædet. -Hvad koster det? -Nu er den temmelig dyr at flyve med, så prisen for en halv time i luften er 4.000 kr., men så er forsikringen også iberegnet. Til gengæld er der så ikke en krone til vedligeholdelse, men det bliver

min sag. -Hvor meget brændstof bruger den i timen? -Det ligger omkring 2.000 liter, når man ligger og flyver rundt i lav højde.

Rungholm fortæller, at Dieter Molina ikke var helt tilfreds med flyet da han kom hjem med det. Det kniber med at holde de 350 knob (648,2 km/t.), virkeligheden er nok, at den ikke kan klare meget med end 300 knob, svarende til 555,5 km/t. Brændstofforbruget ligger også en smule over det der angives i manualen. Nu er

der heller ikke tale om et nyt fly. Faktisk havde det 3.857 flyvetimer bag sig inden Dieter startede hjemturen fra Florida.

-Hvordan er den at flyve?

Jesper Rungholm har svært ved at skjule sin begejstring, -Det er et dejligt stabilt fly at flyve, og jeg er meget glad for at jeg har købt det. □

Lockheed T-33 Silver Star (T-Bird)

Fremstillingsland:	USA
Flyfabrik:	Lockheed Aircraft Corp., California, USA
Type:	Tosædetovergangstræner
Motor:	1 Allison J33-A-35 turbine, 2369 kg st.
Maksimum flyvehastighed:	965 km/t.
Marchhast.:	Ikke opgivet i flykendingsbogen.
Operationel tophøjde:	14.500 m.
Vægt, tom.:	3.810 kg.
Vægt max.:	5.428 kg.
Bevæbning:	Ingen.
Spændvidde:	11,84 m.
Længde.:	11,48.
Højde:	3,56 m.
Besætning:	To
Brugende enheder i Danmark:	Træningseskadrillerne og Stationsflight's.
Bemærkninger:	Fra april 1953 modtog det danske flyvevåben i alt 27 T-33A, som våben hjælp fra USA. Flyene blev anvendt som: Overgangstræningsfly, som fotofly, til at trække slæbemål og endelig som ECM-fly. Sidste flyvning med T-33A fandt sted den 17. maj 1977. Det sidste T-33A fly blev leveret fra fabrikken i august 1959. Da havde man fremstillet 5691 af typen.

Eskadrille 532

Europamester i militær 5-kamp

Hos eskadrille 532 i Højstrup på Fyn, har man mange grunde til at være stolte af flyveroverkonstabel og militær femkæmper Charlotte Flor Johansen. Hendes sæson i 1998 har været helt forrygende, hvilket denne resultatliste mere end understreger.

I juli måned vandt hun det nordiske mesterskab både individuelt og for hold sammen med to andre.

I august måned blev hun individuel dansk mester og satte dansk rekord i håndgranatkast, hun havde selv den gamle rekord.

I august understregede hun sin suverænitæt ved at vinde europamesterskabet, og sammen med to andre blev hun nummer to i holdmesterskabet.

I september måned var hun til

verdensmesterskabet i Kina. Her måtte hun 'nøjes' med sjettepladsen. I holdmesterskabet blev hun nummer to sammen med to andre. Kineserne løb med førstepladsen både individuelt og for hold. Kineserne besatte i øvrigt de fire første pladser fortæller Charlotte Flor Johansen.

Tårer

Hvordan det gik da hun stod øverst på sejrsskamlen, fortæller

hun selv, citat: -Der er et yndigt land, det hedder gamle Danmark. Dannebrog kaster sine røde og hvide farver ud over landet. Det suger i min mave, tårerne løber, følelserne får frit løb. Europamester!

s-n



Charlotte Flor Johansen fotograferet på den Kinesiske Mur, der i øvrigt er 6700 km. lang. (Foto gennem Charlotte Flor Christiansen).

Danske piloter uddannes i Canada



Fra underskrivelse af kontrakten (Memorandum of Understanding) på Farnborough den 7. september. Fra v. er det Lieutenant-General David Kinsman, Chief of Air Staff, Canada, og chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard. (Foto NFTC)

Manglen på piloter over hele verden, i Danmark og endnu værre i USA, har gjort det nødvendigt, fra år 2000 og 20 år frem, hvert år at uddanne seks danske piloter på NATO Flying Training (NFTC) i Moose Jaw, Saskatchewan, Canada. Presset på Flyveskolen på flyvestation Karup er nu så stort, at der den 8. september startede 12 flyveelever på den grundlæggende flyveuddannelse ved NFTC i Canada. Grunden er den enkle, det går ufattelig godt for de civile luftfartsselskaber, og så betaler de en løn som ligger betydeligt over, hvad flyvevåbnet kan drømme om at betale.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Mandag den 7. september underskrev chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og chefen for den canadiske luftforsvarsstab, generalløjtnant David Kinsman en aftale om, at der årligt de næste 20 år skal uddannes seks danske piloter på NFTC i Moose Jaw i Canada. Kontrakten

har en værdi af 250 millioner canadiske dollars. Det er mange penge, men skulle i det lange løb alligevel blive en besparelse for flyvevåbnet.

At det danske flyvevåben er trængt på pilotfronten er en kendt sag. Måske knap så kendt er det, at pilotmanglen i det amerikanske flyvevåben USAF, er nærmest katastrofal. Den fælles NATO flyveskole på Sheppard Air Force Base, Texas, forkortet ENJJPT i USA, har siden 1964 uddannet de danske piloter. Presset på ENJJPT er

blevet kolossalt, ikke mindst på grund af den amerikanske pilotmangel. Samtidig er materiellet ved skolen efterhånden nedslidt. Dette var årsagen til, at det danske flyvevåben allerede for mere end to år siden begyndte de forhandlingerne med canadierne, som førte til underskrivelsen af aftalen på Farnborough International Air Show.

Privatejede fly

I NFTC udstillingen på Farnbo



De to fly de danske flyveelever kommer til at flyve i på det nye NATO Flying Training in Canada. Nærmest er det Raytheon T-6A, i Canada benævnt CT-156 Harvard II, et tosædet turboprop træningsfly og længst væk den af British Aerospace leverede HAWK 115, tosædet avanceret jettræner med glascockpit. [foto NFTC].

rough talte vi med kaptajn i det canadiske flyvevåben, John Holm (MOL), 53. Han er født på Bornholm. Og gjorde tjeneste i det danske flyvevåben fra 1963 til 1973, hvor han sluttede med at flyve F-104 Starfighter fra Flyvestation Aalborg, I 1975 emigrerede han til Canada, hvor han inden sin nuværende tjenestestilling, arbejdede i det canadiske Luftfartsvæsen.

Holm fortæller om NFTC, at det canadiske firma Bombardier, som i øvrigt lige har solgt Challenger 604 til flyvevåbnet, ejer de fly, som de danske pilotelever kommer til at flyve i. -Det er en utrolig fordel for os, siger Holm, - Den canadiske regering slipper for at investere i flyene, men nøjes med at leje dem. Bombardier står også for vedligeholdelsen af flyene. En af de vigtigste ting i afta-

len er, at skal der anskaffes for eksempel ny Avionic (radioer, radar el. lign.) til flyene, så kan det gøres næsten fra dag til dag. Vi slipper for at skulle igennem alle de administrative procedurer, der kan få den slags til at trække ud i årevis. På den måde vil uddannelsen hele tiden være på højde med udviklingen.

-Det materiel de danske flyveelever kommer til at flyve i er det mest moderne på markedet. Der er tale om flytyperne Raytheon T-6A, Harvard II, et nyudviklet turboprop fly, som anvendes i grunduddannelsen på Moose Jaw. Når eleverne går over i fase III af uddannelsen kommer de til at flyve i British Aerospace's Hawk 115, et tosædet avanceret jettræningsfly, efter denne del af uddannelsen er slut, modtager de deres flyvevinge. Herefter fortsætter de til Flyvesta-

tion Cold Lake, hvor de gennemgår den operative træning, stadig på HAWK flyet

Danske flyveinstruktører

Det bliver danske flyveinstruktører, der skal uddanne de danske piloter i Canada fortæller Holm. De instruktører, der arbejder på jorden, vil være canadiske, men i luften er det danske instruktører der tager sig af uddannelsen i de 250 flyvetimer der indgår i kurset. -Det er en stor fordel både for Danmark og for os, siger Holm, - Der er ingen tvivl om, at den canadiske og den danske psyke ligger betydelig tættere på hinanden, end den dansk-amerikanske, fortæller han, -Canadierne er som danskerne mere indstillet på at handle situationsbestemt. Det vil gøre livet lettere for flyveeleverne,

uden at nogen skal tro, at uddannelsen af den grund bliver lettere at gennemføre. Holm taler af erfaring, han modtog selv sin flyveuddannelse i Canada.

Flere lande interesseret

Holm er personligt meget glad for, at det blev Danmark, der underskrev den første aftale med den canadiske flyveskole. Ikke mindst på grund af sine danske sprogkundskaber har han været med i forhandlingerne lige fra dengang daværende chef for Flyvertaktisk Kommando, nu generalløjtnant Laurits Tophøj (TOP) var med til at indlede forhandlingerne for to et halvt år siden. -Det var helt spændende, siger han, at skulle forhandle med én af sine gamle kollegaer fra dengang.

-Er Danmark det eneste land, har vist interesse for at uddanne flyveelever ved NFTC?

-Nej, vi har haft henvendelser både fra Sverige, Finland, Norge og Spanien.

-Hvor mange elever har I plads til?

-Rent faktisk har vi plads til 90 internationale elever, og vi er sikre på, at de kommer. Ikke mindst fordi presset på ENJJPT er blevet så stort, og fordi de står overfor at skulle udskifte deres efterhånden gamle materiel. Samtidig fortæller han, at ENJJPT's fremtid er usikker, kontrakten mellem NATO-landene udløber i år 2005.

Besparelse

-Du har givet udtryk for, at aftalen betyder, at Danmark kan spare penge på pilotuddannelsen ved denne aftale. 250 mio. canadiske dollars lyder af mange penge, hvor er besparelsen?

-Den ligger blandt andet i, at vi uddanner flyveeleverne på helt moderne fly, så de er fuldt ud

orienteret mod det de i virkeligheden bliver, -Systemoperatører! Det er forholdsvis enkelt, at lære folk at flyve, men at finde rundt i et moderne 'glascockpit' med alle dets muligheder på det navigations- og våbenafleveringsmæssige plan, er noget ganske andet. Med den uddannelse vi tilbyder, sparer man 18 flyvetimer i F-16 i overgangsfasen, når eleverne kommer hjem, og en flyvetime i en F-16 koster immervæk omkring 12.000 canadiske dollars.

Den canadiske flyveskole har også andre fordele. Hvis skolen i forløbet vurderer, at en elev måske er bedre egnet til flyve flermotorede fly (C-130 eller Challenger

604) eller helikopter, ja så vil man foreslå eleven det. Det kan også være eleven selv, der beder om at komme på én af de to andre linier, ja så kan det lade sig gøre. Med denne ordning, slipper vi for at 'tabe' en elev, der allerede er ofret mange penge på, siger Holm. -Og så er uddannelsen på flermotorede fly og helikopter også betydeligt billigere end uddannelsen på jetkampfly.

Elementær flyveuddannelse

Som en engangsforanstaltning rejste 12 flyveelever og Flyveskolens chefinstruktør, major O.K. Sparrevohn (VOL), den 2. septem-



Tidligere pilot i det danske flyvevåben, John Holm. Nu er han kaptajn i det canadiske flyvevåben, og har været med til at forhandle en kontrakt om 250 mio. canadiske dollars hjem til sit nye fædreland. (foto s-n)



Meget af brandfolkenes tid går med at sidde på beredskab i en skurvogn ude på flyvefeltet. Herfra skal de fire i løbet af tre minutter kunne nå et hvilket som helst sted på banesystemet, hvor et fly kan komme ud for et uheld.

bet hjemme fra brandstationen. Det ville spare megen tid med at køre frem og tilbage, ind imellem op til 16 gange om dagen. Samtidig kunne personalet bruge tiden til vedligeholdelse af brandstationens 28 kørende enheder, det vil sige alt fra chrashtendere til græsslåmaskiner.

Slår græs

Når talen falder på bijob, så fortæller Hjorth, at siden Flyvevåbnets Flyveskole kom til Karup, har man også haft til opgave at slå den specielle græsbane ved tårnet, som Flyveskolens elever bruger til at lande på. -Det er et projekt der skaber arbejde, siger han, -I tørre somre står vi også for vanding af græsset. Bygnings-tjenesten sørger for gødningen. Når der så er vandet og gødet, ja så er det tid til at slå græsset. Det skaber virkelig beskæftigelse.

Vil helst ikke arbejde

Brandfolkene på Karup vil helst ikke arbejde. Selvom de har et sekundært job med at yde første-indsats ved bygningsbrand, håber de alligevel på at slippe. Det gjorde de ikke den 16. september for

20 år siden, da der gik ild i én af hangarerne på flyvestationen. På trods af indsats med alt det materiel man havde, og med støtte af Karup Kommunes Brandvæsen, så brændte den gamle hangar

tyskerne opførte i begyndelsen af 40'erne ned til grunden. -Det har vi desværre prøvet to gange, siger Hjorth.

Helt slippe for job gør man ikke. Hjorth, der også er jagtofficer, fortæller, at de brandfolk, der har et jagttegn er med til at holde fuglene væk fra flyfeltet. -Da man fjernede flyene, fjernede man også mågejægerne. Derfor klarer vi 'mågejagten' med dem, der i forvejen har et jagttegn. Han fortæller, at man syd for Brandstationen har et område, hvor man slår græsset og et andet område, som man ind imellem harver. -Det gør vi for at give fuglene et sted at søge føde, og det synes at hjælpe. En dag vi havde besøg af vildtkonsulenten, var han forbavset over, at der ingen viber var. Vi kunne så vise ham 20 viber nede i det omtalte område, så vi tror på,



Udenfor skurvognen står den efterhånden noget bedagede Rosenbauer F-8 chrashtender og venter på, forhåbentlig, aldrig at komme i brug. Flyvematerielkommandoen er for tiden på markedet for at finde en afløser for den gamle F-8.

Bøger på vej

at det vi har gjort hjælper. -Jeg kan fortælle, fortsætter Hjorth, - At vi i år endnu ikke har haft en Birdstrike (sammenstød mellem fugl og fly), det resultat er vi lidt stolte af, og vi deler gerne æren med alle dem, der har været involveret i projektet med at holde fuglene væk fra flyvefeltet.

Med til den daglige rutine hører også at køre baneinspektion samt inspektion af lamperne i CAT II landingslysene, det sidste sker dog kun på anmodning fra flyvekontrollen. Banerne skal fejers og holdes rene for skidt om sommeren. Om vinteren kan man så i stedet sende de fire fejmaskiner ud for at feje sneen, og skidtet, væk.

Godt samarbejde

Brand- og Redningstjenesten fungerer også som konsulenter for flyvestationens øvrige enheder, når der skal udarbejdes Brand- og Evakueringsplaner for bygningerne. Hertil kommer et mere uformelt samarbejde med Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, hvor man hjælper hinanden på det faglige område. Eftersyn af brandhaner, som om vinteren skal tømmes for vand, for ikke at blive frostsprængt er en af de naturlige opgaver man har sammen med tilsynet med branddammene. Enhedscheferne er ansvarlige for, at deres personel kan betjene de håndslukkere der er i deres område. Uddannelsen af personellet tager Brand- og Redningstjenesten sig af.

Forlaget TINBOX overvejer netop nu at skrive en helt ny og væsentligt revideret udgave af 'manualen' F-100-1'. En af forfatterne, Jørgen E. Larsen, fortæller, at der naturligvis vil være visse gentagelser i forhold til 1982 udgaven, og tilføjer, at det ikke er redaktionens tanke, at 'Fylde gammel vin på nye flasker'. Alle kapitlerne vil blive omskrevet, ligesom langt de fleste billeder vil blive udskiftet, og farvebilleder introduceret. Erfaringerne fra de tre sidst udgivne manualer, vil også komme til at påvirke måden en opdateret udgave af F-100-1' vil dække F-100's eftermæle på. Hvis værket bliver til noget, vil det blive i det kendte A-4 format og omfatte rundt regnet 220 sider.

Der er en rasende masse økonomi i at udgive bøger. Beslutningen om, hvorvidt redaktionen vil omsætte tankerne om en nyudgivelse, afhænger af de tilbagemeldinger man får i den nærmeste fremtid.

Vore læsere kan fortælle Jørgen E. Larsen, Hedetoften 4, 4700 Næstved, om de er interesseret i en ny F-100 bog. Man kan afgive en uforpligtende forhåndsbestilling på flere måder: Et, ved at ringe på telefon 55 70 06 63. To, ved at skrive et almindeligt brev og fortælle hvem man er, og om man er interesseret og endelig, tre, man kan sende det samme brev på E-mail på:

jettel@post2.tele.dk

S-11



Halenummer GT-870 har stået Gate Guard udenfor Eskadrille 730 på Flyvestation Skrydstrup siden 3. juli 1987. Flyvevåbnet modtog den første F-100 F, halenummer GT-015, den 22. maj 1959, den sidste af typen, halenummer GT-996, blev udfaset den 11. august 1982. (Foto s-n).

Eskadrille 730/IRF

Man er kommet på plads

Efter 15 dage er Eskadrille 730/IRF kommet på plads på Flyvestation Grazzanise. Med vanlig evne til at tilpasse sig enhver situation, havde eskadrillens personel indrettet sig, så livet er til at holde ud. Socialrådgiveren kunne fortælle at personalet følte sig tilpas ved situationen.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Grazzanise den 27. oktober 1998. Anflyvningen til bane 09 på Flyvestation Grazzanise startede ude over Middelhavet, der denne tirsdag ikke er blå, men gråt. Flyvestationen ligger i et landområde, der er fladt som en pandekage omkranset af vulkanske bjerge.

Modtagelseskomiteen bestod blandt andet af socialrådgiveren Lars Kaastrup Olesen og pastor Christian Prahl. Begge kunne fortælle, at personalet havde det godt og var ved helse og godt mod.

Store naboer

Eskadrille 730/IRF havde den norske eskadrille som nærmeste naboer. Som man kunne læse i avisen er de mange, 210 i tal. Det kunne ses. Medlemmerne af Eskadrille 730/IRF, hvoraf Materieldivisionen arbejdede i to-skift, medens resten nøjedes med at afløse sig selv, når dagen trak ud til klokken et to stykker om natten, gav udtryk for en smule misun-



Det første af de fire F-16 fly, der kom hjem fra træningsflyvning i den time fotograf dag var Air Defence (luftforsvar).

delse over det norske kontingents størrelse i antal.

Vi bor fint

K.N. fra den Centraliserede Ammunitionstjeneste (CAT) var glad for at have fået en shelter, -Sådan lidt for os selv, som han sagde. Han understregede, at han var tilfreds med, i ro og fred at kunne klargøre Sidewinder AIM9L luft-til-luft missilerne, med en hentydning til, at dette var alvor.

Pelles Bar var i fuld funktion. Dette sted er -Dreh- und Angelpunkt (omdrejningspunkt), for hele eskadrillens sociale liv når man er deployeret, både i fred og under disse skarpere forhold.

Udskiftning og information

Uffe viste os sin NATO Travel Order, og sagde, -Se lige på datoen, jeg håber ikke den kommer

til at passe. Der stod 1. oktober 1999, vi forstod. Uffe skulle ned og afløse en kollega, hvis kone var gravid, og der var opstået komplikationer. Man gør, hvad man kan, for at afhjælpe problemer. På hjemmefronten bliver der den 1. november afholdt det tredje informationsmøde for pårørende til de udsendte på Flyvestation Skrydstrup. Den dag skal der blandt andet vises lysbilleder fra i Italien, oplyser seniorsergent Helge 'Jobbe' Jacobsen.

Alvor og fritid

Der var en udpræget interesse fra mange for at få at vide, hvad der var blevet sagt i pressen i Danmark de sidste 24 timer, om den frist Milosevic havde fået inden eventuelle bombardementer. Alvo-

ren i opgaven var klar for alle. Omvendt havde der også været tid til at se på ruinbyen Pompeji,

-Præsten i gode hænder! Det var den tekst socialrådgiver Lars Kastrup Olesen, det er ham med de gode hænder, i hvilke han holder flyverpræst Christian Prahl. Billedet er repræsentativt for det humor fotografen i øvrigt blev præsenteret for.



...vde til rådighed. Træningsflyvningen den



Billedtitlen kunne være, -Pelles Corner, som jo altså hedder Pelles Bar og er placeret centralt midt i billedet. I baggrunden Eskadrille 730's enhedsflag, den med tyren, De ved.

som blev udslettet af vulkanen Vesuv, der stadig truer med at gå i udbrud. Andre havde fået tid til at tage en tur til Rom, for at se på en af Europas mest spændende hovedstæder.

Heller ikke den centraliserede Ammunitionstjeneste (CAT), lod nogen i tvivl om det nationale tilhørsforhold. Dannebrog for over og Sidewinder AIM9-L for neden, som erindrer om opgavens alvor.



Det sidste af de fire F-16A Fighting Falcon er lige blevet vinket ind på Flightlinen. Nu skal motorerne blot have tid til at løbe ned i omdrejninger inden canopyet lukkes op.

Hundredage på Flyvestation Bornholm

De første tre dage i september afholdt Flyvestation Bornholm Mix-Match, hvor hundeførere fra flyvestationer øst for Storebælt for 14. gang konkurrerede mod hinanden i forskellige discipliner. Konkurrencen afholdes på skift ved de forskellige deltagende enheder, og i år var turen kommet til Bornholm.

Tekst og billeder flyveroverkonstabel P.S. Andersen, Flyvestation Bornholm

Mix-Match blev afholdt første gang i 1985 på Flyvestation Værløse hvor bevogtningsenhederne ved Flyvestation Værløse, Flyvestation Kongelunden og Flyvestation Skalstrup deltog. Det blev en stor succes som man derfor gjorde til en årligt tilbagevendende begivenhed. Siden er bevogtningsenhederne ved Flyvestation Sigerslev (nu Bevogtningstjeneste Stevns), Flyvestation Skovhuse og Flyvestation Bornholm tilmeldt, så alle Flyvevåbnets bevogtningsenheder øst for Storebælt nu er repræsenteret.

Mix-Match er opbygget over den oprindelige ide, med sigte på at styrke deltagernes færdigheder i at løse opgaver af helt eller delvist ukendt karakter, samt at udveksle synspunkter og erfaringer på tværs af geografiske forskelle og in- og eksterne forhold.

De enkelte opgaver tilrettelægges primært som holdopgaver og skal være udformet på en måde, der stiller krav til deltagernes kreative udfoldelse, fysiske formåen, samt handle- og dømmekraft under helt eller delvis ukendte forhold. Opgaverne er i vid udstrækning forskelligartede og har en vis relation til den daglige tjeneste, og indeholder desuden en opgave med relation til de gæl-



S.B. Hansen på vej over åen ved skydebanen.

dende prøver for forsvarets tjenestehunde.

Skydning og observation

På Almegaards pistolskydebane var der almindelig skydning på 10-delt ringskive, efterfulgt af hurtigskydning på udstukket skive. Dernæst endnu en hurtigskydning, men for at få deltagerne "varmet op" skulle de, en ad gangen, krydse en å via en udspændt stålwire (hvilket ikke var lige

nemt for alle!), hente deres hund og returnere til skydebanen, for her at afgive 8 skud på 12 sekunder, efter at have dækket hunden af bag sig – alt sammen indenfor to minutter.

Dernæst stod den på overvågning, hvor to figuranter bevægede sig rundt i terrænet, og man skulle så udpege hvor de var.

Skovrydning og dressur

Her var en situation bygget op

omkring en alarm som var gået i en bunker, og hundeførerne skulle så undersøge dette nærmere. Når hundeførerne nærmede sig bunkeren stak en "forbryder" af, som så skulle standses ved hjælp af en hund. Desuden lå der inde i bunkeren en medarbejder som var blevet "overfaldet". Til sidst skulle skoven gennemses for flere forbrydere samt eventuelle genstande de måtte have "tabt" efter sig.

Når dette var udført, sluttedes af med en kort dressur/lydighedsprøve.

Gummibåd og vandspand

Stedet for dette moment var den lille sø bag flyvestationen, som skulle krydses i gummibåd. Dette giver ikke meget plads til fire mand med hunde, så f.eks. måtte Værløse ro to gange fordi deres hunde ikke kunne enes. På den anden side af søen var så den egentlige opgave, apportering. Her skulle deltagerne efter tur kaste en bold i en balje med vand, hvorefter hunden skulle hente den. Detaljen var bare at bolden sank til bunds, og hunde er ikke glade for at få hele hovedet under vand, hvorfor det kun lykkedes for nogle ganske få at få fat i bolden.

En detalje som gjorde opgaven betydeligt sværere var at deltagerne ikke måtte tale sammen under seancen – kun kommandere med deres hunde.

Sporhunde...

Ved dette moment havde figuranterne "stjålet" nogle "hemmelige papirer" fra Flyvestationen, hvorfor de skulle opspores og fanges. En af figuranterne var under flugten blevet "skadet" og havde søgt tilflugt i et træ hvorfra han overfaldt de hundeførere som overså ham – til stor irritation for nogle...

Ved Raghhammer ligger en øvel-



Ikke alle hundene var lige begejstrede for at dykke ned i vandet efter bolden. J. Jørgensen's hund Aiko prøvede i stedet at skovle vandet ud af baljen med poterne.

sesbane for hunde, en såkaldt agility-bane. En sådan bane kender alle hundeførere, så for udfordringens skyld fik hver af deltagerne udleveret et langt regnestykke. Resultatet af dette regnestykke gav så nummeret på den forhindring som skulle gennemføres.

På cykel for fuld hals

Dette moment foregik på travbanen og var et cykelstafetløb. Det gik ud på at man efter tur cyklede en omgang på banen, men midtvejs var en 50 m afmærkning som skulle passeres ved at bære cyklen over, så tilbage og hente sin hund som også skulle bæres over.

Alt i alt to forrygende dage med

masser af samvær for alle deltagerne, såvel hundeførere, hunde, momentledere/dommere samt arrangører. Den første aften var der således arrangeret fællesspisning med grillstegt ungsvin og hvad dertil ellers hører. Det foregik på Produktionshøjskolen, hvor deltagerne også var indkvarteret.

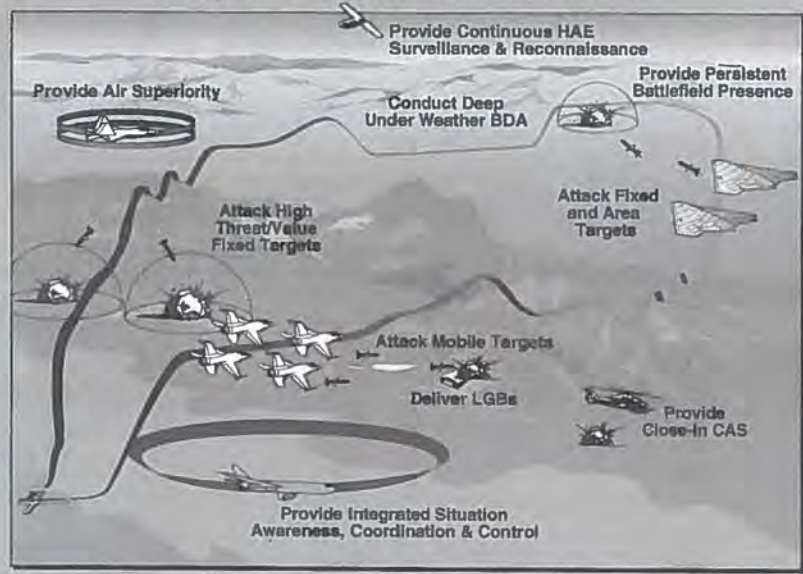
Arrangementet sluttede på aftenen kl. 14⁰⁰ hvor chefen for flyvestationen, oberstløjtnant O. Würtz, overrakte diplomer og præmier til de deltagende hold. Vinder af konkurrencen blev Flyvestation Bornholm, som også har vundet de foregående to år og således fik pokalen for tredje år i træk. □

Mix-Match 1998 Resultatliste

Moment nr.:	1	2	3	4	5	6	I alt	Placering
Stevns	2	2	5	2	2	5	18	3
Skalstrup	5	4	1	5	4	3	22	2
Værløse	3	1	0	0	1	1	6	5 ¹⁾
Bornholm	4	5	4	4	5	4	26	1
Kongelunden	0	0	2	1	3	0	6	6
Skovhuse	1	3	3	3	0	2	12	4

¹⁾ Værløse placeres højere end Kongelunden pga. bedre skyderesultater.

Projected Future Force Mix



LMTAS Objective
 - Understand Strengths of Each Vehicle Type
 - Postulate Future Applications/Missions

0259019

Projected Future Force Mix (Sammensætningen af Fremtidens Flystyrker). Tegningen viser Lockheed Martins forestilling om, hvorledes fly med og uden pilot kan indsættes engang i fremtiden. (Tegning Lockheed Martin).

30 år har flyfabrikker i USA arbejdet på at udvikle 'flyvende' vinger til noget brugbart, men hidtil, er de blevet på eksperimenterende stadium. Alene Lockheed fabriken har siden 1970 udviklet 24 forskellige 'flyvende vinger'.

'Usynlig' og hurtig

Det at UCAV konstrueres, så den er næsten usynlig på radaren, vil fremme overraskelsesmomentet i angrebet på 'hårde mål', som i forvejen er udpeget til at blive ødelagt. Den slags angreb tænkes gennemført med UCAV's med overlydshastighed. Drejer sig derimod om angreb på jord-til-luft missilbatterier, gælder det om at få dem til at afsløre deres tilstedeværelse ved at åbne for radaren. De kan hefter bekæmpes med HARM-missiler, enten fra den UCAV, der har provokeret afsløringen eller efterfølgende UCAV's som er specielt udrustet med HARM-missiler. I ideskitsen indgår også, at man udstyrer F-16 fly, så de kan styres fra jorden. Grunden hertil er blandt andet, at F-16 våbenlast vil være betydelig større end de nykonstruerede UCAV's.

Computerspil

At gennemføre et angreb med UC-

AV's er teknologisk en kompliceret affære. Først skal målet bestemmes og flyveinformationerne testes ind i 'hjernen' på den enkelte UCAV. Styringen af flyvningen foregår fra en computer på jorden, der via et linkfly kan kommunikere med UCAV. Indblandet i operationen kan også være fly med radar, som kan kommunikere med UCAV og give ordre til at ændre opgaven undervejs, eller fortælle om, hvilke missilbatteriers radarer, der er aktive. Man kan her spørge sig selv, hvorfor nøjes man ikke bare med de allerede kendte cruise-missiler? Det kan man ikke, de er ganske enkelt for 'dumme', og er samtidig konstrueret således, at de går til grunde i selve eksplosionen. UCAV har blandt andet også den fordel, at de kan kaldes tilbage inden et angreb gennemføres.

UCAV vil også blive udstyret med sensorer, så det kan bekæmpe mål, der pludselig dukker op på ruten. For eksempel et mobilt jord-til-luft missilbatteri, der pludselig engagerer UCAV, vil kunne bekæmpes, samtidig med, at UCAV foretager undvigemåner, der betyder udvikling af G-påvirkninger, der ligger langt over ni G, en påvirkning, det menneskelige legeme ikke kan tåle.

Operationstiden for en UCAV,

kan være op til flere dage. Man arbejder med planer om, at UCAV skal kunne gentankes i luften. Det vil sige, at de kan flyve rundt over et fjendtligt område i dagevis, og være en konstant trussel mod de derværende jord-til-luft missilbatterier. UCAV kan også styres fra et ledsagerfly, som sender UCAV ind på den sidste og meget risikofyldte tur mod et missilbatteri. Endelig kan en angrebsstyrke bestå af et eller to bemandede jetkampfly, som fører et antal UCAV's. Kommer systemet til at virke, er antallet af muligheder for at sammensætte en angrebsstyrke næsten uendelig.

Allerede nu flyver Unmanned Aerial Vehicles (UAV) (Ubemandede luftfartøjer) rundt og foretager recognoscering over fjendtligt område, hvorfra de sender billeder tilbage til de førere, som har behov for det. Det er sket i Libanon under den israelske invasion af landet, og det sker for tiden i Bosnien, hvor det er amerikanerne, der står for disse operationer. Umiddelbart synes der at være langt fra de kendte UAV til det meget komplekse UCAV, hvor kompleksiteten i systemet er mange gange større.

Farnborough International 1998

Verdensmarkedet for fly og våben

Vil man se, hvad verdens flyproducenter formår, er Farnborough International Air Show et af de steder, man nødvendigvis må besøge. Her findes alt i luftfartøjer, fra 200 kg tunge Firebird minihelikoptere, og op til Boeing's C-5A Galaxy transportfly, der fuld lastet vejer 379657 kg. Her er en udstilling af gamle fly, for eksempel Westlands Sycamore helikopter fra 1948 og den anden ende Boeing-Sikorskys RAH-66 Comanche kamphelikopter under udvikling. Rækken af fly synes næsten uendelig.

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

Farnborough International Air Show, der afholdes hvert andet år i september, på den nu nedlagte RAF (Flyvestation) Farnborough, 70 km. vest for London, er et Mekka for enhver flyveinteresseret. I år blev udstillingen afholdt for 50. gang, første gang var på RAF Hendon i 1927, hvorfor arrangørerne havde lagt sig endnu mere i selen for at vise, hvad flyindustrien kan præstere af såvel civile, som militære fly. På udstillingen, var sidstnævnte i absolut flertal.

Ca. 85 militære og civile fly var der på static display. I fire kæmpehaller med et samlet areal på 235.000 m², kunne man finde næsten 1000 stande, hvor der var udstilling af alt, hvad der havde med fly at gøre.

Endelig var der i anledning af 50-året, udstillet ca. 25 gamle fly, hvoraf den ældste var et Vimy bombefly fra 1. Verdenskrig, ganske vist en replica, det vil sige, den var ny, men bygget efter de gamle tegninger.

Hele verden med

Alle verdensdele var repræsenteret. Kina, Sydafrika, Australien, Korea, Rusland og Japan var der, blot for at nævne nogle få. USA og



Den første af syv Airbus A300 som skal leveres til Costa Rica's JHM Cargo Express. Flyet var forsynet med en flot sløjfe for at fejre, at der var lykkedes, dels at ændre flyet til et decideret fragtfly, dels at få det præsenteret på Farnborough og endelig at få det solgt.



Boeing Sikorskys RAH-66 Comanche-kamphelikopter. Helikopteren er spækket med alt det sidste nye, der kan proppes i en helikopter for at øge dens effektivitet på slagmarken. Endnu er der tale om en model under udvikling, som først bliver operativ på den anden side årtusindskiftet.

Europa var klart dominerende. Det er i dag svært at nævne et enkelt europæisk land, da landene i Europa har fundet ud af, at skal man konkurrere med amerikanerne findes der kun én vej, - Samarbejde og atter samarbejde.

En forandret verden kan læses ud af udstillernes navne. Sovjetunionen blev efterhånden repræsenteret på udstillingen, men før murens fald havde Polen ikke en chance for at vise sig, det samme gjaldt for tjekkerne, men nu er de med med flere typer. Også rumænerne har blandet sig i flokken af udstillere, i sandhed en forandret verden.

Benhård konkurrence

For to år siden solgte det europæiske firma Airbus, der består af britiske, tyske, franske, holland-

ske, spanske og belgiske firmaer, flere passagerfly end Boeing. Det var et både økonomisk og moralsk hårdt slag for det amerikanske firma. Mest ondt har Boeing følt det, når AIRBUS har solgt fly, og mange, til amerikanske flyselskaber som UPS og GECAS.

I den uge udstillingen stod på, passerede værdien af ordrene til de to firmaer US\$ 20 mia. svarende til ca. 140 mia. dkr. Airbus

ligger inde med ordrer og optioner på 21,4 mia. dkr. Medens Boeing's tal ligger på 13 mia. dkr. Boeing fører dog, hvis man nøjes med at tælle ordrene i antallet af fly med 84 mod 76.

Kampen om ordrer og udvikling

Allerede lidt over otte om morgenen er standene i hallerne be-



Landene øst for det forsvundne jerntæppe har travlt med at modificere på de gamle russisk byggede fly. Her er det en rumænsk MiG-21. Den efterhånden aldrende jager, der kan flyve to gange lydets hastighed, er blevet opdateret til vestlig standard i et samarbejde mellem det rumænske firma Aerostar og det israelske Elbit Systems.

mandet. Ude ved flyene står firmaernes repræsentanter klar til at vise flyene frem for interesserede kunder. Her er det måske første gang kunden, der har lavet et grundigt forarbejde i form af undersøgelser af markedet, får lejlighed til at se det fly han er ude efter i virkeligheden. Herfra går turen op i repræsentationslokalet i et af chalet'erne, og en million- eller milliardhandel er måske på vej. For alle udstillerne er det, at få underskrevet en aftale under udstillingen, af stor PR-mæssig betydning.

Det er også på Farnborough, at konkurrencen om udvikling af nye fly træder tydeligt frem. Mest tydeligt er russernes forsøg på at få lov til at lade deres AN-70 indgå i projektet, der hedder FLA, eller fremtidens store militære transportfly, som flere europæiske lande er gået sammen om at udvikle. Russerne vil levere flystellet i håb om at de europæiske samarbejdspartnere vil levere motorerne og den nødvendige avionik. Den tyske forbundskansler Helmut Kohl har, på baggrund af en personlig henvendelse fra Ruslands præsident Boris Jeltsin, bedt det tyske firma DASA om at se nærmere på sagen. Det har man gjort, men, som en repræsentant for firmaet, Gregor von Kursell siger, -Vi er inde i samtaler, men vi tror ikke på, at vore øvrige samarbejdspartnere er interesseret. Dette udsagn bekræftes af Alexander D. Kiva som er marketings- og salgsdirektør ved Antonov fly-

fabrikkerne i Ukraine. Russerne har endnu ikke opgivet håbet. I helsidesannoncer i blandt andet Aviation Week's Show News og andre blade spurgte Antonov, - Why not? og understreger i annoncen, at der ville være fordele både på det politiske, militære og industrielle område, hvis man gik sammen om projektet. Indtil videre svæver spørgsmålet i luften. Om flyindustrien så egner sig til formålet, -Ophjælpning af ukrainsk flyindustri, det er og bliver et åbent politisk spørgsmål.

Masser af nyheder

Udviklingen af militære kamp- og transportfly er ikke gået i stå på grund af den kolde krigs ophør, tværtimod. På Farnborough International '98, blev der introduceret 'nyheder' på stribe. Eurofighteren, hedder nu Eurofighter Typhoon, når den skal sælges udenfor de fire produktionslande. Gripen fra Sverige viste for første gang den tosedede version. Boeing Sikorsky, viste sin RAH-66 Comanche kamphelikopter. På grund af sin Stealth udformning, et grimt og onskabsfuldt udseende arrigt bæst, som må få det til at gyse i enhver infanterist eller kampvognssoldat. RAH-66 var ikke i luften på Farnborough, den har nemlig endnu ikke gennemført sin jomfruflyvning.

Russerne var på stedet med deres 'nye' MiG-29SMT, flyet er opdateret af Daimler-Benz i Tyskland. Ombygningen har givet

MiG-29 en meget større aktionsradius og nærmest fordoblet våbenlasten. Den gamle luftforsvarsjager er blevet et veritabelt multi role kampfly og med flotte flyvemæssige kvaliteter. Rumænerne har modificeret den gamle Mig-21 op til 'vestlig' standard' sammen med israelerne. Lockheed Martins bud på USA's nye Joint Strike Fighter, blev vist i modeller og i computermanipulerede billeder, så overbevisende, at man troede at se flyet lande på et hangarskib.

På det civile flyområde, er kampen, som beskrevet, mellem Boeing og det europæiske Airbus selskab skærpet til det yderste.

Udviklingen går på alle områder utroligt hurtigt. TERMA er allerede klar med en forbedret udgave af sit EWMS system, og svenskerne er i færd med at modificere cockpittet på deres nye Gripen jager, der først sidste efterår blev erklæret for operationsklar. Ingen kan ligge stille af hensyn til konkurrenterne.

Blandt nyhederne på Farnborough International '98 var også, at firmaet Bombardier kunne præsentere deres Challenger 604 i det Kongelige Danske Flyvevåbens bemaling. Den slags har kolossal PR-mæssig værdi. En værdi der blev forstærket af, at the Duke of York var på besøg i det danske fly. □

Den fylder ikke meget i den kæmpemæssige udstilling, det danske flyvevåbens Challenger 604, men for firmaet Bombardier havde det stor betydning at flyet var med, og ikke mindst, at the Duke of York var på besøg i flyet. Bemærk, den røde løber ligger stadig på betonen th. for flyet.



Boganmeldelse

JEG - EN DRAKEN, A-002s Erindringer

Forfatter: Hans A. Schrøder
Størrelse: 16,5 x 24,5 cm.
Indbinding: Paperback
Sidetal: 122
Illustrationer: 56 fotografier, heraf halvdelen i farver
Forlag: Flyvevåbnets Bibliotek
Pris: 198.00 kr. incl. moms og forsendelse
Kan bestilles på telefon 44893702 eller på telefax 44897111.

Det var med en vis forventning Danmelderen åbnede Hans A. Schrøders nye bog, -JEG - EN DRAKEN, med undertitlen, A-002's erindringer. Det er nemlig Schrøder, der lægger stemme til flyets erindringer. Kan man det? Allerede i forordet blev tonen slået an, den Draken kan lidt mere end sit Fader Vor. Den blev chokeret over, at en pensioneret oberst ønskede til lykke med, at Jons-truplejren havde fået opstillet en Hunter, som gate guard. A-002 har en formidabel hukommelse, i et letlæst sprog fortæller flyet, ikke bare sin egen historie, helt tilbage fra Saab 210 Lill-Draken, det første skridt i udviklingen af Draken flyet. Nej det lykkes samtidig at få fortalt en god bid af flyvevåbnets historie i samme bog. Ja, det lykkes endda A-002, at få fortalt historien om det danske flyver-ES Kaj Birksted. Vil læseren vide, hvordan, så køb bogen.

Sproget i bogen er præcist, dansk og ikke uden humor. Det må have været noget af et hestearbejde først at finde alle de relevante oplysninger frem, og derefter fortælle dem i et sprog, så bogen med sindsro kan forføres til venner og bekendte, der ikke har en dybere indsigt i flyvevåbnets, til tider, kringlede terminologi. Det er flot, interessant og spændende. Ind imellem må man slippe et lille fnis. Forfatteren kan ikke dy sig

for små klare og meget rammende personbeskrivelser.

Hvis det med denne bog har været meningen, at fortælle flyvevåbenhistorie på en seriøs og underholdende måde, og samtidig leve op til citatet på bogens titelside af den østrigsk fødte maler og

forfatter, bosiddende i New Zealand, Friedensreich Hundertwasser:

If we do not honour our past,
we lose our future.

If we destroy our roots,
we cannot grow,
så er det lykkedes.



Da de gamle mather mødtes

946 Poulsen er fra dengang man kunne blive indberettet for at tage et billede af et modelfly placeret på vingekokarden af et fly. Han er stadig aktiv i bevarelsen af flyvevåbnets gamle fly. Sidst har han været til 45 års jubilæum med sine gamle kammerater på Flyvestation Værløse, hvorfra han fortæller:

Tekst og billede 946 Preben Lüchow Poulsen

Fredag den 8. maj 1998, havde vi sat vore kammerater fra mathold III, maj 1953 (senere konstabler red. bem.) stævne på Flyvestation Værløse for at fejre 45 års dagen for indkaldelsen.

Ved ankomsten bød vi på øl og sandwich. Samtidig med, at snakken den gik, blev der udleveret nøgler til kvartererne, i de samme bygninger, som for 45 år siden. Men dog med en bedre indretning, ikke noget med otte mands stuer og latriner. Jo der var sket noget siden dengang.

Efter at alle havde sat bagagen ind, og lettet lidt på påklædningen, gik det med flyvestationens bus ned til Flymaterielværkstedet for helikoptere, hvor rundvisningen varede godt en times tid. Det var interessant at se, hvordan man arbejder på et specialværksted i vore dages flyvevåben. Det var ren nostalgi for mange af os.

Middag og minder

Herefter var det tid til omklædning, og derpå, 'generalforsamling'. Først mindedes vi vore kammerater, som var gået bort siden vort 40 års træf. Derefter enedes vi om at mødes hvert år den 8. maj i henholdsvis Aalborg, Karup, Skrydstrup og København, samt at se frem til 2003, 50 årsdagen.

Festmiddagen bestod af ferskrøget laks med specialdressing og



Mathhold III maj 1953. Deltagerne var mere interesserede i at snakke med hinanden end i at blive fotograferet. Vendingen, -Kan du huske, blev brugt flittigt, og det tog sin tid at komme op i bussen.

flutes, kalvefilet, stegt som vildt, med tilhørende vine, islagkage og efterfølgende kaffe og cognac eller likør.

Under middagen var der en række taler og sange. Talerne gik på vore mange oplevelser i rekrut-tiden ved Hjørring, elevtiden på Værløse samt diverse flyvestationer. I mange timer efter middagen gik snakken i baren.

Efter morgenkaffen lørdag var det tid til opbrud. Alle var tilfredse med mødet, hvad ikke mindst skyldtes messen, og de personer der hyggede om os, mange tak til sergentmessen på Flyvestation Værløse. □

Sjældent flyverjubilæum

Flyvevåbnets 50 års jubilæum nærmer sig med raske skridt. Om mindre end to år, træder værnet ind i de voksnes rækker. Flyvevåbnet blev oprettet på basis af Hærens Flyvetropper og Søværnets Flyvevæsen, og flyvere (piloter) fra dengang har allerede fejret deres 50 års jubilæum.



50 års jubilarene på havetrappen ned mod søen. 1. række fra v., major Flemming Koch, luftkaptajn V.K.E. Thorsen, generalløjtnant B.E. Amled, luftkaptajn Niels Hansen. 2. række fra v. luftkaptajn Uffe Darket, luftkaptajn Kjeld Rønhof, major Knud Gerholm og oberstløjtnant Keld Bendix. I bagerste række fra v. oberst Helge Høy-Hansen og luftkaptajn Ejgil Schmeltz.

Af generalløjtnant Bent Amled

I dagene den 15. til 17. maj 1998 fandt en usædvanlig begivenhed sted på Forsvarets Kursuscenter 'Gurrehus' i Nordsjælland. Et hold flyveelever fra flyvevåbnets spæde begyndelse - da Flyvevåbnets Elementærflyveskole stadig

hed Hærens og Søværnets Flyveskole, fejrede deres 50 års jubilæum.

I gang efter verdenskrigen

Efter verdenskrigen startede dansk militær flyvning op på ny, og i 1946 blev den første efterkrigs-flyveskole oprettet. Et mindre hold af linieofficer fra hær og

flåde udgjorde den gryende opstart. Hold nummer to i rækken, Elementærkursus 47, bestod af nogle få linieofficerer fra begge værn og et kontingent af reserveofficerer fra hæren. Og så kom det 3. hold. Den 1. marts 1948 mødtes de elever, som efterfølgende blev benævnt EK48, på Luftmarinestationen Avnø i Sydsjælland, hvor de blev modtaget af skolens

chef, afdøde Holger Westenholz.

Da EK48 begyndte uddannelsen, var vi i alt 51 elever. Flyvevåbnet var under opbygning, og vi kom fra alle grene af forsvaret. Fælles for de elever, der kom fra hæren, var dog, at man ikke søgte optagelse på Flyveskolen uden i forvejen at have gennemgået en befalingsmandsskole. Eleverne fra hæren rangerede således fra korletter til premierløjtnanter. Søværnets elever var i den henseende lettere stillet, og kunne søge optagelse uden videre. Naturligvis måtte de bestå de stillede adgangskrav, men mange kom direkte fra gymnasiet og en del fra marinen, hvor de havde gjort tjeneste som mather. For alle flyvekadetaspiranter gjaldt det imidlertid, at de måtte gennemgå en grundlæggende militæruddannelse af tre måneders varighed, før de kunne begynde på selve flyvetræningen.

Overgangskursus

Efter elementærflyveskolen på Avnø, ca. 125 flyvetimer på KZ II, fortsatte uddannelsen på overgangskursus på Karup med andre 125 timer på North American Harvard, og den eftertragtede vinge modtog holdet i juni 1949. Af skolens oprindelige 51 elever gennemførte 22, så udskillelsen på grund af manglende flair for flyvning var stor.

Afslutningen på den fælles flyveskole betød, at 'sømandene' gik tilbage til marinen og de 'khakifarvede' til hæren. De fleste for at flyve Spitfires og nogle til marinens flyvebåde. Men et fasttømret sammenhold var skabt. Vi er det eneste hold, som indtil nu har formået at samles til en årlig reunion. Som regel den 2. lørdag i maj. En tradition, som EK48 har været stolt af. Ved jubilæet deltog 10 af de oprindelige 22 elever, som fuldførte uddannelsen. Men der

var også én af Flyveskolens daværende instruktører, fhv. luftkaptajn Kjeld Rønhof, som i mange år har haft en særlig tilknytning til holdet. Tre holdkammerater kunne af personlige grunde ikke deltage.

En særlig ånd

Jubilæet var begunstiget af det smukkeste sommervejr, og omgivelserne kunne ikke være mere indbydende. Forfatteren og luftkaptajn H.U. Darket stod som arrangører. Som ved 25 års jubilæet havde EK48 også denne gang udgivet et erindringskrift, der beskriver tiden før vi mødtes, altså vor arv og miljø. Skriftet fortæller om EK48 holdældste, afdøde oberstløjtnant Frede Birkelund, der ved sin personlighed prægede holdet og inspirerede til det kammeratskab, som forfatteren i sin tale ved festmiddagen omtalte, -Vort første møde var et lykketræf, som vi stille og roligt har udviklet fra bekendtskab til kammeratskab og videre til det venskab, som filosofen Kierke-

gaard beskriver således, -Venskab er et nært, oprigtigt, tillidsfuldt, ærligt og gensidigt forhold mellem personer, som nærer forkærlighed for hinanden, som viser hinanden fortrolighed og omgiver hinanden med velvilje'.

Som altid ved vore sammenkomster mindedes vi vore afdøde holdkammerater: Flyverløjtnant H.V.B. Jensen, flyverløjtnant Jens Hindse-Nielsen og flyveløjtnant Peter Juliussen samt oberstløjtnant Frede Birkelund. De blev alle dræbt ved flyveulykker. Endvidere har vi mistet flyvechef Carl Johan Djørup, oberstløjtnant P.A. Jensen, major Jørgen Larsen samt luftkaptajnerne Leif Sinding og Flemming Mørch Sørensen

Deltagerne i EK48 jubilæumsfest har selvfølgelig erkendt alderens begrænsninger. Men den ganske særlige ånd, vort hold har været præget af, var stadigvæk i god behold. Vi kan trygt meddele, at alle havde en vidunderlig, minderig og værdig fest. □



Generalløjtnant B.E. Amler, med ryggen til, som flyveelev på Luftmarinestationen Avnø i 1948. (Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling.)

Skarpskydning

Der var trængsel på 'Vejle Stadion'

Først to ildglimt, så en kvalmende sort røgsky, efterfulgt af to kæmpebrag, der næsten faldt oveni hinanden, og endelig så vibrerede plexiglasset kraftigt, da det blev ramt af lufttrykket. Vi er til de årlige skarpskydninger på Kallesmæsk Hede. Det vi lige har overværet, er at to Mk. 84 bomber a' 2000 pund stykket eksploderede lige i målet.



To kæmpemæssige ildkugler under udvikling umiddelbart efter, at de to Mk. 84 2000 punds (864 kg.) bomber har ramt jorden. Kort tid efter hørtes bragt, efterfulgt af trykbølgen, som fik plexiglasset i kontrolltårnet til at give sig en smule.

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

Torsdag den 3. september.
Allerede inden klokken ni var de første civile tilskuere på plads på udsigtspunktet på toppen af den bunker, der er reserveret civile og andre interesserede, som ønsker at se flyvevåbnets årlige skarpskydninger nord for Bøffelstillingen ved Blåvand.

Der er altid lidt mere spænding

på, når støttepersonellet i Bøffelstillingen ved, at der bliver kastet skarpe bomber. Denne gang var ikke anderledes, majorerne Per Lassen (LAS) og H.J. Kryger (KRY), der betjener Whitecliff, kaldesignalet for indflyvnings- og megen anden kontrol i Bøffelstillingen, havde travlt med at snakke i radio. Informationerne flyger til højre og venstre. Dels til flyene i luften og dels til de to presse- og informationsofficerer på jorden. En af grundene er, at der skal kastes laserstyrede bom-

ber, og man ønsker ikke, at en tilskuer, eller ansat får ødelagt øjnene.

Lige i målet

Birdsong Blue, en toskibs formation fra Eskadrille 730, Flyvestation Skrydstrup, melder sig på radioen. Etteren er SOL, kaptajn J.O. Jepsen og toer er JØS, premierløjtnant Jørgen Jørgensen. De skal begge kaste en Mk. 82 bombe, benævnt GBU 12 (Guided Bomb Unit). Det vil sige en 'dum' 500 punds bombe, der er blevet udstyret med et laserstyringsaggregat.

Der kører en masse snak mellem FAC'en (Forward Air Controlleren) (Fremskudt flyvekontrol) og flyene, for at hjælpe disse med at finde målet.

FAC'en er en officer fra hæren, som er uddannet af flyvevåbnet. Når piloten har fundet målet, meddeler han FAC'en når bomben er kastet. I de sidste ti sekunder, eller deromkring, inden bomben rammer jorden, belyser FAC'en målet med sin laserstråle, som bomben så styrer efter på det sidste stykke ned mod målet.

Efter et enkelt Dry Run, det vil sige overflyvning af målet uden at kaste sin bombe, kom SOL ind for at kaste. Wham! Ild, røg, lyd og trykbølge, '-Tak ska' du ha', udbrød KRY, '-Der røg hele rammen. Lasermålet var forsvundet fra jordens overflade. Kort tid efter kom JØS ind, samme resultat, men et par meter skråt op mod højre fra målet. Det var skydelederen, oberstløjtnant Michael Fleischer (FLE) meget godt tilfreds med. Knap så godt gik det med næste pas, flyene fra Flyvestation Aalborg kom aldrig.

The big bang

The big bang, eller det store brag kom, da fire fly fra Eskadrille 730

kom ind for at aflevere to Mk. 84 2000 pounds og to gange seks Mk. 82 500 pounds bomber. Det forhold, at Mk. 84'eren vejer det firedobbelte af Mk. 82, får også resultatet til synsmæssigt at virke betydeligt voldsommere. Alle de bomber der skulle kastes i denne omgang var 'dumme' bomber. Det vil sige, at de følger en ballistisk bane efter at piloten har kastet dem. Ideen er, at han slipper bomberne nøjagtigt på det punkt under flyvningen, der vil føre bomberne direkte ned i målet. Det er mere end klart, at alle var spændt på, om det kunne lade sig gøre. Det kunne det. Mål var efterhånden ved at blive en mangelvare, der var for mange træffere.

Skydning med F-16's seksløbet 20 mm Gatling maskinkanon virker frygtindgydende. Ude i

klitterne stod resterne af en F-86 Sabre. Den var målet for Horntail 14 fra Eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg. -Tak for kaffe! Pludselig forsvandt 86'eren i en støvsky, havde den været fyldt op med brændstof, ville en brand have været følgen. Nu var den tømt for mange år siden, og ventede blot på, at Horntail 14 tog en tur rundt og kom ind for at affyre de sidste af sine 250 skud.

Voldsomme virkninger

Vi fik lejlighed til at flyve med flyverløjtnant M.K. Christiansen (MAS) fra Hærens Flyvetjeneste i en H-500, med kaldesignal Tomahawk 20, ud over målområdet for at se på resultatet af formiddagens angreb. Det så ikke godt ud, eller det modsatte, afhængig af,

hvor man så det fra. De biler der havde stået derude lå alle væltede undtagen én. Den gamle F-86 havde flere friske skudhuller, og lasermålene, var slået til pindebrænde. For sig selv kan man notere, at måske har vi ikke så mange piloter, men dem der er, kan da i hvert fald udføre deres job.

En anden voldsomhed denne torsdag var vinden. Gennemsnitsvind 20 knob (37 km/t.), med stød til 30 (56 km/t) fik sandet til at flyge. Det gjorde intet indhug i tilskuerskaren på 'Vejle Stadion'. Det betød åbenbart heller ikke det store for træfsikkerheden. At de to controllere på toppen af Whitecliff så blev rystet grundigt igennem og frøs, ja det tog de med godt humør.

□



Den gamle F-86 Sabre, er det vist nok, ser efterhånden noget laset ud. Gang på gang er den blevet straffet (beskudt) med 20 mm granater fra F-16 seksløbede Gatlingmaskinkanon. 250 skud på et par sekunder, det ser voldsomt ud.

Træningsfly trænges i luftrummet

Markedet for lette jettrænere synes at blive mere og mere overbefolket. Italien, Rumænien, Rusland, Storbritannien, Tjekkiet og Tyskland er alle i markedet med hver deres avancerede jettræner. Det kan være vanskeligt at få øje på et marked for dem alle, Alligevel er Daimler-Benz nu på markedet med sin nyudvikling Mako (AT-2000)



Kunstnerens opfattelse af, hvordan Daimler-Benz Aerospace AG (Dasa) nye avancerede stealth jettræner / let jetkampfly vil se ud i luften, når det kommer i operativ tjeneste omkring år 2008. (Billede Dasa)

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Uddannelse af piloter er en kostbar affære, men ingen lande kan undslå sig udgiften. Alle lande vil søge at give deres piloter den bedst tænkelige uddannelse i de bedste og mest avancerede træningsfly, her tænkes på jettrænere. Mange timer kan spares, når piloterne vender hjem og skal omskoles til kampfly, hvis det træningsfly de har fået deres uddannelse i hører til i den mere avancerede ende. Både, hvad angår cockpitlayout, avionik og våbenafleveringssystemer.

Flyfabrikkerne i den vestlige verden og de stater, der indtil for snart ti år siden lå på den anden side af det gamle jerntæppe, synes at have fået smag for at udvikle nye jettrænere. Eller modificere de allerede kendte op til dagens standard, som skal modsvare fly som MLU Mid Life Update (Middel

levetidsforlængelse) F-16A/B, Gripen, Eurofighter 2000 og Rafael. Flere af de nye jettrænere blev præsenteret på Farnborough International 1998, dem blev der lagt mærke til, men også de fly der ikke var der, fik deres del af omtalen.

Mako blev hjemme

Tyske Daimler-Benz Aerospace AG (Dasa) afstod, af hensyn til sin partner i Eurofighter 2000 programmet British Aerospace (Bae), fra at præsentere sin mockup (model i fuld skala) af sin nyudvikling, jettræneren/let angrebsjager, Mako (AT-2000), som vil være et bud på at erstatte Bae Hawk 100, eller 115. Den mere detaljerede definition af, hvad

Mako skal kunne, blev påbegyndt i juli i år. Projektet er startet om som et kommercielt program, hvor partnere, der vil indskyde risikovillig kapital kan deltage. Den tekniske chef for udviklingsprogrammet Jan van Toor, siger til Navigation Weekly, -Det er de færreste lande der har råd til at have en avanceret træner, der ikke samtidig kan anvendes som let angrebsjager. Også lande der flyver med avancerede jetkampfly så som F-22 Raptor, Typhoon og Rafale, har brug for en avanceret jettræner.

Mako er designet over tre forskellige motorer, nemlig Eurojet EJ200/EJ230, General Electric GE F404/F414 og Snecma M88. Eventuelle kunder kan så vælge mellem en nedroslet motor uden

Vi anmelder

Luft- og Rumfartsårbogen 1998-99

Af Forskningsbibliotekar Hans A. Schrøder

Titel:	Luft- og Rumfartsårbogen 1998-99
Redaktør:	B. Aalbæk-Nielsen
Illustrationer:	127 fotografier og 31 andre illustrationer
Sidetotal:	208
Forlag:	Luft- og Rumfartsforlaget, Kastanievej 4, 5884 Gudme
Forhandler:	Nyboder Boghandel, Store Kongensgade 114, 1264 Kbh. K. Tlf.: 33 32 33 20, Telefax: 33 32 33 62
Pris:	kr. 258.-

efterbrænder (betyder forlænget levetid), eller en der så at sige 'kan det hele'. Mako'en får en indbygget 27 mm Mauser maskinkanon, og kan udstyres med for eksempel, FIAT Grifo multimode radar.

På gaden i år 2008

Dasa viste Mako (AT-200) offentligt første gang på udstillingen 'Aerospace Africa' i Pretoria i Sydafrika fra den 28. april til den 2. maj.

Der er lang vej fra en mockup, til flyet er 'færdigudviklet', hvad det i virkeligheden aldrig bliver. Dasa forventer, at Mako kan levere til operativ tjeneste i år 2008. At man går på markedet med det nye fly, skyldes en konstatering af, at det globale marked for denne type vil ligge på et sted mellem 2 og 3000 fly.

Med et supermoderne stealth-fly, mener Dasa, at de har en god mulighed for at klare sig i det hårde marked. □

For 17. gang er Luft- og Rumfartsårbogen udkommet.

Som sædvanlig indeholder den en stribe meget spændende og vel-skrevne artikler om en række højst forskellige emner. Redaktøren fortæller levende om Den Internationale Luft- og Rumfarts udstilling i Berlin 1998 og om Det Europæiske Rumfarts-samarbejde før, nu og i fremtiden. Ligeledes fortæller han os om Skandinaviens største taxifly-selskab, North Flying A/S, et foretagende, som jeg vil tro, at de færreste af læserne i forvejen har noget intimt kendskab til. Erik Malmrose skriver spændende flyvehistorie med sin beretning om Landbrugsflyvningens storhed og fald i Danmark i perioden 1948-1993.

I en meget klar og koncise artikel får Hans Kofoed sat Flyvemuseets problemer og fremtid på plads. Mange rygter og halvkvædede viser har omgivet dette projekt, men nu lysner det heldigvis, og det kæmpemæssige museum i Helsingør er godt på vej. At det virkelig er stort, forstår man når man hører, at arealet faktisk er større end Kronborgs!

Men nu til den flyvevåbenrelaterede del. Lars Illum Jørgensen fortæller historien bag Joint Strike Fighter programmet, og

ikke mindst danske firmaers muligheder i den nuværende fase. Men den største artikel tegner N.M. Schaiffel-Nielsen sig for. Hans mere end 30 sider lange beretning om Hærens Flyvetjenestes historie vil få alle gamle flyversoldater til at nikke genkendende til den atmosfære, der herskede i flyvevåbnet for en menneskealder siden. Selvom man ikke nogen sinde har sat sine ben på Vandel, hvilket undertegnede med skam må meddele, så følger man hans levende beretning om Flyvetjenestens "ups and downs", krydret, som den er, med citater fra forlængst afgåede personer og ikke mindst de mange skægge historier, som yderligere er med til at sætte stemningen. Gid mange flere af "de gamle" ville sætte sig ned og delagtiggøre os andre i, hvordan de oplevede deres hjørne af flyvningens udvikling i Danmark, inden det hele havner i "den store glømebog".

Bogen er som sædvanlig forsynet med et omfattende "Hvad skete hvornår" afsnit med tilhørende stikordsregister. Dette er et dejligt afvekslende kapitel, og den, der læser det, får en utrolig bred viden om mange aspekter af flyvningen og rumfarten. □

Flyvestation Aalborg

Rygende bomber på startbanen

Selv om bomber har ligget i jorden siden besættelsestiden kan de stadig være aktive. Det var netop, hvad en af de bomber, der blev fundet på Flyvestation Aalborg i foråret var. EOD-personellet, bomberydderne, blev tilkaldt. Bomberne, som Luftwaffe havde efterladt var dog, næsten, ufarlige.

Tekst flyverspecialist A.C. Johansen, Eskadrille 680, Flyvestation Aalborg

Ved gravning i kanten af hovedbanen til det nye flyindfangningsanlæg, Watertwister, stødte gravemaskinen på nogle store emner, der i mistænkelig grad lignede flybomber. EOD-personellet, bomberydderne, blev tilkaldt. De undersøgte fundet og konstaterede, at bomberne var af beton, formodentligt øvelsesbomber.

Så kom der røg

Ved opgravningen kom der røg fra bomberne. Det viste sig, at røgampullerne stadig var intakte og aktive. Indholdet bestod af en klor-svovl-forbindelse med ubehagelig lugt og udviklede en hvid røg.

De to første bomber blev fundet den 12. maj. Herefter gik det slag i slag med at finde flere bomber. Den 15. maj blev der fundet endnu én, den 18. maj blev der fundet syv og endelig den 2. juni fandt man hele 29 bomber, i alt blev det til 39 stk.

En 'ulden' én

Bomberne var en blanding af tyske 250 og 500 kg. betonbomber af typerne ZC250 og ZC500. En enkelt var mere 'ulden' og blev derfor undersøgt nærmere. Noget af indholdet i den 'uldne' blev sendt til analyse og resultatet



En lille snes betonbomber læsset på en lastbil og klar til at blive kørt væk. (Foto seniorsergent Arne S. Hansen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg)

indikerede, at bomben var en 'live' betonbombe på 250 kg. - indholdet var imidlertid uskadeligt - udvasket.

Efter uskadeliggørelsen af syren i de 39 bomber, er de blevet lagt ud som kystsikring ved Nørredyb. Det historiske udvalg på Flyvesta-

tion Aalborg har sikret sig syv stk. ZC250 og to stk. ZC500 bomber til samlingen af tyske effekter.

Hvor kom de fra

Et fund af den art rejser nogle spørgsmål, som for eksempel, -

Hvad laver bomber på dette sted på tærsklen til hovedbanen? - Hvad har de været brugt til?

For at tage findestedet først, er det nødvendigt at se på stedet i 1945, altså før forlængelsen af hovedbanen mod vest og bygningen af parallelbanerne. Heraf ser vi, at denne forlængelse af bane 08L, ligger på et område, der er fyldt op. Den oprindelige tyske banekant ligger ca. 400 m. længere inde på hovedbanen.

En del af den oprindelige vejføring er stadig synlig. Vejen fra Fuelpit i Eskadrille 723, til Materieltræningssektionen og videre til den nuværende hovedbane, hvor den afbrydes. I 1945 fortsatte denne vej uden om baneenden, til den ramte Fjordvejen på den anden side af hovedbanen. Langs denne vej ved fjorden lå også ammunitionsbanen til Åbybro. Ved svinget ved Vestervej/Fjordvej i Eskadrille 723 Fuelpit lå et bombedepot med sidespor og bomber i små halvt nedgravede skure. Det er derfor ikke svært at finde bomber i dette område.

Betonbomberne har sikkert været betragtet som ufarlige og har fået lov at ligge langs jernbanen, eller er fyldt i huller fra sprængningen af den tyske ammunition.

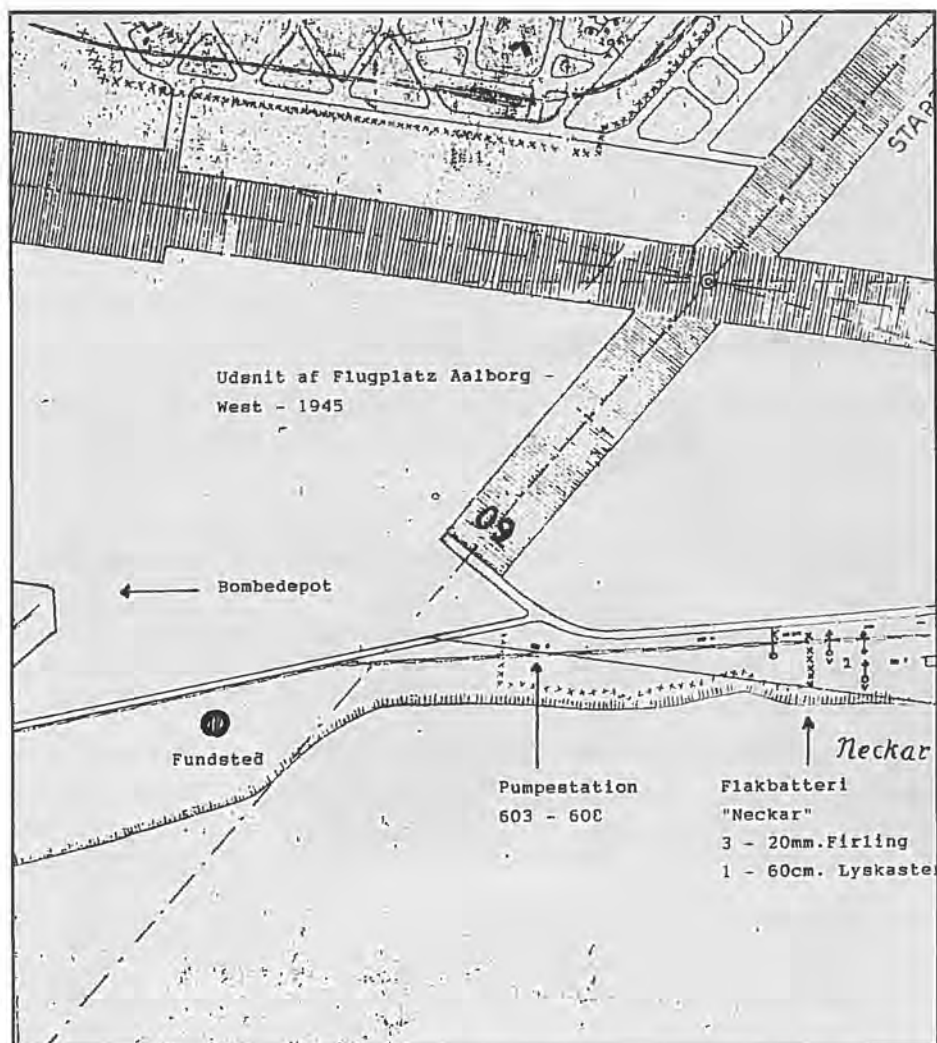
Brugen af betonbomber til øvelsesbombning er velkendt. Til kast af øvelsesbomber brugte Luftwaffe to områder, hvoraf et stadig er i brug, nemlig skydeområdet ved Tranum, medens det andet område er mere ukendt, nemlig Muldbjergene ved Dokkedal. Her i sidstnævnte område, er der med mellemrum dukket betonbomber frem. Ved Dokkedal havde tyskerne flere anlæg. Det nævnte bombeanlæg for Luftwaffe og en marineradarstilling. Der er ingen spor af marineradaren, og den lille operatørbunker ligger i dag på privat område. Selve radaren var

opstillet på en åben brisk (betonfundament). Marinebatteriet stod ligeledes i åbne stillinger, hvoraf der kun er få tilbage. Af bombemålsbanen ligger derimod observationsbunkeren helt frit i det flade engområde mellem Muldbjergene og Kattegat. Bunkertypen kendes fra to steder i Danmark, Dokkedal og Mejlbj. Den er bygget i cementsten og delt i to afdelinger. En observationsdel i to

etager og en opbevaringsdel til bombemål.

Luftwaffe havde en intensiv flyve- og øvelsesbombevirksomhed fra Flugplatz Aalborg West i den sidste halvdel af besættelsestiden. 4/KG 30 (4. Kampfgeschwader Abteilung 30) var fast stationeret på Aalborg med Junkers Ju 88. Ju 88 kunne medtage fire 500 kg. bomber.

□



Bombernes placering ved vestenden af bane 09R. (Fra A.C. Johansens arkiv)

Flyvestation Vandel oplagsplads for Danmarks Flymuseum

Den 4. august 1998. To store lastbiler kører ind gennem vagten på Flyvestation Vandel. De kommer fra Danmarks Flymuseum i Helsingør. På trods af megen plads, har museet ikke magasinplads til at rumme alle de fly, der venter på restaurering. På ladet af den ene lastvogn ligger en T-Bird, med det officielle navn Lockheed T-33 Silver Star. På den anden forkroppen af en North American TF-100F Super Sabre, halenummer GT-961. Flyet løb af produktionslinien den 27 marts 1958. Det kom til Danmark den 1. marts 1974. Den 23. september 1981 landede flyet på Flyvestation Skrydstrup. I landingen gik næsehjulet op, og flyet blev så beskadiget, at det blev udfaset, det havde da fløjet totalt 5213:35 timer. Besætningen den pågældende dag bestod af sekondløjtnant E. Noer (NOR) og løjtnant J.T. Hølmkjær. Chefen for Materielsektionen på

Flyvestation Vandel oplyser, at man forventer endnu otte lastbiler med flydele, som skal oplagres på flyvestationen.

Tekst og foto: s-n

North American TF-100F, halenummer GT-961's forlader her lastvognen i en af Flyvestation Vandels shelters på en af sine sidste 'flyveture'.



Den kan løfte en F-16



Flyvevåbnets nye kran, som på Flyvestation Karup benævnes ASTRA, og på Flyvestation Aalborg hedder CORMACH, har bevist sin duellighed. Efter at personellet havde gennemgået den nødvendige uddan-

Så er F-16 Fighting Falcon kommet i luften ved hjælp af Cormach/Astra kranen. Alle var lettede, flyet tog ikke skade af. -At 'flyve' uden motor. Og man var blevet en del erfaringer rigere i brugen af den nye kran.

nelse i at bruge kranen, gennemførte man ved Eskadrille

680 på Flyvestation Aalborg et forsøg med at løfte et F-16 fly. Eskadrillen bad Materielafdelingen om at 'låne' et F-16 fly, man kunne øve sig på. Det var ikke så lige til en sag. Begrundet i, at man ikke normalt løfter et fly,

men kun monterer sling og trækker an. -Hvad nu hvis? Flyvestationens 'Chrashteam', kaldet 'anhuggerne' og Eskadrille 680's kranfører, planlagde løftet i alle enkeltheder, al den sikkerhed, der kunne lægges ind, blev lagt ind.

Løftet og flytningen blev gennemført i overværelse af repræsentanter fra Flyvertaktisk Kommando og Flyvematerielkommandoen sammen med næsten 100 andre interesserede. Det var ikke blot en spændende dag, men man noterede sig visse fejl og begrænsninger ved kranen. Ting man nu arbejder videre med.

Kilde: Chefen for Eskadrille 680, major K. Spurs artikel i Flyvestationsorientering. Foto: Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Fejl tolereres ikke

Flyvevåbnets vedligeholdelse af luftfartøjer er noget med arbejds-kvalitet i særklasse. Den mindste fejl registreres og efterforskes ned i en detalje, der sikrer, at flyene bliver oppe i lufthavet når dette er hensigten.

To gange indenfor tre år har man opdaget en fejl i et stempel i en servoaktuator på F-16 Fighting Falcon. Der sidder fem aktuatorer i flyet som styrer rorfladerne på vinger og halen. Fejlen blev i begge tilfælde opdaget, medens flyet stod på jorden. Var den opstået i luften, ville det have betydet, at den berørte rorflade ville have slået ud, og flyet ville have roteret omkring sin egen akse, uden at piloten ville have kunnet forhindre det. Resultatet ville være givet på forhånd. Piloten skulle skyde sig ud med katapultsædet, og flyet ville være totalhavareret.

Ingeniør i Flyvematerielkommandoens F-16 Sektion siger, - Første gang vi opdagede fejlen, kneb det at få vore samarbejdspartnere til at prioritere denne

højt nok i undersøgelsessystemet. Men da den samme fejl blev konstateret under et 'Operational Check' på et fly på Hovedværksted Aalborg, insisterede vi overfor Lockheed fabrikken på, at der blev lavet en undersøgelse af reservedelen. Man ville ganske enkelt ikke finde sig i, at sagen blev lukket uden konklusion.

Konsekvensen af opdagelsen af fejlen er, at Flyvematerielkommandoen har beordret alle aktuatorerne udskiftet og undersøgt

for fejl. En bekostelig affære, idet det tager 100 mandtimer at af- og påmontere aktuatorerne. Hertil kommer 55 mandtimer til gennemførelse af undersøgelse af aktuatoren.

Steffen Bang fortæller, at samtlige brugere af de omkring 2000 F-16 fly, der er produceret, har modtaget besked om den danske opdagelse af fejlen. Det er så op til den enkelte bruger at drage konsekvensen af oplysningen.

Kilde: Set&Sket/s-n.

Så lidt fylder det stempel, der hvis det svigter, kan havare et F-16 fly. Prisen for stemplet, mellem 2000 og 3000 kr. synes ikke at stå i forhold til den ravage en fejlfunktion kan medføre. (Foto: Arne Hansen, Foto-tjenesten, Flyvestation Aalborg.)



Kadetter på fodtur

Nijmegen, Holland. -Man skal være en lille smule vanvittig for at finde på at gå 176 km på fire dage, siger sergent og kadet på Flyvevåbnets Officersskole, sergent M.N. Jensen, til FLYNYT. Hun og 11 andre kolleger deltog i årets Nijmegen March. Turen var så skrap, at kun de otte gennemførte. -Ifølge det oplyste skulle turen kun være på 160 km, hvordan kommer I op på 176? -Det ved jeg ikke med sikkerhed, siger Jensen, med de sidste fem kilometer hørte med til indmarchen ved turens afslutning, og det ville ingen gå glip af. Holdet drog til Holland om lørdagen, for at komme hjem næste søndag. -Og vi havde kanongodt vejr under hele turen fortæller sergent Jensen, sommeren i år kunne man finde i Holland.

Tekst: s-n



Flyvevåbnets Officersskole sendte i år otte kadetter til Nijmegen for at deltage i den berømte march fire dage a' 40 km pr. dag, det stiller ganske store krav til udøverne. (Billedet Nina Villadsen og Preben Pedersen, „Hjemmeværnet“.)

Er 'Fremtidens Store Militære Transportfly' på vej til 'at styrtened'

Hvidbog på hvidbog er fulgt efter hinanden omkring Storbritanniens forsvar. I dette store kompleks raser også debatten omkring Royal Air Forces taktiske transportfly. Storbritannien har været med til at beskrive, hvad Future Large Aircraft (FLA) (Fremtiden store transportfly) skal kunne. Man kunne imidlertid ikke vente til flyet blev færdigudviklet, og bestilte derfor 25 stk. C-130J Hercules, som nu er forsinket på andet år. I den nye hvidbog, kaldet Strategic Defence Review (SDR) dukker FLA op igen. Nu debatteres det offentligt, om Storbritannien skal leje en antal, seks er nævnt, Boeing C-17A Globemaster III, transportfly af United States Air Force (USAF). Den engelske kommentator John Lake, undrer sig i bladet Air Forces Monthly over, hvordan USAF vil forklare, at de pludselig kan undvære seks fly til RAF, -Hvad skulle de så med dem fra starten? spørger han. Han rejser også spørgsmålet, -Hvordan kan RAF tillade sig at bruge et fly til £ 175 mio. (1.942 mia. dkr.) pr. styk som taktisk transportfly? Hvor det med fuldt overlæg udsættes for en vis risiko for skader.

Selv om Storbritannien går ind i et låneprogram omfattende C-17A, har man ikke forkastet tanken om medproduktion på den europæiske FLA, hvis udvikling for tiden ligger underdrejet på grund af den tyske interesse for den russisk byggede An-76. (Se FLYNYT nr. 4/96).

Royal Air Force News, July 24, siger i en omfattende gennemgang af SDR, at tanken er at anskaffe fire Boeing C-17 eller lignende fly, og, at FLA er en mulighed som erstatningsfly for RAFs gamle C-130 Hercules.

Kilde: Air Forces Monthly/s-n



Nærmest kameraet Antonov An-76, som er ved at blive en trussel mod planerne om at udvikle et nyt europæisk 'stort militært transportfly' kaldet FLA. For ikke længe siden, var der ingen der drømte om, at Boeing's C-17A Globemaster III, længst væk, skulle komme på tale som taktisk transportfly i RAF. I skrivende stund er det da også kun gætterier, men muligheden debatteres i Storbritannien. Foto: s-n.

C-130J Hercules godkendt af de amerikanske luftfartsmyndigheder

Lockheeds C-130J Hercules har nu bestået den sidste del af de hovedkrav, der blev stillet til flyet af de amerikanske luftfartsmyndigheder (FAA). Kravene gik på funktions- og driftsikkerhed (F&R Tests), og omfattede 11.000 afprøvninger af luftfartøjets udstyr og systemer samt næsten 150 timers test i luften. Målet med testprogrammet var at vise FAA, at systemerne nu også fungerede efter hensigten. Tilbage er der en række mindre testprogrammer, som skal gennemføres inden flyet får et fuldt certifikat og kan leveres til de ventende kunder.

Indtil videre er der solgt 28 til

Nærmest kameraet Lockheed Martin C-130J-30, den forlængede version af, øverst, Lockheed C-130J Hercules. (Foto: Lockheed Martin.)



USA, 25 til Storbritannien, 12 til Australien, 18 til Italien i alt 83 fly. Hertil kommer, at man har

optioner, det vil sige, 'måske køb' på yderligere 63 fly.

Tekst: s-n

Skal forsvarets helikopterstruktur ændres

I februar i år blev de svenske helikopterstyrker lagt sammen under én kommando, se FLYNYT nr. 3/98. I Sverige har forskellige kommissioner, siden slutningen af 60'erne, udarbejdet mindst 10 'Utredningar' (Rapporter). Den svenske vej til sammenlægningen har været vanskelig, på grund af de tre involverede værnns meget forskellige synspunkter. Problemet er blevet benævnt, 'En het potatis' (varm kartoffel) og 'Et kärt ämne'. Svenskerne gjorde allerede ved offentliggørelsen af planerne i 1996 opmærksom på, at projektet blev fulgt med stor interesse i udlandet.

I april i år, oprettede Forsvarskommandoen en projektorganisation med to arbejdsgrupper, nemlig: 'Arbejdsgruppe vedrørende forsvarets fremtidige helikopterstruktur' kaldet AG/STRUK og 'Arbejdsgruppe vedrørende standardisering af fremtidige helikoptere i forsvaret' kaldet AG/STA.

Arbejdsgrupperne har repræsentanter fra alle tre værn, og med sikkerhed meget at tale om.



Hvordan fremtidens helikopterstruktur i dansk forsvar kommer til at se ud, er der ingen der ved for nuværende. Men det er svært at tro, at den nuværende organisation med fire typer helikoptere i tre værn kommer til at fortsætte ret langt ind i næste årtusinde. Her er vist Hærens Flyvetjenestes to typer, nærmest kameraet AS 550C2 Fennec og længst væk Hughes OH-6A Cayuse, i daglig tale kaldet H-500.

I juli udkom den britiske regerings hvidbog om Storbritanniens forsvar i de kommende år. Heraf fremgår, at det skal undersøges, om de ca. 400 helikoptere i landets forsvar skal samles under én kommando.

Vi spurgte formanden for projektorganisationen, generalmajor J. Scharling, -Skal vi forvente, at Danmark vil være lige så længe om at komme frem til en løsning, som svenskerne?

-Det er umuligt at svare på, siger generalmajoreren. -Men, vi må erkende, at vi er underlagt et stort politisk pres for at opnå rationaliseringsgevinster, så der går nok ikke 30 år. Omvendt er dette en vanskelig sag, med mange interesser, der skal tilgodeses. Det kan ikke ske, uden at der må hugges en hæl og klippes en tå.

Tekst og foto s-n

Ex. Royal Danish Airforce halenummer AT-156 havare-ret i USA

26. juni 1998. Ex Royal Danish Air Force halenummer AT-156, som indtil den 26. juni var i tjeneste hos firmaet Flight Test Dynamics i Inyokern, California, USA. Den nævnte dato gik det imidlertid grusomt galt for AT-156, flyet havarede.

Den dag var flyet ude at flyve en opgave for Flight International Inc. Williamsburg International Airport. Det havde lavet tre anflyvninger mod et af US Navy's skibe ud for kysten. Pludselig noterede piloten Ed Riley, at brændstofmængden svandt meget hurtigt. Han foretog et nødopkald over radioen, og bad om en vektor (flyveretning) til den nærmeste lufthavn, hvor han kunne lande. Flyvelederen gav han en vektor til Naval Air Station (marineflyvestation) Oceana i staten Virginia. Alt imens Ed Riley søgte at stige til en højde, hvorfra han kunne glideflyve ind til basen. I 35.000

fod (10.600 m) højde flammede motoren ud, på det tidspunkt var flyet 72 km fra Oceana. Riley fortsatte sin glideflugt ind over kysten, og fik Oceana bane i sigte, har var stadig sikker på, at kunne nå banen. Efter at have passeret over nogle bygninger og en vej, måtte han imidlertid konstatere, at det var tvivlsomt, om han nåede banen. I 15 m højde og med en flyvehastighed på 278 km/t. trak han i katapultsædets håndtaget og forlod flyet. Bagefter måtte han behandles for nogle skrammer på sygehuset.

Flyet ramte jorden i en svag vinkel og 'landede' så at sige på maven, men uden pilot. Der opstod ikke ild i flyet, og skaderne var stort set begrænset til flyets underside. Tre dage efter blev flyet fjernet fra basen. Årsagen til havariet var, at piloten for sent opdagede, at han var ved at flyve flyet tørt for brændstof.

**Kilde: Air Forces Monthly/s-n
Foto: Flyvevåbnets Historiske Samling.**



AT-156, som den så ud i flyvevåbenbemaling, inden den blev eksporteret til USA. (Foto lånt hos K.E. Simonsen).

US Air Force 52nd Fighter Wing vandt flyvesikkerhedspokal

52nd Fighter Wing på Spangdahlem i Tyskland er en af de Wings, der oftest har været sendt ud, når det brændte på et eller andet sted i verden. Selv om der blev fløjet 3.000 missioner blev fløjet over Bosnien og det nordlige eller sydlige Irak, så lykkedes det alligevel at vinde flyvesikkerhedspokalen, Colombian Award for 1997.

52nd Wing består af en A/OA-10 eskadrille, to eskadriller F-16C og en eskadrille F-15C. F-16 flyene har en flerrollefunktion, men er specialiseret i den krævende Suppression of Enemy Air Defences (SEAD) (Nedkæmpelse af fjendtligt luftværn). SEAD missionerne blev tidligere udført af F-4C Wild Weasels, men de er blevet erstattet af en ensædet Blok 50 F-

16C, som er udrustet med HARM missiler.

Flyvesikkerhedspokalen blev tildelt enheden for at have fløjet mere 15.000 missioner, som varede over 20.000 flyvetimer fra 49 forskellige flyvestationer fordelt over 20 lande, uden af måtte notere en eneste hændelse klassificeret A eller B. Enhedens fly deltog i 1997 i 35 forskellige øvelser i Europa og USA samt i et dusin airshows i forbindelse med US Air Force 50 års jubilæum.

Med i vurderingen af enheden var også dets FOD program (Foreign Object Damage) (bekæmpelse af fremmedlegemer i forbindelse med fly) samt det forhold, at man havde måttet operere fra parallelbanen på nabobasen i en lang periode. På trods af dette, lykkedes det enheden at nedbringe omkostningerne, hvor FOD var involveret med 46%.

Kilde: Lockheed Martin/s-n
Foto: Lockheed Martin



F-16C, Blok 50, fra 52nd Fighter Wing på Flyvestation Spangdahlem i Tyskland. Her ladet op til en dødbringende undertrykkelsesmission mod jord-til-luft missilbatterier.

Draken team Karup

Draken Team Karup lever i bedste velgående. For snart meget længe siden var 31 medlemmer af teamet på besøg hos Flygvapen Museet og SAAB i Linköping i Sverige.

Hos SAAB så man på samling af Gripen. Alle var så optaget af at stille spørgsmål, at man blev forsinket i programmet. Vingerne på Gripen er beklædt med et kulfiber materiale, som har en lav vægt og er meget stærkt. Vingerne

fungerer samtidig som brændstoftanke. I strukturhallen så deltagerne, hvorledes en stor boremaskine borede 1500 huller i vingen på én gang, og det med en 1/10 mm nøjagtighed.

Man fik også lejlighed til at se en tosædet Gripen blive 'mishandlet' i en testopstilling, hvor man rykkede, rystede og trykkede flyet ved hjælp af mange hydraulikjacks og en computer. Det tager flere uger at undersøge flyet for

eventuelle revner efter mishandlingen. Hele testen af flyet tager flere år.

Dagen efter gik turen ud til Flygstation Malmen, hvor Flygvapen Museet ligger. Guiden var Kurt Zetterholm, som i flere år var serviceingeniør på Flyvestation Karup.

Draken Team Karup er for øvrigt gået på internettet med en hjemmeside under adressen: <http://www.draken.dk>. Her kan man gå ind og finde det sidste 'nye' om det gamle fly. Også når det havarerer i USA.

Tekst og billede: Draken Team Karup.



Fra besøget på Flygvapen Museum på Flyvestation Malmen ved Linköping. Fra v. er det ingeniør Kurt Zetterholm i samtale med pensioneret major, Bengt Helldén, formanden for Draken Team Karup, Kurt Hald og Jens Christensen.

Eurofighter 2000 - Afkastning af 1000 liter brændstoftank

Eurofighter 2000 med udviklingsfly nr. 7 (DA7), bygget af Elenia i Italien, er nået endnu et stykke på vejen mod at blive operationsklar. Flyet der opererer fra den italienske flyvestation Decimomannu på Sardinien har gennemført et kast af en 1000 liter brændstoftank fra den midterste styrbords vingesektion. Kastet blev udført i 5000 fods (1515 m) højde og med en flyvehastighed på 350 knob (648 km/t.).

Inden da, havde man med Eurofighter 2000 gennemført forsøg med affyring af kortrækkende luft-til-luft missiler, Sidewinder AIM-9 og mellemdistance luft-til-luft missiler ad typen AMRAAM.

Af andre forsøg og tests kan nævnes, at det engelske fly DA5

har været på Flyvestation Rygge i Norge for at gennemføre forsøg med operation i shelters. DA1 er ved at få installeret den ny EJ-2000 motor, et Martin Baker Mk 16 katapultsæde og ny avionic, alt sammen udføres det af DASA i Manching i Bayern, Tyskland. Det samme sker med DA2, men i England. DA4 har gennemført et forsøg, hvor flyet blev bombarderet med lyn, på jorden.

De syv Eurofighter 2000 har til sammen fløjet over 630 timer fordelt på 750 flyvninger. 24 forskellige piloter har indtil nu fløjet flyet fra 14 forskellige flyvestationer.

Tekst: s-n

Foto: Eurofighter GMBH.



Med en flyvehastighed på 648 km/t i 1515 m højde, kaster piloten på Eurofighter 2000, udviklingsfly nr. syv, en 1000 liters brændstoftank. Kastet af brændstoftanken gik efter planen, og er en vigtig del af udviklingen af flyet på vej mod operativ tjeneste.

Hjelmmonteret sigtesystem til danske F-16

Endnu et hjælpemiddel for piloterne, der flyver F-16 er på vej. Et såkaldt Helmet Mounted Cueing System (HMCS) (Hjelmmonteret sigtesystem) er i år blevet demonstreret under flyvning på Flyvestation Leeuwarden i Holland, hvor systemet også blev udsat for en række tests.

Formålet med demonstrationen var blandt andet at afprøve HMCS, for at definere de fremtidige krav til det HMCS udstyr, der skal installeres i de F-16A/B, som flyver i Europa.

Princippet i det hjelmmonterede sigte er, at piloten sigter på mål han ser på. På den måde kan han hurtigere udpege et mål og beskyde det, og samtidig bevare overblikket i en kampsituation.

Der er tale om et multinationalt projekt på flere måder. Testflyvningerne i Holland blev udført af piloter fra Belgien, Danmark, Norge og Holland, de såkaldte EPAF-lande (European Participating Air Forces). Udstyret fremstilles af Lockheed Martin, GEC Avionics of the UK og Honeywell

of the USA. Hertil kommer Bodenseewerk Gerätechnik GmbH, Tyskland og Nationaal Lucht-En Ruimtewaartlaboratorium i Holland.

Systemet kan anvendes i de danske F-16 fly, som har gennemgået MLU.

Kilde og billede: Lockheed-Martin

tekst: s-n



Piloterne i denne hollandske F-16B bærer begge Helmet Mounted Cueing System (HMCS) (Hjelmmonteret sigtesystem).

Der flyves i weekenden



Kim Høgsgaard med sit modelfly af ubestemt type, som kan flyve i tre kvarter. Tophastigheden er ca. 50 km/t, mens den laveste flyvehastighed ligger omkring 10 km/t. -I virkeligheden kan jeg flyve baglæns med den, hvis ellers vinden er mere end 15 km/t, fortæller Kim Høgsgaard.

Lørdag den 29. august. Medens flyvning i weekenden ikke mere er flyvevåbnets sag, så er der andre, der har taget over. Flyvestation Vandel har lejet et mindre areal ud til 'flyveplads' for Modelflyveklubben Ellehammer. Vi så på, da der startede et monoplan af en vis størrelse, vingspan omkring 190 cm. Længde ca. 150 cm. Pilot: Ét stk. teddybjørn, lysegrå med lyserøde ører, som i starten stod 90° ud fra hovedet, med tiltagende flyvehastighed faldt gradantallet til ørene flugtede hovedet. Typen kunne ikke defineres, men udseendet mindede om 1. verdenskrigs monoplaner. Et lidt tungt flyvende apparat, som vi kiggede nærmere på.

Ejeren af flyet, Kim Høgsgaard, Lemvig, kunne fortælle, at han havde bygget flyet for at bevise, at man kan komme ud at flyve modelfly, meget billigt, små 7.000.00 kr. med det hele. Det med typebestemmelsen grinede han lidt af. Der er mange forskellige typer

repræsenteret, forklarede han. -Denne her er kun en af de syv modeller jeg har, deriblandt en SE5A, en Pilatus, som er en rigtig jager og en Supwith Pub.

-Hvordan har du klaret af bygge flyet så billigt. -Det er ikke så svært, motoren stammer fra en græstrimmer jeg købte på tilbud i Bilka, det er 22 ccm. motor med en flyvetid på 45 minutter. Det var ikke så godt, den dag armen til gassen knækkede og flyet fortsatte med at flyve i tre kvarter. Det var galt, fordi det var ved at blive mørkt, siger han smilende, - Men ned kom den da igen.

Formanden for FC Ellehammer siger til FLYNYT, at der var omkring 70 deltagere, hvoraf en del boede i de 35 campingvogne, der kunne parkere på området ved siden af 'flyvefeltet'.

Tekst og billede: s-n

Det går langsomt med moderniseringen af MiG-29 SMT



Den meget dårlige russiske økonomi afspejler sig også i moderniseringen af de russiske jagerfly. I FLYNYT nummer 4/98 omtalte vi moderniseringen af MiG-29 SMT. Ifølge planen skulle mellem 10 og 15 fly have gennemgået en opdatering i 1998. Nu må man se i øjnene, at det kommer til at dreje sig om tre fly. På lang sigt er målet at opdatere mellem 100 og 150 MiG-29 til SMT-versionen, der vil kunne medføre en våbenlast på fire tons mod nu to. Samtidig indbygges nye brændstoftanke i planerne, som vil forøge flyets rækkevidde betydeligt.

Kilde: FOVnyhedsbrev/s-n.

MiG-29 SMT under start fra Flyvestation Farnborough, England. (Foto s-n)

C-130J Hercules leveret til Boscombe Down

Den 26. august lykkedes det endeligt for Lockheed Martin, Marietta, Georgia, USA, at få afleveret den første C-130J-30 Hercules til Royal Air Force (RAF). Med næsten to års forsinkelse nåede flyet frem til de endelige og afsluttende prøver i Storbritannien. Den næste medvind kom den 8. september, hvor den amerikanske luftfartsstyrelse endeligt godkendte flyet, så det nu er frigivet til salg. For tiden står der 40 C-130J Hercules i Marietta og venter på at blive leveret. Briterne modtager dog først deres, når de sidste operative afprøvninger er gennemført på Boscombe Down, og testholdet har sagt god for flyet. Dr. Mike Steeden, der er direktør for testcentret DERA (Defence Evaluation Research Agency) (Forsvarets

undersøgelser- og Afprøvnings-agentur), siger til RAF NEWS. -Vi har et omfattende testprogram foran os, hvor vi skal evaluere flyet C-130J. Det er indlysende, at jo før vi kommer i gang, jo bedre. Jeg ser frem til at gennemføre testene over de kommende måneder. Testene på flyet, hvoraf nummer to ankommer senere i år, vil omfatte flyets flyvekvalitet i dets strategiske og taktiske roller, gen-tankning i luften, kast af gods fra luften og ikke mindst, hvordan går det når faldskærmsfolkene skal springe ud fra flyet. Til alt dette skal føjes, at Lockheed Martin kommer til at betale, en kæmpebøde til Storbritannien på grund af de næsten to års forsinkelse i leveringen af flyet.

Allerede inden flyet er god-

kendt, har RAF bedt om, at der installeres en Stickshaker (Pinde-ryster) i flyets styrepind. Årsagen er de ændrede forhold omkring flyets stallhastighed. Der er ganske vist en stemme, der advarer piloten, før han når ned til den hastighed, hvorved flyet staller, men RAF har altså ønsket, at der også gennem pinden gøres opmærksom på, at situationen er ved at blive kritisk. Meget forståeligt når man gennemtænker situationen. Kast af last i meget lav højde med en lav flyvehastighed.

Tekst og billede: s-n



Lockheed Martins C-130J-30 Hercules. -30 betyder, at det er den forlængede version, 3,6 m skrog har man forlænget flyet med lige bag cockpittet. Ellers er mål, vægt og ydelse det samme. Flyet her er amerikansk indregistreret og fotograferet på Farnborough International '98, dagen før FAA endeligt tildelte flyet fuld luftdygtighedsbevis.

Boeing C-17 Globemaster III til RAF?

Et af samtaleemnerne på Farnborough International var, - Skal Royal Air Force købe eller leje fire måske seks Boeing C-17 Globemaster III. Efter at den britiske regering udsendte sit papir, Strategic Defence Review, hvori man fastslår behovet for fire eller seks fly af C-17's størrelse, har rygterne om leje eller køb floreret i flyvepressen. Det eneste der i øjeblikket ligger fast er, at RAF personel er i USA for at lære at flyve C-17.

Tekst og foto: s-n

Amerikanerne sagde ikke så meget om, hvorvidt RAF skulle leje eller købe Boeing C-17 Globemaster III. Ser man på flagene på ryggen af denne C-17, så ser man, at RAF's flag er sat op yderst til venstre, hvad det skal betyde, kan man kun gætte om.



Topmålet af dovenskab - eller?

Flyvestation Karup den 16. september 1998. Deres udsendte var ved at tabe næse og mund, da han så flyveroverkonstabel M. Twistholm, fra Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, Faggruppe Bevogtningstjeneste komme kørende. Det sidste er ikke usædvanligt. Det usædvanlige var køretøjet, som bestod af et rørstel, fire cykelhjul og forspændt et stk. schæferhund. Styringen foregik ved hjælp af to stænger forbundet med en bøjle. Her blev schæferhunden, tjenestehund nr. 705 ODIN, sat ind under iført sit seletøj. Styringen foregik ved, at to håndtag kunne trækkes modsat, hvorved forhjulene på køretøjet drejede til den ønskede side, samtidig med at stængerne presede hunden i den ønskede ret-

ning. Vi fik at vide, at arrangementet var både sjov og alvor. Sjovt fordi det var en morsom måde at lade sig transportere på, alvorligt, fordi det blev brugt til at konditionstræne hundene. Oversergent Michael Ellebæk fortæller, at man har købt 'hundesulky'en' hos et firma, der hedder 'Perler fra Morten'. Vognen kunne også indrettes til et dobbeltspand, om man så kunne køre dobbelt så langt på en vis mængde hundefoder, forlød der ikke noget om. Om det at vænne hundene til at løbe foran vognen, siger Ellebæk. -Det er ikke alle hunde, vi kan få til at gå foran vognen, derfor må vi konditionstræne dem, ved at lade dem løbe ved siden af cyklen.

Twistholm bedyrede, med hånden på hjertet, at køretøjet ikke

blev brugt af hundepatruljen på Flyvestation Karup under de natlige patruljer.

Det er ingen overdrivelse at antyde, at medlemmerne af NATO's Militærkomite kiggede en ekstra gang, da det usædvanlige køretøj strøg forbi dem, med en ikke uvæsentlig fart. Vi fik også at vide, at nogle nordmænd på besøg ved Operationsstøtteskolen, havde udtrykt sig i retning af, at den ide måske kunne bruges til noget i Norge.

Sjovt og utraditionelt var det i alle tilfælde.

Tekst og foto: s-n



Her kommer flyveroverkonstabel M. Twistholm, Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, Faggruppe Bevogtning, strygende forbi Stingereskadrillen med sin tjenestehund, 705 ODIN, som trækraft. Eskadrillens medlemmer var også en smule overraskede over det specielle køretøj. Twistholm bedyrede overfor Deres udsendte, at vognen ikke blev brugt til transport under natlige patruljer.

Ballonjagt i Nordatlanten

Af seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I den sidste måned af august jagtede NATO-fly fra Canada, USA og England en heliumballon på 91 m. i diameter. Ballonen blev sendt op fra Saskatchewan i Canada den 24. august, med det formål at måle ozonlagets tykkelse. Selvdestruktionen af ballonen virkede ikke, og den drev ind i ruteflyenes luftveje i 12.000

m højder. Det betød, at ruterne måtte lægges om. To canadiske CF-188 forsøgte den 27. august at skyde ballonen ned, det mislykkedes. Tre dage senere drev ballonen ind i britisk luft- rum. Her blev den sporet af en Nimrod fra Kinloss, den var da på en nordvestlig kurs mod polar- cirklen. Her blev den sporet af en P- Orion overvågningsfly fra US NAVY, Keflavik, men man tabte kontakten med ballonen den 29. august over Spitsbergen. Næste dag blev den genfundet af en P-

3'er, men da havde den mistet højde til 6.000 m og var på vej nedad.

Der antages, at der er blevet affyret 1.000 20 mm maskinkanon- granater af de canadiske Hornets mod ballonen, og at det er dem der har fået den til at tabe ind- holdet af helium.

Den 1. september havarede bal- lonen i den grønlandske ødemark. □

Ny udgave af 'Fakta om Forsvaret'

En 'gammel' bestseller er på gaden igen. Fakta om Forsva- ret, der ved sidste udgivelse blev revet væk, er kommet på gaden i en ny og opdateret udgave. Den nye udgave er tilføjet en side om forsvarrets rolle i Grønland og på Færøerne. På en anden ny side redegøres der for, hvad begrebet 'Task Force' dækker over når der

tales om tilknytning til NATOs maritime styrker.

Det lille hefte er proppet med kontant viden om forsvarret, hvor meget personel indgår i de tre værn, hvad, kører, sejler eller fly- ver de rundt i, og hvorfra? Alt dette er der svar på, samt meget mere.

Heftet fås ved henvendelse til

Forsvarskommandoens Presse- og Informationstjeneste, telefon nummer 45 67 45 57, man skal så bare bede om P&I, når der bliver sagt Forsvarskommandoen!

Tekst: s-n

Den første reservepilot på C-130 Hercules ansat i RAF

Den første pilot af reserven i RAF, som skal flyve C-130 Hercules er blevet ansat ved RauxAF 2624 Squadron. Flight Lieutenant Howard Chandler, der til daglig flyver Boeing 737 hos British Airways, har mere end

15.000 timer i logbogen. Han blev den første, der hos 70 Squadron på RAF Lyneham, der bestod prø- ven og som nu kan flyve som fartøjschef på en C-130 Hercules. Chandler har fløjet i 33 år, inden han lod sig indrullere i RAF, som

pilot af reserven med grad af Flight Lieutenant.

**Kilde: RAF NEWS
Oversættelse s-n**

Forslag om opdatering af C-5A Galaxy

Behovet for militær lufttransport synes aldrig at høre op. Lige nu er krisen i Kosovo presserende. USA har sendt 330 kampfly til Europa, de skal genforsynes, og nogle gange hurtigt. Det stiller krav om lufttransport. Den dag krisen i Kosovo er overvundet kommer kravet om indflyvning af nødhjælp til de 250.000 flygtninge. Kravene synes uden ende. Samtidig bliver de store transportfly, der er i drift ældre og ældre. Det gælder også for en af de største, USAF's 126 stk. Lockheed C-5A Galaxy. Flyets TF-39 motorer er ikke mere så driftsikre. Flyets avionic er ved at sække bagud for udviklingen og trænger til opdatering, alligevel har flyet 80% af sin forudsatte levetid tilbage.

Firmaerne Lockheed-Martin (flystel), Honeywell (avionic) og General Electric (motorer) har foreslået en generel lavrisiko opdateringsprogram for C-5A. Lockheed-Martin har sendt et forslag til, hvad der kaldes C-5 Avionic Modernization Program (AMP). Det foreslår det nuværende avi-

onic udskiftet med digitalt og helt moderne udstyr i hele C-5 flåden. Honeywell tilbyder et nyt avionic system, som er godkendt af de amerikanske luftfartsmyndigheder (FAA). Der er tale om et system, som er udviklet til brug i civile fly. Systemet er allerede installeret i 80% af de civile amerikanske luftfartsselskabers fly, og imødekommer alle krav om Global Air Traffic Management (Globale krav til lufttrafikstyring).

Cockpittet foreslås bygget om, og alle nuværende analoge instrumenter skiftes ud med digitale skærme, der kan vise flere funktioner, blandt andet kan der vises Full Authority Digital Engine Control (FADEC) (Fuld digital kontrol med motorerne), hvis det er det man ønsker.

Udskiftning af motorerne er et andet problem. Den amerikanske regering har ikke afsat midler til en udskiftning af flyets motorer før i år 2003. En analyse af alternative muligheder kan imidlertid ændre denne beslutning. General Electric har tilbudt at udskifte de 504 motorer med CF6-80C2-mo-

torer, der allerede er i brug hos 70 luftfartsselskaber over hele verden. Motorerne har fløjet tilsammen over 40 mio. timer med en driftsikkerhedsrate på 99,9%. Motorerne vil forbedre flyets ydelse, idet standardflyvehøjden vil løfte sig fra 7.300 m til 10.000 m. Hertil kommer en forøgelse af motorydelsen under start med 22%, hvilket betyder 30% kortere startstrækning og 58% kortere tid til at stige til standardflyvehøjden.

Hvis forslagene godkendes, vil USAF råde over en Galaxy, der er 34% billigere at flyve med pr. flyvetime, 44% lavere omkostninger pr. fragtet ton-kilometer gods. Det hele koster 20% af, hvad det vil koste at udskifte hele flyet.



Lockheed C-5A Galaxy på udstilling på Farnborough i England. Nok ser flyet velplejet ud, men tiden gnaver i de ældere dele. Motorerne er ikke længere så driftsikre, som de var. Avionic'en (radar- og radioudstyr) er ved at være forældet, og trænger til at blive udskiftet. Flyet har 80% af sin anslåede levetid tilbage, så mon ikke den amerikanske regering beslutter sig for den opdatering, der anslås at koste 20% af, hvad et nyt erstatningsfly vil koste?

Bagsiden:

Det er sent på eftermiddagen på Flyvestation Grazzanise ca. 50 km. nord for Napoli i Syditalien. Denne F-16A Fighting Falcon er lige rullet ind på Flightlinen sammen med sine tre kolleger efter en træningsflyvning, hvor man har øvet Air Defence, hvilket også ses af flyets bevæbning, nemlig Sidewinder AIM9-L Air-to-Air Missiles (luft-til-luft missiler) og AMRAAM, Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret mellemdistance luft-til-luft missiler). Motoren er lukket ned, og lineteknikeren er på vej med stigen så piloten kan komme ned på jorden igen. (foto s-n)

