

FLYNYT

NR. 1 FEBRUAR 2000



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør
Jørn Due
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5701

Seniorsergent, redaktør
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 55 11, lokal 7999
21 27 27 73 (Mobil tf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk

POSTADRESSE:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

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

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYNYT er: Onsdag den 15. marts 2000.

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

Artikler optaget i FLYNYT er alene udtryk for forfatterens egen holdning eller opfattelse.

FORSIDEBILLEDET:

Denne EA-3 Sentry fra Nato Air Base Geilenkirchen er fotograferet på RAF Fairford i England sidste år. Med sin bemaling var den med til at fejre Nato's 50 års jubilæum. Det forhindrede ikke, at den også måtte deltage i 10 operationer under Operation Allied Force over Serbien og Kosovo. Læs mere inde i bladet.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Ekstraordinær stram økonomi vil præge flyvevåbnet i år 2000	3
It's hard to be humble, when you are the best	5
FMK 50 års jubilæum 18 JUN 2001	6
Far du skal komme hjem igen	7
Flyver uden ben	10
Orkanen kostede millioner af kroner	12
Elev på Baltic Defence College	13
Uddannelse i de nye Natolande	14
Flyvevåbnets gamle Officersskole genindviet	18
Missilerne fik vinger og sandet drillede	19
Flyvevåbnets kulturelle repræsentanter	22
Vi anmelder - Soldatersange og tapre historier	23
På station over Middelhavet	24
Bomber fra 10.000 fod	27
F-16A Fighting Falcon skal på museum	32
Grand old man takker af	34
Centre d'Essais des Landes et spændende område	35
Det drejer sig om mennesker	36
Stavegic Air Command Museum	38
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 41-46	
Messerschmitt Bf 109 styrtet ned	41
Draken har fløjet 1.000.000 timer	41
WC-130J og EC-130J leveret til US Air Force ..	41
Joint Strike Fighter testet i vindtunnel	42
RAF tankfly får forbedret udstyr	42
Så kan man igen parkere foran FTK	42
Betingede bevillinger til F-22A Raptor	43
Royal Air Force er gået på Internet	43
Landing på olieplatforme i Nordsøen	43
Så fik Royal Air Force sin første C-130J Hercules	43
Challenger 604 er landet	44
RAF fortsætter med at forlade Tyskland	44
British Aerospace har fået nyt navn	44
Forsvarsmedalje for indsats i Kosovo	45
Flyvevåbnet undsatte civilt fly	45
Opdatering på udviklingen af Eurofighter	45
JAS 39 Gripen solgt til Sydafrika	45
Penge til bedre nattesyn	45
Harrier GR Mk. 7 får nye motorer	46
Forsvaret søger flere indvandrere	46
Dansk-engelsk redningsaktion i Nordsøen	46
Åbent hus på Flyvestation Skrydstrup den 18. juni 2000	46

Chefen for Flyvertaktisk Kommando:

Ekstraordinær stram økonomi vil præge flyvevåbnet i år 2000

Det kommende år bliver et økonomisk anstrengt år for flyvevåbnet. Det bliver også året, hvor enheder bliver deaktiveret, og, hvor sparsommelighed ikke blot vil være en dyd, men også en nødvendighed. Man kan så samtidigt glæde sig over indkøb og afprøvning af nye våbensystemer, helikoptere og fly. Endelig er der jubilæumsåret at glæde sig over.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

4. januar 2000. Området omkring Bunker 1137 på Flyvestation Karup ligger badet i den kolde vintersol. Vest for bunkeren er der kommet en ny parkeringsplads. Syd for bunkeren er arealerne blevet ryddet, der skal bygges nyt hovedkvarter til flyvevåbnets operative stab, Flyvertaktisk Kommando. Umiddelbart ser det ud, som om der er grøde i tingene, virkeligheden er mere nuanceret. For flyvevåbnet bliver de kommende år et både og. Indtil 2004 vil der ske en reduktion i personelstyrken på 500 stampersonelnormer, 327 civile og 26 officerer, hvilket ikke er de lyseste udsigter. Manglen på piloter er særdeles følelig. På materiel-siden kan man til gengæld se frem til mange nyanskaffelser.

Med disse tanker i baghovedet stillede vi følgende spørgsmål til chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard: „Hvad forventer du det kommende år, jubilæumsåret, vil bringe flyvevåbnet?“

Med risiko for at virke lidt højtravende vil jeg påstå, at vi er i begyndelsen af en periode, som giver os mindst lige så store udfordringer, som flyvevåbnet oplevede under opbygningen i sine første leveår.

Vi skal håndtere en periode, hvor økonomiske rammer er snævre, forvaltningskravene er stigende

- rekrutteringsbasen er vigende,
- alle flyvende enheder samt LVG og KVG enheder får modificeret deres materiel,
- nyt materiel, herunder våben og luftfartøjer, skal anskaffes og tages i brug,
- forsvarsforliget skal implementeres, hvilket bl.a. indebærer væsentlige ændringer i flyvevåbnets struktur,
- hele forsvarsets driftsstruktur omlægges (DeMap/DeMars),
- der er mangel på visse personelkategorier,
- vi skal fortsat søge at bedre vore uddannelser og
- vor kapacitet – ikke mindst til internationale operationer – skal udvides, og – som vi jo oplever det – samtidig med at sandsynligheden for dens udnyttelse er ganske nærværende.

Jeg er sikker på, at vi vil formå at klare det, men det kræver, at vi får de nødvendige vilkår – ”ro” til at gøre tingene rigtigt i første ”forsøg”. Og så adskiller den nuværende situation sig trods alt – på et afgørende og forudsætningskabende område – fra situationen under flyvevåbnets opbygningsperiode: Summen af vor viden og kunnen, som bl.a. baserer sig på erfaring, er større.

Om materielanskaffelserne i forhold til forsvarsforliget siger Rosgaard: ”Vi taler her om helikoptere, transportfly og våbensystemer til F-



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, siger om år 2000: ”Vi skal selv finansiere en del af besparelserne i forsvarsforliget, og de penge kan vi kun tage af driftsbudgettet. Derfor bliver år 2000 økonomisk vanskeligt.

16, hvor vi allerede er i fuld gang. Vi er langt fremme med udviklingen af DEHAWK, hvor vi skal gennemføre de første testskydninger i Frankrig sammen med Flyvematerielkommandoen og Terma. Materielsiden er i det hele taget en væsentlig del af forsvarsforliget”. Rosgaard er tilfreds med, at MLU-fly nummer 21 lige er rullet ud af hovedværkstedet på Flyvestation Aalborg, og at arbejdet med at gennemføre MLU på de resterende F-16 fly er inde i en god gænge.

Rosgaard lægger ikke skjul på, at år 2000 på den økonomiske side bliver et hårdt år at komme igennem. ”Vi skal selv i første år af forligsperioden finansiere en del af besparelserne i forsvarsforliget, og de penge kan vi stort set kun tage af

driftsbudgettet. Derfor bliver år 2000 økonomisk vanskeligt. Vi mener dog at have prioriteret nøje, hvad det er, vi gerne vil gennemføre. Det betyder, at vi endnu engang har strammet prioriteringsskruen som dikteret af såvel økonomi som kapaciteten i de forskellige dele af flyvevåbnet samt de givne opgaver. Der vil dog stadig være enkelte "store" begivenheder som f. eks. flyvevåbnets værtsskab for NATO Air Meet, testskydning med DEHAWK og LVG deltagelse i reaktionsstyrkeøvelserne Tulip Mermaid og Dynamic Mix; sidstnævnte i Grækenland.

Operation Allied Force

"Er flyvevåbnet så at sige "kommet sig" efter den ekstraordinære indsats i Kosovo sidste år?"

"Lad mig først sige, at der blev ydet en kæmpe indsats i forbindelse med Operation Allied Force. Det var kun fordi personellet i hele flyvevåbnet tog det som en stor udfordring og ville leve op til, at her skulle flyvevåbnet "levere varen". Den holdning har gjort, at vi har kunnet udføre opgaven tilfredsstillende, det skal der ikke herske tvivl om". "Når det er sagt", fortsatte Rosgaard, "Ja, så begynder vi ganske langsomt at gøre boet op og arbejde puklen af. Vi skal finde ud af, hvad vi skylder, og få det indarbejdet i planlægningen, eller udbetale penge, hvor det kan lade sig gøre". Han understreger, at selvfølgelig kan en så stor indsats mærkes, og han er tilfreds med, at der nu kun er 36 mand samt to fly og et reservefly i Italien, mens øvrige tre fly og personel er på beredskab i Danmark. Han forventer, at styrken skal blive i Italien i hvert fald et stykke tid endnu, dog uden at kunne definere tidsrammen.

"I forbindelse med at vi har gjort boet op, har vi også været omkring de "Lessons learnt" (erfaringer) vi har gjort i forbindelse med udrykningen til Italien. Det har udmøntet sig i en fortrolig rapport til Forsvarskommandoen, hvor vi peger på såvel de positive som de negative erfaringer vi har gjort. Halvdelen af erfaringerne kan vi selv gøre noget ved, og resten er noget vi skal i en dialog med Forsvarskommandoen og andre myndigheder om".

"Hvad er det for erfaringer?"

Det drejer sig om forskellige områder, som kan forbedres, således at vi er endnu bedre rustet i fremtiden. Vi løb ikke ind i nogen "show stoppers", men både med hensyn til materiel, træning og procedurer har vi allerede under selve indsatsen justeret noget, og den proces fortsættes. Det er et naturligt og løbende arbejde efter enhvers indsats, ligesom vi jo kender det fra en større øvelse.

Rosgaard lægger ikke skjul på, at det også har tæret på kræfterne i Flyvertaktisk Kommando, hvor der på det konceptuelle- og planlægningsmæssige område er ting der skal samles op på. Ligesom man også skal afsætte arbejdskraft til støtte for de materielanskaffelsesprojekter som er væsentlige i øjeblikket. Ikke mindst fordi nogle af anskaffelserne er blevet fremskyndet. Derfor skal man have beskrevet de operative krav til det nye materiel, hvilket er nødvendigt for, at Flyvematerielkommandoen kan vide, hvad det er man skal ud at købe.

"Selv om det forhåbentligt er et hypotetisk spørgsmål, kan flyvevåbnet så klare, igen i år, at skulle udstationere en eskadrille fly i flere måneder?"

Rosgaard stopper op et øjeblik, og svarer så: "Det skal vi kunne. Der er ikke ændret ved vor tilmelding af reaktionsstyrker. Vi skal fortsat kunne leve op til at levere 12 fly i luftforsvarsrollen. Men vi må så også sige, at det drejer sig om seks måneder, og, at vi derefter forhåbentlig kan generere yderligere seks måneder. Det er så også sagt, at så begynder det at gøre ondt, og få betydning for resten af flyvevåbnets virksomhed, og så bliver det vanskeligt." Han gør en kort pause og fortsætter så: "Men det kan ikke skjules, at det at vi mangler piloter, gør os sårbare i øjeblikket".

Ny organisation

"Der har længe været talt om at indføre end ny og mere tidssvarende organisation i Flyvertaktisk Kommando, hvornår bliver det virkelighed?"

"Stod det til mig, så var den allerede indført, men vi er desværre løbet ind i et lille „forvaltningsproblem“, men

jeg håber den nye organisation er på plads til 1. februar".

"Hvad indebærer reorganiseringen?"

"Det betyder, at vi vil være bedre rustet til at klare DeMap/DeMars og til at klare de daglige opgaver og ikke mindst implementeringen af det nye forsvarsforlig"

"Betyder reorganiseringen af staben også, at tilgangen til staben ude fra niveau III myndighederne bliver lettere?"

"Det skulle gerne betyde en meget positiv afsmittning nedadtil i systemet. Vi bryder med en del gammelkendte organisationsprincipper, idet alle elementer i planlægningen omkring operation, materiel, personel og økonomi fremover kommer til at sidde sammen. Man skal altså ikke længere kunne få en operativ opgave, hvor man derefter skal spørge i økonomisektionen, om der er penge til den. Alle aspekter vil nemmere være afprøvet inden noget sættes i værk. Man vil heller ikke komme ud for, at noget sættes i gang og så skal man lige spørge i personelsektionen, om der nu også er personel til at løse opgaven". Rosgaard fortæller, at der i den nye organisation også indgår en international sektion, som vil tage sig af planlægningen, uddannelse samt af eventuelle indsatser af flyvevåbenenheder i udlandet.

Pilotmangel

Flyvevåbnets mangel på piloter har igen være oppe i dagspressen. Tallet med minus 33 har været nævnt igen og igen. Om dette siger Rosgaard: "Vi følger dette kerneområde tæt og gør alt hvad vi kan, både for at fastholde de piloter vi har, og for at rekruttere nye".

"Hvad er det for tiltag du har i tankerne?"

"Jeg tænker på de „stabilitetskontrakter“ vi forsøger indledningsvis at få tilbudt nogle få enkeltpersoner, som vi har særlig meget brug for. Det betyder, at de får et tilbud om, at kunne regne med, at de, de næste eksempelvis 10 år vil kunne forrette tjeneste i et bestemt geografisk område. Det gælder i fremtiden ikke kun piloter, men også andre personelgrupper, som vi kan have hårdt brug for. Det kan være nøgle-

personel i IT-området, og managers indenfor områder som MLU, DEHAWK og lignende områder, hvor det er vigtigt at fastholde en kontinuitet". Generalmajoren lægger ikke skjul på, at en sådan garanti også kan have indflydelse på familiens holdning til mandens ansættelse i flyvevåbnet, ikke mindst der, hvor flytninger spiller ind overfor børnenes skolegang og måske hustruens arbejde.

Jubilæumsåret

"Vi er nu færdig med at planlægge jubilæumsåret og har taget fat på de områder vi har ønsket at gennemføre for at fejre jubilæet, hvor et af de første tiltag var udsendelsen af jubilæumskalenderen". Han fortæller, at man, sammen med Flyvestation Skrydstrup, er i fuld gang med at planlægge Åbent Hus i juni måned. "Og endelig er der alle arrangementerne omkring den første oktober, men det tager min afløser sig af. Vi har så at sige delt de to store arrangementer imellem os". Denne udtalelse skal ses i lyset af, at Rosgaard den 1. juli i år tiltræder tjeneste ved Forsvarskommandoen. Efter den dato hedder chefen for Flyvertaktisk Kommando generalmajor Leif Simonsen (SIM).

"Har du ikke tænkt på, at det kunne falde nogen for brystet at bruge penge på et jubilæum midt i en sparetid?"

"Jo, det ved jeg. Men jeg mener, at flyvevåbnet, med det relativt beskedne jubilæumsprogram der er planlagt, bør benytte denne lejlighed til at fejre sig selv, og også bruge det udadtil til en positiv omtale af værnet". Rosgaard lægger ikke skjul på, at pengene til de fleste aktiviteter i jubilæumsåret dels er kommet fra fonde, men at han også forventer, at alle øvrige tiltag i stort omfang vil være „selvfinansierende“. Jubilæumsåret bliver således på mange områder skelsættende for flyvevåbnet, men jeg er overbevist om, at hvis alle gør deres bedste vil vi også komme godt fra start i det nye århundrede „

□

"It's hard to be humble, when you are the best!"



Selvironien fejler ikke noget hos Eskadrille 534. Skiltet „EX (- 700)“ mere end tydeligt fortæller og det lille kiks, der kostede et Excellent under øvelsen i Frankrig.

Af major K. Oddershede, chef for Eskadrille 534

Foto Fototjenesten, Flyvertaktisk Kommando

Eskadrillen 534 (ESK) vandt TACFIR (taktiske skydninger med IHAWK missiler) pokalen for 1999, som bedste skydende enhed i 1999 (selv kalder vi det at vi vandt DM 1999).

Det var en stor dag for eskadrillen, da generalmajor K.E. Rosgaard den 6. december sidste år, med en meget rosende tale overrakte TACFIR-pokalen.

TACFIR var Eskadrillens (ESK) sidste større opgave med Classic HAWK og efter ESK er kommet hjem fra CREW TP 4-99 (Proficiency Test) (Færdighedstest af personellet) i Sønderjylland er ESK klar til at aflevere det "gamle" system og ser frem til modtagelsen af det nye system primo marts 2000.

Mistede topkarakter

Overall karakteren var SAT (Satisfactory) (Tilfredsstillende), men Team Chief (lederen af kampdommerholdet), den tyske oberstløjtnant Werner Knabe, fra Hovedkvarteret for de Allieredes Luftstyrker i Europa (AIRCENT), sagde i alles påhør, at eskadrillen var en klar EX-enhed (excellent) (fortræffelig/udmærket enhed). Desværre havde vi en enkelt fejl indenfor RECCE (rekonoscering), som gjorde at vi ikke fik samlet delkarakterer nok til den overordnede topkarakter (læs: de snart berømte manglende 700m). Men ESK fik halvdelen af de tildelte EX delkarakterer, som de tre ESK modtog tilsammen. Derfor fremstår resultatet meget tilfredsstillende, og som et resultat ESK kan være stolt af. ESK vil gerne benytte lejligheden til at takke ESK 532 og ESK 543 for godt samarbejde under afviklingen af TACFIR. ESK var endvidere meget tilfreds med den støtte HAWK Afdeling Øst, herunder DSE (Den Direkte



De store smil var fremme, da chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard overrakte TACFIR pokalen til chefen for Eskadrille 534, major K. Oddershede.

Støtteenhed), leverede under øvelsen.

Forhistorien

ESK deltog i Viking Express og TACFIR i perioden 3.-22. oktober 1999. Øvelsen startede med fælles afgang fra Flyvestation Skrydstrup, hvorefter vi kørte til Frankrig i løbet af fire nætter, hvor vi sov på en tysk og to franske kaserner. Vi ankom til Centre des Essais des Landes (CEL) 7. oktober, kl. 02:15. Indkvarteringen viste sig desværre at være af meget ringe standard, hvilket var en meget stor skuffelse oven på en vellykket deployering til CEL. Kl. 04:50 var vi færdig med første inbriefing og tilsgagt en samlet inbriefing for hele første kolonne kl. 09:30 i CEL biograf. Efter at have "fordøjet" denne oplevelse var vi klar til at løse selve opgaven med hensyn til at afskyde HAWK missiler med vores eget udstyr. Oplevelsen fra denne spændende inbriefing var så enestående, at ESK besluttede at indstifte en ny vandrepokal for bedste TACFIR inbriefing 1999. De dårlige vilkår på basen gjorde, at alle stod endnu mere sammen om opgaven og gav den hele armen under selve bedømmelsen. ESK var blevet tilbudt en reservebil (GOLF), som blev placeret på ladet af en MAN lastbil. Da ESK kom til CEL var der ingen der ville kendes ved den, hvorfor ESK kørte rundt med den nye "bus" i flere dage indtil der endelig var en, chefen for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando, der savnede den og kunne arrangere at den blev løftet ned.

Forberedelser

Den nye form for TACFIR med deployering fra en rigtig Ready To Move (Klar til at Flytte) position til en taktisk stilling inden deployeringen til Firing Range (Skydeområdet) virkede mere relevant med hensyn til bedømmelsen og udbyttet af øvelsen. ESK blev positivt overrasket over vores kære Classic IIAWK system, som efter fire dages deployering (uden strøm) over en afstand på over 2.000 km. virkede fuldstændigt fejlfrit ved opstillingen. Efter to dages systemafprøvning og træning tog hele ESK på udflugt lørdag morgen. Dagen startede med morgensang for fødselsdagsbarnet, chefen for HAWK Afdeling Øst, oberstløjtnant B.K. Petersen, hvorefter vi kørte til St. Emillion området og så lidt på de franske rødvinstraditioner. Efter således at have samlet kræfter til de kommende udfordringer blev hele

søndag og mandag brugt til systemafprøvning og OTS-træning, (Træning af operatører i simulator). Baderanden langs Firing Range var utrolig flot og blev flittigt brugt efter dagens træning i den første uge, hvor temperaturen lå mellem 23-28 grader.

Tilfredsstillende afvikling

Selve afviklingen af TACFIR forløb meget tilfredsstillende trods en lidt uheldig start i forbindelse med ESK RECCE af TRP (Terrain Readiness Point) (Eskadrillens standplads). Terrænforholdene i området var generelt så dårlige, at al færdsel uden for beton/asfalt medførte øjeblikkelig fastkørsel, hvilket ESK oplevede under indrykningen i TRP. Det var en spændende og ny oplevelse at gennemføre TACFIR uden at kende TRP på forhånd. Resten af TACFIR forløb uden problemer. Selve skydningen forløb spændende, især fordi det første skud eksploderede efter kun 1-2 km. Braget og trykbølgen virkede meget imponerende og aftvang en del respekt for våbensystemet fra alle der oplevede eksplosionen på tæt hold.

FMK 50 års jubilæum 18 JUN 2001

I forbindelse med FMK 50 års jubilæum påtænkes det, at udgive en jubilæumsbog i lighed med den, der blev udgivet i anledning af 40 års jubilæet.

For at kunne fremstille et interessant og alsidigt værk, opfordres alle medarbejdere allerede nu til at komme med ideer, indlæg, billedmateriale og illustrationer.

Artikler skal, så vidt det er muligt, være fremstillet i MS-Word, og billedmateriale og illustrationer som originale fotos og tegninger.

Indlæg til jubilæumsbogen sendes til:

APA202, Niels Peter Rotbøl-Larsen FMK-Repro.
Telefon: 44 78 20 17 .

Nato Air Base Geilenkirchen

Far du skal komme hjem igen

De var i luften over 3.300 timer i de 78 dage Kosovokonflikten varede. Deres opgave var, at holde øje med de hundredvis af Nato fly der kunne være i luften på én gang. De skulle advare dem mod fjendtlige angreb. De skulle sikre, at flyene kunne komme ind for at tanke op ved de mange tankfly i området. De var ubevæbnede. Blev de angrebet, var Combat Air Patrol (CAP) (jagerfly), eller flugt deres eneste mulighed for overlevelse. De oplevede det forskelligt. "De" er de 17 danske besætningsmedlemmer på Natos Airborne Early Warning and Control System flyene, også blot kaldet AWACS.

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

Geilenkirchen den 28. november 1999. De sidder rundt om bordet og fortæller om deres oplevelser under Kosovokonflikten. Nu flere måneder efter at konflikten officielt sluttede fortæller de om, hvordan de oplevede de 78 døgn, hvor der blev fløjet i alt 36.000 sorties af 1259 fly, hvoraf de 982 var amerikanske og de 277 kom fra andre Natolande. Selv fløj de 17 danske besætningsmedlemmer tilsammen mere end 3.300 timer under konflikten.

Major Jan Johnson fortæller om, hvorledes det hele startede. Squadron 1. (1. Eskadrille) var udstationeret til Flyvestation Trapani på det vestlige Sicilien. Her sad besætningerne og så på CNN for at følge udviklingen. Man ventede på, at Serbiens præsident Slobodan Milosevic skulle give efter for det stillede ultimatum. Det gjorde han ikke. Da deadline var overskredet, fik de at vide, at H-hour var defineret og gik i gang med at planlægge deres flyvning. De skulle have styr på den angrebsspakke CO-MAO (kombineret angrebsspakke) som ville være klar til at begynde sit angreb den 24. marts klokken 20.00.

Klokken 20 lå kaptajn Per Ryby Juel (JUR) oppe over Adriaterhavet med sin E-3A Sentry, en modificeret Boeing 707, som bærer AWACS systemet (Airborne Early Warning and Control System) (Luftbåret radar og kontrolsystem). Fra flyet kunne han se krigsskibene nede på Adriaterhavet affyre de første mellem 20 og 40

Tomahawk cruise missiler mod mål inde i Serbien.

Ansvar for de andre

Det var et gennemgående træk i samtalen, at AWACS-besætningerne følte et stort ansvar for, at de andre fly ikke "kom noget til". Major Jan Johnson, der er Tactical Director på AWACS fortalte om, hvorledes de skulle sikre sig, at tankerne var på den rigtige position når de øvrige fly skulle ind for at tanke. De skulle også holde styr på ELINT flyene som er et fly udstyret til elektronisk aflytning af fjendens radiosignaler sammen med JSTARS flyene, som kan spore kampvogne og anden trafik på jorden. AWACS skulle også definere de fly, der var mulige fjendtlige angrebsfly og lede F-15 og F-16 med deres AMRAAM (Advanced Medium Air to Air Missiles) (Avancerede mellemdistance Luft-til-Luft) missiler ind



Til højre kaptajn Knud Holmsgaard i samtale med sin canadiske kollega Captain James Peck. Holmsgaard oplevede sin deltagelse i flyvningerne under Kosovokonflikten som abstrakt. Det ene øjeblik var han hjemme i Heinsberg i dyb fred og næste øjeblik var han på station over Serbien: „Det virkede meget abstrakt“, sagde han. (Foto s-n).



Major Jan Johnsen, der her peger op på kortet over Kosovo, hvorpå der står: OAF Missions Flown 10 (Fløjet ti missioner under Operation Allied Force i Kosovo). (Foto gennem major E. Møller).

mod målet. En virkelig spændt situation opstod, hver gang et Nato angrebsfly vendte tilbage fra et angreb og dens transponder (sender), der skulle identificere den som ven eller fjende overfor AWAC'en, enten var blevet ødelagt, eller var gået ud af drift. I sådanne situationer, fortalte Johnson, måtte man frembringe al den sunde fornuft og viden, som det overhovedet var muligt. "De angribende fly havde specielle karakteristika, som vi kunne få bekræftet hos et af de andre overvågningsfly.

Var disse karakteristika ikke til stede, undlod vi at sende et af vore CAP (Combat Air Patrol) (Luftkamppatuljefly) ind for at skyde det ned. Vi vidste jo også med os selv, at en sådan fejltagelse ville få frygtelige konsekvenser". Han priser sig lykkelig for, at den slags fejltagelser ikke fandt sted.

Voldsomt arbejdspress

De 17 AWACS fly i Geilenkirschen er planlagt til at skulle klare 2 "Orbits"

overvågningsområder i 24 timer i døgnet i 21 dage. Det skulle vise sig slet ikke at slå til. Der blev oprettet en Orbit over Bosnien Herzegovina, Adriaterhavet og en over det sydlige Kosovo. Når et større angreb skulle sættes ind, fulgte et af AWACS flyene taktisk den offensive COMAO pakke ind over Serbien. Presset på både besætningerne på AWACS flyene og på støttepersonellet på jorden steg enormt. Antallet af timer i luften blev bare flere og flere. Det var ikke ualmindeligt for et besætningsmedlem på fem dage at være i luften i 40 timer. Hertil skal så lægges tid til forberedelse og efter hjemkomsten afsluttende briefing. Den længste registrerede flyvetid på én flyvning for et dansk besætningsmedlem, var for seniorsergent Jørgen Christensen, der den 28. marts var i luften med sine kollegaer i 14.2 timer, det gav ham sammenlagt en arbejdsdag på 22 timer.

Det usædvanlige denne dag var nedskydningen af det amerikanske F-117, som skabte megen røre i operationerne. Alt blev trukket ud for at give plads til Combat SAR (Redning fra luften med helikopter) af den forulykkede pilot. Det betød blandt andet, at Christensens AWACS måtte lande på Flyvestation Aviano for at tanke, da tankflyet de skulle have brugt var andetsteds.

Flyvesikkerhed

Vi spurgte major Kim Bech, der er navigatør på E-3A: "Hvordan kan det undgå at påvirke flyvesikkerheden, når I er i luften i så mange timer?"

"Det kunne det heller ikke. Jeg skal gerne indrømme, at nogle af de anflyvninger vi lavede ikke levede op til den normale standard." Han fortalte, at for at spare på piloternes kræfter, så blev den ene pilot sendt ned bagerst i flyet for at hvile, mens den anden styrede flyet.

Han lagde heller ikke skjul på, at gentankning i luften med en træt besætning er en krævende opgave, der gør, at alle de bedste ressourcer skal hentes frem fra lang afstand. Han fortalte også, at når man deplo-

yerede til andre baser i Europa, så havde man en læge og en sygeplejerske med. Besætningsmedlemmerne måtte efter hver tur lige et smut ind for at snakke med lægen så han kunne se, i hvilken tilstand den enkelte var. Disse forholdsregler skal ses i forhold til, at besætningsmedlemmerne ofte havde fløjet 120 timer på 30 dage. Og det under en stressfaktor, der ikke findes i fredstid. Som en galgenhumoristisk udtrykte det: "Vi vidste jo aldrig, hvornår der kom en telefonpæl flyvende tværs gennem flyet".

Vi spurgte Bech, hvordan besætningen klarede sig, hvis flyet blev angrebet, og om de overhovedet var blevet udsat for, at fjendtlige fly var kommet tæt på. Det var sket i flere tilfælde forklarede han. Modforholdsreglerne var, at man kaldte CAP flyene ind imellem truslen og AWACS flyet. "Hvad vi skulle gøre, blev bestemt af Tactical Director nede i flyet". Det var ham der kunne se, hvor truslen kom fra. I to tilfælde havde man måttet foretage Retrogate (Trække sig ud) indenfor seks timer. Problemet med Retrogate var, at man også skulle have alle de andre fly med ud af området. "Det blev svært for folk ved skærmene når vi fortog den manøvre, fordi radaren så ikke længere fungerede optimalt. Den fungerer bedst ved en bestemt vinkel og flyvehastighed", forklarede han. Det var også sket, at man måtte foretage en gemen flugt fra orbit med et stejlt dyk på omkring 10.000 fod (3333 m.). Den mest dramatiske undvigemanøvre består i, at man lader den ene vinge "falde igennem" og så går det nedad med den størst tilladte hastighed. Det virkede utroligt, men manøvren minder meget om den "Corcksrew Manouevr" (Proptrækkermanøvre) de engelske Lancaster Bomberen foretog for at undvige tyske jagere tilbage under den Anden Verdenskrig.

Personlige tanker

"Hvordan oplevede I, at det nu pludseligt var ramme alvor?"

Spørgsmålet blev ligesom hængende i luften. Der var ingen, der umiddelbart havde lyst til at svare på spørgsmålet. Jan Johnson besvarede

i første omgang spørgsmålet med at forklare, hvor mange sikkerhedsforanstaltninger, der var, i form af overvågningsfly, som ville advare om et eventuelt angreb. Selv om fjenden kun var 100 km væk, så gav dette en vis sikkerhed. Han endte dog med at fortælle, at det værste ved hele oplevelsen var, at hans børn havde forstået, at det han deltog i var farligt, og det gjorde det svært, når de sagde farvel til hinanden og de sagde: "Far, nu må du ikke blive slået ihjel. - Det var tungt at bære" sluttede han.

Seniorsergent Kim Dyring, der gør tjeneste på Geilenkirchen uden at have familien med, sagde: "Jeg havde det utroligt svært med at vi skulle bombe serberne. De havde overtrådt de internationale regler, og det stod vi også i begreb med at gøre. Jeg havde et par søvnløse nætter, hvor jeg tænkte meget over tingene. Serbernes behandling af albanerne gjorde, at jeg til slut mente at det var rigtigt at vi gik ind og stoppede dem. Hver gang jeg kom hjem fra en tur, ringede jeg hjem til familien for at fortælle, at jeg var i live og havde det godt. Selv om det hele nu er overstået, så har jeg det stadig skidt med at have været med til, at slå folk ihjel". Krigen kom også på tværs af Kim Dyrings planer om at komme hjem til datterens konfirmation. Han havde søgt fri næsten et år i forvejen, spørgsmålet var pludselig, hvad nu? Den menneskelige holdning sejrede, og han fik fire dage til at komme hjem i. "Det var jeg meget glad for" understreger han.

Abstrakt situation

Kaptajn Knud Holmsgaard oplevede situationen som abstrakt. "Især i påsken havde jeg svært ved at følge med", sagde han, "vi fløj missioner ud af Geilenkirchen og samtidig havde jeg besøg af nogle venner fra Danmark. Det ene øjeblik var jeg i krig og var med til at dirigere bombefly ind mod deres mål. Det næste øjeblik var jeg hjemme, og en del af et socialt samvær i et samfund i dyb fred, det virkede meget abstrakt". Han fortsatte med at fortælle, at det var ulige meget lettere når eskadrillen var deployeret. Så var besætningen sammen hele tiden, og man

skulle ikke opleve disse skift mellem krig og fred.

Mere slæb

I de to områder vedligeholdelse og Aircrew Library (Bibliotek for flyvekort m.m.) er der ansat fire danskere. Deres normale tilværelse er en arbejdsdag mellem klokken syv og klokken 23, i toholdsskift. Under Kosovokonflikten blev dette ændret til 24 timers arbejdsdag i treholdsskift, men med det samme antal mennesker. Major Ernst Møller, der er leder af Danish Support Unit (DSU), fortæller, at som dagene gik, så de mere og mere klatjede ud. De sidste ni danskere i Geilenkirchen, som er ansat i stabene eller ved militærpolitiet slap lidt lettere over perioden.

Møller fortæller også, at de danske besætningsmedlemmer ofte kiggede op i DSU'en for at få en kop kaffe og en snak om det de havde oplevet. Han lægger ikke skjul på sin beundring for deres indsats og holdning til den opgave de var i gang med at løse i de dage.

Forundring

Man er ikke i tvivl om, at de 17 danske besætningsmedlemmer på AWAC's flyene har det godt med deres indsats. Deres kolleger fra de andre Natolande som vi talte med, var glade for at have dem som kollegaer i de blandede besætninger. Et gennemgående træk var, at de alle havde svært ved at skjule deres forundring over den manglende bevågenhed fra forsvar og pressen i Danmark om deres indsats under Kosovokonflikten. „Den eneste reaktion vi fik, var en artikel i Politikken, og den var skrevet af en tidligere kollega, der nu er journalist“.

Jan Johnson viste os et citat fra London Dayly Telegraph den 3. juni 1999, som lød:

"when the capitulation of President Milosevic proved that war can be won by Air Power alone".

Der blev ikke lagt skjul på, at de 17 syntes de havde gjort et godt stykke arbejde sammen med deres kolleger fra de andre Natolande. □

Flyver uden ben

Dette er historien om sej vilje og glæden ved igen at kunne flyve som pilot. Efter at have brækket ryggen, var det farvel til flyvningen. Handicappede i rullestol kunne ikke få certifikat. Nej'et blev ikke taget for pålydende. Efter mange forsøg blev Statens Luftfartsvæsen overbevist om, at det kunne lade sig gøre at flyve uden ben. Hårdt slid førte til, at Arly Dalgaard nu igen kan kalde sig fartøjschef.

**Tekst og billede
Arly Dalgaard.**

Som ung sergent i Flyvevåbnet tog jeg i de glade 60'ere flyvercertifikat. Men det blev en meget kort fornøjelse. Efter at jeg ved en ulykke brækkede ryggen og blev udtaget til at være "hjulbenet", måtte jeg pænt aflevere det igen til Statens Luftfartsvæsen (SLV). Farvel til den karriere. I mellemtiden måtte jeg styre min flyvelidenskab som co-pilot hos andre friske piloter. Jeg har beholdt min tilknytning til flyvevåbnet, da jeg i dag har et civilt job som bestyrer af et elektronikværksted på Flyvevåbnets Specialskole.

Små sporadiske forsøg på at gen erhverve certifikatet blev aldrig til mere, og forlydender om at der skulle være andre piloter i min situation blev afkræftet. Men så i 1997 så jeg en artikel med en engelsk pilot i samme situation som mig. Jeg fik kontakt til engelske, senere tyske og amerikanske piloter, der fløj alene med hænderne. Det gav mig blod på tanden. Jeg forsøgte forsigtigt at kontakte det danske Statens Luftfartsvæsen (SLV) igen. Og søreme her var man positiv, men meget usikre, for de havde jo ikke prøvet dette før.



Arly Dalgaard på vej op i flyveren i sommeren 1999, efter igen at have fået lov at flyve..

Usikkerheden

SLV's usikkerhed gjorde, at jeg ikke følte mig klar på, hvad jeg skulle præstere, ud over at vise at jeg kunne flyve altså. Og hvordan kom jeg uden om det problem jeg i andre sammenhænge ofte var stødt ind i: At blive vurderet på forhånd ud fra andre menneskers (manglende) forventning til mennesker med et handicap?

Der var mange for dem ubesvarede spørgsmål: Walk-around check, evakuering af flyet, styre side-roret og give gas samtidigt og så videre. Jeg følte mig ikke i tvivl, men kunne jeg overbevise dem om det?? Det var som at gå til eksamen

uden at kende pensum. Og hele tiden rejste der sig nye spørgsmål.

Jeg lavede i samråd med SLV en slagplan, hvor det blev bestemt, at jeg skulle:

- 1) bestå Medical check,
- 2) bestå teoriprøven,
- 3) bestå prøve til radiocertifikatet
- 4) hjemkøbe en amerikansk håndkontrol med henblik på, at få den godkendt i Danmark.

Via mit medlemskab af en amerikanske klub havde jeg fundet et enkelt system, som jeg selv troede på.

Teorien og radiocertifikat, der

tilsammen udgør et rimeligt stort pensum på nok 700 sider, var der ikke noget usædvanligt i, blot et knokkelarbejde, der krævede stor læsedisciplin, da jeg læste det meste op selv.

1. sejr

Medical-check. Den store prøve ved Flyvemedicinsk på Rigshospitalet. Jeg ville sikre mig, at der ikke kunne stilles tvivl bagefter. De andre piloter og personalet kikkede noget, da „krøvlingen“ kom rullende. Det gjorde lægen, der skulle undersøge mig også. Men han var en frisk fyr, og underkastede mig de sædvanlige undersøgelser. Fint! Også i de andre checks, syn, hørelse, balance, hjertekardiogram o.s.v. klarede jeg mig godt. 1. etape var nået!!

Op i flyet - med kørestol

Jeg måtte tage chancen. Uden at vide om jeg kunne få godkendt håndkontrollen i Danmark måtte jeg hjemkøbe et brugt fra USA, som jeg fik for 300 dollars. Spændt på den ene pedal i passagersiden kan jeg med højre hånd styre sideror og næsehjul. Et møde med SLV overbeviste dem om, at systemet virkede. Det blev ikke alene godkendt, men jeg fik også autorisation til selv at montere og demontere det. Sidst, men ikke mindst: Flyet skulle ikke have status som eksperimental. Sejt var det også, da jeg taxiede hen til værkstedet for at få min montering godkendt og fik mit godkendelsesstempel i logbogen.

Det skulle vise sig svært at få det til at blive en naturlig refleks at reagere højre/venstre med mit håndkontrols op/nedgående bevægelse. Det virker ikke naturligt.

Mange har spurgt hvordan jeg klarer "walk-around check", og hvordan jeg kommer op i flyet.

Walk-around check (udvendig inspektion af flyet), der nok i mit tilfælde skulle hedde drive-around check, kan jeg udføre på denne lavvingedede type, fordi alt er i bekvem højde. Ligeså oliecheck- og påfyld-

ning, der er det højeste. Når jeg skal op i flyet, gælder det om at have husket det hele. Ellers er det: „om igen Arly!“ placerer jeg kørestolen ved bagkanten af vingen, der kun er lidt højere end kørestolen. Med armene stemmer jeg mig op og sidder over på vingen, og kan herefter "gumpe" mig videre op til cockpittøren. Med et tov, som jeg forinden fastgjorde til kørestolen, kan jeg herefter trække denne op på vingen, skille den ad og lægge den ind på bagsædet.

Soloflyvning godkendt

Det begyndte så småt at køre i foråret 1999, og nu skulle endelig det sjove begynde: Selve flyvningen. Jeg havde fundet en instruktør, Michael, der ville skole mig under disse særlige forhold, der jo ikke var prøvet før, og vi fik omsider tilladelse fra SLV til at gå i gang.

Da først alle disse indledende forhindringer var af vejen, adskilte min skoleflyvning sig næppe fra andres. Min instruktør, Michael, skældte ud på mig, som på de andre elever: "SPEED; SPEED for hel...! skal du styrte ned, så vent til du er alene!" Og "...få så det forp....krængeror op i vinden!" og så videre.

Skolingen gik godt og Michael begyndte snart at snakke om at sende mig solo. Men holdt! Stop! Så nemt skulle det ikke gå. SLV skulle først godkende mig til at flyve solo.

Jeg skulle flyve en tur med en af deres kontrollanter samt flyvelægen. Det blev en omfattende tur. Jeg følte at jeg faktisk allerede var oppe til prøve. Men det gik fint, og Michael fik godkendelse til at sende mig solo.

Det blev så den dag hvor Michael ville sende mig solo. Alt afhang nu af mig selv. Jeg var meget omhyggelig med ikke at lave fejl. Der var sikkert mange der fulgte min færd. Første landing blev god, og de næste vist også. Jeg var pavestolt da jeg taxiede ind mod hangarområdet, og der over radioen lød et „Tillykke“ fra tårnet. Endnu et skridt mod målet. Nu kunne ingen sige at jeg ikke kunne flyve. Nu skulle der blot trænes.

Det blev en sommer med mange gode timer i luften, ikke mindst mine eneflyvninger til forskellige pladser i det jyske. Det gav rygrad at skulle klare det hele selv, ikke alene det med selve flyvningen forbundne, men også planlægningen, beslutninger om rute og vejr-situation og så videre.

Fartøjschef - igen

Endelig kom tiden for den endelige prøve. Jeg fik min opgave stukket ud, en tur fra Roskilde, til Ugerløse, til Haslev og tilbage til Roskilde. Kontrollanten kom og vi hilste pænt på hinanden. Han røbede ikke på noget tidspunkt, at det ikke var en normal elev, men en „hjulbenet“ han havde oppe til prøve.

Jeg demonstrerede kommunikationsprocedurer, navigation og sikkerhed i luftrumsbestemmelserne. Ude ved Ugerløse afbrød han ruten og bad mig vise forskellige former for airwork: Drej med stor krængning, stall, langsom flyvning, instrumentflyvning, nødprocedurer og opretning fra unaturlige flyvestillinger. (Jeg sendte varme tanker til en række af de piloter jeg havde fløjet med).

Tilbage ved Tune Lufthavn skulle jeg vise 3 landinger. Det gik fint, men efter den anden fik vi havari på generatoren med brændt lugt til følge. Pludselig blev nødprocedure temmelig aktuel, men det gik fint. Men havde jeg bestået??? Jo, da jeg bagefter skulle fotograferes, for som de sagde, jeg havde lige skrevet Danmarkshistorie. Så var jeg klar over at jeg var blevet pilot.

Jeg kunne igen kalde mig fartøjschef, pilot! og hvad ved jeg. Lige meget. Jeg havde fået clearance (tilladelse) til at flyve igen.

Tak til dem der undervejs har vist deltagelse og interesse for mit forehavende.

PS: Det skal i sandhedens navn nævnes, at der vistnok for mange år siden var en handicappet der i Danmark tog flyvercertifikat. Men efter mine informationer er jeg i dag den eneste i Norden der flyver med hænderne alene.

□

Flyvevåbnet

Orkanen kostede millioner af kroner

Orkanen den 3. december 1999 blev en kostbar affære for flyvevåbnet. Hårdst gik det ud over Flyvestation Skrydstrup, hvor vinden klokken 17.34 nåede op på 111 km/t med stød til 170,3 km/t. Den samlede pris for ødelæggelserne i flyvevåbnet løber op i ca. 6,551 mio. kr.



Her er det syn der mødte personalet ved Jordmaterielværkstedet på Flyvestation Skrydstrup om morgenen den 4. december. Lignende syn kunne ses på både Flyvestationerne Skalsstrup, Værløse og Vandel. Blot var det her andre bygninger det var gået ud over.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder oversergent Jan Kær, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup

Vejrtjenesten havde forudsagt, at en kraftig storm skulle passere landet den 3. december. Jo nærmere man kom på dagen, desto stærkere blev advarselne. Ingen, selv Flyvevejrtjenesten havde forestillet sig vindhastigheder på de 49 m/sek. eller 176 km/t. som blev målt på den jyske vestkyst.

På Flyvestation Skrydstrup var man klar på, at det ville blive en skrap omgang, men at man den 4. december kunne optælle 176 skader på bygninger, antenner, hegn, kabler med mere, havde ingen drømt om.

Orkanens rasen

Klokken var halv to om eftermiddagen den 3. december, da Flyvevejrtjenesten på Flyvestation Skrydstrup udsendte sin første specialmelding

kaldet SPECI på grund af den tiltagende vind, den lød på 260° og en middelvind på 59 km/t. med stød til 85 km/t. Herfra gik det stærkt, idet vinden kulede op i dette tempo:

Tidspunkt	Retning i grader	Middelvindhastighed i km/t	Stød i km/t
1500	240	68,5	114,8
1600	240	87,0	144,0
1700	250	105,0	151,9
1800	270	107,4	159,0
1900	280	98,0	138,0

Billedet her er fra et eskadrielleområde på Flyvestation Skrydstrup, men det kunne lige så vel være taget på Flyvestation Vandel.

Herefter aftog vinden igen hen mod midnat. Dagen efter ankom flyvestationens personel til en flyvestation de knap kunne genkende fortæller major H-J. Damsgård. Bitter ironisk sagde han: „Alle havde så at sige fået en ny udsigt. Stort set alle vore træer var blæst omkuld“. Dette betyder ifølge skovfogeden, der tager sig af flyvestationens skovdrift, at 10.000 rummeter træ er væltet. Af det skønnes det, at 70% kan anvendes som gavtræ, resten er kun til fremstilling af papir eller flis. Mange bygninger havde lidt skade i form af tage, der var blæst af, porte der var trykket ind eller bøjet, eternitskure der var totale ruiner og man kan blive ved. I alt er skaderne på Flyvestation Skrydstrup vurderet til 3.173.245 kr.

Oprydning

Der blev ikke lavet meget andet ar-



Elev på Baltic Defence College

bejde end oprydning. Både på og ved bygningerne for ikke at glemme plantagerne. Major Damsgård fortalte, at det ikke var til at opdrive en skovarbejder. I stedet gik flyvestationens personel, der har uddannelse i at bruge en motorsav i gang med at skære de træer ned, der lå i vejen for trafikken. Herudover har man sendt 20 mand af sted på uddannelse på Skovskolen i at betjene en motorsav med den sikkerhed det kræver for at undgå ulykker, som man mener at have haft nok af.

Mange skader

Major S.S. Christensen, Flyvertaktisk Kommando, siger til FLYNYT, at på Flyvestation Vandel er 80% af plantagerne ødelagt og at skaderne i øvrigt løber op i 885.000 kr. På Flyvestation Værløse er der skader på bygninger for 1,394 mio. kr. Flyvestationerne Aalborg og Karup slap med skader, for henholdsvis 200.000 kr. og billigst slap Karup med skader for 45.000 kr. På Flyvestation Skalsstrup røg taget af det nyistandsatte auditorium, dette sammen med en omfattende vandskade, løber op i 387.000 kr. Medens Kontrol- og Varslingsgruppen har skader for 100.000 heriblandt en totalskadet VW-bus. Flyvevåbnets Officersskole, som har ansvaret for Jonstruplejren, har meddelt, at man har skader for i alt 365.000 kr.

Christensen siger: „Det er en trist historie, som har kostet flyvevåbnet anslået 6,551 mio. kr. Penge vi ikke har i driftsbudgettet. Vi har derfor skrevet til Forsvarskommandoen og bedt om pengene“. Han tilføjer, at man har sagt til flyvestationerne og flyvevåbnets andre tjenestesteder, at man må iværksætte de allernødvendigste arbejder, og klare resten med nødforanstaltninger i form af afdækning.



Major J.G. Andersen, th., forklarer eleverne på Baltic Defence College om forsvar og eventuel ødelæggelse af Spilve Airfield i udkanten af Riga, Letland.

Den internationale stab på Baltic Defence College er meget bredt sammensat, men stabs-

ens størrelse er ikke særlig stor. Uddannelsen gennemføres på engelsk, og i lighed med tilsvarende kurser i andre lande, under inddragelse af specialister fra nær og fjern.

Af kaptajn K.K. Kronskjold, elev på Baltic Defence College.

På Baltic Defence College, der formelt blev oprettet den 1. april 1999, gennemføres der frem til udgangen af juni måned år 2000 det første "Senior Staff Course". På kurset er der 32 elever, hvoraf hovedparten kommer fra Estland, Letland og Litauen. Der er derudover en elev fra landende Sverige, Tyskland, Ungarn, USA og endelige to fra Danmark.

Flyvevåbnet med

De danske elever kommer fra henholdsvis Hæren og Hjemmeværnet, men på senere kurser kunne det godt være officerer fra Flyvevåbnet, der fik chancen for at gennemgå Videreuddannelsestrin II/Ledere i Tartu i det sydøstlige Estland.

Dansk chef

Akademiets chef, brigadegeneral Michael H. Clemmesen, og de tre andre danskere i lærerstaben henter blandt andet ekstern lærerstøtte hjemme i Danmark, herunder i flyvevåbnet. I forbindelse med temaet: "Imødegåelse af et strategisk kup", blev der undervist i forholdene omkring forsvar af flyvestation og lufthavn. Undervisningen blev forestået af major J.G. Andersen, chef for Nærforsvarssektionen på Flyvestation Aalborg. Dette var for et par dage, en fordobling af antallet af officerer fra det danske flyvevåben, idet oberstløjtnant F. Chemnitz er fast tjenestegørende på akademiet.

Uddannelse i de nye Natolande

Nato fik sidste år tre nye medlemmer. Allerede inden da var det danske flyvevåben dybt involveret i uddannelsen af især de polske luftforsvarsstyrker. Et er at blive medlem, noget helt andet er operativt at skulle tilpasse sig et helt nyt system, med helt forskellige koncepter og ikke mindst, på et helt nyt sprog. Viljen er til stede, og der arbejdes hårdt på at løse opgaven.

Tekst og billeder seniorsergent P.H. Andreassen, HAWK Afdeling Øst

Tre tidligere Warszawapagt lande, Polen, Tjekkiet og Ungarn blev optaget i Nato den 12 marts 1999. Supreme Headquarters Allied Forces Europe (SHAPE) skulle koordinere integreringen af de tre lande, IC (Invited Countries) som de kaldes. I den forbindelse er der lavet et antal grupper. En af disse grupper var OPHT (Operations Procedures Harmonisation Task Group) som styres af AIRCENT (Allied Air Forces Central Europe) (De allierede luftstyrker i Centraleuropa). OPHT har fem undergrupper hvor GBAD (Ground Based Air Defence) (Jordbaseret Luftforsvar) er en af de fem. Opgaven for denne gruppe var at gennemføre et "Train The Trainer Program" (Uddannelse instruktører Programmet), for at forberede IC på at kunne løse en luftforsvarsopgave i Nato regi. Til den opgave blev Luftværnsgruppen



Det polske mandskab foran den selvkørende afskydningsrampe som de anvendte under testskydningerne. Systemet er et polsk udviklet digitalt SA-3 missilsystem.

(LVG) bedt om at bidrage med to mand. Det blev kaptajn S. Aa. Nielsen og forfatteren, der blev udpeget til at deltage i et af de seks teams som skulle forestå "Train The Trainer Program".

Møder om uddannelse

Første møde blev afholdt på Ramstein Air Base d.16-18 juni. Her blev der, i samarbejde med repræsentanter fra Tyskland, Grækenland, Holland, Italien og USA, udarbejdet en foreløbig tidsplan for afholdelse af et teorimodul, samt planer for en række lokale øvelser med en afsluttende øvelse fra brigadeniveau og nedefter, inden 4. april 1998. Til teorimodulet blev der også fremstillet en lektionsoversigt. De enkelte lektioner blev fordelt mellem de deltagende nationer, således at hver repræsentant fik til opgave at fremstille Power Point præsentationer af de tildelte lekti-

ner, for så senere at kunne udveksle lektionerne.

Andet møde blev afholdt fra 4. til 6. august, også på Ramstein Air Base, her deltog også repræsentanter fra IC. På mødet blev lektionerne gennemgået og diskuteret med IC repræsentanterne inden de blev udvekslet.

Intentionerne var, at der til hver IC nation skulle udsendes to teams på hver 4 mand, med den tanke at blande teammedlemmerne, så der var repræsentanter fra flere nationer i alle teams. Af praktiske og økonomiske årsager blev det dog besluttet, at vi kun stillede med et team på fire, som bestod af to danske, en tysk og en hollandsk repræsentant, som skulle gennemføre teorimodulet i Polen.

Svært med sproget

Polen havde tilmeldt fire "Lead

Units" (Instruktørgrupper), der, som de første skulle integreres i Nato, og derefter træne deres egne enheder. De to enheder er af typen SA-3 (GOA), som er Nato betegnelsen. I Polen hedder systemet NEWA. De fire "Lead Units" kommer fra henholdsvis 1. Air Defence Brigade i Bytom og fra 3. Air Defence Brigade i Warszawa.

I Teorimodulet deltog officerer fra de to brigader, andre enheder, hovedkvarterer og skoler, i alt 27 elever. Kurset blev afholdt fra den 12. til 17. oktober 1999 (6 dage) i Hermanice, i et kursus/ferie kompleks som fortrinsvis bliver brugt af det Polske flyvevåben. Stedet ligger tæt ved den polsk-tjekkisk-slovenske grænse. Det skal her nævnes at alle undervisningsfaciliteter var tilstede og fungerede rigtigt godt. Kurset blev afholdt i en god atmosfære med interesserede og spørgelystne elever, det til trods for at sprogbarrieren var så stor, at alt måtte oversættes af tolke fra det Polske forsvarsakademi. Efter seks lange undervisningsdage og et enkelt "Social Event" udtrykte eleverne stor tilfredshed med kursets forløb og indhold.

Procedurer og regler

Efter teorikurset var det vores opgave at besøge de polske "Lead Units" for et danne os et indtryk af deres system, kapacitet og operationskoncept, for så senere at kunne pege på problemområder og anbefale, hvordan vi mest hensigtsmæssigt får skrevet de polske systemer ind i Nato procedurer og bestemmelser.

Teamet blev delt, hvorefter det tyske medlem sammen med det hollandske tog til 3. Air Defence Brigade ved Warszawa, medens danskerne blev i Hermanice.

Ved det første besøg ved 74. MSL SQN i Psczynna, fik vi en briefing om SA-3 NEWA. Derefter kørte vi ud for at se deres oplagring af missiler og en genladning af afskydningsrampen. Missilerne blev lagt på afskydningsrampen, fra en speciel konstrueret lastbil, med to missiler af gangen. Den 14 t. tunge afskydningsrampe kan lades med fire missiler,

som glider på en slags skinne direkte ned på afskydningsrampen fra lastbilen, dette kræver et plant underlag, men er så til gengæld meget hurtigt. En genladning af 2 missiler kan gøres på ca. 2 min, når crew og lastbil er placeret 200 m fra affyringsrampen inden start. Denne meget hurtige genladning er nødvendig fordi der ved alle engagementer skydes mindst to missiler og enhederne kun har tre affyringsramper. Næste stop var søgeradaren, hvis antenne system mest af alt ligner to rækker med UHF antenner. Antennen, der indeholder al elektronikken, er placeret på en gittermast, som skydes op fra en sættevogn. Radaren har en rækkevidde på ca. 350 km.

Når man træder ind i kontrolvognen, ligner det mest en tysk Ubåd fra 2. verdenskrig, med store håndsving og drejeknapper. Alle sidder på en lang række, i midten, foran billedet fra søgeradaren, sidder chefen for enheden det er ham, der har taktisk kontrol og giver ordre om engagementer. På hans venstre side sidder tre mand og opererer målfølgeradaren. På hans højre er der to plottere, der står og skriver spejlvendt på en tavle af plexiglas.

Næste dag besøgte vi 17. Missile

Squadron (missileskadrig) i Oborny. Her fik vi først en kort briefing, for derefter at følge klargøring af 2 missiler fra de er pakket i container til de er klar til affyring. Første operation var at få missilerne ud af deres containere og op på den specielt konstruerede lastbil. Til den operation blev der brugt omkring 25 mand som udførte deres opgaver næsten eksercermæssigt. En tilsvarende operation i HAWK bliver løst med 5 mand. Derefter blev missilerne kørt hen til en kompressorvogn, hvor de blev påfyldt komprimeret luft, denne operation tog ca. 20 minutter. Næste stop på vej til affyringsrampen var en teststand, hvor missilerne blev justeret og efterset for fejl. Derefter blev missilerne kørt til operationsområdet og lagt på affyringsrampen. Efter et sidste check, blev de forbundet og var så klar til at blive affyret.

Derefter så vi en affyringsrampe blive gjort klar til brug efter vejtransport. Affyringsrampen blev hejst ned fra dens to aksler med et spil, som sidder i forbindelse med hver aksel, dette foregår manuelt med håndsving, og er en noget langsommelig affære eftersom affyringsrampen vejer 14 tons. Efter opstillingen blev den rettet ind efter mål-



En situation fra de den afsluttende feltøvelse i Bytom. Her glider to SA-3 missiler fra lastvognen ned på affyringsrampen.

følgeradaren, efter ca. en time var man klar til at lægge missilerne på.

Vores sidste besøg var hos brigaden i Bytom, hvor vi fik en konstruktiv samtale med chefen for brigaden og en rundvisning i nogle lokaler, hvor Polens historie var vist på plancher og lignende. Af plancherne fremgik det, at Polen har tabt mange slag. Da vi var de første repræsentanter fra NATO, der besøgte Brigaden, mente chefen, at besøget var lidt af en historisk begivenhed, så vi blev fotograferet og skrev i gæstebog. Besøget sluttede med en udmærket middag i officersmessen.

Vores første besøg i Polen var nu slut. Det indtryk vi havde fået var særdeles positivt, overalt hvor vi havde været, var vi blevet særdeles godt behandlet. Vi kørte hjem med en fornemmelse af at det havde været starten på et frugtbart samarbejde, som vil bidrage til at føre Polen ind i Nato.

Møde igen

Tredje møde på Ramstein fandt sted fra den 14. til 16. december 1998, her samledes repræsentanterne fra IC og Trainer Teams for dels at rede-gøre for teoriundervisningen og dels at diskutere det videre forløb. Det viste sig at Amerikanerne havde fået en stor pose penge og havde afholdt både teorikurset og en større øvelse i Ungarn. For vores del fik vi aftalt at afvikle en CPX (papirøvelse) fra den 8. til 12. februar samt en øvelse i felten fra den 15. til 19. marts. Vi fik oplyst at først i år 2001 skal Polsk GBAD under NATO kommando og gennemføre en OPEVAL. (Nato inspektion under øvelsesforhold.)

Øvelser

CPX øvelsen blev planlagt fra dansk side og afviklet med hjælp fra to Hollændere, først i Warszawa den 8. og 9. februar derefter i Bytom den 11. og 12. februar 1998. Øvelsen var tilrettelagt for en brigade med to

enheder. Deltagerne var samlet i brigadens bygninger, for at vi lettere kunne koordinere øvelsen. Øvelserne gav de to brigader og deres enheder en ide om hvad de behøver af planer, kort, krypteringsudstyr, kommunikationsmidler, EDB udstyr og andre værktøjer for at gennemføre en OPEVAL lignende øvelse. Inden vi forlod brigaderne, for at køre hjem, blev de sidste detaljer for gennemførelse af øvelsen i felten diskuteret, for bedre at kunne fremstille et scenario hjemme i Danmark.

Til den øvelse, der fandt sted fra den 15. til 19. marts, havde vi fået forstærkninger fra Eskadrille 544 af seniorsergent J.A.D. Petersen, premierløjtnant P. Sparholt samt sergent J. K. Lystrup og fra Eskadrille 541 kom premierløjtnant J.P. Henriksen. Øvelsesscenariet var opstillet af det danske team og blev afviklet samtidigt i Warszawa og Bytom. Et forstærket Tysk/Hollandsk team stod for afviklingen af øvelsen i Warszawa.

Øvelsen strakte sig over tre dage og startede med et beredskabsspil for brigaden. SA-3 enheden var pakket sammen og opmarcheret klar til at forflytte. På ordre fra brigaden startede øvelsen med at enheden kørte fra opmarchområdet til siden for at opstille og klargøre systemet til operativ status. Under opstillingen så vi, at der virkelig blev arbejdet hårdt og koncentreret med det tunge mandsskabskrævende udstyr, der efter et par timer var operationsklar. Mange discipliner var indeholdt i øvelsen blandt andet brandbekæmpelse, førstehjælp, forhold omkring bombe-trusler og demonstrationer, men det primære var at se hvordan de brugte Nato bestemmelserne. De først nævnte discipliner blev løst på eksemplærisk vis, de havde for eksempel egen brandbil og læge og udførte alt særdeles professionelt. På den operative side er mange Nato bestemmelser taget i anvendelse, men der mangler stadig en del før strukturen i det polske luftforsvar er ændret fra det meget centralt styrede, til at enhe-

derne skal kunne kæmpe selvstændigt.

Efter øvelsen skrev vi rapport og gav tilbagemelding. Der var meget ros og kun lidt ris. Chefen for brigaden oberst Biabak takkede for evalueringen og inviterede os til Uska i maj måned for at overvære missil-afskydninger og se deres faciliteter der.

Med fremsendelse af rapporten til AIRCENT var vores arbejde for Nato slut i denne omgang, idet OHPT dog stadig består som en slags "Task Group".

Skydninger

Vores rejse til Uska var i nationalt regi og vi havde fået til opgave, at vurdere om stedet eventuelt kunne benyttes til taktiske affyringer med Hawk.

Det viste sig, at det ikke bare var brigadens missilaffyringer vi var inviteret til, men en øvelse der hed Ocelot 99, som blev afviklet fra den 24. til 28. maj på et øvelsesområde, der ligger langs kysten til Østersøen ved byen Uska. I øvelsen, som viste sig at være et større show, deltog fly og missilsystemer fra Polen, Tjekkiet og Tyskland.

Øvelsesområdet var på ca. 12 gange 4 km med 12 stillinger, hvoraf de 8 kunne bruges til missilafskydninger. I stillingerne var opstillet SA 2, SA 3, SA 6 samt HAWK enhed fra Tyskland, der dog ikke skulle skyde.

Den første dag var der tid til lidt sightseeing i det dejligste solskinsvejr, inden afskydningerne startede. Vi så bl.a. SA- 2, som er ældre end SA-3, men et særdeles pålideligt system.

Inden skydningen startede, blev vi kørt til et udsigtspunkt, hvor der var et mindre cafeteria, og et flot vue ned over klitterne til stranden. Showet startede med en "dog fight" hvor en stakkels PHANTOM blev jagtet af tre FULCRUM's. Derefter blev der sendt to flairs op i 6 km højde, hvorfra de dalede langsomt ned i fald



Fra VIP udsigtspunktet i Uska, havde deltagerne under øvelsen Ocelot 99, den allerbedste udsigt til denne SA-3 som her forlader afskydningsrampen.

skærme. Mens vi stod og betragtede to flares dale ned ude over vandet, kom der pludseligt to FLOGGER fly tordnede inde fra land, i meget lav højde, tæt forbi os, for derefter at stige op og skyde på de to flares med varmesøgende missiler. Næste opvisning var forskellige flytyper, der kastede konventionelle bomber mod et mål, som lå ca. 600 m ude i vandet, det afsluttede flydelen af showet. Herefter var det de forskellige missil-systemer der skulle skyde. Målene var forskellige droner og flaire's, som blev afskudt fra et skib, der lå ca. 25 km ude i vandet. De billigste droner kostede ca. US\$ 2500 pr. styk og kunne ikke styres, det kunne de noget dyrere, som også blev brugt. Det tyske HAWK system havde ikke problemer med at låse fast på de billigste droner, selvom at de kun var 1 ½ m² store. Vi fik nu lov til at overvære ca. 20 afskydninger med de forskellige missilsystemer. Afstanden ud til hvor drone og missil mødtes, var ikke længere end man kunne se

om det var træffere eller forbriere. Det var et flot syn når et SA-2 missil ramte en af de store droner, der stadig havde en hel del flydende brændstof ombord, en stor orange sky bredte sig i horisonten. Det var ikke alle, der ramte, og et enkelt SA-6 missil forsøgte sig som torpedo, men flot var det, og himlen blev efterhånden fyldt med hvide streger. De håndbårne missiler skød mod samme type flares som flyene. Det foregik helt eksercermæssigt ved at 8 mand løb på et geled hen på et plateau, hvor de delte sig i to grupper ca. 20 m fra hinanden. Efter en nedtælling skød første gruppe 4 missiler samtidigt, dernæst skød anden gruppe 4 missiler samtidigt. Otte hvide streger røg op mod de to flares og et par stykker ramte. Da Showet var slut fik vi oplyst at det kun var generalprøven til dagen efter, hvor Polens præsident og en masse "spidser" skulle overvære det helt store show. Vi blev heller ikke skuffede den næste dag, hvor samme forestilling løb af sta-

blen, nu blot med flere missiler !

Uska havde vist sig fra sin bedste side med dejligt sommervejr og ingen vind, men vi fik at vide at uden for sommersæsonen, var der en tendens til at det regnede vandret. Om stedet er egnet til at gennemføre taktiske skydninger (TACFIR) med HAWK og STINGER er ikke afgjort, men kan det, må være en fordel for brugerne, at der er flere skydebaner at vælge imellem (Kreta, Biscarrosse og Uska), det vil kunne holde priserne nede.

Der er nu etableret et samarbejde mellem danske og polske enheder på flere områder, på GBAD siden er næste skridt et polsk besøg under TFW i Oksbøl. Her vil der være mulighed for at demonstrere hvordan et CLUSTER (mix af forskellige våben-systemer f.eks. HAWK, PATRIOT, STINGER) fungerer under taktiske forhold.

□

Flyvevåbnets gamle Officersskole genindviet

Engang blev der fremstillet klæde, først brændte bygningerne og i 1805 gik fabrikken fallit. I 150 år uddannede man kommende lærere på stedet. Fra 1955 til 1995 var bygningerne hjemsted for Flyvevåbnets Officersskole. Nu anvendes bygningerne igen til uddannelse, denne gang af 10. klasses elever fra området.

Tekst major S.L. Thomsen, Flyvevåbnets Officersskole. Billede Eskadrille 726, Flyvestation Aalborg.

Chefen for Flyvevåbnets Officersskole (FLOS), oberst P.J. Larsen,

overværede umiddelbart før efterårsferien, den 14. oktober 1999, den officielle indvielse af blandt andet Egeskolen i de bygninger på Jonstrupvej 286, hvor FLOS tidligere havde til huse. Værløse kommune købte for en del år siden disse bygninger af Forsvarets Bygningstjeneste



Kært barn har mange navne. Først hed bygningerne i centrum af billedet: "Jonstrup kgl. Uldmanufaktur", Blaagaards Seminarium, Jonstrup Seminarium og endelig i 1955 Flyvevåbnets Officersskole. Nu i år 2000 venter man på, at en konkurrence skal afgøre det nye navn. Stedet anvendes igen til uddannelse, nu af 10. klasses elever.

for ca. seks millioner kroner. Bygningerne er nu, ud over Egeskolen, der er kommunens 10. kl. skole, hjemsted for Pædagogisk Central, som er fagbibliotek for kommunens skoler, samt hjemsted for diverse kunstnere, der har lejet sig ind. Ved indvielsen var der endnu ikke taget stilling til bygningskompleksets fremtidige officielle navn. Der er udskrevet en konkurrence herom.

FLOS blev oprettet den første august 1951, næsten ét år efter, at flyvevåbnet var blevet et selvstændigt værn og havde indtil 1955 til huse i lejede lokaler på Rungsted Strandvej 62. Da Jonstrup Seminarium i 1955 flyttede fra de gamle bygninger i Jonstrup, overtog og benyttede flyvevåbnet bygningerne indtil 1995, hvor officersskolen overtog mere tidssvarende faciliteter i Jonstruplejren. De gamle bygninger har siden da og indtil indvielsen her i oktober, i det store og hele stået ubrugte.

Bygningernes historie går langt tilbage. Omkring 1760 opførtes i Jonstrup en klædefabrik, "Jonstrup kgl. Uldmanufaktur". Denne brændte, og i 1772 opførtes en ny, som gennem de følgende år var arbejdsplads for mange. I 1805 måtte man imidlertid standse produktionen på grund af dårlige konjunkturer, og staten overtog herefter bygningerne. Disse stod tomme indtil september 1809, hvor "Blaagaards Sønner" (Blaagaards Seminarium) flyttede fra København til Jonstrup.

Her skabtes dét, der i næsten 150 år blev Jonstrup Seminarium, "En Kulturens og Lærdommens Højborg". De af flyvevåbnets ansatte, der har haft deres gang i de gamle bygninger i Jonstrup, vil nu kunne glæde sig over, at disse igen bliver brugt til noget skabende.

□

TACFIR

Missilerne fik vinger og sandet drillede

Denne dag skulle tre HAWK-eskadriller stifte bekendtskab med lumske klitter, der så sikre ud, men når lastbilerne kørte ud på underlaget, sank de omgående i til navet. Det blev en hård opgave, både for tålmodigheden og fysikken. Senere så vi, hvorledes man klarer et missil, der ikke vil forlade launcheren og endelig på klargøring af skarpe missiler

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 13. oktober 1999. Stedet er en skovvej i området syd for hovedlejren i Centre d'Essais des Landes (CEL). Klokken er knap syv om morgenen, og det er buldrende mørkt. Sammen med det franske fotohold og capitaine Christian Monceau kører vi ind i Eskadrille 534's "Ready to Move" område. Der er vagter ude overalt. Vi blev stoppet og må fortælle hvad vi ville og hvem de civile i bilen bag os er. Det er køligt og himlen over os er stjerneklar, det tegner til en god dag.

Tankvognen ruller en sidste tur langs med de opstillede køretøjer. Ikke noget med at køre tør, når først ordren til at rulle kommer.

Recceholdet

Vi fik en kort snak med lederen af recognosceringsholdet, kaptajn Asger S. Jensen. Han holdt helt fremme foran kolonnen klar til at rykke ud for at rekognoscere i det område, hvor eskadrillen skal stilles op, når ordren til at flytte kommer. Det gjorde den klokken 20 minutter i otte. Det var i mellemti-

den blevet lyst. Jensen og hans tre mænd tog af sted i deres firehjuls-trukne køretøj med en trailer bagefter. Sidstnævnte indeholdt afmærkningsudstyr og de instrumenter, der skal til for at finde den rette placering af radarer, missil-aflyringsramper (launchere), generatorer og meget andet.

Vel ankommen til den udpegede position, kunne man se, at Jensens pande fik dybe rynker. "Jeg taler med mig selv", sagde han, og fortsatte, "her kan vi ganske enkelt ikke være. Det hele er omgivet af træer, og vi er både blinde og døve". Han mere end antydede, at søgeradaren

ikke ville kunne se noget som helst, og at træerne var for tæt på affyrringsramperne. Han så på sin GPS, og mumlede: "Vi er 11 m fra det sted, hvor vi skulle være, det er godt nok for mig". Så gik holdet i gang med at måle ud, hvor eskadrillens grej skulle placeres. Ind imellem blev der udvekslet bekymrede bemærkninger om, hvorvidt overfladen kunne bære. Senere skulle bekymringen vise sig at være begrundet.

En kurér blev, på grund af radio-tavshed, sendt tilbage til eskadrillen for at spørge, om man virkelig skulle blive på det udpegede sted, kaldet en „Site“. Svaret var - ja.



Det er buldrende mørk nat, eller meget tidlig morgen et sted i CEL's skove. Eskadrille 534 holder i „Ready to Move“ position. De sidste tankvogn er blevet foretaget og tankvognen ledes tilbage på plads.



PAR (Pulse Acquisition Radar) radaren skulle forbindes, både til generatoren og til operationsvognen. Det hele foregik i en stor flydende bevægelse. I øvrigt var det ikke mange ord der blev vekslet under den del af øvelsen.

Nyt sted

Vi forlod stedet for at vende tilbage senere, når eskadrillen havde fået ordre til at rykke ind i Siten. Stor var derfor overraskelsen, da skiltet, der viste ind til eskadrillen, nu stod ca. 700 m længere mod nord. Vi fik aldrig forklaringen på, hvad der var sket, men Jensens tvivl var endt i, at man nu stod et sted, hvor der var betydelig bedre udsyn over det område, eskadrillens missiler skulle dække. Og som i øvrigt var det rigtige sted. Fejltagelsen skulle få konsekvenser senere, da resultatet af evalueringen blev offentliggjort. Eskadrillen fik den overordnede karakteren „Satisfactory“ (Tilfredsstillende). Havde man undgået fejlen på de 700 m, ville eskadrillen have fået „Excellent“. Den fysiske afstand mellem de to karakterer er hermed fastsat til 700 m.

Flytteordre

Så kom ordren til at flytte. Major Kern Oddershedes kolonnefører, premierløjtnant Morten Brunhøj, havde kaldt sammen til briefing. Ordren lød: „Vi skal være klar to timer efter vi er landet i Siten“. Herefter fulgte informationer om en eventuel alternativ Site. Og videre om, at man kun skulle køre fire kilometer. Kørslen skulle foregå med 60 km/t. i åben kolonne med 100 m. mellem køretø-

jerne. Klokken ni skulle alle motorerne køre, og der skulle sidde en chauffør i førerhuset. Resten af personalet fik ordre til at nærsikre kolonnen. „Det sidste, der ryger ned, er radioantennen, og når den er nede, så kører vi“. Indtil ordren kom, kunne man så bare vente.

Fart på

Ordren kom, og fra toppen af Siten kunne vi se køretøjerne komme rullende. Snart efter kørte de ind i Siten. At se en HAWK-eskadrille køre på plads på de steder, hvor recognosceringsholdet har mærket op, hvor hver enkelt køretøj skal stå, er en utrolig oplevelse. Motorerne på de store køretøjer larmer. På jorden løber personalet foran køretøjerne for at vise, hvor de skal hen. Det ser

Lederen af Direct Support Element, kaldes DSE, og som står for at reparere alt det, der går i stykker under øvelsen, men som også har ekstra materiel til at hjælpe eskadrillerne med. Lederen af DSE'en, kaptajn P.T. Clausen fortalte, at man indtil nu havde haft nok at bestille. „Det meste af udstyret virkede da vi kom hened. Men efterfølgende er det gået i stykker her og der, så vi har haft en arbejdsdag, der begyndte før de øvrige og sluttede en passende tid efter“.

farligt ud. Køretøjerne drøner ud i det løse sand. Resultatet kommer omgående. Flere af dem kører fast. Det kræver megen chaufførsnilde og hjælp fra folk på jorden at få de tunge køretøjer fri igen. Det lykkes. Som myrer løber alle, uanset grad, af sted med et eller flere kabler over skulderen. Kabler slæbes ned til de to generatorer, som allerede larmer kolossal. Dette er „Lyden af en HAWK-eskadrille“. Der slæbes kabler mellem radarerne og kommandovognen. Umiddelbart ser det ud som et virvar, hvad det bestemt ikke er. Alle ved nøjagtigt, hvad de løber efter.

Værre endnu

Eskadrille 543 havde fået den mest åbne Site af alle. Her var udsigt så langt øje rakte. Eskadrillen var blevet placeret i et testområde, hvor der var to rækker skinner af forskellig længde. Her testede man blandt andet bilers evne til at modstå sammenstød. Eller katapultsæder, hvor udskydningen fandt sted med store hastigheder. CEL har en afdeling, som er udstyret med kameraer, som kan tage helt op til 10.000 billeder i minuttet.

Det var bestemt ikke dette emne, der optog personalet i Eskadrille 543, da vi ankom ved 14-tiden. De havde stadig to lastbiler, som sad i sand op til udstødningsrøret. Den første var ved at blive trukket fri ved hjælp af spillet på en anden lastvogn, der stod „oppe på det tørre“. Den anden kom først fri en times tid senere. Det var dog først efter, at en anden lastbil havde fået „krogen“ i den. Da sprang der et rør i det hydrauliske system. Derefter var der lige ved at spænges et eller andet i



dem, der deltog i bjergningen, men man beherskede sig.

Hangfire

Fluerne på væggen - AIRCENT's evaluatører - var der også. Vi fik at vide, at inden længe (der gik tre kvarter) ville man bede eskadrillen om at vise, hvordan man klarede det problem, der hedder en "Hangfire". Det vil sige et missil, der er blevet skudt af, men nægter at forlade launcheren. Det kræver ikke megen fantasi at forestille sig, at dette er en farlig situation.

Ordren kom, og pludselig var der stor aktivitet. Kabler blev taget ud af stikkene i kontrolpulten oppe ved teltet. Loaderen, det køretøj, der løfter missilerne på og af launcheren, blev kørt frem. To mand gik i gang med at frigøre missilets elektriske forbindelser til launcheren. Herefter blev loaderen kaldt frem. Løftearmene blev med stor forsigtighed ført ind over missilerne, der nu fysisk blev frigjort fra deres positioner. Hvorefter alle tre missiler blev løftet fri af launcheren. Det hele foregik stort set uden at de to talte sammen, og med en hastighed, der var forbløffende. Vor franske ledsager capitaine Christian Monceau var imponeret. "De er virkelig professionelle" sagde han med respekt i stemmen. Det var der også grund til. Ifølge evaluatøren, havde holdet 25 minutter til at løse opgaven. De klarede den på otte, og uden at lave fejl. Fejl i den situation kan blive fatale, så derfor er det trænet til mere end overindlæring.

Hurra for DSE'en

Når man som Eskadrille 543 står med en launcher, der sammen med lastvognen er kørt uhjælpelig fast i sandet, og man skal være klar inden to timer, hvad gør man så? Man får fat i hjælp hos DSE'en. DSE står for Direct Support Element, og er stedet, hvor man laver alt det, der går i stykker ved brug, og samtidig har en ekstra radar, generator, eller, hvad der nu er brug for. Eskadrille 543 fik en brugbar launcher og kunne dermed stille op indenfor den fastsatte tidsramme.

Vi talte med lederen af elementet kaptajn P.T. Clausen, der kunne for-

tælle, at indtil nu havde man haft nok at bestille. "Det meste af udstyret virkede, da vi kom hened. Men efterfølgende er det gået i stykker her og der, så vi har haft en arbejdsdag, der begyndte før de øvrige og sluttede en passende tid efter", sagde han med et smil. DSE'en er bemandet med teknikere der kan klare alt fra stærkstrøm over bilmotorer til hydraulik. Og der havde været brug for dem alle sammen. Clausen var godt tilfreds med området, han havde fået stillet til rådighed. Her var nemlig en stor hal med en kran, så man kunne reparere på de store ting såsom radarer inden døre. En tur rundt i elementets område afslører mængder af lastbiler med containere på, der alle indeholder enten værksteder eller reservedele. Da vi ankom, var man ved at rulle store mængder kabel op. Vi fik at vide, at man lige var blevet færdig med at afprøve en radar, der af sikkerhedsmæssige grunde skulle flyttes temmelig langt væk fra DSE'en for ikke at skade personalet under afprøvnin-

gen. I øvrigt havde man i DSE'en tanker om, at man kunne stykke en eskadrille sammen af det materiel man rådede over, og så stille krav om at få lov til at deltage i skarp-skydningen. "Bare med et enkelt missil", som en enkelt så fromt sagde.

Missilerne får vinger

Næste dag var samledag. De skarpe missiler skulle gøres klar til affyring. Det nøgne missil uden vinger og meget andet blev taget ud af sin container og lagt op på en buk. Så kom der folk fra Luftværnsgruppens missilværksted for at montere de "ædle" dele, der skal afsløre, om missilet flyver, som radaren fortæller, det skal. Folkene fra missilværkstedet slutter deres arbejde af med at forsegle alle skruer. Det gør man for det tilfældes skyld, at missilet ikke bliver skudt af. "Så kan vi altid kontrollere, at der ikke er nogen der har rørt ved det, efter at vi forlod det" lød forklaringen.

Da teknikerne var færdige, gik seniorsergent og crewchief P.E. Hansen, Eskadrille 543, og hans folk i gang med at montere vinger og rorflader på missilet. Arbejdet foregik



En „Hangfire“ er en alvorlig sag. Missilet er blevet skudt af, men er blevet hængende på launcheren. Oversergent S.P. Gioro er her ved at afbryde alle forbindelser. Godt der stod „E“ på missilerne.

med den respekt, et skarpt missil kræver. En af vingerne drillede en del, og Hansen måtte selv hen og deltage i arbejdet. Det var imponerende at se, hvorledes man ved hjælp af loaderen vendte missilet for at skrue vinge og rorflader på missilets modsatte side.

Det helt store „filigranarbejde“ kom, da det tredje missil skulle op i stativet. Med håndsignaler blev chaufføren på loaderen dirigeret, så han med millimeters nøjagtighed fik bragt missilet i den rette position, så det kunne lægges på plads. Inden missilet nåede helt på plads, gik vi om bag stativet for at konstatere, er der kun var ganske få cm. råderum inden man kom til at støde til det missil, der allerede var på plads. Nu er loaderen bestemt ikke noget præcisionsinstrument, tværtimod. Det var derfor imponerende at se chaufføren køre, som P.E. Hansen sagde: "Med højst 5 m i timen", og starte uden at loaderen huggede, som den plejer at gøre. Havde den gjort det, ville det med sikkerhed havde medført skader på missilet. På et tidspunkt overtog Hansen selv ledelsen med de mange forskellige håndbevægelser, og endelig kom missilet på plads. □

Air base Geilenkirchen

Flyvevåbnets kulturelle repræsentanter

I de flestes forestillingsverden er udsendte danske soldater repræsentanter for dansk forsvar i én eller anden indsættelse for freden. Sådan er det også i Geilenkirchen, men det er også noget med at repræsentere Danmark på det kulturelle område. Det havde vel de færreste forventet. At det også er noget med at holde sammen med civile danskere i fritiden, det hører også med til historie, hvor blandt andet Holger Danske spiller en rolle.

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

Geilenkirchen den 27. november 1999. Hvem havde forestillet sig, at lederen af det danske støttelement, på Nato sprog Danish Support Unit, i daglig tale DSU'en, skulle andet, end at støtte flyvevåbnets udsendte som gør tjeneste på Nato's AWACS (Airborne Early Warning and Control System). Det skal han.

Major Ernst Møller fortæller til Deres udsendte om, hvorledes der hvert andet år afholdes en kulturfestival på Geilenkirchen. Her får de enkelte Natolande omkring 150 m² stillet til rådighed i en af de store hangarer. Her er det så de 12 nationers opgave på bedste vis at vise for publikum, hvad de to lande formår. Den 24. og 25. juni næste år slår Geilenkirchen igen portene op for sine naboer. I 1998 kom der ca. 50.000 besøgende.

Hvad viser man

Møller er noget stolt af, at han kan præsentere en rigtig dansk pølsevogn, hvor en ægte dansk pølsemand sælger pølser. Det foregår i et stort telt, hvor der også sælges dansk øl og vand. Det er Brewery Group Denmark, Faxø, der står for denne vig-

tige del. Dansk Pigeklub, Tyskland, bager kager i flere dage før festivalen. Under denne sælger de hjemmebakte danske kager med kaffe til i teltet.

Inde i hangaren vil Ide-møbler udstille danske møbler. Da Georg Jensens Damaskvæveri i Kolding vil udstille deres smukke duge, er det planen, at dugene skal kombineres med bordene, og så håber man i DSU'en på, at det lykkes at få den Kongelige Porcelainsfabrik til at komme og vise, hvad de kan. I udstillingen indgår også produkter fra firmaet B&O i Struer. Det lokale indslag i udstillingen bliver Else Meyer-Carlsen, Tyskland, som kommer og viser, hvordan man fremstiller hånddyppede lys. For at gøre det hele endnu mere festligt, så kommer Søværnets Tamburkorps og spiller samtidig med at de optræder på vanlig humoristisk og charmerende vis.

Konkurrence

„Canadierne „blærede“ sig sidste gang med at udlodde en rejse for to til Canada“ fortæller Møller, „vi er i gang med at forhandle med Dansk Turistråd om at udlodde en rejse for to til København i en weekend, det tror vi vil skærpe opmærksomheden“. Det var tydeligt, at entusiasmen omkring det at lave en udstilling, der sagde „spar to“ til de tidligere, lå på et meget højt niveau. Foruden kon-



Lederen af Danish Support Unit (Det Danske Støttelement) på Geilenkirchen, major Ernst Møller, hvis opgave det er at jævne vejen for de øvrige danske ansatte. Og så i øvrigt være med til at lave Kultur Festival 2000.

kurrencen om rejsen til København. vil man også lave et lotteri, hvor man håber på, at udstillerne vil levere præmierne.

Hvad er Geilenkirchen

Nato Air Base Geilenkirchen ligger ca. 75 km fra Düsseldorf og 25 km fra Aachen. Der er kun fire km mod øst til Geilenkirchen, der med sine ca. 30.000 indbyggere må døje med støjen fra de store E-3A Sentry fly, der starter og lander ret ofte. Flyvestationen ligger i Kreis (amt) Heinsberg. mange af de udstationerede danskere bor i Heinsberg. En pæn by med ca. 30.000 indbyggere, hvor der

er gode indkøbsmuligheder, og ikke så meget flystøj. Alle huse i Heinsberg er nye. „Der var intet, der var højere end én meter, da de allierede var passeret gennem området i foråret 1945“, fortalte Møller.

Flyvestation Geilenkirchen blev grundlagt af englænderne i begyndelsen af 1950'erne som base for jagerfly. Englænderne forlod basen i 1967. Dengang overtog Nato basen og en omfattende modernisering blev sat i værk. Herefter overtog 85. Artilleriregiment udstyret med Pershing raketter basen, som de igen forlod i begyndelsen af 1982.

Allerede i maj måned 1982 ankom de første E-3A Sentry (ombygget Boeing 707) fly med halenummeret 442. I løbet af de næste tre år ankom der i alt 18 fly, det sidste med halenummeret 459. I perioden fra 1987-89 leasede man yderligere tre Boeing 707 transportfly, som bliver brugt til fragt, omskoling af besætningsmedlemmer og transport af personel.

De ca. 30 udstationerede danskere fylder ikke meget blandt de omkring 2.800 ansatte på Geilenkirchen, hvoraf de omkring 40% er civilt ansatte fra området.

Holger Danske

Danskere er ikke anderledes end andre folkeslag. Flytter de eller bliver de udstationeret til udlandet, finder de omgående sammen. Geilenkirchen ligger klemmt inde i et hjørne mellem Tyskland, Holland og Belgien. Her har man oprettet foreningen Holger Danske, som tæller medlemmer både fra basen og fra hele det civile område. Klubben udgiver også et blad, der naturligvis hedder Holger Danske. Foreningen holder sammen på danskerne i området blandt andet ved at arrangere Slotsfest i Kasteel Limbricht, som man gjorde den 16. oktober, eller samle foreningens medlemmer til at spille rundbold, eller reklamere for Union Jack Hotel i London, hvor man kan få et dobbeltværelse for 69.00£, hvis man altså har et militært ID-kort. Står man og skal emi-

grere for en tid til området kan man få mere at vide om Holger på internettet på følgende adresse: cibster@foni.net.

Tænke sig om

Økonomisk er det en positiv oplevelse at lade sig udstationere til Geilenkirchen, eller andre steder i verden. Vi kunne notere, at lederen af DSU'en gjorde sig store anstrengelser for at finde et godt sted til folk at bo, vel at mærke indenfor de fastsatte rammer. Vi hørte ingen klager over boligforholdene.

På den sociale side fik vi at vide, at man skal tænke sig mere end godt om, inden man flytter kone/kæreste og børn med. „Her er man ude på landet“, sagde kaptajn Knud Holmsgaard, det betyder, at de fleste koner er hjemmegående „Hausfrau“. Han sagde videre, at det kan være endog meget svært for konen/kæresten at få arbejde. Og at man for det flyvende personels vedkommende skulle huske, at man måske var deployeret til en anden base mellem 100 og 120 dage om året. Hvilket kunne være en stor belastning for den man boede sammen med.

Ældste danske officer i Geilenkirchen, oberstløjtnant Bent O. Andersen siger om det at blive udstationeret, at det er et stort skridt at tage. „Det er let nok for os, der gør tjeneste, vi arbejder jo bare så at sige videre. Derimod er der ingen opskrift på, hvordan familien kan komme til at fungere i det fremmede“. Han fortsætter med at sige, at han ikke finder det så vanskeligt i Tyskland, da kulturforskellene er begrænsede. Hans yngste søn på 15 går i 9. klasse i en tysk realskole, her kan det være lidt svært med sproget og så samtidig få det rigtige faglige udbytte. Den ældste søn på 19 går i den internationale skole i Maastricht i Holland, og her foregår undervisningen på engelsk. Et er Andersen dog overbevist om, at hans to sønner vil være betydeligt bedre rustet på det sproglige område når de engang vender hjem til Danmark. □

Vi anmelder:



Soldatersange - og tapre historier skrevet af Jesper Asmussen

En særpræget sangbog med noder, Akkorder og tekst - hedder det i følgeskrivelsen til bogen.

Det er rigtigt, men hvem kunne forestillet sig, at 95 soldatersange og -viser kan fylde en bog på 347 sider? Det kunne forfatteren til denne spændende bog med kendte og ukendt sange og viser. Forfatteren knytter en historie til hver af sangene eller viserne. Læseren bliver i et godt fortællende sprog ført ind i forbindelsen mellem sange/viser og forsvaret. Ind imellem er det højst overraskende for læseren at se hvilke forbindelser der kan knyttes fra for eksempel sangen: Du danske mand, og til Svend I Tveskægs erobring af England. De ord mange har sunget gennem et helt liv, og aldrig tænkt nærmere over betydningen af, har forfatteren i en ordliste ved hver sang forklaret, så ingen efter læsningen er i tvivl om, hvad han eller hun har læst/sunget. Hele vejen gennem bogen er teksten ledsaget af mange fine tegninger.

Bogen har ISBN nummer: 87-7528-365-4. Den er udgivet på forlaget Attika og kan købes hos boghandleren for 248 kr., vil man støtte fregatten Peder Skram, kan man få et nummereret eksemplar til 298 kr.

S-N

På station ov

Under den 78 dage lange krig mod serberne læste og så verden meget om, hvad bombeflyene udførte af angreb i Serbien og Kosovo. Hvad verden ikke hørte så meget om, var de fly, der skulle lede slagets gang, AWACS (Airborne Early Warning and Control System) (Luftbåren radar- og kontrol System) flyene kaldet E-3A Sentry. Natos eneste fælles våbensystem, stationeret på Flyvestation Geilenkirchen i Tyskland.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

29. november 1999. Klokken er otte om morgenen, sammen med vores guide, seniorsergent og Communications Operator, Jørgen Christensen møder vi op til morgenbriefing i No. 3. Squadron på Main Ope-

rating Base Geilenkirchen. Vi skal deltage i mission K3M331. Turen er planlagt allerede i fredags så morgenbriefingen består i en vejrbriefing. Den tyske meteorolog lover godt vejr på det meste af turen, men byger og optårnede CB'er (Cumulus-nimbus skyer) i selve øvelsesområdet ved Sardinien sydspids. Det skulle blive afgørende for øvelsens gennem-



Morgenbriefing inden vi skal af sted. Stående er det den tyske flyveleder i samtale med fartøjschefen kaptajn Erik Tungen (normand), 2. piloten Christopher Duester (tysker) og Navigatøren, Reiner Marie (tysker). Længst ude tv. sidder vor danske guide seniorsergent Jørgen Christensen.

førelse senere. Så fulgte en briefing fra Flyvekontrolltjenesten, der blot konstaterer, at alt virker, hvorefter flyvelederen ønsker alle en god tur og endelig var der præsentation af deres udsendte, som havde fået lov at deltage i turen. Ved indkørslen til Flightlinen er der vagt på. Ingen



E-3A Sentry set ud gennem cockpittets fr blev oprindeligt konstrueret som passage også en militær karriere.

havde forestillet sig, at der skulle et specielt pas til, for at komme ind til de fly man skulle flyve med. Men det skulle man. Ingen af besætningsmedlemmerne havde et kryds over „E“ for Escort i passet. Nu var gode råd dyre. Det blev klaret ved, at en person fra Flyvekontrolltjenesten, med et „E“ i passet kørte Deres udsendte ud til flyet. Den oplevelse gav en smule nerver.

Klar til flyvning

Som på alle andre flyvninger med AWACS var det en blandet besætning. Fartøjschef var nordmand, kaptajn Erik Tungen. 2. piloten var tysker og hed Christopher Duester. Navigatøren, Reiner Marie kom også fra Tyskland, medens flymekanikeren var fra USA og hed Randy All-

Middelhavet



· taxi ud til start fra Geilenkirchen. Flyet tegnelsen Boeing 707, men fik altså

jorden: "Push back from parking position!" Vi ruller ud til start, der er ingen ventetid. Det er en spændende oplevelse at sidde i cockpittet mens flyet tager fart ned ad banen. Pludselig ser man op i den blå himmel, kaptajn Tungen havde løftet flyet af banen og vi er på vej. Klokkene 09.45 får piloten af flyvekontrollen besked på at kontakte Brüssel Control. Herfra kom der besked om at fortsætte med at stige til FL 150, 15.000 fod, stigningen fortsatte med en flyvehastighed på 270 knob. Klokkene 10.17 har vi nået den fastsatte flyvehøjde 29.800 fod. Efter starten på bane 29, blev kursen sat på 170°. Nedenunder ændrede landskabet sig fra Nordtysk Fladland til bjerge, Ardennerne, vi var allerede over Belgien.

Masser af konsoller

Sentry'en er et ombygget Boeing 707 passagerfly som fra halespids til næse måler 46,61 m og pladsen er ikke blevet brugt til cockpit, tværti-

mod, sammenlignet med Sentry'en, har fx C-130 Hercules en balsal som cockpit. Det betyder, at der er en mindre sal ude bagved, som besætningen siger. Her er der fyldt op med teknik, der alt sammen har til formål at sikre, at man fra flyet ved hjælp af den 10 m i diameter store radarantenne kan se det man skal, for at kontrollere et givet område.

Det første rack man møder indeholder alle radioerne om bord. De to Communication Operators har travlt med at lægge frekvenser ind i de 18 UHF, tre HF og to VHF radioer. Her til kommer så tre datalinks som sikrer, at CAOC'en (Combat Air Operation Centre) på jorden kan få det samme billede, som det der ses i flyet. Herefter følger en position, hvor der sidder én og styrer flyets computere. Det er her det hele løber sammen. Går noget i "udu", kan operatøren klare både programmer og teknik.

Så når vi frem til Surveillance (overvågnings-) positionen. Her er man ved at "sætte systemet op", det vil

good. I den operative besætning var der canadiere, italienere, tyskere, en enkelt dansker og en amerikaner. I sandhed et internationalt foretagende.

Den flyvende besætning på AWACS flyet med Call Sign "Magic 54" gennemgik cockpitchecket. Det tager en rum tid inden man er klar til at komme af sted. Endelig er vi klar til at starte op. I hovedtelefonen lyder det: "Start number Three!", lidt senere tørt konstaterende fra teknikeren: "15%", stilhed, "Ignition!". Der høres en svag brummen fra motor nummer tre. Den samme procedure køres igennem for alle Sentry'ens fire motorer. Flyet kom til live, og der bredte sig en kraftig lugt af brændt flybrændstof i cockpittet.

Klokkene var nu 09.40 lokal tid og så kommer ordren til personellet på



Det er ikke i cockpittet man har ruttet med pladsen i E3-A Sentry. Når alle fem mand er på plads i cockpittet, falder tanken let på begrebet „Sild i tønde“.

sige det billede vi ser lige nu er syntetisk, senere når radaren kører, vil det være det aktuelle billede omkring flyet.

Næste række består igen af tre skærme. Her sidder Tactical Director med sine to hjælpere. Med ryggen til sidder to Weapons Controller's med Fighter Allocator i midten. Nederst i flyet sidder ham der sørger for, at radarantennen fungerer optimalt. Jørgen Christensen forklarer, at han helst skal sidde helt stille og læse i en bog. Gør han ikke det, så er der problemer, og det går ud over hele indsatsen.

Erfaren mand

Vi havde seniorsergent Jørgen Christensen med som vores private guide. Han var på besætningslisten, men skulle indvi Deres udsendte i det, der lige er fortalt. Christensen har været i Geilenkirchen i næsten fire år. Hans fortid ligger i Eskadrille 721, hvor han blandt andet har fløjet Catalina på Grønland. Han har efterladt sin hustru hjemme i Danmark. „Er det ikke lidt svært at leve på den måde?“. „Egentlig ikke“, svarer han, „du skal huske, at min kone på grund af arbejdet i Eskadrille 721 i forvejen var vandt til, at jeg var meget væk. Og så kan jeg ved at samle fridagene sammen være hjemme fem-seks dage hver tredje-fjerde uge, så det går“.

Han fortæller, at de første fire fem måneder i Geilenkirchen gik med uddannelse i Training Wing. Han forklarede, at uddannelsesniveaulet er meget forskelligt for nybegynderne, alt afhængigt af, hvilket land de kommer fra. Han har meget forståelse for, at det er svært for folk, der kommer fra lande med et helt andet alfabet, at skulle lære at begå sig på engelsk. Et sprog der ligger milevidt

Det er her det foregår, den hotte del af AWACS flyets indsats under operationerne. Yderst til højre sidder Captain James Peck, Weapons Controller, ved siden af ham i midten sidder Fighter Allocator og så igen en Weapons Controller.

fra deres oprindelige og så med et andet alfabet. „De slider virkelig i det for at lære det“, sluttede han.

Uden mad og drikke

Nede bagerst i flyet er der et pantry (køkken), hvor maden til turen opbevares i køleskabet under køkkenbordet. Den uundværlige kaffemaskine er det første, der startes op inden flyvningen. Et stort antal stole giver plads til de besætningsmedlemmer, der ikke lige er beskæftiget med andet. Det kan lyde luksuriøst, men når man betænker, at AWACS'en kan være i luften til op på den anden side af 15 timer, så er det nødvendigt at kunne slappe af i en god stol med benplads af over „turiststørrelse“. Hver mand om bord er sin egen „steward“. Vi var glad for Jørgen Christensens anvisninger i betjeningen af ovnen da der skulle varmes middagsmad.

Aflyst

Turen fortsatte ned over Frankrig og ud over Middelhavet til en position sydøst for Sardinien's kyst. Imidlertid var de CB-skyer meteorologen havde omtalt hjemme i Geilenkirchen begyndt at tårne sig op og skabe et vejr på Sardinien, der gjorde, at de angrebsfly, der skulle have deltaget i øvelsen, måtte blive på jorden. Her i blandt to danske F-16 MLU, nemlig halenummer E-606 fløjet af J.R. Beschau (JAU) og E-604 fløjet af H.H. Nielsen (GIS). Begge var på Flyvestation Decimomannu for at deltage i et Tactical Leader Planning kursus

(Planlægningskursus for taktiske ledere).

„Det er ærgerligt at de står på jorden“, sagde Captain James Peck, Canada, jeg kunne fint have brugt dem i angrebet på det skib der ligger lige der“, sagde han og pegede på en plet på skærmen. „De danske F-16 MLU fly er bare gode, med dem kan vi klare hvad som helst“ sagde han smilende. Hvorefter han opremsede de øvrige angrebsfly og dem fra forsvarsstyrken, som han ikke mente ville have mange chancer for at forsvare skibet.

Det er ganske imponerende, hvad man kan se fra en AWACS, både ned på havoverfladen og i et kæmpemæssigt lufrum omkring flyet. Vi fik imidlertid at vide, at det hele ikke er så enkelt endda. Vinklen til de fly, der skal kontrolleres skal være i orden. Det samme skal luftens sammensætning. Ligger der en varmluftinversion i en højde, kan den gøre livet besværligt fra folkene om bord på AWACS'en. Generelt er det sådan, at det er mere end vanskeligt at gemme sig for en AWACS.

Hjem igen

Efter lidt øvelsesvirksomhed med skibet nede på vandet, forlod Magic 54 positionen og satte kursen hjem mod Geilenkirchen. Direkte hjem blev det ikke. Der blev lavet et par anflyvninger til Köln-Bonn lufthavnen og derefter et par tilsvarende til Geilenkirchen inden den endelige landing. Erik Tungen gennemførte en smørlanding og turen var slut. □



Tactical Fighter Weaponary 99

Bomber fra 10.000 fod

Det var sidste dag under dette års Tactical Fighter Weaponry. I Bøffelstillingen er der en ganske særlig stemning. Det er dagen, hvor der skulle kastes skarpe bomber, skydes med 30 mm maskinkanoner og affyres CRC-7 missiler, nu er det ikke længere øvelsesbomber, der blot udløser en smule røg, der kommer ned fra himlen. Begivenheden havde fået gæster i hundredvis fra hele landet, både militære og civile til at valfarte til Bøffelstillingen.



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

Fredag den 24. september.

"Der er han!" en hel række af fingre peger mod himlen og alle ser op. Oppe i den semptemberblå himmel bliver en lille prik synlig. Det er svært at se, at det skulle være en F-16, men det er det altså. Flyet kommer ind over skydeområdet ved Bøffelstillingen nord for feriebyen Blåvand. Men der sker ingenting, flyet flyver væk igen. Skuffelsen er næsten til at tage og føle på. Der går lang tid inden flyet igen nærmer sig østfra, og det i 10.000 fods højde, hvilket svarer til 3.048 m. Pludselig kan

man med det blotte øse se, at piloten slipper bomben, en 500 pounds (226,79 kg.) bombe benævnt Mk. 82. Bomben træffer sit mål, og opløses i en ildkugle omgivet af sort røg og støv. Der går nogle få sekunder efter ildglimtet og røgskyen, så kommer braget.

Det brag var dog for lidt at regne i sammenligning med, da der sidst på dagen blev kastet bomber af typen Mk. 84 en 1.000 pounds bombe (453,59 kg.). Da lød det: "Tak ska' du ha! det var en ordentlig "Moppedreng". Bombning fra mellemstor højde blev indført som øvelse i 1997 fortæller major Torben Laursen, Flyvertaktisk Kommando.

Den første spænding var udløst, men da havde tilskuerne også ventet i

Når man ser på disse fire billeder, optaget med et high speed kamera betjent af folk fra Søværnets Operative kommando og Søværnets Taktik- og Våbenskole, så hiver man lidt efter vejret. På de to øverste billeder ses seks „high drag“ bomber, det vil sige bomber hvis hastighed bremses af finner, der slår ud så snart bomben er sluppet. På billedet nederst tv. detonerer den første bombe og derefter nummer to, medens de sidste fire bomber stadig er i luften. Målene er tydelige at se i nedslagsområdet, og tak for ikke at stå der.

over én time. Der kom flere tilskuere, det virkede til sidst som en hel folkevandring. Ud mod klitterne ved sikkerhedslinien. De civile tilskuere blev henvist til "Vejle Stadion". En bunker med et rækværk, der engang var noget usikkert, deraf navnet "Vejle Stadion".

Ny by

Den lille teltby, hvorfra "slaget" ledes, har ændret udseende. Antallet af telte er reduceret til eet, i stedet har containerne holdt deres indtog. De virker også noget mere stabile i den stride vestenvind, og stålplader larmer ikke i vinden.

I Presse- og Informationscontaineren sad seniorsergent Allan Christensen fra Flyvertaktisk Kommando. Han er en glad mand. "Vi har kun haft 36 henvendelser i år", fortæller han tilfreds. Han bryder sig ikke meget om, at vi retter

„henvendelser“ til klager. „De lyder lidt for negativt“ siger han. Han kunne da også fortælle, at man havde været i lokalradioen for at fortælle, hvad der var årsagen til lavflyvningen. På listen over henvendelser kunne man se, at dagen efter der havde været 13, var der kun en enkelt. Et kort på væggen viste koncentrationen af klagerne. De fleste kom fra Thy, der hvor flyene flyver ind over land. Underligt nok var der kun enkelte fra området omkring Oksbøl. ”Vi er ganske populære her nede”, siger Christensen, ”men det skyldes nok den bevidste åbenhed vi har vist overfor befolkningen, som ved, hvad vi laver, og hvorfor”.

Ledninger og antenner

I en anden container holder oversergent S. Christensen, fra Flyvertaktisk Kommandos Mobile Afdeling, og hans folk til. Flere racks med radioer i den ene ende af containeren afslører, at det her har noget med kommunikation af gøre. ”Det har du ganske ret i” siger Christensen og fortsætter, ”vi holder alle i forbindelse med alle”. Han udpeger, hvilke radioer, der skaber forbindelse til flyene, hvilke der bærer telefonsamtaler og holder forbindelse til radarstationen på Bulbjerg og i resten af landet. De får det til at lyde meget enkelt, men det ser kompliceret ud for en ikke-kender. Det er tydeligt, at elektronikken kommer til at spille en større og større rolle i moderne luftkrigsførelse. Uanset, om det drejer sig om personelregistrering, eller det at styre rundt med flyene i lufrummet. Chefsergent Max Hansen illustrerede det meget godt ved at sige: ”For få år siden havde vi en enkelt bærbar PC'er med herved. Et kæmpe fremskridt, dengang. I dag er der tre PC'er fast installeret i containeren. Det er blevet hverdag!”.

Hvordan med vejret

På turen til Oksbøl kunne man i Danmarks Radio, Kanal 94 i Vejle Amt, høre meteorolog Finn Sørensen på Flyvestation Vandel sige: ”Vejret ser fint ud de første timer, men fra

middag vil der komme kraftige byger ind over den jyske vestkyst, og vinden vil tage til”. Godt at regntøjet lå i bagagerummet, men hvad med skyhøjden, i byerne, den slags siger meteorologer ikke noget om i radioen. Formiddagen gik, skydningerne blev afviklet og ved 11-tiden var det frokostpause.

En skægget herre i kampuniform blev afsløret af sin stemme. Flyvemetorolog Peder Bundgaard fra Centralvejrtjenesten i Flyvertaktisk Kommando. Hvad var mere naturligt end at spørge ham om vejret for resten af dagen. ”Jeg giver NOSIG” var det optimistiske svar. Forkortelsen er en sammentrækning af det engelske ”No Significant Change”. For uindviede betyder det, at der ikke ventes væsentlige ændringer til skymængde, art- og højde de næste to timer. Vejret var flot, et stort blåt hul i skyerne lå lige over skydeterrænet.

Vi kiggede indenfor i Peder Bundgaards container. Man kan ikke just kalde den hyggelig. ”Jamen generalmajor K.E. Rosgaard var på besøg for nogle dage siden, og han lovede os en ny”, fortalte Bundgaard med forventning i stemmen. Instrumenteringen var ikke den nyeste. På bordet lå et aneroidbarometer. Det var også i brug i 1959, og endda før. På væggen hængte en vindmåler, fra 60'erne. ”Men her skal du se” viste Bundgaard frem, ”NAMIS, som står for Nato's Meteorologiske Informations-system, det er noget der vil noget”. Igen en PC-skærm, hvor man kunne læse, hvad man ville om vejret på flyvestationerne i Nato og på de civile lufthavne. ”Oplysningerne bliver hele tiden opdateret, og det fungerer” fik vi at vide. Ved siden af stod en skærm der viste, hvordan satellitterne så vejret ude fra rummet. Jo noget er der sket i vejrtjenesten. Mere om den historie en anden gang.

Han ramte

At de forudsagte byger blev væk betød, at skydningerne fortsatte. Over middag var tilskuerne igen på plads. Nu siddende nede i klitterne for at få lidt beskyttelse mod vinden, der var taget kraftigt til.

Man kunne undre lidt på, hvordan man talte træffere, og hvordan man sikrede, at alle bomberne var detoneret. Her kom den moderne teknik igen til hjælp. Et kamera var fikseret på målområdet. Inde i en folkevognsbuss sad to mand fra henholdsvis Søværnets Operative Kommando og Søværnets Taktik- og Våbenskole. De monitorerede alt, hvad der skete ude ved målene. Det var imponerende at se en Mk. 84 bombe, som altså vejer 1.000 pund eksplodere tæt på, og så i slow motion. Der var mistanke om, at en bombe ikke var eksploderet. Selv om det kun var en ”lille” fyr på 500 pund, en Mk. 82, så skulle den findes. Det klarede folkene fra søværnet let ved at køre deres film baglæns. ”Se, der smuttede den”, sagde en af dem. Vi kiggede med så godt vi kunne, men kunne ikke se, hvad de andre så, nemlig forsageren. Bomben blev fundet og uskadeliggjort.

Det er slut

Vi ventede på, at flyene skulle komme ind for kaste bomber fra stor højde og skyde med raketter. Alt medens majorerne Lassen (LAS) og Kryger (KRY) havde travlt i kontroltårnet og alle andre ventede på flyene, var der ved at ske noget nede mellem containerne. Alt, hvad der ikke var nødvendigt for at afvikle skydningerne var ved at blive pakket ned. Man var ikke i tvivl om, at Tactical Fighter Weaponary sang på sidste vers denne fredag eftermiddag.

Vejret blev imidlertid bedre, og der blev kastet Mk. 84 bomber, som allerede beskrevet. Også affyring af CRC-7 raketter blev gennemført, så publikum fik, hvad de kom efter, og piloterne fik den nødvendige træning i at kaste skarpe våben. Man kan så stadig undre sig over, hvordan piloten på ca. fire sekunder, med en hastighed på 250 m/s, kan nå at identificere målene nede på jorden. For slet ikke at tale om at ramme dem. Vel får de hjælp af den frem-skudte kontroller på jorden, som med sin laser styrer bomben det sidste stykke.

Czech International Air Fest 99

To besætninger fra Hærens Flyvetjeneste (HFT) var så heldige at blive udvalgt til at repræsentere enheden ved CZECH INTERNATIONAL AIR FEST 99 (CIAF 99) i Hrádec Králové i Tjekkiet 4-5 SEP 99 med henholdsvis en H-500 og en FENNEC i AT-version. Grundlaget for turen var en invitation fra CZECH AIR FORCE BENEVOLENT FUND'S AGENCY af ultimo juli 99.

Tekst seniorsergent F.K.Laursen (LAU), Hærens Flyvetjeneste
Foto flyverspecialist S.E. Kjær, Hærens Flyvetjeneste

HFT fik travlt med at søge om diplomatisk "clearance" for flyvning gennem "Die Neue Ländern" og Tjekkiet. På trods af at tidsfristen var overskredet, lykkedes det gnidningsfrit.

Det var en særegen følelse at navi-

gere gennem det tidligere Østtyskland mod Schwerin/Parchim, hvor vi skulle lande for tanke. Selv om det efterhånden er mange år siden muren faldt, har jeg aldrig været på disse kanter. Den forreste begrænsning af forsvarsrummet gik ved Lübeck, som vi kun måtte nærme os flyvende. Fra ni km kunne vi skue ind i fjendeland, eller til fods i civil tøj, stå og pege fingre ad vagttårnene ved pigtråden i udkanten af Lübeck.

Ikke sort/hvid

Men filmen skiftede ikke til sort/hvid, da vi fløj over grænsen, som jeg ellers havde hørt, eller det var måske før muren faldt?

Snart var vi ved det smukke landskab omkring Schwerin, hvor flyvepladsen ligger adskillige kilometer mod sydøst på en tidligere militærbase. Der var lavet en ny asfaltbane, en fin ny apron (platform) og en tilhørende ny hangarlignende terminal, på størrelse med Beldringe.

Efter at tankmanden havde betjent os, og havde kørt tankvognen væk, kom han tilbage og afkrævede landingsafgift; at betale 60 DM kontant! Videre mod Dresden over det vidtstrakte østlige Tyskland, hvor ingen gårde ligger selvstændigt og ensomme ude på landet som i DK. Huse,

gårde og de store kollektivbrug er samlet i større eller mindre landsbyer som i DK før udstiftningen. De har langt i marken. Vi kom også over kæmpe skov- og hedeområder; nogle af dem var præget af militære øvelsespladser i overstørrelse. Der lå forladte kaserner og flyvestationer, hvilket vi også så i Tjekkiet. De så meget nedslidte og gudsjammerlige ud.

Straks efter Dresden skifter landskabet fuldstændig karakter. Efter en skov kommer højlandet med blotlagte klipper.

Det er Sudeterbjergene, der rejser sig østpå mod Polen. Elben/Labe skærer sig her dybt nede i bjergkammen, langs den løber en jernbane og vej. Flot, flot billede.

Ved Děčín forlader vi Labe mod SE med direkte kurs mod Hradec Králové. Det er det Bøhmiske højland, hvor enkelte bjergtoppe 500-700 m høje står tilbage mellem de ellers nedroderede bjerge, der nu ligger i fladlandet som frugtbart lös (jordart). Som vi nærmer os målet bliver landskabet mere fladt. Vi passerer indtil flere forladte flyvepladser og militære installationer på vejen inden Hradec dukker op forude, hvor vi kan se en stor kirke med to tårne rage op over byen. På flyvepladsen lige nord herfor ser vi et par store haleplaner fra parkerede fly. Det er blandt andet et par Ukrainske AN-76 "CANDID" transportfly.

Hradec/Králové, bane 34/16, er en ikke operativ militær flyvestation, der årligt vækkes til live til afholdelse af CIAF, i år for 6. gang. Den var jagerbase indtil kommunismens fald. Der står blandt andet et par store hangarer og mange shelters dækket med jord, tilsyneladende lidt ældre end danske tilsvarende 1. generations shelters. Pladsen blev etableret i 1919, hvor den den en del af forsvaret af den nyoprettede Tjekkoslovakiske Republik.



CZAF MiL Mi-24V "HIND-E" nr. 0703 på Static Display. Solidt russisk kram er den mere bramfri beskrivelse af kamphelikopteren.



Hærens Flyvetjeneste havde fået polske naboer under udstillingen. Her en PLZ Sokol fra det tjekkiske flyvevåben.

Flyveopvisning

Da vi hovertaxiér på plads, bemærker jeg en OT-64 PMV, en TATRA militær lastbil og nogle få mindre køretøjer sammen med nogle folk med Bourdoux-røde baretter. Det var pokkers, skal der passes så godt på os? Det viser sig senere, at det var en krigsgal museumsforening, der udstillede de nævnte genstande, men varerne var skam ægte nok.

Næste morgen flænges luften af 2 stk CZAF MiG-21 "FISHBED", der støj- og manøvrermæssigt lægger op til de efterfølgende fly, heriblandt en polsk MiG-29 "FULCRUM", der tilsyneladende ikke skammer sig over, at lave et halvt udvendt loop under et infernalsk spektakel.

Det er gået op for os, at vi er i et østland, og da en stor frygtindgydende kamphelikopter, en CZAF Mi-24 "HIND" spreder farvet røg og lyskugler udover hele pladsen, samtidigt med at den bliver mishandlet på det groveste af sin pilot, som vil vise os hvad skrumlet du 'r til, erkender vi, at vi er kommet til et kæmpe airshow og at overskriften ikke bare er blær.

Imponerende HIND

Vi snakker senere med HIND-piloten, 35-årige major Jagoslav Spacek med 1200 timer på typen og hans Copilot, 30-årige 1.LT Martin Vanis med 600 timer på HIND. Jeg sidder i deres reservefly CZAF HIND-E MiL Mi-24, Nr.0703, som står på static display sammen med vores og får forklaret især, hvorledes de mange våbensystemer betjenes. Det er solidt kram med tekst på russisk. De fortæller at dette solodisplay, som de netop havde gennemført, er resterne

af et 3-skibs display team, som CZAF tidligere havde fremvist bl.a. på Fairford. Men det blev for dyrt at holde 3-skibs displayet flyvende.

De forventer at HIND'en skal opdateres om 2-3 år med nye amerikanske avionics (flyelektronik) og instrumentlayout, have renoveret og evt. forstærket motorerne afhængig af handelsrelationerne med Rusland. Antitankmissilerne AT-6 "Spiral" vil man udskifte med TOW- eller HOT-missiler!

De ser begge meget frem til samarbejdet i Nato med positive forventninger, dog i erkendelse af sprog- og pengeproblemet. De håber tillige at få flere besøg i Tjekkiet fra deres nye vestlige allierede for udbygning af samarbejdet, nok så meget for det sociale som for det militære aspekt.

MiG-21

Et par fly til venstre for os stod en ungarsk MiG-21 "FISHBED-L". FISHBED'en var det mest udbredte og moderne kampfly overalt i Warszawa-pagten før jerntæppet faldt, som vi hørte om igen og igen, såvel i flykending som i forbindelse med trusselsprofilerne fra dengang. Så op i den i en vis fart. Denne reg. Nr. 6175 "bis"-version blev leveret fa-

briksny til Ungarn sammen med 23 andre i 1975, fortæller oberst András Tóth, chef for det ungarske flyvevåbens flyvedlighedssestjeneste, mens han viser detaljer for mig i cockpittet. Det tager lang tid, for det kniber med det engelske. Den har siden fløjet 2040 timer ved Eskadrille "Grif", Stromfeld Aurel Regiment ved Pápa, hvor der er 24 af dem fordelt på 2 eskadriller. Disse 24 stk. FISHBED er således 4 år yngre end vores H-500!

MiG-21 vil blive udfaset om 1-2 år, men det er ikke besluttet hvilket kampfly, der skal erstatte dem. Nogle af de oprindeligt 130 stk. de havde i Ungarn, er afløst af MiG-29 "FULCRUM". De vil dog se sig om i vesten efter nye afløsere for resten.

Obersten var på sit lands vegne en smule betænkelig ved det nye militære tilhørsforhold, men var ikke i tvivl om det rigtige i at tilslutte sig Nato. Først er der det økonomiske problem, her nævnte han igen de nye jagerfly, dernæst det alvorlige sprogproblem, der udgør en alvorlig barriere til trods for, at Ungarn i mange år, også før kommunismens fald, har været ret vestligt orienteret. Ungarsk er som bekendt af en ganske anden sprogæt end vores. Personligt mærkede både han og piloten ikke den store forskel, de havde begge det samme arbejde som før under de samme vilkår.

Nye fly

Behovet for nye jagerfly gælder alle de tre nye Natolande, hvilket naturligvis straks er opfattet af flyfabrikerne. British Aerospace lægger beslag på næsten en tredjedel af områ-



Fotografen flyverspecialist S.E. Kjær (til højre) og H-500 besætningen foran ukrainsk Su-27 "FLANKER".

En shelter på
Hrádèc malet i
noget utraditio-
nelle farver.



det til static display med blandt andet Tornados, Harriers med flere, men deres nye spydspids er British Aerospace/Saab JAS-39A "Gripen", som man vil søge at afsætte til de nævnte lande. Den blev, under øresønderrivende larm præsenteret i luften, da Volvo Flygmotor RM 12, General Electric F404-GE-400 med 12.400 lbs tryk, bragte et af verdens nyeste og mest avancerede kampfly lodret til vejrs mod den skyfri himmel. Max speed 1836 km/t., fuldvægt 12473 kg, vingspand 8.00 meter. Vi ser også de østlige pendants hertil i luften i form af SU-27 "FLANKER", der bestemt ikke står tilbage for "Gripen" i sit program og dernæst en 6-skibs formation MiG-29 "FULCRUM" fra Ukraine. Begge repræsenterer den ypperste og mest avancerede flyteknologi, som østlandene kan præstere.

Præcision

Flyveprogrammet afvikles med stor præcision med 37 indslag uafbrudt fra kl. 11 til 17 begge dage med deltagelse af 63 fly. På static display var udstillet i alt 45 fly. Jeg har valgt at fokusere på de østlige fly, men alle de europæiske Natolande undtagen Belgien og Norge viste et eller flere fly frem. Rusland var ikke

tilstede, men derimod som nævnt Ukraine. Polen præsenterede to fly. En renoveret og nymalet flot Antonov AN-26 B "CURL" på static display. Denne nr. 1604 er en af Polen's 15 stk. af denne type taktiske tomotors turboprop transportfly. Plads til 40 passagerer på sæder eller 16 tons gods. Lasterampe, palleskiner og kran i lastrummet. 5 mands besætning. Maksimum startvægt 24400 KG. Besætningen er glade for flyet, fortæller piloten på Polens andet fly en MiG-29 "FULCRUM", som deltager flyvende. Det er sprogproblemet, som gør at major Rutkowski fortæller og viser "CURL'en" frem, selvom han flyver MiG-29'eren. Han har 2000 flyvetimer bag sig. Han har været i Danmark som udvekslingspilot, hvor han fløj T-17 og F-16. Han er særdeles positiv overfor skiftet til Nato og forventer, at Polen kan opfylde de fleste Nato-standarder om 2-3 år. Man har helt afskåret forbindelserne til Rusland, hvilket giver de del problemer, blandt andet med fremskaffelse af reservedele med videre til materiel herfra. Til gengæld bygger Polen selv en del militært materiel, for eksempel Sokol helikopteren, som vi i øvrigt fik forevist i en tjekkisk version.

Tjekkiet havde 9 stk MiG-29 "FULCRUM" til salg af driftsøkonomiske

årsager. Majoren fortæller at dem har de byttet væk til Polen for 13 stk. fabriksnye PZL Sokol helikoptere (fra PZL-Swidnik S.A. fabrikken i Polen). To PZL-10W turboshaft motorer på hver 900 HK bringer de max. 6100 kg frem med en flyvehastighed på 313 km/t flyvetiden er 4.10 timer. Den var nabo til vores stand, men ikke så trængt af publikum som os. De ville have vores autografer, fotograferes sammen med os og have vores brochurer, som slet ikke slog til i antal.

Sort af mennesker

Vi syntes, der var god plads om lørdagen, men om søndagen var der sort af mennesker og ikke til at sparke sig frem. Vi fik da at vide, at der om lørdagen havde været 65.000 mennesker på pladsen! Og der var en masse kønne piger i lårkort imellem. Vi havde således alle fem en inspirerende, oplevelsesrig og dejlig tur til CZAF99 i Hrádèc/Králòvè, Tjekkiet.

Lad denne lille beretning være en besked en kvittering for at få lov til at overvære dette fantastiske airshow, og blive benøvet over de mange sælsomme indtryk, som flyveturen til og opholdet i det nye NATO-land gav os.

□

F-16 Fighting Falcon

F-16A Fighting Falcon skal på museum

Tøjhusmuseet i København har sat et projekt i gang, der skal sikre, at når F-16A og B Fighting Falcon, formodentlig i 2015, bliver udfaset af flyvevåbnet, vil to eksemplarer være sikret for fremtiden i museets varetægt. Ikke bare flyene, men også historien om dem, og ikke mindst de mennesker, der sikrede, at de kunne flyve. Hermed er hele flyvevåbnet inddraget i projektet.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

25. november 1999. I et kontor på adressen Frederiksholms Kanal 29, i et meget gammelt hus, og nabo til Europas største renaissance-hus fra 1596, salig Christian IV's kanonhal, er der startet et projekt, som skal sikre to F-16, en A og en B-version Fighting Falcons for fremtiden. Ikke bare skal deres fysiske bevaring for eftertiden sikres. Det samme skal deres historie tilbage til den dag flyet første gang landede på dansk jord, den 18. februar 1980.

Manden bag projektet er museumsinspektør Thomas Pedersen. Han siger om det projektarbejde han har sat i gang: "For Tøjhusmuseet, er det ikke bare et spørgsmål om at bevare to fly. Vi vil også have hele dokumentationen om dem med. Den skal ikke bare dække, hvad der er sket med flyene rent teknisk siden de kom til Danmark, men også, hvad de har været brugt til operativt". Han understreger, at man også vil tale med de mennesker, der på én eller anden måde har haft med flyene at gøre. Altså både teknikere, piloter, våbenfolk, folk fra tankningstjenesten og så videre. For Thomas Pedersen er det vigtigt, så at sige, at få "kød og blod" på flyene og deres historie. Pedersen er vel klar over, at nogle oplysninger kan være klassificerede. "Men er de det, så må de klausuleres så længe forsvaret ønsker der", siger han, "bare vi får dem".

"Hvorfor denne interesse for flyve-

våbnet fra Tøjhusmuseets side?"

"Det har sin grundelse i Kundgørelse for Forsvaret B6-1 af 1989, hvor vi både har ansvaret for Flyvevåbnets historie og retten til at vælge først når ting skal kasseres", forklarer Thomas Pedersen.

Udpegning af de to fly

Thomas Pedersen har haft møder med chefen for Logistikdivisionen i Flyvertaktisk Kommando, oberst P. Adser-Larsen og operationsofficeren på Flyvestation Aalborg, major Kock. Adser-Larsen har udpeget flyvespecialist C.F. Hertz, 45, i Flyvertaktisk Kommando til at være kontaktmand-

en vedrørende de to flys „liv“ i flyvevåbnet.

C.F. Hertz siger om opgaven: „Det er lige mig, jeg har allerede logkort på alle flyene siden de forlod fabrikken, og jeg synes, det er en spændende opgave at være med til“. Hertz er ikke helt vild med at udpege de to fly allerede nu, „man ved jo aldrig om én af dem går hen og falder ned“, siger han. At det blev Hertz der fik opgaven er ingen tilfældighed, han er i forvejen kendt for sit store arbejde i Flyvestation Karups museum.

Pedersen derimod ser gerne de to fly udpeget allerede nu, nemlig et af de MLU-fly (Mid Life Update) (Mid



Museumsinspektør Thomas Pedersen foran prototypen af det HAWK missil der for mange år siden blev leveret til hæren.

Supermarine Spitfire Mk. IX halenummer MA298, som Danmark modtog den 20. juli 1947. Flyet tilhører Tøjhusmuseet, men vil man se det, må man begive sig til Flymuseet i Stauning ude ved Ringkøbing fjord. Placeringen fortæller noget om, at Tøjhusmuseet ikke har plads til fly for tiden.



levetids opdatering), der deltog i Operation Allied Force fra Flyvestation Grazzanise i Italien og en enkelt "Classic", der står overfor at skulle gennemgå MLU.

Nu er det ikke kun flyene, der skal bevares. Også uniformer, værktøj og andre interessante ting forudses at skulle indgå i samlingen. "Det vil sige", siger Thomas Pedersen, "at vi vil have uniformer, der har været båret af bestemte personer, og som der knytter sig en historie til. Vi har selvfølgelig allerede disse uniformer, som vi har fået fra forskellige depoter, hvor man lige havde, en ikke kurant størrelse, som man ikke på anden måde kunne blive af med". Sådan ønsker han ikke det skal være i fremtiden.

Formidlingen

Tøjhusmuseet skal indsamle, bevare, forske og formidle. Thomas Pedersen er meget vel klar over, at det sidste bliver den sværeste del. Chr. IV's gamle Kanonhal, forløberen for vor tids Flyvematerielkommando, er ganske vist 160 m. lang, men hverken fly eller kampvogne kan komme ind i bygningen. Man havde håbet på, at Holbæk Kaserne kunne være blevet stedet, hvor Tøjhusmuseet

kunne udstille nogle af de mange fly, kampvogne og køretøjer, der er i museets varetægt. Den plan gik desværre i vasken. "Derfor er det lidt vanskeligt for os", siger Thomas Pedersen, "når vi siger til en mand: "Vi vil gerne have din uniform!" "Ja siger manden, og hvornår kan jeg se den udstillet, og hvor?" Og der bliver vi lige nu svar skyldig".

Thomas Pedersen siger om udstillingerne i Tøjhusmuseet i dag, at Kanonhallen ønsker man at bevare stort set som den er. Blot skal kanonvægten føres tilbage til sin oprindelige plads midt i salen. Man vil bygge en model i størrelsesforholdet 1:100, som viser hele komplekset omkring Tøjhuset, inden havnen blev fyldt op og andre bygninger kom til. Våbensalen bliver også lavet om, stadig med håndvåben fra Middelalderen og frem, men med færre genstande. Endelig vil man lave en udstilling, der fortæller om forsvaret siden 1949 og frem til i dag, set i relation til samfundet.

Resten af flyvevåbnet med

Thomas Pedersen fortæller, at hverken Luftværnsgruppen eller Kontrol- og Varslingsgruppen er blevet glemt i projektet omkring F-16. Han ind-

rømmer, at især Kontrol- og Varslingsgruppen vil blive vanskelig at dokumentere, da deres arbejde og opgaver så at sige er meget luftige. Også Luftmeldekorpsset, hvis opgaver knytter sig tæt til Kontrol- og Varslingsgruppen vil blive dækket i indsamlingen. Den gamle Lavvarslingscentral i København indgår således allerede i samlingen.

Kan ikke alene

Vi ville vide, hvordan samarbejdet er mellem Flyvevåbnets Historiske Samling og Tøjhusmuseet. Her lyder svaret, at man har et glimrende samarbejde med samlingen i Karup. Pedersen siger også, at han er glad for Flyvestation Karups eget museum. "Vi er meget afhængige af, at der findes "ildsjæle" rundt om i flyvevåbnet, som opretter den slags små samlinger. De er en stor hjælp i formidlingen". Og han fortsætter: "Det er også vigtigt for os, at dette projekt bliver kendt i flyvevåbnet. Uden et godt samarbejde med dem, der i hverdagen arbejder med tingene, kommer vi så at sige ingen vegne. Vi er meget afhængige af, at vort arbejde er kendt og bliver støttet af dem vi skriver historien for. □

Grand old man takker af



Skål og tak for din engagerede indstats. Chefen for Flyvertaktisk Kommando, General Rosgaard, tog imod JØR, da han steg ud af T-17'eren for sidste gang. (Foto: Peter Staggemeier, FTK-FOTO)

En institution på Flyveskolen og måske verdensrekordholder i én og samme person sagde farvel, da JØR smed flyverdragten for sidste gang.

Af kaptajn U. Kristensen, Flyvertaktisk Kommando

Herken to brandbiler med blåt blink og udrykning, en gemytlig general eller en gammel dansk kunde skjule, at det var en smule vemodigt, da kaptajn Ib Sørensen (JØR) den 30. november for sidste gang taxiede ind til hangaren ved Flyveskolen.

Med i T-17-flyet var en af de flere hundrede flyvelever, som JØR har undervist, siden han i 1984 startede som instruktør på Avnø og siden fulgte med Flyveskolen til Karup.

"Jeg kan godt sige uden at prale, at jeg kender stort set alle piloter i

flyvevåbnet i dag," siger JØR, da han kort gør status, inden han skal fejres af kammeraterne på skolen.

Men JØR kan nu godt tillade sig at prale. For kollegerne er i fuld gang med at få godkendt hans fornemme 3922 timer og 33 minutter på T-17 som verdensrekord hos Guinness Book of Records. Og det er blot en del af hans mere end 6700 flyvetimer. JØR har ud over T-17 fløjet blandt andet KZ-7 Lærke, Chipmunk, T-6 Harvard, T-33 Silver Star, F-100 Super Sabre og F-35 Draken.

En af sidstnævnte type gav JØR en af sine få kedelige oplevelser i sin tid i flyvevåbnet. Under indflyvningen til Flyvestation Karup i sommeren '71 blev han nødt til at "stå af", da metaltspåner i brændstofregulatoren betød, at han ikke kunne nå ind til landingsbanen. Heldigvis skete der ikke andet end materiel skade.

Ned ad bakke

En anden ting, som har ærgret JØR, er den generelle udvikling i flyvevåbnet.

"Vi er hele tiden blevet færre folk

og maskiner. Og især her på det sidste er det gået stærkt. Så på den måde er det dejligt at stoppe nu," siger han.

"Men det er lidt mærkeligt, at man ikke skal herud igen," fortsætter han og kigger ned på flyvepapirerne i den gennemsigtige lårlemme.

"Man tror jo altid, at man er uundværlig. Men som en af mine venner siger: prøv at stikke fingeren ned i et glas vand og træk den op – du vil selv efterlade et tilsvarende hul."

Det samlede billede af tiden i flyvevåbnet er dog meget positivt. Det er man ikke tvivl om, når JØR fortæller om at flyve i den første danske Draken, eller tiden på flyveskolen i Canada, og mødet med dansk-canadieren Chris Rasmussen, som nærmest blev en far for de unge, danske piloter dengang først i 60'erne.

Bliv ved din læst

Selv om hverdagen ændrer sig for JØR, når han igen bliver Ib Sørensen, er der dog noget, som ikke ændrer sig. Han vil stadig bruge sit glødende engagement til at lære unge mennesker at styre. Men nu bliver det som fuldtids-kørelærer i bil i stedet for i et fly. JØR har haft køreskolen ved siden af tjenesten i ti år. Så det bliver nærmere flyvevåbnet, der kommer til at savne JØR end omvendt. Og sådan skal det jo nok være.

□

Fransk øvelsesområde

Centre d'Essais des Landes et spændende område

Den franske interesse for de danske eskadrillers besøg på Centre d'Essais des Landes ved Biscarosse var stor. De havde sat et fotohold på fire af til at dække besøget. De var med overalt. De skulle dokumentere det danske ophold og billederne skulle bruges til at „sælge“ stedet til andre kunder.



Fra højre er det Capitaine Christian Monceau sammen med de to franske fotografer. I midten er det videofotografen og th. ham, der tog faste billeder. De ville gerne tale med danskerne, men manglende fransk-kundskaber forhindrede snak ud over enstavelserord.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Danskernes tilbagevenden til Centre d'Essais des Landes, forkortet CEL, efter 19 års fravær var en begivenhed, som franskmændene havde set hen til. Vi talte med Capitaine Christian Monceau, der ikke lagde ikke skjul på, at det franske fotoholds optagelser i forbindelse med danskernes ophold også skulle bruges til at „sælge“ CEL til andre lande, som måske var interesseret i at bruge CEL til skydeøvelser.

Fra den danske ledelses side hørte vi kun lovord om brugen af CEL. Det eneste punkt, der ikke helt levede op til de danske forventninger var indkvarteringen, men det mente man at kunne ordne ved i fremtiden at finde indkvartering udenfor „hegnet“. CEL ligger meget nær ved den Biscayiske bugt, og der er utrolig mange byer med feriehytter tæt ved stedet.

Flot område

CEL dækker et område på 25 gange 10 km. Hele området består af klitter. Sandet er så blødt, at de tre deltagende eskadriller aldrig vil glemme det. De store lastbiler kørte fast, så snart de vovede sig udenfor fast og banet vej, som det hedder. Store dele af det enorme klitlandskab er dækket med middelhavs-fyrretræer (Pinjer). Et flot træ, der

bliver meget højt. Skovene passes af et civilt firma, hvis skovarbejdere synes at have godt tag på arbejdet med at vedligeholde skoven. Capitaine Monceau fortalte os, at man aldrig kunne køre helt galt i området, idet de brede brandbælter altid gik enten nord-syd eller øst-vest.

CEL var tidligere et område, som befolkningen i nabobyen Biscarosse og omegnen i øvrigt tog på udflugt til. Tilbage i 20'erne og 30'erne gik der tog ud til området. Vi så verdens mindste togstation, eller holdeplads. Huset var vel 1,5 gange 1,5 m.

I begyndelsen af 40'erne var det slut med at tage på udflugt til området. Tyskerne beslaglagde det og indrettede et kæmpemæssigt ammunitionsdepot i området. Mange kilometer betonveje blev anlagt. I dag er de asfalterede, men pladerne kan stadig ses gennem asfalten, og ikke mindst føles, når man kører i bil. Tyskerne anlagde også smalsporede jernbaner til ammunitionstransport i området. De kan stadig ses hist og her.



Her er Eskadrille 534 ved at køre på plads i Siten. Det lumske sand satte for en kort bemærkning lastbilen i stå. Billedet er et godt udtryk for, hvor lidt udsyn skovene levner en I-HAWK „classic“ eskadrille. Som én sagde: „Her er vi både blinde og døde“.

Tester alt

På CEL kan man så at sige få testet alt, hvad der kan flyve, falde eller køre. En skinneanlæg er opført, så man kan teste biler for, hvor meget de krøller sammen, når man kører ind i en betonmur. Et endnu længere skinneanlæg bruges blandt andet til at teste, hvorledes katapultsæder opfører sig, når de skydes ud ved en given hastighed. Et andet sted i området tester man bombers indvirkning på startbaner, eller deres indvirkning på lodrette betonkonstruktioner. Sidstnævnte må man med jævne mellemrum så genopføre. Alle test bliver overvåget af højhastighedskameraer, så man bagefter kan analysere, hvad der skete, enten med bilen, der med 100 km/t. rasede ind i en betonmur, katapultsædet eller bomberne. At man også gennemfører testaffyring af missiler og droner er ingen overraskelse.

Fotoforbud

På Centre d'Essais des Landes (CEL) er der fotograferingsforbud. Et forbud, der klart var blevet givet udtryk for fra fransk side. Man ville selv tage de billeder, danskerne skulle bruge. Ved et møde med blandt andet Lieutenant Colonel Courtois de Lourmel fra Centre d'Essais des Landes mandag morgen, blev forbudet hævet så meget, at vi fik tilladelse til at fotografere „vore egne“, hvis ellers Capitaine Christian Monceau sagde god for det. Kaptajnen var til stor hjælp under hele besøget. For 10 år siden havde han gjort tjeneste ved en fransk HAWK-enhed. I Frankrig hører HAWK systemet under hæren. Monceau var begejstret for det, han så. Han havde lidt svært ved at forstå, at der ikke var flere folk i en eskadrille. Til gengæld var han mere end imponeret af den professionelle måde, personellet løste opgaverne på. "Og så er de nok også noget ældre, end de folk jeg havde som ung løjtnant", sagde han med eftertanke. □

Krigsflygskolan på F-10

Det drejer sig om mennesker

Forslaget om at flytte Krigsflygskolan fra F-10 Flyvestation Ängelholm til Uppsala nord for Stockholm, har rejst spørgsmålet blandt chef og flyveinstruktører, om de svenske politikere har en skjult dagsorden, der går på at nedlægge Krigsflygskolan og i stedet sende flyveeleverne på uddannelse i udlandet.



Chefen for Krigsflygskolan på F10, Flyvestation Ängelholm, överstelöjtnant (oberstlöjtnant) Lennart Rasmusson i cockpittet på en Saab SK-60 (Skolflygplan). Han siger om flytningen af Krigsflygskolan: "Hvis man gennemfører det forslag, der er lagt frem, betyder det, at man ødelægger det erfaringsniveau, der er bygget op over de 70 år".

Tekst billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

28. oktober 1999. Det var en dybt bekymret chef for Krigsflygskolan på F-10, Ängelholm, överste löjtnant (oberstlöjtnant) Lennart Rasmusson, der modtog os denne onsdag morgen, hvor han fem minutter senere skulle flyve til Uppsala. Han sagde om forslaget om at flytte Krigsflygskolan: "Hvis man gennemfører det forslag, der er lagt frem,

betyder det, at man ødelægger det erfaringsniveau, der er bygget op over de 70 år, hvor Krigsflygskolan har ligget på Ljungbyhed og nu senest på F-10". Han fortæller, at da man for tre år siden flyttede til F-10, da flyttede alle 22 flyveinstruktørerne med, men dengang flyttede man også kun 30 km. Bliver flytningen til Uppsala aktuel, da ved man allerede nu, at kun fem flytter med". Rasmusson understreger, at det tager mindst fire til fem år, at flytte en flyveskole, idet det ikke så meget drejer sig om materiel, som det drejer sig om men-

Kaptajn Per "Peppe" Ekelund. Han er dybt bekymret over flytningen af Krigsflygskolan til Uppsala og siger: "Vi er kun fem, der er villige til at tage med til Uppsala".

nesker og erfaring. En erfaring som han ved vil gå tabt ved denne flytning.

Tab af erfaring

Kaptajn Per "Peppe" Ekelund, 48, og som stadig bor i Ljugbyhed har været instruktør ved Krigsflygskolan siden 1983. Han giver udtryk for, at man ikke er sikker på, om ikke politikerne har en skjult dagsorden, der går på, at man vil nedlægge flyveskolen og i stedet sende eleverne til udlandet. Han er bekymret for kvaliteten af de uddannelser, der tilbydes rundt om i verden. Han har besøgt den canadiske flyveskole i Moose Jaw, og opfatter uddannelsen som en slags "masseproduktion". Det lyder måske lidt flot, men man skal forstå hans vurdering på baggrund af det svenske udvælgelses- og uddannelsessystem, som er meget anderledes end det, der kendes de fleste andre steder. Er en elev optaget på flyveskolen, er der 95% chance for, at han ender som kampilot i en JAS-39 Grippen. Om det svenske uddannelsessystem sagde Peppe: "Det er sådan, at flyveinstruktøren, som har 95% af ansvaret for at eleven klarer uddannelsen, medens eleven selv må komme med de fem %".

Peppe er også alvorligt bekymret for det erfaringstab man vil blive udsat for. "Vi er kun fem, der er villige til at tage med til Uppsala" siger han. "Det betyder, at vi skal i gang med at uddanne flyveinstruktører i stedet for at uddanne flyveelever". Han er af den opfattelse, at det vil betyde op mod to år med uddannelse af instruktører, inden man igen kan gå i gang med flyveskolens egentlige opgave, at uddanne flyveelever.

Flyvesikkerheden

"Påvirker den slags politiske tiltag



flyvesikkerheden?" "Det gør den helt bestemt. Når man har med fly at gøre, og tænker på andet end det at reparere eller flyve flyet, så er man i konflikt med flyvesikkerheden". Peppe siger videre, at dette ikke så meget drejer sig om materiel, eller de fysiske omgivelser, hvori uddannelsen foregår. "Det er vigtigt for os at fastholde den erfaring vi har opbygget over mange år. Det er også vigtigt, at folk føler sig trygge, og det kan man ikke sige politikerne har gjort meget for de sidste mange år".

"Nu er det jo kun et forslag!"

"Det er rigtigt, det er kun et forslag, men det skal behandles af regeringen i november og vil blive forelagt Riksdagen til endelig vedtagelse i marts. Indtil da, vil alle komme til at leve i et vakuum. Samtidig har vi ikke meget tillid til politikere i almindelighed, når man tænker på, hvad de har lavet af løsninger på forsvarsområdet de sidste 10 år".

Flere problemer

Ikke nok med at flyveskolen slås med problemet om, hvad politikerne bestemmer sig til. Siden man for tre år siden skiftede motorerne ud i SK-60 (Skolflygplan) flyene, har der været problemer med dem. Problemerne er opstået, fordi man har bygget moderne motorer i et gammelt fly. Ledningsnettet i flyene kunne ikke klare at lede signaler korrekt. Det betød

blandt andet, at når man efter start trak hjulene op, så kunne motorerne finde på at sætte ud et sekund, hvad må siges at være mere end uheldsmæssigt. Man har fået styr på problemet, og en netop nu begyndt at flyve med eleverne igen. De har ellers været sendt på uddannelse andre steder rundt om i forsvaret, men er nu tilbage på Krigsflygskolan.

Det bliver dyrt

Hvis den frygtede skjulte dagsorden bliver virkelighed, kommer det ifølge Krigsflygskolans beregninger til at koste 960 mio. sek. for at få uddannet 80 elever i enten USA eller Canada over fem år. Hertil kommer ekstra omkostninger ca. 60 mio. sek. til forberedende flyveuddannelse i Sverige, løn til instruktører, rejser og meget andet. Altså i over én mia. sek. De tørre tal fortæller, at den samme uddannelse vil koste 400 mio. sek., hvis man bliver hjemme i Sverige. Der ikke megen tillid til, at sådanne tal gør indtryk på politikerne. Tallene er ikke grebet ud af den blå luft. Man har skelet til den kontrakt der blev indgået mellem Danmark og Canada sidste år, hvor prisen pr. elev svarer til 12. mio. sek. lidt besk tilføjer rapporten, at muligheden for at få uddannet flyveeleverne i udlandet er af teoretisk art, da de fleste skoler er booket op for de næste fem år.

□

Strategic Air Command Museum

I forbindelse med en koncert tour med Grindsted Musikskoles Ungdomskor, til USA havde jeg fornøjelsen at besøge Strategic Air Command (SAC) Museum, som ligger mellem Omaha og Lincoln i den østlige ende af staten Nebraska.

Tekst og billeder Knud Erik Simonsen

Strategic Air Command (SAC) Museum, (Den strategiske Luftkommandos museum) står som monument for de mænd og kvinder, der sikrede fred på jorden i næsten 50 år. Historien om SAC og dets personel går tilbage til 2. Verdenskrig med 8. og 15. Air Force i Europa og 20. Air Force i Stillehavsområdet.

SAC består primært af bombe- og rekognosceringsfly, og er med 110.000 personer en af de største afdelinger inden for USA's flyvevåben (USAF), dets hoved kvarter på Offutt Air Force Base nær Omaha.

Museet

SAC Museum blev åbnet den 16. maj 1998. Prisen for byggeriet beløb sig til US\$29,5 mio. Museet er en 28.000 m² stor bygning, som inderholder, en storslået indgangsparti overdækket med glas, i alt 525 glaspaneler. Der er to hangarer med plads til de 31 fly og 6 missiler og et 200 sæders auditorium. Specielt til børnene er der et interaktivt galleri

og til sidst en souvenir butik, hvor det kun er pengepungen der sætter grænsen for ens indkøb.

Super hurtig spion

Som før nævnt bestod museet af et glasoverdækket indgangsparti, da vi trådte ind af døren var deres udsendte ved at tabe både næse og mund, han troede ikke sine egne øjne foran ham stod en Lockheed SR-71A Blackbird.

SR-71 Blackbird S/N 64-17964 var i tjeneste hos SAC fra januar 1966 til marts 1990 hvor den havde hjemme ved 9. Strategic Reconnaissance Wing på Beale Air Force Base i Californien. At Blackbirden er et meget speciel, og nok det mest avancerede fly der nogensinde har været i tjeneste hos USAF, kan ses når vi kikker på dets titanium fuse-

lage som var bygget til at modstå temperaturer på over 650° C som opstår når man flyver i 85 000 fods højde med en hastighed på over Mach 3.

Blackbirden var et foto- og rekognosceringsfly som i 1960erne blandt andet fotograferede de første atomvåben test i Kina, SR-71 har også fløjet en del togter over Europa, og var i foråret 1976 stationeret på Mildenhall Air Base i England.

De to store hangarer

I den første hangar træder man ind på en balkon, hvorfra man kan overskue alle de udstillede fly nede på gulvet og dem som hænger i loftet. Et af de første fly som man støder på er endnu et rekognosceringsfly, nemlig Lockheed U-2C S/N 56-6701, dette fly var i tjeneste hos USAF fra Juni 1957 til Maj 1992, videre hen af balkonen

SR-71 A Blackbird
SN 64-17964,
placeret på tre søjler
i indgangspartiet





møder vi to gamle kendinge fra det Danske Flyvevåben, først T-33, og lidt længere henne F-86 Sabre.

Nede på gulvet er det første fly en meget flot restaureret

McDonnald F-101B, Voodoo S/N 59-0462. Flyet var i tjeneste hos SAC fra juni 1951 til juli 1957. Flyets primære rolle var at eskortere bombefly. Længere fremme møder vi forgængerer for F-101B'eren, nemlig McDonnell F-85 (XF) Goblin S/N 46-0524. Flyet var beregnet til at hænge i det forreste bomberum på de store B-36 Peacemaker (Fredsstifteren) bombefly, derfra kunne det frigøres, og senere, efter missionen var tilendebragt igen hooke sig op, det næste jagerfly er Convair F-102A Delta Dagger, S/N 54-1405. Flyet blev blandt andet brugt som fighter eskorte for B-52 bombefly. Et jagerfly som aldrig har fløjet hos SAC er det Sovjetiske Mikoyan MiG-21F, (Fishbed) S/N 60-2105, flyet blev overført til SAC museum i 1990.

Bombefly

En meget flot restaureret Boeing B-17 Flying Fortress, en Consolidated B-24 Liberator og endelig en Boeing B-29 Superfortress S/N 44-84076, er det historiske pust fra 2. Verdenskrig. De første år efter krigen var der over 2000 B-29ere i tjeneste hos SAC.

Det næste store fly vi møder er SAC første interkontinentale atomvåbenbærende fly. Den enorme Convair B-36 Peacemaker, som fra sin base Eielson Air Force Base nær Fairbanks

En meget flot restaureret F-101 B Woodoo, dens opgave hos SAC var fighter eskorte for B-36 Peacemaker.

i staten Alaska, kunne nå mål over hele jordkloden. I slutningen af 1950erne havde SAC 385 B-36 i tjeneste, i dag findes der kun 4 tilbage i hele verden. En anekdote fra B-36 tiden, fortalt af vores guide på turen rundt i museet, gik ud på, at under de meget lange togter havde man flere besætninger ombord. Besætningen som havde fri opholdt sig i et rum ude i halen, transporten mellem opholdsrummet og cockpittet foregik gennem et rør hen over bombelasten, inden i røret var der anbragt et skateboard, hvorpå man kunne køre hele vejen gennem røret ved egen hjælp. Når man skulle fra cockpittet til hvilerummet, trak piloten næsen en lille smule op på flyet, så skateboardet rulle af sig selv gennem røret og omvendt den anden vej.

Overgangen til rene jetbombefly er de næste vi møder Boeing B-47 Stratojet og det stadig operative Boeing B-52 Stratofortress, Martin B-57E Canberra S/N 55-4244 og til sidst B-58 Hustler. Det sidste bombefly har aldrig været i tjeneste hos SAC, nemlig det Engelske Hawker Siddeley Vulcan Mk II, S/N XM573, dette fly var i tjeneste hos Royal Air Force fra

marts 1963 og indtil det foretog den sidste flyvetur til Offut Air Force Base i 1982, hvorfra den senere blev fragtet til museet.

Træningsfly

Convair T-29A Flying Classroom, S/N 50-0190, som navnet siger er kabinen et flyvende klasseværelse med plads til 14 elever, hver elev har adgang til kortbord, højdemåler og radiokompasspanel, desuden var flyet udstyret med 4 glaskupler i loftet så eleverne kunne lære kunsten at pejle med en sextant under flyvning. Flyet var i tjeneste hos SAC fra 1957 til 1975.

Transportfly

Boeing C-97G (KC) Stratofighter, S/N 53-0198, er en videre udvikling af B-29 Superfortress, ved at bruge samme vinge, motorer og hale skulle man derfor kun bygge et nyt skrog. Stratofighter havde mange forskellige roller, den blev brugt som tropetransport, evakuering af sårede og tankfly. I perioden mellem 1951 og 1956 var der over 800 Stratofighter i

tjeneste fordelt på 36 eskadriller.

Fairchild C-119G Flying Boxcar, S/N 51-8024L, dette fly er en videre udvikling af XC-82 Packet som man begyndte at designe allerede i 1941, det fløj første gang 10. september 1944. I 1947 besluttede man at videreudvikle flyet, det fik større krop, længere vinger og større motorer, hermed var C-119 født og den fik kælenavnet "The Flying Boxcar", da produktionen stoppede i 1955 var der bygget ialt 1151 fly.

Douglas C-124A Globemaster II, S/N 49-0258 var i tjeneste hos SAC fra 1950 til juni 1961, hvor dets primære rolle var at transportere atomvåben rundt til de amerikanske baser over hele verden.

Eftersøgnings og redningsfly

Grumman HU-16B Albatros, S/N 51-0006. Albatrossen startede sin karriere hos US Navy som anti-ubåds-fly. US Air Force blev interesseret i Albatrossen som eftersøgnings- og redningsfly og fik i juli 1949 leveret 52 fly som derefter var i tjeneste indtil 1973.

Helikopter

Piasecki (Vertol) H-21B (CH) Workhorse, S/N 52-8676, er verdens første tandem rotor transporthelikopter, prototypen XHRP-1 fløj første gang marts 1945, CH-21 kom i tjeneste hos SAC i 1953 og var stationeret i de nordlige regioner af Alaska, Canada og Grønland, udgik af tjeneste i 1972.

Hermed var det slut på rundturen på museet, en stor oplevelse at se et så flot og godt indrettet museum de mange forskellige og særprægede fly, nogle flot restaureret andre trængte til en kærlig hånd, men som vores guide fortalte os, flyene var kommet indendørs. □

Vi anmelder:

Flugplatz Aalborg - West

Den tyske udbygning af Aalborg Flyveplads 1940-45



Af A.C. Johansen

Størrelse: A 4

Sidetæl: 511

Forlag: Eget

Bestilles hos: A.C. Johansen, Ørsøvej 59, 9330 Dronninglund. Tlf. 98 84 40 30. E-mail: bakki@post.tele.dk

Pris: 300.00 kr. plus forsendelse.

For den, der vil se de tegningsmaterialer og anvisninger som Flugplatz Aalborg West blev opført efter, er bogen en guldgrube. Der er tale om et omfangsrigt og yderst detaljeret kildemateriale. Man kan ikke lade være med at beundre forfatterens evne til at støve alle disse tegninger og skrivelser op. Vi får også at vide, hvilke flyvende enheder, der i årenes løb var stationeret på Aalborg, men ikke hvad de foretog sig.

Forfatteren ville have gjort læseren en tjeneste, hvis han havde ind-

sat en liste med oversættelse og tyske betegnelser på de mange installationer. Til gengæld er ordrer og skrivelser oversat til dansk.

Bogen fortæller ikke Flyvestation Aalborgs historie på almindelig læsedansk. Her er ingen beskrivelser af effekten på lokalområdet og dets beboere, eller om, hvad der skete på flyvepladsen under krigen.

Konklusion: Det er spændende at se tegninger, opstillinger over enheder og læse anvisningerne om, hvorledes stedet skal kamufleres og meget andet. Ærgerligt nok rejser bogen flere spørgsmål end den besvarer. Disse besvarelser skal findes i anden litteratur om flyvepladsen ved Aalborg.

Bogen er kopieret og indbindingen er et plastikomslag - indholdet har fortjent en bedre tryktechnisk skæbne, men det er et økonomisk spørgsmål fortæller forfatteren. □



Messerschmitt Bf 109 styrtet ned



Messerschmitt Bf 109 set på Luft- und Raumfahrttausstellung i Berlin i 1998.

25. september 1999. En spanskbygget Messerschmitt BF 109 styrtede denne dato ned ved Barcelona. Piloten omkom ved havariet.

Den første Messerschmitt BF 109 var i luften i september 1935, dengang forsynet med en Rolls Royce Kestrel motor på 695 h.p. Den sidst udviklede BF 109G-10 havde en BF 1.800 h.p. Diamler-Benz motor med booster.

Tekst og foto: s.n

Draken har fløjet 1.000.000 timer

28. oktober 1999. Det østrigske flyvevåben fejrede at blive de første i verden, der fløj 1.000.000 timer med SAAB F-35 Draken. Festlighederne fandt sted på flyvestation Heinterstoisser i Zeltweg. SAAB var sammen med det østrigske flyvevåben værter ved den usædvanlige begivenhed. Fra Danmark deltog chefen for Flyvevåbnet Flyveskole, oberstløjtnant Frode Svejstrup (FRO), der har fløjet mere end 3.000 i Draken, og Flyvematerielkommandoen var repræsenteret ved ingeniør Niels Hansen. De mødte blandt mange andre også Draken flyets „fader“, konstruktør den 80-årige Dr. Tech. Erik Bratt. Han er still going strong og går ikke af vejen for: „En brå skål“. Der blev givet en flot opvisning af en fireskibs formation i den, som FRO sagde til Vindposen: „Flotte og velkendte stil!“.

Draken flyet er nu kun operativ i Finland, indtil august 2000 og i Østrig indtil 2005.

Kilde: Vindposen

Foto: Frode Svejstrup (FRO)



Når man ser på dette velkendte sideror af en Draken, er man ikke længere i tvivl, østrigerne har præsteret 1.000.000 Flying Hours.

WC-130J og EC-130J leveret til US Air Force

30. oktober 1999. US Air Force modtog denne dato officielt det første af 10 WC-130J Hercules vejr-observationsfly. De ti nye WC-130J skal erstatte de gamle, WC-130H modeller som er blevet fløjet af Air Force Reserve Command's 53 WRS på Kessler Air Force Base, Mississippi. Yderligere seks fly forventes leveret i 1999 og de sidste tre i år. Kontrakten om modifikationen af de

10 fly til vejrobservationsfly udgjorde US\$62.9 mio. I begyndelsen af november 1999 begyndte Lockheed Martin leveringen af EC-130J. Flyet skal anvendes til psykologisk krigsførelse, og flyves af the Pennsylvania Air National Guard's 193rd Special Operations Squadron i Harrisburg. Her skal flyet erstatte det nuværende, bygget i 1963, EC-130E Hercules fly. Det specielt udstyrede fly kan sende

radioprogrammer på alle kommercielle AM og FM kanaler samt på forsvarrets VHF, HF og FM kanaler. Flyet anvendes til at sende radioprogrammer over områder, hvor der er militær eller civil uro. Efter overdragelsen blev flyet fløjet til Lockheed Martin Skunk Works i Palmdale, California, for at få indbygget det nødvendige radioudstyr. En opgave der ventes afslutte i 2002.

Tekst: s-n

Joint Strike Fighter testet i vindtunnel

Fort Worth, Texas, 3. november 1999. Lockheed Martin har gennemført test af Joint Strike Fighter (JSF) i vindtunneller, både ved lave og høje hastigheder, det vil sige op til mach 1,6.

De gennemførte prøver levede op til de krav der er stillet til det aerodynamiske design i Preferred Weapon System Concept (PWSC) (stillede krav i våbensystemkonceptet). Dette gælder for alle tre typer, både det fly der skal starte og lande på konventionel vis (CTOL) til USAF. For typen til USMC, RAF, RN som kan starte på kort bane og lande vertikalt (STOVL) og endelig typen (CV), som er konstrueret til at lande på hangarskibe.

Da de tre typer udvendig er ens, kunne man anvende den samme skala 1/15 model under alle prøverne. For at teste de tre varianter, blev vinger, skærme og halekonstruktioner skiftet ud efter behov.

I løbet af august måned 1999,

Således ser det ud, når JSF bliver anbragt i en 16 foot (4,87 m) vindtunnel som leverer vindstyrker over lydens hastighed, ved Arnold Engineering Development Center i Tullahoma, Tennessee.



blev der gennemført 200 timers prøver ved lav hastighed i en 16x23 fods (4,876 m x 7,010 m) lavhastigheds vindtunnel hos Lockheed Marin Aeronautical Systems i Mariette, Georgia. Prøverne omfattede både starter og landinger samt „Op og af sted“ konfigurationerne med hastigheder op til 200 knots (321,8 km/t).

Prøverne, der varede over 200 „flyvetimer“, ved høje flyvehastigheder mellem mach 0.6 til mach 1,6 blev gennemført hos Veridan Engi-

neering (tidligere Calspan) i Buffalo, New York og i flyvevåbnets 16 foot (4,87 m) vindtunnel som leverer vindstyrker over lydens hastighed, ved Arnold Engineering Development Center i Tullahoma, Tennessee.

JSF aerodynamiske konfiguration ligner F-22 Raptors, og derved kan man drage fordel af tusinder af timers prøver i vindtunnel. F-22 gode flyveegenskaber bliver for tiden prøvet på Edwards Air Base i California. Tekst: s-n Foto: Lockheed Martin

RAF tankfly får forbedret udstyr

November 1999. En af erfaringerne fra Operation Allied Force



RAF V.C. 10 tankfly fotograferet på RAF Marham, Norfolk, Storbritannien.

gjorde, at der blev udskrevet en såkaldt Urgent Operational Requirement (Vigtigt operationelt behov) for at sætte fart i installeringen af Joint Tactical Information & Display System (JTIDS) (Fælles informations- og visningssystem) i

RAF's tankfly. Herefter blev der indgået kontakt med firmaet Aerosys-

tems International i Yeovil og tre måneder senere var det først system installeret. I oktober måned blev det første fly, en Tristar fra 216 Squadron (Eskadrille), sendt til Amendola i Italien for at støtte Harrier detachementet, der er stationeret på Gioia del Colle. I løbet af efteråret og vinteren skal seks V.C. 10 og yderligere to Tristars udstyres med JTIDS. Den første V.C. 10 fløj med det nye system den 29. september 1999.

Tekst og foto: s-n

Så kan man igen parkere foran Flyvertaktisk Kommando

14. november 1999. Alle havde set frem til dagen, hvor man igen kunne parkere sin bil foran Flyvertaktisk Kommando. Nu var det så vidt. Forud gik måneder med masser af kørsel med jord og planering. Det var lidt af en overraskelse, da man nåede til at skulle fjerne den jordvold, der dækkede kabelkanalen vest ud af Bunker 1137. Kanalen bestod af jernbeton, der viste sig at være fire gange så tyk som arkitekt og inge-

niør havde regnet med, og overkannten lå et godt stykke over det omgivende niveau. Væk skulle den, og man gik i gang med høvle ca. 3/4 m af kanalen. det tog tre ugers arbejde udenfor normal arbejdstid. Alle i bunkeren kunne tydeligt høre hvad der skete udenfor i mørket. Alt får en ende, og nu kan man så igen parkere nogenlunde tæt ved sin arbejdsplads.

Tekst: s-n

Foto: Arne Nielsen



Bunker 1137 med sin nye parkeringsplads fotograferet af Arne B. Nielsen.

Betingede bevillinger til F-22A Raptor

November 1999. Et af de mest omstridte punkter i den amerikanske finanslov for år 2000, er jagerflyet F-22A Raptor, som er under udvikling af firmaerne Lockheed Martin og Boeing. Ifølge den finanslov, som præsident Bill Clinton underskrev

den 25. oktober, vil USAF nu modtage seks F-22A som testfly, og ikke som man havde bedt om som Low Rate Initial Production fly. Der er afsat US\$ 277 mio. til produktion af 10 fly i finansåret 2001. Den sidste bevilling afhænger dog af, om flyet i

testprogrammet opfylder de fastsatte mål som: Testflyvning med succes af flyets Block 3.0 Software, indbyggede våbensystem og at flyets „Usynlighed på radar“ lever op til de stillede krav.

Tekst: s-n

Royal Air Force er gået på Internet

November 1999. Royal Air Force (RAF) gik på internettet den 11. oktober 1999. Her kan man besøge flyvekontrollen, tekniske værksteder for F. 3 Tornado, lige som man kan få et kig ned i cockpittet på en F.3.

Der er links til de engelske flyvestationer, hvis man har lyst at vide noget om dem.

Det er planlagt at nye sider skal indeholde oplysninger om, hvor mange frontliniefly man har, antallet

af træningsfly og helikoptere og endelig oplysninger om officers- og befalingsmandsmesser.

Du finder RAF under adressen:

(www.mod.uk)

Tekst: s-n

Landinger på Olieplatforme i Nordsøen

22. november 1999. Den engelsk/italiensk producerede mellemtonge helikopter EH101 har på det seneste gennemført en række landingsøvelser på olieplatforme 160 miles ud for den skotske kyst. Flyvningerne blev gennemført med Bristow's piloter Tim Noble og David Bird i cockpittet på forproduktions modellen på den civile 35-passager udgaven af flerrolle helikopteren. De gennemførte et

antal landinger på BG International Armada platformen, som normalt beflyves med Super Puma helikoptere. Flyvningerne blev gennemført i snebyger og med vindhastigheder på op til 40 knots (74 km/t), hvilket ikke gav anledning til problemer på den 160 miles lange flyvetur og landingerne på platformen med den noget større EH101 helikopter.

Tekst: s-n

Foto: GKN Westland



Westland/Agusta EH101 multirole helikopter under landing på BG International Armada platformen 160 miles (256 km) ude i Nordsøen.

Så fik Royal Air Force sin første C-130J Hercules

23. november 1999. Det var en historisk dag da præsidenten for Lockheed Martin kunne overgive logbogen på C-130J Hercules, halenummer ZH865, til chefen for 38. Group Air Vice Marshal Philip Sturley. Ceremonien fandt sted på RAF

(flyvestation) Lyneham. Flyet blev fløjet til Lyneham af en besætning fra Lockheed Martin, ledsaget af en af RAF gamle C-130K med Flight Lieutenant John Clancy fra 24. Squadron ved pinden..

I 1960'erne købte RAF 66 stk. C-

130K, som har været i tjeneste siden 1967. Siden 1976 har hele C-130 flåden været samlet på RAF Lyneham og i dag er der 54 fly tilbage. Seks af flyet er gået tabt i totalhavarier. Fem blev sendt tilbage til Lockheed Martin efter i 14 år at have fungeret som luft-til-luft tankfly, og et fly blev konverteret til vejrunderøgsfly for Meteorological Office, dette fly er stationeret på RAF Boscombe Down.

I alt vil RAF modtage 25 stk. af den nye C-130J model inden midten af år 2001. Resten af C-130K flåden står også for udskiftning. Ingen ved lige nu, om det bliver med flere C-130J eller Airbus A400M eller Boeing C-17. Beslutningen forventes at foreligge indenfor få måneder.

Tekst og billede: s-n

Kilde: RAF NEWS



Boeing C-17 Globemaster III spøger stadig i kulissen som afløser for RAF's C-130K Hercules. Det sker lige nu i konkurrence med Airbus A400M og C-130J.

Challenger 604 er landet



25. november 1999. I det våde og blæsende efterårsvej satte major Thomas Tue Hansen Challenger 604's hjul på banen på Flyvestation Værløse. Tre kvarter forsinket. Oprindeligt skulle flyet være leveret den 31. juli 1999, men der opstod problemer med leverancer fra underleverandørerne. Major Holger Høgsberg fra Flyvertaktisk Kommandos (FTK)

Planlægnings- og Udviklingssektion sagde til „Set & Sket“, at man så tilgængelig er nået det længere med fremstillingen af missionsudstyret. Det er FTK's håb, at de skibe der slipper spildolie ud i danske farvande nu går svære tider i møde. Især fordi Challenger bliver udstyret med Side Looking Airborne Radar (SLAR), det vil sige en radar der ser

Gråt, trist og vådt! I rigtigt novembervej modtog Flyvematerielkommandoen den første Challenger 604. Den officielle overdragelse til Eskadrille 721 finder først sted når missionsudstyret er monteret. Der er taget option på yderligere to fly, som med 99,5% sikkerhed kommer til at erstatte de to gamle Gulfstream III'ere forlyder det i Set & Sket. Michael Larsen fra eskadrille 721 har taget dette flotte billede af Challenger 604 sammen med eskorteflyet, en F-16 Fighting Falcon, deroppe, hvor himlen altid er blå.

ud til siderne og derfor dækker et stort område. Radaren kan også fastslå olielagets tykkelse. Efter en erkendelse af et olieudslip kan flyet tilkalde en S-61 Redningshelikopter, som kan tage en korrekt prøve af udslippet. Alt imens kan Challenger give sig til at lede efter synderen.

Flyet er overgivet til Hovedværksted Værløse som skal installere missionsudstyret. En proces, der vil tage et par måneder.

Tekst: s-n

Kilde: Set & Sket.

Billede: Michael Larsen, Eskadrille 721.

RAF fortsætter med at forlade Tyskland

25. november 1999. RAF fortsætter med at forlade sine baser i Tyskland. Den arbejdsgruppe der i midten af 1998 blev nedsat fortsætter sit arbejde sammen med de tyske myndigheder. Arbejdet skal sikre en glidende tilbagetrækning fra Flyvestation Brügge. Arbejdet er endt med et forslag om, at 14. Squadron (Eskadrille) returnerer til RAF (Flyvestation) Lossiemouth i januar 2001. 9. Squadron til RAF Marham i juli 2001 og i august samme år vil 31. Squadron også returnere til RAF Marham. 37. Squadron af Royal Air Force Regiment forventes at returnere til RAF Wittering i oktober 2011, hvis regeringen tiltræder forslaget.

Tekst: s-n

Kilde: RAF NEWS

British Aerospace har fået nyt navn

30. november 1999. For 21 år siden blev firmaet British Aerospace (BAe) oprettet på det der var mere eller mindre en ruineret britisk flyveindustri. Siden da er det gået den rigtige vej for firmaet. For snart to år siden overtog man 35% af aktierne i SAAB AB og indgik en 50-50 joint venture aftale omkring produktionen af svenskernes JAS 39 Gripen. Sidste år indgik man en aftale om sammenlægning med firmaet Marconi Electronic System. Den nye industrigigant i forsvarsindustrien, er faktisk blevet verdens næststørste med en årlig omsætning på £12,3 mia. og 115.000 ansatte fordelt med 3000 i Australien, 1.700 i Canada, 4.500 i Frankrig, 4.000 i Italien, 5.400 i Saudi-Arabien, 6.500 i Sverige, 3.500 i Tyskland, 70.000 i Storbritannien og endelig 16.700 i USA. Det hele under det nye navn BAe SYSTEMS.

Tekst: s-n

Forsvarsmedalje for indsats i Kosovo

7. december 1999. Chefsergent Niels Egholm, Forsvarets Operationsstøtteskole, fik den 7. december 1999, ved en ceremoni på skolen overrakt Forsvarets medalje af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard. Motiveringen for tildeling af medaljen var chefsergentens tjeneste som CSCE-observatør under CSCE missionen i Kosovo fra den 20. november 1998 til 30 marts 1999, hvor han sammen med de øvrige CSCE-observatører blev udvist af den serbiske regering. (Vi henviser til artiklen: „Omringet af 50 serbere“ i FLYNYT nr. 4/1999)

Tekst: s-n

Foto: Gennem chefsergent Niels Egholm



Chefsergent Niels Egholm efter overrækkelsen af Forsvarets medalje på Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, Flyvestation Karup.

Flyvevåbnet undsatte civilt fly

3. december 1999. På vej mod Manchester i England satte den ene af de to motorer på et Sun Air passagerfly ud, da flyet var nået ud over Nordsøen. Piloten valgte at returnere til Billund Lufthavn.

Da tab af motorkraft kan få indflydelse på de elektriske og hydrauliske systemer, valgte flyvevåbnet at sende to F-16 fra afvisningsberedskabet og Redningshelikopteren ud for at støtte Sun Air flyet. Denne støtte kunne blive nødvendig, hvis

flyet fik behov for at blive ledt ind til landing i Billund, eller det blev nødvendigt at checke, om dets landingsstel var rigtigt nede.

Redningshelikopteren fulgte flyet helt ind til landing, som skete klokken ca. 18.30.

Både redningshelikopteren og de to F-16 holdt sig hele tiden på afstand af Sun Air flyet for ikke at skræmme passagererne unødvendigt.

Tekst: s-n

Kilde: FTK

JAS 39 Gripen solgt til Sydafrika

De sidste dage i 1999 var succesdage for BAe og SAAB. Man fik solgt 28 stk. Gripen og 24 stk. Hawk til en værdi af US\$ 2,5 mia. til den sydafrikanske regering. Hawk flyene vil blive leveret i årene 2005 og 2006, medens det første tosædede Gripen fly vil blive leveret i 2007 og den sidste ensædede vil være leveret i 2012. De første fly vil blive brugt til omskoling af de sydafrikanske piloter og til test. Test af flyene vil finde sted i Sverige inden flyene sendes til Sydafrika.

Tekst: s-n

Foto: Filmair



Den svenske byggede JAS39 på en flyvning over Sydafrika.

Opdatering på udviklingen af Eurofighter

9. december 1999. DA1 (Udviklingsfly nr. 1) (Dasa) har gennemført sin første flyvning med Utility Control System 3B. Og for tiden er man i gang med at gennemføre certificeringsflyvninger med EJ200 03Z motoren.

DA3 (Alenia) parallelt med DA1 flyer flyet fra Sardinien med 03Z motoren fløjet af britiske og tyske piloter.

Indtil dato har 32 piloter fløjet Eurofighter Typhoon (eksportmodellen) fra 19 forskellige baser.

Tekst: s-n

Penge til bedre nattesyn

16. december 1999. Forsvarsminister Hans Hækkerup har ansøgt finansudvalget om 186 mio. kr. til anskaffelse af Night Vision Goggles (NVG) (Nattesynsbriller) til anvendelse i F-16. Foruden anskaffelse af NVG skal der købes infrarød- og TV-sensorudstyr til belysning af mål med laser. For at kunne anvende NVG skal den in- og eksterne belysning i/på F-16 tilpasses anvendelsen af det nye udstyr. Anskaffelsen omfatter også specialværktøj, reservedele og støtteudstyr. Udgifterne til projektet afvikles over de næste fem år. Udgiften i 1999 var 32 mio. kr. Udgifterne i 2003 er beregnet til at udgøre 20 mio. kr.

Tekst: s-n

Kilde: FOV Nyhedsbrev.

Harrier GR Mk. 7 får nye motorer

Januar 2000. Royal Air Force har underskrevet en kontrakt til en værdi af £120 mio. med Rolls-Royce om opdatering af 40 Pegasus motorer til standard 107. Fordelen ved opdateringen af motorerne er, at motoren udvikler et større tryk, bliver mere stabil, og fungerer mere effektivt under varme himmelstrøg.

Den første motor installeret i Harrier GR Mk. 7 bliver leveret til afprøvning under flyvning til december, hvorefter leveringen af motorerne begynder i år 2000. Der er taget option på levering af yderligere 86 motorer til en værdi af £230 mio., hvis Forsvarsministeriet skulle ønske det.

Tekst og foto: s-n

Kilde: Air Force NEWS



Harrier GR Mk. 7, som nu får nye Rolls-Royce Pegasus 107 motorer.

Forsvaret søger flere indvandrere

5. januar 2000. Ifølge Morgenavisen Jyllands-Posten søger forsvareren i fremtiden at hverve flere indvandrere til tjeneste. Chefen for Forsvarets Værnepligt & Rekruttering, oberstløjtnant Jørgen Storm siger til avisen: „Vi har ufattelig få af dem i

forsvaret, og det undrer os“. Han siger også, at man hører om tusindvis af unge med anderledes klingende navne, som ikke kan få arbejde, men at de ikke har søgt arbejde hos forvaret. Formanden for Indsam, Anna Saakwa kalder forsva-

rets initiativ for fremragende og siger: „Nogle af de unge vil måske have fordomme om forsvaret fra deres hjemland. Men dette er jo frivilligt. Det vil også kunne give dem et kammeratskab“, siger hun.

Tekst: s-n

Dansk-engelsk redningsaktion i Nordsøen

10. januar 2000. Klokken 1330 opfangede en dansk redningshelikopter en radiotransmission på kanal 16 mellem en britisk Nimrod rekognosceringsfly og et fransk skib i havsnød. Skibet befandt sig da 180 km. vest for Thyborøn. Nimrod'en begyndte på eget initiativ at søge efter en sømand, der var faldet over bord fra den franske skib

havde på slæb. Redningshelikopteren fra Flyvestation Aalborg blev sendt til området. Nimrod'en havde inden da lokaliseret den forulykkede, som var blevet samlet op af en kutter fra Ringkøbing. Den forulykkede var ikke iført overlevelsesdragt, som efter al sandsynlighed ville have reddet hans liv. Helikopteren tog ham om bord så han kunne tilses af fly-

vevåbnets læge, der kun kunne konstatere, at manden var død.

Redningsmissionen karakteriseres som et godt samarbejde mellem den britiske Nimrod, den danske redningshelikopter og Flyvevåbnets redningscentral i Flyvertaktisk Kommando.

Tekst: s-n

Kilde: Flyvertaktisk Kommando

Åbent hus på Flyvestation Skrydstrup 18. juni 2000



Man kan af hjertet håbe, at Flyvestation Skrydstrup må få besøg af det tjekkiske aerobatic team søndag den 18. juni. Deres evner oppe i himmelrummet skulle være dokumenteret med dette billede fra Fairfield sidste sommer.

15. januar 2000. På Flyvestation Skrydstrup er man stadig optaget af arrangementet Åbent Hus den 18. juni 2000. Indtil nu er 22 nationer blevet inviteret. Operationsofficeren, major K. Thomsen (TOM) siger om forberedelserne: „Lige nu ved vi intet med sikkerhed bortset fra, at finnerne kommer med deres F-18 Hornet. Vi har mange uforpligtende tilsagn, hvilket betyder, at vi har bedt om, at kunne bruge Flyvestation Vandel til parkering af transport- og tankfly i en uge omkring Åbent Hus“. Man har stadig planer om at åbne portene for publikum klokken syv om morgenen for at undgå kødannelser: „Men om vi gør det, det tvivler jeg på“ slutter TOM.

Tekst og foto: s-n



FLYNNYT

NR. 2 APRIL 2000



flyvevåbnet-50.dk



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør
Jørn Due
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

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
Intranetadresse: FLYNYT

POSTADRESSE:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

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

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYNYT er:

Mandag den 5. maj 2000.

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

Artikler optaget i FLYNYT er alene udtryk for forfatterens egen holdning eller opfattelse.

FORSIDEBILLEDET:

Sidste år blev kaptajn Pia Wognsens fremstilling af Holger Danske brugt til at fejre Nato's 50 år jubilæum. Nu er „Holger“ blevet genbrugt til at fejre flyvevåbnets ditto. Ingen behøver nu at savne adressen www.flyvevaabnet-50.dk, den står på siden af „Holger“, som nok vil blive det mest fotograferede fly ved Åbent Hus i Skrydstrup den 18. juni. Billedet er taget af flyeroverkonstabel Henning Skree, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Udvikling af officersuddannelsen i Flyvevåbnet	3
I tjeneste for fred og frihed - Natomedaljer til flyvevåbnets personel	5
Sikorsky S-61 Sea King som fødestue	6
Der hugges på Flyvestation Skrydstrup som aldrig før	7
Han lever med kræften	9
Århundredets våbenhandel er fyldt tyve år	10
Danish Enhanced HAWK til test	13
Vi anmelder - Dansk militærflyvnings - hvornår skete det	14
Forsvaret skal fange oliesyndere	15
Mange vil sælge helikoptere til Skandinavien	16
Hercules har fået en lille - Spartan	20
Pressetjenesten ruster sig	23
Lynx Mk. 80 levetidsforlænges	24
Gensyn med Flyvestation Tirstrup	27
Personel til C-130J trænes i Hi-tech skolestue	29
Pechvogel - eller bare uheldig	31
I januar - klam og kold	33
Antallet af eskadriller halveret	36
Farvel til de håndrettede	37
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 39-47	

Det italienske søværn får EH101 til juli	39
Den tjekkiske træner L-159 bliver forsinket	39
Terma leverance til det australske flyvevåben	39
C-5A Galaxy under modernisering	40
Israel har bestilt 50 nye F-16	40
Fobier over Stillehavet	40
The Royal Internationale Air tattoo flytter til RAF Cottesmore	41
Redningseskadrillen havde tre missioner på én weekend	41
Svenskerne lune på Mi-28 Havoc kamphelikopter	41
Den hestetrukne Luftværnskanon	42
Dansk hjertepatient fløjet hjem med C-130H MEDEVAC	42
Glascocockpit til 500 USAF C-130X	42
60-året for Battle of Britain fejres i Storbritannien	43
5000 flyvetimer i jagerfly	43
Storebæltsbroen aflaster redningseskadrillen ..	44
Skriv Flyvevåbnets Honnørmarch	44
Kadet for en dag ved Flyvevåbnets Officersskole	44
Danmarks Flymuseum åbner i Helsingør	45
BALTAP har skiftet navn	45
Ind imellem er det for sent	45
RAF får ny kommandostruktur	46
Åbent Hus - flyene er på vej - men langsomt ...	46
Blenheim på Aalborg Lufthavn	46
Søkongen har været i luften 100.000 timer	47

Flyvevåbnet

Udvikling af officersuddannelsen i Flyvevåbnet

Af Oberst Per Jan Larsen, chef for Flyvevåbnets Officersskole
Foto Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Den nuværende officersuddannelse tager i stor udstrækning udgangspunkt i redegørelse afgivet af Projektgruppen vedrørende justering af uddannelsesstrukturen for det militære lederniveau fra 1992 (POFU), der gennem nye rammer for officersgrunduddannelsen og videregående officersuddannelse trin I. Uddannelserne øgede integrationen mellem de operative, tekniske og forvaltningsmæssige uddannelsesforløb. Disse rammer er siden fyldt ud på forskellig vis, og indholdet er løbende blevet justeret.

Med baggrund i mine erfaringer fra stabstjeneste og ikke mindst operativ tjeneste, er det min opfattelse, at der bør foretages lidt større justeringer i uddannelserne med henblik på, at tilpasse den, set i lyset af blandt andet forsvarrets ændrede struktur, og ikke mindst ændringerne i forsvarrets og dermed flyvevåbnets opgavekompleks. Disse justeringer må omfatte såvel officersgrunduddannelsen, som den videregående officersuddannelses trin I. Tillige er det min opfattelse, baseret på kadetters og elevs tilbagemeldinger, at den røde tråd i uddannelserne ofte efterlyses, ligesom de nævnte uddannelser, udover den holdningsdannende og ledelsesmæssige del, i højere grad bør afspejle og være målrettet mod de i dag ofte mere komplekse opgaver, som premierløjtnanter og kaptajner møder den dag de forlader officersskolen.

Og hvad så

Med baggrund i ovennævnte overvejelser, har officersskolen igangsat et større udviklingsarbejde, der fokuserer på fagintegration og med en hø-

jere vægt – altså flere timer - lagt på operationsforståelse og evnen til i praksis at kunne anvende denne. Vi vil således lægge vægt på samhørigheden, så "operatører" smidigere kan anvende det "forvaltningsmæssige" grundlag, ligesom vi vil lægge vægt på at "forvaltere" har den nødvendige operative forståelse for smidig "forvaltning".

Netop her mener jeg, at det at vi ikke længere nødvendigvis skal operere ud fra kendte og gennemprøvede kampplaner, gør, at der i højere grad skal fokuseres på holdindsatsen, når der skal planlægges militære operationer. Dette skal afspejles i uddannelserne i forlængelse af de individuelle færdigheder og holdninger, kadetter og elever i øvrigt skal besidde.

Som forudsætning, men også som en del af dette arbejde, foretages der en sammenlægning af skolens nuværende tre faggrupper til to, hvilket jeg vil vende tilbage til senere i artiklen.

Fagintegration

Hvad mener jeg så med fagintegration? Fagintegration består ret simpelt i, at opnå en synergieffekt mellem de forskellige fag der undervises i. Dette kan lidt firkantet illustreres ved, at der ikke skal undervises i personelforvaltning for forvaltningens skyld, men at der i undervisningen – når de krævede værktøjer er formidlet inden for de enkelte fagområder – i højere grad fokuseres på det projektorienterede. Der kunne for eksempel tages udgangspunkt i en opgavestilling, hvor der skal deployeres en dansk enhed til udlandet i en international opgave. Heri kunne indgå materielmæssige muligheder og begrænsninger, matematiske beregninger for sandsynlighed for ødelæggelser og tab, udarbejdelse af operationsordre på engelsk, forvaltningsmæssige forhold ved udsendelse, krigens love, udarbejdelse af Memorandum of



Chefen for Flyvevåbnets Officersskole, oberst Per Jan Larsen vil have ændret uddannelsesstrukturen på Flyvevåbnets Officersskole, blandt andet set i lyset af forsvarrets ændrede struktur.

Understanding og så videre. Det er hensigten også at indføre integrerede eksamensopgaver, eventuelt efterfulgt af mundtligt forsvar.

Som tidligere nævnt, er der også behov for at sætte yderligere fokus på det operative opgavekompleks. Specielt finder jeg det vigtigt, at der lægges mere vægt på viden om og indsigt i, hvorledes de luftmilitære kommandorelationer og operationsmåder mellem flyvevåbnet og NATO fungerer på det luftmilitære område, herunder praktisk planlægning og gennemførelse af operationer på Interim Control Air Operation Centre (ICAOC) (Foreløbig kontrolcenter for luftoperationer) niveau.

Dette arbejde vil kræve en høj grad af koordination og helhedstænkning i skolens faggrupper, hvorfor det er foreslået, at faggruppen der inde-

holde de militærtekniske fag sammenlægges med Faggruppe Operationer, hvori også sprog og samfundsfag hører, til Faggruppe Operationer og Teknik. Faggruppe Ledelse og Uddannelse foreslås udvidet med visse forvaltningsfag og påtænkes samtidig at ændre navn til Faggruppe Ledelse og Management.

Hvordan

Flere vil måske mene, at dette udviklingsprojekt lyder ret enkelt, men det er væsentligt at bemærke, at Flyvevåbnets Officersskole - med baggrund i den operative uddannelse, flyvevåbnet meget karakteristisk selv foretog på enhedsniveau i det tidligere trusselsregime - har tradition for udstrakt anvendelse af primært timelærere i modsætning til for eksempel Hærens Officersskole. På Flyvevåb-

nets Officersskolen er der således kun seks fastansatte lektorer og to militære faglærere (samt tre FUT-instruktører), idet skolen herudover anvender ca. 140 eksterne timelærere til undervisning af de i alt seks officersgrunduddannelsesklasser og til tre videreuddannelsestrin I klasser, i alt ca. 130 kadetter og elever. Tilrettelæggelse og gennemførelse af integreret undervisning, vil således kræve en stor indsats af såvel lektorer, lærere og planlæggere, og vil næppe kunne være tilendebragt før i løbet af ca. et til to år.

Behovet for tilpasning i forhold til fagintegration, vil kræve overvejelser omkring, hvor snittet mellem det forudsætningskabende og det integrerende skal ligge inden for de enkelte fag, hertil vil de enkelte lærere i høj grad skulle medvirke og udgør i al væsentlighed resursen på dette om-

råde. Endvidere vil der skulle frigives en del af det nuværende pensum, med henblik på at kunne tilgodese det behov for timer, som fagintegration i sig selv vil kræve, ligesom der skal frigives et større antal timer til udvidet undervisning i operationer.

Som det gjaldt da POFU rapportens anbefalinger skulle implementeres, vil de her nævnte forslag til ændringer i uddannelserne nødvendigvis også kræve, at der foretages justeringer eller måske samling af fag, så de samles på enten grunduddannelsen eller på videreuddannelsen. Visse ændringer vil endvidere kræve foresatte myndigheders godkendelse.

Flyvevåbnets officersuddannelse skal have en ansigtsløftning, og hvilket år kunne være bedre, det er jo i år, at vi fejrer flyvevåbnets 50 års fødselsdag.

□

**Husk „Åbent Hus“ på
Flyvestation Skrydstrup
Søndag den 18. juni 2000
Portene åbnes klokken 0700**

Medaljer

I tjeneste for fred og frihed - Nato medaljer til flyvevåbnets personel

I midten, chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, der gratulerer overassistent Agnete „Nete“ B. Nissen med sin medalje. Th. for Nete er det seniorsergent Per Krongaard, efterretningsmand i Eskadrille 730. Til v. for Nete ses flyverspecialist Bjarne Madsen fra Signal-tjenesten på Flyvestation Skrydstrup og ved siden af ham, flyverspecialist Lorenz Peter Jacobsen, flymekaniker.

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder flyverspecialist Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup

Flyvestation Skrydstrup den 23. februar 2000. 72 deltagere i flyvevåbnets operationer i forbindelse med Kosovo-konflikten var sammen med deres pårørende mødt på Flyvestation Skrydstrup. Årsagen var, at chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard skulle overrække dem deres medaljer for deltagelse i tjeneste ved Nato.

I sin tale sagde generalmajoren blandt andet, at det var ham en fornøjelse at få lov til at anerkende personellens deltagelse i Kosovo-operationerne.

Intet værd

„Medaljen er intet værd - alene“, sagde Rosgaard. „Men den er et symbol på, at I har gjort jeres professionelle og personlige bedste til gavn for flyvevåbnet, for Nato og for det internationale samfund“. Han fortsatte: „Det er mit håb, at medaljen i al fremtid vil vække minder hos jer om den helhjertede indsats, om godt kammeratskab, og om at gøre en uselvsk indsats for andre. I bidrog til at bringe



Kosovo-krisen nærmere en afslutning. Det må I gerne være stolte af. Og vi andre vil se på det blå- og hvidstribede bånd og vide, at netop I deltog“.

Tak til familierne

Ingen i Danmark er vel efterhånden i tvivl om, at hjemmefronten er en utrolig vigtig del af løsningen af internationale opgaver. Generalmajor Rosgaard anerkendte familiernes indsats med disse ord: „Som så mange gange før, vil jeg rette en særlig tak til jeres familier og pårørende: Uden jer gik det ikke. Jeres støtte var og er uundværlig, og jeg vil gerne på flyvevåbnets vegne endnu engang sige tak og beklage de afsavn, I måtte lide i de perioder far, mor, mand, kone, søn eller datter har været udsendt“.

Glad for sin medalje

Overassistent Agnete B. Nissen, af alle der har været udstationeret til Flyvestation Grazzanise, kun kendt som „Nete“, sagde om det at få en medalje for deltagelsen: „Jo, den er jeg glad for, jeg føler det som et ekstra cadeau, men jeg er endnu gladere for de over tre måneder jeg tilbragte i Italien. Jeg kom derned den 23. marts sidste år, og dagen efter brød det for

alvor løs. Det var en meget spændende oplevelse“. For dem der ikke ved det, skal det tilføjes, at Nete var „Dreh- und Angelpunkt“ for alt, hvad der vedrørte pengesager, og det at få ting til at fungere i hverdagen og på de sjældne fridage. □



Efter medaljeoverrækkelsen var det familiernes tur til at se nærmere på det lille stykke metal, hvor der stod: „I tjeneste for fred og frihed“ og et spænde med teksten „Kosovo“. Her er det fra v. flyverspecialist Anna Maria Mark, med ryggen til er det hendes datter. Til højre er det flyveroverkonstabel Vibeke Clarcke omgivet af sine forældre. Mark og Clarcke har begge gjort tjeneste i Eskadrille 730/IRF som operationsrumsassistenter.

Eskadrille 722

Sikorsky S-61 Sea King som fødestue

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

Tirsdag den 7. marts 2000.

Klokken 27 minutter over seks fødte Henriette Stage, Mandø, en velskabt pige på 3700 gram og 54 cm. længde i Sikorsky S-61 Sea King, halennummer U-277. Om bord var også faderen til barnet, Henry Jørgensen. De lykkelige forældre driver til hverdag Mandøcentret. Faderen sagde efter den lykkeligt overståede fødsel til TV SYD: „Henriette vækkede mig om natten og sagde, at vandet var gået. Hun var gået 11 dage over tiden, så vi vidste godt, at det var op over. Klokken fem blev vi klar over, at nu ville vi gerne af sted til sygehuset. Vandstanden var imidlertid 1,90 m., hvilket betød at vejen vi skulle bruge lå én meter under vand. Vi bad så om en helikopter. Da den kom hoppede vi ind. Der gik ikke længe, før besætningen bad mig om at støtte min kone i ryggen. Og - pludselig var barnet født!“. Henriette Stage kaldte oplevelsen for „overvældende“, og sagde: „Hvis der er nogen, der spørger mig om, hvor hun er født, ja så ved jeg ikke rigtigt, hvad jeg skal svare“. Vi mener at have svaret. U-277 var på vej mod Esbjerg Lufthavn fra Mandø på ILS (Instrumentlandingssystem), efter det opgivne tidspunkt for fødslen, skal positionen for fødslen være 55° 33' N og 08° 40' E.

Ville gerne være den første

I mange år har Eskadrille 722 transporteret fødende kvinder til sygehuse rundt om i landet. Blandt besætningerne har det været et mere eller mindre udtalt håb, at få lov at være den besætning, der blev „faddere“ til en fødsel om bord. Da det endelig



Premierløjtnant og fartøjschef på den historisk glædelige SAR-mission nr. 12632, Lotte Fredsø Pedersen (SØS).

gjorde der. Pludselig sagde hun, at nu kunne hun ikke holde på barnet mere. Hun lagde sig ned på båren, og inden man fik set sig om, var barnet født. Vi lå da på ILS'ens glide slope „glidesti“ til bane 27 på vej ind mod Esbjerg Lufthavn, hvor vi landede klokken 0630 dansk tid“. SØS fortæller, at der var en god stemning i helikopteren under hele forløbet og selv synes hun, at det havde været en dejlig oplevelse.

Lægens oplevelser

Det var chefen for Eskadrille 692, Infirmeriet på Flyvestation Skrydstrup, major Steffen Lydych, der var vagthavende læge den morgen, han fortæller: „Det eneste jeg vidste, da vi blev kaldt ud til missionen var, at vi skulle ud og transportere en fødende kvinde fra Mandø til Esbjerg, og at det var dårligt vejr. Jeg spekulerede på, om vi skulle have en jordemor med, men opgav det igen. Der var jo ikke tale om en længere transport“. Lydych gjorde alligevel klar til en eventuel fødsel i helikopteren, men troede ikke så meget på, at det ville ske. Da patienten selv kunne gå op i helikopteren, var der fred og ingen fare. „Pludselig kom der rigtige presseveer“, fortæller Lydych, „og ved den tredje presseveer kom barnet. Det var en dejlig fornemmelse. Der var tale om et sundt og velskabt barn“. Lydych tog barnet op og gav det et lille klask bagi, og den lille pige gav straks lyd fra sig. Lydych havde forsøgt at råbe til redningsmanden i helikopteren, at han skulle finde en navleklemme frem. Den blev der ikke brug for, da moderen fortalte ham, at sådan én havde faderen med. Faderen blev bedt om at anbringe navleklemmen omkring navlestrengen, og så var

skete, manglede eskadrillen 90 timer i, totalt at have fløjet 100.000 timer. Dagen efter den opsigtsvækkende begivenheden talte vi med kaptajn og fartøjschef på Sikorsky S-61, Bent Nygaard (NYR), der lige havde overtaget SAR-vagten på Flyvestation Skrydstrup. Han ærgrede sig på det grusomste, han sagde: „Tror du ikke, at jeg var på Rønne i søndags for at hente en kvinde, der skulle føde tvillinger. Hun nægtede at føde i flyet, det skete først på hospitalet i København. Den oplevelse ville jeg gerne have haft med, nu blev det i stedet premierløjtnant og fartøjschef Lotte Fredsø Pedersen (SØS), der fik glæden af oplevelsen.

Hun var dygtig

SØS fortæller om den glade oplevelse: „Da Henriette Stage kom ind i flyet, satte hun sig på vores båre. Nok mest fordi det så gjorde mindst ondt. Vores læge, der ikke havde meget at gøre med til en fødsel, mente ikke, at der ville ske noget særligt på turen. Det

Der hugges på Flyvestation Skrydstrup som aldrig før

den sag i orden. „Blev det en dreng eller en pige?“, ville moderen vide. Hun havde to sønner derhjemme i forvejen, så Lyduch kunne glæde hende med, at det var en pige. Ifølge Lyduch var det det dårlige vejr, der gav helikopterbesætningen denne oplevelse. Vi måtte rundt en ekstra gang over Mandø, og samtidig måtte vi anflyve Esbjerg Lufthavn på ILS'en, det tog de få minutter mere, der betød, at barnet blev født i helikopteren. Faderen fik lov at klippe navlestrengen over, „Og“, slutter Lyduch, „stemningen i helikopteren var ganske euforisk. En dejlig oplevelse“.

Formelle fakta

På den mere formelle side fortæller oversergent John Sørensen ved Flyvestationens Redningscenter (RCC), at anmodningen om helikopterassistance kom fra Falck Esbjerg 070404 UTC (0504 dansk tid) marts 2000. SAR (Search and Rescue) (Eftersøgning og redning) Flyvestation Skrydstrup, var i luften 070441 UTC (0541 dansk tid). U-277 landede på Mandø 070509. Tre minutter senere 070512 UTC var helikopteren i luften igen. 070527 UTC meldte U-277 at kvinden havde født. U-277 landede i Esbjerg Lufthavn 070530 UTC.

Redningsmissionen havde nr. 189/074. Flyvetid på missionen blev 1 time og 20 minutter. Dette var SAR-mission nr. 12632 udført med Sikorsky S-61 Sea King siden man i 1966 tog helikopteren i brug til SAR.



Her er man ved at samle begyndelsen til de 1,7 mio. kr. som Flyvestation Skrydstrup/Haderslev Skovdistrikt kan få for det stormfaldne træ, hvis man eller kan blive færdig inden første april.

Orkanen den 3. december sidste år efterlod Flyvestation Skrydstrups plantager i en rædsom forfatning. Omkring 75% af alle træerne lå på jorden, var knækket nogle meter oppe på stammen eller hang i sære vinkler. Udsigterne til, at Haderslev skovdistrikt kunne rydde op indenfor en overskuelig tid, var mindre end små. Løsningen blev, selv at gå i gang med at rydde op.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 8. februar 2000. Alle håndte maskiner var taget i brug for at slæbe stammerne ud til „fast og banet vej“. Det regnede og der stod en pivende, isnende vestenvind ind over Flyvestation Skrydstrup. Vi var sammen med major H-J. Damsgaard ude at se på oprydningen efter orkanen.

„Det de er i gang med her“, sagde Damsgaard, „er at gøre stammerne klar til afhentning. Vi er i den situation, at kan vi nå at gøre træet klar inden den 1. april, kan vi hente

1.700.000 kr. hjem på salg af træet. Penge Haderslev skovdistrikt får hårdt brug for når de skal indkøbe 230.000 træer til genplantning“. Han sagde også, at man allerede til foråret ville have de første arealer ryddet, så der igen kan plantes træer.

Traktorerne var bemanded med personel fra flyvestationen. En enkelt skovarbejder kontrollerede hver enkelt stamme inden den bliver slæbt til afhentning. Der må ikke være insektangreb eller revner i stammen, for så ville savskæreriet ikke have med træet at gøre, lød forklaringen.

En blå kassevogn dukker op, det er kaffevognen. Den var et populært syn i det kolde vejr. De fire mand søger

Sergent og automekaniker Steen Absalon fra Jordmaterielværkstedet, for tiden skovarbejder, i færd med at afgrene en af de faldne graner. Han kommentar til jobbet: „Det er helt fint sådan at komme ud og få lidt frisk luft én dag om ugen. Vi skal jo alle sammen hjælpe til med at få dette rod af vejen“.

over til et skur, der giver læ for vestenvinden. Stolene i „Cafeteriet“ var stammer savet af i siddehøjde. Vel bænket var man klar til at nyde en kop gratis kaffe midt i regnen og kulden.

Trist syn

En tur rundt på flyvestationen var ikke til at blive i godt humør af. I kaserneområdet var stort set alle træer væltet, knækket eller hænger. Et enkelt havde overlevet strabadserne og stod og så meget alene ud. Kører man med perimetervejen rundt på flyvestation bliver det mere og mere forstemmende, jo længere man kommer ud mod Eskadrille 730's område i flyvestationens sydvestlige hjørne. Hegnet er fuldkommen forsvundet under træerne. Et syn der genkalder mindet om de billeder, der viste skovene i Frankrig efter den Første verdenskrig, var hvad der trådte frem på nethinden. „Det du ser derinde, er resterne af Bevtoft Plantage“, siger Damsgaard, „under træerne ligger flyvestationens hegn“. Det var svært at få øje på hegnen. Vi får at vide, at området er så svært gennemtrængeligt, at det ikke er mennesker, men rådyr, der benytter sig af chancen til at komme ind på flyvestationen. De udgør ikke nogen risiko for flyvesikkerheden, idet de bliver jaget ud igen, forklarer Damsgaard.

Militære skovarbejdere

Tilbage i kaserneområdet kigger vi ind i et område, der er ét stort rod af væltede træer. Jorden er et opkørt søle. En gummiged er på vej ud på fast vej. Den skal hen for at bjerge en traktor, der var kørt fast, da den slæbte stammer ud, lidt længere nede ad asfaltvejen.

På en ryddet plads går tre mand og arbejder. De er ganske formummede i sikkerhedsudstyr som: Sikkerheds-



støvler, -hjelme og -bukser samt skrigende orange farvede veste. Der er indkøbt sikkerhedsudstyr for omkring 70.000 kr. for at sikre, at ingen kommer til skade under arbejdet.

En af „skovarbejderne“ kommer hen til os. Det viser sig at være sergent og automekaniker Steen Absalon fra Jordmaterielværkstedet, han kan ikke genkendes i sit nye antræk. Om sin nye opgave siger han: „Det er helt fint sådan at komme ud og få lidt frisk luft én dag om ugen. Vi skal jo alle sammen hjælpe til med at få dette rod af vejen“. Han lægger heller ikke skjul på, at det at have fået sig et sankekort heller ikke er af vejen, han mere end antyder, at man må få det bedste ud af en trist situation. „Hvor meget forstand har du på at bruge en motorsav?“ vil vi vide. „Ganske meget“, forklarer han, „Os, der har meldt os frivilligt, har være tre dage på kursus for at lære, hvordan vi skal gøre, og hvad vi ikke skal gøre. Vi må for eksempel ikke gå i gang med at save i træer, der ligger i spænd og den slags. Det er ganske enkelt for farligt“. Vi talte også med hans to andre kollegaer, som var på en anderledes opgave. Den ene med motorsav og den anden med et specielt stykke værktøj til at dreje stammerne med under afgreningen. De to gummigeder kørte ind i vildniset for at hente flere stam-

mer. „Desværre kan de ikke altid følge med“, siger Absalon, og så kommer vi til at stå stille, hvilket kan gøre det svært at holde varmen, men det går“ slutter han med et smil og går i gang med at afgrene en ny stamme.

Damsgaard bekræfter, at flyvestationens egne „skovarbejdere“ ikke må gå ind i de områder, hvor træerne er filtret mest sammen. „Det er ganske enkelt for farligt“ siger han. „På torsdag ankommer der et svensk entreprenørfirma med de rigtige maskiner for at tage sig af de vanskeligt tilgængelige områder“.

Alle med

Alle fra stationschefen, oberst Arne R. Pedersen (RIP) og ned til yngste medarbejder var udset til at skulle ud at rydde op efter orkanen. Det forlød, at når RIP skulle ud at tage sin tårn, ville pressen meget gerne være til stede.

Vi spurgte fællestillidsmændene for stampersonelgruppen, seniorsergent Kurt Hansen og flyverspecialist Thomas Holm Jensen, hvad personellet generelt sagde til at skulle udføre et noget andledes job. Svarene lød ens, at de fandt begge, at det var en fornuftig måde at komme ud af problemerne på. Hansen havde ingen tilkendegivelser fået, og Jensen havde haft fire, der mente, at det ikke kunne være deres opgave. Også en enkelt officer havde været utilfreds med at skulle ud i skoven.

RIP sagde den 7. februar i en pressemeldelse, at når man kan anvende en lille del af flyvestationens personel til opgaven, er det fordi, at der for tiden flyves lidt mindre, hvad der giver en overskydende kapacitet i flere arbejdsområder. Han sagde også, at personellens indsats bør efterlade et indtryk af en flyvestation, der i en trængt situation har både viljen og evnen til at hjælpe sig selv. □

Han lever med kræften

Konstateret lymfekræft i 3. stadie var ved at slå ham omkuld. Nedlæggelsen af hans arbejdsplads, Flyvestation Tirstrup, fjøede spot til skade. Usikkerheden om fremtiden var ved at knække ham psykisk, men med familiens og arbejdspladsens hjælp er han igen tilbage på arbejdsmarkedet.



Seniorsergent Niels A. Udsen har her lagt hånd på røret af en 40 mm Bofors luftværnskanon, én af de mange forældede kanoner han til daglig har tilsyn med.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

19. januar 2000. Seniorsergent og tilsynsførende på Depotområde Tirstrup, Niels A. Udsen, ser dybt alvorlig ud, medens han fortæller om den lymfekræft, der ramte ham i efteråret 1996. Efter en undersøgelse på Kommunehospitalet i Århus kunne overlægen fortælle ham, at han led af lymfekræft af 3. grad, den næstværste. Overlægen anbefalede ham at komme i kemoterapi med det samme.

"Jeg gik helt i sort", fortæller Udsen, "lægen fortalte mig, at kræften ikke var aggressiv, men at den til gengæld ikke kunne kureres. Samtidig var der alle problemerne med, at Flyvestation Tirstrup skulle lukke, og

jeg skulle til at arbejde på Flyvestation Karup".

Fortsatte med at arbejde

Under kemoterapien fortsatte Udsen sit arbejde på Tirstrup. Hele den vanskelige proces gik ham imidlertid så voldsomt på, at han psykisk var ved at bryde sammen. "Jeg har aldrig før i mit liv grædt over en Morten Kock film, det begyndte at ske nu, så jeg var klar over, at den var helt gal".

Han talte med personelofficeren på Flyvestation Tirstrup, kaptajn Marianne v. Gersdorf Carstensen om sit problem. Hun sendte ham til psykolog på Svanemøllens Kaserne. Psykologen fik arrangeret, at han, gennem Kræftens Bekæmpelse i Århus, kunne konsultere en psykolog i Århus. "Det var en stor hjælp både for min kone og

mig, at psykologen kunne hjælpe med til at forklare både hendes og mine forskellige reaktioner på min sygdom".

Fremtiden så på dette tidspunkt ud til at blive noget med førtidspensivering. Amt og kommune mente imidlertid, at der måtte være mulighed for uddannelse og revalidering. Det var en løsning Udsen var meget skeptisk overfor. Han ville hellere blive i forsvaret. Men hvordan?

Snak med en oberst

Hele livet har Udsen været sportsmand om en hals. Han har gået og løbet titusinder af kilometer. På Hærvejsmarchen fik han lejlighed til at tale med chefen for Prinsens Livregiment, oberst Jens Christian Lund. Han spurgte obersten, om han ikke kunne bruge en tilsynsførende for Depotpotområde Tirstrup, som obersten var udpeget til at få ansvaret for. Den tanke var obersten med på. Han bad Udsen om at sende et forslag til, hvad en sådan stilling skulle indeholde. Forslaget blev sendt. Obersten føjede flere ideer til opgaven, hvorefter papiret gik videre via socialrådgiver Gunnar Larsen og fællestillidsmanden på Flyvestation Karup, Per Andersen, til Flyvertaktisk Kommando, hvor det blev sagsbehandlet i Stampersonelforvaltningen (LPS). Her var det lederen major A.T. Christensen og chefsergent Kongsgaard, der fortsatte sagsbehandlingen.

Perfekt behandling

Udsen får megen varme i stemmen, når han taler om, hvor godt han føler sig behandlet af hele personellet i LPS. „Ikke nok med, at de sørgede for, at min sag kom videre til Forsvarskommandoen med de nødvendige anbefalinger. Chefsergent Kongsgaard ringede hver fredag for at fortælle mig, hvor lang tid sagen var kom-

Flyvevåbnet

Århundredets våbenhandel er fyldt tyve år

met. Jeg har dem mistænkt for at være meget bevidste om, hvor svært det er at leve med en yderligere usikkerhed, da jeg samtidig havde kræften at slås med. Den måde de klarede min sag på, var mig til utrolig hjælp og støtte i en periode, hvor jeg havde det noget vanskeligt”.

Udsen sagde videre, at man ofte hører om, hvor dårligt LPS behandler folk. ”Det kan jeg have svært ved at tro på, når jeg tænker tilbage på alle de kræfter, de har lagt i min sag”.

Afslutningen på Udsens sag blev, at han blev ansat efter en regel, der i dagligdagen kaldes ”Det Sociale Kapitel”. Det betyder på almindelig dansk, at han fortsat er ansat som seniorsergent i flyvevåbnet, men på ubestemt tid er udlånt til Prinsens Livregiment i Viborg, der har udstationeret ham som tilsynsførende på Depotområde Tirstrup.

Tror på livet - igen

Udsen har fået sit hår tilbage efter kemokuren. Kuren gav ham imidlertid hjerteflimmer. Det førte sidste år til tre indlæggelser på Skejby sygehus, hvor man ved hjælp af elektriske stød har bragt hjertet i ro igen. Den sidste scanning før jul sidste år fortalte, at kræften er gået i ro, og samtidig er hjertet igen blevet stabilt. Lægen har betroet ham, at hans gode fysik har hjulpet ham gennem det værste af sygdommen. Udsen er glad for sit arbejde og har fået troen på livet tilbage igen. „Noget af det bedste jeg har oplevet under min sygdom er, at alle mine gamle kolleger fra vagten har ringet og spurgt, hvordan det gik. Det har varmet mig meget“, slutter han samtalen.



Der stod den så i al sin pragt den 28. januar 1980, halenummer ET-204. I baggrunden spillede musikken og alle var feststemte.

I årene op til købet af F-16 Fighting Falcon var der megen politisk debat om det betimelige i at købe omkring 70 nye jetkampfly. Med lodder og trisser og løfter om kompensationskøb gik Danmark sammen med Norge, Belgien og Holland ind i udvikling og medproduktion af flyet. Alligevel var mange skeptiske over købet. Det er nu mere end 25 år siden debatten rasede.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

18. januar 2000. Det er en dag som alle andre på Flyvestation Skrydstrup, man er stadig i gang med at reparere bygninger og rydde op i de skove orkanen væltede den 3. december sidste år. Skader på bygningerne for omkring tre mio. kr. og 15-16.000 kbm. væltet træ giver noget at tænke over. Det er derfor ikke mange, der skænker det en tanke, at det er 20 år siden at den første F-16 landede på flyvestationen med major og chef for eskadrille 727-16, Christian Hvidt (VIT) i førersædet og daværende for-

svarschef, general Knud Jørgensen i bagsædet.

„Det var et utroligt flot vejr, men hvinende koldt“ erindrers, nu general og forsvarschef, VIT, „vi blev mødt af en firskibsformation F-100D ført af major M.F. Svejgaard (SES). Vi fløj et par runder over Skrydstrup, inden vi landede og blev modtaget af chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor P. Thorsen og chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst B.V. Larsen (BAV).“

Bedste fly for pengene

Den 28. januar var Flyvestation Skrydstrup klædt på til fest. Udenfor

Læg mærke til major og eskadrillechef Christian Hvidts (VIT) højre tommelfinger. Både han og inspektøren for flyvevåbnet, generalmajor Niels Holst-Sørensen var i højt humør inden de skulle ud og demonstrere ET-204's flyveegenskaber for pressen. Lave skyer og dårlig sigtbarhed satte dog sine begrænsninger for udfoldelserne den dag.



var jorden dækket af sne og det var hundekoldt. Inden døre i Eskadrille 727-16's hangar så det anderledes ud. Her stod en flunkende ny tosædet F-16 Fighting Falcon, halenummer ET-204, placeret. Slesvigske Fodregiments orkester spillede og den samlede danske verdenspresse var på plads.

Til stede i Eskadrille 727-16's hangar var daværende forsvarsminister Poul Søgård, fungerende forsvarschef generalmajor G.K. Kristensen, chefen for Flyvematerielkommandoen (FMK), generalmajor Johannes Skjødt, inspektøren for flyvevåbnet, generalmajor Niels Holst-Sørensen, chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst B.V. Larsen (BAV).

Poul Søgård var sikker på, at vi havde modtaget et værdifuldt fly. Efter overdragelsen fra FMK til den fungerende forsvarschef, der igen gav flyet videre til BAV, der sagde, at Flyvestation Skrydstrup ville gøre alt for at holde F-16 flyvende. Man kan vist roligt sige, at løftet er blevet holdt.

VIT sagde dengang til tjenestestedsbladet Guldøksen, om F-16: „Set fra et pilotsynspunkt, er der tale om et virkeligt godt fly, hvor ingen har noget, der kommer op på siden af det. Jeg har været på et tre måneders kursus i USA, hvor jeg har øvet luftkamp mod de bedste amerikanske fly - og vundet. Flyets avionik (luftbåren elektronik) er det bedste man kan få. Jeg kan roligt sige, at F-16 er det bedste fly jeg kender“.

Forhistorien

De første tre F-100D Super Sabre blev leveret til det danske flyvevåben på Flyvestation Karup den 22. maj 1959. 15 år senere i 1974, efter 22 havarier, var flyvevåbnet klar til at se på en afløser for F-100D. I foråret 1974 var den norske forsvarsminister Fostervoll årsag til, at der blev nedsat en styrekomité med medlemmer fra Norge,

Danmark, Belgien og Holland. Det danske medlem blev oberst B.P. Faaborg. Komitéens opgave var at finde frem til, hvilket fly der skulle afløse de aldrende F-100 og F-104. Styrekomitéen lagde ud med at sortere i udbuddet af jagerfly og endte op med at se på fire, nemlig: F-16 fremstillet af General Dynamics, USA, F-17 fremstillet af Northrop, USA, F-1 Mirage, fremstillet af Marcel Dassault, Frankrig og JAS-37E Viggen, fremstillet af SAAB.

Debatten om, hvilket af de fire fly man skulle købe bølgede frem og tilbage indtil USAF i januar 1975 valgte F-16. Snart efter indstillede styrekomitéen til de respektive landes regeringer, at man købte, ikke overraskende, F-16.

Årsagen til, at man pegede på F-16, var flyets formåen på de forsvars- og angrebsmæssige områder. F-16 opfyldte kravet om at kunne fremføre seks standardbomber over 250 miles i lav højde. Det kunne F-1 Mirage ikke leve op til. At den havde en større tophastighed i stor højde, var af mindre betydning for dansk forsvar.

Økonomien

For 58 stk. F-16 fly inklusive reservedele, uddannelse med videre skulle Danmark betale 2,4 mia. kr. Prisen på Viggen lå på 3,2 mia., altså ca. 33% højere. Sverige fremsatte efterfølgende et tilbud, der gjorde Viggen

væsentlig billigere, men det hjalp ikke på den danske regerings indstilling til flyet. Det har givet også spillet ind, at F-16 ville være 30% billigere i drift end Viggen og 14% lavere end F-1 Mirage. Endelig konkluderede man, at F-16 kunne holdes i drift med det personel flyvevåbnet rådede over ifølge den gældende forsvarsordning. Udsigten til, at der ville komme omkring 600 F-16 fly i drift i Europa og mindst 400 i andre lande gav udsigt til, at man kunne opnå en mere effektiv udnyttelse af fælles vedligeholdelses- og forsyningsfaciliteter.

Endelig var der spørgsmålet om kompensationshandler og medproduktion. Det var forudsat, at de fire europæiske lande til sammen skulle levere 40% af de 348 fly, det fælles indkøb udgjorde. Hertil kom en medproduktion på 10% af de 650 fly til USAF og endelig 15% medproduktion på fly der eventuelt blev solgt til tredjelande.

Det blev en succes, over de sidste 20 år er der solgt lidt over 4.000 stk. F-16 til hele verden. Firmaer som Per Udsen i Grenå, nu en del af Terma, og Terma selv, har haft stor fordel af de nu over 20 år gamle aftaler. Der er ingen tvivl om, at F-16 projektet har tilført dansk industri ganske stor viden og ekspertise på luftfartsområdet. Ingen kan være i tvivl om, at våbenhandlen dengang var en kompliceret affære, hvilket fremgår af, at følgende ministerier, myndigheder og civile organisationer var indblandet i handlen:

Forsvarsministeriet,
Udenrigsministeriet,
Statsministeriet,
Handelsministeriet,
Finansministeriet,
Kammeradvokaturen,
Flyvertaktisk Kommando,
Flyvematerielkommandoen,
Forsvarskommandoen og
Industrirådet.



Flyvestation Værløse mandag den 16. juni 1975. Efter flyvningen var der lejlighed til at se nærmere på det flyvende vidunder, og der blev vist og forklaret af den amerikanske pilot Lieutenant Colonel (oberstløjtnant) Duke Johnson.

Første gang i Danmark

Mandag den 16. juni 1975 blev F-16A præsenteret for det flyvevåbnets personel og den presse, der i årevis havde skrevet om „Århundredets Våbenhandel“. Denne betegnelse er blevet bekræftet som værende vel valgt.

Den mandag var der mellem 1500 og 2000 mennesker samlet på Flyvestation Værløse for at se F-16a, dels på jorden, men ikke mindst i luften. Det var et imponerende skue at se flyet med Lieutenant Colonel (oberstløjtnant) Duke Johnson ved pinden foretage sine krappe drej, snævre loops og rulninger over flyvestationen. Cockpittet var et imponerende skue for den der var vandt til at se ned i et F-100 cockpit. Det imponerende faktum, at flyet blev fløjet ved hjælp af elektriske impulser gennem kabler til de aktuatorer, der styrede rorfladerne var noget helt nyt. Tænk sig, en pind der ikke kunne bevæges, men bare var en kontakt? Publikum var imponeret den dag i Værløse.

Hvordan gik det

I dag er der ikke mange der ikke mener, at købet af F-16 var en succes. Der er i dag fremstillet over 4.000 F-16, altså mere end det dobbelte af det der skulle til for at Danmark fik sine 2,4 mia. kr. hjem i kompensationshandler og medproduktion.

På det flyvesikkerhedsmæssige område ligger det danske flyvevåben

som nr. to i verden. Siden den 18. januar 1980, har flyvevåbnet mistet otte F-16 fly ved følgende hændelser, se skemaet.

I slutningen af sidste århundrede gik flyvevåbnet i gang med at opdatere F-16 til tidens standard. Projektet kaldes i daglig tale Mid Life Update, eller nemmere MLU. Den 18. oktober 1999 blev den første eskadrille opdaterede fly overdraget af chefen for FMK, generalmajor Lars C. Fynbo til forsvarschefen, general Christian Hvidt. VIT mindedes i sin tale, hvorledes han for næsten 20 år siden havde fløjet det første fly til Danmark. Han udtrykte samtidig sin glæde over at

være den, der fik lov at overdrage den første eskadrille F-16 MLU til operativt brug.

Med MLU og alle de øvrige opdateringsprogrammer bag sig, forventes F-16 at kunne flyve videre indtil år 2015.

F-16 våbensystemet er nok uden sammenligning det våbensystem, der har manifesteret sig kraftigst i civilbefolkningens bevidsthed. Først hele debatten om indkøbet for 20 år siden. Men nok ikke mindst indsættelsen af Eskadrille 730/RRF i Kosovokonflikten har skabt en opmærksomhed om flyet, som er usædvanligt i Danmark.

Halenummer	Dato	Årsag
E-175	5. april 1983	Ramt af et lyn i 300 gallon centerline tank over Fole i Sønderjylland med total svigt i flyets elektriske system til følge.
ET-209 og ET-211	19. juni 1984	Mid Air Collision over Helnæs på Sydfyn. Pilot og tekniker i det ene fly blev dræbt.
E-186 og E-179	1. april 1985	Mid Air Collision 14 km. nordøst for Ribe.
E-201	7. december 1987	Havareret i Vadehavet ved Rømmø.
E-185	10. december 1987	Havareret 3 km. øst for Hulsig syd for Skagen. Flame Out af ukendte årsager.
ET-205	11. december 1996	Havareret under start fra RAF Mildenhall i England. Faldt ned 16 km. øst for RAF Marham. Ild i bagkroppen.

Danish Enhanced HAWK til test



Kaptajn Michael Christiansen i kontrolvognen, hvor han er i færd med at demonstrere, hvad apparaturet kan. Og det er ganske meget.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Elektronikfabrikken Terma A/S ved Århus har længe været i gang med at videreudvikle Luftværnsgruppens noget ældede jord-til-luft missilforsvarssystem, kaldet I-HAWK. Det nye system har været til test på Flyvestation Karup. Systemet er så at sige et kvantespring fremad, uden at blive alt for dyrt.

Flyvestation Karup den 7. februar 2000. Det er et rigtigt elendigt møgvejr. Det blæser og regner, det eneste formildende er, at temperaturen er tre-fire grader over nulpunktet. Vi skal mødes med kaptajn Michael Christiansen fra Flyver-

taktisk Kommandos Studie- og Udviklingssektion for at se på afprøvelse af Danish Enhanced HAWK (DEHAWK) systemet (dansk udviklet forbedret HAWK-system). Det er for første gang Terma A/S opstiller det nye system udendørs. Man skal foretage et såkaldt Factory Acceptance Test, forkortet FAT, det vil sige, at Terma A/S skal bevise overfor køberen, som er Flyvematerielkommandoen, at systemet virker. Til det brug vil nogle F-16 fly i dagens løb overflyve Flyvestation Karup. Det gik med testen, som det gik med vejret - det hele drillede. Kaptajn Christiansen havde andre ting at se til, end at tale med Deres udsendte. I stedet fik vi følgeskab af oversergent P.M. Jensen fra eskadrille 534, som viste rundt i „Siten“, det vil sige det område, hvor søgeradar, målfølgeradar (HIPIR), launchere (affyringsramper) og køretøjer, som hører til en Fire Unit (enhed der kan afskyde missiler) er opstillet.

Begejstret

Det var tydeligt, at P.M. Jensen var begejstret for det nye system. Han viste den nye søgeradar med indbyg-

get IFF-system (Identifikation af ven eller fjende system) frem. „Selve søgeradaren vejer omkring 23 tons“, forklarede han, „men så har du også det hele samlet på et sted. Selv strømforsyningen har vi med. Det bedste ved radaren er, at radarantennen kan løftes op i 13 m. højde. Nu kan vi gemme den inde i en skov og så blot kigge ud over terrænet“. Han viste os de nye lyslederkabler, der fører fra antennen til OC'en (operationscentret), der er indrettet i en container. De var ikke så tykke som en lillefinger. Der blev sendt en tanke tilbage til de tommetykke tunge kabler, der indtil nu har udgjort forbindelsesmuligheden.

Vi gik forbi én af de nye 380 V. generatorer, som bare afgav en stille hviskende lyd. En HAWK eskadrille har ellers altid kunnet findes ved hjælp af støjen fra generatorerne.

Det øser stadigvæk ned, men det lægger ingen dæmper på P.M. Jensen, der fortæller om, at i fremtiden er det ligegyldigt, hvad for et missil man får at skyde med, det nye system kan styre det der findes på markedet. „Vi skal nok ikke forvente at få nye missiler lige med det samme. Dem vi har er ikke særligt gamle og ganske anvendelige“, sagde han eftertænksomt.

Ud i virkeligheden

Det er nu sidst på formiddagen, Michael Christiansen kan tørre sveden af panden. Det sidste møde den formiddag er slut. „Fabrikken har taget systemet med her til Karup for at gennemføre FAT i et mere operativt miljø, men i virkeligheden kunne testen være foregået hjemme i fabrikken“, forklarer han. Han er imidlertid tilfreds med at se udstyret „ude i frisk luft“ og prøvet af mod rigtige fly. „Vi er meget glade for, at Flyvertaktisk Kommando har stillet nogle F-16 flyvninger til rådighed for testen. Piloterne hjælper os utroligt meget



Sløret af regndisen den nye søgeradar gemt ind mellem de jyske fyrretræer.

med at flyve de specielle profiler vi beder dem om. Vi ved godt, at det er en yderst kedelig form for flyvning, men for os er den utrolig værdifuld. Og de tager det pænt, når vi beder dem om nu at flyve i den retning, den højde, dreje sådan og så videre“.

„Det er Terma, der skal bevise, at det de har udviklet for os opfylder de krav der står i aftalens specifikationer“, fortsætter Christiansen. „Det betyder ikke, at vi bare sidder med hænderne på ryggen og venter på, at de bliver færdige. Vi giver en hjælpende hånd med, vi er jo også interesserede i, at tingene bliver færdige og fungerer“.

Levering i år

Den første Fire Unit skal efter planen leveres i marts i år. Flyvermaterielkommandoen har købt kurser hos Terma til en lille flok instruktører, der så senere skal undervise eskadrillernes personel i brugen af det nye system. Kurserne for teknikerne er allerede afholdt ved fabrikken. Senere følger så kurserne for det operative

personel. Christiansen forventer, at alle omskolinger er gennemført medio næste år. Den sidste levering af materiel bliver en OC, der leveres i december 2001.

Christiansen beskriver det materiel Luftværnsgruppen får, som: „En Jaguar med en folkevogsmotor“, vi ser en smule uforstående og spørgende ud. „Det er fordi, vi får et fuldblods varslings- og styresystem, men missilet er ikke det mest moderne. Den dag det bliver skiftet ud med et

missil, der kan styre selv på det sidste stykke frem mod målet, da bliver folkevogsmotoren skiftet ud med en Jaguar motor“. Javel!

Kvantespring

Væk er de tunge kabler, væk er de begrænsninger de samme kabler gav i afstande til de forskellige radarer, operationscentre med mere. Nu kan en OC et helt andet sted i Danmark overtage for den OC, der af én eller anden grund falder ud. Det tunge knokkelarbejde med at få en eskadrille opstillet i Siten er reduceret betydeligt. Også antallet af køretøjer er reduceret. Og, som rosinen i pølsenden, OC'en, der er bygget op i samarbejde med brugerne er noget helt unikt. Den er så „klog“, at kommer der et angreb af flere fly på én gang, så foreslår den selv, hvordan et angreb skal gennemføres. Lederen kan sige, „Nej!“ til maskinen og tage sin egen beslutning, men har fået en løsningsmodel serveret.

□

Vi anmelder



Dansk militær flyvnings - hvornår skete det

Af Hans A. Schrøder

Kun 175 kr. skal den interesserede læser betale for at få 318 velkrevne sider, der fortæller om, hvornår dette eller hint skete i dansk militær flyvnings historie siden den 1. oktober 1806.

Bogen er illustreret med 175 fotografier, som er udvalgt med stor hensyntagen til kvaliteten.

Bogen er delt op i tre. I første del er begivenhederne anført i kronologisk orden. I anden del i datoorden, og endelig i tredje del finder man et stikordsregister.

Bogen, der også er en slags leksikon, over dansk militær flyvning tager sit udgangspunkt i datoen den 1. oktober 1806, hvor den første ballonopstigning i Danmark finder sted. Det var den såkaldte „professor“ Etienne Gaspard Robertson, der steg til vejrs i overværelse af Kronprins Frederik, den senere Frederik den VI. Vel oppe i højden lod han sin assistent springe ud med faldskærm. Assistenten lander sikkert i Gothersgade. Dermed var også det første faldskærmsudspring i Danmark en realitet.

Den 29. juli 1857 blev flyvningen årsag til udtrykket: „Den gik ikke Grandberg“. Svenskeren Granberg ville foretage en ballonopstigning fra Christiansborg Slotsplads. Han nåede ikke højere end til Hofteatrets tagrende, heraf udtrykket, så ved vi det.

I kronologisk orden finder læsere ikke mindre end 885 begivenheder omtalt. Er det ikke nok for læseren, hvad der er fortalt i bogen, kan man blot slå op i kildeanvisningen og ringe til Flyvevåbnets Bibliotek, hvor man kan låne hele baggrundsmaterialet for emnet.

Som altid fortæller Hans A. Schrøder i et veloplagt, flydende og forståeligt sprog.

S-11

Forsvaret skal fange oliesyndere

**Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Foto flyveroverkonstabel
A.C. Eriksen, Fototjenesten,
Flyvestation Værløse**

Kritikken af overvågningen af farvandene omkring Danmark har indimellem været massiv, både i den skrevne presse og de elektroniske medier, årsag, der har været for mange skibe, der er sluppet godt fra at tømme deres olie ud i havet. Fra 1. januar i år har forsvaret overtaget både overvågning, håndhævelse og bekæmpelse af olieforurening til søs.

Olieforurening til søs. Siden den 1. januar har forsvaret, og det vil primært sige søværnet og flyvevåbnet, haft ansvaret for at overvåge, håndhæve og bekæmpe olieforurening til søs. Overvågningen fra luften er et vink med en vognstang til kaptejnerne på skibene, om ikke at rense deres olietanke i danske farvande.

Der er intet, der tyder på, at det bliver nogen let opgave. Ressourcerne til opgaven er begrænsede. Samtidig er olieforurening et emne, der optager både politikere og pressen voldsomt, hvorfor opgaven nok kan komme til at ligne en „sisyfosopgave“.

Sidste eksempel på kritikken af luftovervågningen var udstationeringen af en Gulfstream GIII i Nordgrønland, på grund af Kronprinsens delta-



Flyverspecialist og besætningsmedlem på Sikorsky S-61 Redningshelikopteren, Jørgen Pedersen med „miljøkufferten“ som indeholder de glas prøverne tages i.

gelse i en ekspedition med hundeslæde. Man mente det gik ud over havovervågningen. Forsvaret slog i den anledning fast, at der vil blive fløjet de 500 timers overvågning, der er afsat flyvetid til.

Kan stoppe skibe

Hvis et skib bliver afsløret i at rense tanke indenfor 12 sømilegrænsen (på søterritoriet), vil det kunne stoppes og beordres i havn. Indtil videre, er det kun søværnets skibe, der kan gennemføre denne operation. Der er endnu ikke udgivet retningslinier og procedurer for, hvorledes et af flyvevåbnets fly eller helikoptere så at sige kan „arrestere“ et skib. „Det er dog kun et spørgsmål om tid inden disse udkommer“ oplyser major Claus Christiansen i Forsvarskommandoen. Han fortæller samtidig, at det er vanskeliggere at stoppe et skib udenfor 12 milegrænsen. „Her gælder bl.a. FN's almindelige havretskonventioner om retten til fri sejlads“ siger han. „Kan vi afsløre et skib, „på fersk gerning“ det vil sige pumper olie ud, vil vi sende en helikopter ud for at tage prøver af vandet. Derefter vil vi bede havnemyndighederne i skibets næste anløbshavn om at tage en prøve fra skibets olietanke. Stemmer de over-

ens med vore prøver, har skipperen et problem“.

Satellitter

Som et supplement til flyovervågningen bruger forsvaret for tiden 1.3 mio. kr. om året på at deltage i et projekt, hvor satellitter overvåger havoverfladen. „Vi har købt retten til 110 billeder om året“, fortæller major Christiansen. „Billederne ser ud til at være gode. Vi har dog et problem, nemlig at satellitten ikke kan se forskel på olie, tang, strømskel eller is“. Han understreger, at selv om man konstaterer, at der er olie et eller andet sted ude til havs, så er det fortsat begrænset, hvor mange ressourcer man kan sætte ind på at opspore olien, og den eventuelle synder. „Det er Søværnets Operative Kommando (SOK), der i hvert enkelt tilfælde må vurdere, om det er muligt at sende enten et skib eller en S-61'er Redningshelikopter ud for at tage en prøve af en erkendt forurening“.

Om satellitterne siger Christiansen, at det er det eneste område, hvor forsvaret deltager i et projekt med satellitter og kan følge med i udviklingen indenfor området. „Det kan måske synes, at vi betaler mange penge for de billeder vi får. Men vi får samti-

Helikopterkøb

Mange vil sælge helikoptere til Skandinavien

dig et indblik i, hvad satellitter også kan bruges til. Og her tror vi, at det kun drejer sig om få år før opløsningen (skarpheden) i billederne er så god, at man måske kan bruge billeder fra satellitterne til farvandsovervågning, og så er der penge at spare“.

Det hårde arbejde

I en TV udsendelse sidste år bebrejdede en polsk havnekaptajn, på yderst diplomatisk vis, Danmark for ikke er være skrap nok til at fange de syndere der rensede deres olietanke ud i havet. Han kunne blandt andet ikke forstå, at man ikke brugte helikoptere til at tage prøver af havvandet. Tyskerne, der længe havde taget olieprøver ved hjælp af helikoptere havde et fiks og færdigt grej til at løse opgaven. Den procedure er nu indført i Danmark.

Jobbet med at tage prøver af erkendte olieforureninger landede meget naturligt hos Eskadrille 722 på Flyvestation Værløse. Eskadrillen har konstant tre helikoptere på SAR-vagt. Hvis ikke helikopteren er ude i andet ærinde, og Redningscenter Karup af SOK bliver bedt om at sende en helikopter ud for at tage en olieprøve, ja så er det opgaven lige nu.

Premierløjtnant og pilot på S-61'eren, Mads Als, sagde til FOV's Nyhedsbrev om det at tage en prøve af havvand forurenet med olie: „Det er vigtigt, at der er en fælles standard for prøvetagningen. Proceduren er i store træk, at vi tager to olieprøver i urørte vande. De lægges ned i en plasticpose og forsegles med blå secure-tape. Når helikopteren lander, sendes prøven med kurér til Danmarks Miljøundersøgelser, ved Roskilde. Med denne procedure sikrer vi, at prøven har gyldighed ved en eventuel efterfølgende retssag“.

□



Kazan Helicopter Plants Mil Mi-17MD i eftersøgnings- og redningskonfigurationen. Den kan hente seks forulykkede 265 km. væk fra basen, og er der tale om 12 reduceres flyveafstanden til 195 km. (Foto Kazan Helicopter Plants)

De skandinaviske landes, Danmark, Finland, Norge og Sverige, beslutning om at i fællesskab at indkøbe mellemtunge helikoptere til transport-, eftersøgnings- og redningstjeneste, fik 12 helikopterfabrikker til at reagere. Udbudet er stort og varieret så beslutningstagerne har fået deres at se til.

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

Det vil give enhver direktør for en helikopterfabrik ro i sindet og en fredelig nattesøvn i lange tider, hvis

det lykkedes ham at hale en ordre på 90 helikoptere hjem på én gang. Inden, og hvis det når dertil, er der mange hurdler der skal overvindes. En af dem er den hurdle, der hedder den evalueringsmodel som de fire skandinaviske landes repræsentanter, på det tekniske niveau, lige nu arbej-

Kazan Helicopter Plants Mil Mi-17MD i transportkonfigurationen, men med våben. Her vist med fire pods til B8V20 raketter. (Foto Kazan Helicopter Plants)



der hårdt på at blive enige om. Den skal tilfredsstillende de fire landes krav til en ny mellemtung helikopter, der skal løse transport-, rednings- og eftersøgningsopgaver, herunder også CSAR, eftersøgnings- og redningsopgaver under kampforhold. De forventes at blive færdige til april.

Efterfølgende bliver det spændende at se, hvor mange af de 12 lande, der i første omgang udviste interesse for at levere helikoptere, der vil komme med et bud på det udsendte Request For Informations. Det er ikke kun et spørgsmål fra firmaerne om et ønske om at være med. De skal også investere mange ressourcer i at komme med deres detaljerede bud, og her kan det tænkes, at flere af dem falder fra i erkendelse af, at deres produkt måske ikke matcher de udsendte ønsker.

Mil Mi-17MD

Blandt de mange muligheder i markedet er den russiske Mil Mi 17MD, som fremstilles af Kazan Helicopter Plants ved Moskva. Den blev ifølge Janes All the Worlds Aircrafts første gang præsenteret for den vestlige verden på Paris Air Show i 1981. Mi 17MD er en sammenbygning af Mil Mi-8 med de samme motorer, som der dengang lå i Mi-14. Det eksemplar (CCCP-17718) der blev præsenteret på Le Bourget, havde, i små etaper, fløjet hele vejen fra Moskva til Paris. Dengang var produktionen allerede i fuld gang.

I 1996 blev den præsenteret i eftersøgnings- og redningsversionen på flyveudstillingen i Berlin.

Mi-17MD er en videreudvikling af „Otteren“, som Kazan nu har fremstillet i over 30 år. Den nuværende Mi-17MD's flystel har været igennem en gennemgribende udvikling, som blandt andet betyder at dørene ude agter er erstattet af en aktuator opereret laste- og losserrampe. Skydedøren i venstre side er gjort bredere fra 83 til

125 cm. Rampen og den bredere dør betyder, at en angrebsstyrke på 36 mand kan forlade helikopteren på under et minut. De 36 mand kan sidde ned på tre rækker sæder.

Der er plads til 23 kubikmeter gods i Mi-17MD, som kan veje op til 4.000 kg.

Udrustning

Helikopteren er udstyret med et Kurs-MP-70 korttrækkende navigationssystem udstyret med en SD-75 afstandsmåler som kan anvendes

sammen med VOR/ILS og DME systemerne. Dette udstyr er ikke det mest unikke, men russerne siger, at det kan udskiftes med vestligt udstyr efter kundernes ønsker. Til selvforsvar er helikopteren udstyret med systemer til at forstyrre fjendens elektronik (Electronic Countermeasures). Af passive foranstaltninger har man udviklet et system, der nedkøler udstødningen og derved reducerer den IR-kilde, som udstødningen ellers er. En anden passiv foranstaltning er, at besætningen, gearkassen og det vitale hydrauliske system er beskyttet med panserplader. På den aktive side er helikopteren udstyret med en dispenser, der kan skyde flares (varmekugler) ud. Helikopteren har fire op-hæng (hard points) hvor der kan monteres forskellige våbensystemer så som raketpods, eller pods med maskinkanoner, maskingeværer eller linestyrede antitankmissiler, eller luft-til-luft missiler eller fritfalds bomber



Eurocopters AS 532 C SAR, udrustet til at hente en besætning ud efter at være blevet skudt ned over fjendtligt territorium. (Foto Eurocopter)

op til 500 kg. Gennem vinduerne kan angrebsstyrken beskyde området med småkalibrede våben. Ved sidedøren er der plads til en affutage for et tungt maskingevær.

Solgt til mange lande

Russerne har i mange år eksporteret Mi-8 og Mi-17MD til mange lande rundt om i verden. Dog primært til lande i Asien, Afrika og Sydamerika. Indtil 1989 ønskede man ikke at sælge til den vestlige verden. Med dette faktum i mente kan man forestille sig, at det er en opgave af betydeligt omfang at komme ind på det vestlige marked, hvor der i forvejen er mange om at byde ind, når der skal købes helikoptere. I 1998 solgte Kazan 10 stk. Mi-17MD til Colombia, 17 til Tyrkiet, 20 til Egypten og otte til Indonesien, prisen på disse helikoptere lå mellem US\$ fire og fem mio. afhængig af udstyret. Senest har Kazan solgt fire Mi-17'er til Force Aérienne Rwandaise (Rwandas flyevåben).

Eurocopter Cougar Mk2

Også den fransk/tyske helikopterfabrik, Eurocopter, er på markedet med sin AS.532.UA/A2 Cougar MK2 mellemtunge helikopter. I perioden fra 1970 til 1983 blev der leveret over 700 Puma helikoptere. Fra 1975 blev kravene til større ydeevne for en transporthelikopter øget, hvilket førte til udviklingen af Cougar MK 1. Forbedringerne var: En mere rummelig kabine, motorer med større ydeevne, en ny hovedrotor, større lasteevne og endelig en tilpasning til indsats i kamp. Modificeringen betød også, at helikopteren blev lettere at vedligeholde, reduceret sårbarhed og større „crashworthiness“, det vil sige et forstærket skrog og sæder, der beskytter de ombordværende bedre ved havari. Efter ti års udvikling var der stadig krav at opfylde. Nu blev der stillet

yderligere krav om bedre løfteevne og sikkerhed, det førte til udviklingen af Cougar MK 2. Forskellen mellem de to versioner skal findes i en ny generation af rotor, en yderligere forbedring af „crashworthiness“, det vil sige forstærkning af flystrukturen på grund af den større totalvægt. Kabinen blev forlænget så der blev plads til fire soldater mere. Piloterne fik et „glasscockpit“ at arbejde i, hvilket betød en mindre arbejdsbyrde med at flyve helikopteren, og mere tid til at løse opgaven. Hoved- og halerotorens nav blev forbedret med en mere simpel teknologi. Til at overvåge, hvordan helikopteren har det, blev der installeret HUMS (Health and Usage Monitoring System), et system der overvåger, helikopterens tekniske systemer. Det betød større sikkerhed og billigere vedligeholdelse. Endelig blev vedligeholdelsen af de bevægelige dele simplificeret.

Operationel sikkerhed

Et af de krav, der stilles til en moderne helikopter er, at den er lydsvag og vanskelig at erkende på radar. På grund af det store forbrug af kompositmaterialer, både ved fremstilling af rotorblade og i selve fuselagen, mener Eurocopter, at Cougar MK 2, er intet mindre end „Den mest diskrete helikopter i verden“. Udstødningen fra de to Turbomeca Makila 1A2 motorer, der hver yder 2.109 shp., bliver blandet op med kold luft, hvorved det bliver vanskeligere at fange helikopteren med en IR-søger, og dermed beskyde den med jord-til-luft missiler med IR-søgehoved.

Cougar Mk 2 er udstyret med Radar Warning Receivers som opdager alle elektromagnetiske signaler fra søgeradarer, forprogrammerede scanner radarer samt følge- eller sigte-radarer. Herudover kan helikopteren udstyres med føleudstyr der afslører affyring af missiler, der nærmer sig

helikopteren og et system, der advarer om, at en laser sigter på helikopteren.

På det aktive område kan helikopteren udstyres med en jammer, der forstyrrer et infrarødt sigte og en pod, der enten udskyder flares eller elektromagnetiske ladninger.

Der er ingen, der forestiller sig, at en helikopter kan bevæge sig ind over fjendtligt område uden at blive beskydt. Cougar MK 2 er beskyttet mod beskydning med 7,65 og 12,7 mm projektiler. Enkelte komponenter så som hovedakslen kan modstå beskydning med indtil 23 mm højeksplosiv ammunition. I det tilfælde hvor helikopteren bliver ramt, vil missionen kunne fortsættes fordi alle vitale dele er dobbelt, de elektriske systemer er vel separerede og, konventionelt materiale er erstattet af kompositmaterialer. Hovedrotorbladene kan for eksempel klare at blive ramt af et 20 mm højeksplosivt projektil. Helikopterens tanke er selvtætnende, og kan klare en direkte træffer af et 12,7 mm projektil. Bliver det hydrauliske system ramt, så tager det andet selvstændige system over.

Eftersøgning og redning

Cougar MK2 kan med en startvægt på 9.000 kg og standard brændstoftanke flyve 807 km. Udstyret, der skal indbygges i den nye redningshelikopter må forventes at blive den sidste nye generation af det man i dag finder i Sikorsky S-61. Ser man på, hvad Eurocopter tilbyder, ser der ikke ud til at mangle noget. Helikopteren kan så at sige flyve sig selv, bare den får at vide, hvor den skal hen. Der er indbygget FLIR (Infrarød søger der ser fremad). Der er en radar som ser 360° rundt. Der er spotlight og en højtaler, så man kan tale til de forulykkede.

Piloten kan selv plote eftersøgningområdet ind og helikopteren flyver efter den besked. Der er et auto-



Kunstnerens opfattelse af, hvorledes det ser ud når luftbåren infanteri forlader en Cougar MK3. (Billede Eurocopter)

matisk system der styrer helikopteren i hover (svæv) over den ønskede position. Om helikopteren nu også gør, som den har fået besked på, kan fartøjschef og 2. pilot holde øje med på fire farveskærme i cockpittet.

I kabinen er der „boble-vinduer“ så redningsmandskabet bed kan se ud/ ned. Der er dobbelt hoist, en standard hoist der kan bære 235 kg. og en standby hoist der kan løfte 135 kg.

Cougar MK2 kan hente 25 forulykkede 350 km. fra basen og returnere til base med 30 minutters flyvetid i reserve.

Skal helikopteren løse en Combat Search and Rescue eller eskortere andre transporthelikoptere, skal den have våbensystemer til selvforsvar/ angreb. Cougar MK2 kan konfigureres til udvendigt, langs med helikopteren at medføre 2x20 mm maskinkanoner i pods med magasiner til 180 skud. Skudkadance 750 skud i minuttet.

Eller, 2 rakethylstre med enten: 22 68 mm, eller 19 2,75" raketter. Eller en kombination af 2x12,7 mm maskingeværer og 2,75" raketter. Til nedkæmpelse af mål på tværs af flyveretningen kan der monteres en 20 mm maskinkanon med 960 skud og en skudkadance på 240 skud pr. minut samt 2 stk. 7,65 mm maskingeværer i affutage.

Fås med rampe

Cougar MK2 kan flytte 29 kommandosoldater over en strækning 700 km. Den kan medtage gods enten i kabinen eller 4.5 tons hængende under helikopteren i en wire (sling). Godset i kabinen kan fastgøres i ringe i gulvet, der i øvrigt har en bæreevne på 1.500 kg. pr. m².

I MEDEVAC konfigurationen kan Cougar MK 2 udrustes med indtil 12 bærer. Indtil år 2003 skal alt, hvad der

skal ind og ud af helikopteren gennem skydedøren i helikopteren venstre side, hvad der besværliggør arbejdet betydeligt set i forhold til en laste- og losserrampe ude agter. Dette problem vil blive løst indenfor to til tre år, hvor Cougar MK 3 kommer på markedet. Der er tale om en ny widebody version med et 40% større volumen. Kroppen bliver 40 cm. bredere med en 1,8 m bred rampe ude agter og med ståhøjde i kabinen, endvidere bliver adgangsforholdene yderligere forbedret med en ekstra skydedør i helikopteren styrbords side. MK3 får to Turbomeca MAKILA 1A4 motorer. Udvendig vil forskellen blandt andet kunne ses ved at MK3 har fået et nyt rotorhoved til fem blade. Instrumenteringen bliver til et såkaldt „glascockpit“ med fire skærme, et med „Flight Dual Duplex 4-axis autopilot“.

Eurocopter har indtil nu solgt 11.110 helikoptere fordelt på 1.740 kunder i alle verdensdele. Helikopterne har til sammen logget 45.450.000 flyvetimer.

□

Sammenligning mellem forskellige transport- og redningshelikoptere						
Type	Mi-17MD	AS.532U2	UH-60L	NH90	EH101	S-92
Fremstillet i	Rusland	Frankrig	USA	Europa	UK/Italien	USA
Vægt i kg.						
- Max. startvægt	13.500	11.200	11.100	10.000	14.600	10.100
- Nyttelast indenbords	4.000	4.813	2.500	2.000	3.900	
Kubikmeter lastrum	23	15,50	11,6	11,8	27,5	16,9
Sæder til soldater	36	29	11	20	30	22
Hover ceiling i m.						
- svævehøjde	4.000	3.100	3.200	3.500	3.900	3.300
- max højde	6.000	5.200	5.800	4.250	3.100	4.600
Flyvehastighed km/t.						
- Max.	262	280	296	290	296	290
- Normal hastighed	240	273	260	260	260	260

Et skema som dette skal tages med alle mulige forbehold, idet et antal af ukendte faktorer indgår i beregningerne.

Transportfly

Hercules har fået en lille - Spartan



Således vil den kommende familie, „far og søn“ komme til at se ud. Nærmest kameraet er det C-27A, der er under udvikling til C-27J Spartan, og bag den C-130J Hercules. (Foto John Rosino).

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

C-130J Hercules har fået en lillebror, han hedder C-27J Spartan. C-27J hed tidligere G222 og blev fremstillet af Aeritalia. Så kom samarbejdet med Lockheed Martin og nu hedder firmaet Lockheed Martin Alenia. Flyet er blevet præsenteret, som en „Halv Hercules“, hvad det også ligner.

Aeritalias G222 tog luften første gang i Italien den 18. juli 1970. Det italienske flyvevåben bestilte 44 af slagsen, og det første fly var i luf-

ten første gang 23. december 1975. Flyet blev leveret til 46th Brigade ved Pisa fra den 21. april 1978. Flyet er konstrueret til at transportere 55 infanterister, eller 44 faldskærmsjægere, ni tons almindeligt gods eller løse MEDEVAC opgaver.

Også udlandet var interesseret i at købe. Dubai var det første land, der i 1976 modtog en G222. Året efter blev det første af tre fly leveret til Argentine Army. Somalia Aeronautical Corps afgav en ordre på fire fly. Libyen bestilte 20 fly, og endelig bestilte den venezuelanske hær to. I alt blev der solgt over 100 stk. G222, inklusiv dem USAF købte og gav typebetegnelsen C-27A.

Det relativt lille højvingede transportfly kan operere fra delvist forbedrede flyvepladser og flyve i al slags vejr.

På den anden side af Atlanten sad firmaet Lockheed Martin og kiggede længe på det lille fly, der uden stor brug af fantasien, ligner en halv Her-

cules. Det måtte der kunne komme noget ud af.

Amerikanerne med

Dengang i begyndelsen af 1980'erne var der ingen der forestillede, at G222 en dag skulle blive markedsført af luftfartsgiganten Lockheed Martin, Marietta, Georgia, USA, under betegnelsen C-27J Spartan (Spartaneren). Lockheed Martin Aeronautical System (LMAS) gik i samarbejde med Alenia Aerospazio Inc. og dannede firmaet LMATTs, Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System med lige dele aktier til de to fabrikker. Opgaverne er fordelt sådan at LMAS står for motorerne og flyets avionik, medens Alenia er ansvarlig for flystellet, samling af dette og prøveflyvningerne.

LMATTs siger om flyet, at der er tale om et helt nyt fly - næsten - idet skroget med de nødvendige forstærkninger er det samme. Flyet får ind-

C-27J Spartan i luften under en af de mange prøveflyvninger. (Foto gennem Lockheed Martin, Marietta, Georgia, USA.)



bygget AE2100D2 motorer som kommer til at trække på to Dowty R-391 seksbladet composit propeller der er 4,1 m i diameter. Indbygning af nye motorer har krævet konstruktion af en ny gondol til motorerne, som er fremstillet af GNK Westland i Storbritannien.

I det to piloters cockpit ligger fornyelsen blandt andet i, at det bliver udstyret så man kan anvende Night Vision Goggles (nattesynsbriller). Et dobbelt Honeywell instrumentsystem, hvor alle oplysninger, som er nødvendige for at flyve flyet, bliver vist på fem 15,4 x 20,32 cm. skærme. Et cockpit, der stort set svarer til det, der findes i C-130J Hercules.

Taktisk transportfly

Flyet skal anvendes til taktiske transport. Det vil sige, at det med de stærkere motorer og et forstærket understel nu kan lande og starte fra uforberedte landingspladser, både om dagen og om natten. Startløbet angives til 410 m. og landingsafløbet til 390 m. Under flyvningen tåler flyet at blive manøvreret med belastninger på op til 3G, det vil sige en belastning svarende til tre gange flyets aktuelle vægt.

Flyet vil kunne løse sine opgaver i mørke og al slags vejr. For at klare dette, er det udstyret med en Northrop Grumman APN-241 low-power radar med farveskærm. Radaren kan også anvendes som vejradar og blandt andet afsløre windshear (vold-

somme vindrejninger og turbulens ved baneenden under landing), eller radaren kan sættes i „ground mapping mode“, hvilket vil sige, at piloten kan aflæse flyets position direkte på et rullende kort i cockpittet.

Lasteevne

C-27J Spartan anvender de samme paletter, som anvendes i C-130 Hercules, man kan altså direkte omlade gods fra C-130J til C-27J, og gulvet i C-27J er 10% stærkere (svarer til 4900 kg/m.) end i C-130J. Forskellen er den, at når C-130J kommer med fem paletter, er der kun plads til tre i C-27J. Den maksimale nyttelast i C-27J er 10.000 kg. som kan fremføres i op til 30.000 fod med en flyvehastighed på 315 ktas (583 km/t). Når godset skal lastes eller losses, kan flyets næse løftes 4,3°, hvilket letter ind- og udkørsel af for eksempel en Hummwee. I øvrigt kan hele flykroppen sænkes, hvis det bliver nødvendigt.

Flyet kan medtage fra 34 op til 46 faldskærmsoldater, alt efter hvilken udrustning de skal medbringe og hvor langt de skal transporteres. Almindelige soldater kan flyttes i et antal fra 46 op til 62, igen under hensyn til udrustning og transportstrækning. I MEDEVAC konfigurationen har flyet plads til 36 bårer plus seks læger og/eller sygeplejersker.

Fra flyet kan der kastes (airdrop), 3½ HCU-6E 2,74x2,23 m., eller 6+1 HCU-12E 1,37x2,23 m., eller 6 A22

CDS bundter på 463L militære paletter

Fejlfri prøveflyvning

Mandag den 11. oktober 1998 om eftermiddagen blev den femte prøveflyvning med C-27J halenummer 4043 gennemført. Flyvningen foregik med en flyvefart af 190 kts. De første fire flyvninger gik med test af acceleration, vibrationer, motorernes ydeevne, stabilitet, test af rorfladernes virkning, hvordan reagerer flyet på et rul. Også den nye avionik virkede tilfredsstillende under de fortsatte prøveflyvninger. De to næste fly er under produktion og vil indgå i testflyvningerne i år, hvilket skal føre til civil JAR godkendelse ved årets slutning. Endvidere forventes en godkendelse af de italienske flyvevåben i begyndelsen af 2001.

Meningen er selvfølgelig at C-27J skal sælges. Det ser ud, som om der er et marked for transportfly i den størrelse. Det italienske flyvevåben har forpligtet sig til at købe 12 C-27J. Indtil nu er flyet blevet demonstreret i Polen, Schweiz, Peru, Brasilien, Taiwan, Grækenland og Australien, og alle lande har udvist interesse for flyet. Australien så meget, at man har bestilt 10 fly til RAAF, hvor C-27J skal erstatte den meget aldrende Caribou. Australien har taget option på yderligere fire. Grækerne har bestilt 15 og taget option på yderligere fem. I alt forventer firmaet, at der vil være et marked på omkring 300 fly verden over.

Autonome operatiomer

Variierende højde/lastning direkte fra lad



Variabel indstilling/lastning og losning af hjulkøretøjer



Alsidig last



88" X 54" X 88" 88" X 108" X 88" 88" X 125" X 88"



Earthmover 3/4 Ton Trucks BV-206



AML-90, HUMMV 105mm Howltzers



Perentie 3/4 Ton Truck, Howltzer VLTT, Howltzer

Ændringerne i flyet

Hvilke ændringer er der sket med G222? For at kunne sammenligne den med C-27J har vi taget specifikationerne fra 1980 og sat dem op i første række efterfulgt af de nyeste efter ombygningen:

G222		C-27J Spartan
Produktionsland	Italien	USA/Italien
Firma	Aeritalia, senere Alenia Aerospazio, Inc.	LMATTS, Lockheed Martin Alenia Tactical Transport System
Motorer	2 stk. GE T64 propelturbine, der hver yder 3.400 shp.	Rolls-Royce Allison AE2100D2 motor der yder 4.640 shp.
Propeller	BAeDG 4/7000/6 firebladet variable propel	Dowty R-391 seksbladet composit propel 4,1 m i diameter.
Besætning	2 piloter, 1 radiooperatør og plads til 1 loadmaster om nødvendigt.	2 piloter
Vægt tom	15.700 kg	
Startvægt	28.000 kg	31.800 kg.
Max. landingsvægt	26.500 kg	30.000 kg.
Max hastighed i 4.575 m højde	540 km/t	583 km/t
Max. flyvehastighed		609 km/t.
Max flyvehøjde	7.620 m	9.144 m
Marchhastighed	438 km/t.	583 km/t.
Stigeevne: Tid til 4572 m.		7 minutter
Max nyttelast	9 t.	10 t.
Rækkevidde med 9/10 t. nyttelast:	1.371 km.	2148 km.
Rækkevidde med 6 t. nyttelast:		4630 km.
Færgeflyvning	4.633	5926 km.

Flyvertaktisk Kommando

Pressetjenesten ruster sig



Uden mad og drikke! Men selv i pausen gik tiden med at diskutere fremtiden. Fra v. er det kaptajnerne af reserven Uffe Kristensen og Ulrik H. Marshall. Kaptajn Gerner Thalsø-Madsen og premierløjtnant af reserven Thomas Mogensen, der dels får tid til at nyde en kage og snakke fremtidige opgaver.

Tekst og billede seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

12. januar 2000. Der er meget stille i Flyvertaktisk Kommando (FTK) sådan en lørdag formiddag. Medens de fleste hygger sig med familien er en håndfuld fastansatte ved Flyvertaktisk Kommandos Adjudantursektion, i daglige tale kaldet LFA på vej på arbejde. Det samme er to håndfulde designet personel og reserveofficerer fra resten af landet. Sidst på formiddagen er alle samlet og chefen for LFA, der også er presseofficer, major J. Bohnefeld kan byde velkommen til personalet i hans samlede Presse- og Informationscenter (PIC). En sammenbragt flok, hvoraf kun et par af reserveofficererne er fuldtidsbeskæftiget med pressevirksomhed.

Pressepolitik og personel

FTK's pressepolitik en enkel og klar: „Enhver kan udtale sig om det han/

hun har forstand på. Med det ansvar der ligger i overhovedet at udtale sig“. Når det kommer til større øvelser opretter FTK sin PIC for at betjene pressen på bedste vis. Det bliver der behov for nogle gange i løbet af det kommende år. Nato Air Meet og Tactical Fighter Weaponry (TFW) i august september kommer til at stille sine krav, kunne Bohnefeld fortælle sit sammenbragte mandskab.

Det faste personel røgter deres hverv som pressefolk ved siden af havende tjeneste. de designerede kommer når de bliver kaldt, og reserveofficererne skal have fri fra arbejde for at gøre tjeneste. Vel ikke de optimale forhold at løse opgaven under, men den er før blevet løst, så det sker nok igen.

Hvad skal dækkes

Nato Air Meet kaldet NAM2000 betyder, at der kommer „Top Guns“ fra 12 forskellige nationer, medens alle Nato landene sender gæster for at se på. Alene på Flyvestation Karup kommer

der 90 fly og 1000 mand. Samtidig ruller TFW af stabelen på flyvestationerne Skrydstrup og Aalborg. Vandel, der ikke har set anden operativ flyvning end helikoptererne fra Hærens Flyvetjeneste i de senere år, vil blive vækket til live og få stationeret seks tankfly af typerne VC-10 (UK) KC-135 (USA), B-707, egentlig en KC-135, men italiensk og en enkelt KC-130 (F). Yderligere forventer Vandel at skulle huse fem stk. Elektronik Warfare fly. Måske Falcons fra Norge og en ikke fastsat type fra Italien.

En anden begivenhed, der kommer til at betyde noget i PIC-regi er flyvevåbnets 50 års fødselsdag. Her er det den 18. juni, hvor der er Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup og den 1. oktober, hvor det vil sætte PIC'en i omdrejninger. □

Flyvematerielkommandoen

Lynx Mk. 80 levetidsforlænges



Seniorsergent Johnny Larsen, fra Flyvematerielkommandoens Helikoptersektion (FMKTYH), som er „manden på stedet“ i Yeovil, der skal løse dagligdagens problemer under ombygningen af den danske Lynx Mk. 80.

Hvad gør man, når en helikopter er ved at være slidt op? Hvilket vil sige, at kroppen nærmer sig de 7.000 flyvetimer den forventes at kunne holde til at flyve. Der er to muligheder, enten kasserer man den og køber en ny! eller også gør man som Flyvematerielkommandoen gjorde i 1997, man forhandler med producenten om at give helikopteren et nyt "liv". Denne procedure er i fuld gang for Søværnets Flyvetjenestes Lynx på Westland fabrikkerne i Yeovil i England og vil forlænge Lynx'en levetid med 10.000 flyvetimer.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Yeovil 3. marts 2000. I samlehallen på helikopterfabrikken GKN Westland, forkortet til GWHL, er nye Lynx helikoptere i produktion til lande på flere kontinenter. De danske helikoptere i hallen er en del af en helt anden proces. De skal nemlig

„bare“ have en ny krop, nye rotorblade af compositmaterialer og forskellige andre modifikationer. En helt ny form for levetidsforlængelse, som GWHL aldrig har prøvet før.

Aircraft Manager Mike Langmead fra GWHL Helikopters viser os rundt og forklarer, at det hele starter med et "badekar" (bathtub). Badekarret er grundstrukturen i bunden af helikopteren som bærer gulvet, eller dørken, som det hedder i søværnets sprog, og

rummer brændstoftankene. Til badekarret nittes så den forreste del af fuselagen (kroppen), nederste del af fuselagen og sponsons, hvori understellet senere monteres. Denne operation hedder trin 23. Næste trin benævnes OC, hvor den bagerste del af kroppen (rear fuselage) og kabinens tag bygges på. Trin OP betyder indbygning af brandskot (vægge) og montering af skærme (fairings).

Defence advisor (AIR) Malcolm R. Roe, som også er med på rundvisningen fortalte, at var vi kommet et par



På billedet ses begyndelsen til det, der engang skal blive til en Super Lynx, eller Lynx Mk. 90B. Den forreste del af fuselagen er blevet nittet på, men næsehjulet er kun til transport inde i hallen.



uger før, ville vi have kunnet se, hvorledes alle komponenter blev pillet ud af S-191. "Vi genbruger ikke ledningsnettet", fortsatte han, "der er ganske enkelt en stor risiko for, at strømmen løber "den gale vej", og det er en risiko vi ikke kan tage".

Dansker med

I samlehallen traf vi også seniorsergent Johnny Larsen, 49, fra Flyvematerielkommandoens (FMK) Helikoptersektion (TYH). Han har været på fabrikken i Yeovil siden den 7. august 1999, hvor han har fulgt forberedelserne til den danske levetidsforlængelse. Han fortalte, at det blandt meget andet er hans opgave at løse det, der defineres ved "dag til dag problemer", som der er mange af. Denne opgave løses i tæt samarbejde med GWHL projektledelse, der består af Kontrakt-, Kvalitet-, Publikations-, Ingeniør-, og Produktionssektionerne.

Han er imponeret af den energi, der bliver lagt for dagen af fabrikkens ansatte. "De fleste dage er min arbejdstid på omkring 10 timer", sagde han, "i starten når jeg kørte hjem ved 19-tiden, troede jeg, at jeg da måtte være én af de sidste. Det har aldrig været tilfældet, tværtimod er der lys i mange kontorer, og mange biler står stadig på parkeringspladsen". Larsen siger om samarbejdet med englænderne, at det er en ren fornøjelse. De er flittige og gør, hvad de kan for at resultatet skal blive det bedst mulige.

Kontrakten

Kontrakten, der danner baggrund for det der sker på fabrikken i Yeovil i disse måneder blev underskrevet den 31. december 1997. Ifølge denne skal GWHL fremstille otte nye kroppe (airframes) og modifikationskit til de danske Lynx.

Den første helikopter, halenummer S-191, der blev leveret til Søværnets Flyvetjenesten den 20. oktober 1980 havde inden afleveringen til Westland i december sidste år fløjet 6064 timer. S-170, der har fløjet 5742 timer, blev

leveret den 30. april 1980, den har i øvrigt tilnavnet „Ingo's Airbus“. S-170 var ude for et havari i Polen, men genopbygges nu med alle de dele, der ikke tog skade ved havariet. Begge helikopterne bliver gjort flyveklare på GWHL i Yeovil, og flyves derefter hjem til Danmark af danske besætninger. De sidste seks luftfartøjer skal gøres færdige ved Hovedværkstedet Værløse i Danmark, som skal installere 2500 komponenter i hver helikopter før de kan flyve igen. Det vil ske efter den arbejdsbeskrivelse som GWHL udarbejder undervejs, kaldet en "Westland Bulletin". Hovedværkstedet bliver dog ikke ladet helt alene med opgaven. Under færdiggørelsen af de første tre, vil der være teknikere fra Yeovil til at hjælpe til, når og hvis der opstår problemer. Herefter reduceres støtten betydeligt. Ingeniør Per Wallin fra FMK TYH siger om dette arrangement, at det er en glimrende ordning, som giver de danske teknikere: „Både en spændende og interessant opgave, men også en faglig indsigt, som senere vil være uvurderlig“.

En og anden vil sikkert spørge sig selv: "Kan det betale sig at levetidsforlænge næsten 20 år gamle luftfartøjer?" Om det siger Wallin: "Hele projektet, inklusiv genopbygningen af S-170 koster 290 mio. kr. Dette skal sammenlignes med, at én ny Super Lynx koster mellem 100 og 120 mio. kr., hvilket er en udgift på op mod én mia. kr., så vi er ikke i tvivl om, at dette kan betale sig".



Westlands repræsentant, som viser rundt i samlehallen, Aircraft Manager Mike Langmead, i samtale med et par af sine teknikere ved „badekarret“, som er grundstrukturen i Lynx.



Helikopteren er her nået til det der hedder „Stage OP“, post joint stage. Billedet viser brandskottet i motorrummet. Den blå ramme er JIG'en, eller rammen der sikrer, at brandskottet med millimeters nøjagtighed bliver placeret, hvor den skal. På hver sin side af brandskottet vi de to Rolls Royce GEM 42 turbinemotorer på hver ca. 1200 hk. senere blive monteret.

Brugerne med

Wallin fortæller om optakten til kontrakten, at alle involverede i Søværnet blev spurgt om, hvad man kunne tænke sig, der skulle bygges ind i den nye helikopter. Ønskerne oversteg langt det beløb der var til rådighed. Efterfølgende måtte brugerne i gang med det tunge arbejde at skære ønsker væk. Én ting blev dog tilbage, nemlig en færgetank til 275 kg. brændstof, der er udformet som et sæde til to personer. Westland fremstillede en mock-up (model) af tanken i træ, som Søværnets Flyvetjenestes teknikere fik at arbejde med. Der blev savet og filet i tanken indtil man var tilfreds. Derefter kom Westlands teknikere og så på resultatet. Westlands teknikere kunne, af hensyn til styrken i tanken, ikke helt godkende den foreslåede udformning. Resultatet blev en tank, der kan tages ud på ti minutter, men som ikke er det helt optimale sæde til to personer. „Til gengæld“, fortsatte Wallin, „nu ved alle, hvorfor sædet ikke er optimalt. Vi tror på, at det at tage brugerne med ind i processen ved den slags projekter er meget vigtigt“.

Masser af huller

Alle delene til den "nye" helikopter kommer fra underleverandører, enten søsterselskaber til GWHL eller andre firmaer man har kontrakt med. Alle de ledninger og hydrauliske rør, der findes i en helikopter bliver ført gen-

nem huller i de bærende strukturer. Disse er imidlertid ikke boret når leverandøren afleverer sit produkt, men bliver boret på fabrikken. Det betyder, at de enkelte dele spændes op i en JIG. Det vil sige et apparat, der styrer, hvor hullerne skal bores, således, at hullerne altid sidder det samme sted, og har den rigtige dimension. Et utroligt stykke præcisionsarbejde.

Når kroppen er samlet kan man gå i gang med at montere understel, brændstofs-system og styresystemet. Denne operation kaldes trin 1. I trin to får Lynx'en; hale, hovedgearkasse og rotor, og endelig monteres halegearkassen og motorerne. På trin tre er det de elektriske installationer, antenner og instrumentpanelet, der sættes på plads. Femte trin byder på indbygning af ruder, sæder, døre og drivakslen til haleratoren. Arbejdet på Westland nærmer sig hermed sin afslutning på trin 7, hvor hovedrotoren får blade, haleratoren monteres sammen med de sidste paneler og dækplader.

Mellem trin fem og syv er helikopteren blevet malet og korrosionsbehandlet, et arbejde fabrikken går meget op i er i orden, ikke mindst fordi LYNX skal flyve i det danske kystklima og over havet.

Hvor lang tid tager det

Det kan tage op til 15 måneder fra en Lynx går ind til ombygning, til den er

tilbage i tjeneste igen. For S-191, der blev gjort klar til ombygning i december, er fuselagen nu skiftet ud. I begyndelsen af marts tager teknikerne fat på at færdiggøre helikopteren, der forventes leveret i Danmark den 31. august. Medens S-170 forventes at følge efter til november.

S-191 er "prøveklud" for, hvorledes programmet, med betegnelsen „Trial Installation“, fremover skal køre. Hvis alting går efter planen, så er den sidste helikopter klar til at flyve i 2003.

Hvad får man ud af levetidsforlængelsen

Det man får ud af levetidsforlængelsen, og de indbyggede forbedringer, er de facto en Super Lynx, eller Lynx Mk. 90B, men uden en 360° radar, der kan flyve yderligere 10.000 timer. Man får også en helikopter, der kræver betydelig mindre vedligeholdelse. Hertil skal lægges, at den totale startvægt forøges til 11.750 Lbs. (5.329,71 kg.). Den nye payload (nyttelast) bliver +335 kg. i forhold til Lynx Mk. 80. De nye blade på hovedrotoren er fremstillet af compositmaterialer, som er stærkere end de nuværende blade af metal, og derfor kræver mindre vedligeholdelse. Samtidig får helikopteren en kraftig modificeret gearkasse, en halerotor med omvendt omløbsretning (Reverse Directional Tail Rotor), som giver den større effekt. Det forbedrer helikopterens manøvreedygtighed, og evnen til at gennemføre operationer fra skib i kraftig blæst. Endelig betyder det, at støjni-veauet reduceres. Halebommen på Mk. 80 kunne svinges om langs med kroppen. Mk. 90B får en "stiv" halebom, som betyder, at man slipper for den dyre vedligeholdelse på den "svingende" hale. □

Forsvaret

Gensyn med Flyvestation Tirstrup

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

1. juni 1998 lukkede Flyvestation Tirstrup - næsten. Århus lufthavn fungerer stadig. I flyvestationens gamle bygninger er der igen kommet liv. Shelterne er fyldt op som aldrig før. Porten ved vaggten åbnes ikke længere af bevogtningspersonel. Vagtbygningen er tom. Der er intet splitflag på flagstangen. Men gennem porten kan man stadig se stenen med flyvervingen og indskriften „Flyvestation Tirstrup“.

Depotområde Tirstrup 19. januar 2000. Skovfogeden standser sin „Four Wheele Drive“ foran porten til Depotområde Tirstrup. Han kommer over for at spørge, om vi også skal ind. Jo, det var da meningen. Skovfogeden kan koden, der åbner porten, vi følger efter. Vi er inviteret på besøg på det forhenværende Flyvestation Tirstrup af det der nu hedder Depotområde Tirstrup af stedets tilsynsførende, seniorsergent N.A. Udsen. Han er varskoet over telefonen. Medens vi

Tøjhusmuseets kroniske pladsmangel giver sig blandt andet udtryk i, at man i en shelter på Depotområde Tirstrup kan finde en af flyvevåbnets rimeligt velbevarede F-84G Jagerbomber sammen med for eksempel en 155 mm haubits.



-Der var engang! Billedet er fra dengang i august 1993 da britiske Jaguar jagerbombere kørte rundt i eskadrilleområdet plantet til med østrigske-, skov- og conterie fyr. Nu er der kun de smukke fyrretræer tilbage.

venter er der tid til at stå ud af bilen og se lidt på omgivelserne. Vagtbygningen er tom for mennesker. Men der er stadig borde og stole, som står og venter på at blive brugt.

Udsen ankommer og fortæller, at vagtbygningen er overdraget til Hjemmeværnet, som skal bruge den til varmerum, når engang den nye skydebane bliver bygget. Skov- og Naturstyrelsen vil anlægge en skydebane på Tirstrup og så nedlægge Glatved og Helgenæs samt Vildtstation

Kalø's flugtskydningsbane. Alt sammen af hensyn til miljøet.

Hjemmeværnsdistrikt Randers

I det gamle hovedkvarter er alle spor efter flyvning forsvundet. Her residerer nu chefen for Hjemmeværnsdistrikt Randers, major J.F. Pedersen. Han har 14 ansatte, der fordeler sig på en næstkommanderende, to uddannelsesofficerer og resten er civilt





Det rene skrot, vil man umiddelbart mene, men nej, for medlemmerne af Danmarks Flyvehistoriske Selskab, Flyarkæologisk Afdeling er disse motorer og propeller fisket op fra havbunden, det rene guld. Og flyvevåbnets gamle T-Bird (træningsfugl) rangerer på samme niveau.

ansatte. Major Pedersen er godt tilfreds med sine nye omgivelser. Vi mere end antyder, at det han har overtaget ligger i luksusklassen i forhold til det vi tidligere har set hjemmeværnet må tage til takke med. Han ser smilende op og siger: „Ja, det er i hvert fald godt“, der er ingen grund til overdrivelser.

Ud over det gamle hovedkvarter råder Hjemmeværnsdistrikt Randers også over det gamle cafeteriaområde med tilhørende bygninger. Major Pedersen forklarer, at der er ved at blive indrettet et uddannelsescenter i området. Der er både undervisningslokaler og kvarterer. „Vi må dog sige, at der ikke bliver tale om hotellignende forhold, idet der skal bo fire mand på hver stue“ siger Pedersen. Vi var senere nede for at se på bygningerne. Hjemmeværnet over resten af landet kan godt kalde på den lille grønne misundelse, det er flot istandsat og med nye møbler.

Alle undtagen én

Alle shelters undtagen én er i dag i brug. De er fyldt med alskens ting og sager. For eksempel har Tøjhusmuseet lånt én til opbevaring af M-41 kampvogne, Centurion ditto, bjergningskøretøjer på larvefodder, kanoner af forskellig art, heriblandt en 203 mm Haubits, og nede i hjørnet lå en adskilt F-84G Jagerbomber fra Flyvevåbnets barndom.

I en anden shelter finder man det de fleste vil kalde - Det rene skrot -

bund, eller gravet ud rundt om i Danmark. Der ser seriøst ud i shelteren, her er ryddet og ordentligt, flyarkæologerne synes at have godt styr på tingene. Fra pålidelig kilde vides det, at lederen af afdelingen, Ib Lødsen har papir på hver eneste stump. Såfremt det har været muligt, så har han også fundet flyets historie fra det forlod fabrikken, til det endte på havets bund ved de danske kyster.

Det var lige ved at give våde øjne, da vi bag alle de rustne motorer af alle typer fik øje på kroppen, der samlet ville udgøre en T-Bird, det elegante trænings- og forbindelsesfly som flyvevåbnet fløj med fra 1953 til 1977.

Det er længe siden, at nogen har set 36 105 mm Haubits'ere på rad og række, men det kan man i en shelter på Depotområde Tirstrup. Sådan kan man blive ved med at remse op, shelter efter shelter.

Der flyves stadigt

Aarhus Lufthavn, stavet med dobbelt A, er stadig i fuld vigør. Mens vi var der startede en, vistnok Fokker 50 fra Cimber Air og satte kursen mod Kastrop. Lufthavnen er i fuld gang med at indhegne selve flyvefeltet. Man vil ikke risikere, at en hjemmeværnsmand eller anden bruger, forvilder sig ind på banesystemet. Det nye hegn kommer til at gå nogenlunde langs med sydlige parallelbane.

De aktiviteter de ansvarlige for lufthavnen har haft i tankerne, inden de

besluttede sig er meget forskelligartede, vi nævner i flæng:

- Go Cart racerbane,
- Hundeklubber, både civile og politiets,
- Bueskydning,
- Flugtskydning,
- Ruhårsklubben, der uddanner sweishunde,
- Rulleskøjteklubber,
- Road Racing og
- Hjemmeværnet

Hertil skal lægges aktiviteter med tilknytning til flyvning, som:

- Svæveflyvning og
- Faldskærmsudspring.

„Kunderne“ i depotområdet er blandt andre Skive Kaserne, Viborg Kaserne og Holstebro Kaserne, som er dem der fylder mest, medens de øvrige omtalte, er mere beskedne i deres pladsforbrug.

Trist

At køre rundt i eskadrilleområderne på Depotområde Tirstrup er lidt af en sælsom oplevelse. Her var engang larm af jetkampfly fra de fleste Nato-lande. Her er stadig lige smukt. Tirstrup var den flyvestation, hvor man havde beplantet med fyrretræer helt ud i eskadrilleområderne. I dag er træerne mellem 20 og 30 meter høje og utroligt smukke at se på. Men der mangler ligesom noget i eskadrilleområderne.

Det personel af flyvevåbnet, der tidligere gjorde tjeneste på Flyvestation Tirstrup har det svært med, at deres gamle arbejdsplads er lukket. Seniorsergent Udsen fortæller, at fra tid til anden dukker én af dem op for at få lov at gense den gamle arbejdsplads. Det er sjældent en munter oplevelse at overvære det lidt forstemmende gensyn.

RAF

Personel til C-130J trænes i Hi-tech skolestue



På Flyvestation Lyneham er man ved 57(R) Squadron i gang med at omskole Royal Air Forces (RAF) C-130K piloter til C-130J. Hvis man sammenligner den nye C-130J Hercules med dens forgænger skal man huske det gamle ord: „Skindet bedrager“.

Tekst: Adrian Rondel
Billeder: Royal Air Force NEWS

Udefra er det ikke meget der adskiller C-130J fra dens forgænger, men indvendig, ser „dyret“ noget anderledes ud. Det samme kan siges om de træningsfaciliteter, der er indrettet til den nye J-model på RAF Lyneham, hvor personalet fra RAF skal omskoles til typen. Udefra ligner bygningen en standard militær bygning, om end meget moderne, men som flyet skjuler den mange hemmeligheder.

Under 57 (R) Squadron's skjold er den nye C-130J undervisningsbygning hjem for „J Model Conversion and Training Unit“ (J Model Overgangs- og Træningsenhed) med Squadron Leader (major) Rich Bailey. Bygningen har kostet omkring £43 mio., og er resultatet af års forberedelse og samarbejde mellem RAF, Forsvarsmi- nisteriet (MOD) og Lockheed. Alt sammen med det mål at opstille

træningsfaciliteter, der matcher den hi-tech, der er indbygget i C-130J.

Hvad der ikke er så kendt udenfor RAF Lyneham er, at undervisningsbygningen med tiden vil blive kendt af alle piloter, loadmasters, flymekanikere og andre, der skal arbejde på typen. De kurser de skal gennemgå er allerede godt på vej.

Bygningen har otte klasseværelser med 80 PC'er, som er forbundet i et netværk med central server, der indeholder de umådelige mængder af træningsprogrammer, som eleverne skal benytte. Vægten er lagt på den interoperative computertræning som er bundet op til nogle af de mest sofistikerede simulatorer, der findes.

Ethvert af flyets aspekter kan øves i simulator, lige fra flyvning, over cockpitprocedurer, diagnosticering af motorproblemer, til træning i fuld skala i lastrummet.

Squadron Leader Bailey sagde: „Undervisningsbygningen blev målrettet opført til J modellen, selv om den ligner C-130K, er der stort set tale om

Lockheed Martins C-130J Hercules i luften over Storbritannien. Der har været mange besværligheder undervejs, men nu er flyet for alvor under indfasning i Royal Air Force.

en ny Hercules. Når man ser på J modellen udefra, er de eneste ændring man bemærker de seksbladede Dowty propeller, at der ikke er udvendige tanke og to vinduer færre i fronten“.

En anderledes historie

„Indvendig“, fortsætter Bailey, „er flyet en helt anden historie med et helt nyt cockpit uden plads til navigatør og flymekaniker. Der er foretaget opgraderinger med head-up displays (visning af informationer på en skærm foran pilotens ansigt), navigationsudstyr og et nyligt installeret Traffic Collision Avoidance System (system til at undgå at fly støder sammen i luften). Alt dette gør flyet til et meget kapabelt operationelt fly“.

„Du kan roligt citere mig for at sige, at dette fly er meget forskelligt fra K-modellen. Det har 25% mere motorkraft, og de nye motorer og propeller giver flyet en massiv acceleration, og det synes at ville stige en



Et kig ind i det mest avancerede cockpit der findes i noget militært transportfly i verden. Et „jagercockpit“ i en godsflyver er det blevet kaldt. Bemærk head up displayet ud for pilotens ansigt.

og arbejde på J-modellen, hvilket er uvurderligt“.

Spring fremad

Chief Technician Tim Norman, flymekaniker, som er på omskoling sagde: „Når man er vandt til at arbejde med teknologien på den gamle K-model, er dette et massivt teknologisk spring fremad. At arbejde med dette udstyr er næsten forbløffende. Det gør det at lære fejlfinding, til en leg, det er næsten som at udføre det i virkeligheden.

Realismen fortsætter i det lokale, der er indrettet som et lastrum, det er mere end bare en replica af virkeligheden.

Master Air Load Master, en af loadmaster instruktørerne, Gary Morgan, sagde: „Det er vigtigt, at lastrummet har en lastrampe og dør, der fungerer som i virkeligheden, så de kommende loadmasters kan trænes i de nye omgivelser i J-modellen. Vi kan begynde uddannelsen med at gøre dem kendt med de nye faciliteter, og fortsætte derfra til det at laste køretøjer og fragt, eller montere bårer. Lastrummet i J-modellen er som i K-modellen, bortset fra at der er installeret et nyt dobbelt sporet godshandlingssystem, som er mere effektivt, når der skal lastes og losses, og som samtidig passer ind med andre landes systemer“.

„J-modellen har også oxygenmasker, der falder ned hvis flyet mister trykket. Der er også installeret et system, der kan fremstille røg, hvilket betyder, at vi kan øve nødprocedurer på en mere autentisk måde“.

Udskylning

„Passagerne vil blive glade når de konstaterer, at J-modellen har toilet

med udskylning“, fortsætter Gary Morgan, „og at de dage, da man skulle trippe over rullerne i gulvet er slut“.

Udenfor diskussion, er skolens mest slående udstyr de to dynamiske fly simulatorer, der ligesom det øvrige træningsudstyr betjenes af firmaet Reflectone (UK).

Piloterne skal gennemgå et 14 ugers omskolingskursus, hvor de skal gennemføre 30 simulatorflyvninger inden de skal flyve tre ture over United Kingdom og to ture på oversøiske ruter.

Selvom piloterne designeres som henholdsvis fartøjschef og 2. pilot bliver de begge uddannet som fartøjschefer. En følge af, et større samarbejde, på samme niveau, som er krævet for at kunne flyve det opdaterede fly

„Uden sammenligning i øvrigt,“ sagde Squadron Leader Bailey, „kommer du til at lede længe for at finde en bedre simulator. Den opfører sig og føles, som var den et rigtigt fly“. „Du kan i virkeligheden foretage dig hvadsomhelst i dette cockpit. Du kan flyve til Nevada eller Norge under de konditioner du ønsker, eller foretage lufttankning, eller hvad et luftfartøj ellers skal foretage sig i virkeligheden“.

„Traditionelle simulatorer er oftest stedet, hvor man træner nødprocedurer. Her har man lagt vægt på at træne samarbejdet med hele besætningen, som det forventes at arte sig under en normal flyvning. Fordi det hele er så realistisk, kan en pilot gå lige herfra og ud for at flyve en rigtig C-130J. Dette reducerer den almindelige flyvetræning, hvilket igen betyder færre fly i luften og i sidste ende en besparelse“.

Chefen for 57(R) Squadron, Wing Commander (oberst) Kiwi O’meeghan, er ikke i tvivl om betydningen af det uddannelsescenter, han sagde: „Det er første gang vi har bygget en

evighed efter starten. J-modellen kan nå 28.000 fod (8534 m) på omkring 14 minutter. Sammenlignet med K-modellen, med samme last, ville det tage 30 minutter at nå 20.000 fod (6096 m). Ved marchhastigheden er J-modellen 20% hurtigere, så vi kan nå destinationen så meget hurtigere“.

Det personel, der skal arbejde på de nye Rolls-Royce AE 2100 motorer, skal først gennemgå uddannelse i Maintenance Task Trainer, et uddannelsessystem, der kommer så tæt på instruktørens drøm om det perfekte uddannelsessystem, som det er muligt. Efter den teoretiske uddannelse vil fremtidige teknikere på J modellen flytte til det klasseværelse, som indeholder et simuleret cockpit, motor og hjælpemotor enhed, alt sammen koblet op med en PC’er. Instruktøren, Flight Sergeant Charlie Place sagde: „Jeg har aldrig i min tid i tjenesten set noget så imponerende faciliteter som disse. Vi gennemfører kurser, der varer fra to dage op til fem måneder, hvor vi underviser i avionik (luftbåren elektronik), flystel, teknisk arbejde på jorden og, hvad der ellers kræves. Det betyder, at eleverne, når de har gennemført uddannelsen, kan gå lige ud



Flight Sergeant Charlie Place foran den motor, som eleverne bruger til at søge efter fejl på. Om sin nye arbejdsplads sagde han: „Jeg har aldrig i min tid i tjenesten set nogen så imponerende faciliteter som disse“.

facilitet med det ene formål at uddanne personel, der skal flyve en

bestemt type fly. Vi taler om flybesætninger og jordpersonel, som bliver uddannet under samme tag med klart define-

rede mål, men samtidig kan de så lære noget om hinandens opgaver.

Uddannelsescentret er en virkelig succes historie, og nøglen til dette er, at det hele samles under én eskadrille. Det er et privilegium at få lov at operere med et så kapabelt luftfartøj som C-130J.

Oversættelse: seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Pechvogel - eller bare uheldig

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

At luftfartøjer havarerer kan, trods alle anstrengelser ikke undgås. OH-6A Cayuse, halenummer H-210 har været gennem mere end de fleste. Først klippede piloten toppen af nogle graner med hovedrotoren, hvorefter han landede gennem et læhegn. Herefter så H-210 ikke godt ud. Så blev den brugt til øvelsesobjekt for Brand- og redningstjenesten. Herefter stod den i mange år i en shelter på Flyvestation Vandel. Genopbygning blev besluttet, gennemført og H-210 var tilbage i tjeneste. Sidst blev halebommen bøjet ved en hård landing. Ude af cirkulation - igen.



Den 22. september 1989 meget sent på eftermiddagen. H-210 er for et par timer siden nødlandet i en pløjemark inde på flyvestationen efter at hovedrotoren har klippet toppen af nogle rødgraner i et læhegn. Den knuste front skyldes, at helikopteren under nødlandingen fløj gennem et læhegn.

H-210 kom til Danmark i 1971. Den 11. november blev den vejet på Hovedværksted Værløse, og i logbogen kan man læse, at den vejede 1255,2 lbs. (569,349 kg.). Den 25. juni 1999 blev H-210 vejet igen, men nu var vægten steget til 1498,3 lbs. (679,617 kg.), en følge af de mange modifikationer, der blev gennemført i

de mellemliggende år. 11. februar 1972 blev H-210 frigivet til tjeneste og fløjet til Flyvestation Vandel, hvor den indgik i Hærens Flyvetjenestes (HFT) arsenal af H-500 helikoptere.

Uheldet

Indtil den 22. september 1989 gik



Her fungerer H-210 som øvelsesobjekt for Brand- og Redningstjenesten. Den sidste røg er ved at drive væk og „piloten“ er blevet anbragt på en bære.

1999 returnerede til HFT kan ikke gøres op. Om genopbygningen siger teknikumingeniør Henning R. Rose til bladet Set&Sket: „Det fungerede mest som en slags ledighedsprojekt. Hver gang, der var en ledig stund, arbejdede vi på den“. Han forklarede, at man havde haft en løs tidsplan, men at denne ofte blev skudt på grund af mere pres-

livet sin vante gang for H-210. Luftfartøjet gennemgik sine mellem- og periodiske eftersyn, hvilket ifølge logbogen aldrig gav anledning til bemærkninger. Den blev fløjet af piloterne ved HFT på øvelser rundt om i landet, hvor den landede de mest utrolige steder. Sidst på eftermiddagen denne 22. september gik det galt. Under lavtflyvning rundt på flyvestationens område, kom hovedrotoren for tæt på et af de mange læhegn, og flere af rødgranerne mistede toppen. På lykkelig vis lykkedes det piloten at lande flyet på en stubmark. Under nødlandingen fløj han gennem et andet læhegn, hvilket smadrede Plexiglasruderne i fronten. H-210 så i det hele taget ikke godt ud. Den havde da fløjet 4.448 timer og 45 minutter.

Skyggetilværelsen

Den 4. oktober 1989 blev motoren pillet ud og sendt til Motorværkstedet for inspektion. Tre uger senere den 25. oktober blev resten af de vitale dele pillet ud af flystellet, som herefter blev stillet hen i et hjørne. Hvad skulle der ske? Det tog meget lang tid inden noget blev besluttet.

I mellemtiden havde Brand- og Redningstjenesten fået den gode ide, at de kunne bruge H-210's stel til at øve „red pilot“, ud af en brændende

helikopter. Én gang, den 9. juli 1992, fik man lov til at gøre det, måske flere. Men så blev H-210 pludselig gjort ren, konserveret og hensat i en shelter, hvor den stod i årevis. Egentlig var det meningen, at den skulle have fungeret som såkaldt „ABDR-model“ (Aircraft Battle Damage Repair). Det betød, at den var udset til, at flymekanikerne kunne øve reparation af krigsskader på den, inden de skulle udføre den slags reparationer i virkeligheden. Den tanke blev aldrig ført ud i livet. I stedet stod H-210's langtidskonserverede skrog i en 2. generations shelter indtil 1997.

H-212's totalhavari ved Rødbyhavn den 24. august 1993 blev så at sige H-210's redning. Nu havde HFT ikke længere 12 helikoptere, plus én, men kun 12. Man besluttede så, at H-210 skulle genopbygges for at blive nr. 13 i rækken. I bagklogskabens klare lys kan man næsten blive en smule overtroisk.

Til Hovedværksted Værløse

I 1997 gik turen på flytransportvogn til Hovedværksted Værløse. Tanken var, at man skulle gennemføre genopbygningen fra midten af maj til udgangen af oktober. Det gik ikke helt sådan.

Hvor mange mandtimer, der blev investeret i H-210 inden den i juli

serende arbejder på andre helikoptere eller fly. Der var også vanskeligheder med at skaffe reservedele, blandt andet fik man leveret en defekt dør-ramme, hvor det tog et halvt år at få en ny. Sammen med genopbygningen gennemgik H-210 et IRAN, det vil sige inspektion og reparation i nødvendigt omfang. Den 2. juli 1999 var H-210 klar til at blive leveret tilbage til HFT.

Pechvogel

H-210 blev som sagt nummer 13 i rækken. Der klæber noget ved det tal, siges der. Den kom da heller ikke til at flyve ret længe. Glæden over at have det 13. fly varede til den 14. december 1999. Så satte en hård landing igen H-210 ud af spillet. Lower stabiliser blev bøjet godt syv centimeter, halerotorbladet blev beskadiget og drivakslen til haleratoren knækkede, men det værste var at der skete et brud på strukturen inde i halen.

H-210 nåede at flyve i alt 85 timer mellem den 22. september 1989 og 14. december 1999, ikke meget og ærgerligt at uheldet igen var ude. Om H-210 derfor kan karakteriseres som en „Pechvogel“, det kan kun besvares med et ?. Én ting skal man holde sig for øje, når HFT flyver, så foregår det altid i nærheden af jordoverfladen,



H-210 fotograferet på Flyvestation Vandel få dage før uheldet igen var ude. Det var svært ikke at komme til at tænke: „Pechvogel“

det farligste sted et luftfartøj kan opholde sig.

H-210 står stadig på Flyvestation Vandel, og ingen ved i skrivende stund, hvornår turen går tilbage til Hovedværksted Værløse.

□

Flyvevåbnets Sergent- & Reserveofficersskole

I januar - klam og kold

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Vinden bider og det finregner, alt er klamt og køldt. I Flyvestation Vandels eskadrilleområde sydøst var der liv. Vi er i det nye årtusindes anden uge og Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskoles elever er på den afsluttende øvelse inden eksamen.

Flyvestation Vandel 13. januar 2000. Normalt ligge sydøstområdet stille hen. Sådan var det ikke denne tirsdag. Inden vi nåede frem til indkørslen havde en delvist sløret lastbil bag pigtråden afsløret at noget var på færde. Det blev også



Ild, eksplosioner og angribende panserværnshelikoptere af typen Fennec fra Hærens Flyvetjeneste. Sergelejerne havde mere end nok at se til under deres fire dages øvelse på Flyvestation Vandel i en våd, mørk og kold januar.

noteret, at der kørte GD'ere med bevæbnet personel rundt inde i eskadrilleområdet, hvad der heller ikke er daglig kost

Indkørslen var spærret af pigtråd, og vagten, sergentelev J. Hansen ville se ID kort inden Deres udsendte kunne få lov at køre ind i eskadrilleom-



Oversergent C.E. Schmidt diskuterer det netop overståede luftangreb af Fennec helikoptere med de to ansvarshavende gruppeførere. I midten er det sergentelev fra Kontrol- og Varslingsgruppen Mette Torpdahl Laursen og værnepligtig sergentelev Anders Kremer Jensen.

rådet. På jorden ved indgangen til bunkeren, gemt under sløring lå nok en vagt med et let maskingevær, han var svær at få øje på. Sergent- og Reserveofficersskolens elever fra tre forskellige hold var i fuld gang med den afsluttende øvelse inden eksamen om to uger.

Efter et kort besøg hos kampdommerne i bunkeren gik vi ud i området. Det var blevet antydet, at „noget“ snart ville ske.

Bulder og brag

Det buldrer og brager. Rød og grå røg fylder luften. I løbet af et øjeblik er Bunker 169 forsvundet i røg. Der skydes med løs ammunition, enkelt-skud fra geværer og snerren fra de lette maskingeværer. Der råbes og skrives ordrer ud til alle sider. „Du godeste!“ sikke et inferno. Pludselig skilles røgen og fire angribere kommer løbende skydende vildt til alle sider. Man føler sig hensat til optagelsen af en amerikansk krigsfilm med et maksimum af „special effects“. Lige så hurtigt som det begyndte, var det overstået, og „fjenden“ forsvandt nordpå ud af eskadrilleområde syd-øst.

Kort efter lød der høje brag, og en voldsom ild og røg udviklede ved den sidste shelter ud mod startbanen. Nu

måtte sergenteleverne have hjælp til at slukke branden. Flyvestation Vandel Brand- og Redningstjeneste blev alarmeret. Her må man beundre brandfolkene mod. Shelterområdet var ikke blevet rensat for fjender og alligevel drønedede indsatslederen efterfulgt af en chrashtender direkte ind i området. Så medens sergenteleverne angreb de heftigt skydende hjemmевærnsfolk fra Flyvestationseskadrillerne 60 og 63, ja så slukkede de ilden. Ilden gik ud, hjemmевærnsfolkene forsvandt i nordøstlig retning og roen sænkede sig igen over eskadrilleområdet. Pyh-ha.

Godt sted at holde øvelse

Vi gik tilbage til bunkeren, hvor vi mødte den ansvarlige for øvelsens afvikling, oversergent C.E. Schmidt, 28. Vi spurgte ham, hvorfor øvelsen skulle holdes på Vandel?

„Det er den eneste jyske flyvestation vi endnu ikke har været på“, lød forklaringen. „Samtidig er det det sted, hvor vi har fået den bedste støtte vi overhovedet kunne drømme om. Ligeegyldigt hvem vi har spurgt, så har vi fået et smil og et: „Ja, det klarer vi“.

På spørgsmålet om, hvem der har støttet øvelsen nævner Schmidt i flæng: Hærens Flyvetjeneste (HFT),

Flyvestationseskadrille 60, Flyvestation Skrydstrup, Flyvestationseskadrille 63, Vandel, BYG 5, Stationssektionen samt O- og M-Afdelingerne. „Tro det eller ej, hjemmевærnsfolkene har taget en uge fri for at støtte os. Det synes jeg er flot“, sagde Schmidt.

„Hvad skulle du bruge HFT til?“ „De havde lovet at flyve et antal hjemmевærnsfolk og til at lave et angreb tirsdag eller onsdag. Vejret var imidlertid så dårligt, at det ikke kunne lade sig gøre, men i stedet har de lovet at lave et luftangreb på området i dag. De har været utroligt fleksible“.

Sidste øvelse for holdene

De tre grupper, der var på Vandel for at holde øvelse, var henholdsvis værnepligtige sergentelever, der efter den grundlæggende uddannelse skulle have yderligere to måneders føreruddannelse inden de bliver sendt til Stingereskadrillen på Flyvestation Skalsstrup til videreuddannelse. Den anden gruppe var stam personel, der skulle gennemgå den grundlæggende sergentuddannelse inden de skulle tilbage til deres enheder og endelig var der de sergentelever, der skal fortsætte på officersuddannelsen. Det vil sige, at de værnepligtige kørte post- og patruljetjeneste og dem der

skulle videre med officersuddannelsen tog sig mere af førervirksomheden.

Vi talte med flere af sergenteleverne fra de forskellige hold. På trods af blå fingre, næser og tæer, var humøret højt. Alle gav udtryk for, at de kunne genkende virkeligheden fra teoribøgerne og at de i øvrigt fik mere ud af øvelsen end bare det at fryse.

Luftangreb

Den karakteristiske lyd af Fennec helikoptere der varmer op kunne høres i det fjerne. Pludselig var der én der betjente en luftværnssirene. Det er en nerveflænsende lyd. Det var tydeligt, at der snart skulle ske noget i området. Man gik i flyveskjul og afventede, hvad der skulle ske? Meldingen om morgenen havde været, at fjenden rådede over panserværns-helikoptere og at man måtte regne med, at de ville blive indsat.

Panserværnshelikopterne startede, og forsvandt. Pludselig kunne man ikke høre dem mere. Positionslysene afslørede dog, at de fløj rundt nede over det område, der hedder „Græs Syd“. Det blev de ved med længe. Nysgerrigheden blev større: „Hvad sker der?“ kunne man næsten læse i

den adfærd forsvarerne af området udviste. Pludselig skete der noget. Den første Fennec dukkede frem over en shelter mod øst. Den vokser ganske hurtigt i størrelse. Da den passede over området lød der nogle hule drøn. Sergenteleverne skød intenst efter helikopteren, der var to af dem, som forsvandt over skoven i stor hast. Det blev til flere angreb med bulder og brag til følge. Ikke underligt, at sergenteleverne følte sig beskæftiget. Hver gang et angreb blev sat ind, steg antallet af ordrer fra de to ansvarlige gruppeførere ud til deres kolleger med lynets hast.

Eleverne klarer selv det hele

C.E. Schmidt forklarede, at man tidligere havde afviklet disse øvelser med reserveofficerer som delingsførere. Resultaterne havde været af varierende værdi. Nu prøvede man i stedet at lade eleverne selv stå for det hele. Kampdommerne gik rundt og fulgte med i, hvad der skete og de var tilfredse med det de så.

Det kunne naturligvis ikke undgås at talen også faldt på Sergent- og Reserveofficersskolens flytning til Flyvestation Karup. Chefen, oberstløjtnant Anker „Pete“ Petersen var

ganske tilfreds med, at fire af instruktørerne havde sagt ja til at flytte med til Karup. Schmidt sagde om det at skulle flytte, at han gerne ville med til Karup for at starte skolen op: „Det kan ikke undgå, at blive en interessant opgave. Hvad der sker derefter, med hensyn til fortsat tjeneste, vil afhænge af, hvordan tingene udvikler sig“, var hans kommentar.

Seniorsergent R.M. Hinrich, hvis dialekt klart afslører tilhørsforholdet til Københavnsområdet, havde også besluttet sig for at tage med. „Min kone arbejder i Flyvematerielkommandoen, men jeg tror på, at der på et eller andet tidspunkt bliver arbejde til hende i Karupområdet“. Han var heller ikke blind for det forhold, at husene i Jylland er betydeligt billigere end på Sjælland: „Og så er leveomkostningerne også billigere“ sagde han.

Hvornår skolen præcis flytter, kunne ingen helt svare på. „Jeg håber blot“, sagde Schmidt, „at man sørger for, at tingene er i orden, så eleverne får den bedst mulige uddannelse. Et er dog sikkert, vi skal være ude af Værløse senest til januar næste år.“

□



I røg og damp og vildt skydende angriber personel fra Flyvestationseskadrillerne 60 (Skrydstrup) og 63 (Vandel) de forsvarende sergentelever.

Flyverhjemmeværnet

Antallet af eskadriller halveret

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Luftmeldekorpsset er under omlægning. Antallet af luftmeldeeskadriller er halveret. Antallet af luftmeldetårne bliver reduceret med en tredjedel og undervisning og opgaver lægges helt om. Det sidste forsvarsforlig har sat sine kraftige spor i Luftmeldekorpssets hverdag

Indtil for nylig var navnet Luftmeldekorpsdistrikt Kolding, det hedder det ikke længere, det nye navn er Flyverhjemmeværnsdistrikt 2, men adressen er stadig den gamle Staldgården i Kolding med Christian den IV's slot Koldinghus som nærmeste nabo. Rammerne er ganske adstadige, endnu. Man bor til leje hos Slotsforvaltningen, der har hjemme i København. „Men ikke så længe endnu“, siger chefen for Flyverhjemmeværnsdistrikt 2, major K.H. Carlsen. „Det nye forsvarsforlig pålægger os at spare, og det betyder, at vi i så stor udstrækning som muligt, skal flytte ind på flyvevåbnets etableringer. Det betyder, at vi sandsynligvis skal flytte ind på radarstationen i Bækskov, når de i 2003 flytter til Karup“.

Besparelser

Major Carlsen fortæller, at Luftmeldekorpsset er i gang med en slankningsproces af dimensioner. Hans Flyverhjemmeværnsdistrikt omfatter i dag



Chefen for Flyverhjemmeværnsdistrikt 2, major K.H. Carlsen, der om sammenlægningen af Luftmeldeeskadrillerne siger, at processen er gået forbavsende smertefrit.

hele Syd- og Sønderjylland plus Fyn. Antallet af luftmeldeeskadriller i området er blevet reduceret fra 34 til 16. hertil kommer, at et antal luftmeldetårne også skal nedlægges.

„Hvordan er I kommet gennem den proces?“

„Det er gået forbavsende smertefrit. Man skulle tro, der ville opstå problemer, når to eskadriller skulle lægges sammen, idet vi så stod med to chefer, to næstkommanderende og så videre. I stedet for problemer og diskussioner om, hvem der skulle fortsætte eller stoppe, så blev der fundet fornuftige løsninger på det område“.

„Hvad gør I med de penge I sparer ved sammenlægningerne?“

„Nogle af dem bliver i systemet og skal bruges til anskaffelse af nyt materiel, andre forsvinder i de pålagte besparelser“.

Nyt materiel

Det nye materiel er i denne sammen-

hæng GPS, Global Positioning System (Globalt system til positionsbestemmelse baseret på satellitter). Udstyret skal bruges i forbindelse med de mobile poster, som er resultatet af den nye struktur, hvor faste luftmeldetårne suppleres med mobile observationsposter. Disse udrustes med en GPS og en mobiltelefon. „I fredstid vil de benytte faste positioner, men i krig vil de kunne placeres, hvor flyvevåbnet finder det bedst“, siger Carlsen.

Tidligere var en luftmeldepost det samme som en sektion med tre grupper. I fremtiden vil posten kun have én gruppe. I fremtiden bliver det sådan, at ca. fem poster rapporterer ind til en celle, som på EDB sender disse videre til én af de fire Lavvarslingscentraler der bliver tilbage. Lige nu har man syv lavvarslingscentraler. I fremtiden vil der kun være én i Nord- og Sønderjylland, én på Sjælland og én på Bornholm. Lavvarslingscentralerne vil i fremtiden blive udstyret med et Edb-system, hvilket betyder farvel til „plottepigene“ som ved

Nedrustning

Farvel til de håndrettede

hjælp af lange stænger flytter rundt på flyene. Et system, der går tilbage til den Anden Verdenskrig.

Nye opgaver og undervisningssystemer

Carlsen fortæller, at i fremtiden vil det ikke være nok at beskæftige sig med flykending. De luftmeldeposter, der befinder sig ude ved kysterne skal også rapportere skibe. Det betyder, at der i fremtiden også skal øves skibskending. For de luftmeldeposter, der ligger i nærheden af flyvestationerne, vil der blive tale om at skulle foretage forskellige rapporteringer til flyvestationerne. Dette som en erstatning for de rapporteringer, der tidligere kom fra kanonluftforsvaret, der medens de eksisterede indgik i perimeterforsvaret af flyvestationerne.

De nye opgaver kræver uddannelse og her er man gået i gang med nye undervisningssystemer på EDB. Luftmeldefolkene træner flykending i træningsdomerne i henholdsvis Varde og på Gniben. „Det er en glimrende form for træning“, siger Carlsen. „I det hele taget ser vi os hele tiden om for at finde nye veje i undervisningen“.

Nye tider

Carlsen lægger ikke skjul på, at det er noget af en opgave Luftmeldekorps er inde i. „På den anden side, var vi kommet til et punkt, hvor der skulle ske noget. De frivillige ventede det ganske enkelt. Alt var mere eller mindre gået i stå efter murens fald. Det der er sket nu, er generelt blevet vel modtaget, og der er igen en defineret opgave at løse, med en del nye elementer i. Også det, at vi får forbedret undervisningen og i en vis grad går over til EDB er en motiverende faktor“.



Michael Axelsen fra „Orla's Produktforretning“ i Bjerringbro er her i færd med at skære lavetterne til de 54 gamle håndrettede L/60 40 mm antiluftskyttskanoner i passende småstykker.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

I årtier er de blevet pudset, passet og vedligeholdt. Det ene hold „kanonbisser“ efter det andet har slidt og slæbt for at sikre, at de var funktionsdygtige til alle tider. Nu står de hulter til bulter i en revetment på Flyvestation Vandel og venter på skrothandleren fra Bjerringbro. Og han kom.

Den 2. februar 2000. Der er gang i arbejdet ved shelter 176. Ikke med fly, i stedet var Michael Axelsen fra „Orla's Produktforretning“ i Bjerringbro ved at skære lavetterne til de 54 gamle håndrettede L/60 40 mm antiluftskyttskanoner i passende stykker. Da det var gjort kom chauffø-

ren med sin lastbil, med kran. Han var en ren ekvilibrist i at samle små stumper sammen med kranens grab, inden han samlede det hele op, og hejste det op i lastbilen. Løbene til de gamle luftværnskanoner havde ligget låst inde i shelter 176. Nu var shelteren åbnet og A- og B-rørene skulle op på lastbilen. Det viste sig at være noget vanskeligt at få de runde og tunge løb op på lastbilen, de smuttede jævnlige ud af grabben. Man kan også roligt sige, at de var velsmurte.

Årsagen til hele denne aktivitet skal findes i det forrige forsvarsforlig der førte til beslutningen af 15. april 1996 om L/60 systemets udfasning.

MAP luftværnskanoner

Major O. Skriver, i Flyvematerielkommandoens Våbentekniske afdeling, Luftværnssektionen, fortæller, at Danmark har/har haft i alt 161 stk. af de gamle kanoner. De kom til landet som våbenhjælp under Military Aid Program, kaldet MAP, lige efter den Anden Verdenskrig. Dengang havde de den amerikanske betegnelse „40 mm Automatic Gun M/1 - on 40 mm anti-aircraft gun carriage M/2, samlet



kaldet M/36". De blev fremstillet i USA på licens fra Bofors fabrikkerne i Sverige. Skriver siger: „Vi taler her om den type luftværnskanon, der er fremstillet i det største antal, og over hele verden. Selv i Polen blev den fremstillet. Her blev der monteret en særlig anprosning, så kanonen kunne trækkes af heste“.

Dyrt system

I et forsvar, hvor lønningerne er langt den største post, var det håndrettede L/60 system blevet for dyrt at operere med. Besætningen på en L/60 luftværnskanon bestod af seks mand: En højderetter, en sideretter, en lader, en skarplanger (det er den mand der langer granaterne over til laderen fra ammunitionskasserne), en signalmænd og en kanonkommandør. L/60 systemet havde kun mulighed for at ramme i dagslys.

Besætningen på en L/60 kanon havde en hård post. Der var kun én besætning pr. kanon. Når de under øvelser var på plads ude i perimeterforsvaret, så sad de der. De var en del af perimeterforsvaret foruden at være ABC-post. De kunne ikke forlade kanonen om natten, så man kan roligt kalde det at være L/60 besætning for en bunden opgave. „De så at sige „levede og døde“ med kanonen“, sagde chefen for Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, oberstløjtnant Balle, der engang gjorde tjeneste ved Nærluftforsvaret.

Smeltes om

Major skriver fortæller, at når alle kanonerne er hentet af Orlas Produktforretning vil de blive sendt til Stålvalseværket i Frederiksværk og smeltet om. Bortset fra to, som bliver overgivet til museumsformål. Om det med museumsformål siger Skriver, at det er svært at opnå en sådan tilladelse. I andre lande har man erfaret, at „museumskanoner“ er blevet solgt og anvendt i væbnede konflikter. Amerikanerne har i et tilfælde været ude

At læsse kanonrør på en lastbil med en kran i en shelter er et meget støjende og lidt drilsk stykke arbejde. De vel-smurte rør havde det med at smutte ud af grabben, men op kom de.

for, at deres soldater, i Afrika, er blevet beskydt med „museumskanoner“. Hvilket de ikke var så glade for.

L/70 på vej ud

Det radarstyrede L/70 kanonluftforsvarssystem er også på vej ud af flyvevåbnets. Her i slutningen af januar var to lettiske officerer på besøg på Flyvestation Værløse for at vurdere, om det lettiske forsvar kan anvende de gamle, men solide 40 mm luftværnskanoner, som er i god stand og vel skydende. Derimod har radar-systemet stået stille så længe, at det vil blive meget dyrt at få det i drift igen. Det svenske forsvar har, i tilfælde af at letterne bestemmer sig for at modtage kanonerne, lovet at stille radarudstyret til rådighed, således at de gamle 40 mm igen kan blive radarstyrede.



Letland har udvist en vis interesse for at overtage L/70 systemet, radarstyrede 40 mm luftværnskanoner. På billedet ses løjtnanterne Oscars Osis og Anna Strode fra det lettiske forsvarsministerium under et besøg på flyvestation Værløse, hvor de så på L/70. (Foto A.C. Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Det italienske søværn får EH101 til juli



Den italienske flådes nye EH101 helikopter under sin første prøveflyvning den 6. december 1999. Ved kontrollerne sad det italienske søværns chef testpilot, Fabio Frisi, og testpilot Massimo Porro.

6. december 1999. Med det italienske søværns chef testpilot, Fabio Frisi, og testpilot Massimo Porro, ved kontrollerne gik værnets første EH101 helikopter i luften den 6. december sidste år. Helikopteren forventes leveret til det italienske søværn til juli 2000.

Det italienske søværn har tre forskellige versioner af EH101 i ordre, og vil totalt modtage 16 af typen. Typerne fordeler sig på otte ubådsjager/jagere til anvendelse mod overfladefartøjer, fire stk. konfigureret til radarovervågning. Og endelig fire der er forsynet med rampe agter og skal anvendes til transport- og forbindelsesflyvninger.

Tekst: s-n

Kilde: AFM

Billede: Westland

Terma leverance til det australske flyvevåben

Januar 2000. Terma Electronic A/S i Århus har indgået kontrakt med det australske flyvevåben (RAAF) om levering af nyt Electronic Warfare Managements System (EWMS) (System til Elektronisk Krigsførelse) til RAAF F-111 flåde af bombefly. Kontrakten, der lyder på US\$ 8 mio. blev underskrevet den 22. november 1999. Leverancen er en del af foreløbig opgradering af F-111's EW system. Systemet integrerer TERMA AN/ALQ-213(V) EWMS med ALE-62(!) Radar Warning Receiver for at kunne kontrollere og operere ALE-47 CMDS og ECM jammingsystemerne.

Tekst: s-n

Kilde: AFM

Den tjekkiske træner L-159 bliver forsinket

Januar 2000. Det tjekkiske flyvevåben stod overfor at skulle have sin første L-159 jettræner i slutningen af sidste år. Det skulle være sket samtidig med at flyfabrikken Aero Vodochody den 10. december fejrede sit 80 års jubilæum. I stedet måtte man konstatere en seks måneders forsinkelse i leveringen af de første fem fly. I mellemtiden er der indgået en aftale mellem fabrikken og det tjekkiske flyvevåben, som betyder, at flyet skal

gennemgå et antal prøveflyvninger efter færdiggørelsen, og herefter vil flyet successive blive leveret. Aero har forpligtiget sig til yderligere at levere 16 fly i år, ud over de fem der var planlagt i 1999. Aero skyder skylden for forsinkelsen på en langsommelig lovgivning sammen med en langsommelig anskaffelsesprocedure i det tjekkiske Forsvarsministerium.

Tekst og foto: s-n



Den tjekkiske flyfabrik Aero Vodochody's L-159 jettræner under landing på Flyvestation Farnborough i England i 1998. Først nu er flyet ved at være klar til operativ tjeneste.

C-5A Galaxy under modernisering



10. januar 2000. Denne dato blev den første C-5A Galaxy udrustet med Traffic Collision Avoidance (et system der hindrer flyet i at flyve ind i et andet fly) prøvefløjet. Dette er første trin i en gennemgribende modernisering af C-5A. Næste fase i programmet er indbygning af nye motorer. denne kontrakt forventes udbudt i første kvartal af 2000.

**Tekst og foto: s-n
Kilde: AFM**

Nok er Lockheed Martins C-5A Galaxy ved at komme lidt til års, men som strategisk transportfly er den svær at erstatte. I år har man påbegyndt moderniseringen af flyet, som har adskillige tusinde flyvetimer at se frem til.

Israel har bestilt 50 nye F-16

Fort Worth, Texas, 14. januar 2000. Lockheed Martin har modtaget bestilling på fremstilling af 50 nye to-sædede F-16 til den israelske regering. Kontrakten er fremkommet efter at det amerikanske udenrigsministerium har afsluttet sine forhandlinger med israelerne i juli, efter at israelerne havde besluttet sig for i fremtiden at flyve F-16.

Kontrakten omfatter flyet, udstyr til gennemførelse af missionerne og udstyr til støttestrukturen til en værdi af US\$ 2,5 mia. I kontrakten indgår en option på yderligere 60 F-16 fly. Det bringer værdien af kontrakten op på US\$ 4,5 mia. hvis alle 110 fly bliver leveret.

Israel ønsker at få en avanceret version af F-16 som inkluderer Video Data Link udstyr og tilpassede brændstoftanke, der skal produceres i Israel

af Israeli Aircraft Industri (IAI). Hertil avanceret avionic og et hjelmmonteret display fremstillet af det israelske firma Elbit. Et avanceret elektronisk krigsførelsessystem fremstillet af Lisra. Avancerede våben og sensorer fremstillet af Rafael, sammen med andre nyudviklede systemer. IAI, Cyclone og andre israelske firmaer vil fortsætte deres lange tradition med at fremstille F-16 flystellet og komponenter til systemet. Alle 50 fly vil blive udstyret med Pratt&Whitney F100-PW-229 motor. Leveringen af de nye fly begynder i 2003 og fortsætter de næste tre år. Hvis israelerne ønsker levering af



F-16 i det israelske flyvevåbens bemaling.

yderligere 60 fly, vil leveringstiden strække sig ind i det næste årti.

**Tekst: s-n
Foto: Lockheed Martin**

Forbier over Stillehavet

17. januar 2000. Et Minuteman II missil med et 700 kg. tungt dummy sprænghoved blev affyret fra en base i Californien. 20 minutter senere blev et antimissil missil affyret fra Marshall Øerne i Stillehavet, godt 7.000 km. fra Californien. Meningen var, at missilet skulle skyde Minuteman II missilet ned. Det blev en forbier. De to

missiler passerede hinanden med 24.000 km/t. Meget tæt, men uden at ramme. Resultatet var en skuffelse for det amerikanske forsvar, der for første gang gennemførte en „full scale“ test i forsøget på at lave et billigt missilforsvarssystem. Hvad der er billigt i den sammenhæng er svært at vurdere. Indtil nu har det kostet 92

mia. dkr. Forsvaret har endnu to forsøg til at bevise, at man kan fremvise et system, der kan forsvare USA mod et eventuelt angreb med atombærende missiler.

**Tekst: s-n
Kilde: Morgenavisen
Jyllands-Posten**

The Royal International Air tattoo flytter til RAF Cottesmore



Sidste år på RAF Fairford viste man næsten fem hundrede fly frem for publikum. Et imponerende skue. For eksempel præsenterede israelerne både stort og småt, nemlig en C-130 sammen med et førerløs overvågningsfly.

Januar 2000. Det Kongelige Internationale Luftshow (Royal International Air Tattoo (RIAT)), der siden 1985 har været arrangeret på RAF (flyvestation) Fairford vil i år blive flyttet til RAF Cottesmore i Rutland. Showet afvikles den 22. og 23. juli. Grunden til flytningen er, at banerne på RAF Fairford skal repareres. Chefen for RAF Cottesmore, Group Captain David Walker siger om det at skulle være vært for RIAT: „Alle på RAF Cottesmore glæder sig over, at Cottesmore er blevet valgt til at skulle være vært for RIAT“.

RIAT vil i år fejre 60-året for „Slaget om England“, da de få Hawker Hurricane og Spitfire piloter forsvarede Storbritannien med Luftwaffes angreb fra juli til november. Det forventes, at der vil komme adskillige spændende fly til Cottesmore, blandt andet vil Boeing præsentere sin nye V22 Osprey. Webadressen for flere informationer er: www.airtattoo.com.

Tekst og foto: s-n

Redningseskadrillen havde tre missioner på én weekend

Mandag den 24. januar 2000. Fra fredag den 21. til søndag den 23. januar var Eskadrille 722, Redningseskadrillen, i aktion tre gange. Fredag morgen klokken 19 minutter over otte måtte beredskabet på Flyvestation Værløse flyve en patient fra Rønne til Fæledparken, hvorefter patienten af Falck blev kørt til Rigshospitalet. Lørdag aften klokken 17 minutter over 18 måtte beredskabet igen hente en patient i Rønne, denne gang skulle patienten til Glostrup Sygehus. Helikopteren landede derfor på Værløse, hvorefter Falck overtog transporten til Glostrup.

Søndag eftermiddag klokken 16.14 meldte et dansk skib, på en position øst for Bornholm, at det tog vand ind. Flyvevåbnets redningscentral (RCC) i Flyvertaktisk Kommando besluttede at koordinere indsatsen med den svenske redningstjeneste, som derefter fløj pumper ud til skibet. En sådan aktion indebærer, at Søværnets Operative Kommando bliver orienteret om forløbet.

Tekst: s-n

Kilde: FTK „Dagens Nyheder“

Svenskerne lune på Mi-28 Havoc kamphelikopter

Februar 2000. Ruslands militære nyhedsagentur har meddelt, at Mi-28 Havoc (Ødelæggeren) trak sig sejrende ud af den første runde i den svenske hærs udvælgelsesproces for nye bevæbnede kamphelikoptere. Sammenlignet med „modstanderen“ fra Boeing AH-64A fandt svenskerne, at Mi-28 var mere stabil, bedre bevæbnet og enklere at operere med og vedligeholde. Mi-28 blev især rost for sin manøvreedygtighed.

Uheldigvis, og som en konsekvens af de svenske besparelser på forsvarsbudgettet, er andet trin i udvælgelsen udskudt til næste år. Det giver imidlertid Mil tid til at gøre den mere avancerede Mil Mi-28N „Night Hunter“ (Natjager)-version klar til denne kritiske del af udvælgelsesproceduren.

Mi-28N vil have indbygget femte generations avionic udviklet af firmaet Ramensko Instruments (RPKB), en „Platan“ (tredje generation) radar- og sigtesystem, der monteres i en mast på hovedroretoren, hertil skal tilføjes, at Mi-28N er den eneste helikopter i verden, der er udstyret med en automatisk terrænfølgeradar.

Tekst: s-n

Den hestetrukne Luftværnskanon



L/60 håndrettet luftværnskanon fotograferet under en Tactical Fighter Veponry øvelse i klitterne ved Oksbøl for et par dekader siden. I dag svarer de seks mand, der bemandede kanonen til: 1 crewchief for en Stinger missilgruppe, én skytte plus én „skytte 2“ og en kører/signalmand. To mand er sparet væk, og samtidig er træfsikkerheden steget voldsomt, for ikke at glemme Stingergruppens større mobilitet.

Februar 2000. Luftværnskanon L/60 forlod i løbet af januar/februar måned flyvevåbnet på Orla's Produktforretnings lastbiler. Major O. Skriver, i Flyvematerielkommandoens Våbentekniske afdeling, Luftværnssektionen, fortæller, at Danmark har/har haft i alt 161 stk. af de gamle kanoner. De kom til landet som våbenhjælp under Military Aid Program, kaldet MAP, lige efter den Anden Verdenskrig. Dengang havde de den amerikanske betegnelse „40 mm Automatic Gun M/1 - on 40 mm anti-aircraft gun carriage M/2, samlet kaldet M/36“. De blev fremstillet i USA på licens fra Bofors fabrikkerne i Sverige. Skriver siger: „Vi taler her om den type luftværnskanon, der er fremstillet i det største antal, og over hele verden. Selv i Polen blev den fremstillet. Her blev der monteret en særlig anprosing, så kanonen kunne trækkes af heste“.

Tekst og foto: s-n

Dansk hjertepatient fløjet hjem med C-130H MEDEVAC

2. februar 2000. En dansk matros var blevet indlagt på sygehuset i Aalst i Belgien med en alvorlig hjertesygdom, som udviklede sig livstruende. Han skulle flyttes hjem til Skejby Sygehus ved Århus. På grund af hans tilstand fandtes der ingen civile fly han kunne overflyttes med. Han blev derfor transporteret hjem i flyvevåbnets C-130H i MEDEVAC konfiguration. Det vil sige, at flyet fløj til Belgien med den specialudrustede container, der kan fungere som operationsstue. Med i flyet var også en ambulance, en anæstesi-læge og en hjertekirurg fra Skejby Sygehus samt to læger og to sygehjælpere fra flyvevåbnet

**Tekst: s-n
Kilde: FTK**

Glascocockpit til 500 USAF C-130X

Februar 2000. Lockheed Martin Aeronautical Systems (LMAS) og Rockwell Collins Government Systems har den 20. januar underskrevet en aftale om sammen at søge at få kontrakten om at gennemføre opdatering af cockpittet på over 500 USAF C-130X, det vil sige alle versioner. Programmet der hedder Avionics Modernisation Programme (AMP) vil koste US\$ 4,2 mia. De to firmaer står godt i konkurrencen idet Lockheed Martin i forvejen har bygget flyet og Rockwell Collins har erfaring fra modificeringen af KC-130R.

Der er også andre der byder ind på milliardprojektet så som Raytheon, Marconi Flight Systems og Boeing. Andre underleverandører kæmper så igen om at få lov at levere til det firma der får kontrakten.

Det firma der vinder kontrakten forventes at få besked i marts måned, og prøveflyvning med den første modificerede Hercules forventes at finde sted i 2003.

**Tekst: s-n
Kilde: AFM**

60-året for Battle of Britain fejres i Storbritannien



For den der har lejlighed til at tage til Duxford i september, vil det måske blive til et gensyn med den Supermarine Spitfire, der her tow'es ind ved siden af et Lancaster III bombefly. Spitfiren led et motorhaveri i luften kun to timer efter dette billede blev taget på RAF Fairford sidste år i juli.

1. februar 2000. Imperial War Museum på flyvemuseet i Duxford nær Cambridge planlægger en serie af udstillinger til minde om 60-året for slaget om Storbritannien. I slutningen af maj åbner en ny udstilling til minde om begivenhederne i sommeren og efteråret 1940, hvor Luftwaffe øgte at udslætte Royal Air Force med

massive bombeangreb. En Messerschmitt Bf 109 fra den periode bliver udstillet sammen med en restaureret Hurricane og en Blenheim bomber. Den 19. august er der flyveopvisning med titlen: „De fløj under Slaget om Storbritannien - Hold mindet om dem i live“. Hovedbegivenheden bliver „The Bat-

tle of Britain anniversary air show“, som finder sted den 9. og 10. september, og vil omfatte Spitfires og andre relevante fly samt Hurricanes.

Den 23. september bliver der afholdt foredrag af historikere, som gennemgår slagets historie. Andre aktiviteter er planlagt, vil du vide mere om dem så kontakt Duxford Museet på telefon 0044 1223 835 000 eller se museets hjemmeside på følgende adresse: www.iwm.org.uk.

Tekst og foto: s-n
Kilde: RAF News og Museet i Duxford.

5000 flyvetimer i jagerfly



4. februar 2000. Major og chef for Eskadrille 730 Max Wilhelmsen (MAX) kurtne denne 4. februar 2000 konstatere, at han i sit tjenestetiv har tilbragt 5.000 flyvetimer i cockpittet på et jagerfly. Det svarer til 135,13 arbejdsuger eller 666,66 fulde arbejdsdage eller at flyve næsten hver eneste arbejdsdag i tre år. Hertil skal lægges 680 flyvetimer i andre flytyper.

Tekst og foto: s-n

Major og chef for Eskadrille 730 Max Wilhelmsen (MAX) i det sæde han føler sig bedst tilpas i.

Storebæltsbroen aflaster redningseskadrillen



18. februar 2000. Sidste år gennemførte Flyvevåbnets Redningstjeneste i alt 478 missioner. Det er et fald på omkring 10% i forhold til 1998. Der blev gennemført 36 egentlige redningsmissioner, hvilket er 22 færre end i 1998.

Der kan peges på flere årsager til faldet, ikke mindst er der tale om færre patienttransporter mellem landsdelene, hvilket umiddelbart kan tilskrives den nye Storebæltsbro.

Tekst og foto: s-r

Sikorsky S-61 Sea King, Eskadrille 722's redningshelikopter under start fra Flyvestation Skrydstrup. Denne gang var der kun tale om den daglige øvelses-tur.

Skriv Flyvevåbnets Honnørmarch

18. februar 2000. Der er udsat en samlet præmiesum på 100.000 kroner i en konkurrence om at skrive Flyvevåbnets Honnørmarch. Der er 50.000 kr. til vinderen, 20.000 kr. til nummer to og resten af pengene fordeles på præmier á 7.500 kr.

Konkurrencebetingelserne fås ved Prinsens Livregiments musikdirigent H.E. Christiansen, Viborg Kaserne, 8800 Viborg, eller kan findes på Fly-

vertaktisk Kommandos hjemmeside på adressen www.ftk.dk.

Den march, der vinder konkurrencen, vil blive opført for Hendes Majestæt Dronningen den 1. oktober. Den dag, hvor flyvevåbnet fejrer sit jubilæum på Flyvestation Værløse.

Konkurrencedeltagernes indsats bliver vurderet af :

Hans Kongelige Højhed Prins Henrik, kapelmester Børge Wagner, solo-

trompetist ved DR's symfoniorkester, Ole Andersen, musikdirigent ved Prinsens Livregiment, H.E. Christiansen, chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, generallæge K. Jessen og stabschef ved Flyvertaktisk Kommando, oberst J.F. Autzen.

Værket skal være afleveret senest den 1. juni 2000 kl. 1200.

Tekst: s-r

Kilde: Flyvertaktisk Kommandos website

Kadet for en dag ved Flyvevåbnets Officersskole



Kadet C.V. Jørgensen i færd med at vejlede de unge der deltog i „Kadet for en dag“ under dagens samarbejdsøvelse: „Rejsning af telt - Model Meget Stor“.

25. februar 2000. Flyvevåbnets Officersskole (FLOS) gennemførte 23. og 24. februar arrangementet, „Kadet (KT) for en dag“.

Arrangementet er en opfølgning på STUD LUFT idet alle der havde deltaget i et STUD LUFT arrangement i 1999 blev inviteret.

Der deltog i alt ca. 100 drenge og piger (50/50) fordelt på de to dage.

„KT for en dag“ planlægges og gennemføres af KT på FLOS som et praktisk ledelsesprojekt. Der blev gennemført en dag for sjællandske deltagere og en for deltagere fra Fyn og Jylland. „KT for en dag“ omfattede bl.a. samarbejdsøvelse, undervisning i ledelse og blev rundet af med en uformel snak over en god middag. Arrangementet var en ubetinget succes og vil jvf. deltagerne tilbagemeldinger føje ca. 80 ansøgere til bunker af ansøgere til officersuddannelsen.

Tekst: kaptajn Claus Elber

Foto: Fototjenesten Flyvestation Værløse

Danmarks Flymuseum åbner i Helsingør



Denne flotte Catalina der kan beundres af publikum på Danmarks Flymuseum i Helsingør fra søndag den 7. maj i år.

28. februar 2000. Lørdag den 6. maj åbner Danmarks Flymuseet i Helsingør officielt. Dagen efter, søndag den 7. maj slår man dørene op for publikum. Der er tale om første etape af museet med et udstillingsareal på 6.000 m². Museets leder Bo Bang Petersen fortæller, at man på dette areal vil udstille omkring 25 fly, heriblandt en DC 3, med begge vinger monteret, en Catalina og en Caravelle. Anden del af museet forventes indviet til næste år, hvor der kommer yderligere 1.000 m² til. Der bliver ikke tale om at udstille fly i fri luft. Petersen siger dog, at man gerne vil have de tre T-33 „T-Birds“ sat op foran museet, men det kan først ske, når man har købt den bygning, der ligger foran udstillingsbygningen.

Vil man vide mere om Danmarks Flymuseum, kan man gå ind på Teknisk Museums hjemmeside på adressen www.tekniskmuseum.dk.

Tekst og foto: s-n

BALTAP har skiftet navn

3. marts 2000. Fra denne dato hedder Nato-kommandoen i Karup Allied Forces Baltic Approaches (BALTAP) ikke mere BALTAP med, Joint Command Northeast (JCNORTHEAST) med betegnelsen Joint Headquarters Northeast (JHQ NE), og underlagt AFNORTH, Allied Forces North Europe.

Den kommandostruktur der forlades bestod af fire niveauer, hvor BALTAP var den næstlaveste. Geografisk havde BALTAP ansvaret for Slesvig-Holsten og Hamborg nord for Elben. Hele

Østersøen, de danske stræder, dele af Skagerak, dansk territorialfarvand i Nordsøen og lufrummet over de nævnte områder.

Opgaven er nu totalt ændret, idet JHQ NE stadig er eksperten på østersøområdet og udgør den primære førings- og rådgivningskapacitet for CINCNORTH (Commander-in-Chief Northern Europe) Chefen for Nato-styrkerne i det Nordeuropæiske område. I fremtiden vil det være CINCNORTH, der pålægger JHQ NE opgaverne. I fredstid består disse af at

skabe dialog og gennemføre tillidsskabende foranstaltninger med Pfp-landene (Pfp Partnerskab for Fred). I krig vil JHQ NE kunne tildeles et værnssfælles operationsområde. Området kan variere i størrelse og placering afhængig af den operative situation. Vil man vide mere henvises til artiklen „BALTAP skifter navn“, publiceret i Værnskontakt nr. 1, Februar 2000.

Tekst: s-n

Kilde: Værnskontakt.

Ind imellem er det for sent

Den 3. marts 2000. Klokkeren 22.43 blev SAR-beredskabet på Flyvestation Skrydstrup alarmeret af Redningscenter Karup (RCC). Søværnets Operative Kommando, der står for al redning til søs, var af Radio Medical på Esbjerg Sygehus blevet bedt om assistance til skibet „Lyshavn“, der lå på en position 55° 49' N, 06° 27' E. En patient, der viste sig at være kaptajnen, der var kommet i klemme under dækslasten, skulle evakueres.

Da helikopteren nåede frem til skibet, meddelte man herfra, at kaptajnen var afgået ved døden en time før helikopteren nåede frem. Herefter returnerede helikopteren til Flyvestation Skrydstrup.

Tekst: s-n

Kilde: Flyvevåbnets Redningcentral, FTK

RAF får ny kommandostruktur

1. april 2000. Denne dato nedlægges 11., 18. og 38. Group. De bliver erstattet af de genopståede 1. Group og 2. Group.

Den nye struktur i Headquarters Strike Command omfatter også elementer af Fleet Air Arm (Flådens Flyvekommando) samt en del af Joint Force 2000. No 1. Group omfatter

taktiske hurtige jetfly, minus Harrier GR.7/T.10. No. 2 Group omfatter lufttransport, air refueling (luft-tankning) og strategisk rekognoscering. 3. Group står for Nimrod MPA force (havovervågning og ubådsbekæmpelse), Search and Rescue (eftersøgnings- og redningstjeneste) og den nylig oprettede Joint Strike

Force. For at understrege, at det nu bliver almindeligt, at der er tale om tre forskellige tjenester, vil Nos 1. og 2. Group blive ledet af en officer fra RAF, medens No 3. Group får en søofficer som chef.

Tekst: s-n

Åbent Hus - flyene er på vej - men langsomt



14. marts 2000. Chefen for Operationsafdelingen på Flyvestation Skrydstrup, major K. Thomsen (TOM), sidder, hvis man skal være lidt morsom, næsten med tomme hænder. I hvert fald når man taler om tilmeldinger af fly til Åbent Hus den 18. juni. Vi talte med ham, og han fortalte, at lige nu var han sikker på, at der kommer én norsk F-16 og én finsk F-18 til

at stå på Static Display. Hertil skal lægges, at Veteraflveklubben fra Stauning kommer med deres 8-10 gamle fly.

„Jeg er nu ikke særlig nervøs“, sagde TOM, „Da vi lavede Åbent Hus i 1996, gik der helt frem til 1. maj måned før tilmeldingerne pludselig kom i stimer. Vi ved også, at USAF's Thunderbirds har spurgt i Flyvertaktisk

Ved Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup den 9. juni vil et pragteksemplar af en Harvard IIB blive udstillet. den er sat i stand af en restaureringsgruppe, der i årevis har arbejdet i Sterlings hangar i Kastrup Lufthavn. Billedet har vi lånt af Stationsorientering på Flyvestation Værløse.

Kommando om, hvornår det er vi har Åbent Hus. Samtidig kan man se på deres hjemmeside, at de i den periode er på tur i Europa, så mon ikke de lægger vejen forbi?“

Vi ringede til major Torben Laursen i Driftssektionen, Flyvertaktisk Kommando, for at høre, om der var flere deltagere på vej. „Du er heldig, så sent som i går kom der tilmelding af to franske Mirage 2000 jagerfly til at stå på Static Display. Jeg har endnu ikke nået at give beskeden videre til TOM i Skrydstrup, men han får den i dag“.

Tekst: s-n

Blenheim på Aalborg Lufthavn

Fredag den 5. maj fejres Danmarks befrielse med et „Battle of Britain Party“ på Flyvestation Aalborg klokken 1830 med middag og efterfølgende dans. Interesserede kan købe billetter ved at sende 100 kr. til

KDA, Lufthavnsvej 28, 4000 Roskilde. Hus at skrive afsender på. Lørdag den 6. maj klokken 13 er der udstilling på Aalborg Lufthavn af verdens sidste flyvende Blenheim bombefly. Det var det fly hvormed englænderne søgte at

bombe Aalborg lufthavn, og hvor alle de deltagende fly blev skudt ned. I udstillingen indgår også to DC-3 fly, en KZ IV, en KZ II og flere andre gamle fly.

Tekst: s-n

Søkongen

har været i luften i 100.000 timer



Onsdag den 21. marts 2000, blev den historiske dag for Eskadrille 722. Klokken 11 minutter over 10 om eftermiddagen landede amerikansk S-61A Sea King, halenummer U-275 på Flyvestation Værlose, efter at have passeret flyvetimer nummer 100.000, siden typen fløj første gang i Danmark 11. april 1965. Fartøjschef var kaptajn T. Jesselbjerg, 2. pilot, kaptajn J. Rasmussen, 1. tekniker, seniorsergent, i.A. Schuler, 2. tekniker og redningsmand flyverspecialist S. Hansen, telegrafist, flyverspecialist P.

Sleimann og læge om bord var Vibeke von Westphal. Begivenheden understregede betydningen af, at helikopteren, der har tjent det danske flyvevåben og søredningstjenesten vel siden den første SAR-vagt blev oprettet på Flyvestation Aalborg den 4. januar 1966. Det første udkald af SAR-vagten fandt sted den 6. januar 1966. I næste nummer af FLYNYT følger en fyldig artikel om S-61'eren og dens besætnings indsats over årene. Skagerak forliset den 7. september 1966 vil ikke blive glemt. Den begivenhed

gjorde Eskadrille 722 verdensberømt, bogstaveligt talt. Besætningen fik en noget "våd" modtagelse ved landingen. Først blev de dænget til med skum og derefter fik de champagne. I næste nummer af FLYNYT vil vi følge op på begivenheden med en fyldig artikel om S-61 og eskadrille 722's indsats i lidt over 34 år.

Tekst: s-n
Foto: Allan Kristiansen,
Fototjenesten,
Flyvestation Værlose

BAGSIDEILLEDET:

Vi er i GKN Westklands samlehal, hvor de otte danske Lynx Mk. 80 helikoptere fra Søværnets Flyvetjeneste vil få en splinterny krop (fuselage), en stærkt forbedret hovedgearkasse, rotorblade af compositmaterialer og mange andre nye komponenter. Tilbage af det udvendige vil være rotorhovedet, dørene og afskærmninger på forskellige steder på helikopteren. Lynx'en her, hvis den ellers kan genkendes er nået til det led i produktionen der hedder STAGE OP. Hele det blå gitterværk omkring helikopteren kaldes en JIG. Det er den der styrer, hvor huller til nitterne skal bores. Når processen engang er færdig får Søværnets Flyvetjeneste en Super Lynx, eller en Mk. 90B, om man vil. (Tekst og foto s-n)

MAIN JOIN 2

MAIN JOIN



FLYNNYT

NR. 3 JUNI 2000



 **100.000**
FLYVETIMER
MED
FLYVEVÄBNETS
S-61
HELIKOPTER
1965 - 2000



UDGIVER:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

REDAKTION:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør
Jørn Due
Kontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

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
Intranetadresse: FLYNYT

POSTADRESSE:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

LAYOUT, REPRODUKTION & FORDELING:

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

Deadline for indsendelse af artikler til næste nummer af FLYNYT er: Mandag den 14. juli 2000.

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

Artikler optaget i FLYNYT er alene udtryk for forfatternes egen holdning eller opfattelse.

FORSIDEBILLEDET:

Onsdag den 22. marts 2000 landede Sikorsky S-61, halenummer U-275, på Flyvestation Værløse. Under flyvningen passerede helikopteren de magiske 100.000 flyvetimer afløjet samlet på typen i flyvevåbnets tjeneste. På forsiden ses besætningen, dyngvåd efter at de ved modtagelsen blev oversprøjet med vand af Flyvestation Værløses crahstender. Se artiklen side 7.

ISSN: 0907-1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Det mest spændende job i flyvevåbnet	3
Tester tre gearkasser ad gangen	6
Sikorsky S-61 har været i luften i 100 .000 timer	7
Forlægning i buldrende mørke	13
Det svenske flygvapnet under kraftig omstrukturering	15
25 år med luftens barmhjertige Samaritan	17
Flyvevåbnets første kvindelige oberstløjtnant udnævnt	22
Eurofighter testes i specialhangar	23
Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup	24
Besøg fra tulipanlandet	26
Lift til luftoperationer	30
De har klaret det første århundrede	31
Fremtidens Giganter	33
Ny kontrol med luftrummet	35
Flottere end flot	37
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 39-46	
MiG 1.44 har været i luften	39
Salgsgennembrud for Eurofighter Typhoon	39
Generatorproblemer for dansk F-16 fly ved Sarajevo	39
Luftmålskydninger over vand med AIM-9L Sidewinder	40
Levering af de første WAG64 Apache angrebshelikopter	40
Red Arrows holder flyttedag	41
Første Mid Life Update-eskadrille klar	41
Udviklingen af nye motorer til C-5A/B Galaxy fortsætter	42
Mere end 100 fly til Nato Air Meet 2000	42
GCA-radaren sikret mod nye arbejdsulykker ...	43
F-16 får ny støtte i bagkroppen	43
AJS 37 flyver ikke mere	44
Lukker 57 år efter D-Dag	44
Til lykke til Dronning Margrethe	44
Ta' til Stauning min far	46
Verden forandres	46

Flyvertaktisk Kommando

Det mest spændende job i flyvevåbnet

Den 30. juni har generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard sin sidste dag som chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK). Den 1. juli er han "personalechef" for hele det danske forsvar. I dette afskedsinterview slår han fast, at jobbet som chef for FTK, er det mest spændende, givtige, men også anstrengende job man kan opnå at få i lyseblå uniform.

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

Vi spurgte generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, hvad det havde givet ham at være chef for FTK i næsten tre et halvt år.

"Det har været et spændende, givtigt og til tider anstrengende job. Jeg havde jo muligheden for, at se, hvad jobbet indeholdt i mine to et halvt år som stabschef. Det gjorde det måske lidt lettere at overtage stillingen, der har givet mig så mange udfordringer. Udfordringer som jeg har været glad for, og som har givet mig erfaringer, oplevelser, og samarbejdsrelationer jeg vil bære med mig for resten af livet".

"Var det en fordel at have været stabschef først?"

"Ja, det mener jeg. Som stabschef var jeg inde i meget af materien, hvad der gjorde især det første år nemmere. Men det er bestemt ikke nogen betingelse at man har været stabschef først. Med alle de ting, der er sket i min tid som chef FTK, med bl.a. implementering af det forsvarsforlig vi var inde i, og ikke mindst oplægget til det nuværende, sammen med Operation Allied Force og meget andet, gjorde det arbejdet lidt lettere at have været stabschef.

Flyvevåbnets tilstand

"Hvilken tilstand synes du, at du forlader FTK og den operative del af flyvevåbnet i?"

"Det er et flyvevåben, der er på vej til at blive mindre. Men hvis vi ellers kan få implementeret det nye forlig på en sådan måde, at vi kan få tingene til at falde på plads, som vi generelt har beskrevet det, står vi tilbage med et lille men moderne flyvevåben. Vi skal også detaljeret have defineret, hvad det er for yderligere reaktionsstyrker vi skal have, samt de "knager" vi skal hænge flyvevåbnet op på. De nye våbensystemer og den nye personelnormering skal også på plads. Det skal vel at mærke ske på en måde, så personellet også kan være tilfreds med det. Når alt dette er på plads, og vi sikrer personellet den relevante uddannelse, er jeg sikker på at vi fortsat vil have et effektivt flyvevåben". Generalmajoreren giver udtryk for, at han meget vel er klar over, at det fortsat er blevet sværere at få de løse ender til at hænge sammen i hverdagen. Og at de næste to til tre år ikke vil blive lettere.

"Hvordan føles det at være chef, når politikerne igen kommer og fortæller, at der vil blive skåret ned på bevillingerne?"

"Det er en situation vi som embedsmænd må lære at leve med. Vi må gå ud fra, at vi har argumenteret så godt som muligt for, hvorledes forsvarret skal skrues sammen". Han understreger, at opgaven også er at fortælle politikerne, hvad det er for en vare, de får for et givet forsvarsbudget, så forventningerne ikke er større end det kan leveres for pengene.



Afgående chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard under endnu én af dagens mange telefonsamtaler. (Foto s-n).

"Har du aldrig følt dig som "lusen mellem to negle?"

"Nej, det synes jeg ikke. Men man kan ind imellem i hverdagen få nogle frustrationer over den store detailbehandling man ind imellem giver hele forsvaret". Rosgaard siger, at afstanden mellem pressen, ministeriet, politikkerne og forsvaret er blevet meget mindre. Det betyder, at forsvaret må vænne sig til den dialog og fokusering på, hvad forsvaret leverer for skatteydernes penge. Men selvom debatten kører, får det ham ikke til at føle sig som den berømte lus.

En skuffelse

"Hvordan har du det som chef med den kritik, der blev rettet mod købet af Challenger flyet?"

Rosgaard ser alvorlig ud og svarer, at købet af Challenger flyet var et projekt man gik ind i med åbne øjne. I FTK vidste man meget vel, at der var enkelte operative områder, hvor Challenger flyet ikke kunne operere på samme måde som Gulfstream G III. FTK havde i hele processen fokuseret på, om man kunne



Generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard i samtale med tre af de hjemvendte fra Grazzanise i Italien. Generalmajoreren beskriver sine samtaler med personalet som: "Altid høfligt, bestemt, men også direkte ud af posen. Især, hvis der var ting man ikke var helt tilfreds med, eller man mente kunne gøres bedre, så lagde personalet ikke skjul på det. Det gav altid mulighed for en god og frugtbar udveksling af synspunkter". (Foto s-n).

løse opgaven, men på en anden måde, end man havde været vant til. "Vi vidste, at der ville være problemer omkring beflyvningen af Færøerne i bestemte situationer, det var ingen hemmelighed"

Omkring kritikken siger Rosgaard: "Den eneste ting, der for alvor har skuffet mig, i min periode som chef var, at vi ikke fik muligheden for, ansigt til ansigt med kritikerne, at kunne diskutere, drøfte og forklare vore synspunkter omkring anskaffelsen af Challenger". Rosgaard ville gerne have debatteret de rejste spørgsmål med, som han udtrykker det: "En håndfuld mennesker, som anonymt har kritiseret os, på et meget tendiøst grundlag. Det har skuffet mig, at vi ikke fik denne åbenhed". Han tilføjer eftertænksomt: "Anonymitet er svært at håndtere". Han understreger, at situationen omkring Challenger på ingen måder ligner det han ellers kender fra sin chefperiode, hvor han, uanset hvor han har været på besøg, har fået folks mening. "Altid høfligt, bestemt, men også direkte ud af posen. Især, hvis der var ting man ikke var helt tilfreds med, eller man mente kunne gøres bedre, så lagde personalet ikke skjul på det. Det gav altid mulighed for en god og frugtbar udveksling af synspunkter". Han sagde, at han stadig er frustreret og irriteret over Challenger-episoden, som han betegner som den eneste af slagsen, og den må derfor ikke overskygge de mange positive oplevelser,

han har haft i sin omgang med personalet.

"Kunne man ikke, som da Lynx'en skulle opgraderes, have taget personalet med i debatten, vel og mærke ud fra de penge, politikerne havde stillet til rådighed for købet?"

"Jeg vil ikke afvise, at vi kunne have informeret bedre. Jeg er dog stadig af den opfattelse, at vi har gjort, hvad vi kunne", Rosgaard tilføjer, at selvfølgelig har man lært af hele problematikken, og i fremtiden, om muligt, søge at informere endnu bedre. Han giver dog udtryk for, at ligegyldigt, hvor meget man informerer, så vil der altid være folk, der ikke synes det er nok. Og så er der jo også mennesker, der kun hører det de vil høre: "Således er den menneskelige natur nu engang", sagde han.

Højdepunktet

"Hvilken begivenhed vil du betegne som højdepunktet i din tid som chef for FTK?"

Rosgaard tænker lidt inden han svarer, at det er et vanskeligt spørgsmål, al den stund at, der har været så mange gode oplevelser i lige så mange forskellige sammenhænge. Men den største oplevelse er han ikke i tvivl om: "Det var hin aften på Flyvestation Skrydstrup, hvor vi for første gang i flyvevåbnets historie, skulle sende folk ud på en skarp mission. Paraden i hangaren på Skrydstrup, enkel som den var, og vel vidende hvad det kunne ende

med, vil altid stå meget skarpt i min erindring så længe jeg lever". Nu bagefter, hvor flyvevåbnet har, som Rosgaard udtrykker det: "Leveret varen" og forsvarsministeren og andre har rost flyvevåbnets personel for deres indsats, har det selvfølgelig kun været med til at sætte oplevelsen i relief.

Samarbejdet

"Hvordan har du oplevet samarbejdet med de operative enheder?"

"Jeg har haft et utroligt godt samarbejde med alle cheferne, hvor forskellige de end har været. Vi har haft nogle sunde og gode meningsudvekslinger, mere med nogen end med andre. Jeg er altid blevet mødt med en utrolig velvilje, men også en meget direkte forholden sig til problemstillingerne fra personalets side, og altid på en åben og høflig måde. Jeg har sat stort pris på, at man har talt med chef FTK, som én der var medlem af samme "firma", og ham kan man drøfte løst og fast med". Rosgaard understreger, at samarbejde altid er vanskeligt i en tid, hvor midlerne er små. Han lægger da heller ikke skjul på, at han flere gange har måttet trække i den økonomiske håndbremse. Han glæder sig dog over, at selv disse opbremsninger, hvor hårde de end var, ikke fik afsmittende virkning på hans samarbejde med enhederne.

Én ting der berører Rosgaard er den træghed og langsommelighed, der er indbygget i forsvarrets forvaltningssystem. Han siger om dette: "Vi skal passe på, vi ikke laver et overfredstidsorienteret flyvevåben, hvor vi tillige har et værn, der operativt på mange områder drives 24 timer i døgnet. Det er en af de ting jeg vil

Siddende i cockpittet på en BAE SYSTEM HAWK efter at han sammen med Lieutenant-general og Chief of Air Staf, David Kinsman, stående på vingen, på Farnborough Airshow, havde underskrevet kontrakten om uddannelse af danske flyveelever i Canada. (Foto NTCF).



gøre hvad jeg kan for at sætte fokus på de sidste syv år jeg har tilbage i forsvaret. Hvis det ikke ændres, tror jeg vi drukner os selv, vi må aldrig glemme at vi er her for at være soldater, med hvad det ultimativt kan medføre“, siger han med overbevisning i stemmen.

Formandsskabet

”Hvordan har det været, ved siden af havende tjeneste, at være formand for Flyvevåbnets Jubilæumsfond?”

”Det at være formand for Flyvevåbnets Jubilæumsfond, er et privilegium, idet man sammen med repræsentanter for personalet i flyvevåbnet, kan uddele midler til folk, der har gjort noget godt for flyvevåbnet. Her er muligheden for at vise en påskønnelse, der ikke består af medaljer eller de øvrige påskønelser vi tjenstlig kan give“. Rosgaard sagde, at han opfattede det som et privilegium at have den mulighed for at give folk et klap på skulderen, som de ellers ikke ville have kunnet få.

Anderledes stilling

Rosgaard tiltræder den 1. juli stillingen som chef for Forsvarskommandoen Personelstab. Vi bad ham fortælle lidt om den nye stilling, der synes meget forskellig fra hans nuværende.

Han medgiver, at stillingen er meget anderledes og siger: ”Jeg ser med spænding frem til at skulle være ”personaledirektør” for hele forsvaret. Der er ingen tvivl om, at det er en stilling med mange udfordringer i. Ikke mindst set på baggrund af den karusseltur personalet skal igennem i de kommende tre år”.

”Forventer du, at din nye stilling vil stille samme krav til nærvær, som den stilling du forlader?”

”Nu er det sådan, at chef FTK, der samtidig er chef for Nato’s CAOC, Command Air Operation Centre (Luftoperationscenter) i Finderup, skal man kunne få fat på indenfor ca. én time. Det har jeg, i en eller anden grad levet med i næsten fem et halvt år. Derfor er det sikkert sundt, både af hensyn til mig selv og familien, at komme i en stilling, hvor organisationen ikke har helt de samme krav til

nærvær, som stillingen som chef FTK kræver”. Både Rosgaard og hans hustru Jytte er glade for at skulle tilbage til Sjælland. Der står et hus og venter i Farum, som ligger meget bekvemt for en arbejdsplads i Forsvarskommandoen.

Han understreger, at de begge har været meget glade for tiden i Jylland, jyderne og ikke mindst det at bo på Grove Hedegaard har været en god oplevelse. Han priser Flyvestation Karup for det gode værtskab. Ikke mindst bevogetnings-tjenesten, som har passet godt

på chef FTK under antiterrorberedskabet, men også for den måde de har sørget for, at gæster kom ind og ud, og meget, meget mere i en travl hverdag. Generalmajoren sluttede interviewet med at sige: ”En stor tak til flyvevåbnet og dets personel. Pas godt på det.“

□

Næsten utallige er de gange, hvor generalmajor Rosgaard har udført det, der er ham en kær pligt, nemlig at overrække én eller anden form for anerkendelse til personalet.

Ikke mindst har han glædet sig over at være formand for Flyvevåbnets jubilæumsfond. Det var i denne egenskab han her overrakte fondens erkendtlighed til chefsergent Helge „Jobbe“ Jacobsen, blandt meget andet for hans indsats som pressebefalingsmand ved Flyvestation Skrydstrup under Operation Allied Force. (Foto s-n).



Flyproduktion

Tester tre gearkasser ad gangen

Det er vel de færreste, der tænker over, hvor mange detaljer, der skal være på plads, og fungere, før man lader sig transportere gennem lufthavet i en helikopter eller med et fly. Derfor var det spændende at stifte bekendtskab med en fleksibel test rig bygget af det svenske firma ABB for Westland fabrikkerne i England.

**Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede GKN Westland,
Yeovil, UK**

Yeovil, UK. Den virker overvældende, den Flexible Transmission Test Rig (FTTR) (Fleksibel testapparat til gearkasser i luftfartøjer), der står foran os i Westlands nye „Transmission Assembly & Test“-bygning. Umiddelbart er det måske svært at se sammenhængen mellem denne mastodont og driftssikkerheden i Søværnets Flyvetjenestes helikoptere, men vi får hjælp af Parry til at forstå sammenhængen. Den er over otte meter høj og vejer mere end 100 tons. Den er helt ny, og Head of R&O, Steve Parry forklarer, at der nede under ristene gemmer sig en 700 tons tung betonklods, der står på 20 kæmpemæssige seismiske fjedre af samme type, som dem, der findes under skyskraberne i områder med hyppige jordskælv. Nu er det ikke frygten for jordskælv, der betinger, at de seismiske fjedre er til stede. Det er tværtimod for at sikre omgivelserne mod de rystelser, der opstår når testriggen startes op.

Flere i én

Parry fortæller, at fabrikken for tiden



Et kig ind i Flexible Transmission Test Rig (FTTR) (Fleksibel testapparat til gearkasser i luftfartøjer), hvor paletten er kørt på plads med hovedgearkassen, der skal afprøves.

tester gearkasser til tre forskellige helikoptertyper, nemlig Lynx, Apache og EH 101. Tidligere havde man en testrig til hver enkelt type gearkasse. Da perioderne mellem de forskellige test er mange tusinde flyvetimer er det både dyrt og pladskrævende at have en testrig til hver type gearkasse, hver testrig koster omkring £4.5 mio. svarende til ca. 55 mio. kr. Den nye fleksible testrig i den 2000 m² store bygning har, med bygning, kostet mellem £8 og £9 mio.

Når der for eksempel skal testes tre gearkasser på én gang, så tager man den pallet, der passer til formålet. Monterer gearkasserne og kører dem ind i riggen, hvor alle de nødvendige forbindelser til testen monteres.

Riggen kan også foretage afprøvelse af transmissionen i adskillige forskellige flymotorer.

Enormt strømforbrug

Nu kan man så simulere alle de påvirkninger en gearkasse kan komme ud for. Personalet som holder øje med prøve kørslen sidder i et rum mere end 10 m. over jorden. Her kan de følge processen på Tv-skærme og computere.

Parry fortæller, at det kræver 6MW

at teste en gearkasse. Strømforbruget løber i et lukket kredsløb, der betyder, at det reelle forbrug „kun“ er én MW.

Det der sker under afprøvelingen er, at man driver gearkassen(erne) med elektromotorer og skaber den nødvendige modstand med generatorer, hvor den strøm der produceres ledes tilbage i systemet.

Forretning

Westland Aerospace Transmissions Ltd. foretog i oktober sidste år den første test på en hovedgearkasse til en Apache kamphelikopter. Denne test blev fulgt af afprøvelinger af hovedgearkassen til en Westland Sea King.

Der er en konstant stigning i anvendelse af gearkasser. Siden midten af 90'erne har Westland Transmission ændret status fra at være specialist i militære helikoptere med én fast kunde, til i dag at have ti af verdens førende helikopter- og flymotorproducenter som kunder. Ved at bygge FTTR har firmaet gjort sin entre på et nyt civilt og militært marked. □

Eskadrille 722

Sikorsky S-61 har været i luften i 100.000 timer

„Nihil Intentatu“, eller „Intet Uforsøgt“, står der på devisen under Eskadrille 722 eller Redningseskadrillens våbenskjold. Ingen vil anfægte, at eskadrillen siden sin oprettelse har levet op til devisen. Gang på gang har Eskadrille 722 skabt store overskrifter i aviserne når endnu en redningsaktion under vanskelige forhold var gennemført med succes. Nu har man passeret 100.000 flyvetimer med Sikorsky S-61A, Sea King. Helikopteren, der nærmest er blevet synonym for Eskadrille 722.



Halenummer U-279 med Call Sign Trepan 01 og daværende kaptajn Keld Willumsen som fartøjschef i færd med at hoiste de første forulykkede op fra en redningsflåde. Billedet er sandsynligvis taget af en fotograf om bord på et af de norske privatfly, som generede redningsaktionen. (Foto Flyvevåbnets Historiske Samling).

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

100.000 timer er ufattelig mange timer. Det svarer til at en helikopter har været i luften døgnet rundt i 11 og et halvt år. Mange af disse timer har været fyldt med dramatik og spænding for de mange, der siden man begyndte at flyve med Sikorsky S-61, har været besætningsmedlem om bord. Vi kaster blikket tilbage til september måned 1966. Den 6. september 1966 klokken 5.30 stod færgen Skagerrak ud af Kristiansand Havn i Norge med 97 passagerer og 47 besætningsmedlemmer

om bord. Vejrudsigten lød på vind fra vest 36 til 38 knob, lig med kuling. Fire timer og 15 minutter senere forventede man at være i havn i Hirtshals. Det skulle komme til at gå meget anderledes. Klokken 11.21 lød det pr. morse til Skagens Radio: „SOS, LEMT“, de vagthavende på radiostationen stirrede vantro på hinanden, LEMT var kodenavnet for færgen Skagerrak. Et helt nyt skib. Længe fik de ikke lov at stirre, for nu fulgte hurtigt signalet: „SOS det er passager- og vognfærgen, der kalder

- skibet tager vand ind på vogndækket - vor retvisende pejling er 260° ... Nødmeldingen gik videre til Søværnets Operative Kommando i Århus, der med det samme underrettede Redningskoordinationscenter Karup (RCC) i Flyvertaktisk Kommando. Vagthavende officer, kaptajn Erik Ellekrog, fik rasende travlt da han fik beskeden: „Skagerraks position er 57° 35' N 09° 02' Ø, 28 sømil stik vest for Hirtshals Havn. Vi behøver flyverassistance“. Klokken var da 11.37.



Det var med et noget forandret udseende Sikorsky S-61A kom ud af værkstedet efter at have fået en radome „syet“ på næsen i bagbords side. Billedet er taget af Fototjeneren, Flyvestation Værløse i juni måned 1977.

Fem helikoptere med

11 minutter senere var SAR-helikopteren, med kaldesignalet „Trepan 01“ og kaptajn Kjeld V. Willumsen som fartøjschef, på vej mod positionen fra Flyvestation Aalborg. Klokken 12.12 meldte Trepan 01, via Flyvestation Aalborgs tårn: „Er over positionen om et minut - alle både er i vandet - situationen alvorlig - starter opsamling“.

Klokken 12.01 startede Trepan 04 fra Flyvestation Værløse, og fra Flyvestation Skrydstrup startede Trepan 02 klokken 12.13. RCC anmodede Værløse om at sende yderligere to helikoptere af sted, situationens alvor taget i betragtning. Ellekrog fik, i mellem at tale med de danske helikoptere, besvare spørgsmål til pressen og tusind andre ting, slået alarm til den norske redningscentral på Sola, som sendte en Albatros af sted med gummiflåder. Han talte med den svenske redningstjeneste, som sendte to helikoptere af sted fra F10, Flyvestation Ängelholm i Skåne, og også det tyske redningscenter på Kiel-Holtenau blev spurgt og erklærede sig rede til at hjælpe.

Vanskeligt job

Der var kun gået ni måneder, siden S-61'eren var kommet i operativ tjeneste. Det var første gang en så stor redningsaktion gik i gang, og

tilmed i så hårdt vejr. Kaptajn Willumsen blev af sin 1. tekniker, seniorsergent V. Poulsen dirigeret hen over redningsbåden, hvorfra han havde besluttet at redde den første. Poulsen firede wiren med selen ned mod redningsbåden. Wiren blev af den kraftige kuling ført langt bagud, så helikopteren måtte længere frem. Nede i redningsbåden fik en mand fat i selen. Han spændte en kvinde ind i den, og Poulsen kunne hoiste (hejse) den første op i helikopteren.

RCC spurgte Willumsen over radioen, om man ikke kunne hoiste folk op i helikopteren direkte fra dækket. Svaret kom prompte: „Nej, skibet slingrer 30-40°, vi risikerer, at de der kommer i selen, slynges mod lønningen og overbygningen. De vil kvæste både sig selv og de andre på dækket“. Trepan 01 fortsatte med at hoiste kvinder og børn op fra den første redningsbåd. Da seks var sikkert om bord i helikopteren forlod Willumsen redningsbåden. Mændene i redningsbåden måtte vente til senere, og Trepan 01 fortsatte til den næste redningsbåd med kvinder og børn om bord. Klokken 13.55 landede Trepan 01 på Lønstrup Flyveplads med 18 reddede om bord. Willumsen var bekymret over situationen. I den tid han havde været over stedet, var færgen, hvis motorer var stoppet, drevet fem sømil.

Klokken 13.40 kom der mere

hjælp, Trepan 02 fra Flyvestation Skrydstrup var nået frem og gik straks i gang med at redde de skibbrudne op af vandet. Kaptajn L. Brandt Olsen tænkte ved sig selv: „Hvordan skal vi dog overkomme dette?“. Han fik de første seks hoistet op fra gummiflåderne og fløj ind til Lønstrup med dem. Pludselig kunne 2. piloten notere, at et instrument indikerede, at olietanken lækkede. De teknikere der var ankommet til Lønstrup gik i gang med at finde fejlen for at få den rettet. De fandt hurtigt ud af, at der var tale om en instrumentfejl. Trepan 02 fik af Willumsen, der havde overtaget ledelsen i luften, besked på at holde sig i nærheden af færgen, medens de fire andre foretog eftersøgning på linie over hele området.

Bente Conte

Et drama i dramaet var sygeplejersken Bente Conte, 23. Hun var hoppet i vandet sammen med sin lille hund, og kom ikke op i en redningsflåde. Kaptajnen på Hirtshals Anstein Dvergsnes bemærkede, at hun og to andre drev væk fra skibet. Han bad sin telegrafist sende følgende telegram til Skagen Radio: „Der var tre personer i søen - den første, drev væk fra, var en pige - hun må være ganske langt oppe til luvart (imod den retning vinden kom fra) nu - underret helikopterne!“ Det norske fragtskib Bergerac, der lå 5 sømil nordvest for færgen fik besked på at holde udkig efter Bente Conte. Telegrafisten blev ved med at spørge, om man havde fundet hende. Men hverken skibene Bergerac, Korea eller Trepan 06 havde fået øje på hende.

Bente Conte lå i vandet i sin redningsvest og måtte se både skibe og helikoptere i nærheden, men ingen af dem fik øje på hende. Efterhånden var hun udmattet og indstillede sig på at dø. Pludselig hørte hun en

voldsom støj over sig. Det var Trepan 04, som havde fået besked på at søge efter hende en ekstra gang. Fra cockpittet havde J.H. Sørensen og J.K. Stenner et kort øjeblik set hendes hoved og den orangerfarvede redningsvest på toppen af en bølge, og satte omgående kursen i den retning. Det var anden gang den dag, at flyveroverkonstabel K. Klintebæk måtte lade sig fire ned i havet for at lægge selen på en nødstedt. Bente Conte var livløs og kunne ikke selv hjælpe til. Oppe i helikopteren konstaterede seniorsergent E. Lyngby, at hun trak vejret. Han lagde hende op på båren og froterede hende kraftigt, hvorefter hun blev pakket ind i tæpper. Trepan 04 havde kun samlet ni op, men Bente Conte skulle under behandling. Sørensen gav Trepan 01 besked om, at han returnerede til Lønstrup af hensyn til Bente Conte. Hun havde da kæmpet for livet i to en halv timer i det frådende hav. Allerede næste dag kunne hun flyve med sine forældre til København, hvor hun kort tid efter kunne genoptage sit arbejde.

Det blev også besætningen på Trepan 04, der måtte opleve det eneste dødsoffer for skibskatastrofen. Efter at have sat Bente Conte af gik turen igen ud over havet. En mand lå bevidstløs i vandet, og Klintebæk måtte ned for at lave et dobbelt hoist. Han fik selen på den bevidstløse mand og så gik turen op til helikopteren. Her måtte radiotelegrafist K. Nielsen forlade sin post for at

hjælpe Lyngby med at trække den bevidstløse mand ind i helikopteren. Lyngby forsøgte sig med kunstigt åndedræt, men kunne ikke kalde manden til bevidsthed.

Eskadrille 722's indsats den dag gjorde eskadrillen verdensberømt. Oversigten over de helikoptere og besætninger der deltog i redningsaktionen fremgår af skemaet sidst i artiklen.

Trepan 05

Om Trepan 05, en PBY5A Catalina, halenummer L-857, fortæller dengang seniorsergent af II grad og 1. tekniker om bord, J. Tingbo: „Da vi blev scramblat (alarmeret) læssede vi flyet op med „Drop Dinghy'er“ (gummibåde til at kaste ned til de forulykkede) og ved 13-tiden startede vi fra Flyvestation Værløse mod Skagerrak. Da vi kom derop, fik vi til opgave at flyve rundt oppe over helikopterne, som gjorde et fantastisk stykke arbejde“. Han fortæller, at de afsøgte et større område, end det helikopterne umiddelbart kunne klare på grund af deres opgave med at samle overlevende op. J. Tingbo mener at huske, at det var besætningen på L-857 der fandt Bente Conte og gav besked til helikopterne om hendes position. Han fortalte videre, at man sidst på dagen fløj tilbage til Flyvestation Aalborg for at tanke. Herefter fik besætningen besked fra RCC, at SOK gerne ville have dem til at flyve ud for at se, hvordan det gik

med skibet. „Vi blev der ikke til skibet sank, men overlod den oplevelse til de skibe der stadig var i området“. J. Tingbo fortalte, at efter hans logbog fløj Trepan 05 5.35 timer den dag, og tilføjede til slut: „I øvrigt står halenummer L-857 i dag på flymuseet i Stavanger i Norge“.

Den officielle tak

Som skrevet, gik der frasagn om den vel gennemførte redningsaktion verden rundt. Ikke mindst i Danmark og Norge var der stor opmærksomhed om sagen. Kaptajn K.V. Willumsen, seniorsergent af 2. grad C.C. Rasmussen, oversergent P. Svendsen, flyveroverkonstabel K.V. Klintebæk og oversergent, i dag seniorsergent B. Rasmussen fik alle tildelt „Medaljen for godt luftmandskab“. Da Keld Willumsen tidligere havde modtaget „Medaljen for godt luftmandskab“, fik han den tildelt igen, men nu med sølvspænde. Den eneste af dem, der deltog i redningsaktionen og stadig er tjenstgørende i Eskadrille 722, er B. Rasmussen, der i dag er seniorsergent og 1. tekniker.

De øvrige besætningsmedlemmer, der deltog i redningsaktionen, modtog alle et sølvbæger.

Den 16. november 1966 ankom helikopterkonstruktøren Igor Sikorsky's søn, Sergei Sikorsky, direktør for United Aircraft, Europe, til Eskadrille 722 for at overrække Sikorsky fabrikkens diplom og „S“-et“, en nål alle der har været med til

S-61A, som den ser ud i dag. Billedet er taget på en sportsplads ved Frederikshavn under en Pfp-øvelse, hvor S-61'eren deltog sammen med norske og svenske helikoptere. Et samarbejde, som også finder sted, når verden i hverdagen bliver ond. På billedet af U-275 ses tydeligt både radomen på, og konsollen med FLIR'en, under flyets næse. I forgrunden ses næsen af en norsk Bell 412 redningshelikopter. (Foto N.M. Schaiffel-Nielsen).



at redde menneskeliv fra/med Sikorsky's helikoptere får tildelt. Diplomet var underskrevet af den dengang 77-årige Igor Sikorsky, verdens vel nok mest kendte helikopterkonstruktør.

I Eskadrillen hænger også en plaquette fra „Pressens Luftfartsmedarbejdere“ som Eskadrille 722 fik sammen med „Lindberg-prisen“.

Fartøjschefens erindringer

Major Keld V. Willumsen er pensioneret og bor nu i Farum. I forfatterens erindring lå en tanke om, at Willumsen var blevet dekoreret af Kong Olav den V af Norge. Stillet overfor spørgsmålet sagde han med et smil: "Nej, det er forkert. Vi (besætningens navne) K. Grenå, Bent Rasmussen, V. Poulsen, blev inviteret til Oslo af norske pressefotografer for at åbne en udstilling af pressebilleder, især med billeder fra Skagerak-forliset. Én af grundene til, at vi blev inviteret var, at vi havde udtalt os kritisk om de to norske privatfly, der lå og fløj rundt i området og

generede redningsarbejdet. Forestil dig, at vi under eftersøgningen fløj frem "Line abreast" (på linie), og at vi samtidig skulle holde øje med de to fly, som vi på grund af manglende radioforbindelse ikke vidste hvor var. Det var generende og kunne blive kritisk". Willumsen husker turen til Oslo som en god oplevelse, og den kritik vi havde fremsat mod de norske fly blev jævnet ud. "Bagefter kunne vi godt se deres interesse i at få nogle gode billeder af den dramatiske situation, men i situationen, så det anderledes ud" sagde han.

De officielle anerkendelser af besætningernes indsats fortsatte. Willumsen blev den 13. februar 1967 kaldt til den norske ambassade, hvor han af den norske ambassadør blev slået til ridder af 1. klasse af den kongelige norske Sankt Olavsorden.

Sagt dengang

Efter at redningsoperationen var vel overstået sagde kaptajn Kjeld Willumsen til forfatteren af bogen „Storm over Skagerrak“, Ove von

Bornemann: „Dagen har nok gjort os til bedre redningsmænd, end vi var før. Den erfaring, som helikopterbesætningerne opnåede ved dette forlis, vil givet komme andre til gode. Sammenholdet blandt vort personel og samarbejdet med andre redningseenheder, vil for mig altid stå, som et enestående minde. En anden ting jeg aldrig vil glemme, var den tillid og taknemmelighed, de mennesker, vi fik op, viste os“.

Ikke gratis

Med alle succes'erne in mente, har eskadrillen måtte betale sin pris for dem. Det skete, da halenummer U-281 den 10. februar 1968 var på eftersøgning i Vadehavet efter nogle andejægere, som ikke var kommet i land før tidevandet kom ind og mørket faldt på. Hvad, der skete den februardag bliver aldrig fuldt ud opklaret. Det man ved er, at U-281 fløj direkte i vandet. Flyvesikkerhedssektionen ved Flyvertaktisk Kommando fremsatte en teori om, at piloten kunne have mistet orienteringen, da han i mørket affyrede en lysrakete og under et efterfølgende drej er fløjet direkte i havet. Havariet betød, at der blev indbygget radarhøjdemåler i S-61'eren.

Den historiske dag

Onsdag den 22. marts 2000, blev den historiske dag for Eskadrille 722. Klokkeren 11 minutter over to om eftermiddagen landede Sikorsky S-61A Sea King, halenummer U-275 på Flyvestation Værløse, efter at have passeret flyvetime nummer 100.000, siden typen fløj første gang i Danmark 11. april 1965. Fartøjschef var kaptajn T. Hesselbjerg, 2. pilot, kaptajn J. Rasmussen, 1. tekniker, seniorsergent, B.A. Schuler, 2. tekniker og redningsmand flyverspecialist S. Hansen, telegrafist, flyverspecialist



Consolidated Vultee PBY-6A Catalina, halenummer L-863 med kaldenavnet „Patron II“. Vi ved ikke, om det var dette fly der deltog den skæbnsvangre dag i Skagerak, men her er det på vej over havet, det område på jorden, hvor flyet har fløjet flest timer. (Foto via pens. seniorsergent Wickstrøm)

Fra v. fungerende chef for Eskadrille 722, Redningseskadrillen, kaptajn L.B. Petersen (FYL) som sammen med Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard studerer billeder fra eskadrillens nyere historie, nemlig U-275 landing dagen før, efter at have passeret 100.000 flyvetimer for typen. (Foto Allan Christiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).



P. Sleimann og læge om bord var Vibeke von Westphal.

Da de „stakkels“ besætningsmedlemmer stod ud af helikopteren blev de oversprøjtet med skum fra to crashtendere. Tre af besætningsmedlemmerne havde stadig gummidrakterne på. De tre andre havde, en smule ufornuftigt taget dem af, og blev derfor gennemblødt.

Mere end 6.500 reddet

Eskadrille 722 redningshelikoptere og deres besætningsmedlemmer har samlet mere end 6.500 mennesker op i løbet af de 100.000 flyvetimer, svarende til en lidt større dansk provinsbys indbyggertal. 12.652 gange er man rykket ud for at hjælpe i en situation, hvor mennesker har været i én eller anden form for nød. Lad os blot gentage missioner som: Færgerne Skagerrak, i Skagerrak, Scandinavian Star i Kattegat, Estonia i Østersøen. Hertil kommer fragtskibet Pallas i Vadehavet, flyvning med organer fra donor til modtager, og sidst, den glædelige begivenhed da en sund lille pige kom til verden i U-275 på positionen 55° 33' N og 08° 40' E. Den eneste gang, hvor en flyvning startede med besætningen på seks + to passagerer, men endte med at sætte tre passagerer af.

Tendens til misundelse

Passagen af de 100.000 flyvetimer blev fejret med en reception på Flyvestation Værløse den 23. marts 2000, i Hangar 2, hvor der deltog omkring 150 personer. I sin tale til eskadrillens personel og gæsterne sagde chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, blandt andet: „Uanset om redningshelikopteren har været indsat i mindre ulykker eller store katastrofer, har den altid ydet en indsats, som har givet anledning til respekt, både

for helikopteren og dens besætning. Fra vore nabolande har der endog været en tendens til en smule misundelse“. Rosgaard nævnte, at det er sjældent, at en flytype i det danske flyvevåben overhovedet når at flyve 100.000 timer. (Nemlig F-16 med over 183.000 flyvetimer og T-17 med 160.000 flyvertimer forf. bem.). Han understregede, at når det så sker på kun otte flystel, er det endnu mere bemærkelsesværdigt. Han pegede på, at resultatet kun har kunnet opnås ved en enestående indsats fra det tekniske personels side, der har skullet holde helikopterne flyvende.

Dengang et vidunder

I 1965 blev helikopterne sejlet til København, og kørt på blokvogn gennem hovedstaden til Flyvestation Værløse. En operation der vakte en del opsigt. U-276 var den første helikopter, der kom i luften i Danmark, det skete den 6. maj 1966. Herefter gik man i gang med at omskole de danske piloter, med en amerikansk pilot som instruktør.

Den 4. januar 1966 blev SAR-vagten (Search and Rescue) (Eftersøgning og Redning) oprettet på Flyvestation Aalborg. To dage senere den 6. januar gennemførte man den første eftersøgnings- og redningsoperation fortæller major Bjarne Madsen, Flyvematerielkommandoens (FMK) Helikoptersektion (TYH).

Vi spurgte Bjarne Madsen: „Hvor mange tekniske ændringer har man foretaget på S-61'eren siden den kom til Danmark?“

Madsen sagde, at det er ikke helt

enkelt at svare på, men for tiden er omkring 25 MATINS (Materielinstruktioner) aktive. Fra 1966 hed ordren om de tekniske ændringer MOD/S-61 og et nummer, som blev fra 001 til 103. Hertil havde man et ordresystem der hed STF (Særlige tekniske forskrifter). MOD/STF blev senere slået sammen til nuværende MATINS-system, som i dag er nummereret fra 5501 til 5741.

Ny radar

Den 15. juni 1977 kom U-280 igen i luften efter ni måneder på værksted. Eskadrille 722 havde i meget lang tid ønsket sig at få installeret en Bendix Avionic RDR-1400 Multi-Mode Weather Radar. Monteringen af den nødvendige radome betød en voldsom ændring af S-61 helikopterens profil. Radaren, der skulle hjælpe til med at finde nødstedte skibe på havet, kunne også udføre „Ground Mapping“, det vil sige vise for eksempel kystlinier og endelig virke som vejrradar.

Ombygningen af U-280 omfattede også en reorganisering af instrumentpanelet, instrumenterne til VOR/DME og ILS blev monteret.

Tekniske data:

Resultatet af et ønske om at være klædt på til at anflyve civile luft-havne.

Et andet kvantespring og forbedring i S-61'erenes muligheder i eftersøgning af personer både på land og ikke mindst på havet var installeringen af et FLIR Forward Looking Infrared Radar (Infrarød radar som ser fremad). Med en følsomhed på omkring en halv grad C. kan man se genstande på et menneskehoved størrelse, hvilke blandt andet reddede tre tyskere fra at drukne i Vadehavet kort efter at systemet var blevet installeret i U-278 i februar 1993.

Sig nærmer tiden

Ingen, besætninger, befolkningen eller politikerne har nogensinde været i tvivl om, at Sikorsky S-61A, Sea King var et godt køb, der har tjent landet vel. De 100.000 timer med hårdt vejr under mange af opgaverne, har slidt på den gode maskine. Ser man på den, har man svært ved at tro, at den er ved at være slidt op, men inde bag malingen er (metal)trætheden ved at melde sig. Det er blevet sværere og sværere at bygge ny avionik ind i de gamle systemer, og beslutningen om at købe nyt er taget. Men fasen, hvor man skal finde ud af: „Hvem er afløser?“ er langt fra slut. Men medens der votes for lukkede døre, så flyver den gamle helikopter videre for at redde folk op af havet, fra brændende skibe, eller give plads til at en kvinde kan føde sit barn om bord. □

Oversigt over de besætningsmedlemmer, der deltog i redningsaktionen ved færgens Skagerrak's forlis den 6. september 1966:

Kilder: Bogen „Storm over Skagerrak“.

Pens. major Kjeld V. Willumsen

Pens. seniorsergent, J. Tingbo

Sætter man det op i skemaform, lød de tekniske data i 1965, henholdsvis 2000 således:

Sikorsky S-61A-1 og -5 1965		Sikorsky S-61A-1 og -5 2000	
Type	Redningshelikopter	Type	v
Fabrik	Sikorsky Aircraft, Stratford, Conn. USA	Fabrik	v
Motorer	2 General Electric T58-GE-8B turbinmotorer på hver 1250 hk.	Motorer	2 general Electric T58-GE-8F turbinmotorer på hver 1400 (shaft) hk.
Max. flyvehastighed	266 km/t.	Max. flyvehastighed	v
Marchhastighed	203 km/t.	Marchhastighed	v
Tophøjde	4.480 m.	Tophøjde	v
Vægt tom	5.000 kg.	Vægt tom	5.680 kg.
Max. vægt	9.300 kg.	Max. vægt	8.845 kg.
Bevæbning	Ingen	Bevæbning	v
Rotordiameter	18,90 m.	Rotordiameter	v
Længde	16,69 m.	Længde	v
Højde	4,72 m.	Højde	v
Besætning	Fem	Besætning	v
Brugende enhed.	Eskadrille 722	Brugende enhed.	v

v = ingen ændringer

Call sign	Halenummer	Funktion om bord	Grad	Navn
Trepan 01	U-279	Fartøjschef	kaptajn	K.V. Willumsen
		2. pilot	flyverløjtnant	H.O. Stolle
		1. tekniker	seniorsergent	V. Poulsen
		2. tekniker	oversergent	B. Rasmussen
		Radiotelegrafist	seniorsergent	H. Christiansen
Trepan 02	U-278	Fartøjschef	kaptajn	L. Brandt Olsen
		2. pilot	flyverløjtnant	E.B. Jensen
		1. tekniker	overfærnik	G.K. Jensen
		2. tekniker	oversergent	P. Svendsen
		Telegrafist	seniorsergent	E.D. Rasmussen
Trepan 04	U-240	Fartøjschef	flyverløjtnant	J.H. Sørensen
		2. pilot	kaptajn	J.K. Stenner
		1. tekniker	seniorsergent	B. Lyngbye
		2. tekniker	oversergent	K. Klintebæk
		Telegrafist	seniorsergent	K. Nielsen
Trepan 06	U-280	Fartøjschef	kaptajn	O. Andersen
		2. pilot	flyverløjtnant	M. Brostrøm
		1. tekniker	seniorsergent	O. Schlage
		2. tekniker	seniorsergent	F.V. Jensen
		Trepan 07	U-276	Fartøjschef
		2. pilot	flyverløjtnant	S.E.W. Larsen
		1. tekniker	overfærnik	P.B.Ø. Andersen
		2. tekniker	seniorsergent	C.J. Rasmussen
		Telegrafist	fenrik	K. Grenaae
Trepan 05	Catalina	Fartøjschef	kaptajn	P. Kragh
		2. pilot	flyverløjtnant	F.Aa.I. Dahl
		navigator	kaptajn	J.H. Nielsen
		1. tekniker	seniorsergent	J. Tingbo
		2. tekniker	overfærnik	S. Winter
		Telegrafist	seniorsergent	P. Damsgaard

Eskadrille 543

Forlægning i buldrende mørke

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Medens solen fandt vej ned mod horisonten havde personellet ved eskadrille 543 susende travlt. De var til „eksamen“, Operational Evaluation, med udgangspunkt på Skive Kaserne. SAMVOC'ens, kommandocentral, havde fast bund under fødderne inde på kasernen, medens de skydende enheder befandt sig ude i kasernens lyngklædte arealer syd for Skive by. Da vi ankom, havde et angreb efterladt et antal sårede i eskadrillens Site (område).

Skiye den 11. april 2000. Vi når lige frem til det lille interimistiske infirmeri, hvor overlæge og kaptajn af reserven Søren Rasmussen hersker. Det der herskede lige på det tidspunkt var organiseret kaos. Ambulancen kom kørende ind med sårede ude fra eskadrille 543's Site. Fire - fem sårede sad op, og to lå på bårer. Dørene blev flået op, de sidende måtte selv gå ud medens bårerne blev løftet ud af ambulancen og båret ind i det oppustelige telt, der gav husly til infirmeriet. Søren Rasmussen kiggede på de to, og udpegede den sårede han ville behandle først. Der blev lagt drop i armen. Ved forenden var en anden sygepas-



Th. er kaptajn og læge Søren Rasmussen i færd med at intubere den sårede. Tv. er en sygepasser i færd med at lægge drop ind i den såredes venstre arm. Det var en hård dag at være figurant.

ser i færd med at klippe et bukseben op. „Vi skal lige intubere dig“ lød beskeden til den sårede. „Det vil sige, at du får et rør lagt ned i halsen“. Den sårede så efterhånden lidt betænkelig ud, og lignede spørgsmålet: „Hvad bliver det næste?“. De hollandske evaluatorene havde nok at gøre med at følge med i behandlingen.

„Infirmeriet“ var ikke stort. Chefen for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant J. Due forklarede dets lidenhed med, at flyvevåbnet ganske enkelt kun havde et helt infirmeri, og at det stod i Grazzanise i Italien.

På fast bund

Normalt finder man SAMWOC (Surface to Air Missile Wing Operation Centre) (Jord-til-luft missilernes Krigsoperationscenter) et eller andet

sted i terrænet, hvor der ikke er fast bund. Denne gang holdt SAMWOC'en til inde på betonen mellem garagerne på Skive kaserne. Herinde var travlheden mere beskedent. Bortset fra man havde travlt med at rapportere om sårede og faldne. Alligevel lurede der et eller andet i baggrunden. En lang kolonne af tunge lastbiler var på vej ud af SAMWOC'ens område, da vi kørte ind.

Ud til eskadrillen

Øvelsesområdet syd for Skive er stort, meget stort. Ad støvede grusveje fandt vi frem til eskadrille 543's Site. Her herskede relativ ro. Nogle telte var blevet brudt ned, man havde fået et varsel om at skulle flytte til en anden Site.

Det havde hidtil været en skrap omgang med mange ubehagelige

Solen er ved at gå ned over heden syd for Skive.

Ordren til at forlægge Eskadrille 543 til Karup-området har lige lydt, og personellet er ved at „flå“ søgeradarens antenne fra hinanden for hurtigst muligt at komme væk.

incidents, det finere ord for hændelser. En enkelt chauffør havde meddelt, at når det kom til en flytning af eskadrillen, så var han ikke i stand til at „føre automobil på betryggende vis“. En anden blev udpeget. Vi kiggede lidt på folks ansigter, mange så trætte ud, meget trætte. Solen var på vej ned mod horisonten og klokken nærmere sig det magiske tidspunkt, 20.

Fart på

Klokken 20 kom ordren til at forlægge til et område nordvest for Flyvestation Karup. Antennerne stoppede øjeblikkeligt. I det tiltagende tusmørke drø-nede folk af sted for at lukke eskadrillen ned. Søgeradarens antenne blev skilt i småstykker på ingen tid. Kabler blev rullet sammen med lynets hast.

Klokken 20.15 lød der skud fra den sydlige del af Siten. Et angreb var blevet sat ind mod eskadrillen.



Udrykningsstyrken for af sted i sine to Landrovere, ud for at stoppe den angribende fjende. Andre kom løbende til. Ude ved antenner og køretøjer gik personellet i dækning. Vi hørte et enkelt „Satans også!“, det

kom fra hjertet. Nu ville man blive forsinket. Skyggerne, der bevægede sig rundt, evaluatorene, havde øjnene med overalt. Efter et stykke tid stilnede skydningen af, for så at blusse op igen. Et par hundeførere kom farende med deres hunde for at hjælpe til i modangrebet. Dette synes at have haft succes, og den første krigsfange blev ført over mod chefens, kaptajn D. Nielsen karosse.

Så snart angrebet var nedkæmpet fortsatte nedlukningen af eskadrillen. Snart begyndte de første lastvogne at køre ud af Siten med generatorer, launchere (afskydningsramper) eller almindelige anhængere på slæb. I vest glødede himlen rødt. Lastbilerne kørte frem til deres

afmærkede plads i kolonnen og personellet hoppede ud for at sikre den mod eventuelle angreb.

Den respons, der blev udvist på angrebet, blev eskadrillens akilleshæl. Evaluatorene var ikke tilfreds



En blitz forslår ikke meget i det store mørke på Karup Hede, men man får dog en fornemmelse af, at der gemmer sig en lang kolonne ude i mørket.

Flygvapnet

Det svenske flygvapnet under kraftig omstrukturering

med den måde eskadrillen som helhed reagerede i det der hedder Survival to Operate- (Aktioner taget for at overleve)- området. Ved den endelige karaktergivning, røg man under bundlinien i karakter, hvilket på jævnt dansk betyder: Om igen, på et senere tidspunkt.

Ind i Siten i mørke

De omkring 70 køretøjer bevægende sig af de vestjyske landeveje mod Flyvestation Karup. Klokkeren var 22.15, da de første køretøjer kørte ind på den gamle tyske rullebane ved feltskydebanen på Flyvestation Karup.

Da alle køretøjerne var samlet, kørte man af en simpel jordvej ind i det område, der allerede om eftermiddagen var blevet recognosceret, som eskadrillens nye Site. Placeringen af hvert enkelt køretøj, antenne, launcher, generator med mere var markeret med en pind, en seddel og en Nefa-lygte.

Det var et fantastisk syn at stå i mørket og se, hvorledes de mange køretøjer langsomt rullede ind på plads. De røde baglygter afslørede noget det lignede en halvkreds. Efterhånden som køretøjerne kom på plads slukkede lysene, og heden blev gen „Mørk og alvorstor“.

Godt og skidt

Om fredagen var det „Sandhedens time“, også for Eskadrille 543. Denne gang måtte man konstatere karakterer både top, på det jævne, og som allerede nævnt i bund. Ingen var stolte af at være dumpet i en enkelt disciplin, men det bliver med garanti bedre næste gang.



Chefen for Krigsflygskolan på F10 (Flyvestation) Ängelholm, överstelöjtnant Lennart Rasmussons bekymringer for Krigsflygskolans fremtid (se FLYNYT nr. 1/2000) synes at have sat sig spor i Riksdagens beslutning om at flytte skolen til Uppsala. Her et kig ned af skolens Flight Line, med Hallandsåsen i baggrunden. (Foto s-n).

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 30 marts 2000 vedtog den svenske Riksdag regeringens forslag til forsvarsforlig. For flygvapnets vedkommende betød det, at JAS 37 fordeles på otte Divisioner (eskadriller) på fire Flygflottiljer (flyvestationer). Riksdagsbeslutningen indeholdt også startskuddet til store forandringer i flygvapnet.

Nedlæggelser

Nedlæggelsen af F10 (flyvestation) Ängelholm i Skåne blev godkendt. Det betyder, at for flyvestationens to divisioner, som er under uddannelse, skal uddannelsen være afsluttet se

nest den 31. december år 2002.

Krigsflygskolan, som også er baseret på Ängelholm, var ifølge forslaget tænkt flyttet til F16 Uppsala nord for Stockholm. Den beslutning står stadig åben og skal behandles senere. Man ved heller ikke, hvor den taktiske uddannelse af piloter skal finde sted i fremtiden. Lige nu sker det ved F16's femte division.

Jaktviggen tidligere ud

Ved Upplands flygflottilje på F16, skal JA 37 Jaktviggen udfases et år tidligere, end det fremgik af forslaget.

F16 er på listen over flyvestationer, som fortsat skal bestå. Fra den 1. juli i år overføres de enheder som fortsat findes indenfor den enhed der hedder Flygvapnets Uppsalaskolor på



JAS39 Gripen, Sveriges, og verdens første 4. generations jetkampfly, som er en vigtig brik i omstruktureringen af det svenske flygvapnet. (Foto Saab).

F20 til F16. I organisationen indgår Flygbefälsskolan (officersskolen) og Stridslednings- og luftbevaknings-skolan (kontrol- og varslings-skolen).

F 21 får en Gripeneskadrille

Beslutningen i Riksdagen indebærer også store ændringer i den allerede iværksatte implementering af JAS 39 Gripen til de forskellige eskadriller.

I det tidligere forsvarsforlig var det planlagt, at F16, som den tredje flyvestation, skulle have Gripen fly efter F7 i Såternäs og F10 Ängelholm. Her var omskolingen begyndt allerede i efteråret 1999. Nu bliver det i stedet F21 Luleå, som får erstattet sine Viggeneskadriller med JAS 39 Gripen. Omskolingen af teknikerne begynder senere i år. Det forventes, at ordinær operativ drift med Gripen ved F21 er i gang i 2002.

Recognosceringseskadrillen ved F21 er planlagt til at flyve videre med sine

AJSF/AJSH 37 Viggen til og med år 2003.

Den ene eskadrille på F4 Frösön forventes at begynde ombevæbningen til Gripen i 2002. Samme år skal Gripen overføres fra F10 til F17 i Ronneby. Dermed har samtlige fire flyvestationer, som skal bevæbnes med Gripen påbegyndt denne proces, som skal være gennemført i 2004.

Arbejdet med at udarbejde de detaljerede planer for hele omstrukturen er i fuld gang. Forskellige omstændigheder i planlægningsarbejdet har gjort, at flyvevirksomheden ved F16 skal slutte et år tidligere end beregnet.

Flyvertaktisk Kommando

Også i ledelsen af det svenske flyevåben bliver der omstruktureret. Det nuværende Flygvapencentrum og de tre flygkommandoer bliver nedlagt, men indgår for en stor dels vedkom-

mende i det nyoprettede Flygtaktiska kommandot (FTK), som kommer til at indgå i den nye Operativa insatsledningen, forkortet OPIL.

De tre værns taktiske kommandoer bliver installeret i de nuværende tre forsvarsgrencentra: Arméns (Hærens) taktiska kommando (ATK) i Enköping og marinens tilsvarende (MTK) i Berga. Samlingen af OPIL skal være tilendebragt senest den 31. december 2001.

Den endelige placering af OPIL er endnu ikke fastlagt. Derimod skal der rent operative del af OPIL begynde sin virksomhed den 20. juni i år, placeret i bygningskomplekset Tre Vaper i Stockholm.

Kilde: FLYGvapen nytt

Hercules

25 år med Luftens barmhjertige Samaritan

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Danmark købte i 1974 tre C-130H Hercules transportfly. Flyet har siden tjent det danske flyvevåben, Eskadrille 721 vel. Flyet og dets besætninger har været med til at sætte flyvevåbnet på landkortet i befolkningens bevidsthed, hver gang et område i verden har haft brug for, at der blev fløjet nødhjælp ind.

„It takes a Hercules to replace a Hercules“, eller på dansk: „Der skal en Hercules til at erstatte en Hercules“. Et solidt slogan fremsat af flyfabrikken Lockheed Martin, Marietta, Georgia, USA. Dette er ikke noget reklameblad for Lockheed Martin, men det danske flyvevåben er for tiden inde i overvejelser om at købe nye transportfly, måske nogen har hørt udtrykket. Indtil nu har andre flyvevåbner, så som RAF, USAF og RAAF (Royal Australian Air Force) allerede fulgt Lockheed Martins slogan, og flere andre er på vej, blandt andet Norge.

Tilbage i 1951, var der ingen, der troede på, at det grimme skrummel af et transportfly med gasturbine-motorer og propeller, der var blevet frembragt af „Skunk Works“ (Stinkdyrsværkstedet), øgenavn for udviklingsafdelingen i Georgia, nogen-sinde skulle blive til andet end tegninger. Flyets udseende var, som det beskrives: „De aerodynamiske konturer var tykke, og næsen var stump og



YC-130 under start på en ukendt flyvestation i USA engang i 1954. Bemærk den afstumpede næse, som efter flydesigneren Kelly Johnsons mening gav flyet et „ondskabsfuldt truende udseende“. Den opfattelse har verden længe forladt efter at flyet fik en radome bygget på næsen. (Foto Lockheed)

uformelig, hvilket gav flyet et ondskabsfuldt truende udseende“. Da tegningerne i 1951 blev afleveret af Lockheeds tegnstue som det foreløbige forslag, blev selv Kelly Johnson, Lockheeds geniale flykonstruktør, betænkelig. Han var bestemt ikke glad for flyets ydre form, og nægtede at underskrive forslaget til US Air Force. Alligevel besluttede Lockheeds vicedirektør, Hall Hibbard, at sende forslaget af sted.

Året efter i september 1952 fik Lockheed en kontrakt på at bygge de første 461 C-130A. Efter A, er der fulgt et utal af nye versioner.

På trods af modstanden, brød begejstringen alligevel igennem, da det i midten af august 1954 rygtedes i Burbank, California, at "Bæstet" skulle ud på sin jomfruflyvning.

Flyet var dengang det produkt, der skulle imødekomme de krav, der var stillet af US Air Force Tactical Air Command.

Ingen drømte dengang om, at C-130 i dens mange versioner ved år-

tusindskiftet ville være fremstillet og solgt i omkring 2300 eksemplarer, heraf mere end 120 i L-100 versionen, som er den civile udgave af C-130 Hercules. Den grimme ælling var blevet til den smukke svane, frit efter H.C. Andersen.

Ingen rummel og dog

I oktober 1973 kunne man i nærværende blad læse, at flyvevåbnet havde bestilt tre stk. C-130H Hercules hos firmaet Lockheed Corp. i USA, og at flyene skulle erstatte de hidtil anvendte C-54 Skymasters. Ret smigrende for Skymasteren, da disse til sammen kunne laste 17.700 kg, medens de tre nye C-130 kunne laste til sammen 60.000 kg., og flytte godset 4.000 km.

Dengang i 1973 var der meget stille omkring anskaffelsen af C-130H. Året efter gik bølgerne til gengæld højt omkring "Århundredes Våbenhandel", nemlig købet af F-16A og B, Fighting Falcon. Da C-



Danish Air Force B-678 fotograferet under en „Touch and Go“ på Flyvestation Vandel i begyndelsen af maj måned 1975. Der gik ikke mange dage før alle danske flyvestationer havde set det nye transportfly, der skulle omskoles besætninger, hvilket gav rig lejlighed til at komme rundt og „vise sig frem“.

130H nu står overfor en eventuel udskiftning, er der igen blevet røre om dette, på et grundlag, der synes uforståelig.

Uddannelse af besætningerne

St. Bededag, den 25. april 1975, landede de to første C-130H Hercules på Flyvestation Værløse med major J.L.L. Bertelsen og kaptajn P.E. Andersen som fartøjschefer.

Forud var gået mange forberedelser. Man køber ikke bare et nyt fly, og sender en besætning af sted for at hente det i USA, som om der var tale om en ny lastvogn til firmaet. Først måtte besætningerne igennem et tre måneders intensivt kursus på Little Rock Air Force Base, Arkansas, USA. Kurset omfattede både teori og simulatortræning. Herefter fulgte "rigtige" flyvninger med C-130H, hvor besætningerne blev checket ud på typen.

Næste runde omfattede taktiske flyvninger, herunder formationsflyvning, øvelse i airdrop (nedkastning fra luften) af gods og personel, både ved dag og ved nat, samt øvelser i start og landing fra korte baner, og alt det andet man skal kunne, før

man kan accepteres som en kapabel besætning.

Acceptance flyvninger

Fra Little Rock gik turen videre til fabrikken i Atlanta, Georgia, hvor man igen måtte deltage i et par dages teorikursus, inden man kunne begynde at flyve med de fly, der var blevet bygget til Danmark. Det er her værd at bemærke, at det var første gang i historien, at Eskadrille 721 fik helt nye fly, hvor man ellers tidligere måtte tage til takke med brugte.

Man gik så i gang med acceptance-flyvningerne, hvor fabrikken præsenterede de nye fly for deres danske besætninger. Deres opgave var så at kontrollere, om flyene opfyldte de specifikationer, der var indeholdt i kontrakten. Ansvar for dette hvilede tungt på major Bertelsens skuldre, som var Flyvematerielkommandoens (FMK) repræsentant i denne sammenhæng. Han konstaterede enkelte ting, der skulle rettes. Det blev de, og danskerne overtog de to fly.

Hjem til Danmark

Efter at have fløjet et par ture i flyet,

hvor besætningerne gjorde sig fortrolig med instrumenteringen og flyveevnerne, startede hjemflyvningen torsdag den 24. april om formiddagen.

Major Bertelsen fløj fra Atlanta til Sønder Strømfjord på Grønland, hvor han foretog den første landing indenfor Kongeriget Danmark. Én af grundene til at flyve over Grønland var, blandt andet, at efterkontrollere instrumentvisning og navigationsmuligheder i arktiske egne. Alle vidste jo, at Grønland ville blive et hovedoperationsområde for de nye C-130H Hercules.

Kaptajn Andersen og hans besætning fløj via, Goose Bay, Canada, hjem til Flyvestation Værløse. Turen skulle i "No Wind" (vindstille) tage otte timer og 20 minutter. Hjulpet af en "Tailwind" (medvind) hele vejen hjem, tog turen kun syv timer og 15 minutter. Begge fly ankom fredag eftermiddag, og blev den 30. april 1975 officielt overdraget til Eskadrille 721.

25 begivenhedsrige år

I de forløbne 25 år har C-130H Hercules tjent flyvevåbnet godt. Det har slæbt titusindvis af tons gods til

Halenummer B-679 på Thule Air Force Base, hvor den af fotografen blev brugt til at danne ramme om udsigten over Thule Bay og en amerikansk kollega fra New York National Guard under landing.



Grønland. Det har fløjet lige så mange tons brændstof fra Thule til Station Nord under de årlige „Brilliant Ice“ operationer. Tusindvis af personer har stiftet bekendtskab med de absolut ukomfortable forhold for passagerer i en C-130H. Hvis man nøjes med at kalde det: ”En rustik form for flytransport”, har man ikke overdrevet. De mange flyvninger mellem de danske flyvestationer, påkalder sig sjældent interesse udenfor en snæver kreds. Her transporteres, gods, passagerer, deltagere i STUD LUFT, flyvevåbnets „private“ hvervekampagne og meget andet.

Gang på gang har C-130H og deres besætninger fra Eskadrille 721 været på forsiderne af aviserne og i TV. Det sker, hver gang et land kommer i nød, og eskadrillen flyver nødhjælpsforsyninger til én eller anden fjern destination. Ikke uventet

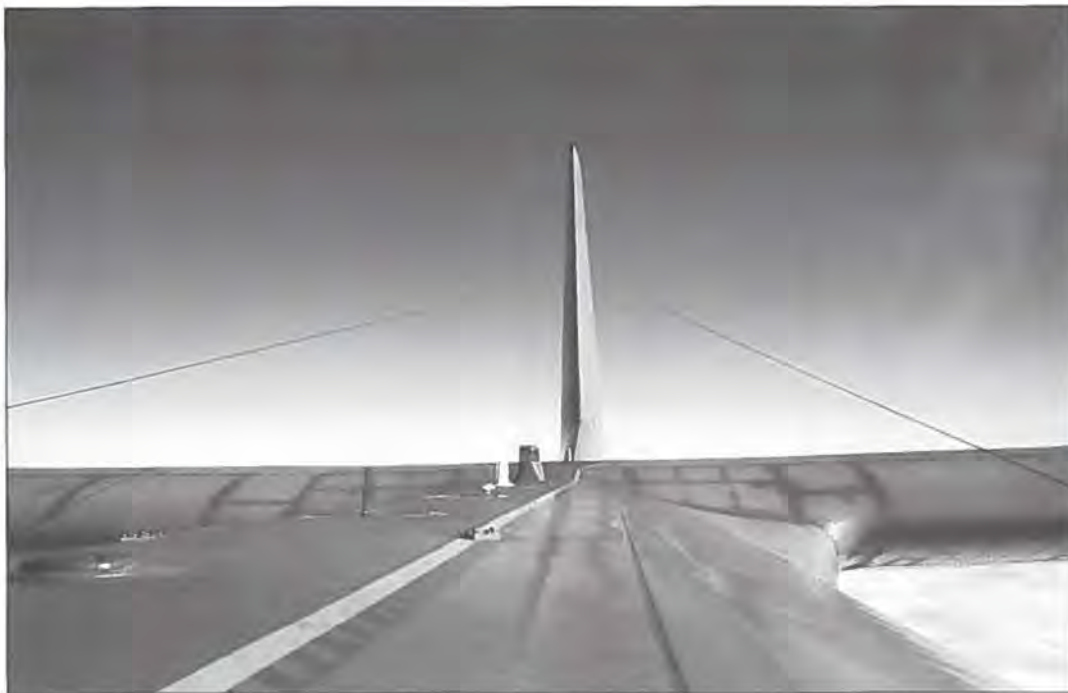
har flere journalister kaldt C-130 Hercules for ”Luftens barmhjertige Samaritan”.

Det sker også, når man henter danske soldater hjem fra Balkan, efter endt tjeneste. Eller hvis en soldat er blevet syg og skal hjem til behandling. I særlige tilfælde bliver MEDEVAC containeren og en ambulance kørt ind i C-30'eren. Nu er C-130H Hercules pludselig blevet et flyvende „hospital“, hvor selv meget

syge patienter kan transporteres liggende, med læger og sygeplejersker til at tage sig af dem. MEDEVAC Medical Evacuation (Sygetransport) containeren er udviklet i et samarbejde mellem Infirmeriet på Flyvestation Værløse, hvor overlæge, major Steffen Lyduch, fik ideen. Ingeniør Ole Nicalaisen, FMK's Transportflysektion fortæller, at containeren blev til i et tæt samarbejde mellem de to enheder.



Nærmest et standardbillede, når talen falder på C-130H. Al interesse koncentrerer sig om flyets agterende. Sådan var det også, da der blev læsset kiks, telte og tæpper om bord på Flyvestation Skrydstrup den 8. april 1999.



Når C-130H Hercules flyver til områder, der må karakteriseres som mindre fredelige, er plexiglasboblen over cockpittet monteret, så der kan holdes udkig efter „flyvende objekter“, der ikke vil flyet det vel. Her har fotografen fanget C-130 brede ryg, i 23.000 fods højde over Albanien.

Mange timer i luften

Ole Nicolaisen fortæller, at de tre fly den 1. marts i år til sammen har fløjet 41.254 timer, fordelt således: Halenummer B-678 (modtaget 25. april 1975), havde fløjet 13.010 timer. B-679 (modtaget 25. april 1975) 13.768 timer, og endelig havde B-680 (modtaget 18. juli 1975) 14.476 timer. Vi ville vide, hvorfor B-680 havde logget så mange flere flyvetimer. "Det er fordi", forklarede Nicolaisen, "at 680 ikke som de to andre har gennemgået AUP (Avionic Update Project) (Installation af nyt "glascockpit"). I stedet har den fløjet de timer, de to andre skulle have klaret". "Skal 680 ikke have nyt glascockpit?" "Det ved vi ikke bestemt endnu, hvis beslutningen bliver, at flyene skal erstattes med fire nye C-130J, så bliver det ikke til noget". Nicolaisen siger om det at skifte flyene ud, at man kan gøre to ting; enten flyve med dem, til de ikke kan mere, eller skifte dem ud, når vedligeholdelsesproblemerne begynder at komme på grund af levealderen.

Der har allerede været købere til de danske fly, og de har alle været imponerede over vedligeholdelsesgraden.

Mans defeat

At flyve med C-130H Hercules er set ud fra en passagers synspunkt noget

ganske særligt. Mange har givet udtryk for, at ser et fly godt ud, så flyver det også godt. C-130H er måske ikke noget smukt fly, men det indgyder ved sin størrelse og konstruktion (højvinget monoplan) tillid. Det styrker også tilliden at se „smeden“, læs flymekanikeren, checke flyveren grundigt igennem inden starten, fulgt op at pilotens walk around (gåtur rundt om flyet) for at se efter, at alt er i orden. Ingen åbne lemme, glemte sikringspinde og lignende ubehageligt.

Så er der det med komforten, som er en rustik sag. Skal man ud at flyve langt med en C-130H er forfatteren af en pilot i Eskadrille 721 blevet belært om, at tre ting skal være på plads. Man skal: Have god tid, mange dollars og en stor madpakke, så kan der ikke ske noget, man ikke kan klare.

Flyvningerne kan være meget forskellige. Måske er der masser af gods om bord, så man må sno benene ned igennem nettene over lasten før man kan anbringe den nederste del af ryggen i det ubekvemme, til tider kolde sæde. Måske er man så heldig, at paletten med VIP-sæderne er kørt ind i flyet, i så fald er flyvningen det rene svir. Og så er der endda toilet på paletten. Måske er man den eneste passager på en hjemflyvning fra Tyrkiet. I så fald kan man få sig en lur i loadmasterens sæde, eller gå

sig en tur rundt i det store lastrum. Men kan, når man er nået så langt, kigge lidt ned på Europa, eller man kan snige sig op i cockpittet og se lidt ud på skyerne. En ganske dejlig flyvetur. Måske er man så uheldig, at det er den dag, hvor der er "plads" til 92 passagerer. Så er kunsten at kunne "flette ben" med genboen overfor uden at komme til at genere ham/hende alt for meget. Er man født med lange ben er det lidt af en lidelse. Måske er man så uheldig, at man efter den sjette flyvetime bliver overfaldet af en voldsom trang til at "træde af på naturens vegne". Det er her, at store mænd kan få det svært. På skottet sidder et, i godt og vel tekopstørrelse (engelsk udgave) urinal. Låget løftes forsigtigt med venstre hånds to fingre. Her er det så at begrebet "Mans defeat" opstår. Det viser sig nemlig, at langt de fleste skal meget tættere på "tekoppen" end de selv gik og troede. Den slags er et slag for en mands selvtillid.

Endelig er der larmen fra de fire Allison turboprop motorer. Man kan tydeligt høre de fire gange 4.050 heste, der tramper løs i deres gondoler ude på vingerne. Enhver form for almindelig samtale er udelukket. Skal man meddele sig til sidemanden, så prikker man ham/hende på skulderen. Han/hun piller øreproppen ud, og meddelelsen råbes ind i hans/hendes øre. Svaret er enten et



Halenummer B-680, tv. i Tiranas lille overstressedede lufthavn den 8. april 1999. En amerikansk kollega er ved at parkere under produktion af en mægtig støvsky. For C-130'erne og deres besætninger er temperaturforskelle på omkring 80° C., produceret af naturen selv, ikke noget uhørt.

nik, eller en rysten på hovedet. Samtale slut.

Hvis læseren har fulgt med hertil, og har fået det indtryk, at forfatteren ikke bryder sig om at flyve C-130H Hercules, er det en ganske forfejlet opfattelse. Eskadrille 721 er det foretrukne luftfartsselskab, og C-130H er en dejlig flyvemaskine, tro det eller lad være!

Én og anden læser kunne måske lide at vide lidt mere og transportvidunderets data, så de følger her:

Kilder:

**HERK: Hero of the Skies, af Joseph Earl Dabney
Flyvestation Vandels
tjenestestedsblad: GULDØKSEN
nr. 6/1975
Flyvematerielkommandoens
Transportflysektion.**

Lockheed C-130 Hercules	
Type	Transportfly
Fabrik	Lockheed Aircraft Corp., Marietta, Georgia, USA.
Motorer	4 stk. Allison T56-A-7A turboprops á 4.050 shp.
Max. flyvehastighed	618 km/t.
Marchhastighed	547 km/t.
Tophøjde	7.000 m.
Vægt tom	33.063 kg.
Vægt max.	70.310 kg.
Bevæbning	Ingen.
Spændvidde	40,41 m.
Længde	29,78 m.
Højde	11,66 m.
Besætning	5. Fartøjschef, 2. pilot, navigatør, maskinist, loadmaster.

Flyvevåbnets første kvindelige oberstløjtnant udnævnt



Oberstløjtnant Lone Træholt, der den 27. marts blev dansk forsvars første kvindelige oberstløjtnant. (Foto Leif Ernst, Forsvarskommandoen)

**Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Leif Ernst, Forsvars-
kommandoen**

Midt i debatten om, hvorvidt kvinder kan eller vil gøre sig gældende på chefter, så må flyvevåbnet notere sig, at uden alt for megen snak, så sker det.

Mandag den 27. marts blev Lone Træholt udnævnt til oberstløjtnant i Flyvevåbnet, og dermed indtræder i det man i forsvaret

kalder for „chefgruppen“. Det er næsten 30 år siden de første kvindelige sergenter blev udnævnt på det nu nedlagte Flyvestation Avnø.

Lone Træholt er født den 15. juli 1958 i Løkken. Hun er gift og mor til en dreng på 13 år. Hun indledte sin karriere i flyvevåbnet på Flyvestation Avnø i 1978. Året efter indtrådte hun på Flyvevåbnets Officersskole i Jonstrup. Efter udnævnelse til premierløjtnant gjorde hun tjeneste ved Kontrol- og Varslingsgruppen som „Fighter Allocator“. I 1986 gennemgik hun stabsuddannelsen på Forsvarsakademiet, og blev udnævnt til kaptajn.

Fra 1987 til 1992 gjorde hun tjeneste ved Nato Air Station Geilenkirchen i Tyskland, hvor hun var besætningsmedlem på Nato's

AWACS-fly, en flyvende radarstation. Hjemme i Danmark igen, blev det til tjeneste ved Eskadrille 602 ved Flyvestation Skrydstrup. Ikke længe, for samme år gik turen igen til Forsvarsakademiet, for at gennemgå en videregående militær akademisk uddannelse, som sluttede med, at hun blev udnævnt til major.

De følgende tre år gjorde Lone Træholt tjeneste i Forsvarskommandoen. Herefter blev det til to års tjeneste ved Nato's hovedkvarter i Finderup. De seneste to år har hun arbejdet som „militær rådgiver“ ved Nato's hovedkvarter på Flyvestation Karup.

Mandag den 27. marts var det en kendsgerning, hun trådte som den første kvinde i landet ind i forsvarets „chefgruppe“, og det som chef for Forsvarskommandoens Operationssektion, den sektion, hvor hun tidligere har arbejdet som sagsbehandler.

Vi talte med Lone Træholt. Hun virkede uberørt af al virakken omkring hendes udnævnelse og sagde blandt andet. „Jeg ved ikke, hvad der skal til for at kvinder kan blive chefer. Jeg er mig selv, og det synes at have været godt nok for flyvevåbnet. De der har ansat mig vidste hvad jeg stod for, og derfor også, hvad de fik“.

Eurofighter



Det spanske udviklingsfly DA6 (Development Aircraft nr. 6.) her fotograferet i luften over Spanien. (Foto Eurofighter GmbH).

Eurofighter testes i specialhangar

Udviklingen af et moderne jagerfly er en kompliceret affære. Når flyet er konstrueret, skal det undersøges, om det nu også kan klare at operere under meget forskellige klimatiske forhold. Det kan være arktisk kulde i den ene ende af skalaen til fugtig tropisk varme i den anden.

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

Den spanske flyfabrik CASA, der er med i udviklingen af den nye fjerde generations jager Eurofighter, har haft sit fly DA6 (Development Aircraft) (udviklingsfly nr. 6) til test hos DERA (Defence Evaluation and Research Agency (Forsvarets evaluerings- og undersøgelsesagentur) på Boscome Down. Flyet skulle gennemgå forskellige prøver i DERA's prøvehangar, som er unik i Europa. Det er det eneste sted, hvor man kan tage et helt fly ind ad gangen til test. I prøvehangaren kan der skabes forhold, der er så nær virkeligheden som

muligt. Mulighederne inkluderer test af motorer, hjælpemotorer og alle primære elektriske og elektroniske systemer.

En af syv

DASA's DA6 er et af de syv fly i udviklingsflåden. Det skal have testet sin operative ydeevne under ekstreme temperatur- og fugtighedsforhold. Et af de mest interessante faciliteter er „Solar Array“-udstyret, som efterligner effekten af direkte sollys på flyets overflader.

Overisning af et fly kan udvikle sig til en katastrofe. I DERA's vindtunnel kan man efterligne naturens egen måde at skabe de forhold, der giver

overisning på fly. En sikker måde at afprøve, hvorledes flyet vil reagere, inden det så at sige: „Kommer ud i virkeligheden“, hvor en fejl i afisningssystemet hurtigt kan udvikle sig til en katastrofe. Den „virkelighed“, der skabes i tunnelen er en vindhastighed på 200 knob (365 km/t), hvor vand og flydende oxygen bliver blæst ind i luftstrømmen og skaber de rette overisningsforhold.

Piloterne med

Nu er det ikke bare flyet, der skal testes. Piloterne fra de fire nationer vil på skift, iført komplet flyveudrustning, skulle sidde i flyet og arbejde med ved prøverne. Det sker med henblik på, at lægerne kan evaluere hvilken indflydelse testene på flyet har på den menneskelige krop.

Brugen af hi-tech faciliteterne på Boscome Down er en del af den multinationale vinkel på, at anvende de bedste faciliteter som er til rådighed for de fire lande, der sammen fremstiller Eurofighter.

Kilde RAF NEWS

Åbent Hus på Fly den



Åbent Hus på Skrydstrup byder efter al sandsynlighed på et gensyn med F-104 Starfighter - fra Flyvestation Grazzanise i Italien.



Hærens Flyvetjeneste vil være på plads både med AS550C2, Fenec, i forgrunden af billedet og H-500. Sikorsky S-61 Sea King fra Eskadrille 722, Redningseskadrillen, i baggrunden, kommer også



Hvad ville en flyveudstilling være uden en C-130 Hercules. Her er flyet fotograferet på Flyvestation Bandirma i Tyrkiet.



USAF's Boeing C-17 Globemaster III vil efter alt sanc

Jubilæumsudgaven af flyvevåbnets af Åbent Hus er ved at tage form. Når flyveprogrammet begynder den 18. juni 2000 vil Hendes Majestæt Dronning Margrethe den 2. og Hans Kongelige højhed Prins Henrik være ankommet til Flyvestation Skrydstrup.

Operationsofficeren ved Flyvestation Skrydstrup major K. Thomsen (TOM) fortæller, at man nu sikkert regner med at USAF's aerobatic team „Thunderbirds“ kommer og giver opvisning. Deres følgefly en C-17 Globemaster III forventes på Static Display, det vil være første gang dette imponerende fly kan ses på Skrydstrup. I den mellemtid, der vil være mellem den 18. juni og den 18. september, vil der være mange andre interessante fly, men ikke mindre interessante end,



United States Air Force kommer med en F-15 Eagle. Det er fantastisk. Dets operative formåen vedrørende navigati

ation Skrydstrup uni



e på Static Display, et imponerende transportfly.

evåbnets Flyveskole give opvisning med "Blue", et fireskibs aerobatic team, der er T-17. Hvad der kan flyve indenfor dansk forsvar kommer til stede. Fra T-17 over Fennec, C-130 Hercules til Lynx. To svensk indregistrerede jagerter vil kalde minder frem hos mange. Kunne blive ved. Men kom selv og få en herlig dag på Flyvestation Skrydstrup, portene åbnes kl. 7 om morgenen.



mne jagerfly i operativ tjeneste. Flyets finisher og sofistikerede våben er de fleste fly overlegent.



Dansk Veteranflysamling kommer med omkring 10 fly, med vægten lagt på KZ-flyene, alle fremstillet i Danmark. Billedet viser KZ I. I baggrunden en Ellehammers første fly fra 1906



Der bliver mulighed for et gensyn med Hawker Hunter Mk. 51. Fra Sverige kommer halenummerene 34032 (E) og 34054 (F), billedet, på besøg. De skal dog videre til Sätenäs, hvor der samme dag er et stort Airshow.



Det forventes at Tyskland kommer med en Mig 29, Fulcrum, som til daglig flyver fra Flyvestation Lage.



Helikopterfabrikken GKN Westland udstiller sin nye mellemtonge helikopter EH101. Her fotograferet under en demonstration på Flyvestation Karup sidste år.

Tekst og billeder: s-n

Flyvestation Karup

Besøg fra tulipanlandet



En af eskadrille 322's F-16 på vej ud til start på det der hedder „Familiarization Flight“, tilvænningsflyvning, over dansk område. Den fredag varede flyvningen indtil klokken 22.

Verden har forandret sig. De opgaver jetkampfly skal udføre er stadig de samme, men øvelsesscenariet er et ganske andet. Før var det den totale krigsførelse, der var grundlaget, nu er det lokale etniske konflikter der danner baggrunden. Sådan var det også for hollænderne da de deployerede til Flyvestation Karup for at gennemføre øvelsen ”Tulip Mermaid”.

Tekst og billeder
seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Karup den 7. april 2000. Ude i det nordvestlige eskadrilleområde havde personallet fra den hollandske Eskadrille 322 travlt med at forberede den kom-

mende øvelse og OPEVAL (Operational Evaluation), eller test på eskadrillens evne til at operere, vel og mærke med minimum støtte.

Ved middagstid mødtes det personale fra flyvestation Karup, som ville blive involveret i øvelsen, i Blå Sal ved Messe C, for så at sige, at få ”den sidste olie” inden det gik løs. Chefen for flyvestation Karup, oberst S.Ø.

Nielsen (SØL) var på podiet for at sikre, at ingen sad og brændte inde med spørgsmål om opgaven. ”Spørg nu”, sagde han, ”der er ingen spørgsmål, der er dumme. Det er de først på mandag, hvis de ikke stilles nu!”. Ingen lod til at være i tvivl om opgaven.

SØL fortalte, at der ville komme 100 evaluatore fra AFNORTH (Hovedkvarteret for de allierede flyvestyrker i Nordeuropa) og 44 gæster. Øvelsen havde så stor opmærksomhed i Nato, at mange lande, fra Tyrkiet til Polen ønskede at se, hvorledes øvelsen ville gå.

”Føler i, at der kommer for mange ind på én gang og at det er forstyrrende for arbejdet, må I gøre dem opmærksom på problemet. Husk at forklare, hvad det er I er i gang med.

Det hollandske personel havde travlt med at afprøve kommunikationslinierne fra containerne og ud til de udførende enheder. Her er vi i den del af operationscentret, hvor man skal sikre udbedring af krigsskader og bevogtning af området, kaldet STO (Survival to Operate).

Vær sikker på, at evaluatoren har forstået jer. Det vil være ærgerligt at få en dårlig karakter på en misforståelse". SØL var ikke i tvivl om, at man næste fredag ville stå med en god karakter. Det ville, efter hans opfattelse, også være svært at lev i de kommende år med et dårligt resultat. Hertil skal føjes, at Flyvestation Karup ikke så at sige kunne "dumpe", men en dårlig vurdering ville blive opfattet tungt. Efter briefing'en drog de fleste hjem for at holde weekend. Der var dog nogle, som måtte stille igen søndag eftermiddag, selv om øvelsen først skulle starte mandag morgen.

Sjælland og Lolland-Falster besat

Øvelsesoplægget var virkelig fantastisk, Sjælland og Lolland-Falster, kaldet LAFKEN var blevet besat af Silberreich (SR) for at beskytte deres etniske minoriteter på stedet. Samtidig var der olieinteresser i Store Bælt, som SR ikke var uinteressert i. Kort fortalt var FN og Nato nu blandet ind i en konflikt der syntes uløselig, og derfor var Eskadrille 322 kommet til Flyvestation Karup, som forstærkning af det danske flyvevåben. Truslen om forskellige former for indsats i Lafken fra SR side var optrappet op mod den 7. april, og alle holdt vejret.

Pressen

I spisesalen ved siden af var omkring 20 hollandske journalister og fotografer i gang med frokosten. Presseofficeren ved Flyvestation Karup, major Niels Raun fortalte, at de var kommet om formiddagen, fløjet til Karup med en RCAF Fokker 50. Der kommet i alt 30, men de 10 var taget til Oksbøl for at se til den hollandske HAWK-eskadrille.

Vi fulgte med de hollandske jour-



nalister ud i eskadrillens område. Her var alt spærret af. Kun én indgang var i brug, og man kunne ikke bare gå ind. Vi var så heldige at have en aftale med chefen for den 500 mand store detachment, oberstløjtnant Willem de Roo, som sendte en bil efter os ved vagten.

Første gang

Inde i en 2. generations shelter havde man opstillet en landsby af containere. Her var der plads til hele ledel-



sen, forsyningstjenesten, tørring af gummidragter til piloterne og meget mere. Oberstløjtnant Willem de Roo fortalte, at det var første gang man afprøvede konceptet i praksis. "Indtil nu har der hele været på papirbasis", fortalte han. Presseofficeren major Hans J. Smedema fortalte, at man havde transporteret 36 containere til Karup. Resten af materiellet var kommet på 20 speciallastbiler, så man havde haft en større vognmandsforretning i gang for at komme til Karup.

De 12 F-16 Fighting Falcon, der var ankommet til Karup den 6. april skulle denne fredag den 7. ud på deres første flyvninger. Da den første F-16 startede motoren op, var fotograferne ikke længe om at komme på plads. De havde noget vanskeligt ved at forstå, at den skulle stå og snurre så længe inde i shelteren inden den rullede ud.

Smart tørresystem

At man også havde et Sæde-, Udrustnings- og Nødudstyrsværksted med kan ikke få nogen til at falde i undren. Derimod var det lokalt udvik-

I baggrunden det transportable tårn til tørring af bremseskærme (dragshutes) til F-16. Korporal John Huysmann, er her ved at forklare den hollandske radio om den lokalt udviklede og fremstillede opfindelse.

lede tørretårn til bremsefaldskærme, som korporal John Huysman viste frem, en nyhed. Huysman forklarede, at man selv havde udviklet det mobile "tårn", og at det var fremstillet af et lokalt firma hjemme i Leeuwarden i Holland. "Hvis vi skynder os, kan vi rejse det på et par timer. Det gør vi helst ikke, for risikoen for at falde ned af stativet bliver for stor. Derfor tager det normalt omkring fire timer at rejse det". Tørretårnet består af rammer, som dem man anvender til bygningsstilladser. Inde i rammen er teltet gjort fast. Når bremsekærmene er hængt op, starter man en varmekanon og leder varmen ind i "teltet". Ti minutter senere er skærmene tørre og klar til at pakke på det lange pakkebord.

Ammunitionstjenesten

Langt fra alt andet holdt ammunitionstjenesten til. Her var man ved at montere haler og brandrør på ganske almindelige Mk82 450 pundes jernbomber. "De gamle jernbomber er slet ikke så tossede endda", forklarede én af ammunitionfolkene, "piloten taster selv positionen for, hvor bomben skal kastes, ind i flyets computer inden starten. Så kan han teoretisk udløse bomben under starten, men de vil først blive frigjort på den rigtige position".

Infirmeriet

Infirmeriet var "gået under jorden" i en bunker ved den gamle Gedhusvagt, der hvor Flyvestation Karups Museum i dag holder til. De gamle fly udenfor trak journalisterne, og ikke mindst fotografene i den gale retning, men det lykkedes dog at få den ned og se hvorledes man havde indrettet infirmeriet i den gamle tyske bunker. Her var der både operationsstue og plads til enkelte patienter.



Dagen var ved at gå på hæld. Pressefolkene, der havde været i Oksbøl var blevet forsinket, men med politeskorte lykkedes det at nå Karup i så at sige, sidste øjeblik. Klokken fire sad samtlige hollændere igen i flyet og tre minutter over fulgte piloten "Follow Me"-vognen ad rullevejen ud til startbanen.

Patriot og HAWK missiler

Vestjylland den 10. april. Hollænderne havde også sendt deres HAWK og Patriot missilsystemer til Danmark for at blive evalueret. Eskadrillerne 801 og 802 var placeret ved Mosvrå Skole i Oksbølområdet og ved Ejstrup oppe nordøst for Skjern i Vestjylland.

Vi garanterer for, at det hollandske personel gik 100% op i den opgave de havde fået med at bestå den evaluering de var kommet til Danmark for at gennemgå. Blot ved synet af Deres udsendte, gik „bommen ned“, ingen fotografiering og ingen utidige spørgsmål medens øvelsen stod på.

I stedet fik vi en god snak med Sergeant Major og regnskabsfører M.C. Kreukniet fra 800 Support

Kassemester for de hollandske missileskadre, Sergeant Major M.C. Kreukniet i sit beskedne domicil i Oksbøllejren. Her er han ved at gøre klar til at udlevere telefonkort til enhederne.

Squadron, som er stationeret på Flyvestation de Peel 25 km. syd for Eindhoven i det sydlige Holland.

I god tid

Kreukniet var kommet til Danmark allerede den 28. marts med forkommandoet på 27 mand. „Vi havde til opgave, at få sat kød og blod på alle de aftaler der var indgået på stabsniveauet længe inden vi tog hjemmefra“. Han forklarede, at det at finde rundt i det danske system ikke var det store problem for ham, da det var 3. gang han var i Danmark med eskadrillen. Han lagde megen vægt på at forklare, at han og hans kolleger havde haft god hjælp af flyvevåbnets forbindelsesofficer, kaptajn B. Kalhøj fra Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando.

Kreukniet fortalte, at der var 540 mand med i detachmentet, som bestod af Eskadrillerne 801 og 802. Hver eskadrille har to HAWK og én Patriot enhed. „801 ligger hernede i Oksbøl med 360 mand, medens 802 ligger oppe nord for Skjern med 180 mand“, forklarede han.

Da vi besøgte ham i den meget beskedne bygning 30, en gammel træbarak mellem nye moderne indkvarteringsbygninger i Oksbøllejren, var han i færd med at få styr på telefonkortene, som skulle deles ud til de tre eskadrillers medlemmer. Det var også Kreukniets opgave at sikre, at der var vekslet penge til at betalte bageren og alle andre der skulle have kontanter for de ydelser detachmentet modtog. „Det bliver til omkring 500 betalinger i løbet af øvelsen“, forklarede han. Midt i alle forberedelserne havde forkommandoet fået tid til at holde weekendfri, hvor Kreukniet havde arrangeret udflugt til blandt andet Legoland, som han var meget begejstret for. „Vi har noget lignende hjemme i Holland, men slet ikke noget der kan



En patriot enhed under evaluering. Selve den skydende enhed er imponerende i sig selv. Personerne ved bagenden af „affyringskassetterne“ er evalueringsteamet. Folkene ved og under affyringsrampen, er dem der har travlt med at svare på spørgsmål og vise, hvordan de klarer opgaven.

måle sig med Legoland“. Vi forlod Kreukniet og kørte nordpå for at finde Eskadrille 802.

På herrens mark

Der er den fordel ved Vestjylland, at alle veje er trukket efter en lineal, hvilket gør det let at orientere sig. Det var da heller ikke vanskeligt at finde Eskadrille 802, som havde stillet sine Patriot Fire Units (skydende enheder) op på hver sin side af en lige grusvej, vi var langt ude på landet. Ved grusvejen var der oprettet en vagt, som dog lod os slippe videre. Ved en af de mange launchers (afskydningsplatform) var der stor aktivitet. En gruppe skilte sig ud. De var mænd med mapper og skriveunderlag, evalueringsfolk. Man var ikke et sekund i tvivl om, hver af dem der blev evalueret. Deres bevægelser var hurtige og målrettede. For vort vedkommende var det klart, at her skulle der ikke stille spørgsmål, så vi forlod „herrens mark“ og søgte tilbage mod „civilisationen“. Vi havde ved vor tilstedeværelse skabt tvivl i chefen for Eskadrille 802's sind. Han var pludselig ikke helt sikker på, om den fotograferende person, Deres udsendte, ikke var en del af øvelsen. En opringning fra den danske forbindelsesofficer bragte vildfarelsen ud af verden og man kunne fortsætte med at løse de reelle opgaver.

Tilfreds detachementschef

Karup den 13. april. Efter OPEVAL'en talte vi med chefen for det hollandske detachement, oberstløjtnant Willem de Roo. En erfaren chef og pilot, der siden 1993 havde gjort tjeneste på Villafranca i Italien,

Bosnien i 1995 og senest i Italien under Operation Allied Force.

Han var tilfreds med øvelsens forløb, og så frem til mødet med chefen for evalueringsholdet. Et møde der senere skulle vise sig at leve op til de Roo's forventninger.

De Roo var godt tilfreds med samarbejdet med Flyvestation Karup. „Vi har fået en betydelig bedre service her på Karup, end hvad vi tidligere har oplevet nogetsteds“, understregede han. Det nye koncept med at have alle kommandofunktionerne anbragt i containere havde virket fortrinlig. „Selvfølgelig er der ting

der skal rettes til, og det bliver de inden vi rykker ud næste gang“.

Willem de Roo kunne i øvrigt fortælle, at hjemme på flyvestation Leeuwarden, var der kun portvagten tilbage. Resten af flyvestationens personel var udstationeret enten på Flyvestation Karup eller på Flyvestation Amendola i Syditalien.

De hollandske enheder bestod alle OPEVAL'en, fortæller chefen for Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando, oberstløjtnant J. Due. Han kunne også fortælle, at sektionen havde modtaget en rapport fra Flyvestation Karup, der gav udtryk for tilfredshed med øvelsens forløb.

Tilbage er kun at konstatere, at portvagten på Flyvestation Leeuwarden igen har fået selskab. □



Oberstløjtnant og detachementschef for den flyvende hollandske enhed på Flyvestation Karup, Willem de Roo, th., i samtale med én af de mange hollandske pressefolk der var på Flyvestation Karup fredagen før øvelsen for alvor skulle begynde om mandagen.

Lift til luftoperationer



Den nu 25 år gamle C-130 Hercules under start fra sin hjembase, Flyvestation Værløse.

**Af major Lars Nordahl Olesen,
Forsvarskommandoen
Foto Flyverspecialist Allan
Christiansen, Fototjenesten,
Flyvestation Værløse**

Da det danske flydetachment af F-16 skulle oprettes på Grazzani-basen i Italien i 1998, var transportflyene en forudsætning for operationen. Da der skulle transporteres tæpper, telte og proviant til Kosovo-flygtninge i Albanien sidste år, var det også et af de store fly, der blev trukket på.

Flyvevåbnets Eskadrille 721 (transportflyeskadrillen) varetager i det hele taget en bred vifte af opgaver, der spænder lige fra lufttransport til fiskeriinspektion i Nordatlanten og farvands- og miljøovervågning af hjemlige farvande.

Nu skal flyvevåbnets transportflykapacitet øges med henblik på støtte til landmilitære operationer og humanitær indsats. Det sker på baggrund af Aftalen om forsvarrets ordning 2000 - 2004 fra 1999.

I Værnskontakt nr. 5, december 1999, omtalte vi erstatningsanskaffelsen for G-III flyene, hvorfor dette projekt ikke vil blive nærmere omtalt her.

Den egentlige lufttransportopgave varetages i dag af flyvevåbnets tre arbejdsheste af typen C-130 Hercules. De danske C-130'ere er af modelbetegnelsen C-130H, og det første fly tilgik flyvevåbnet for netop 25 år siden i år.

Projektet i forsvarsaftalen omfatter anskaffelse af 4 stk. nye transportfly til afløsning af de eksisterende tre C-130H. Anskaffelsen skal tilgodese det forøgede lufttransportbehov, som er opstået bl.a. som følge af det danske engagement i internationale operationer.

Der er afsat ca. 1,6 mia. kr. til denne anskaffelse. Hertil skal lægges den forventede indtægt ved salget af de eksisterende C-130H transportfly.

Anskaffelsen af de fire nye transportfly er så langt, at der har været sendt udbudsmateriale på markedet, og relevante flyfabrikanter har udvist interesse for de danske planer om anskaffelse. Blandt disse er amerikanske Lockheed Martin, der producerer C-130J Hercules, russiske Antonov, der udvikler Antonov AN-70 og europæiske Airbus, der udvikler Airbus A400M.

Det endelige valg af flytype forventes at blive taget i indeværende år, og så kan det egentlige køb af flyene iværksættes.

I den seneste tid har der i dagspres-

sen og politiske kredse været en debat omkring købet af nye transportfly. Der har været røster fremme om, at de tre fly kan holde en 10 år endnu.

Sagen er, at flyvevåbnet i fremtiden skal kunne opfylde det stadigt stigende transportbehov med fly, man kan stole på fungerer, når de skal bruges. Flyvevåbnet har i februar 1999 foretaget en analyse af problemet. Forskellige alternativer peger på, at når man snarest skal øge antallet af transportfly og med sikkerhed skal udskifte de aldrende Hercules'er inden for en overskuelig årrække, er den bedste løsning at foretage forøgelse og erstatning samtidig (se i øvrigt figur/boks). Analysen konkluderer endvidere følgende:

- Fortsat brug af de nuværende C-130H vil medføre væsentligt forøgede driftsomkostninger, uden at man kan fastholde et produktionsmål på 2000 flyvetimer årligt.
- Brug af eksempelvis fire nye C-130J fly vil medføre lavere driftsomkostninger end med de nuværende C-130H fly, og det fastlagte produktionsmål på 2000 flyvetimer årligt vil kunne opnås.
- De samlede omkostninger ved en eventuel anskaffelse og drift af fire C-130J fly for hele deres levetid vil være lavere, end hvis man beholder de nuværende fly indtil en senere anskaffelse af nye fly.

Alt peger således i retning af anskaffelse af fire nye transportfly snarest.

Det medfører naturligvis øjeblikkelige store udgifter til nyanskaffelser. På længere sigt spares der imidlertid på driftsbudgettet til vedligeholdelse af de transportmaskiner, de i år kan fejre et kvart århundrede og har været brugt meget intensivt.

De har klaret det første kvarte århundrede



Medens mørket er ved at sænke sig over Vestjylland transporteres Meteor F. Mk. 8, halennummer 499, ad hovedvejen fra Videbæk til mod Ringkøbing og senere ad smalle sogneveje til Stauning Lufthavn. Flyet var næsten flottere, end da det kom til Danmark den 4. juni 1951.

Dansk Veteranflysamling holder til på Stauning Lufthavn ude ved Ringkøbing Fjord. Det er der hvor jorden hæver sig én meter over fjordens vandspejl og vestenvinden er en del af hverdagen. Da samlingen etablerede sig i 1975, var der mange der ikke gav den en chance. De havde glemt den vestjyske sejhed næret af århundredets salte vestenvind.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Ideen var fra starten at skabe en samling af flyvende veteranfly. De to ildsjæle, lægen i Spjald, Magnus Pedersen og maskinhandler Jens Toft. Set udefra har de altid lignet organisatoren og praktikereren, der

satte sig i spidsen for Dansk veteranflysamling (DV), som blev stiftet den 19. april 1975.

Med støtte fra Ringkøbing amt og kommunerne omkring Stauning Lufthavn, det vil sige Egvad, Skjern og Ringkøbing, blev den første udstillingshal opført i 1977. I hurtigt tempo blev byggeriet udvidet med: Værksted, kontorer med videre. I

1988 kom en depotbygning til og i 1991 kunne man indvi hal nummer to med bibliotek og videorum. Lige nu rumler man med planer om hal nummer tre, men der er lige det med pengene.

De opnåede resultater har ført til, at støtten til det noget enestående projekt er blevet større. DAVS Venner er kommet til, Nykredits Fond, Skjern Bank, Ringkøbing Landbobank. Hertil skal føjes firmaer, som har støttet med materialer, i sær til KZ-hallen, hvor HH-Gasbeton, Dansk Eternit med flere støttede. Det er dyrt at restaurere gamle fly. Hjælpen til dette er kommet fra DAVS Venner, SKAK Fonden, Tuborgfondet, ADF, Codan med flere.

Til støtten skal lægges de enorme



En flot repræsentant for samlingen på Stauning lufthavn, er denne Avro 504N, leveret til Hærens Flyvekorps 2. maj 1927. Bare et enkelt eksempel på, hvad der er at se hos Dansk Veteranflysamling i Stauning.

mængder af knofedt frivillige, og meget interesserede, har lagt i hele byggeriet og den daglige drift. I bedste forstand kan man sammenligne DV med den lokale brugsforening, hvor musketerånden: „En for alle, og alle for én“ hersker.

Flot samling

Resultatet af alle anstrengelserne er, at DV i dag kan fremvise en komplet samling af alle 11 danskbyggede KZ-fly. Alle skabt af de to ingeniører Kramme og Zeuthen. Nogle af dem er købt og andre er udlånt til samlingen. Juvelen i kronen er KZ IV ambulanceflyet. Som så skammeligt havarerede, men nu igen kan flyve, efter en restaurering, der kostede 800.000 kr.

Fra Tøjhusmuseet har man lånt et Berg&Storm monoplan, en Avro 504N samt et Dancoc. Flyvevåbnets historiske samling har bidraget med en Meteor F. Mk. 8, en F-35 Draken, en F-104 Starfighter og foran museet som gate guard finder man en noget medtaget F-84G. En virkelig perle er

en samling af modelfly fordelt i adskillige store montre. Læg hertil flymotorer og andre genstande der relaterer sig til flyvning, for ikke at glemme et efterhånden righoldigt bibliotek. Ved siden af holdes der kurser i bygning af fly eller restaurering af de gamle. Det med synål og dope (lim) er jo ikke just det ungdommen lærer i dag, men det kan man så lære i Stauning.

25 år fejret

Ikke mindre end 250 personer, kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen i spidsen, havde fundet vej til jubilæumsfestligheden i Stauning den 19. april.

Kulturministeren foretog afsløringen af den „nye“ Meteor F. Mk. 8. Hun gav udtryk for, at hun følte det som en særegen situation for en radikal minister, at skulle afsløre et militært kampfly, men da det nu stod på et museum, så mente hun, at det var i orden at foretage en sådan handling.

Fremtiden

Den allernærmeste fremtid er det årlige airshow på Stauning Lufthavn den 10. juni. Ingen kan vel være i tvivl om, at det vil blive præget af jubilæet. På lidt længere sigt er det pladsproblemer, det med fly under tag, der skal findes en løsning på. Ser man på, hvad der er nået i de forgangne 25 år, og skal man tage en noget overrasket kulturministers ord om: „at sende en ønskeseddel til kulturministeriet, i min tid som minister“, kunne det måske være, at ildsjælene ude ved Ringkøbing Fjord, meget langt væk fra Christiansborg, måske fik en fortjent hjælpende hånd fra „Borgen“.

Fremtidens Giganter



Således ser Future Large Aircraft - Fremtidens Store Transportfly - ud når computeren har tegnet den. Bliver flyet nogensinde til virkelighed har man besluttet, at det skal kunne flytte 35 tons gods over 3.900 km. (Billede: Airbus Military Company),

Antonov-bureauet har siden 1992 forsøgt at få en fod inden for i det europæiske Future Large Aircraft (FLA) projekt. Inden for de næste 10-15 år, er der i Europa brug for et nyt stort transportfly som afløser for C-130 Hercules, C-160 Transall, G-222 Spartan og An-12 Cub.

**Tekst Eskil John
Nielsen-Ferreira**

De sidste par fredsbevarende operationer, har der været brug for fly som kunne løfte mere end disse typer, men alligevel ikke være så store som Il-76 Candid, An-124 Condor, C-141 Starlifter og C-5 Galaxy der kræver lange baner og velforberedte lufthavne.

Antallet af nye fly bliver cirka: Frankrig: 50, Italien: 44, Spanien: 34, Tyskland: 75, Belgien: 12, Tyrkiet: 20 og Portugal 9. Tallet vil blive omkring 288 fly i hele Europa.

England har sendt sine krav til FLA til Lockheed og Boeing og har aldrig troet på et europæisk FLA-projekt. Efter ordren på nye C-130J (Hercules II), har England i det lange løb kun brug for en afløser til tanker/transport rollen såsom VC-10 og L-1011 Tristar.

En ny afdeling ved Airbus, (Airbus Military Company), som består af: Airbus, Aerospatiale-Matra, Alenia, British Aerospace, Casa, Daimler-Chrysler Aerospace, Flabel



Det russisk/ukrainske bud på fremtidens store transportfly Antonov An-70, som kan flytte 47 tons gods over 1500 km. (Billede: Antonov).



Lockheed Martins C-130J-30 Hercules. Transportflyet, der har sat standarden for militær lufttransport siden begyndelsen af 1950'erne, er vanskelig at komme udenom. Den kan flytte 17 tons gods over 4.600 km, men har samtidig en stor volumen i lastrummet. (Foto Lockheed-Martin)

og TAI, skal lede FLA-programmet og kravene til FLA blev fastlagt i 1997.

Muligheden for et øst/vest samarbejde mellem Airbus og Antonov har været på tale i mange år, selv før Sovjetunionens kollaps.

Airbus har netop testet deres FLA i vindtunnel, mens Antonov nu er klar til at serieproducere deres svar på FLA, nemlig An-70.

Det mest bemærkelsesværdige ved An-70 er dens fire propfan motorer, flyet er det første nogensinde til at blive drevet udelukkende af disse motorer. Propfan teknologien ligger midt mellem konventionelle propeller og turbofan teknologien, yder forbedret fremdrift og er brændstofbesparende.

Kravene til materialerne til de otte kontraroterende propeller er meget høje, men materiale-teknologi er en af Ruslands flyindustri stærke sider.

Propfan-teknologien blev først i firserne nøje undersøgt af amerikanske motorproducenter, som Boeing og NASA, men blev skrinlagt på grund af nogle tekniske vanskeligheder som var svære at løse.

Et af problemerne var støj, da kontraroterende propeller larmer meget og nye støjregulativer satte en stopper for udviklingen i vesten.

I Rusland fortsatte man undersøgelserne og endte op med et meget effektivt STOL (Short Take-Off and Landing) fly, med en tophastighed og rækkevidde nær det af et jettfly.

Disse motorer er også meget brændstofbesparende og bruger kun 0,4 kg brændstof, pr. kg. tryk i timen. Dette skal bevises gennem en række tests og rekordforsøg ved start og landing på mange baser rundt omkring i verden.

Man kender dog ikke pålidelighe-

den af disse motorer i det lange løb, men projektet har kørt i mere end seks år og lever op til alle kravene til FLA, sat af Airbus.

Udenfor Rusland, er Tyskland den eneste som tror på et Russisk alternativ til Airbus' FLA projekt, både af politiske og økonomiske grunde.

Udviklingen af An-70 forventes af koste \$850 mio., sammenlignet med \$6,5 mia. for Airbus' A400M.

Tysklands førende flyingeniører har fremsat en række krav til en vestlig udgave af An-70 og de er alle blevet udført af Antonov.

Hvis Airbus' FLA bliver valgt frem for Antonov's An-70 vil Amerikanske virksomheder blive inviteret til at være med i projektet og Rusland vil stadigvæk have en fod indenfor FLA-projektet.

Ny kontrol med luftrummet

NATO står for at skulle udskifte det gamle jordbaserede overvågningssystem med et nyt, som vil være forbundet med mange enheder og vil være både stationært og mobilt.

Fekst: Premierløjtnant Brian Nielsen (NAB), ACCS Project Kontor

Foto: Sergent Henning Christensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Flyvevåbnet skal i løbet af de kommende år have udskiftet sit kommando-, kontrol- og varslingsystem. Navnet på det nye system er ACCS, der står for Air Command & Control System. Dette system vil bl.a. afløse

det efterhånden forældede NADGE (NATO Air Defence Ground Environment), der blev taget i brug helt tilbage i begyndelsen af 1970'erne.

Med ACCS får NATO et fuldt integreret kommando- og kontrolsystem, der er automatiseret og sammenknyttet med alle enheder. Det kan støtte ved planlægning, iværksættelse, udførelse og kontrol af alle former for taktiske luftoperationer, og det gælder både offensive og defensive støtteoperationer. ACCS har således et væsentligt bredere sigte end NADGE,

der først og fremmest var udviklet til at støtte defensive operationer.

Ifølge planlægningen bliver ACCS-projektet udviklet og implementeret trin for trin, hvor hver fase skal opfylde et nærmere specificeret operativt formål. Målet for første fase er at genbruge den eksisterende software maksimalt under udviklingen af den nye ACCS-software. Endvidere skal der etableres en passende struktur, der kan håndtere flyvevåbnets opgaver i fredstid.

Den struktur, der virker i fredstid,



to meget væsentlige elementer i moderne luftkrigsførelse. Øverst AWACS'en som bærer af overvågnings- og ledelsessystemet og nederst den udførende kraft, F-16 Fighting Falcon.

kan NATO forstærke ved at indsætte mobile ACCS-enheder, som vil blive flyttet til et eventuelt kriseområde.

ACCS er undervejs

Den indledende kontrakt mellem NATO ACCS Management Agency og leverandøren ACSI, der står for Air Command Systems International, blev underskrevet 22. juli 1999. ACSI er et industrikonsortium, der består af firmaerne Raytheon fra USA og Thomson-CSF fra Frankrig samt et større antal underleverandører. Kontrakten drejer sig om udvikling og test af ACCS-softwaren, der senere vil blive installeret og afprøvet på et antal operative enheder i NATO.

Afprøvningen vil i første omgang foregå ved forskellige typer af ACCS-enheder i Tyskland, Frankrig, Belgien og Italien, der alle indgår nationale kontrakter med ACSI. Det forventes, at Tyskland som sidste nation underskriver kontrakt i nærmeste fremtid.

Efter denne indledende afprøvning vil systemet kunne udbredes ved at blive kopieret og fordelt til de øvrige planlagte ACCS-enheder i NATO.

Alle NATO-lande med undtagelse af Island og Luxemburg deltager i ACCS-programmet.

ACCS betydning for NATO

ACCS vil give NATO et kommando- og kontrolsystem, der er udviklet til at blive styret centralt på højere niveau, men med decentral udførelse på lavere niveau, og det kan anvendes af såvel stationære som mobile enheder.

NATO's fremtidige opgaver og hensynet til økonomien har været grundlæggende parametre for de stadig tilpassede krav til ACCS. Luft-

operationer er blevet mere komplekse end tidligere, og såvel hær- som flådestyrker råder i dag over moderne luftvarslingsystemer og effektive luftforsvarsvåben. ACCS er derfor baseret på et integreret samarbejde mellem værnene på tværs af landegrænser.

I fremtiden vil ACCS-projektet kunne blive udviklet og benyttet i forsvaret mod taktiske ballistiske missiler og i overvågning af landjorden med AWACS-fly. Der er dog endnu ikke truffet beslutning om ACCS ud over første fase.

ACCS betydning for dansk forsvar

ACCS er et vigtigt projekt for det danske forsvar, idet Danmarks beliggenhed og den stigende kompleksitet og aktivitet i luftrummet stiller stadig større krav til de systemer, der skal understøtte luftoperationerne.

NADGE er ikke længere tidssvarende og understøtter heller ikke alle typer af taktiske luftoperationer. Derfor er systemet ved at blive udfaset. NADGE var baseret på en sammenhængende kæde af statiske kontrol- og varslingsstationer fra Nordkap i Norge til Diyarbakir i Tyrkiet. Disse stationer skulle give NATO et tidligt varsel om et eventuelt angreb.

Murens fald ændrede verdenssituationen, og kravene til NADGE-systemets afløser blev dermed også ændret.

Danmark har prioriteret at deltage i internationale operationer, og det omfatter bl.a. både fly og jordbaseret luftforsvar. Det medfører et øget krav om at være sammenknyttet med alle enheder på alle niveauer med andre NATO-nationer, der yder styrkebidrag. Dette er netop et helt

centralt element i ACCS, og derfor bør ACCS sikres maksimal udbredelse i det danske forsvar.

I Danmark vil ACCS indledningsvis blive implementeret i to enheder, nemlig i Finderup - hovedkvarteret for luftoperationer i Danmark - og ved kontrol- og rapporteringscenter Karup. Senere er det planen at implementere ACCS ved kontrol- og varslingsenheden i Vedbæk, ved de operative flyvestationer og ved luftværnsgruppens operative enheder.

Forbindelsesleddene mellem hær- og flådeenheder og hovedkvarteret i Finderup vil ligeledes få ACCS.

Anskaffelser og tidshorisont

Som supplement til de planlagte og geografisk faste ACCS-enheder anskaffer NATO to mobile hovedkvarterer for luftoperationer samt to mobile kontrol- og varslingsenheder med tilhørende sensorer. I nordregionen bliver det mobile hovedkvarter placeret ved det tyske, geografisk faste hovedkvarter i Uedem, og den mobile kontrol- og varslingsenhed bliver tilsvarende placeret ved den faste hollandske enhed i Venlo. Disse mobile enheder vil give NATO den savnede fleksibilitet og mulighed for at skabe tyngde i et eventuelt kriseområde.

ACCS-softwaren vil blive udviklet løbet af de kommende tre-fire år. Den vil herefter blive kopieret, installeret og afprøvet i de respektive enheder i Belgien, Tyskland, Frankrig og Italien i perioden 2002-2003. Herefter vil implementering på de resterende ACCS-enheder kunne påbegyndes. Første fase af ACCS forventes at være installeret i hele NATO i løbet af 2007.

Flottere end flot

Maskin- og værktøjsmagerlærling Michael Pedersen, 17, har været med på restaureringsarbejdet på Meteor F. Mk. 8, halenummer 499 fra starten.

Med et stop ind imellem, har han været med til at gøre flyet, der nu står i Dansk Veteranflysamling i Stauning, færdigt.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Hvem har fantasi til at forestille sig en kommunal ungdomsskole, der giver sig i kast med at sætte et lagerfly fra 50'erne i stand, så det igen kan udstilles? Ikke mange. Det er imidlertid, hvad der skete på Videbæk Ungdomsskole i Opsund ude i Vestjylland. Gennem fire år har 15-20 unge mennesker, med hjælp fra nogle få voksne frembragt et restaureringsresultat, der imponerer selv inkarnerede kendere.

Maskin- og værktøjsmagerlærling Michael Pedersen, 17, er ganske godt tilfreds med resultatet af næsten fire års arbejde i O.A.D.T. Bag den kryptiske forkortelse gemmer der sig ordene Opsund Aircraft Display Team (Opsund Udstillingsfly Holdet).

I efteråret 1996 startede han på Videbæk Ungdomsskole, og blev hurtigt involveret i arbejdet i



O.A.D.T. med at sætte Meteor F Mk. 8, halenummer 499, i stand. Han er godt tilfreds med resultatet, men syntes ind imellem, at projektet tog rigeligt lang tid. En overgang var han væk fra arbejdet, men efter han kom i lære som maskin- og værktøjs-

mager kom interessen igen. Han har blandt andet lavet en stor del af det nødvendige pladearbejde på flyet.

Glade for resultatet

Lederen af Videbæk Kommunale



Her står 499 så i al sin glans. Mere end tre års arbejde har forvandlet en „skrotbunke“ til et fly, der ser ud, som var det lige trukket ud af produktionshallen. Lige nu er det klargjort til at blive trukket til Stauning.



Solen var for længst gået ned da 499 nåede sit nye hjem. Føreren af traktoren havde udvist en imponerende evne til at „liste“ flyet igennem selv de snævraste passager fra Opsund ved Videbæk over Lem til Stauning.

Ungdomsskole i Opsund, John Jensen har sammen med projektlederen Per Ørum haft nogle travle år. Det de hentede i Billund i 1996, var så at sige en skrotbunke, der dog kunne rulle på egne hjul til Opsund, fraset en enkelt punktering undervejs i Sdr. Omme, til Opsund.

John Jensen er lige så stolt at resultatet som Ørum og skolens elever: „Men, vi skal ikke en anden gang gå i gang med et projekt der varer så længe. De elever, der begyndte på det hårde slid, nåede ikke at se det færdige resultat før de forlod skolen, og det var de ikke glade for“.

Speciel projektleder

Lederen af projektet, og de 15-20 unge mennesker, der gennem hele perioden har arbejdet på flyet, Per Ørum, har som alle andre en fortid. Hans er, at han er uddannet flymekaniker i flyvevåbnet. „Det gik helt galt for ham, da han opdagede, at han havde arbejdet på 499 i Stationsfligten i Karup“, fortæller John Jensen. „Det var dengang flyet blev fløjet af oberstløjtnant P. Ziegler. Han blev så glad for flyet, at han næsten skulle sove ude ved det“, siger han smilende.

Specielt projekt

„Hvor i alverden har i fået penge fra til at gennemføre projektet, der må siges at ligge lidt ud over, hvad en kommunal ungdomsskole beskæftiger sig med?“

John Jensen fortæller, at man havde det meste af værktøjet, kun enkelte stykker værktøj i engelske tommer har man måttet købe. Teltet, der blev rejst til at beskytte flyet mod vejr og vind måtte man investere ekstraordinært i. Han fortæller videre, at malingen og sandet til sandblæsning, samt specielle rensningsopgaver blev sponsoreret af „Spjald Sandblæseri“, som ejes af Jørgen Madsen. „Han har været os en stor hjælp. Han har i sine kataloger kunnet finde de gamle korrekte farver efter de numre indenfor „British Standard“ vi kom med. Vi er meget taknemmelige for hans hjælp. Ikke mindst fordi vi havde fået at vide, at hvis farverne ikke var korrekte, ville vi blive „flået“ af kendere“.

Løn

John Jensen taler ikke så gerne om penge. Han siger, at projektet har været meget lidt lærerstyret, bortset fra, at Per Ørum har modtaget en smule penge for at styre projektet. De

unge mennesker har fået forskellige udflugter til flyvestationerne, og til de årlige Åbent Hus på flyvestationerne, samt til arrangementer i Stauning og Roskilde. Udgifterne til dette er blandt andet blevet betalt af Dansk Veteranflysamling i Stauning.

Til Stauning

Den 12. april kunne alle tørre sveden af panden, måske lige bortset fra oversergent Søe-Jensen, fra Kørselstjenesten i Flyvertaktisk Kommando, han havde nemlig ansvaret for transporten fra Opsund, ved Videbæk, hvor flyet stod, og ud til Dansk Veteranflysamlingens udstillingslokaler på Stauning Flyveplads. Politiet havde givet sin tilladelse og ville komme klokken 20 for at ledsage flyet, der blev trukket af en landbrugstraktor, ad landvejen, først mod Ringkøbing og senere, ad meget smalle veje over Lem til Stauning. Inden man nåede Stauning var det helt mørkt, men vi havde fået en demonstration i, at det at køre traktor og kan gøres med millimeters nøjagtighed, ikke mindst når grantræer og brogelændere blev meget nærgående.

MiG 1.44 har været i luften



MiG 1.44 fotograferet sidste år, medens dens fremtid endnu var mere end usikker. Nu har den været i luften, men synes at ende som testfly.

MiG 1.44 startede klokken 11.30 Moskva tid, og jomfruflyvningen varede 18 minutter. Flyvningen involverede stigning til 1.000 m. højde. To flyvninger rundt om flyvestationen med 600 km/t inden flyet landede igen.

Flyet blev oprindeligt sat i konstruktion under „Den Kolde Krig“ for at imødegå Vestens mere moderne fly. Nu skal det i stedet bruges til at evaluere flyvninger med stor fart, manøvreedygtighed ved anvendelse af Vectored Thrust (drejelig udstødning) samt til studier af reduceret radar, infrarød og visuelle signaturer.

Tekst: s-n

Foto: MAPO-MiG

Kilde: AFM

19. februar. Efter organisatoriske ændringer i den russiske flyveindustri, fyringer af direktører, konstruktører og anden turbulens, kom MiG 1.44 på vingerne. Prøveflyvningen fandt sted den 29. februar med MiG's hof testpilot Vladimir Gorbunov ved ind. Efter flyvningen sagde

Gurbonov til pressen: „Den længe ventede prøveflyvning viste sig at være overraskende enkel. Flyets opførsel var ganske forudsigelig. Det selv om styringen er nok så ukonventionel, hvilket gør flyet til et absolut nyt fly. De egentlige testflyvninger ligger stadig foran os“.

Salgsgennembrud for Eurofighter Typhoon

Athen/London den 8. marts 2000. På et møde i det græske nationale sikkerhedsråd (KYSEA) blev et besluttet at købe 60 Eurofighter Typhoon jagerfly til det græske flyvevåben. Flyene skal leveres i perioden mellem 2005 og 2009. Man besluttede samtidig at tage option på yderligere 30 stk. Typhoon. Firmaerne, der producerer Eurofighter-

er: Alenia, Italien, BAE Systems, UK, Dasa, Tyskland og CASA, Spanien, er mere end godt tilfredse med beslutningen og kalder det et gennembrud for det fælles firma Eurofighter International. Inden beslutningen har man forhandlet tekniske, operationelle og handelsmæssige detaljer, der også har omhandlet forholdet mellem de

græske myndigheder og ledelsen af kontoret der er ansvarlig for Eurofighter, Nato Eurofighter og Tornado, kaldet NETMA. Som en del af aftalen vil Grækenland blive inviteret til at blive medlem af NEFMO (Nato Eurofighter Management Organisation).

Tekst: s-n

Kilde: Eurofighter International

Generatorproblemer for dansk F-16 fly ved Sarajevo

Tirsdag den 14. marts. I luftrummet over Sarajevo i Bosnien-Hercegovina, konstaterede piloten på den danske F-16 fly, at der var problemer med flyets generator. Ifølge de danske regler foretog piloten en nødlanding i Sarajevo Lufthavn. Flyet indgår i Nato's flystyrke i Ita-

lien, som er stationeret på Flyvestation Grazzanise nord for Napoli. Lederen af Flyværkstedet på Flyvestation Skrydstrup, major C.C. Struck, fortalte, at et reparationshold på fem mand fra Eskadrille 730, Flyværkstedet og Materielafdelingen samme dag afrejste til Sarajevo for

at udbedre fejlen. Allerede dagen efter kunne flyet afprøves, for derefter at flyve tilbage til Grazzanise, medens reparationsholdet returnerede til Flyvestation Skrydstrup.

Tekst: s-n

Kilde: FTK

Luftmålskydninger over vand med AIM-9L Sidewinder

Tirsdag den 14. marts. Flyvevåbnets F-16 Fighting Falcon fly gennemførte i dag øvelseskydning med luft-til-luft missilet Sidevinder AIM-9L. Skydningerne blev gennemført over farvandet mellem Danmark og Norge.

Målet, en kæmpemæssig „Flare“, der

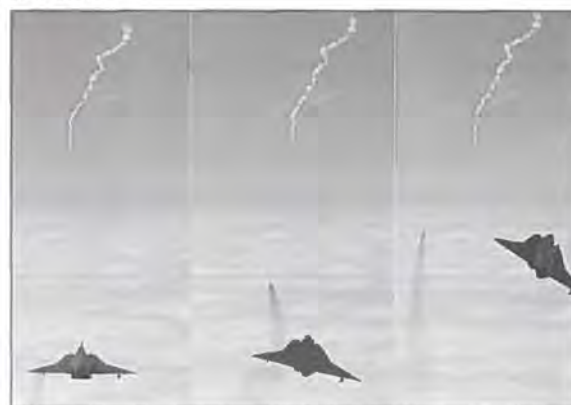
kan sammenlignes med en ildkugle i et fyrværkeri bliver kastet ud gennem sidedøren på et C-130 Hercules transportfly. Efter et fald på 300 m., udløses en faldskærm, som den brændende 2500 grader varme ildkugle hænger i. Jagerflyet, der skal skyde på ildkuglen kommer nedefra

ind under Hercules flyet. Først når piloten har meddelt jordstationen, at han har passeret Hercules flyet, får han lov at skyde på flaren.

**Tekst: s-n
Kilde: FTK/FMK**

Der skydes mod en LUU-2B Flare, som er kastet ud fra C-130. Flaren ses for enden af den hvide røgfane og missilet ses forlade en station på flyets venstre side og søge mod flaren idet det bevæger sig som den slange, det er opkaldt efter: SIDEWINDER. Den „ruller sig“ som en spiral, når den skal op ad f.eks. en sandklit. SIDEWINDER slangen er (lige som missilet) også udstyret med en infrarød sensor, den bruger under sin jagt.

FLV har tidligere skudt B- versionen af dette missil og anvender i dag N-versionen under denne slags skydninger. FLV råder endvidere over den mere moderne L- version. (Billede og billedtekst fra FMK)



Levering af de første WAG64 Apache angrebshelikoptere



15. marts 2000. GKN Westland leverede denne dato den første WAH64 Attack Helicopters til den britiske hær. Afleveringen blev markeret ved en reception på fabrikken i Yeovil. WAH#6, som helikopteren

benævnes i britisk regi var den første af otte, som er fremstillet af Boeing på fabrikken i Mesa, Arizona, USA, og sejlet til Storbritannien, hvor de sidste dele blev samlet. De sidste 59 helikoptere vil blive leveret som dele,

Den delvist britisk byggede WAH#6 Apache angrebshelikopter i et hav af lys og med stjernehimlen var det syn der mødte den britiske forsvarsminister Geoffrey Hoon, MP, da han deltog i afleveringen af den første helikopter til den britiske hær. (Foto GKN Westland).

og samlet på fabrikken i Yeovil. Afleveringen foregik med den britiske forsvarsminister Geoffrey Hoon, som æresgæst. Han afslørede en plakette til minde om begivenheden. Han var ledsaget af general Sir Rodger Wheeler, chef for generalstaben, under hvis kommando Apache helikopteren skal operere i den nyligt oprettede 16 Air Assault Brigade (16 Luftangrebsbrigade). Den britiske Apache er udstyret med Rolls-Royce Turboméca RTM322 motorer i stedet for General Electric T700. Helikopterens hovedrotor kan foldes sammen, manuelt, hvilket betyder, at helikopteren kan operere fra the Royal Navy's skibe.

**Kilde og foto: GKN Westland
Tekst: s-**

Red Arrows holder flyttested



29. marts 2000. Det verdensberømte aerobatic team, the Red Arrows flytter fra RAF (Flyvestation) Scampton tilbage til teamets tidligere base RAF Cranwell. Årsagen er ifølge en talsmand fra det britiske forsvarsministerium, at flyveuddannelsen i forbindelse med det at flyve med som pilot i Red Arrows er meget krævende, og at disse krav bedst kan imødekommes på RAF Cranwell. Lige nu er Red Arrows udstationeret på flyvebasen Akrotiri på Cypern, hvor de træner til den kommende sæson.

Kilde: RAF NEWS

Foto: s-n

Det er ikke bare i luften, at det verdensberømte aerobatic team, the Red Arrows, står for præcision, det samme er tilfældet når der lines op på jorden.

Første Mid Life Update-eskadrille klar

1. marts 2000. Eskadrillerne 723 og 726 er nu udrustet med F-16 Fighting Falcon som har gennemgået ILU Mid Life Update (Middel levedsforlængelse) ved Hovedværksted Aalborg. Hermed har ca. en tredjedel af flyvevåbnets 69 kampfly gennemgået MLU.

Opdateringen begyndte i 1996, og den da har hvert fly fået udskiftet 6.000 dele. Til sammenligning består en gennemsnitsbil af 5.000 dele. ILU flyene har fået indbygget en radar med en betydelig større rækkevidde, større HUD Head Up Display visning af data på gennemsigtig skærm foran ansigtet), et forbedret navigationssystem, en større computer samt en del andre forbedringer for piloten.

Den første MLU-eskadrille blev overdraget til forsvarschefen den 18. oktober 1999 på Flyvestation Aalborg.

Opdateringen af alle 69 kampfly forventes afsluttet i 2003.

Tekst: s-n

Foto: Sergent

**Henning Christensen,
Fototjenesten, Flyvestation
Aalborg**



F-16 Fighting Falcon-MLU i sit rette element. Der er ikke sket meget med flyets udseende bortset fra et par små „bobler“ på næsen lige foran cockpittet. Alt det „kloge“ er gemt inde i flyet, hvor det ikke kan ses, men hvor pilotens muligheder i luftkamp er betydeligt forbedret.

Udviklingen af nye motorer til C-5A/B Galaxy fortsætter



Marts 2000. Lockheed Martin har fået en kontrakt på US\$15 mio. til at fortsætte forberedelserne til at skifte motorerne i C-5A/B Galaxy ud. Arbejdet går ud på at identificere de systemer, der enten skiftes ud eller opgraderes i forbindelse med indbygning af de nye motorer.

Det forventes, at man i maj måned beslutter sig for, hvilken motor der skal indbygges i flyet. Lockheed Martin har udsendt „Request for Proposals“ (Anmodning om forslag) på 500 motorer, til de konkurrerende producenter af flymotorer. Det forventes, at General Electric (CF6-

Medens man i Europa diskuterer Future Large Aircraft (Fremtidens store transportfly), er USA i færd med at sætte nye motorer i sine C-5A og B Galaxy. Flyet ses her tv. med sin russiske storebror An-126 Condor i baggrunden.

80C2) og Pratt&Whitney (PW4650) og Rolls Royce (500 eller RB211-535-E4D) begge vil byde ind for at få lov at levere de 500 motorer. I udviklingsfasen vil to C-5B og en C-5A få nye motorer. Herefter følger hele C-5B flåden, hvor 10 fly om året vil få nye motorer. Om de sidste C-5A skal have nye motorer, vil først blive besluttet i 2008.

Tekst og foto: s-1
Kilde: AFA

Mere end 100 fly til Nato Air Meet 2000



Blandt de fly, der deltager i Nato Air Meet 2000, er også den italienske AMX jager. Et fly, der sjældent ses under vore nordlige himmelstrøg. Billedet her er fra basen Amendola i det sydøstlige Italien.

Marts 2000. Fra den 28. august til den 7 september kommer der mere end 100 kampfly fra Natolandene til Danmark. Øvelsen får Flyvestation Karup som centrum, det forventes, at 12 Natolande deltager i øvelsen. Alene i Karup-området involverer dette mellem 1000 og 1500 mand.

Flyvestyrken kommer til at bestå af omkring 90 jagerfly, ni tankfly, otte fly der kan gennemføre elektronisk krigsførelse og to AWACS (Airborne Early Warning and Control Systems). Der bliver forskellige typer at se på fra polske Su-22, tyrkiske og tyske F-4 Phantoms, italienske AMX-jagere

og et B-707 tankfly sammen med franske Mirage jagerfly. I samme periode afvikles flyvevåbnets årlige taktiske skydninger, kaldet TFW (Tactical Fighter Weaponry) på flyvestationerne Aalborg og Skrydstrup med deltagelse af andre 65 jetkampfly. Det bliver en flyvemæssig hektisk periode, som Luftmeldekorpsen agter at udnytte mest muligt. Major Carsten W. Nielsen (HER), Flyvertaktisk Kommando siger: „Vi holder et møde den 3. maj hvor de nye distrikter bliver indkaldt så vi kan få koordineret tilmeldinger af luftmeldefolk fra hele landet til bemanning af de 21 luftmeldeposter på den jyske vestkyst“. Ud over dette vil man, afhængigt af flyvemønstret bemane de luftmeldeposter i Jylland, der kan forventes overfløjet af de ca. 100 fly, der deltager i Nato Air Meet 2000.

Tekst og foto: s-

GCA-radaren sikret mod nye arbejdsulykker



Aalborg GCA med den nye og sikrere arbejdsplatform, som skal sikre, at ingen falder ned og brækker ryggen.

„Med de nye forbedringer, sker det ikke igen“. Sikkerhedsrepræsentanten på Flyvestation Aalborg og værkstedslederen ved elektronikværkstedet har begge besøgt den nye arbejdsplatform og mener, at det nu er forsvarligt at arbejde på GCA'en. Flyveroverkonstabelen, som i sin tid faldt ned fra den gamle arbejdsplatform har en enkelt bemærkning til den nye: „Gelænderet var lidt skarpt i kanterne“. Folkene ved Hovedværksted Aalborg har afrundet håndlisterne. Efterfølgende står GCA'erne på Karup, Skrydstrup og Værløse for tur til at få en ny arbejdsplatform.

Tekst: s-n

Foto: Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Marts 2000. Radaren på Flyvestation Aalborg, i daglig tale blot kaldet GCA'en, har fået en ny serviceplatform. Årsagen til dette var, at den 3. september 1998 faldt en flyverkonstabel to en halv meter ned

fra den gamle platform og slog ryggen ganske modbydeligt.

Erik Wulff fra Flyvematerielkommandoen Signaltekniske afdeling er ganske godt tilfreds med den nye arbejdsplatform og siger til bladet Set&Sket:

F-16 får ny støtte i bagkroppen

Marts 2000. Hovedværksted Aalborg er for tiden i gang med at udvikle Bulkhead 479 på F-16 Fighting Falcon. Bulkhead 479 er en metaløjle, der så at sige holder sammen på hele flyets bagkrop og sideror. Efter 20 års slid og påvirkninger under flyvning, er der ved at opstå revner i de gamle Bulkhead 479, der forøvrigt er helt magen til de nye. Disse revner kan ikke ses med det blotte øje, kunne de det, ville det givet være vær sent. Forskellen ligger i en stærkere metallegering, der gør, at de nye vil holde længere end de gamle. Indtil nu har man skiftet Bulkhead på tre fly, det vil sige, at der mangler 66 dskiftninger endnu.

Tekst: s-n

Foto: Fototjenesten, Flyvestation Aalborg



Her er klejnsmedene Kim Jensen og Torben Skov Nielsen sammen med sektionschef Frank Nielsen, Hovedværksted Aalborg, i gang med at undersøge den gamle Bulkhead 479, som man lige har taget ud af F-16 flyet. Flyet kan, i reduceret form, genkendes bag dem.

AJS 37 Viggen flyver ikke mere



31. marts 2000 var det slut for Divisionen „Johan Rød“ med at flyve med AJS 37 Viggen fra F10 (Flyvestation) Ängelholm i Skåne. I næsten 30 år har AJS 37 Viggen fløjet luften tynd over Sverige. Totalt blev der leveret 105

Allerede for flere år siden begyndte man på F10 (Flyvestation) Ängelholm at skrotte det imponerende Viggen fly. Her et billede fra værkstedet, hvor også AJS 37 skal ende sine dage. Hele nedskrotningen foregår, som var det på et normalt flyværksted, hvor flyene skilles ad. Der „flås“ ikke, og alle tænkelige miljøregler bliver overholdt. En sær oplevelse at se et operationsklart fly blive skrottet ned.

AJ 37, som typen hed fra starten, til flygvapnet. Flyets sidste store indsats var under øvelsen Focus 2000 i Nord-sverige, hvor der for sidste gang blev affyret RB 75 Maverick missiler fra AJS 37. I Danmark har vi set flyet ved åbent hus på blandt andet flyvestation Skrydstrup, hvor det imponerede med sine korte starter og landinger, for ikke at glemme støjudviklingen. Men nu er det slut. „The show must go on“, som der stod på det sidste fly som fløj.

Kilde: FLYGvapen nyt
Tekst og foto: s-i

Til lykke til Dronning Margrethe



Med chefen for Eskadrille 730, major Max Wilhelmsen som fører, i halenummer E-180 (Holger), ønsker flyvevåbnet med en 9-skibs diamantformation Hendes Majestæt Dronning Margrethe den 2. til lykke med hendes 60 års fødselsdag. Dronningen overværede overflyvningen fra inspektionsskibet Vædderen, som ses tv. i billedet. Lige foran formationen nede på vandet ses undervandsbåden Springerens.

11. april 2000 startede en af søværnets Lynx helikoptere fra kastellet med Dronning Margrethe ombord. Kursen blev sat mod inspektionsskibet Vædderen, som sammen med én af søværnets undervandsbåde lå oppe i Nivåbugten. Præcis klokken 11 fløj en 9-skibs diamantformation, under ledelse af „Holger“, halenummer E-180, og ført

af chefen for Eskadrille 730, major Max Wilhelmsen, hen over inspektionsskibet for på denne måde at ønske Dronning Margrethe til lykke med de 60 år.

Tekst: s-n
Foto: Sergent Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Lukker 57 år efter D-Dag

1. april 2000. Enheden blev formeret på RAF Farnborough i juli 1943 som en Mobile Field Photographic Unit (Mobil foto-enhed). Den deltog i landsætningen på Juno Beach (Normandiet) den 18. august 1944. Den 1. april i år blev enheden lukket ned, som følge af ændringerne i RAF. Enheden fulgte de kæmpende styrker gennem Nordfrankrig, Belgien og Holland. Ruten endte i Celle i Tyskland, hvor enheden opholdt sig indtil den i 1954 blev endelig baseret i hovedkvarteret i Rheindahlen. Siden da har man specialiseret sig i at tage billeder og producere tryksager for alle RAF- og hærenheder i Nordvest-europa, hele Tyskland og endda for styrker så langt sydpå som Decimomannu på Sardinien. Efter 57 år nedlægges enheden. Nogle få fotografer bliver overført til United Kingdom Support Group (Germany) og andre enheder med behov for litografisk tryk.

Kilde: RAF NEWS
Tekst: s-n

Flyvevåbnets Soldaterforening er fyldt 60 år

Den 11. april 2000, var det 60 år siden Flyvevåbnets Soldaterforening blev stiftet. Det var kun to dage efter at tyske tropper havde besat Danmark. Der var dog ingen sammenheng mellem de to begivenheder. I dag har Flyvevåbnets Soldaterforening 3200 medlemmer spredt ud over hele landet. Landsformanden, lemming Raalund lægger ikke skjul på, at han gerne vil have flere. Alle der har aftjent deres værnepligt, eller er tjenstgørende i flyvevåbnet eller har kontrakt med Flyverhjemmeværnet, kan blive medlem af Flyvevåbnets Soldaterforening. Det koster 69.00 kr. om året. Hvad får hjemsendte flyversoldater og andre medlemmer så for de penge? For det første bladet Propel, der udsendes 12 gange om året. Det er på 36 sider,

og indeholder artikler om militær og civil flyvning samt nyt fra foreningens 20 afdelinger. Alene dette burde gøre et medlemskab attraktivt. De lokale foreninger har deres forskellige aktiviteter, der går lige fra at tage på torskefiskeri på havet til besøg på flyvevåbnets etableringer. Hertil kommer en adresse på internettet: www.propel.dk, her kan man finde alle relevante oplysninger om foreningen. Hvis man har fået lyst at melde sig ind, eller vil høre mere om Flyvevåbnets Soldaterforening, kan man ringe til Harry Sørensen på telefon 98 92 07 95, eller skrive til ham på fax nr. 98 90 37 95, og endelig har han en E-mail adresse som hedder: nordfox@post11.tele.dk.

Tekst: s-n



Flyvevåbnets Soldaterforenings logo eller emblem, er så gammelt som foreningen selv. Det blev i 1940 tegnet af hjemsendt flyversoldat 121/39 Ove Thessen.

Masser af billeder på Intranettet

1. maj 2000. Brugen af intranettet til at præsentere de enkelte tjenestesteder er meget forskellig fra tjenestested til tjenestested. Ind imellem er der mangler, af mangel på ressourcer, af mangling af, at man har en WEB-master, der ikke kan holde fingrene fra computeren i fritiden. Sådan én har vi på Flyvestation Aalborg. WEB-master, flyveroverkonstabel Ole Vilhelm Martens på Flyvestation Aalborg og lederen af Fototjenesten Henning Kristensen er gået ind i samarbejdet med at strikke Flyvestationens WEB-side sammen, så der er virkelig noget at se på. Målet er, at der inden året er gået, vil ligge 500 billeder af fly og flyvevåbnets hverdag på adressen: [naalweb -> foto -> interaktivtideshow**](http://naalweb->foto->interaktivtideshow**). Det er vigtigt, at det ikke skal blive kedeligt, vil der hver morgen blive loaded "Dagens Billede" ind på Web-siden.

Tekst: s-n

Foto: Sergent Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg



Et af de billeder, der bliver at se på Flyvestation Aalborgs Fototjenestes hjemmeside, to C-130 Hercules i formation, et sjældent syn for de allerfleste.

Ta' til Stauning min far



Lørdag den 10. juni 2000 er der Airshow på Stauning Lufthavn. Erfaringen siger, at der her er tale om et Airshow i særklasse. Ikke på grund af størrelsen, men på grund af de spændende militære og civile fly, man kan få et se. Flyene præsenteres både i luften og på jorden. Det er én af de dage, hvor man kan få lejlig-

hed til at flyve en tur i flyvevåbnets gamle DC-3, ikke godsversionen, men kongeflyveren. Man skal være medlem af DC-3 Vennerne for at få lov at flyve med, så en flyvetur på 20 minutter, inklusive medlemsskabet, koster 250.00 kr., men den oplevelse er alle pengene værd. KZ & Veteranflyklubben, står for

Eks-flyvevåben DC-3 Dakota, halenummer K-682, kaldet Kongeflyveren, under landing på Stauning Lufthavn. Skulle man få lyst til en flyvetur i den, så er muligheden der i Stauning den 10. juni. I forgrunden to kunstfly af YAK-typen, som også i år vil give en formidabel opvisning i kunstflyvning. De er imponerende.

arrangementet og viser deres velholdte gamle fly i luften. Stort set alle de fly der er produceret i Danmark af Kramme & Zeuthen får man at se. Alt foregår i et adstadigt tempo, fraset en enkelt F-16A Fighting Falcon, der normalt rystet ørevoksen løs hos de fleste.

Har man fået nok af fly udendørs, kan man gå en tur i flymuseet, hvor der er danske militærfly at se på sammen med civile Old Timers, alle velholdte så det er en fornøjelse. Det er en dag, hvor man kan tage hele familien med. På vejen hjem kan man så køre omkring Stauning havn hvor man kan være heldig at købe billige friske rødspætter.

Tekst og foto: s-

Verden forandres

Omkring den 1. juli 2000 ændrer Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, indtil nu kaldet FLOK, navn til FFOS, Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole. Navneændringen er en følge af implementeringen af forsvarsforliget, hvor der sker en centralisering af uddannelserne indenfor STO Survival to Operate (Overlevelse for at kunne operere)-området. Det betyder, at eskadrillerne 660, 661, 662, 560, 562 og 580 nedlægges, og at ingeniøreskadrillerne 680 og 682 på flyve-

stationerne Aalborg og Skrydstrup ændrer status til mobiliseringsenheder. Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole, og som nævnt FLOK, nedlægges og overføres til FFOS.

Opgaven for FFOS bliver blandt andet at uddanne alle værnepligtige, sergenter og reserveofficerer i flyvevåbnet. Den fremtidige uddannelse af personel ved mobiliseringsenhederne vil blive sat i system af FFOS, og den taktiske træner ved skolen bliver en fast bestanddel af uddannelsen.

Som noget nyt skal FFOS opstille et selvstændigt operationsstøtteelement til flyvevåbnets operationsstyrker. O endeligt skal skolen revidere eksisterende uddannelser, så de bringes i overensstemmelse med de krav det gældende verdensbillede stiller. Ændringerne vil kræve en del ombygninger og tilpasninger i det nuværende FLOK, hvilket forventes at ske i perioden fra februar til oktober næste år. Skolens ansatte har store forventninger til de nye opgaver man skal i gang med.

Tekst: Chefsergeant N. Eghol

BAGSIDEBILLEDET:

Som det kan ses af bemalingen af halen, har C-130 Hercules nu trofast tjent det danske flyvevåben i 25 år. Alt peger på, at også i fremtiden vil flyvevåbnets store transportfly hedde C-130, se artiklerne inde i bladet om hhv. de 25 år og fremtiden.

Den 25. april havde Flyvestation Værløse inviteret gæster for at fejde de 25 år. Eskadrille 721's mangeartede transportvirksomhed betød, at der var gæster så forskellige steder fra, som Folkekirkens Nødhjælp og søværnets Frømandskorps plus mange andre. man havde heller ikke glemt de gamle ansatte, således var de to, der fløj de første fly hjem, nemlig J.L.L. Bertherlsen og P.E. Andersen begge til stede, sammen med gamle „smede“ og loadmastere. Den dag blev der udvekslet mange minder, og chefen for Eskadrille 721, major N.J. Hellgren, holdt tale til de mange gæster, hvor han havde genopfriskede minderne.



FLYNNYT

NR. 4 AUGUST 2000



FLYNYT:

Udgives af:
Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:
Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør J. Due
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

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
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:
FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout, reproduktion
Lyth bogtryk & offset, Herning
Tlf. 97 12 39 60

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

Deadline for indsendelse af artikler til
næste nummer af FLYNYT er
Torsdag den 14. september 2000.

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

Artikler optaget i FLYNYT er alene
udtryk for forfatternes egen holdning
eller opfattelse.

Forsidebilledet:
Forsidebilledet denne gang viser den
italienske Alenia Aerospazio, Inc. G.222
ført af kaptajn Gianfranco Cito, som
leverede den mest spektakulære flyvning
under Åbent Hus på Flyvestation
Skrydstrup den 18. juni. Læs mere i
artiklen inde i bladet. Billedet er taget af
ingeniør Henning R. Rose,
Flyvematerielkommandoen.

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Meningen var at vende tilbage	3
Menneskene bag flyvevåbnet	5
Træplantning i jetlarm	6
Tre flyvere	7
Hun holder forbindelse med 39 lande	8
På freds- og tillidsmission i Bosnien - Hercegovina	10
Besøgsarrangør på højt niveau	12
Flyvevåbnet får nye brandslukningskøretøjer	13
Danske besætningsmedlemmer mindes	14
Dansker testflyver verdens mest moderne jagerfly ...	16
Internationalt KZ Rally i Stauning	19
Han gjorde det, man troede umuligt	20
Chefskifte	22
Sidste flugtskydningsstævne på Vandel	23
Fly fejrede flyvevåbnet	24
Grundsten holder onde ånder væk	26
En levende legende	27
Kontaktkomiteen ophævet	28
Computerbaseret uddannelse	29
Sarajevo - arret, men smuk	31
Det har været en spændende tid	36

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 37-47

Redningsudstyr leveret til Letland og Litauen	37
F-16 til „karosseriundersøgelse“	37
Verdens fjerde bedste	38
Genvisit af RAF Bomber R3821	38
Danmarks Flymuseum genåbnet - i Helsingør	39
Eskadrille 543 på øvelsen i Grækenland	39
Kronprinsen som flyveelev	39
EH101 fløj 1750 eftersøgnings- og redningsmission	40
Lufdens gigant blæste taget af fragtbygningen på Aalborg Lufthavn	40
Medaljer til tre elever fra Flyvevåbnets Specialskole	41
Fremtidens store transportfly hedder A400M	41
Kommunerne klar til at modtage nye borgere	42
To FN-observatører bortført af abkhasiske banditter	42
Kontrol- og Varslingsgruppen er fyldt 25 - og lukker om et år	43
Biler på startbanen i stedet for fly	43
Hajen Mako er på vej ind på markedet	44
Fire europæiske lande har købt NH90 helikopteren	44
Drag Race til 100.000-vis af kroner - om året	45
En af verdens bedste testpiloter er dansk	45
Forsvarsforliget gælder - Flyvestation Værløse lukker	46
Flyvestation Vandel sat til salg	46
F-16 flyene hjem fra Grazzanise	46
Seks EH101 Merlin Mk. 3 helikoptere leveret til RAF	47
Nogle af de sidste signaturer	47



Flyvertaktisk Kommando

Meningen var at vende tilbage

Tekst og billede seniorsergent
J.M. Schaiffel-Nielsen

Da generalmajor Leif Simonsen i 1995 forlod stillingen som stabschef i Flyvertaktisk Kommando (FTK), havde han et stærkt ønske om at vende tilbage, men næste gang om chef. Nu er han tilbage i det job, han kalder „det bedste i flyvevåbnet“. Han ser som sine tørste opgaver, at få virkeliggjort forsvarschefens „Vision 2010“ og implementeret forsvarsforliget ned alt, hvad det kommer til at medføre for personel og materiel. Ikke mindst de negative konsekvenser for personellet, er let ham magtpåliggende at få afhjulpet så godt som muligt.

Den nye chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, 55, (SIM), har næsten 39 års tjeneste i flyvevåbnet bag sig. Hans karriere begyndte den 3. november 1961, hvor han blev optaget på Flyvevåbnets Konstabelskole. Herefter har karrieren vekslet mellem uddannelse og aktiv tjeneste, indtil den 1. marts 1999 blev udnævnt til generalmajor. SIM er uddannet pilot og har været eskadrillechef for skadrillerne 727 og 730, ligesom han har gennemgået „Experimental Test Pilot Course“, ved USAF Test Pilot School i USA.

Glad for at være tilbage igen

Vi spurgte SIM, om han var glad for at være tilbage i FTK.

„Siden jeg forlod FTK som stabschef i 1995, har det været min ambition at vende tilbage. Siden dengang har jeg haft meget interessant stabs-tjeneste ved Forsvarsstaben og også brugt tid til uddannelse ved Royal College of Defence Studies i England, en uddannelse jeg tror vil være til gavn i jobbet“. SIM siger, at jobbet som chef for FTK uden tvivl er det bedste, man kan få i flyvevåbnet. „Hvordan føler du det at skulle være chef både for FTK og CAOC I (Combined Air Operation Center (kontrolcenter for luftoperationer))“.

„Det er to funktioner, som hver for sig kunne være fuldtidsopgaver. Kunsten for mig er at bruge de to stabe så effektivt, at min personlige tid ikke bliver en kritisk faktor. Desværre har jeg vist lidt af en tendens til at interessere mig for detaljer. Det må jeg lære at undertrykke og bruge stabene“. Han mener imidlertid, at de to jobs hører naturligt sammen, da det ene supplerer det andet.

„Kan du kende FTK igen?“

„Ja, jeg kan klart kende FTK igen. Bygningen kan man jo ikke lave så meget om på, men det er med glæde, jeg ser en stor byggeplads lige uden for huset. Medarbejderne får nogle meget bedre arbejdsforhold, så selv om der er tradition over bunkeren, vil de nye forhold nok blive til glæde for alle i staben“. Han lægger ikke skjul på sin glæde over, at bunkeren igen skal blive til et „Air Defence Center“ (Center for luftforsvar) og måske på sigt til et komplet luftoperationscenter. SIM er også glad for, at der er mange ansigter han husker fra tidligere: „Det betyder ikke, at der ikke har været en udvikling, men at der er mange, som er glade for at være her“, siger han.

„FTK har fået en ny organisation. Tror du „brugerne“ af FTK vil føle nogen forskel i hverdagen i forhold til den gamle tilsvarende?“



Den nye chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen siger i forbindelse med implementeringen af forsvarsforliget: „Den personelpolitik vi har formuleret i forsvaret, i et samarbejde mellem ledelsen og personelorganisationerne, er et glimrende værktøj til at forstå, hvordan vi ønsker personellet skal behandles, nemlig: Pænt og ordentligt. En sag jeg går meget op i“.

„Vi har i sagens natur ingen erfaring med den nye organisation, hvad mange andre i huset heller ikke har. Jeg er sikker på, at den nye organisation er meget gennemtænkt i forhold til de opgaver vi skal løse i fremtiden, reguleret af de nye styringsprincipper i DeMap/DeMars. Det var jo mig selv, der var idémand til den hidtidige organisation, og det er vel et godt grundlag til at stille relevante spørgsmål“. SIM tror dog bestemt på, at den nye organisation vil være til gavn for „brugerne“ af FTK.

Store opgaver

„Hvad er de største opgaver du skal tage fat på i den kommende tid?“
„Den største opgave, eller én af de store, er nok at virkeliggøre den fremtid, der er fastsat i forsvarschefens nye papir „Vision 2010“. Det drejer sig om at udvikle forsvaret i retning af bedre at kunne løse de nye

opgaver, i form af internationale operationer, støtte til fredsbevarende foranstaltninger, og sikring af en højere stabilitet i vores verden". SIM sagde, at lige nu står vi på to ben, hvor vi har det traditionelle nationale forsvar som det ene ben og støtten til de internationale operationer som det andet ben. Som verden har udviklet sig, er det i den historiske tid, vi lever i, blevet tid at lægge vægten mere over på det ben, der handler om de internationale opgaver, hvor vi har valgt aktivt at være med til at støtte arbejdet for fred, frihed, stabilitet og gode normer mellem nationerne. Det betyder, at vi skal bruge den kapacitet vi har til det nationale forsvar til også at løse de andre opgaver.

Den anden store opgave er at implementere det nuværende forsvarsforlig, som også peger i retning af „Vision 2010“. SIM slår fast, at de næste to-tre år bliver hårde. Men han er optimistisk med hensyn til flyvevåbnets fremtid. Han begrundet det med, at han ude i slutningen af processen ser et godt flyvevåben, med moderne materiel og en personelstyrke, som fortsat vil have interessante og meningsfulde opgaver.

Hjem fra Grazzanise

„Vi har trukket vore fly og piloter hjem fra Grazzanise, betyder det, at præsident Milosovic nu igen kan opføre sig, som han vil?“

„Nej, bestemt ikke. Vi opretholder et beredskab, der er afpasset efter de aktuelle forhold og er hele tiden klar til at tage af sted igen“. SIM sagde, at flyene vil deployere til Italien flere gange om året for at opretholde den nødvendige træning. Der er stadig jordmateriel og personel tilbage på basen til at modtage de danske fly, når og hvis vi bliver beordret. Han understreger, at under Operation Allied Force, løste flyvevåbnets personel opgaven med stor succes. Han siger også om de danske piloter, at der i en periode har været for få muligheder for at træne sammen med andre NATO-landes piloter, og der måske derfor hos nogen kunne være en lille tvivl om, hvorvidt de kunne måle sig med dem. Han understreger, at den danske uddannelse og den enkeltes operative niveau stod sin prøve under Operation Allied Force, hvilket na-

turligvis må have styrket selvtilliden blandt personallet.

SIM er godt tilfreds med, at øvelsen NATO Air Meet 2000, som afvikles i slutningen af august og begyndelsen af september i Danmark, igen giver flyvevåbnet lejlighed til at øve sig sammen med de øvrige NATO-lande. „Det er kritisk vigtigt for de meget integrerede flyveoperationer, at vi løbende koordinerer doktriner og øver procedurer sammen med dem vi skal operere sammen med, både i de grundlæggende forsvarsopgaver og i internationale opgaver. Det er vigtigt for de små nationer at deltage i de fredsstøttende opgaver, så det ikke bliver de store lande, der styrer det hele. Det er vigtigt, fordi de små lande har mest brug for, at man internationalt opfører sig anstændigt i forhold til hinanden“. Han understreger, at det er vigtigt, at Danmark hele tiden er aktiv i NATO og andre internationale fora og viser, at man har noget at byde på. Hvis man ikke er med og deltager, ja så mister man indflydelse.

SIM lægger i forbindelse med omtalen af Operation Allied Force ikke skjul på, at verden er blevet endnu mere opmærksom på betydningen af Air Power (luftstridskræfter), han siger: „Efter Golfkrigen, Bosnien og Kosovo, er det erkendt, at Air Power er en væsentlig del af værktøjet i kassen, når der skal udføres både freds-skabende og fredsbevarende operationer. Politikerne er blevet klar over, at Air Power er det første og meget fleksible middel, de kan bruge, når de skal reagere på en krisesituation“. Han er glad for, at forsvarsforliget indebærer, at alle flyvevåbnets discipliner: Radarovervågning og -kontrol, jord-til-luft forsvar samt helikoptere, transport- og jagerfly, nu bliver involveret mere i forsvarets reaktionsstyrkekoncept. Det er en god beslutning, som vil medvirke til at bringe alle dele af flyvevåbnet med fokus på den nye fremtid.

Uddannelse og piloter

„Ved siden af de mange opgaver flyvevåbnet skal løse, skal man vel også tænke på uddannelse og vedligeholdelse af uddannelse af dem, der skal løse de mange opgaver?“

„Det helt væsentlige i den proble-

matik er, at vi skal kunne rekruttere og udvælge personel af en kvalitet, som kan klare uddannelsen. Vi får små årgange i de kommende år, og vi er jo lidt kræsne i vore krav. Når vi har fået dem ind, skal vi sikre, at vi har en god arbejdsplads med spændende opgaver, så vi kan fastholde dem. Og det skal vi have kommunikeret ud i samfundet“. SIM siger, at man om den unge generation bruger udtrykket „sapper-generationen“; det vil sige, at de sapper mellem forskellige jobs, som man sapper på fjernsynets fjernbetjening. Han er af den opfattelse, at flyvevåbnet skal have jobs, der gør, at man i perioder kan have et job, der byder på det, han kalder „hard fun“ og perioder, hvor tingene måske er lidt mere rolige, og man kan tage hjem til familien hver dag. Han tror på, at sådanne muligheder vil være med til at fastholde flere af den nye generation.

„Med hensyn til fastholdelse. Er du tilfreds med den aftale der er indgået mellem SAS og forsvaret om at forsvaret betaler 30 mio. kr. til en statslig pilotskole?“

„Den aftale er mangesidig. Den drejer sig om, at samfundet får uddannet de piloter, der er behov for. De piloter, der skal uddannes til SAS, behøver ikke have den store uddannelse vi giver vore piloter. Det er derfor effektivt at lave en statslig skole, der uddanner piloter alene til det niveau, der er behov for“. SIM siger, at forsvarsbudgettet skal finansiere en del af den statslige skole, fordi det principielt er forsvarsbudgettet, der kan spare uddannelsesomkostninger på ordningen. I aftalen indgår en aftale med SAS om, at forsvaret løbende bliver orienteret om SAS behov for ansættelser, hvilket giver meget bedre muligheder for planlægning og langsigtet styring af rekruttering og uddannelse. Med den nugældende lange initialkontrakt for piloter skal vi hele tiden på meget lang horisont sikre os, at der ikke opstår en „pukkel“ af piloter. „Det ser dog ikke ud til at være faren lige nu“ siger SIM med et suk.

Han er også tilfreds med den del af aftalen, som giver flyvevåbnets piloter mulighed for ansættelse ved SAS, med umiddelbar orlov i en periode for at kunne flyve i flyvevåbnet nogle år, hvis de har lyst til det.

„Bortset fra alt dette er det dog mit primære mål at skabe en arbejdsplads flyvevåbnet, der har den kvalitet, at folk har lyst til at blive her og udnytte den store pilotuddannelse, de har fået“. Han ved meget vel, at staten vanskeligt kommer til at kunne konkurrere på lønnen med de civile luftfartsselskaber. Man kan vanskeligt forestille sig, at kommercielle selskaber kan lade et stort passagerfly til nia. stå på jorden på grund af mangel på piloter. Det er derfor kritisk nødvendigt, at samfundet uddanner et nødvendigt antal piloter.

Flytningerne

„Der er nu kommet en afgørelse om, at Flyvestation Værløses status ændres, som bestemt i forsvarsforliget. Er det din opfattelse, at det kan give et tab i erfaringsniveauet, og sætte tingene i stå i en periode, hvis for mange ikke ønsker at flytte med, der hvor enhederne nu skal hen?“

„Det er meget svært at gætte på. Hvis man i den fase, vi har været igennem, spørger folk, om de har tænkt sig at flytte med, så er svaret ofte, at det er usandsynligt. Når virkeligheden kommer nærmere, bliver det måske lidt anderledes. Men det kan ikke udelukkes, at der kan blive perioder, hvor der vil opstå mangler. Jeg er dog meget optimistisk på sigt, idet jeg mener, at der bliver tale om en god organisation, et godt flyvevåben“. SIM siger, at man vil gøre hvad man kan for at kunne reagere i forhold til, hvordan tingene udvikler sig ved at uddanne det personel, der kommer i overskud, til specialer, hvor der kan opstå underskud. Han siger også, at i den sidste ende, er det jo den enkelte, der må træffe afgørelsen om, hvorvidt han eller hun vil flytte, og at de fleste af de veluddannede folk vi har, har mulighed for at få job alle steder. Spørgsmålet er i den sidste ende, om de også har lyst til at forlade flyvevåbnet? Hvis de

fleste forhåbentlig kommer til den beslutning, at de ikke ønsker at forlade flyvevåbnet, så vil flyvevåbnet gøre det bedste man kan for familierne - indenfor de givne muligheder. SIM understreger, at flyvevåbnets personel har lært at bruge de personel- og servicekontorer, der vil blive oprettet i forbindelse med omlægningerne. Så også alle de, der ikke bliver plads til eller har lyst at forlade os, bliver støttet bedst muligt.

„Vi skal behandle vort personel på en etisk og pæn - som jeg sagde i min tiltrædelsestale - en „kærlig“ måde, og det mener jeg. Den personalpolitik vi har formuleret i forsvarret, i et samarbejde mellem ledelsen og personelorganisationerne, er et glimrende værktøj til at forstå, hvordan vi er enige om, at personellet skal behandles, nemlig: Pænt og ordentligt. En sag jeg går meget op i“. □

Vi anmelder:

Menneskene bag flyvevåbnet

The people behind the Royal Danish Air Force

Forfatter: Hans A. Schrøder

Størrelse: 23,5x28,5 cm.

Pris 248.00 kr.

St. antal af farvebilleder.

Udgivet af: Flyvertaktisk Kommando, Flyvestation Karup, 7470 Karup. SBN 87-987748-1-6.

Kan bestilles i Flyvertaktisk Kommando på lokal 5116.

Når man får fjernet bølgepappet og er omslaget på den tilsendte bog, tager forventningen. Billedet på omslaget, der viser den bagerste del af F-16, halenummer 76 180, med Holten Danske malet på halefinnen er trolig flot, og hæver forventningerne til bogens indhold. De bliver ikke kuffede. Når man åbner bogen er det for at konstatere, at flyvevåbnets ototjenester på flyvestationerne Aal-

borg, Værløse og Skrydstrup samt i Flyvertaktisk Kommando har været ude med kameraerne og ydet deres absolut bedste. Bogen er en kaskade af flotte farvebilleder. Ikke af kedelige stilrene fly, men af rigtige levende mennesker, hvorved bogen kommer til at leve op til sin titel „Menneskene bag flyvevåbnet“ i allerbedste forstand.

Hermed slår bogen mange tidligere udgivelser om flyvevåbnet med flere hestelængder. Oftest er der blevet fortalt om systemet, og menneskene bag flyvevåbnet har man ladet i fred, denne gang lige modsat.

Lederen af Flyvevåbnets Bibliotek, Hans A. Schrøder har forfattet en tekst til hvert enkelt billede. En tekst, der er god at få forstand af, læseren bliver hjulpet til at forstå, hvad der

sker på billedet, og får fortalt, hvem der er på det samme billede, utroligt flot.

En bog alle med interesse for flyvevåbnet bør eje. Vil man have bogen leveret hos sin lokale boghandler kan den bestilles der ved at opgive ISBN 87-987748-1-6.

s-n

□

Flyvestation Skrydstrup

Træplantning i jetlarm

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det syn der mødte de ansatte den 4. december 1999, da de om morgenen mødte på arbejde var mere end sørgeligt. Orkanen Adam havde lagt flyvestationens plantager ned. På en solbeskinnet fredag i maj 2000, var humøret steget adskillige grader. Det meste af det væltede træ var fjernet, og 600 træer stod klar til at blive plantet.

Flyvestation Skrydstrup den 12. maj 2000. De kom i flokke fra hele hovedkvarterets område. De skulle ud for at erstatte, hvad orkanen Adam havde ødelagt i december sidste år. Der skulle plantes træer på det ryddede område øst for hovedkvarteret. Hver lille enhed medbragte et graveredskab. I tre hold skulle de mellem klokken ni og klokken 12 plante i alt 250 bøge- og 250 birke-træer samt 100 spidsløn. Flyvestationens „træmand“, major H.J. Damsgaard, fortalte dem, hvilken afstand der skulle være mellem træerne, uden at forlange system i plantningen. Han havde, inden plantningen gik i gang, forklaret Deres udsendte, at man ville have en løvskov, der ikke så for systematisk ud.

Godt humør

Alle syntes at være i godt humør denne fredag. Et lille hold på syvotte stykker var hurtigt færdige med at plante deres træer. „Vi har taget pejling fra træstammen i midten, så vi altid kan finde vores „private“ lille lund igen“, var den smilende kom-



De første fire hold er i gang med at plante træer. Nærmest kameraet er det hold, der ønskede at have lærkestammen som pejlepunkt for deres egen lille „private“ lund.

mentar fra en af de ansatte.

Chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst A.R. Pedersen (RIP) var også godt tilfreds. „Personellet har udført et fantastisk stykke arbejde“, sagde han og blev afbrudt af fire startende F-16 fly. „Der kan du se, vi kan både flyve og plante på én gang. På trods af den ekstra arbejdsbelastning, er det også lykkedes at holde flyvestationen i gang operativt“. Det var tydeligt, at han var stolt af det, der var blevet lavet.

Stationschefen fremhævede meget det gode samarbejde man havde haft med Haderslev Skovdistrikt: „Uden deres hjælp og indsats, havde vi været dårligt stillet“, sagde han, „vi er glade og taknemmelige for samarbejdet“.

Vi har klaret det

Vi talte med flere af de mange, der var ude for at plante træer. Alle var glade for, at man havde klaret opgaven med at få ryddet op efter orkanen. Det var ikke muligt at finde en røst, der ville kritisere, at personellet havde bidraget til oprydningen, ved siden af havende tjeneste. Tvært-

imod, var der flere udtryk for stolthed over, at man havde reddet de mange penge, indtil nu omkring 400.000 kr., det væltede træ har indbragt.

Det var meget tørt denne 12. maj. Kaptajn Steen Lundsgaard forsikrede, at man ville gøre alt for at de nye træer ikke gik ud i tørken. Der var gjort klar til at vandkanonen kunne køres i stilling samme aften.

I løbet af få år vil den lille skov af bøg, birk og andre løvtræer blive et sted, hvor personellet kan gå en tur i middagspausen, eller nyde eventuelt godt vejr på bænken ved de to ege plantet af henholdsvis stationschefen og næstformanden i samarbejdsudvalget Thomas Jensen. De kan også sidde og se på den knækkede lærkestamme som har fået lov at blive stående med et skilt, hvorpå der står:

„Lærkestammen er rejst i respekt for personellens indsats ved udbedring af skaderne efter orkanen Adam 3 december 1999. Nyplantningen begyndte den 12 maj 2000“

Næsten færdige

Det har været et must, at flyvestatio-

nen skulle se så pæn ud som muligt inden Åbent Hus den 18. juni. „Vi når at blive færdige i den nordlige del af flyvestationen, men vi mangler at lave flis i Eskadrille 730's område“, fortalte major Damsgaard. Han kunne også fortælle, at der lige nu lå mellem 3000 og 3200 rummeter flis på flyvestationen. Indtil nu er der solgt træ for mellem 3 - og 400.000 kr. og man er ikke færdige med at sælge endnu. Regningen på indkøb af nye træer forventes at blive mellem 1 og 1.4 mio. kr. oplyser Haderslev Skovdistrikt.

Hele formiddagen blev der plantet, og ved middagstid samledes alle til pølser og sodavand, godt tilfredse med sig selv og det der var nået. □

Inden andre kom til stede, var major H.J. Damsgaard, der siden Adam passerede Flyvestation Skrydstrup har været noget af en „træmand“, i færd med at dække skiltet på lærke-stammen til, så den behørig kunne afsløres af stationschefen ved middagstid.



Vi anmelder:

Tre flyvere – portrætskitse af Kaj Birksted, Peter Andrew Kleboe og Kaj Evald Simonsen

Af: Peder Hove

104 sider. Kr. 168.-.

Udgiver: Poul Christensens Forlag, Herning.

Peder Hove, med en fortid som pilot i flyvevåbnet, har skrevet en bog om tre flyvere: Kaj Birksted, Peter Andrew Kleboe, af dansk afstamning og Kaj Evald Simonsen.

Især kapitlet om Kaj Birksted, flyveren, der ville slås med tyskerne er et læseværdigt kapitel. Kaj Birksted blev godskrevet for at have skudt 10 tyske jagerfly ned, og beskadiget en hel andre. Han kom hjem til Danmark som oberstløjtnant i det norske flyvevåben. Da han var ”deserteret” i 1940, var hans danske grad stadig løjtnant af reserven. Peder Hove be-

skriver Kaj Birksteds indsats for oprettelsen af det danske flyvevåben indgående. Den behandling Birksted fik af ”systemet” dengang, er beskæmmende og giver en forståelse for, hvorfor Birksted senere rejste tilbage til England, hvor han døde i 1997.

Peter Andrew Kleboes skæbne blev tragisk. Han deltog i bombetogtet mod SHELL-huset i København i 1945. Under indflyvningen ramte han en lysmast på jernbaneterrænet, og styrtede ned i den franske skole, mere end 80 skolebørn blev dræbt. Kleboe kunne skrive sine anerkendelser tilbage til en dansk sømand der ca. 150 år tidligere var gået i land i England.

Også Zoneflyveren Kaj Evald Simonsens indsats under besættelsen og i årene efter, beskriver Peder Ho-

ve med den forhenværende pilots forståelse for de problemer manglende navigationshjælpemidler og dårligt vejr betyder når en flyvning skal gennemføres, næsten koste, hvad det ville.

Kaj Evald Simonsen fløj den svenske Greve Bernadotte til de afgørende møder i Tyskland i II Verdenskrigs sidste måneder. Det var en ganske farlig opgave, da respekten for Røde Kors var reduceret til næsten ingenting, hvilket betød, at der kunne forventes beskydning fra allierede jagerfly.

En læseværdig bog, med stof til eftertanke om især årene efter besættelsestiden og flyvevåbnets tilblivelse. □

S-P

SFOR Sarajevo

Hun holder forbindelse med 39 lande

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Signalcentret i SFOR hovedkvarteret i Sarajevo bestyres af seniorsergent Lise Stolberg, til hjælp har hun personel fra søværnet, flyvevåbnet og den italienske marine. Opgaven er at holde forbindelse med alle 39 landes enheder i Bosnien-Hercegovina og den nye Republic Srbska.

Sarajevo den 15. maj 2000. SFOR's hovedkvarter har til huse i bygninger, der tidligere var kurhoteller. Bortset fra skudhullerne i de ellers reparerede bygninger, de mange containere og militære køretøjer af enhver art, kan man vel forestille sig, hvorledes her har set ud i fredeligere tider.

Sikkerhedsforanstaltningerne er massive, på trods af, at området er relativt roligt. Man skal dog blot løfte øjnene en smule, så ser man op på Igmann bjerget. Det bjerg hvorfra serberne spredte død og ødelæggelse i Sarajevo under borgerkrigen fra 1992 til slutningen af 1995.

Vi kom til hovedkvarteret fra den modsatte ende af Sarajevo ad "Sniper Alley" (Snigskyttealleen). På nethinden sad stadig billederne fra dengang TV viste nedskydningen af en kvinde, der styrtede skrigende om på fortovet. I dag er her roligt, dog med en rimelig intens søndagstrafik, der ruller frem og tilbage. Der er stadig enkelte ruiner, men forbavsende få.

Flyvevåben islæt

SFOR består i sagens natur mest af

soldater fra de 39 landes hære. Lederen af SFOR's signalcenter er en undtagelse, nemlig seniorsergent i flyvevåbnet Lise Stolberg. Hun leder en blandet besætning fra flyvevåbnet, søværnet og det italienske søværn. Smilende viser hun os sin daglige arbejdsplads i "Krystalpaladset". En bygning, der engang havde utroligt mange vinduer. Det gjorde serbernes granater ende på. Nu er alt repareret med plader. "Vi mener selv", forklarer hun, "at vi bor i et tidligere badeværelse". Hendes udsagn underbygges af, at der stadig er masser af fliser på væggene. De samme vægge er til gengæld særdeles tynde. Her skal man ikke sige noget, der ikke må høres tre værelser væk.

I signalcentret, hvor fremmede normalt ikke har adgang, står der et antal PC'er og et par faxmaskiner. Den ene er en ganske almindelig fax og den anden en kryptofax, hvor man kan sende signaler, hvis indhold kun skal læses af de få.

Mange kunder

"Hvor mange kunder er du ansvarlig for?" ville vi vide.

"Vi er signalcenter for hele SFOR-styrken på Balkan. Det vil sige i alt 39 forskellige lande", forklarer Lise Stolberg. Hun lægger ikke skjul på, at det er noget af en opgave. "Alle lande har deres måde at gøre tingene på, men det lærer man efterhånden. Og så er det jo spændende, at få det hele til at fungere". Hun er glad for arbejdet, og synes, at det går fint med samarbejdet med de mangeartede kunder. "Ikke overraskende har de meget forskellige måder at gribe tingene an på, og det kan være en charme i sig selv", siger hun med et smil.

Skal flytte

"Desværre skal vi flytte den 22. maj. Den dag drager vi ud til det nye hovedkvarter i Butmir". Soldaterviddet



Fotografering i Communication Centre er strengt forbudt. Til gengæld måtte vi gerne fotografere lederen af centret, seniorsergent Lise Stolberg ude foran en af de gamle kurbygninger.

har allerede døbt stedet "Dustmir", og i vinterperioden ændres stedsnavnet til "Mudmir". Her er alle gaderne lige, og krydser hinanden vinkelret, hvilket anses for særdeles kedeligt. Ingen af de tre ansatte vi talte med i signalcentret, var lykkelige ved tanken om at skulle forlade Kurhotelområdet. De smukke bygninger og enkelte anlæg, var med til at gøre livet lidt mere udholdeligt i lejren.

Lise Stolberg fortalte, at amerikanernes holdning til begrebet "Sexual Harassment" (kønsligt overgreb, primært på kvinder) havde gjort, at man ville have alle kvinder installeret i et

speciel bygning med pigtråd omkring og ekstra vagter. Den ordning var hun ikke meget for. Det blev da også således, at hun sammen med en dansk kollega, kunne få lov at bo sammen med de øvrige signalfolk i en container, hvor kønnende var blandet.

Hun lægger ikke skjul på, at hun er glad for sit arbejde. Hun fortæller, at arbejdsdagene er ganske lange, sådan op mod 12 timer om dagen. "Jeg forsøger, at holde én fridag om ugen, men det sker jævnligt, at et eller andet bryder ned, og så er det farvel til den fridag. I princippet er vi jo også på arbejde 24 timer i døgnet". Hun fortæller, at det ikke er ualmindeligt, at strøm og vand bare forsvinder. Hun peger ned på en lille boks under en af PC'erne, og fortæller: "den lille boks er vi utrolig glade for. Den sikrer, at vi kan nå at lukke computeren ordentlig ned uden at miste data, når strømmen pludselig svigter.

Det er småt med muligheder for at dyrke fritidsinteresser. For eksempel var hun efter to måneder i Sarajevo endnu ikke være ude at se på byen. "Skal vi ud at se på byen skal vi af sted mindst to og to, og vi skal have hele udrustningen med. Ønsker vi at tage af sted i civil, skal vi have en speciel tilladelse, og en sådan får man ikke bare udstedt". Det er også småt med privatlivet. "Der findes ingen steder her i lejren, hvor jeg bare kan lægge mig ud for at dyrke solbadning, det kan bare ikke lade sig gøre".

Sammenhold og mad

Fil gengæld er signalfolkene ikke blege for at tage initiativet til at samle deres danske kollegaer til en lille festlighed. Senest var det marinespecialist Thomas Lund, der holdt fødselsdagsfest. Den dag kom der alene 25 deltagere.

Danskere er generel glade for mad. Især dansk mad. Lund fortalte, at ind imellem var man så heldig at få dansk mad fra den danske lejr oppe i Doboj. Hvem havde forestillet sig, at røde pølser kunne blive et højlepunkt? Vi kan godt, efter blot få dage med en lidt fremmedartet bespisning. Hvad så efter fire måneder.



Fra venstre marinespecialist Thomas Lund, lederen af signalcentret, seniorsergent Lise Stolberg og flyverspecialist K. Thøgersen. Bag den lukkede dør ligger „badeværelset“, hvor de tre har deres daglige arbejdsplads.

Minerne

Allerede inden vi var kommet ud af lufthavnen, havde vi fået at vide, at ville man færdes til fods, så skulle det altid foregå på asfalt eller beton. Alle andre steder måtte man regne med, at kunne komme til at træde på en landmine. Lise Stolberg fortæller, at der skønmæssigt er blevet udlagt omkring 950.000 miner af forskellig art, mest fodfolksminer. Det har indtil nu taget tre år at fjerne 50.000 af slagsen. "Så kan man jo selv regne ud, hvornår man bliver færdig med at fjerne dem", siger hun. Lund fortalte, at den to timer minebriefing de havde været til, havde gjort et dybt indtryk på ham. "Nok havde vi været til minebriefing hjemme, men det var vand mod det vi fik præsenteret her nede. Vi fik vist billeder af, hvorledes lægen stod og rodede i det kød der var revet løst fra knoglen, og hørte hans forklaring om, hvordan han ville gøre det fast, efter at han med en sav havde fjernet den splintrede del af knoglen. Det gjorde et stort indtryk", sagde han.

Lise Stolberg fortæller, at nok har hun ikke haft lejlighed til at se på landet endnu. Men samtaler med det lokale personale, som fortæller om årene under krigen, hvor de hverken

havde mad, vand eller brændsel, eller historier om børn, der blev skudt for øjnene af forældrene, har gjort et stort indtryk på hende.

Skiftes om det

Til daglig bor Lise Stolberg i Kølvrå, hvor hun har efterladt mand og to lånebørn. "Men i dag har jeg fået elektronisk Morsdags kort hjemmefra" sagde hun glad smilende. Der var ingen af de tre vi talte med, der talte om hjemve, men bevidstheden om at man havde familie hjemme i Danmark var tydelig. "Nu er det ikke så tit vi skal af sted herved", siger Stolberg, "vi er 12 vagtholdsledere til at tørne om jobbet. I teorien bliver det en tur hvert 6. år. Men så er der nogle der gerne vil være fri, så det bliver nok lidt tiere.

Ingen på signalcentret var i tvivl om, at de gjorde en forskel ved at være til stede i landet. Ingen af dem kunne forstå, hvorfor landet var kommet i den umulige situation. Ingen af dem ville ikke gerne hjem igen, men nu de skulle være der, gjorde de alt, hvad de kunne for at gøre livet tåleligt for sig selv og de øvrige danskere i området. □

Flyvertaktisk Kommando

På freds- og tillidsmission i Bosnien - Hercegovina

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Danmark har investeret penge i freds- og tillidskabende foranstaltninger i Føderationen Bosnien-Hercegovina forkortet, FBiH. I dette tilfælde videoudstyr til fotografering af områder i Bosnien-Hercegovina og Republik Srbska. I dette komplicerede politiske klima imellem de tre fraktioner i føderationen har tre personer fra flyvevåbnet været stillet til rådighed for Udenrigsministeriet for, dels at hjælpe en protokol (aftale) om overflyvning af hinandens områder videre, dels for at lære dem at bruge udstyret.

Sarajevo i maj 2000. Oberstløjtnant (flyvevåbnet) Jens Mortensen, dansk militær sagkyndig ved den danske OSCE-mission i Wien, skulle i samarbejde med de tre eksperter major, Jan Hammer (REN), sagsbehandler på Open Skies ved Kontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando (FTK), premierløjtnant B. Nielsen (NAB), Forsvarskommandoen og lederen af FTKs Fototjeneste, seniorsergent Jerry Andersen, gennemføre en to testflyvninger, hvor de to parter skulle overflyve og fotografere specifikke områder hos hinanden.



Fra pressemødet foran Mi-8 helikopteren fra Republik Srbska. Fra v. er oberst Jovan Ostojic, Republik Srbska, oberst Secic, Bosnien-Hercegovina, oberstløjtnant Jens Erik Mortensen, militær rådgiver ved den danske OSCE delegation i Wien, den danske Charge d'Affair ved den danske ambassade i Sarajevo, og den svenske brigadegeneral Ulf Henricsson.

Tak til Danmark

Efter et indledende møde om den første testflyvning på helikopterbasen Rajlovaz, nordvest for Sarajevo, mellem repræsentanter for OSCE, SFOR, Republik Srbska og Bosnien-Hercegovina, gik man ud på platformen for at møde pressen.

Enheden, der flyver fra basen hedder: „RZ. PZO VF, 1. zb Sarajevo“ og er udrustet med Mi-8 og UH-1 helikoptere. På platformen står en Mi-8 transporthelikopter fra Republik Srbska, og foran den et presseopbud af uventet størrelse.

Begivenhedens betydning blev også sat i relief af, at den svenske brigadegeneral og chef for Department of Regional Stabilization, Ulf Henricsson, den danske charge d'affaires Uffe Wolffhechel og repræsentanter for SFOR deltog i pressekonferencen. Chefen for den bosnisk-hercegovinske delegation, oberst Mirzan Secic, forklarede pressen om, hvad det

var der skulle ske under den kommende flyvning. I sit indlæg takkede han Danmark for det leverede materiel, og ikke mindst de tre danske eksperter for deres tålmodige indsats med at lære fra sig.

En af journalisterne ville gerne vide, hvorfor Danmark var gået ind i projektet. Hertil svarede den danske charge d'affaires Uffe Wolffhechel, at Danmark var interesseret i at fremme den gensidige forståelse mellem republikkerne på Balkan, og derfor havde man støttet projektet.

Flyvningen

Mi-8 er en meget solidt russiskbygget helikopter. Flere af vinduerne, eller skal man kalde dem „køjerne“ kan åbnes, som på et skib. Under denne flyvning var to af vinduerne åbne. Det ene for at give den serbiske fotograf I. Løjtnant Darko Vucic lejlighed til at lave videooptagelser

uden at få spejlreflekser fra vinduet. Det andet vindue blev benyttet af en vrig TV-fotograf.

I henhold til protokollen, var flyveruten fastlagt på forhånd. Ruten lå indenfor en radius på 10 km. Flyvetiden var fastsat til 45 minutter, og i de 45 minutter måtte der kun optages videobilleder i de 12. Til gengæld måtte det observerende land, i dette tilfælde Republik Srbska, selv bestemme, hvad der skulle tages billeder af. Senere var det tydeligt, at det var vejsystemet, man havde ønsket at se nærmere på.

Inden starten var seniorsergent Jerry Andersen henne for at tale med l. Løjtnant Vucic for at give ham de sidste gode råd. Vi spurgte ham efterfølgende, om rådene blev fulgt. „Ikke altid. De har selvfølgelig selv deres mening om, hvad de gerne vil. Det er ikke altid, at den måde de gør det på, fører til det ønskede resultat. Men det er jo også en måde at lære på“, svarede han.

Premierløjtnant B. Nielsen havde ravn med at få GPS'en (Global Positioning System) (Globalt system til positionsbestemmelse baseret på satellitter) til at virke i samspil med den bærbare computer. Ideen med GPS'en er at monitorere den fløjne rute, så man bagefter kan kontrollere, at luftfartøjet ikke har været udenfor cirklen på de 10 km i diameter. Efterfølgende blev der printet et kort ud, der viste, at helikopteren i et tilfælde, under en vending, havde været lige over begrænsningen.

Opfølgning

Da flyvningen var slut mødtes parterne for at drøfte flyvningens forløb. Videoen blev kørt på en monitor, og afslørede, at fotografen mange gange havde rørt ved det bord, der var lige midt for „køjet“. Resultatet var billeder, der hoppede og dansede. Jerry Andersen fortalte, at det gjorde ikke noget, da billederne var optaget med stor hastighed, og derfor kunne „fryses“ så de stod helt stille. Det betød, at man alligevel kunne skaffe et skarpt billede af et bestemt område. Et andet problem var, at fotografen ingen forbindelse havde med fartøjschefen og piloten. Hvis han ønskede at tale med én af dem, måtte han rejse sig og gå hen for at råbe ind i øret



Stående, lederen af Fototjenesten i Flyvertaktisk Kommando, seniorsergent Jerry Andersen, siddende er det l. Lieutennant i Republik Srbska's forsvar, Darko Vucic, som er i færd med at lave videoptagelser over Bosnien-Hercegovina

på den, han ville tale med. Disse og mange andre problemer blev vendt under mødet.

To dage senere skulle en tilsvarende flyvning finde sted fra helikopterbasen Zalusana nordøst for Banja Luka, i Republik Srbska. Proceduren var den samme, nu var det modsat en fotograf fra Bosnien-Hercegovina, der betjente kameraet.

Også her var pressen mødt talstærkt frem. Den tid der blev ofret på den samme presse var dog betydelig kortere end i Sarajevo.

De to flyvninger var testflyvninger, og var afslutningen på indkørsperioden på den foreløbige protokol. Denne var indgået mellem OSCE, SFOR og parterne, baseret på „Aftalen om Tillids- og Sikkerhedsskabende Tiltag“ i Bosnien-Hercegovina og tiltrådt af Joint Consultative Commission i Wien.

Til det man troede skulle blive det afsluttende møde næste dag, meddelte lederen af det serbiske hold, oberst Jovan Ostojic, at han desværre ikke kunne komme, der var kommet noget i vejen. Den russiske oberstløjtnant Sergey Fodorov, der ledede alle møderne, kiggede i sin kalender, hørte, at man skulle hente danskerne ned fra hhv. Wien og Karup, og sagde så,

at mødet ville blive afholdt, som aftalt. Og at han fandt det vigtigt, at alle der havde deltaget i flyvningerne var til stede. Meningen var ikke til at tage fejl af.

Alle kom

Næste dag var alle til stede da mødet begyndte, også oberst Ostojic. Sergey Fodorov sad igen for bordenden og bad efter en kort velkomst Jens Mortensen fremlægge de forslag til ændring af protokollen, han havde udarbejdet på grundlag af erfaringerne fra de to flyvninger. Det var en lang liste med otte punkter som beskæftigede sig med alt fra at nedbringe den tid, der skal gå fra en af parterne forlanger en overflyvning, til hvor mange, der skal deltage i den enkelte flyvning, og hvor lang tid der må tages billeder under flyvningen.

Efter gennemgangen kunne oberst Mirzan Secic fra FBiH tilslutte sig alle punkterne. Det kunne serberne til gengæld ikke. En serber, der ikke havde deltaget i flyvningen, havde forskellige indvendinger med henvisning til Dayton aftalen og FBiH konstitution. Han måtte imidlertid høre Forodov afvise alle henvisningerne til de to papirer, da de intet havde med protokollen at gøre. Enden på mødet blev, at parterne skulle svare skriftligt på de stillede forslag inden den 15. juni, hvor der så skulle afholdes et endeligt afsluttende møde. Efter dette skulle de ændringer, der kom ud af mødet godkendes af JCC i Wien.

Lang proces

Arbejdet med at udarbejde den foreløbige protokol om Aerial Observation Flights begyndte hos OSCE i Sarajevo sidste år i oktober. Danmark ville gerne bidrage til, at de to parter fik mere tillid til hinanden, og havde lovet at betale for videoudstyr, GPS og brændstof til flyvningerne.

I februar var Nielsen, Andersen og Hammer i Zarajevo for sammen med parterne at finde frem til det materiel, der skulle til for at løse opgaven. Ønskerne var betydeligt større end det beløb, der var til rådighed, men efterhånden fik man fundet en løsning alle kunne tilslutte sig.

I marts måned var de tre igen i Sa

rajevo. Denne gang skulle Jerry Andersen undervise fotografene i brugen af videokamera og monitor, medens B. Nielsen tog sig af at undervise i brugen af GPS'en. Andersen fortalte, at der fra starten var særdeles kold luft mellem gruppen fra Republik Srbska og Bosnien-Hercegovina. Efterhånden lykkedes det dog at få dem til at nærme sig hinanden. Og da vi gik over til „learning by doing“, lykkedes det at få dem til at sidde ved det samme bord“, fortalte Andersen. Han sagde også, at sproget var en stort problem, al undervisning foregik ved hjælp af tolk, da engelsk ikke er „det andet dagligsprog“ i republikken.

Selv om der var en generel god tone mellem parterne under flyvningerne og de efterfølgende møder, så er der ingen der tror på, at problemerne er løst. På Balkan ved man aldrig. □



Brigadegeneral Ulf Henrichsson i samtale med major Jan Hammer fra Inspektions- og Våbenkontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando.

Besøgsarrangør på højt niveau

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

KFOR-styrken på Balkan har stor interesse blandt de deltagende landes politikere, diplomater og militære ledere. Mange vil gerne se, hvorledes udviklingen går, og her kommer Joint Visitors Buro, det fælles besøgs kontor, ind i billedet. De skal klare alt, når der kommer besøg fra køretøjer til tidsplaner. En krævende opgave.

Major af reserven K. Donslund, 42, har forladt kone og to børn hjemme i Humlebæk og en stilling som Branch and Communication Manager ved SHELL, for at gøre tje-



Major af reserven K. Donslund, 42, er glad for sit arbejde som næstkommanderende ved Joint Visitors Buro ved SFOR hovedkvarter i Sarajevo

neste ved KFOR's Joint Visitors Buro i Sarajevo. Hans baggrund er mange års kontrakt som reserveofficer og chef for Eskadrille 650B på Flyvestation Aalborg.

Ville til FN

Donslund fortalte, at han havde søgt tjeneste som FN observatør i en periode. Pludselig blev han kontaktet af Flyvertaktisk Kommando, der tilbød ham tjeneste i seks måneder i det nuværende job. Ingen vidste rigtigt hvad det var, men efter en samtale med forgængeren i jobbet, var han ikke i tvivl om, at det lige var ham.

„Jeg har ikke et øjeblik fortrudt, at jeg sagde ja til jobbet. Jeg er deputy (næstkommanderende) for den finske leder, Jari Vuorela, og vi har mere end nok at se til“. Han fortæller, at i virkeligheden burde alle karriereofficerer have lov at gøre tjeneste i seks måneder i dette job. „Når du skal arrangere et besøg for en diplomat eller general, så er der næsten ikke den del af en NATO-stab, du ikke skal i forbindelse med for at få besøget afviklet. På denne måde lærer du stabens mørkeste krinkelkroge at kende, og finder ud af, hvordan systemet fungerer. Det er sund og god lærdom“.

Flyvevåbnet får nye brandslukningskøretøjer

Af kaptajn Peter Gyde Hansen, Flyvematerielkommandoens Våbenteknisk Afdeling, Brand- og Redningsmateriel.

Magirus Universal Tender (U-II) og Rosenbauer (F-8) afløses i løbet af det næste halvandet år af en model med det mere mundrette navn Eagle-6.

Flyvematerielkommandoen er i gang med at anskaffe nye brandslukningskøretøjer. Projektgruppen fra Flyvematerielkommandoens FMK) med projektleder kaptajn Peter Gyde Hansen i spidsen stod i august sidste år med tre seriøse udbydere. Efterfølgende blev brugerne præsenteret for disse aspiranter, hvorefter de egentlige kontraktforhandlinger blev indledt, afsluttende med underskrift den 18. april 2000. Det blev det engelske firma Continental Contract Developments Ltd. (CCD), der fik leverancen. Firmaet er en underafdeling af det amerikanske firma, Emergency-One (E-ONE), som er verdens største producent af brandslukningskøretøjer. Med ønsket om en større markedsandel udenfor JSA har firmaet været nødt til at tilpasse sig europæisk lovgivning, hvilket primært drejer sig om vægtmæssige begrænsninger. Dette betød, at anke, udstyrsskabe og rørforbindelser monteres i England.

Udover dette har E-ONE benyttet sig flittigt af FMK forslag til forbedring af eksempelvis kabineindretningen. Denne kabine bliver standard for den fremtidige produktion ved verdens største producent af brandbiler.



Den nye Eagle-6 brandslukningskøretøj, der vil forenkle uddannelsen og øge sikkerheden for det personel, der skal betjene det.

Lige til tiden

Selve timingen af det nye indkøb må siges at være noget nær optimal. De to gamle typer brandslukningskøretøjer blev anskaffet i henholdsvis 1972 og 1976, og de er temmelig udtjente og utidssvarende. Det blev ikke mindst bekræftet af FMK militære motorsagkyndige og Hærens Materielkommando, der i oktober 1999 gav brandslukningskøretøjerne på Flyvestation Aalborg og Flyvestation Karup en maksimal levetid på yderligere ét år.

Og så må køretøjerne endda siges at have gjort det overordentligt godt, da de normalt kun påregnes at have en levetid på 15 til 20 år.

"Det kan da også konstateres, at vores køretøjer inden for de seneste år har haft særdeles store problemer med at klare de lovmæssige syn. Desuden bliver leveringen af reservedele, både køretøjsdele og brandtekniske komponenter, stadig sværere at få hjem. Flere af reservedelsleverandørerne har meddelt, at de ikke

længere kan garantere fortsat levering."

Eagle-6 opfylder samtlige krav

I juli 1995 strammede Statens Luftfartsvæsen op på de lovmæssige krav til lufthavnsbrandbiler. Det blev blandt andet bestemt, at køretøjet skulle kunne accelerere fra 0 til 80 km/t på maksimum 40 sekunder og nå en topfart på minimum 100 km/t. Det har man ikke kunne leve op til med de gamle brandslukningskøretøjer. Statens Luftfartsvæsen (SLV) har fra starten været inddraget i projektet og har meddelt, at Eagle-6 lever op til samtlige krav. SLV fastslår, at Eagle-6 fremtidsikker flyvevåbnets behov for brandslukningskøretøjer i de næste 20 år – det vil sige i hele dens forventede levealder.

Et "multi purpose vehicle"

Men hvad er det så man får? Først og fremmest får man ifølge Peter G.

Hansen et decideret lufthavnsbrand-slukningskøretøj. Hvor de nuværende køretøjer er ombyggede lastbiler, er Eagle-6 designet til opgaven. Der er tale om et såkaldt "multi purpose vehicle", hvilket vil sige, at det kan anvendes til såvel fly- som bygningsbrand. Ved kun at have én type køretøj, forenkles vedligeholdelse og uddannelse, og man øger den operative sikkerhed. Når samme køretøj kan klare begge opgaver, er det ikke længere nødvendigt for personalet at "sadle om" afhængig af situationen.

Et af de forhold FMK blandt andet interesserer sig meget for, er risikoen for, at køretøjet udsættes for et "roll over" (køretøjet vælter på grund af for stor krængning). Disse uheld er normalt temmelig kritiske, men det problem er mindsket i betydelig grad med Eagle-6, der har en chassisbredde på hele tre meter samt uafhængig hjulophæng. Den større chassisbredde betyder, at køretøjets tyngdepunkt er lavt, hvilket giver en mulig krængningsvinkel på hele 31 grader. Det uafhængige hjulophæng medfører desuden uovertrufne køreegenskaber specielt i terræn, hvor man stort set ikke mærker diverse ujævnheder i underlaget.

På et lastbilchassis er ind- og udstigningsforholdene som bekendt meget stejle, og samtidig er kabinen placeret meget højt oppe. Når en røgdykker sidder klar i kabinen, har han 18 kg udstyr spændt på kroppen. "Med en sådan vægt på kroppen kan udstigning fra 1,5 meters højde give alvorlige knæ- og rygproblemer."

Med den nye Eagle-6 kommer der nye boller på suppen. En trappelignende adgang betyder, at personalet kan gå direkte ind i kabinen og ikke som nu er nødsaget til at kravle op. Ved udstigning kan røgdykkeren således gå forlæns ud, hvilket i betragtelig grad øger såvel indsats-hastighed som sikkerhed.

Der er i alt afsat 108 millioner kroner til projektet. Ud over selve anskaffelsen af Eagle-6 dækker beløbet blandt andet over bygningsjusteringer, øvelsesmateriel, reservedele, dokumentation og uddannelse. □

Danske besætningsmedlemmer mindes



Glasfibermodel af en Supermarine Spitfire på Tangmere Military Aviation Museum i West Sussex. Modellen er malet i de samme farver og med de samme insignias og navnet Valdemar Atterdag. Alt sammen til minde om de danske flyvere der faldt i Royal Air Forces tjeneste under den Anden verdenskrig.

**Tekst og oversættelse af engelske tekster seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede H.J. Pedersen, Silkeborg.**

I 55-året for Danmarks befrielse, blev der den 4. og 5. maj afholdt mindehøjtideligheder for faldne allierede, især britiske flyvere, skudt ned og dræbt over dansk territorium. Lidt mere overraskende er det, at der på Tangmere Military Aviation Museum nær Chichester i West Sussex er en udstilling, hvor danske flyvere og deres indsats i Royal Air Force mindes.

Tangmere Military Aviation Museum slog dørene op i 1982. Otte år senere var museet fortsat et meget beskedent museum, som siden da har udviklet sig dramatisk. For H.J. Pedersen fra Silkeborg var besøget på museet en overraskelse. Først fik han øje på en Supermarine Spitfire Mk. Vb, halenummer BL924, kaldebogstaver AZ-G, og med navnet „Valdemar Atterdag“ malet på siden. Jageren var malet i nøjagtig de farver den havde, da den 5. april 1942 blev leveret til eskadrille 234. „Valdemar Atterdag“ var én af de tre Spitfires i RAF, der havde danske navne, nemlig den, „Skagen Ind“, halenummer BL831, og „Niels Ebbesen“, halenummer BL855. De tre Spitfire jager blev skænket til RAF af „Det frie danske samfund i Storbritannien“ i begyndelsen af krigen. BL831 og BL924 gik begge tabt den 24. april 1942. BL831 blev fløjet af en amerikansk pilot, Flight Lieutenant Watkins, og BL924 havde Pilot Officer Axel Svendsen ved pinden.

Begge piloter omkom.

Født i Danmark

Om Pilot Officer Axel Anders Svendsen af Royal Air Force Reserve står der på en planche:

„Axel var født i Danmark den 2. april 1922. Han flyttede til England med sin familie i 1928. Først boede han i Newton Abbot og senere i Moston-Hampstead i grevskabet Devonshire, hvor han gik i skole. I 1937 flyttede familien til Exeter, hvor Axel arbejdede på en gård nær Exwick.

Da krigen brød ud i 1939, meldte Axel sig, i en alder af 17 år, som frivillig pilot i RAF. Han dumpede i matematik til optagelsesprøven, og kunne derfor ikke optages som kadet. Han afslog tilbudet om tjeneste ved andre værnsgrene, og gik i gang med et korrespondancekursus i matematik, hvilket førte til, at han blev optaget i RAF som kadet.

I 1941 blev han indkaldt for at gennemgå pilotuddannelsen sammen med to andre danskere, Jørgen „Bily“ Thalbitzer, som var flygtet fra det besatte Danmark, og Jørgen Ibsen, der var deserteret fra den franske Fremmedlegion.

Den 11. juli 1941 fik han udleveret sin flyvervinge og udnævnt til Pilot Officer. Han afsluttede uddannelsen i december 1941. Det skete efter en begivenhedsrig periode, hvor han blandt andet overlevede en landing, hvor hans fly, en Hawker Hurricane, havarede på grund af motorfejl. Han var kendt som en dygtig navigatør, og lå som jagerpilot også over gennemsnittet, og blev derfor tilkommanderet en operativ eskadrille. Det var 32. Eskadrille, RAF, som fløj Hurricanes fra RAF (Flyvestation) Manston i grevskabet Kent. Jørgen Thalbitzer fulgte senere efter for at gøre tjeneste i 32. eskadrille.

Den 2. april 1942 blev de overflyttet til 234. Eskadrille, RAF, som fløj Spitfires fra RAF Ibsley i grevskabet Hereford. De to danskere fløj to af de tre Spitfires, som var blevet foræret til RAF af „Det Frie Danske Samfund“ i Storbritannien.

Tidligt i april måned i 1942 skrev Axel hjem, at eskadrillen mistede alt for mange piloter over det nordlige Frankrig på grund af tyskernes indførelse af Focke Wulf Fw 190 jageren –

som Spitfire Vb, ikke kunne stille noget op imod.

Fra den 12. til den 24. april 1942 havde Axel kun én fridag, den dag, hvor han kunne fejre sin 20 års fødselsdag, den 21. april. Han havde da fløjet 30 missioner, og været i luften i en Spitfire i 26 timer.

Den 24. april fløj Eskadrille 234 til RAF Tangmere fra Ibsley for at udføre „sweep“ operationer over den franske kyst. Over Berch-sur-Mer blev Spitfire jagerne angrebet af 20 Fw 190 jagere, og Axel og en anden pilot blev skudt ned og dræbt. Yderligere to jagere blev skudt ned og piloterne blev taget til fange.

Man fandt aldrig noget spor efter Axel, og hans navn står derfor på en mindetavle i RAF Runnymede. Hans flyvning den 24. april 1942 var fastsat til at være den sidste, inden han skulle på orlov for at gifte sig med sin forlovede Nina, som han havde kendt længe.

Jørgen Thalbitzer var fortvivlet over tabet af sin ven, og startede for at søge efter ham over Kanalen. Uheldigvis blev han skudt ned og taget til fange. Han deltog senere i

„Den store Fangeflugt“ og vendte tilbage til Danmark. Han forsøgte at ro fra Danmark til Sverige for at komme tilbage til England og fortsætte kampen. Han klarede ikke at ro til Sverige, hans lig drev senere i land ved Helsingør.

Storbritannien, Danmark og den Vestlige Verden skylder mænd som Axel Svendsen og Jørgen Thalbitzer den frihed de har i dag.

Et andet sted i museet hænger en planche med navnene på de danske flyvere, som mistede livet medens de fløj i RAF under krigen. På tavlen kan læses følgende navne:

P/O Pilot Officer, F/LE=Flight Lieutenant, F/Sgt=Flight Sergeant, Sgt=Sergeant, F/O Flying Officer, DFC=Distinguished Flying Cross (anerkendelse for fremragende flyvning).

(Redaktionen er bekendt med, at listen ikke er fuldstændig, og at navnene ikke altid er stavet korrekt. Oplysningerne i artiklen er museets, som redaktionen ikke har rettet i).

Grad	Navn	Dræbt den	Sted
PO	H.R. Andersen	16.04. 1943	Rheine
PO	Karl Antoft	21.09. 1944	„
F/LE	Ole Bechgaard	07.10. 1943	„
F/Sgt	J.R. Breinau	05.04. 1943	„
P/O	N.J.R. Buchwahl	13.10. 1944	Schoon Dijke/Holl.
P/O	S.J. Christoffersen	10.08. 1943	England
P/O	J.H. Glestrup	23.08. 1943	English Channel
P/O	A.R. Helvard	22.04. 1943	Aerscot/Belgium
F/LE	P. Henriksen	01.03. 1945	Zutphan/Holland
F/Sgt	E.F. Jacobsen	22.05. 1944	Hamvec/France
F/Sgt	P.U.A. Kuef	04.04. 1944	Oxford/England
Sgt	K.F. v.d. Aa. Kluehle	20.09. 1941	Ireland
P/O	S.E. v.d. Aa. Kluehle	12.12. 1942	Tobruk Harbor/N. Africa
F/Sgt	S. Lindhard	10.04. 1944	France
F/O	S. Nielsen	16.10. 1945	Italy
P/O	N.P.W. Pedersen	03.02. 1945	Essen/Germany
Pilot	E.C. Randrup	29.01. 1941	Scotland
P/O	A.A. Svendsen	24.04. 1942	Berck-sur-Mer/France
P/O	J.B. Thalbitzer	29.03. 1943	Sound/Denmark
F/O	N.E. Westergaard DFC	02.01. 1944	Berlin/Germany

Underlegen

Den Spitfire der i dag står i museet og illuderer Valdemar Atterdag, er ikke en rigtig Spitfire, men en model bygget i glasfiber. „Kendere vil kunne se“, siger museets bestyrer til FLYNYT, „at der er tale om en at-

trap, men vi er alligevel glade for at kunne ære de danske piloter på den måde“.

Hvad man kan se af nedenstående opstilling over, hvad Spitfire Mk. Vb kan i forhold til Fw 190, så er man ikke et øjeblik i tvivl om, at Axel

Svendsen havde ret da han skrev hjem, at de ikke havde mange chancer mod overmagten både hvad angår flyvehastighed og bevæbning. □

Tekniske specifikationer for Supermarine Spitfire Mk. Vb er:		Tekniske specifikationer for Focke-Wulf Fw 190A-8	
Type:	Ensædet jagerfly	Type:	Ensædet jagerfly
Motor:	Rolls-Royce Merlin 45	Motor:	1 2.100 hk BMW 801D-2 stjerne
Bevæbning:	2 x 30 mm maskinkanon 4 x .303 Browning maskingeværer	Bevæbning:	4x20 mm MG 151 maskinkanon 2x13 mm MG 131 maskingevær
Dimensioner:	Vingespán: 11,15 m Længde: 8,85 m Højde: 2,96 m	Dimensioner:	Vingespán: 10,49 m Længde: 8,43 m Højde: 3,9 m
Max. flyvehast.	574 km/t.	Max. flyvehast.:	656 km/t. i 6.278 m h.
Max flyvehøjde	10.820 m.	Max flyvehøjde:	11.399 m.
Vægt, lastet	3.016 kg.	Vægt lastet:	4.422 kg.

Eurofighter 2000

Dansker testflyver verdens mest moderne jagerfly

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Eurofighter siges at være verdens mest moderne 4. generations jetkampfly. Det har været under udvikling i over ti år. Programmet har været gennem utallige storme undervejs, men nu er man tæt på at skulle gå i gang med at producere flyet til levering til England, Tyskland, Italien, Spanien og sidst er Grækenland kommet til. De sidste fem år har en dansker været testpilot på programmet. Han hedder Christian Worning (GOR), og har en fortid i det danske flyvevåben som pilot på F-100 og F-16.



Testpilot Christian „Chris“ Worning i cockpittet på DA 01 (Developing Aircraft nr. 1) (Udviklingsfly nr. 1), hvorfra han lige havde givet interview til tysk TV.

Flugplatz Schönefeld 7. juni. Luften er fyldt med bulder og brag fra jetmotorer, som gør det svært at høre hvad testpilot Christian "Chris" Worning (GOR), 43, siger. GOR er tysk gift og bor i Steinebach, en lille landsby 20 km vest for München i Bayern. GOR er glad for alt det flyvning har givet ham. Således mødte han sin hustru til et åbent hus arrangement på Schleswig, hvor han var på Static Display med en dansk F-16. Bopælen har nøje sammenhæng med hans daglige arbejde som testpilot på Eurofighter 2000, som er under færdigudvikling hos blandt andet Daimler-Chrysler Aerospace, Manching i Bayern.

Worning har en fortid som pilot i det danske flyvevåben fra 1976 til 1991, hvor han nåede at flyve T-17, F-100 og F-16. I 1987 blev han uddannet testpilot på Empire Test Pilot's School (ETPS) i Storbritannien. Han var godt tilfreds med at gøre tjeneste i flyvevåbnet, indtil man udfasede F-35 Draken, og der ikke blev købt nye fly til erstatning. Han følte, at han var ved at gå i tomgang. Der var ikke udfordringer nok i, blot at være testpilot på F-16. Det betød, at han i 1991 søgte job som testpilot ved Messerschmitt-Bölkow-Blohm. Her havde man desværre lige ansat en anden, men kunne fortælle ham, at der var et job hos firmaet Donier. Ganske vist var det civile fly Donier producerede, men det var bedre end ingenting, han slog til, og forlod flyvevåbnet.

Europas flyfirmaer har fusioneret på kryds og tværs gennem de seneste ti år, og for ca. fem år siden fik GOR tilbuddet om at blive militær testpilot på Eurofighter i München. "Det var jeg ganske heldig med", siger GOR. Vi kiggede på ham og spurgte, om der bare var tale om held. Det firmaet betroede ham at teste, var jo dog et fly i 100 millioner D-markklassen. Han indrømmer, at man jo nok skulle vide noget om flyvning. Fra GOR's tidligere kolleger i flyvevåbnet lyder det, at han har de kvaliteter, der skal

til for at være en god testpilot. Det er noget med at holde hovedet koldt i alle situationer, have gode analytiske evner, stor evne til samarbejde og meget mere.

Job med indflydelse

Vi spurgte GOR, om han så "bare" skulle gennemflyve de skemaer, som ingeniørerne gav ham før en testflyvning af Eurofighter 2000. "Sådan er det ikke", lød svaret, "jeg er med til at videreudvikle flyet, og har dermed en stor indflydelse på, hvordan pilotens arbejdsplads kommer til at se ud, hvad vi mener er meget vigtigt". Han fortsætter: "Det jeg laver nu, er noget ganske andet, end at flyve funktionsafprøvning på en F-16 eller Tornado, hvor vi tjekker slats, flaps, understel og de øvrige ting på flyet".

GOR fortæller, at man er 1200 flyvetimer henne i det testflyvningsprogram på 4.000 flyvetimer, som Eurofighter skal igennem, inden den er fuldt udviklet i 2005. Nok skal de første fly leveres om to år, men der vil "kun" være tale om en luftforsvarsjager, og først i 2005 vil Eurofighter kunne løse alle de opgaver den er planlagt til.

Komplicerede tests

Det fly GOR er testpilot på er DA 01 (Developing Aircraft nr. 1) (Udvik-

lingsfly nr. 1). Dette fly bruges primært til test af understel, flight control systemerne, krogen (arrester hook) og air condition i cockpittet.

Han fortæller, at når for eksempel en ny 1000 l. droptank skal testes på flyet, så starter denne proces på ingeniørernes skrivebord. De tegner og beregner den nye tank, så meget de kan. Herefter bliver tanken produceret, og bliver efterfølgende afprøvet i en vindtunnel for at se, om beregningerne nu også holder. De data, der kommer ud af testen i vindtunnelen bliver monitoreret. De skal senere bruges til sammenligning, når prøveflyvningen foregår. Så bliver tanken monteret på flyet, og man begynder forsigtigt med at flyve med den, for at se, hvordan den opfører sig ude i virkeligheden. Man flyver derefter hurtigere og hurtigere og begynder at udsætte tanken for større G-påvirkninger. Derefter går man over til at flyve mere end Mach 1.0, hvilket vil sige over lydens hastighed. Her er et af de kritiske punkter, idet aerodynamikken ændrer sig kraftigt ved hastigheder over Mach 1.0. Medens testflyvningen står på, registrerer ca. 5000 sensorer på flyet, hvad der sker. Disse data sendes med det samme ned til jorden, hvor ingeniørerne så kan sidde ved dataskærmene og følge med i, om det de har lavet også opfører sig, som de havde tænkt sig, og om dataene passer sammen med dem



DA 01 i luften over Schönefeld lufthavn i Berlin. Røgfanerne fra vingepipperne var med til at understrege dramatikken i flyveopvisningen.



Til en forandring havde Christian „Chris“ Worning og hans kollega, testpilot Keith Hartley nogle få minutter, hvor de ikke blev forstyrret af pressen. Hånden i luften illustrerer, at Keith er ved at forklare om den opvisningsflyvning han lavede for bare en lille times tid siden.

de tidligere kørte ind fra forsøgene i vindtunnelen.

Samtidig monitoreres dataene på to båndoptagere i flyet, som en sikkerhed, hvis datalinken til jorden skulle svigte. Prøveflyvninger er for dyre til at skulle gøres om på grund af svigt i en datalink.

Test i simulator

Et vigtigt instrument i testflyvningerne er simulatoren. Alt bliver afprøvet i simulatoren inden man går ud og tester i virkeligheden. Han fortæller, at firmaet lige har investeret 10 mio.

DM i et nyt visuelt system som viser det billede piloten ser under flyvning i simulatoren. Det gamle system kunne ikke længere repareres.

De samme principper gælder for enhver test. GOR fortæller, at når det er våbensystemer, der testes, kan man anbringe missilerne på forskellige ophæng under flyet. Enten samlet eller fordelt på forskellige stationer, hvilket har indflydelse på flyets tyngdepunkt. Da man normalt ikke affyrer alle missiler på én gang, skal det også testes, hvad der sker med flyets tyngdepunkt, når et eller flere missiler er affyret.

Våbencertificeringen af flyet er en anden spændende opgave. "Det er meget vigtigt at vide, hvordan et mis-

sil opfører sig når det bliver affyret", siger GOR, man må vide ganske nøjagtigt, hvorledes det opfører sig når det forlader flyet. Det kan jo ikke nytte, at missilet så at sige "tager sin egen vej", og derved måske beskadiger flyet".

Det er tydeligt, at GOR er meget optaget af det arbejde han har som testpilot, både den teoretiske og den praktiske del af testarbejdet, han sagde: "Jeg er ikke fri for at være lidt stolt af at være med til at udvikle Europas mest moderne kampfly, samtidig med, at arbejdet også er fascinerende.

Opvisning

Vi så GOR give opvisning med sin Eurofighter 2000 på ILA 2000 flyveudstillingen på Schönefeld. Startløbet er så kort, at man næsten tror det er løgn. Inden tilskuerne får sig tænkt om, et flyet på vej opad i en lodret stigning. Fra vingespidserne genereres røg, som er med til at understrege dramatikken i opvisningen. Flyet fortsætter opad i et loop, som, når det når "bunden", ender i et højredrej, hvor publikum ser lige ind i de to motorers glødende efterbrændere.

Vi spurgte GOR, om han også er uddannet som opvisningspilot. Det benægter han og siger: "Vi kan gan-

ske enkelt ikke både være testpiloter og samtidig være fuldt uddannede opvisningspiloter, dertil er det sidste job for omfattende". Han forklarer, at han, når han skal flyve opvisning, sætter sig ned med papir og blyant for at udtænke, hvilke manøvre han vil gennemflyve. Når det er gjort, så går turen til simulatoren, hvor han "gennemflyver" sit program. Når den del af arbejdet er overstået, tager han flyet, og begynder at flyve programmet i virkeligheden. "Jeg starter i 5-6.000 fod (1500-1800 m.). Her tester jeg, hvad der sker under de forskellige manøvrer. Jeg vil vide, om jeg vinder eller taber højde. Når jeg har styr på det, så arbejder jeg mig nedad til omkring 500 fod, indtil det passer, og for at sikre, at publikum kan få en god oplevelse. Som det har været i går og i dag med den kraftige vind, må vi korrigere meget for ikke at komme nærmere end 700 m. på publikum. Jeg skal hele tiden vide, hvad jeg skal gøre for at korrigerer så det hele ser smukt og glidende ud. Det gør den stærke vind, hvad den kan for at forhindre". GOR sagde også om det at lave et opvisningsprogram, at det skulle være enkelt: "Man skal ikke gøre det sværere for sig selv end nødvendigt", understregede han.

Vi garanterer vore læsere for, at det så smukt ud, det med det enkle kan vi ikke bedømme – men larmen, den kan bedømmes til kolossal.

Vi ville vide, om det ikke er svært at huske hele programmet når man først sidder i cockpittet. "Det kan du stole på", sagde GOR, jeg skal sørge for at lære det hele udenad, fordi når jeg først tager hjelmen på, så "mister jeg det halve af hjernen!" Vi så spørrende på ham. Smilende forklarer han, at det med at "miste det halve af hjernen" betyder, at der pludselig er så mange andre ting at tænke på, at opvisningsprogrammet bliver fortrængt, og derfor skal det være lært udenad.

Internationalt KZ Rally i Stauning

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det med det internationale var til at få øje på i Stauning. Der var sågar australsk deltagelse, hvilket betyder, at man internationalt ikke kan komme længere væk, før det går hjemad igen. Af alle de flyarrangementer Deres udsendte har besøgt, er KZ & Veteranfly Klubbens Rally på Stauning lufthavn det hyggeligste af dem alle.

Stauning Lufthavn den 11. juni 2000. Der er tre ting, der gør det internationale KZ Rally på Stauning lufthavn til noget særligt. Det, at dansk flyproduktion i 50-erne stadig kan vises, og det vel og mærke i luften, og det at flyvevåbnets gamle fly også vises i luften. Den tredje ting er let, at man samler glødende entusiaster fra store dele af verden, for hvem intet er helligt, blot deres kære fly kan komme i luften.

De kommer flyvende alle steder fra. Parkerer deres fly i græsset. Draget spidsteltet ud af „luggage compartment“ (bagagerummet) i flyet, slår teltet op under flyets vinge, og her der i de dage rallyet varer. Intet er for godt til flyet, så må de personlige krav vige.

To DC-3'ere i luften

For gamle flyvevåbenfolk var der ikke et øje tørt, da to DC-3'ere, en norsk og en dansk rullede ud til start.



Når man er medlem af KZ & Veteranflyveklubben, er der intet, der er for godt til flyet. Pengene investeres der, hvor de gør mest gavn - nemlig i flyet. Ejeren er herefter henvist til at spare på alt. Hotelregningen kan holdes nede ved at bo i telt, under vingen.

Der lød sporadiske klapsalver da de to fly kort efter overfløj publikum i formation. Sådant noget ses så sjældent, at det kalder på begejstringen.

Inden man nåede til dette højdepunkt, havde australieren Jon Johanson givet opvisning med sin selvbyggede RV-04, med indregistreringsbetegnelsen VH-NOJ, noget der vist ikke er set før i Stauning. Johanson, stavet med et "s", var på vej på sin tredje jordomflyvning med sit fly. Først fløj han turen fra Australien mod vest, så mod øst, og nu var han så på vej hjem på turen, hvor han fløj mod nord.

Masser af fly

147 fly var der opmarcheret på Stauning lufthavn. De var kommet fra Wanna i Tyskland, fra Biggin Hill i England, fra Støvring i Danmark, fra Oslo i Norge, fra Madetswill i Schweiz, fra Göteborg i Sverige, endelig var der én fra Gudhjem på Bornholm og fra Adelaide i Australien. Dansk militærflyvning var repræsenteret med DC-3 Vennernes C-47 Dakota, der var flere eksemplarer af Flyveskolens gamle Chipmunks, og

samme skoles gamle KZ II'ere. To F-16 gjorde kraftigt opmærksomt på, at der stadig er liv i dagens flyvevåben.

En flot oplevelse er præsentationen af de gamle fly i luften. Til forskel fra alle andre flyarrangementer, kan man her nyde flyene i deres rette element i ro og mag, og uden ørepropper. De gamle fly bevæger sig adstadigt gennem luftrummet, og kun "gadedrenge" som YAK-52, kan, sagt i gåseøjne "spolere" dette billede.

Tilfreds formand

Tordenvejret, der drog over landet den lørdag, var så hensynsfuldt at have passeret over Stauning inden opvisningen skulle begynde. Det var derfor en tilfreds formand for KZ & Veteranfly Klubben, Erik Krogh-Rasmussen, vi talte med ved 14-tiden. Han kunne konstatere en passende tilstrømning af publikum og et luftshow, der blev afviklet i god og fornuftigt gænge. Han havde vendt lidt rundt på udstillingen i år, således, at alle de rigtig gamle fly var parkeret lige foran publikum. En god ide, som dog havde fået nogle af de tilflyvende gæster til at mene, at de skulle gå



Australieren Jon Johanson fra Adelaide i sin selvbyggede RV-4, som han var på sin tredje jordomflyvning i. Han underholdt også publikum med en smuk opvisning under den ind imellem noget grå himmel.

meget langt fra deres fly, fordi "de gamle" havde fået parkeringspladserne nærmest flyvekontrolltårnet. Formanden mente dog at have filosofien Søren Kirkegaard på sin side, idet han citerede ham for at have sagt: "Man kan gå sig til sundhed". Med afstanden til de fjerneste parkerings-

pladser, er der piloter og passagerer, som nu må være meget sunde.

Flymuseet

Mange sluttede dagen på Dansk Veteranflysamlings museum. To store haller er det blevet til, og en tredje er

på vej, uden nogen dog vil sige, hvornår den bliver bygget. Samlingen er just blevet udvidet med en Gloster Meteor Mk. VIII. En pryd for samlingen. Det mest imponerende er, at det er elever på Opsund Ungdomsskole ved Videbæk, der har udført arbejdet. Men ellers står der F-104 starfighter, F-35 Draken, Supermarine Spitfire og mange andre gode sager at se på, for ikke at glemme KZ-samlingen fra I til X. Som et bestyrelsesmedlem sagde, lidt syrligt: "Man behøver altså ikke tage til Sjælland for et besøge et flymuseum". Det, der begyndte med håndkraft og ingen penge ved Ringkøbing Fjord den 19. april 1975, er stadig i grøde og et besøg værd.

Flyvestation Skrydstrup

Han gjorde det, man troede umuligt

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Publikum svigtede ikke flyvevåbnets 50 års jubilæums Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup, tvært imod, der kom vel omkring 100.000 mennesker for at se, hvad man havde at byde på.

Søndag den 18. juni var dagen, hvor det så ud som om hele Sønderjylland med omliggende provinser



På denne varme 18. juni, hvor Flyvestation Skrydstrup, fejrede flyvevåbnets 50 års jubilæum kom tilskuerne i timevis i en bred strøm ned mod udstillingsområdet.

stimede mod Flyvestation Skrydstrup. Allerede før portene blev åbnet

klokken syv om morgenen holdt de første biler parat til at køre ind. Fra

klokken ni var den ca. syv meter brede vej mod udstillingsområdet et bølgende menneskehav, og det i fuld bredde. Klokkerne 1230 havde dette billede ikke ændret sig, og man måtte glæde sig over, at et eskadrilleområde er så rummeligt som det er.

Flyveroverkonstabel Morten Jørgensen fra Bevogtningstjenesten på Skrydstrup fortæller, at der kørte 24.978 biler gennem tælleapparatet, hertil kom så ca. 1.500 „håndtalte“. Han siger videre, at man ikke har tal på alle dem, der kom på cykel, eller man parkerede transportmidlet i Skrydstrup by for til fods at gå ned til udstillingsområdet. Forsigtigt anslår man, at der kom omkring 100.000 gæster.

Først stod der én række langs afspærringen ud mod flyvefeltet for at se på flyveopvisning, efterhånden var det ikke muligt at tælle rækkerne bag hinanden.

Kø og dronningebesøg

Åbent hus blev også dagen, hvor danskerne måtte øve disciplinen: „At stå i kø“, længe - meget længe. Det var ligegyldigt, om man ville have en pølse eller sodavand. Eller for senere gen at komme af med samme. Det gik helt galt med pølser og brød. Ingen kunne følge med til at varme pølserne eller tøj brødet op, og selv den mest optimistiske salgschef for diverse boder kunne aldrig have drømt om en sådan tilstrømning.

Én af dem, der ikke kom til at stå i kø var Dronning Margrethe. Det var en meget veloplagt Dronning, der var på rundtur til mange af udstillingsstandene, hvor hun hver sted lyttede interesseret til udstillernes forklaring om, hvad netop de viste frem. Vi fulgte Dronningen medens hun besøgte Danmarks Flyvehistoriske Selskabs stand, hvor hun ifølge med chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard og hennes stabschef, oberst J.F. Autzen, fik fortalt om foreningens arbejde af Henrik Hougaard, fra Danmarks Flyvehistoriske Selskab.

Blog alt og alle

Det er altid imponerende at se fly kaste sig rundt i lufrummet, eller se 16 F-16 komme flyvende ind over i en



Dronning Margrethe får her en indgående forklaring af Henrik Hougaard, fra Danmarks Flyvehistoriske selskab, om det gamle katapultsæde, medens chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard opmærksomt lytter med.

perfekt formation, det sidste var også de kvindelige tilskuere imponerede af.

Førstepladsen til opvisningen i luften på flyvestation Skrydstrup gik efter vor opfattelse til den italienske pilot og fartøjschef, major Roberto Cabiati og hans andenpilot kaptajn Gianfranco Cito, som fløj en Alenia Aerospazio, Inc. G.222 transportfly. De to kunne mere end de fleste med et transportfly.

Vi skal fortælle, at flyet vejer tomt 15,7 tons og har et vingespand på 28,7 m. Ingen i hele verden ville have troet, at der kan laves loops og barrel roll (tønderulninger) med et luftfartøj af denne størrelse. For slet ikke at tale om en taktisk landing, der med garanti får de ombordværendes maver til at ryge helt op i halsen. Vel nede på jorden reversede piloten motorerne og flyet stopper på „ingen plads“, rullede baglæns ind på intersektion og kørte derefter tilbage på sin plads i Stationsflightens område. Du godeste for en opvisning, vi har aldrig før set noget lignende, og så ind imellem på én motor! Blandt publikum var der mange, der troede, at der var noget galt med flyet.

Senere fortalte operationsofficeren på Flyvestation Skrydstrup, K. Thomsen (TOM) at flyet nærmest var kommet med ved en tilfældighed. Han var blevet kontaktet af flyets enhed, Italian Test Flight Centre på

Flyvestation Pratica di Mara, der havde hørt om det danske åbent hus projekt, og de ville da gerne deltage. „Jeg er dybt imponeret af den opvisning“, siger TOM, „men jeg er endnu mere imponeret af, at piloten i 1998 modtog pokalen for „Best Performance“ på Flyvestation Fairford i England i 1998. Vi man have den pokal, skal man kunne noget ganske særligt. Og det tør man nok sige at han kunne“, slutter TOM.

Kræmmere og handlende

For den der samler på eskadrillemærker og billeder af fly, kasketter og paraplyer og meget andet godt, var det noget af en dag. Ingen kan vide, hvor mange penge der blev omsat for. Der blev solgt kasketter, paraplyer og meget andet med flyvevåbnets 50-års logo på. Et andet sted på et bord „midt ingenting“ fandt vi „the Official Nato Air Meet 2000 Merchandise“ i fuld gang med at sælge T-shirts, mærker og meget andet. Chefsergent Niels Egholm gjorde sig godt i rollen som „kræmmer“, sammen med sine kollegaer fra Flyvevåbnets Operationsstøtteskole.

En skuffelse

Alle havde set frem til at det amerikanske flyvevåbens Thunderbirds, der skulle give en 40 minutters op-

visning i, hvad seks F-16 fly kan præstere af aerobatic. Det gik fint i starten, men pludselig måtte man erkende, at sigtbarheden ikke længere var de nødvendige 5 nautiske mil, eller lige godt ni kilometer. Holdet „skiftede hest“ midt i vadestedet, og

gik over til at flyve deres „dårligt-vejrprogram“. Det tog næsten fem minutter at reorganisere til dette anderledes „flade“ program, hvorfor publikum troede, at nu var det slut. Det var det ikke, men det var synd for både publikum og de opsatte op-

visningspiloter fra Thunderbirds, at de måtte afslutte på den måde. Men ellers tror vi på, at publikum havde en fin dag i det gode vejr og med at se på flyvemaskiner oppe i himlen over Flyvestation Skrydstrup. □

Chefskifte Flyvertaktisk Kommando



Den 3. juli forlod generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, tv., posten som chef for Flyvertaktisk Kommando for at tiltræde stillingen som chef for Forsvarsstabens Personelstab. Han blev afløst på posten af generalmajor Leif Simonsen, som kom fra en stilling i Forsvarskommandoen, hvor han var chef for Personelstaben i Forsvarsstaben.

(Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste Flyvertaktisk Kommando)

Chefskifte ved Flyveskolen

Den 3. juli tiltrådte oberstløjtnant Carsten Sundien Simmelsgaard (SIE) stillingen som chef for Flyvevåbnets Flyveskole på Flyvestation Karup. Oberstløjtnanten havde indtil da gjort tjeneste ved ICAOC (Interim Control Air Operation Centre) Foreløbig kontrolcenter for luftoperationer i Findrup ved Viborg. Han afløste oberstløjtnant Frode Mogensen Sveigaard (FRO), som har overtaget stillingen som chef for Flyvesikkerhedssektionen i Flyvertaktisk Kommando.

(Foto: Flyvevåbnets Fototjeneste, Flyvertaktisk Kommando).



Flyvestation Vandel

Sidste flugtskydningsstævne på Vandel

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Af de 24 flugtskydningskonkurrencer der er blevet afviklet i FLYVIK Flyvevåbnets Idrætsforenings regi, har Flyvestation Vandel afholdt de fire. Imponerende flyvestationens mandskabsmæssige situation taget i betragtning. Dette års konkurrence blev det sidste Vandel kommer til at stå for.

Tirsdag den 20. juni stævnedes flyvevåbnets 44 flugtskytter for fjerde gang mod Flyvestation Vandel. Flyvestationen var igen vært for Flyvevåbnets Idrætskomite's (FLYVIK's) flugtskydningskonkurrence. Flugtskydningsbane har flyvestationen ingen af, men det klares ved at låne en flugtskydningsbane af Bække Jagtforening, der altid har stillet sig velvillig til rådighed.

Tak for hjælpen

Formanden for FLYVIK skulle have været til stede ved afslutningen, men kom af ukendte grunde ikke. I stedet tog chefsergent Villy R. Hansen, Flyvestation Karup ordet for at takke „Mugge“, med det borgerlige navn P.F. Mogensen, for hans utrættelige arbejde med at få afviklet flugtskydningskonkurrencen. Hansen sagde, at if de 24 skydninger, der har været afholdt, har Vandel afviklet de fire, den nedlagte Flyvestation Tirstrup de tre. Han mente derfor, at nu måtte de så-



Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen (VON) overrækker pokalen til den bedste individuelle skytte, flyverspecialist E. Westergaard, Flyvestation Aalborg.

kaldt store flyvestationer til at tage sig lidt sammen. Samtidig kunne han meddele, at der næste år ikke bliver nogen flugtskydningskonkurrence.

Hansen lagde ikke skul på, at han i år var særligt imponeret over, at Vandel havde sagt ja til at være vært: „Al den stund, at flyvestationen er under nedlæggelse, og derfor ingen ressourcer har. Det betyder, at Mugge selv har taget hele slæbet, og det synes jeg han skal have en hånd for“. Det fik Mugge, og det blev et langt varmt bifald.

Præmieoverrækkelse

Chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen (VON) havde påtaget sig at overrække præmierne til de mange vindere. Vi tillader os af pladshensyn kun at nævne, hvem, der blev nr. et i de forskellige klasser:

Mesterklassen: Flyverspecialist, E. Westergaard, Flyvestation Aalborg.

A-klassen: Seniorsergent, P. Drahsbæk, IFK.

B-klassen: Oversergent, G. Zinn, IFK.

Veteranklassen: Chefsergent, J.E. Maul, IFK.

Mesterrække, for hold: E. Westergaard, L. Jensen og P. Egebo, Flyvestation Aalborg.

A-række for hold: R. Mathiesen, K. Poulsen og M. Isaksen, Flyvestation Aalborg.

B-række for hold: F. Pektonen, G.C. Zinn og P. Clemmensen, IFS. Efter at have uddelt de mange præmier, overrakte VON Flyvestation Vandels plakette til formanden for Bække Jagtforeningen og udtrykte flyvevåbnets tak for, at man altid stillede sig til rådighed for flugtskytterne. Også VON udtrykte sin anerkendelse af det store arbejde som P.F. Mogensen havde lagt i, at få arrangementet afviklet på en god måde til skytternes tilfredshed. Mugge måtte indkassere endnu et stort bifald. Hvorefter alle drog hver til sit. Nogle glade for deres præmie, andre trætte af at være blevet nr. to.

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Det var ikke koldt og det var heller ikke varmt. Solen skinnede ikke, og alligevel tittede den frem mellem de mellemhøje skyer nu og da. Sigtbarheden var ikke dårlig, men der var fugtighed i luften, hvilket er enhver flyfotografers mareridt, det giver lidt uldne billeder, som ingen alligevel ikke har den store glæde af at se på. Alligevel blev det til et par skud, som vi gerne bringer for at fejre flyvevåbnets 50 års jubilæum den 1. oktober.

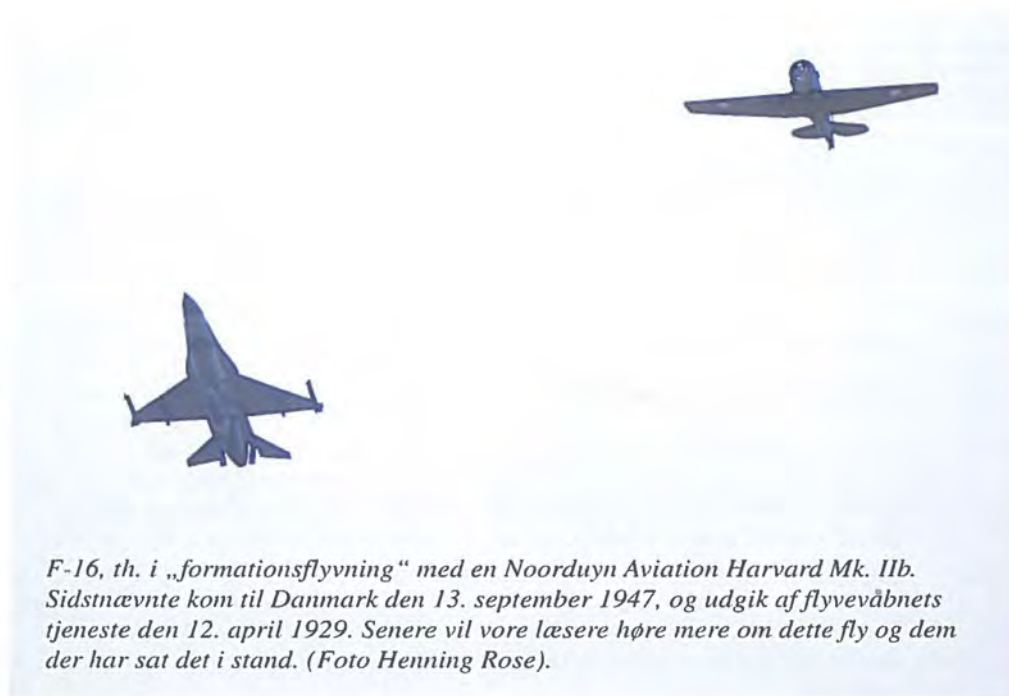


På jorden en DC-3 Dakota, som flyvevåbnet fik i november 1953. I luften den danskbygget KZ IV, som Skandinavisk Aero Industri fremstillede medens de tyske besættelsestropper var i landet fra 1940 til 1945.

Fly fejre



Så fik nostalgien igen en ordentlig én på formation med en F-16 Fighting Falcon. Jetkampfly i flyvevåbnet. Hunterne blev u



F-16, th. i „formationsflyvning“ med en Noorduyn Aviation Harvard Mk. IIb. Sidstnævnte kom til Danmark den 13. september 1947, og udgik af flyvevåbnets tjeneste den 12. april 1929. Senere vil vore læsere høre mere om dette fly og dem der har sat det i stand. (Foto Henning Rose).



For Draken-entusiasmen. Draken-folket, særligt blik i øjnene her - larmende af ste

vevåbnet



Idregistrerede Hawker Hunter F.Mk.51 i enterer mere end 64 års flyvning med 1974. (Foto Henning Rose).



Ke indslag med en F-35 Draken kærkomme man måske kalde dem, får altid et helt svenske „jernflyver“. Og ikke mindst som t. (Foto Henning Rose).



Så fik nostalgien nok én på hatten. Folk strømmede hen for at se den gamle T-Bird, officielt kaldet T-33, Silver Star, som i mange år fløj i Stationsfligten på Flyvestation Skrydstrup. Dens nuværende udseende kan den takke flyvestationens pensionister for. Og flot, det var den.



Hærens Flyvetjeneste var både på static display og i luften for at sige til lykke med dagen til flyvevåbnet. I forgrunden er det den gode gamle veltjente Hughes H-500 kaldet Cayuse og i baggrunden AS550C2, Fennec, panserværnshelikopteren.



En Gulfstream G. III stikker næsen frem fra højre, medens en dansk F-16 er i fuld gang med sit opvisnings-program. Midt i billedet en EH101 Merling helikopter. Speakeren havde flere gange bedt publikum give deres børn ørepropper i ørerne: „Det gælder børn i alle aldre“, tilføjede han. Dem uden ørepropper kunne bevidne at ideen var god. En F-16, der kommer „gående“ på halen med ca. 150 knops fart støjer usandsynligt meget.

Grundsten holder onde ånder væk

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Traditionen med at nedlægge grundsten er ikke én af de mest anvendte i flyvevåbnet. Derfor var det noget af en begivenhed, da den afgående chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK) kunne nedlægge grundstenen til FTK's nye administrationsbygning.

Flyvertaktisk Kommando den 29. juni 2000. Det var med glæde, at direktøren for Forsvarets Bygningstjeneste Bent Frank gik på talerstolen i det, der i fremtiden bliver kælderens under Flyvertaktisk Kommandos nye bygning. Han sagde i sin tale blandt andet: „Det er mange år siden, der sidst har været foretaget grundstensnedlæggelse i forbindelse med forsvarrets byggerier. Vi er meget glade for at kunne sige, at byggeriet skrider planmæssigt frem, og vi glæder os, ligesom de kommende brugere, til at se det nye hovedkvarter stå færdig i eftersommeren 2001“. Frank sagde om traditionen med at nedlægge grundsten, at det engang blev gjort for at holde „onde ånder“ væk fra huset, hvilket han ikke mente var nødvendigt i FTK's tilfælde. Han overlod talerstolen til chefen for Flyvertaktisk Kommando, der blandt andet udtrykte sin glæde over, at byggeriet fulgte planen, og ønskede alt det bedste for det fremtidige arbejde. Tilbageskuende sagde Rosgaard: „Intet i denne verden er let. Og dette byggeri har i faser da også haft sine „ups and downs“. Han mente dog, at man var landet på benene, og at grundstenen ville kom til at bære et



Generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard lægger her et metalhylster med nutidens mønt og en skrivelse om byggeriet ind i hullet, som han senere murede til.

flot og funktionsdygtigt kontorbyggeri.

Efter talen murede han grundstenen i kældervæggens beton. I metalcylinderen havde han et dokument med følgende ordlyd:

CH FTK tale
ved

grundstensnedlæggelse 29. juni 2000.

I anledning af denne begivenhed er udfærdiget dette dokument til indmuring.

Tekst:

I Hendes Majestæt Dronning Margrethe II af Danmarks 29. regeringsår, Anno Domini 2000, den 29. juni nedlagde Generalmajor K.E. Rosgaard Chef for Flyvertaktisk Kommando denne grundsten i forbindelse med opførelsen af Nybygning til Fly-

vertaktisk Kommandos stab på Flyvestation Karup. Til opførelse af denne nybygning har Finansudvalget ved aktstykke nr. 310 af 2. september 1998 bevilget i alt ca. 69 mio. kr. Projektet til nybyggeriet er udarbejdet af Arkitektfirmaet A/S Nielsen, Nielsen & Nielsen, Århus, TRI-CONSULT A/S Rådgivende Ingeniører, Højbjerg, og Landskabsarkitekt Preben Skaarup, Århus, med Forsvarets Bygningstjeneste som bygherre. Byggearbejderne blev sat i gang den 1. april 2000 og forventes at være tilendebragt den 1. august 2001. Byggeriet udføres af KPC BYG A/S, Herning, som hovedentreprenør. Dette dokument bliver indmuret sammen med to sæt gældende mønter med håbet om at denne bygning må få et langt liv og tjene det danske forsvar til nytte.

En levende legende

**Af premierløjtnant A. L. Finch,
Flyvevåbnets Sergent- og
Reserveofficersskole**

Man skal gøre lidt mere end blot sin pligt for at få tildelt Dansk Militær Idrætsforbunds hæderstegn. Hæderstegnet blev indstiftet af Hans Majestæt Kong Frederik den IX i 1968, da DMI fyldte 50 år. Siden da, er der uddelt 81 hæderstegn.

"Jeg blev meget overrasket" udtaler en stolt leder af faggruppe FUT (Fysisk Uddannelse og træning) på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole (FLSR), Per Halberg. Han er tydeligvis lidt beklemmt ved situationen. "Jeg sad nede bagved til Dansk Militær Idræt (DMI) repræsentantskabsmøde den 15. april. Mødet var ved at slutte, men som den allersidste blev jeg så kaldt op. Det var lidt pinligt, for jeg havde ikke engang uniform på. Jeg havde for flere år siden modtaget guldnålen, og jeg regnede ned, det var det højeste, jeg kunne opnå. Hæderstegnet - det havde jeg slet ikke regnet med." Per Halberg blev indstillet af FLSR Idrætsforening blandt andet med følgende begrundelse: "Seniorsergenten har altid advist en positiv interesse for sine nedmennesker, og især for deres træningsudøvelse. Hvad end det har drejet sig om en top udøver, en almindelig elev, eller afholdelse af større stævner, arbejder seniorsergenten meget ihærdigt og med så stor tilro til andres evner, at det uundgåeligt smitter. På trods af sin relativt høje levealder fortsætter seniorsergenten med en helt utrolig energi og godt humør med at give idrætsudøvelse på alle planer de bedst mulige vilkår. Denne brændende interesse for idrætten har på kort sigt givet mange mennesker hurtigt resultatnæssig gevinst, og på længere sigt

givet en holdning hos mange om: "At det føles rart og godt kan betale sig at være i god fysisk form" – og dette er vel det højeste en idrætsleder kan nå! Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole idrætsforening finder at Per Halberg gennem hele sin fremtræden står som en meget værdig repræsentant for den militære idræt i alle dens afskygninger, hvilket gør ham fuld fortjent til at modtage DMI's højeste udmærkelse- hæderstegnet." Selv beskriver Per Halberg fodturen i 1976 til Holland som en af de største oplevelser. Ud over at beskæftige sig med idræt i Flyvevåbnet har han trænet civile klubhold i Lynge, Farum og Værløse. "Det er klart, at jeg kun har kunnet gennemføre alle disse ting med idræt både på arbejdet, i fritiden og i ferier, fordi jeg har haft en meget sød kone som sørgede for familien derhjemme. Uden hende havde det ikke kunnet lade sig gøre." Seniorsergenten har også været driv-

kraften bag militær 5 kamp i Flyvevåbnet. "Det var svært at få Flyvevåbnets chefer til at give fri til idræt. Cheferne havde sat et antal dage på, som de maksimum kunne give fri til idræt. Det var svært, når der både var DMI, flyvevåbnets og forsvarets mesterskaber, som hver tog næsten en uge. Men alligevel nåede L. Sørensens at blive A-kæmper og C. Flarup blev danmarksmester sidste år. På de fleste sergenthold har vi gennemført frivillig svømning. Vi tog til Auderød om aftenen. Eleverne kom hjem med våde uniformer og godt trætte, men så havde de fleste også fået et mærke med hjem. Jeg har også været så heldig at have mange gode medarbejdere. Det der holder en i gang, styrker sammenholdet og den udfordring det er med, at beskæftige sig med unge mennesker. Det er den motivation, der er drivkraften bag det hele." slutter seniorsergenten. □



Seniorsergent Per Halberg med den ny erhvervede medalje Dansk Militær Idrætsforbunds Hæderstegn nr. 2 fra venstre. (Foto flyveroverkonstabel A.C. Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Kontaktkomiteen ophævet

Af Vagn Tovgaard, tidligere formand for Ballerup-Måløv Kommunes Ungdomsnævn

Kontaktkomiteen mellem Jonstruplejren og Ballerup kommune har eksisteret siden den 4. april 1960. Komiteen stod i sine første 20 leveår for mange spændende aktiviteter. Med de ændrede tjenesteforhold for værnepligtige og konstabelelever blev behovet for komiteens indsats mindre og mindre. De sidste 11 år har den så at sige ligget i dvale. På dens sidste møde, 40 årsdagen for dens oprettelse enedes man om at nedlægge den.

Som led i genopbygningen af dansk forsvar efter 2. Verdenskrig besluttede Forsvarsministeriet, at der skulle ske en udvidelse af samarbejdet mellem de militære garnisoner og deres beliggenhedskommuner. Formålet hermed var at udbrede kendskabet til, og styrke interessen for forsvaret hos den civile befolkning.

I slutningen af 1959 opfordrede ministeriet til, at sådanne komiteer snarest blev nedsat. Der blev oprettet en Kontaktkomité i hver garnisonsby, bestående af repræsentanter fra den pågældende kommune, ungdomsorganisationerne i kommunen og tjenestestedet, hvilket også skete i langt de fleste garnisonsbyer.

Komite i Ballerup

I Ballerup Kommune (som dengang hed Ballerup-Måløv Kommune) tog den daværende chef for Flyvevåbnets Rekruttskole i Jonstruplejren - oberst-



Kontaktkomiteens medlemmer, fra v. er det oberstløjtnant P.E. Andersen, chefsergent P.M. Rasmussen, fru Grethe Pamer, artiklens forfatter og komiteens mangeårige formand hr. Vagn Tovgaard, oberst P.J. Larsen, major Lene W. Bobsin, major J.G. Lange, Ballerups borgmester Ove Dalsgaard, hr. Knud Bødker og hr. Gustav Blomberg, Kjeld Eriksen og seniorsergent Ole Søgaard.

løjtnant Emil Harder initiativet. Resultatet blev, at der den 4. april 1960 blev stiftet, „Kontaktkomiteen for de demokratiske ungdomsorganisationer i Ballerup-Måløv Kommune og Jonstruplejren“. Medlemmerne af komiteen kom hovedsagelig fra de politiske ungdomsorganisationer, idrætsforeningerne samt tillidsrepræsentanter og velfærdsofficeren fra lejren. Formanden skulle være civil, og blev den daværende formand for kommunens ungdomsnævn, Vagn Tovgaard.

Komiteen var vanskeligere stillet end ved de øvrige garnisoner, idet Rekruttskolens menige mandskab blev udskiftet hvert kvartal. Trods det, blev der sat en lang række aktiviteter i gang. Herunder idrætsturneringer mellem de civile og de militære klubber, politiske og kulturelle arrangementer, ekskursioner til København for de nyindkaldte og sidst, men ikke mindst, den årlige Tappentreg. Denne fandt de første år sted i Ballerup. Det skete med fakkeltog gennem byen med orkestermusik, tattoo samt fest i en af byens haller.

Fra 1978 blev tattooet afholdt i Jonstruplejren, hvor der var bedre pladsforhold. Samtidig blev antallet

af orkestre i tattooet betydeligt forøget. Blandt dem de tre kvindelige militære musikkorps fra henholdsvis Kvindeligt Flyvekorps, Kvindelige Marinere og Danmarks Lottekorps, Den kongelige Livgardes Musikkorps, Hjemmeværnsorkestrene fra Distrikt Roskilde og Region VI, ungdomsorkestrene fra Hareskov Division og DUI Hvidovre samt de lokale Ballerup Drum Band og Hedegårdsgarden. Tattooet sluttede under ledelse af kapelmester Svend Lundvig og hvor sangerinden Katy Bødker var fast solist.

Behovet svinder

Udviklingen inden for Forsvaret medførte en større frihed for det værnepligtige mandskab, hvorved garnisonerne kom til at ligne civile arbejdspladser. Behovet for velfærdsforanstaltninger tog af, og i 1989 vedtog Kontaktkomiteen følgelig at stille sine aktiviteter i bero.

Efter ønske fra den daværende chef blev komiteen imidlertid opretholdt, således at den var „i beredskab“, hvis nye opgaver skulle opstå

I april 1990 fyldte den 30 år, hvilket blev markeret ved en sammenkomst, men der viste sig ikke nye behov.

Da tidspunktet for 40 års jubilæet den 4. april 2000 nærmede sig, blev spørgsmålet om komiteens fremtid drøftet mellem kommandanten for Jonstruplejren oberst P. J. Larsen og formanden (som stadig var den samme!) De blev enige om at benytte jubilæet som en anledning til at afholde endnu et møde i komiteen og samtidig foreslå den nedlagt.

Nedlæggelse

Komiteen blev nedlagt på mødet den 29. marts 2000 i Jonstruplejrens kantine. Blandt komiteens medlemmer var chefen for Flyvevåbnets Officersskole, oberst P. J. Larsen, chefen for Flyvevåbnets Specialskole oberstløjtnant P. E. Andersen, borgmester Ove E. Dalsgaard, Gustav Blomberg fra Idrætsunionen, Grethe Pamer fra Hjemmeværnet samt komiteens tidligere sekretær, den i kommunen

navnkundige pens. premierløjtnant, Knud Bødker.

Oberst Larsen bød velkommen og redegjorde for mødets baggrund samt for ændringerne i Jonstruplejrens struktur siden komiteens foregående møde. Den væsentligste var, at Flyvevåbnets Officersskole nu var flyttet til Jonstruplejren i en ny bygning.

Oberstløjtnant P. E. Andersen gennemgik Jonstruplejrens historie. Det var hans opfattelse, at Kontaktkomiteen gennem sit mangeartede virke havde været med til at skabe tillid og forståelse mellem det omkringliggende samfund og Forsvarets personel.

Herefter talte komiteens formand, Vagn Tovgaard, om baggrunden for komiteens stiftelse og dens planer for en række mangeartede aktiviteter, hvoraf det lykkedes at føre et stort antal ud i livet. Han lagde vægt på, at komiteen gennem sin levetid konsekvent havde lagt vægt på at indrette sin virksomhed i overensstemmelse med behovet, og dette havde ført til, at man for 10 år siden var gået „i

mølpose“. Nu var forudsætningerne for komiteens opretholdelse helt forsvundet, og efter drøftelser med Jonstruplejrens ledelse og komiteens medlemmer stillede han derfor i dag - med nogen vemod - forslag om, at komiteen blev ophævet med virkning fra 40 års jubilæumsdagen den 4. april 2000.

Ved det efterfølgende traktement talte borgmester Ove E. Dalsgaard, som havde været medlem af komiteen siden 1972, og udtrykte her kommunalbestyrelsens tak for dennes indsats gennem de mange år og for samarbejdet med Jonstruplejren, som han håbede, ville fortsætte i den udstrækning, der var behov herfor. Mødet afsluttedes med et besøg i de betydelige ny- og ombygninger i Jonstruplejren.

Og hermed var en helt speciel æra i både Jonstruplejrens og i Ballerup Kommunes historie bragt til afslutning. □

Computerbaseret uddannelse

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

Når et land køber et luftfartøj, køber man samtidig uddannelse eller omskoling af de teknikere og piloter man har til den nye type. Denne del af købet af et luftfartøj vækker i almindelighed ikke opsigt, det klarer luftfartøjet og den politiske verden selv. Et besøg ved et sådant uddannelsescenter er en imponerende oplevelse, der vil få enhver folkeskolelærer til at falde i svime. Her er alt, hvad en lærer kan drømme om, og lidt til.



Et kig ind i linktræneren, hvor vi af Mike Swayles fik demonstreret, hvad man kan udsætte piloter for af ubehagelige oplevelser. Går det godt, er der intet sket. Klarer piloten ikke opgaven, er der gudskelov stadig intet sket, og man kan begynde forfra på øvelsen.

Vi har besøgt GNK Westlands Customers Training Centre (Kundernes Uddannelsescenter) på fabrikken i Yeovil i England. Bygningen var taget i brug i 1998. Indenfor blev vi mødt af Bill Powell som brændte for at vise sit 12 klasseværelser store uddannelsescenter frem.

Den tid, hvor tavle, kridt og plancher i 100-vis fyldte op i klasseværelset var slut. Nej, i stedet havde hvert bord tre computerskærme, hvor eleven kunne følge med i undervisningen, eller finde de fejl, læreren havde lagt ind i programmet, og derefter øve sig på at udbedre den. Eller, som i et andet klasseværelse, hvor den sorte tavle var skiftet ud med tre storskærme, hvor man kunne følge det emne læreren nu havde valgt. For eksempel et instrumentsystem, der kunne gennemgås fra bunden. Ikke bare kunne gennemgås, men som selvfølgelig var fuldt bevægeligt, det vil sige, at en højdemåler agerede som en højdemåler under flyvning og så videre. Eleven skal ikke mere abstrahere sig til, hvad der sker i forskellige situationer, han får det at se med det samme.

Hele tiden på forkant

Bill Powell fortalte, at man lagde stor

vægt på, hele tiden at være på forkant med at gennemføre den mest moderne og effektive uddannelse af kundernes teknikere.

Hele baggrunden for denne intensive form for uddannelse tog sit udgangspunkt i 1947, da Westland begyndte at fremstille helikoptere. Siden da har man haft et tæt samarbejde med det britiske Forsvarsministerium. Et samarbejde, der hele tiden er i udvikling.

Man lægger stor vægt på hele tiden at udarbejde kurser, der passer til de krav brugerne af firmaets helikoptere stiller. Kurserne kan enten afvikles i træningscentret i Yeovil, eller man sender en kursuspakke med instruktør og det hele ud til kunden. Kurserne bliver udarbejdet på baggrund af en analyse udarbejdet sammen med kunden. Efter dette bliver kurset designet og endelig beslutter man, hvilke forskellige media der skal anvendes ved kursets gennemførelse.

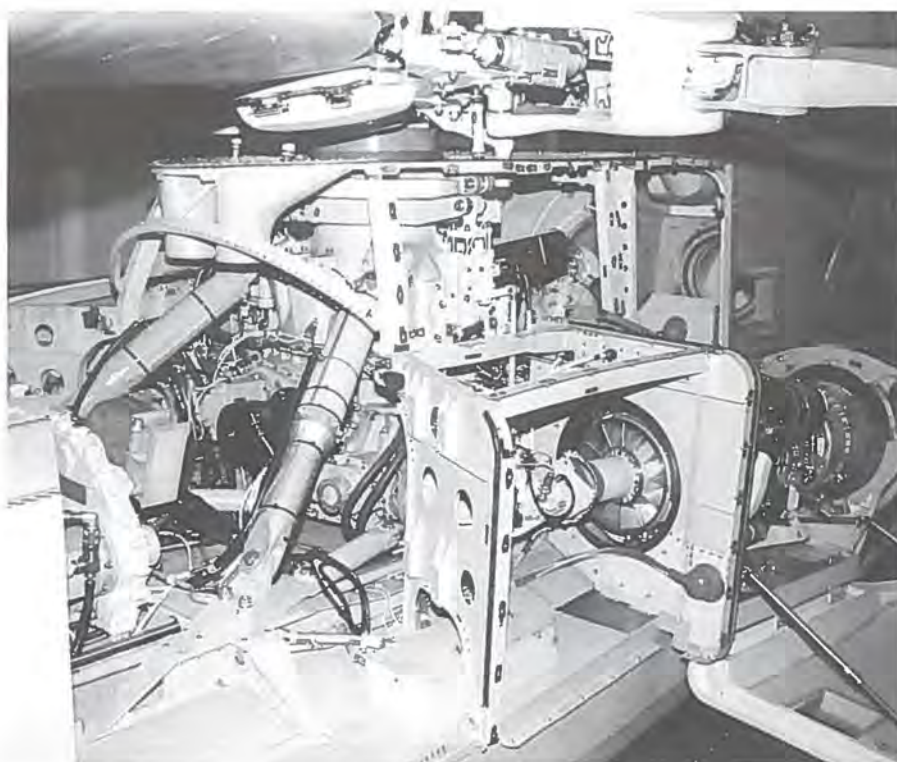
Imponerende

Selve rummet, hvor den praktiske tekniske træning foregår er imponerende. I den ene ende står der en EH101 helikopter, dog kun med et enkelt helt rotorblad på. I den mod-

satte ende af lokalet var det en Lynx helikopter, eleverne kunne få lov at øve sig på. Endelig stod der en link-træner, et fuldt udbygget cockpit til en EH101, hvor piloterne kunne få lov at øve sig i at flyve. Landskabet blev vist på en stor skærm foran cockpitet. Vi fløj en tur med rundt i det skotske højland. Især i den slags områder havde instruktøren det med at sætte de mest modbydelige fejl ind på helikopteren, hvorefter eleven måtte se at redde sig ud af situationen. Hvis ikke, var skaderne ved harvaret til at overse.

I dette „klasseværelse“ skulle eleverne så bevise, hvad de havde fået ud af at sidde ved undervisningspulte med tre PC-skærme. Her i den skinnbarlige virkelighed, hvor et utal af tandhjul, aktuatorer, dæmpere, software, databusser og meget andet gik op i en helhed. Her kunne instruktøren så indbygge de snedigste fejl. „Finder de dem alle“, sagde Bill Powell „er vi sikre på, at de kan tage direkte hjem til deres base, hvor de kan begynde at arbejde på typen med det samme, uden yderligere omskoling“.

De helikoptertyper uddannelsescentret beskæftiger sig med er Westland Sea King, en Sikorsky S-61 fremstillet på licens af Westland. Hertil kommer firmaets egen Lynx og sidst er EH101 Merlin HM Mk1 til UK Navy og HC Mk. 3 til Royal Air Force. Det sidste skud på stammen er undervisning af det personale der skal vedligeholde British Army's WAG-64 angrebshelikoptere, som Westland fremstiller på licens fra Boeing, USA.



Toppen af en EH101, vi ser direkte ind på gearkassen, og de to „støtteben“ er en del af det computerstyrede dæmpersystem, der er med til at reducere rystelserne i helikopteren med omkring 70%.

Bosnien-Hercegovina

Sarajevo - arret, men smuk

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Selv næsten fem år efter den modbydelige borgerkrig i Jugoslavien, er arrene tydelige. Det ses både i landskabet, på bygninger, men ikke mindst i menneskenes sind.

UN, de Forenede Nationer, OSCE, Organisationen for sikkerhed og Samarbejde, SFOR, Nato-styrkerne gør, hvad de kan for at stabilisere et land, i strid med sig selv. Et land, hvor "stabilisering" er blevet en kæmpeindustri med titusinder af "interessenter" fra mere end 30 lande. Hvoraf danske soldater, diplomater og NGO-folk (ikke-regeringsrepræsentanter) udgør en forsvindende lille del.

Sarajevo 19. maj 2000. Solen er netop stået op over Sarajevo. En vind blæser lige over bjergene ude mod øst. Byen er ved at vågne til live. Larmen fra den osende trafik høres tydeligt helt ud i forstadskvarteret (elešići). De sidste dage har været en lang række af oplevelser, der alle har været et skridt tilbage mod perioden fra den 6. april 1992, hvor borgerkrigen begyndte, og til den 19. december 1995, hvor Dayton aftalen blev underskrevet og fjendtlighederne stoppede - næsten. Mellem de to datoer lå et blodorgie, hvor 10.618 men-



Bladet „Friheden“ havde redaktion her. Dens tanker og kritik af serberne gjorde, at de skød huset i stumper og stykker. Nu er det besluttet, at det skal stå som et monument over den meningsløse krig.



Husene er genopført, men mange af deres tidligere beboere ligger på denne kæmpemæssige kirkegård. Den del der er nærmest betragteren er en gammel kirkegård tilbage fra dengang Østrig-Ungarn sad på Sarajevo. Her er både kristne og muslimske begravelser. De der ikke kunne identificeres fik kun en træplade med en dato på. De tusindvis af kors læn- gere borte på den gamle fodboldbane er alle nye grave fra 1992-1995.

nesker, heraf 1.602 børn, bare i Sarajevo mistede livet. I hele landet var det titusinder, der blev ofre for granater og snigskytter.

Første indtryk

Under indflyvningen til Sarajevo kunne man ude til højre se det berømte Igman bjerg, over hvilket Sarajevos indbyggere under borgerkrigen fik bragt forsyninger ind til den omringede by.

Med TV-billederne fra borgerkrigen på nethinden kørte vi fra Sarajevos istandsatte lufthavn ind mod byen. Her ventede den første overraskelse. Husene var enten sat i stand, eller under genopbygning. Vi fik senere at vide, at boligblokkene ved lufthavnen kun havde fået repareret facaderne, men bagsiden, ja den var stadig en ruin. Vi fik senere lejlighed til at se virkeligheden bag facaderne, hvor fronten gik. Her lå hele gader med beboelseshuse skudt til ruiner. Chaufføren fortalte, at frontlinien of-

te gik midt gennem gaden og at man skød på hinanden tværs over de 20-25 m brede gader.

Ad "Sneiper Alley" (snigskyttealleen), Bulevar Mese Selemovica, gik det ind mod byen. Den mest markante ruin på ruten er avisen "Frihedens" redaktionsbygning. Denne avis var en så stor torn i øjet på serberne, at de bombede den sønder og sammen. Højhusets etager ligger i dag som lag i en lagkage, medens den bærende midterdel rager op i luften. Ruinen skal blive stående som et monument over Sarajevos belejring.

Sporvognene kørte igen, men billedet af de udbrændte sporvogne på skinnerne sad stadig i baghovedet. Vragene af dem så vi da også senere i sporvejenes remise ved Sneiper Alley, midtvejs inde mod byen.

Kirker og moskeer, der blev smadret under borgerkrigen, var blevet restaureret. Broer over floden Miljaka, der løber gennem hele byen, var under reparation. Ved én af dem blev billedet af den unge pige, der ude

midt på broen blev skudt af en snigskytte særlig stærk. Ikke mindst fordi hendes kæreste, der forsøgte at redder hende i sikkerhed, blev skudt under forsøget. De to lå på broen i flere dage, ingen turde hente dem ind i sikkerhed. Billederne af tragedien gik verdens rundt.

Det første indtryk var, at Sarajevo er en smuk, men nedslidt by. Vejene er meget ujævne, selv biler med moderne affjedring kan ikke altid kompensere for ujævnhederne. Når man går på fortovet blev man jævnlige præsenteret for en "Sarajevorose", det hul med en tegning ud til siderne som en mortargranat efterlader efter detonationen. Man så dem overalt. Der var næppe heller et hus, der ikke var mærket af kampene. Enten var et stort stykke af muren nyetableret, eller pudset havde til tider hundredvis af skudhuller som stammede fra alt, fra småkalibret geværammunition til små granater. Tito Kasernen og jernbanestationen står som uhyggelige monumenter over en meningsløs

rig. Der hvor kasernen havde tag, tigger nu kun skorstenene op. Til gengæld gror der masser af træer og buske på gulvet i tagetagen. Den eneste del af stationen er stadig sværet af øgen fra den brand, der ødelagde den. Perronerne står gabende tomme og ude på sporet står der delvis rustede, delvis udbrændte togvogne. Et orstemmende syn. Jernbanenettet synes at være næsten intakt. Alligevel hører der kun enkelte passagertog.

Blandet by

Der var tre ting, der vidnede om, at Sarajevo fortsat var en by, hvor forskellige trosretninger fortsat lever sammen. Hvor godt de gør det, kan man ikke sige noget om, men deres symboler var tydelige nok. Ved siden af kristne kirker lå muslimernes moskeer og jødernes synagoger. Man kunne ved selvsyn konstatere, at alle havde gode søgninger.

Sarajevo er en by med modsætninger. I den gamle tyrkiske del af byen, udfolder der sig et basarlignende forretningsliv. Dog kan der ikke "pruttes" om prisen, som der kan i nærheden, men orienten føles alligevel ærværende.

Handelslivet kan deles i to. Det ene finder sted på markederne og det andet sker fra butikker. I bydelen Ćerševa, med kæmpekirkegården og nabo, solgte folk alt muligt. Nyt



Tunnelen, der førte under startbanen på Sarajevos lufthavn var 800 m lang, som det ses, meget snæver. Alle forsyninger til byen, og de sårede fra frontlinen 400 m fra indgangen blev kørt-skubbet til byen på den trækvogn, der ses i baggrunden.



ordtennisbordet, hvor bøddlerne tog fast anlæg inden de skød de dødsdømte mod muren. Det er tydeligt, hvor højt projektilerne er gået.

og gammelt mellem hinanden. Her fik man virkelig en fornemmelse af noget der ligner "krigsøkonomi".

Trafikken er livligt, og den måde der køres bil på i byen, ville få en dansk færdselsbetjent til at løfte øjenbrynene meget højt, og tage blokken frem. Det ville så til gengæld skabe akut overarbejde på landet køreskoler og køretekniske anlæg.

Cykler findes ikke mere i større tal. Under borgerkrigen var de det vigtigste transportmiddel, der er endda rejst et monument over cyklen. En cirkelrund betonskive, hvor cyklen er sunket halvt ned i betonen. Fodgængere er en jaget race. Her er der ingen tvivl om: "Den stærkes ret". Det sker ud fra devisen: „En bil vejer mere end en fodgænger og kan køre hurtigere end samme“, altså må de svage

vige for den stærke. Som fodgænger er man selvmordskandidat, hvis man tror på et vist hensyn i trafikken. Københavnske taxachauffører kunne med fordel sendes på kursus i Sarajevo og lære et og andet, der vil bringe dem hurtigere frem gennem trafikken.

Ruinerne

Som fodgænger oplever man, som altid, byen bedst. Her kan man for eksempel få tid til at se på ruinerne af det nedbrændte Nationalbibliotek. Etnisk udrensning, som borgerkrigen også handlede om, betyder også udslættelse af den kultur, der hører til dem, man ønsker at udrense. Det gjorde serberne blandt andet ved, med sigtet skydning, som det hedder i militærsproget, at skyde Nationalbiblioteket i brand. Århundredes samlede viden og kultur blev ødelagt, og kun en meget lille del reddet. Den slags kan kun opfattes som ondskab.

Den menneskelige ruin er svær at få øje på. Stort set alle er velklædte, dog kan man i forstæderne møde en meget fattig klædt mand, der græsser sine to geder i vejkanten, som han formodes at malke to gange om dagen. Trods sin fattigdom er han smilende og meget venlig. Han fortæller en historie vi ikke forstod på serbo-kroatisk, men læst ud fra armbevægelserne havde det noget med malkning at gøre. Vi smilede venligt til hinanden, nikkede og tog afsked.

Husene er sat i stand og bilparken ser rimelig ud. Der kører mange biler fabrikeret i vesten, de fleste dog af lidt ældre årgang. Det er sjældent at få en taxa, der ikke har sin oprindelse på Skoda-fabrikkerne i Tjekkiet. Vel og mærke Skodaer fra dengang Skoda-vittighederne havde en vis værdi.

Krigens spor

Krigens spor er alle vegne, men kører man op i bjergene sydvest for Sarajevo finder man ruinerne af det olympiske stadion, bygget i begyndelsen af 1980'erne. Alt er ødelagt, det virker grotesk at smadre en skihopbakke og andre idrætsanlæg, men nu var man jo i gang med ødelæggelserne, så hvorfor ikke?

Fra det olympiske anlæg kan man køre ad den forsyningsrute, æselsti er

måske mere dækkende, som Sarajevos indbyggere brugte til, med lastbiler og andre transportmidler, at føre mad og andre forsyninger frem til den belejrede by. Det var en grum oplevelse.

Selv skinnede solen fra en skyfri himmel og træerne var forårsgrønne, var det alligevel ikke vanskeligt at lade fantasien løbe og forestille sig chaufførernes kamp for at holde en mere eller mindre vakkelvorn lastbil på dette ujævne, og direkte hullede spor, med snævre sving og dækket med is og sne. Det siger sig selv at man kørte ad sporet i mørke. På det sidste stykke ned mod Sarajevo var de synlige for serberne, som skød med alt, hvad de havde for at smadre konvojerne. Det lykkedes i blandt at ramme en lastbil, men forsyningerne kunne man ikke stoppe. Der lå kun to bilvrag tilbage ved sporet.

Tunnelen

Vel nede af bjerget skulle forsyningerne videre gennem den 800 m lange, ca. 1.70 m højje og ca. 90 cm brede tunnel ude ved østenden af startbanen i Sarajevos lufthavn. Tunnelen blev bygget med håndkraft, efter at mere end 800 mennesker var blevet dræbt i forsøget på at bringe forsyningerne over startbanen. Besøget ved indgangen til tunnelen var en grum oplevelse. Ikke mindst gensynet med krigen på videoen i det lille museum var en karsk oplevelse. Den unge mand, der passede museet, havde set os, da vi kom ned ad sporet på Igman. Han og faderen var enedes om, at det måtte være en OSCE-bil, ingen andre var så gale, at de kørte ad det spor. Han kunne også fortælle, at fronten, da den var tættest på, løb 400 m fra nedgangen til tunnelen.

Ikke langt fra tunnelens indgang, kunne man se ud over til lufthavnen. For enden af banen lå et russisk transportfly fra lufttransportfirmaet Bel Air. Det havarerede for år tilbage, da det bragte nødforsyninger til den indesluttede by. Nu ligger det der, endnu som et minde om de fly, der bragte forsyninger ind under belejringen.

Udflugtsmålet

I århundreder har Sarajevos indbyggere begivet sig ud til kilderne ved

Vrelo Bosne, som ligger sydvest for lufthavnen. Ad en to kilometer lang allé, Velika aleja, når man med hestevogn frem til parken, hvor floden Bosna har sit udspring. Vandet, så at sige, vælter op af klippegrunden og på ingen tid, er kildevældene blevet til en flod, der løber nordpå gennem et dalstrøg vest om byen.

Idyllen langs alleen blev brudt, da store skilte i vejsiden meddelte, at det var forbundet med livsfare at bevæge sig ind i græsset, årsagen: Miner! af alle slags: Fodfolksminer, panserminer, stavminer, lureminer, miner der springer en meter op i luften og dræber og kvæster alt indenfor en radius af 30 meter. Man formoder, at der stadig ligger 950.000 miner spredt over hele Bosnien-Hercegovina. På tre år har man uskadeliggjort 50.000.

Vi vandrede tilbage ad alléen og drejede af mod forstaden Lipe. Det blev en tur, hvor meningsløsheden igen fik næring. Minestrimler overalt. Et langt stykke ude førte en brolagt vej op til marskal Jozip Bronz Tito's sommerresidens. Området var overbroderet med skyttegrave, grave i zig-zag med indlagte bunkers, det skabte minder om billederne fra 1. Verdenskrig. Residensen var selvfølgelig kun en ruin.

Tilbage på ruten mod Lipe lå ruinerne af en skole. I gården ved en trefløjet bygning, stod der tre bordtennisborde med net, alt støbt i beton. Pladsen mellem bygningerne var henrettelsesplads for de forskellige besiddere under borgerkrigen. De dødsdømte blev stillet op ad en mur 20 m fra bordtennisbordene. Bødlerne lagde deres Kalasnikov geværer tilrette på bordtennisbordets net, og kort efter var de dømte døde. De dødsdømte blev opbevaret i bygning th. for henrettelsespladsen, og ligene blev efter henrettelsen stuvet ind i bygningen tv. for samme. Rettergangens udfald var i de dage betinget af nationalitet og religiøs tilhørsforhold, jura var slettet af ordbogen.

Længere fremme ad vejen var et norsk minerydningshold i færd med at rydde miner. Få meter fra vejen kunne man se en pansermine. Sådan et uhyre kan smadre en 60 tons kampvogn så let som ingenting. Andre steder var det fodfolksminer elle

andre ammunitionsgenstande, der var afmærket. Det er svært at forestille sig, hvornår dette land igen bliver et normalt sted at leve. Vi var allerede i lyet på vej mod Sarajevo blevet advaret mod minerne, advarslen lød: "Gå aldrig udenfor fast og banet vej, eller i græs der ikke er slået!!", hver gang man mødte en SFOR soldat, blev advarslen gentaget, man behøvede ikke at spørge.

Hos OSCE fik vi at vide, at man a. hver anden dag får melding om, t en eller anden er kommet til skade ved en minesprængning. Hver dag får man melding om fund af ammunition af enhver slags. Indbyggerne er efterhånden blevet så ligegyldige overfor den ammunition, der ikke er detoneret, de smider den blot i skraldespanden. Ligegyldigheden med de arlige tingester er udpræget, og dødsfarlig.

Den vanskelige optimisme

De danske soldater, FN- og OSCE-udsendte, der opholder sig i Sarajevo i kortere eller længere tid, giver alle sammen udtryk for, at de føler, at de gør en forskel. Forskellen er lige u, at parterne ikke længere slår hin-

anden ihjel. Vel er der gået lidt over fire år siden Dayton aftalen blev underskrevet, men, som flere af de danske soldater vi talte med i Sarajevo sagde: "Der er ingen der kommer hertil, uden at landet gør et dybt indtryk på dem, også selv om kampene er slut. Dertil er forholdene henede for forskellige fra det vi kender hjemmefra".

Det med at genoprette tilliden mellem befolkningsgrupperne er en uhyre lang og besværlig proces. På Balkan er hukommelsen lang, når der er tale om en begået uretfærdighed. At udøve hævn synes fortsat at være legitimt. I glimt så vi begrænsningerne dette har medført. En muslim kørte ikke gerne ind i Republik Srbska. Ingen af de lokale kilder vi talte med ønskede at fortælle om, hvad de lavede under borgerkrigen, og de ønskede heller ikke at tale om "de andre".

For resten af verden er der kun én acceptabel mulighed. Man bliver nødt til fortsat at være til stede, man må fortsat pumpe penge ind i landet. Politisk må man fortsat søge at presse parterne til at opfylde Dayton aftalen, hvor uvillige de end er. Man må give landet aftaler med EU, så der kan komme gang i produktionen

igen, og den arbejdsløshed, ingen rigtig har tal på, må bringes ned. Der er tegn på fremskridt, men de er små. Hvornår man kan forlade landet ved ingen, men SFORS nye hovedkvarter ligger på et område, der er lejet for 25 år.

Hvem er skyldig

Helt naturligt får man tanken, hvem er skyld i dette? Det er umuligt at tage stilling til. Den gruppe, der det ene øjeblik var ofre, var i næste øjeblik bødler. Srebrenica var et eksempel på, at den, der havde de fleste våben, begik de største uhyrligheder, i dette tilfælde serberne. Havde muslimer eller kroater haft de samme muligheder i forhold til serberne, ved vi ikke, hvad der var sket. Vi så ødelæggelserne på ruten fra Sarajevo til Banja Luka, de virkede, som så meget, andet meningsløse. Det var som om, at ødelæggelserne blev foretaget for dens egen skyld. Logikken ville have været at jage naboen ud for at overtage hans hus og hjem eller fabrik, men nej, man ødelagde den blot. På Balkan findes der åbenbart ingen logik i dansk forstand. □



Arbejdsløshed rammet ind i minestrimler. I dette område havde de norske mineryddere fundet både fodfolks- og panserminer.

Det har været en spændende tid



Generalmajor K.E. Rosgaard, nr. tre fra v. tager til afsked på paraden på Flyvestation Vandel.

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

At være chef for Flyvertaktisk Kommando (FTK) betyder, at man også er chef for ICAOC Interim Control Air Operation Centre (Foreløbig kontrolcenter for luftoperationer) som er beliggende i Finderup. Det betyder en stor berøringsflade med personalet, som der skal siges farvel til, når chefposten skal forlades, i alt sagde den afgående chef, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard farvel til mange tjenestesteder.

Flyvestation Vandel den 17. juni 2000. Generalmajor Kurt Ebbe Rosgaards afskedsbesøg på flyvesta-

tion vandel foregik foran en parade, der var anderledes, end på de øvrige flyvestationer idet paraden bestod af lige dele personel fra Hærens Flyvetjeneste (HFT) og Flyvestation Vandel.

Generalmajoren udtrykte i sin tale til de to enheder glæde over den gode måde man samarbejdede på. Specielt rettet til HFT takkede han for enhedens gode måde at røgte flyvesikkerheden på. Han nævnte også den store og seriøse indsats HFT havde vist i forbindelse med flyvningen med Night Vision Goggle (nattesynsbriller), som HFT er den eneste flyvende enhed i Danmark, der anvender.

Han kom ind på den alvorlige stund, da eskadrille 730/IRF skulle af sted til Grazzanise og sagde: Jeg kan ikke beskrive chef FTK's tanker og følelser den dag vort bidrag blev sendt af sted. Bevidstheden om chefansvaret har altid været en del af min hverdag, men den dag skal jeg ærligt indrømme, at jeg følte det særdeles nærværende.

Tak til Vandel

Flyvestation Vandels specielle situation, bestemt af forsvarsforliget og det at datoen for lukningen er fastsat, omtalte generalmajoren ved at sige,

at han var glad for den ro, hvormed personalet havde taget situationen, og alligevel professionelt havde arbejdet videre.

Rosgaard sagde videre, at de senere år havde medført næsten uanede mængder af administration. „Passer vi ikke på, ender det med, at vi administrerer os ihjel“. Han udtrykte sin frygt for, at det skulle blive arbejdet med at skrive rapporter og udfylde blanketter, der endte med at blive de vigtigste, og at man på den måde tabte målet, at etablere et effektivt slagkraftigt flyvevåben af sigte. „Vi må hele tiden huske hinanden på, hvad der målet, og passe på ikke at fortabe os i papirarbejdet“.

Mange besøg

Inden sit endelige farvel til FTK der 3. juli gennemførte generalmajoren 12 afskedsbesøg ved flyvevåbnets tjenestesteder. I sin tid som chef for FTK har han lagt stor vægt på, at komme ud i de „spidse ender“, for at møde det personel han var chef for. „Jeg er særlig glad for, at HFT selv havde bedt om lov til at deltage i afskedsparaden på Flyvestation Vandel“, sagde han efter paraden til FL) NYT.

Redningsudstyr leveret til Letland og Litauen



Materielmester Erik Sisbo med noget af det udstyr, der er leveret til SAR i Letland og Litauen.

Materielmester Erik Sisbo har været i Letland og Litauen for 22. og sidste gang med redningsudstyr. Hermed er det program med levering af SAR udstyr til de to lande, som oberstløjtnant N.H. Jochumsen planlagde og startede i 1999 slut. Donationsturen omfattede også reservedele til L-70 luftværnskanoner til Letland og en del køretøjer til Flyvestation Ameri i Estland.

SAR-projektet har betydet, at nu har redningshelikopterne i Estland og Letland redningsmateriel af samme standard som de danske. Der er bevilget i alt 12,8 mio. kr. til projektet. Udstyret der er doneret til de to lande er indkøbt i Danmark. Efterhånden som varerne blev bestilt og leveret blev de sendt til et vedligeholdelsesværksted i Litauen. Her fik man stillet en tom bygning til rådighed. „Den var godt nok malet“, sagde Sisbo til Set og Sket, „men vi måtte selv i gang med at indrette den med inventar og udstyr til både værksted og afprøvning“. Sisbo fik god hjælp fra SUN-værkstederne på flyve-

tationerne Vandel og Værløse og ikke at forglemme Hovedværksted Værløse. Efter at værkstedet var færdigt, har man dannet det personel der efterfølgende skulle bruge det.

Nu bliver Sisbo ikke arbejdsløs. Næste projekt lyder på at hjælpe Flyvestation Ameri med flyvestationsmateriel så som, redningskøretøjer, græsslåmaskiner, varmekanoner og andet. Sisbo har fået sig mange venner i Balticum, og han er glad for at kunne fortsætte forbindelsen de næste tre år, som projektet er fastsat til at vare.

Tekst: s-n

Foto: Anne-Charlotte Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

F-16 til „karosseriundersøgelse“

4. marts 2000 sendte Hovedværksted Aalborg (HVKAAL) de sidste resultater af en „karosseriundersøgelse“ af en hollandsk F-16 tilbage til firmaet NLR i Holland.

Det drejede sig om undersøgelse af næsepartiet på en skrattet hollandsk F-16 indkøbt til det hollandske flyvevåben i 1981. Flyet havde fløjet 1.800 timer. Nu ønskede man at se, hvor meget de mange timer havde påvirket flyet. Flyet blev skåret i små stykker og sendt til fem forskellige lande, der flyver med F-16. I december sidste år, har fem lande på HVKAAL brugt omkring 10.000 mandtimer til systematisk at undersøge det tilsendte næseparti for revner, korrosion og ovale huller. En efterfølgende inspektionsplan er blevet udfyldt. I alt er der skrevet 76 rapporter. 46 af dem på baggrund af visuelle observationer, medens 30

havde udgangspunkt i ultralyd og hvirvelstrømsundersøgelser. Rapporterne blev ledsaget af 378 billeder. Amerikanerne har selv lavet deres undersøgelser af deres gamle fly. Disse kan ikke sammenlignes med de europæiske, da flyene i Europa har fløjet mange flere timer over saltvandsområder, hvilket øger risikoen for korrosion. Alligevel bruges de amerikanske undersøgelser som en rettesnor.

Man fandt, at flyet var i rimelig stand, og de opdagelser man gjorde, har ikke givet anledning til at ændre på de inspektions- og vedligeholdelsesprocedurer man i dag anvender i det danske flyvevåben.

Tekst: s-n

Kilde: Set og Sket

Foto: HJS/Fototjenesten, Flyvestation Aalborg)



I dette tilfælde kunne revnerne afsløres ved en visuel inspektion, andre steder skulle de findes ved hjælp af hvirvelstrømsundersøgelser eller med ultralyd.

Verdens fjerde bedste

Flyvestation Skrydstrup den 17. april 2000. Flyveroverkonstabel Bjarne Thomsen og hans tjenestehund Ax gjorde det virkelig godt ved verdensmesterskabet for sporhunde i Bad Doberan ved Rostock i Tyskland, hvor de placerede sig på en flot fjerdeplads, bare et point fra 3. pladsen.

Tekst: s-n
Foto: Oversergent Jan Kjær,
Fototjenesten, Flyvestation
Skrydstrup



Flyveroverkonstabel Bjarne Thomsen med tjenestehunden Ax og den velfortjente pokal.

Genvisit af RAF Bomber R3821

Den 4. og 5. maj havde Aalborg Lufthavn en ganske særlig gæst. Et Blenheim bombefly, halenummer R3821. Det oprindelige halenummer R3821 blev skudt ned på Flyvestation Aalborg den 13. august 1940. Be-

søget var til minde om det bombeangreb 82. Squadron gennemførte mod det daværende Fliegerhorst Aalborg den 13. august 1940, der endte i en fuldstændig tragedie. 12 Blenheim bombefly, der tilhørte

82. Squadron, hver med tre mands besætning, startede fra Royal Air Force Watton mod Aalborg. Ved den jyske vestkyst vendte et af flyene om. De elleve andre gennemførte angrebet, og blev alle skudt ned. 20 af de 33 besætningsmedlemmer omkom. Dele af R3821 borede sig ned i den bløde jord, og blev først fundet under et gravearbejde på Flyvestation Aalborg i 1995. I vraket lå der endnu rester af de døde besætningsmedlemmer, som blev efterbegravet på Vadium kirkegård i 1997. Kriminalassistent Ole Rønne har brugt sin fritid de sidste 19 år for detaljeret at klarlægge, hvad der skete den 13. august 1940. Fra hans hånd foreligger et værk på 136 A4-sider, på engelsk, som desværre ikke er i handlen. Han har udført sit detektivarbejde for de overlevende og de efterladte. Storbritanniens Dronning Elizabeth II har anerkendt hans værk ved at dekorere ham med ordenen, Member of the British Empire (MBE). Rønne arbejde blev, blandt meget andet, til en fjernsynsudsendelse. Denne kan i dag lånes på ethvert bibliotek i Danmark og hedder: Den dømt eskadrille.

Tekst: s-n
Billede: Sergent Henning Kristensen
Fototjenesten, Flyvestation Aalborg



Verdens eneste flyvende Blenheim R821 UX-N overflyver her flyvestation Aalborg eskorteret af to F-16.

Danmarks Flymuseum genåbnet - i Helsingør

mandag den 7. maj slog Danmarks Flymuseum igen dørene op for publikum. Efter år, hvor fremtiden ind mellem syntes uvis, har Danmarks Flymuseum, som Danmarks Flymuseum nu hører under fået indrettet flymuseet i det længst hedenlangne Helsingør Skibsværfts gamle øbehaller.

Det flyvende forsvars gamle fly sætter i høj grad sit præg på udstillingen. Der er fly fra Hærens Flyvetropper, Marinens Flyvevæsen, men ikke mindst fra flyvevåbnet. Den gamle BY6-A Catalina og den gamle redningshelikopter Sikorsky S-55 er i høj grad med til at præge udstillingen, både på grund af størrelse, men også på grund af det fine restaureringsarbejde, der er udført. Går man længere tilbage i flyvehistorien finder man også en Nielsen&Wintherger fra 1917. Inden længe vil samlingen blive tilføjet en T-33 „T-Bird“ fra Flyvestation Skrydstrup. På Væresø står et totalrenoveret Tiger Moth biplan fra 30'erne og venter på at komme til Helsingør. Alle der interesserer sig for fly, også civile, som



Godt hjulpet af ordensmagten klipper Hans Kongelige Højhed Prins Joachim her snoren over, og erklærede Danmarks Flymuseum for åbent.

en SAS Caravelle fra 1959, kan komme ind at se på samlingen hver dag mellem klokken 10 og 17, undtagen om mandagen, hvor Danmarks Fly-

museum holder lukket.

Tekst: s-n
Foto: Fototjenesten, Flyvertaktisk Kommando

Eskadrille 543 på øvelsen i Grækenland

mandag til 14. juni. Eskadrille 543 har været i Grækenland på basen i Chisoupolis på øvelsen Dynamic IX. Øvelsen er et led i træningen af eskadrillen, som er udpeget til Nato's aktionsstyrke, der, hvis det bliver nødvendigt, skal stationeres i Sydøst-Europa. Styrken bestod af 230 mand, og har udstyr med, som læsset på lastbiler strækker sig over en 1,2 km

land kolonne. Eskadrillens materiel blev udskibet fra Kalundborgs havn den 8. maj og ankom til Grækenland den 17. maj, én dag tidligere end planlagt. Forkommandoet ankom den 12. maj, og gik i gang med at rekonoscere det tildelte område, der viste sig at være et landbrugsareal. Derefter fik man travlt med at finde et andet område.

Den danske eskadrille var placeret sammen med en tysk søstereskadrille, som man havde et udmærket samarbejde med. Afhængig af de krav der stilles til eskadrillen i det område, den skal rykke ud til, kan den forøges til indtil 350 mand.

Kilde: FTK
Tekst: s-n

Kronprinsen som flyveelev

mandag, maj 2000. Når dette læses, er Kronprins Frederik tiltrådt tjeneste som flyveelev på Flyvevåbnets Flyveskole. Kronprinsen mødte på Flyveskolen mandag den 7. august, og uddannelsen for-

ventes afsluttet den 8. september. Under uddannelsen skal kronprinsen bo sammen med de øvrige flyveelever på Flyvestation Karup. Kronprinsen skal ikke gennemgå en efterfølgende uddannelse til enten ja-

ger-, transport- eller helikopterpilot i USA eller Canada. Efter endt uddannelse på Flyveskolen skal han rundt til flyvevåbnets øvrige tjenestesteder.

Kilde: FTK
Tekst: s-n

EH101 fløj 1750 eftersøgnings- og redningsmission



Fredag den 12. maj startede den civile udgave af den anglo-italienske helikopter EH101 på en simuleret eftersøgnings- og redningsmission, der var planlagt til at gå over en strækning på 1750 km og have en varighed af otte timer.

Helikopteren, der ved starten vejede 15.600 kg. med 5.500 kg brændstof i de interne- og den ekstra tank, blev fløjet af GKN Westlands testpilot Mike Adams-Swales og luftkaptajn Tim Noble.

Helikopteren steg under flyvningen

En forproduktionshelikopter af typen EH101 i eftersøgnings- og redningskonfiguration passerer her et isbjerg ved Grønland, en route fra Aberdeen i Skotland til Ottawa i Canada.

til 2000 ft. (700 m), hvor den ene motor blev slukket, hvorefter flyvningen fortsatte med 120 knot (192 km/t.).

400 nautical miles (741 km) fra basen gennemførte man et 30 minutters hover (svæv), hvorefter helikopteren returnerede mod basen med 192 km/t.

Testpiloten Mike Adams-Swales, fremhævede efter flyvningen det minimale arbejdspress, der er på piloter det lave støj- og vibrationsniveau, som stresser besætningen betydeligt mindre under en så lang operation.

Tekst: s

Foto: GKN Westlar

Luftens gigant blæste taget af fragtbygningen på Aalborg Lufthavn

Onsdag den 24. maj 2000. Flyvestation Aalborg lagde startbane til, da det russiske luftfragtfirma TITAN, Volga-Dnepr's Condor, også kaldet AN-124 landede for at tage 50 tons udstyr om bord, der skulle flyves til Sdr. Strømfjord i Grønland. Efter at amerikanerne har trukket sig ud af Sdr. Strømfjord, er det Statens Luftfartsvæsen, der har ansvaret for driften af lufthavnen, og det var til dette formål udstyret skulle derop.

Da kæmpeflyet, der ved fuld vægt vejer 405 tons drejede rundt i Aalborg Lufthavn, flåede udstødningen nogle tagplader af fragtbygningen. Heldigvis stod taget foran udskiftning, så skaden var til at overse. Condoren har et vingefang på 73,3 m, den er 69,6 m lang og højden til toppen af sideroret er 19,8 m eller godt seks etager. For at fylde tankene, skal der pumpes 348.000 liter i dem, nok til at fylde et gadekær. Til sammenligning har den amerikanske

C-5A Galaxy „kun“ en spændvidde på 67,88 m, er 75,854 m lang, men til gengæld 20 m høj, alt dette kan flytte 120,2 t gennem luften, medens Condoren klarer 150 t.

Kilde: Morgenavisen
Jyllands-Posten

Foto: Sergent Henning Kristense
Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Tekst: s



Den russiske AN-124 Condor er, med sine 75,854 meters længde, noget af en kæmpe.

Medaljer til tre elever fra Flyvevåbnets Specialskole

7. maj 2000. Traditionen tro, var der i overværelse af Hendes Majestæt Dronningen, ved årets medaljegyldig legatoverrækkelse på Københavns Ådhus den 17. maj medaljer til elektromekanikerelever uddannet ved flyvevåbnets Specialskole.

De tre dygtige elever er: Jacob Wilsted Christensen Kontrol og Varsningsgruppen, der fik bronze, Simon Løller Nielsen Flyvestation Skrydstrup og Anders Simonsen Eskadril-500, som fik sølv. Til orientering: der ikke medalje i guld. Som en ekstra anerkendelse modtog Simon Løller Nielsen, der bestod svendeeøven med et rent 13-tal, Direktør Henriksen Fonds rejselegat på kr. 10.000.

Flyvevåbnets Specialskole siger endelig en gang tillykke med det fine resultat.

Tekst: chefsergent P.M. Rasmussen



Hendes Majestæt Dronning Margrethe den II hilser her på flyveroverkonstabel Simon Møller Nielsen, Flyvestation Skrydstrup, efter at han har modtaget sin sølvmedalje og rejselegat.

Foto: Gennem Håndværkerforeningen

Fremtidens store transportfly hedder A400M

5. maj meddelte Storbritanniens forsvarsminister Geoff Hoon at man skal bestille et antal A400M, tidligere kaldet Future Large Aircraft hos Airbus Military Company (AMC) til erstatning for de resterende 25 C-130 Hercules transportfly. Indtil den 26. maj havde AMC bestillinger på ca. 130 fly. Frankrig havde bekræftet sin bestilling på 50 fly. Belgien havde reduceret sin bestilling fra 12 til 10. Italien, der lagde ud med at skulle bruge 44, er nu nede på 12 fly. Spanien har reduceret sin bestilling fra 36 til 30, medens Tyrkiet fortsat mener at skulle bruge 26 fly. Den 9. juni kom den tyske Kansler Gerhard Schröder med den endelige meddelelse om, at Tyskland også ville anskaffe 75 A400M. Tyskland har længe flirtet med tanken om at samarbejde med ukrainerne om at bruge stillet fra Antonov An-124 og forsyne det med vestlige motorer og avionics. Man var så vidt, at man havde besluttet sig, hvor produktionen skulle finde sted af den nye An-7X, som nu i produktionen var blevet døbt. AMC har sagt, at skal prisen holde, så skal der bestilles minimum 180 fly af

typen. Med de nuværende tilsagn fra de nævnte stater, er antallet oppe på 228, hvilket skulle være mere end rigeligt til, at Airbus kan gå i gang med produktionen. Den tyske beslutning skal ses i lyset af, at tyskerne har store økonomiske interesser i Airbus. Samtidig var den engelske

beslutning af 26. maj vel et vink med en vognstand til tyskerne om, at englænderne ikke havde den nødvendige tiltro til det tysk-ukrainske projekt.

Tekst: s-n

Foto: DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH



Kunstnerens opfattelse af en A400M operation fra en ikke forberedt landingsplads et sted i et U-land.

Flyet der indtil den 9. juni blot hed Future Large Aircraft (Fremtidens store transportfly), men forsigtigt kaldet A400M, blev denne dato til det man fremover kun vil høre omtalt som – A400M. (Billede fra Airbus).

Kommunerne klar til at modtage nye borgere

Den 28. maj 2000 var gymnastiksalen på Flyvestation Karup lavet om til et udstillingslokale med stande. Karup, Viborg, Herning, Ikast og Aulum-Haderup kommuner sammen med det nye Personale & Servicekontor på Flyvestation Karup, var klar til at informere det personel, der som følge af forsvarsforliget, i de kommende år skal gøre tjeneste ved Flyvestation Karup, og muligvis vil flytte til egnen.

Flyvestation Karups Presseofficer, major Niels C. Ravn havde af chefen for flyvestationen, oberst S.Ø. Nielsen fået til opgave at tage kontakt til de nævnte kommuner for at få et samarbejde i gang. „Der kom ganske vist kun 20 mennesker for at se og høre om kommunernes tilbud“, sagde major Ravn, „alligevel var kommunerne glade for at have fået lejlighed til at lave en generalprøve på det vi vil arrangere, når vi kommer nærmere den officielle skæringsdato, 1. juli 2003, hvor helikopterne efter planerne skal være placeret på Karup“.



Karup Kommunes stand på den kommunale udstilling i gymnastiksalen på Flyvestation Karup. I midten den forhenværende borgmester i Karup, Keld Merstrand, der forhører sig lidt om huspriser hos ejendomsmægler Ole Würtz fra EDC-gruppen.

Tekst: s-n
Foto: seniorsergent
John Richtendorff

To FN-observatører bortført af abkhasiske banditter

Georgien/Abkhasien den 1. juni 2000, var major (hæren) Thomas Rosenquist (41), Jelling, og kaptajn (flyvevåbnet) Kaj Selwood Laursen (29), København, på fodpatrulje i Kodoridalen i Abkhasien for FN. De var sammen med en engelsk officer og lokal tolk, da de blev overfaldet af lokale banditter og tilbageholdt. Republikken Abkhasien erklærede sig uafhængig af Georgien i 1992. Det førte til, at georgiske tropper indtog hovedstaden Sukhumi og i juli

1993 indgik de to parter våbenhvile. Den brød sammen, da abkhaserne i september samme år genindtog hovedstaden. Derefter indgik man en ny våbenhvile. Siden da har FN haft observatører i området. Fire dage efter tilfangetagelsen blev de frigivet. Laursen sagde til dansk TV, at han havde fået det indtryk fra bortførerne, at det var den Georgiske præsident Edourd Sjevatnatse, der havde grebet ind, men at han ikke vidste noget om den reelle baggrund

for frigivelsen. Han tilføjede, at han og hans kollegaer var blevet godt behandlet af bortførerne, men han indrømmede også, at alle fire havde været bange ind imellem. Laursen rejs allerede søndag den 10. juni tilbage til Abkhasien for at fuldføre sin kontrakt, der slutter den 31. august, hvorefter han skal hjem for at gøre tjeneste i Flyvematerielkommandoens Helikoptersektion.

Tekst: s
kilder. TV-2, FKO P,

Kontrol- og Varslingsgruppen er fyldt 25 - og lukker om et år

Onsdag den 31. maj 2000 fyldte luftværnsgruppen 25 år. I de 25 år har Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG) varetaget radarovervågningen af dansk luftrum, og dermed kontrolret militær og civil flyvning døgnet gennem og året rundt. Det er KVG, der styrer afvisningsberedskabet, bestående af to F-16 Fighting Falcon, hvis et ukendt fly dukker op på radarstationen. Indtil videre har KVG radarstationer placeret fra Bornholm til Skagen og en enkelt radarstation på Færøerne.

KVG kan se frem til yderligere 11 år som selvstændig enhed, idet allerede næste år den 1. maj bliver lagt sammen med Luftværnsgruppen. De 25 år blev fejret med en parade den 31. maj, hvor chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard blandt andet talte til personellet i KVG:

"På trods af KVG's status som „års-ige“ i flyvevåbnets næsten 50-årige historie, vidner KVG's historie om, at KVG i løbet af de forløbne 25 år har været under konstant tilpasning". Med KVG's status i jubilæumsåret gennemgik generalmajoren alle de ændringer og modifikationer, som han førte tilbage til „aftale af 25. maj 1999 om forsvarrets ordning 2000-2004“, som også betyder, at KVG igen efter talen ikke længere eksisterede som selvstændig enhed, men blev en del af den nye enhed Kontrol- og Luftværnsgruppen (KLG) med hovedkvarter på Flyvestation Skalsstrup. Efter at have udtrykt flyvevåbnets store tak til personellet for deres indsats gennem de sidste 25 år sluttede generalmajor Rosgaard sin tale med at sige: „Jeg er overbevist om, at det personel og ånden ved KVG, der de sidste 25 år har leveret varen, fortsat er klar til at gøre det -



Fra receptionen efter paraden. Fra v. er det oberstløjtnant H.R. Dam, der fra 1. juli overtager posten som chef for Kontrol- og Varslingsgruppen, chefen for Flyvevåbnets Officersskole, oberst P.J. Larsen, chefen for Luftværnsgruppen, oberst H. Nielsen i samtale med chefen for Flyvertaktisk kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard.

og derfor vil det lykkes. Med disse ord vil jeg sige tak til det personel, der har været i KVG i de forgangne 25 år, og held og lykke til jer, der skal udgøre en væsentlig del af „K.L.G.“ i fremtiden. Til lykke med jubilæet“.

Tekst: s-n

Billede: Leif Ernst,
Forsvarskommandoen

Biler på startbanen i stedet for fly

Den 1. juni 2000, vejret har "snydt" meteorologerne. I stedet for regn inner solen gennem et tyndt lag skyer. Tusindvis af biler stævner mod flyvestation Vandel crashtage ud mod Randbøl. I hver bil sidder mænd med benzin i blodet, kvinder ses næsten ikke. De skal alle ind på flyvestationen for at se biler og motorcykler køre stærkt - meget stærkt. At det koster 90 kr. for at stå op, og 170 kr. for at sidde ned, bekymrer ingen af dem. Bare der bliver kørt stærkt - og det blev der. Vi så en knaldgul Ford Corvete, der, med sine 700 hk. kørte rundt på 12,47 sekunder. Det lod sig gøre. Folk stod som sild i en tønne, og de bagerste seks rækker måtte nø-

jes med brølet fra motorerne, se noget kunne de nemlig ikke. Og så skal man lige huske, at der er tale om biler, der er indregistreret og derfor må køre på landevejen.

Området omkring startbanen var lavet om til et marked for tilbehør til biler. Her stod også biler til salg, som de fleste kun drømmer om, BMW (Best Man Win, hedder den i Singapore), Porsche og den slags. En enkelt af bilerne var "pyntet" med en særdeles barmfager mø, hvilket alle kunne glæde sig over, gratis. Vejret holdt og alle de omkring 15.000 tilskuere havde en strålende dag.

Tekst og foto: s-n



At billedet er sløret, skyldes, at kameraet fulgte den gule Ford Corvete, som præsterede at tilbagelægge 500 m på sølle 12,47 sekunder. Det tusindtallige publikum havde en herlig dag.

Forsvarsforliget gælder - Flyvestation Værløse lukker

Fredag den 16. juni 2000. Denne dato vil blive husket på Flyvestation Værløse som: „Sorte fredag“ af de ansatte og ledelsen på Flyvestation Værløse. Da stod det klart, at der ikke kunne rokkes ved det forsvarsforlig, der stort set lægger Flyvestation Værløse i graven. Eskadrille 721 flyttes til Flyvestation Aalborg, og Eskadrille 722 og Søværnets Flyvetjeneste flytter til Flyvestation Karup. Tilbage bliver Hovedværksted Værløse og Flyvematerielkommandoen. Flyvestationen for status som Airfield Information Service (AFIS) landingsplads. det vil sige, at der i en periode af døgnnet er personel i flyve-

kontrollårnet, som kan give piloterne på landende fly landingsinformationer.

Den nedsatte ekspertgruppe, som skulle vurdere, om denne beslutning var klog nok, kom til den konklusion, at det var den nok ikke - helt. Ekspertgruppens rapport pegede på, at man ved forskellige omrokeringer kunne beholde Værløse for en merudgift på 22 mio. kr. Dette til trods fastholdt partiet Venstre, at forsvarsforliget skal fastholdes. Venstres beslutning fik forsvarschef, general Christian Hvidt (VIT) til at sige til Morgenavisen Jyllands-Posten den 20. juni: „Normalt har jeg erfaring

for, at der politisk bliver lyttet intenst til saglig militær rådgivning. Det havde jeg ventet i denne sag. Jeg er meget skuffet.“ For at understrege sin skuffelse sagde VIT videre til avisen: „Dette er en klar politisk desavouering af mine nærmeste medarbejdere, herunder fire generaler og to admiraler“.

Hermed må det formodes, at „slaget om Flyvestation Værløse“ er slut. Ingen kan vide, hvad det kommer til at koste flyvevåbnet i tabt erfaringsniveau, på grund af personel, der ikke ønsker at flytte med til Jylland.

Tekst: s-n

Flyvestation Vandel sat til salg

Mandag den 19. juni 2000. Så kom tilbudet fra forsaret til offentligheden om at blive ejer af en flyvestation med tilhørende infrastruktur. Har man 47 mio. kr., som er den skønnede handelspris, og en ide om, hvad man vil bruge 982 ha. jord og 47.545 m² bebygget areal til, er det kun et spørgsmål om at blive enig om udbetalingen. Så enkelt er det alligevel ikke. Vejle Amt og Egtved Kommunes regional- og lokalplaner skal tilpasses, den dag flyvestationen ikke længere er et militært anlæg, hvilket kan støde sammen med en eventuel købers ønsker. Derfor er det Forsvarets Bygningstjenestes mening, at der under hele processen skal holdes tæt kontakt til de to myndigheder.

Onsdag den 21. juni var chefen for Forsvarets Bygningstjeneste, Bent Frank på Flyvestation Vandel sammen med borgmester i Egtved Kommune, Sonny Berthold og en em-

bedsmand samt en embedsmand fra Vejle Amt.

Bendt Frank fortalte, at udbudsperioden varer frem til den 27. september, men at flyvestationen først kan overtages af en eventuel køber den 1. juli 2003. Borgmester Sonny Berthold sagde under mødet, at han fandt det naturligt, at der efter sommerferien blev holdt et borgermøde, hvor befolkningen blev orienteret om, efter hvilke regler salget bliver formidlet. Han var vel klar over, at der ikke kunne redegøres i detaljer for, hvem der ville købe og til hvad, men fandt det vigtigt at orientere naboerne så langt det var gørligt. En ide Bendt Frank var villig til at gå med på. Allerede klokken 0930 ankom de to første, der var interesseret i at høre mere om salget af Flyvestation Vandel, hvorefter Deres udsendte forlod mødet. I løbet af dagen kom der i alt syv hold, som gerne ville se på „va-

ren“. Vi har inden deadline talt med direktør Bent Frank, som sagde, at der fortsat er en god interesse fra potentielle køberes side. „Vi er tilfredse med interessen“, sagde han.

Tekst og foto s-n



Fra v. er det chefen for Forsvarets Bygningstjeneste, Bendt Frank, chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen, og Egtved Kommunes borgmester, Sonny Berthold.

F-16 flyene hjem fra Grazzanise

Den 3. juli 2000 vendte de danske F-16 fly hjem fra Flyvestation Grazzanise i Italien. Den 8. juli kom det mandskab og materiel, der ikke længere er brug for dernede, hjem. Til-

bage på Grazzanise vil der være ca. 12 mand til at varte det materiel, som er nødvendigt for at modtage flyene, hvis situationen i Kosovo skulle gøre det nødvendigt at returnere til Italien.

Fly og personel vil derefter være på beredskab i Danmark, og vil med kort varsel kunne returnere til Grazzanise.

Deks EH101 Merlin Mk. 3 helikoptere leveret til RAF

Den 27. juni 2000 leverede Westland Helikopterfabrikken i Yeovil de første seks EH101 Merlin Mk. 3 helikoptere til Royal Air Force. De blev på RAF vegne modtaget af Air Commodore Bruce Sobey, som er leder af Defence Procurement Agency (Forarets Materielindkøbskontor). Forventning om at 28. Eskadrille begynder sin virksomhed på RAF Benson i Oxfordshire til november er de flyvende personel og teknikere på kursus på Westlands undervisningscenter i Yeovil. Fire piloter og loadmastere begynder overgangs- og oplæringskursus i EH101 Mk. 3 i løbet af juli måned. Siden sidste år, har 250 mand i RAF gennemgået kurser i Yeovil i



Tre af de 22 Merlin HC Mk. 3'ere som RAF No 28 Squadron skal modtage i den kommende tid.

forbindelse med at RAF skulle modtage de nye helikoptere.

Tekst: s-n
Billede : Westland

Loge af de sidste signaturer

Flyvertaktisk Kommando den 29. juni 2000. Seniorsergent Sten Rybak i Ledelsessekretariatet i Flyvertaktisk Kommando er blevet „boghand-“. Han stod med 5.200 bøger med titlen „Mennesket i flyvevåbnet“, som han gerne ville have solgt. Først blev det løst under Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup, hvor der blev solgt mange bøger. Sidst vi mødte sergenten, havde han bedt chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard, til at godkende udgivelsen. Klokkeren halv ni om torsdag morgen stod der en lang kø af købere og ventede på at få generalmajorens signatur i bogen. Mange af køberne var også ophavskvinder som designede Holger Danske, og der var malet på halefinnen af F-16,

halenummer 180, kaptajn Pia Wognsen.

Den morgenstund lykkedes det Rybak at sælge ca. 80 eksemplarer af bogen. I alt var der da blevet solgt ca. 1.000 af 5.200 eksemplarer, der blev trykt. Rybak havde de bedste forventninger til, at resten af oplaget nok skulle blive solgt, thi bogen var endnu ikke nået ud til boghandlerne.

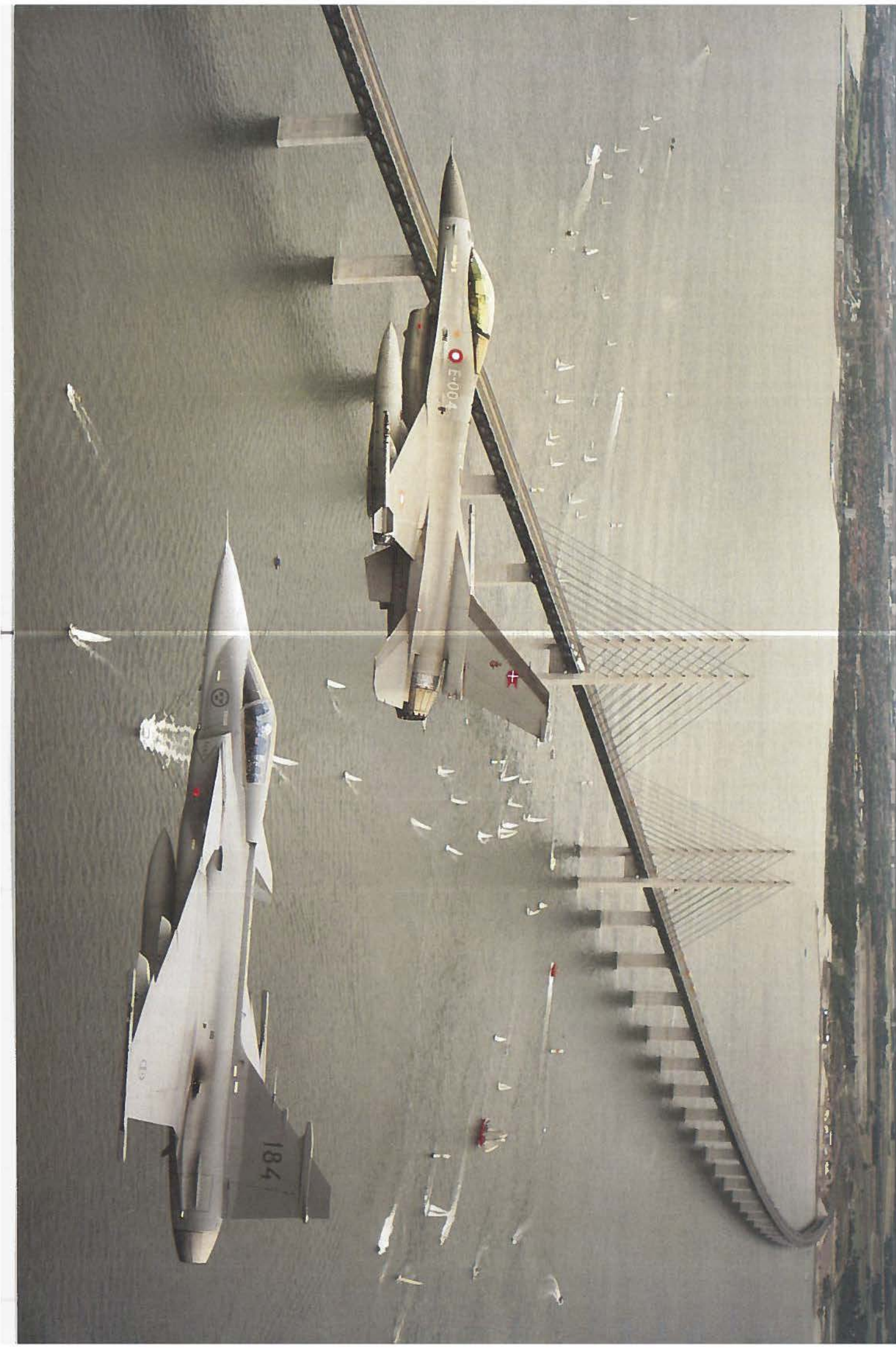
Tekst og foto: s-n

Kaptajn Pia Wognsen venter her på, at chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Kurt Ebbe Rosgaard signerer den bog, hvis illustration på omslag hun selv har en god del af æren for.



Sidebilledet:

Onsdag den 1. juli 2000 blev Danmark „landfast“ med Sverige. Det danske og det svenske flyvevåbens bidrag til festlighederne var en fælles formation bestående af 16 F-16 og 16 JAS39 Gripen. På billedet her ses halenummer E-004, som blev fløjet af premierløjtnant Morten Pinnerup (PIR) fra eskadrille 726 på Flyvestation Aalborg. JAS39 Gripen blev fløjet af en pilot fra F10 (Flyvestation Ängelholm) i Skåne. Billedet er taget af sergent og leder af fototjenesten på Flyvestation Aalborg, Henning Kristensen.



FLYNNYT

NR. 5 OKTOBER 2000



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør J. Due
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

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
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout, reproduktion

Lyth bogtryk & offset,
Fonnesbechsgade 7
7400 Herning
Tlf. 97 12 39 60

Fordeling

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

Deadline for indsendelse af artikler til
næste nummer af FLYNYT er:
Tirsdag den 14. november 2000.

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

Artikler optaget i FLYNYT er alene
udtryk for forfatterens egen holdning
eller opfattelse.

Forsidebilledet:

Air refuelling under NATO AIR MEET
2000 set fra bagsædet af en dansk F-16.
Foto: Sergent Henning Kristensen,
Fototjenesten Flyvestation Aalborg.

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Tillykke til et værn med en unik udvikling	3
Zeppelinren - 50-års luftskibshistorie	4
28.000 flyvetimer fejret	5
FRE har fået vingen	7
Vi vil ikke have racerbaner	8
Skærpet konkurrence på transportfly	9
Sukhoi Su-32 - et komfortabelt kampfly	11
Danske piloter skal igen uddannes i Canada	12
Sidste sergenthold på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole	14
Kampen om missilerne afgjort	15
En verden af perfektion	16
"Modelflyet" hed Global Hawk	19
F-100 er stadig i luften.	20
Der stod en C-47 på græsplænen	22
12 måneders forberedelse	23
NATO Air Meet 2000	24
Hajer i luften - gæstfrie på land	26
Opkøb gør livet sværere for de mindre firmaer	27
US Navy's nyeste fly	28
Knivskarp konkurrence på helikoptermarkedet	30
Støttesystem til Eurofighter 2000 under udbygning	32
41-401 to be or not to be.....	33
Horisontal karriere i flyvevåbnet	37

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 40-47

Svenske C-130'ere indrettes til lufttankning af Gripen	40
The winner takes it all	40
Første britisk byggede WAH-64 Apache på jomfruflyvning ...	40
Det russiske fremtidshåb på jagerfronten	41
Lej din egen lufttanker	41
F-16 Blok 60 med ekstra tanke til De Forenede Arabiske Emirater	42
Grim - men en drøm at flyve	42
Slut med at være "papirflyver" - Eurofighter går i produktion	43
De ubemandede fly vinder mere og mere frem	43
Eurofighter flyver på Internettet	44
No 1 (F) Squadron har forladt Wittering	44
Jagerberedskabet afslørede oliesynder i Smålandshavet	44
Redningshelikopteren bliver på Flyvestation Skrydstrup	45
Danske styresystemer til Lockheed Martin	45
DC-3 Vennerne går i vinterhi - de ved bare ikke hvor	45
Hun har gjort det igen - igen	46
Saab Supporter T.17 i jubilæumsfarver	46
Danmarks Flyvehistoriske Selskab har fået nye lokaler	47
Der kom fire bud på Flyvestation Vandel	47

Forsvarschefen:



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Tillykke til et værn med en unik udvikling

Tekst

Christian Hvidt, forsvarschef.

Billede Leif Ernst



Forsvarschef, general Christian Hvidt (VIT) siger i sin artikel blandt andet: "Der er ingen tvivl om, at den udvikling Flyvevåbnet har været igennem på 50 år, er unik. Forandringer og tilpasninger har været en naturlig del af Flyvevåbnets udvikling og historie".

Her i året for Flyvevåbnets 50-års jubilæum vil jeg gerne udtrykke min uforbeholdne anerkendelse af den indsats, som Flyvevåbnets personel gennem årene har præsteret siden oprettelsen den 1. oktober 1950. Der er sket meget i Flyvevåbnet siden grundstammen på ca. 1400 mand fra Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen tog fat på opbygningen af det, der i dag er et moderne, integreret flyvevåben med egen identitet og historie.

Der er ingen tvivl om, at den udvikling Flyvevåbnet har været igennem på 50 år, er unik. Forandringer

og tilpasninger har været en naturlig del af Flyvevåbnets udvikling og historie, specielt i de første mange år - men også gennem de seneste 10 år, hvor den sikkerhedspolitiske udvikling afgørende har ændret verdensbilledet. Paradoksalt nok har den ændrede sikkerhedspolitiske situation, som isoleret set må betragtes som gunstig for Danmark og nærområdet, medført, at danske kampfly for første gang nogensinde har deltaget i direkte kamphandlinger i forbindelse med operation Allied Force på Balkan. Resultatet af denne indsats har til fulde demonstreret Flyvevåbnets evne til at leve op til de stillede forventninger i det nye sikkerhedspolitiske miljø.

Flyvevåbnets profil er gennem utallige øvelser, arrangementer, forsvarsudstillinger mv. velkendt i befolkningen, og jeg forventer, at denne profil vil kunne blive yderligere styrket i fremtiden.

Flyvevåbnets udvikling

Kun forandringen er permanent. Flyvevåbnet vil løbende skulle tilpasse sig til ændringer i dels det sikkerhedspolitiske miljø, og dels i takt med de krav som samfundet, den teknologiske udvikling og udviklingen inden for en lang række andre områder stiller.

På kort sigt er der gennem arbejdet med Udvalget om Forsvarets Materiel, Forsvarskommissionen af 1997 og selve forsvarsforligsprocesen, der førte frem til det nugældende forsvarsforlig, taget grundigt fat på den videre udvikling af Flyvevåbnet.

Forliget indebærer bl.a., at Flyvevåbnets internationale profil styrkes ved anskaffelse af nye transportfly samt ved at supplere den F-16 eskadrille, der allerede er tilmeldt NATO's reaktionsstyrker, med fire rekognosceringsfly. Herudover udvides

eskadrillens rolle til også at omfatte luft-til-jord operationer. Endelig tilmeldes en mobil radar og et logistisk element til NATO's reaktionsstyrker, når disse enheder er opstillet og opnår operativ status. Jeg ønsker i denne sammenhæng at fremhæve, at vi fortsat vil have en HAWK-eskadrille tilmeldt reaktionsstyrkerne, ligesom øvrige dele af strukturen fortsat vil skulle støtte udsendte enheder.

Tilpasningen af Flyvevåbnets struktur omfatter tillige nedlæggelse af Flyvestation Værløse som flyoperativ flyvestation, en samling af F-16 flyene i tre eskadriller, sammenlægning af Kontrol- og Varslingsgruppen med Luftværnsgruppen samt samling af HAWK eskadriller og STINGER eskadriller i seks nye JBL-eskadriller. Der anskaffes endvidere nye redningshelikoptere, og der sikres en fortsat deltagelse i Joint Strike Fighter projektet. Det er mange og omfattende projekter, der vil påvirke Flyvevåbnets hverdag lang tid fremover.

På lidt længere sigt må vi forvente, at kapaciteten til at deltage i internationale operationer fortsat vil være styrende, og interoperabilitet på tværs af værn og nationer vil være et nøgleord. Evnen og kapaciteten til værnsfælles og multinational indsættelse af danske styrker vil derfor udgøre et centralt område i Flyvevåbnets fortsatte udvikling.

Vision 2010

I forlængelse af de store omstillinger, som gennemføres i Forsvaret som følge af forsvarsforliget, og de udviklingstendenser jeg netop har skitseret, har jeg følt behov for at formulere et samlet sigtepunkt - en vision - for dansk forsvar. Visionen skal medvirke til at profilere og udvikle Forsvaret som en fremadrettet, moderne og visionær organisation, der er en aktiv spiller i samfundets generelle

udvikling, og som er klar til at møde fremtidens udfordringer. Visionen er som bekendt formuleret således:

Forsvaret vil være førende i rettidig indsættelse af veludrustede, veluddannede og velmotiverede militære styrker, der kan løse såvel de internationale som de nationale opgaver.

Der er med visionen tale om, at Forsvarets øverste ledelse melder ud om, hvor vi ønsker, at Forsvaret skal bevæge sig hen. Visionen udgør således det militærfaglige bud på, hvorledes Forsvaret bør udvikle sig over de næste 10 år.

Arbejdet med visionen stopper ikke med at formulere den. Hvis ikke der aktivt arbejdes mod målsætningerne fra alle dele af Forsvaret, vil idealtilstanden ikke blive nået. Den konsensus, der er i topledelsen om Vision 2010, må nødvendigvis spredes ud til medarbejderne i Forsvaret, og der ligger en stor opgave med at forklare og motivere personalet i alle dele af Forsvaret, så visionen forstås og accepteres.

Det er mit håb, at Flyvevåbnets personel vil tage visionen til sig og erkende, at den igangværende udvik-

ling i Flyvevåbnet er nødvendig, selvom det for mange enkeltpersoner betyder ændrede arbejdsopgaver, og for nogen også ændret geografi.

Flyvevåbnets personel

Den udvikling, vi kan se frem imod, vil bringe Flyvevåbnet et langt skridt i den rigtige retning. Den omfattende omstrukturering stiller imidlertid store krav til alle – også til mange individuelle familier som bliver direkte berørt – men det er en udvikling, som vi selv har stået i spidsen for, og som er absolut nødvendig, hvis Flyvevåbnet fortsat skal fremstå som en moderne, veldrevet og ressourcebevidst del af Forsvaret. Et Flyvevåben som vore politikere og befolkningen tillidsfuldt er villige til at investere i. Det er vores fælles ansvar, at investeringen giver det forventede afkast og helst mere.

Det er mit håb og min forventning, at Flyvevåbnet også i en omskiftelig tid kan tiltrække og fastholde det kvalificerede personel, som er alfa og omega for, at værnet kan løse sine opgaver både internationalt og natio-

nalt. Det er givet en kæmpe udfordring i en tid med små årgange, hvor evnen til at rekruttere, fastholde og ikke mindst udvikle personalet skal ske i skarp konkurrence med den civile sektor. En særlig udfordring vil i den forbindelse være evnen til at rekruttere personel til den prioriterede internationale indsats.

Flyvevåbnet skal også fremover fremstå som en attraktiv arbejdsplads, og dette bør bl.a. ske ved, at der sættes fokus på virkeliggørelsen af Forsvarets personalepolitik.

Jeg løfter min hat for den enestående indsats, der er udført af Flyvevåbnets personel gennem de første 50 år. Der venter som nævnt mange udfordringer fremover – både på kortere og på længere sigt. Disse udfordringer forventer jeg, at Flyvevåbnet og ikke mindst Flyvevåbnets personel vil håndtere med den dybt professionelle indstilling, der kendetegner og gennemsyrrer værnet. Det er helt givet en stor opgave, men sammen kan vi løse den.

Tillykke med de 50 år – happy landings og god vind i det nye årtusinde! □

Vi anmelder

Zeppelineren - 50-års luftskibshistorie

Forfatter: Christopher Chant
112 sider. Rigt illustreret.
Stort format. Pris 178.00 kr.

Bogen, Zeppelineren - 50 års luftskibshistorie - er ikke bare en stor bog i format. Det er også en stor bog med mange spændende billeder af luftskibene og en fortællende tekst, der gør bogen let læst. Ikke fordi forfatteren har snydt sig udenom de tekniske specifikationer, dem er der mange af i bogen. Er man ikke interesseret i specifikationer, som er placeret således i teksten, at man kan springe over dem uden at miste hi-

storien.

Sammen med luftskibets historie, får læserne også historien om luftskibets "fader" Graf Ferdinand von Zeppelin. Han blev så meget eet med sine luftskibe, at de i stedet kaldes for Zeppelinerne. Bogen er også beskrivelsen af von Zeppelins kamp for at få sin ide anerkendt.

Bogen fortæller om udviklingen af det første luftskib LZ1, der fløj første gang den 2. juli 1900. Efter beskrivelsen af den civile udvikling, følger kapitlet om luftskibenes deltagelse i den 1. Verdenskrig, man gyser ind imellem over, hvad besætningerne

var udsat for.

I årene efter den 1. Verdenskrig forsøgte både Storbritannien og USA sig med udvikling af luftskibe. Vi får at vide, at de aldrig blev en succes, men spændende læsning er det.

Den 6. maj 1937 sluttede luftskibenes æra brat. Det var den dag luftskibet LZ129 "Hindenburg" brød i brand over flådestation Lakenhurst i New Jersey, USA, og styrtede brændende til jorden. 32 sekunder tog det for de 200.000 m³ brint at brænde op. Mirakuløst overlevede 61 af de ombordværende, medens 36 omkom. □

s-n

28.000 flyvetimer fejret

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

På 10 år, på nær tre dage, har Panserværnshelikopterkompagniet (PVH-KMP) ved Hærens Flyvetjeneste (HFT) på Flyvestation Vandel (FSNVAN) fløjet 28.000 timer og aflyret over 250 TOW panserværnsmissiler. Alt sammen uden nævneværdige hændelser. Det fandt man værd at fejre med et HELIMEET og en familiedag, hvor der deltog helikoptere fra flere europæiske lande og personel fra HFT og FSNVAN.

De kom allerede om torsdagen, helikopterne fra Holland, Belgien, Storbritannien og Tyskland. De var inviteret til HELIMEET hos HFT. Årsagen var, at det var 10 år siden HFT modtog den første AS550-C2 Fennec panserværnshelikopter, den 15. august 1990 klokken 15:15.

Fredag blev besætningerne sendt ud i en konkurrence ingen af besætningerne glemmer lige med det samme.

De skulle besøge den Vise Mand i Tårnet, i dette tilfælde flyvekontrolltårnet på Vandel. Ved brandstationen gik bilen i stykker og de måtte fortsætte på en Long John. Vel oppe ved den Vise Mand, var de vidne til, at han tabte papiret med deres opgave over kanten. Herefter måtte de rappellere ned efter det. Herefter skulle de ved hjælp af "umulige" kort, såsom Statsskovens turkort, kortstumper klæbet op på en fodbold og mange andre "smarte" ledetråde finde rundt i et område fra Vandel til en gård ved Stauning og ned til Oksbøl og hjem igen. Det var navigationsho-



Familiedagen ved Hærens Flyvetjeneste blev åbnet ved at en H-500, t.h. kom flyvende ind med Dannebrog, fulgt af en AS 550C2 Fennec med Hærens Flyvetjenestes standard.

vedbrud på et højt plan, og alle "fejl" gav selvfølgelig strafpoints. Det blev sent på eftermiddagen, inden de sidste vendte hjem. Vi skal lige tilføje, at gik det helt galt var der en "nødkuvert", som ville hjælpe eventuelt vildfarne tilbage på sporet.

Skuffelse

Fredag var det planen, at alle AS-550C2 Fennec skulle ud at flyve, på én gang. Noget, der sjældent sker i et luftfartøjs levetid i forsvaret, oftest sker det aldrig. Planerne for, hvornår fly skal ind til eftersyn gør det næsten umuligt at gennemføre et sådant arrangement. Oversergent K.O. Nielsen fra Flymaterielværkstedet siger, at man fik puslet afflyvningsplanerne på plads, så flyvningen kunne finde sted. Så vidt vides, er det kun sket to gange før, at samtlige luftfartøjer af samme type har fløjet på én gang, nemlig ved Eskadrille 722 og Søværnets Flyvetjeneste.

Fredag eftermiddag steg spændingen, nu skulle det være. Alle 12 piloter og besætningsmedlemmer, med chefen for PVHKMP, kaptajn B. Ulrich's (RUL) i spidsen, var samlet til briefing om flyvningen. RUL lagde stor vægt på, at flyvningen foregik med størst mulig sikkerhed. Han gennemgik placeringen af helikopterne i

den planlagte pileformation, radiofrekvenser, flyvehastighed- og højde, nødprocedurer og hvorledes man skulle "brække af" ved landingen efter flyvningen.

Medens RUL briefede, kravlede skyerne længere og længere ned. Samtidig var tårnets åbningstid kommet betænkelig nær. RUL havde sagt, at der skulle være mindst 700 fod mellem formationen og skybasen, lig 1000 + 700, altså 1700 fod. Kort efter var der for mange skyer i 800 fod. Flyvning aflyst. Surt show, alle havde glædet sig. – Men vi prøver igen i morgen! lød det optimistisk.

Familiedag

Lørdag var familiedag for HFT og FSNVAN. Fra omkring klokken halvti mødte alle op for at se, hvor farmand/mor arbejder. Fra starten var der nok at se på. Nede foran platformen til Hangar 27 stod der to belgiske Agusta 109, angrebshelikoptere, en engelsk Lynx, en dansk ditto samt en grumt udseende hollandsk AH-64 Apache. Senere blandede også en S-61 Sea King sig i koret med sin opvisning. Vejret var overskyet under opklaring, så der var lagt op til en god dag.

Chefen for HFT, oberstløjtnant



Seniorsergent K.F. Laursen (LAU) måtte lægge ører til chefen for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant Jannik Skov's rosende ord om hans indsats for Panserværnshelikopterkompagniet og Hærens Flyvetjeneste som helhed, inden han udnævnte ham til "Årets Soldat" og overrakte ham enhedens ur.

Jannik Skov (NAK) gik på talerstolen for at byde alle velkommen. Han sagde blandt andet, at forsvarsforlig og nedskæringer har ført til, at forsvaret har mistet alle sine originaler/personligheder. "Det er heldigvis ikke tilfældet for HFT. Jeg fristes til at sige, at vi har 127 af dem". Han bad herefter seniorsergent K.F. Laursen (LAU) om at komme frem foran forsamlingen. Nix! der kom ingen LAU. Der sænkede sig en særegen stilhed over forsamlingen. Snart begyndte man at småsnakke rundt omkring. Stadig ingen LAU. NAK blev vedholdende stående på talerstolen – endelig kom LAU til syne i flokken flittigt skubbet af sin chef RUL. Det hører med til historien, at LAU er den ældste befalingsmand ved HFT. Han har altid været den, hvorom tingene drejede, og nu agtede han ikke at spille tid på at blive hædret for sin indsats. Hans chef ville det andeledes og NAK sagde blandt andet: "Du er den der brænder mest for HFT, og som indadtil gør alt for at fremme den professionelle holdning både blandt besætningsmedlemmer og jordpersonellet. Udadtil er du en særdeles værdig repræsentant for HFT både herhjemme og i udlandet". Som bevis på påskønnelsen overrakte han herefter LAU HFT's ur. Der blev klappet længe af forsamlingen.

Formidabel opvisning

Agusta A-109 er ikke verdens største

helikopter, faktisk kan den kun slæbe fire TOW missiler med sig. Den maksimale hastighed er 280 km/t. Til gengæld var det den, der næsten fik åndedrættet til at gå i stå hos publikum, medens den "skruede" sig gennem et opvisningsprogram, der sagde "spar to" til det meste af det, Deres udsendte indtil nu har set, inklusive den danske LYNX's program. Ungerne havde en herlig dag, hvor de fik lejlighed til at køre en tur i en pansret

manskabsvogn og røre ved fars eller mors helikopter.

Flyveopvisningen blev afsluttet med, at 10 Fennec helikoptere kom flyvende ind over i en 10-tals formation. Det var flot. Så startede de to sidste Fennec, og endelig fik alle en pileformation af 12 Fennec'er at se. Ikke nok med at det var flot, men skyerne begyndte at skilles, og solen og dele af den blå himmel blev synlig. Det var hele ventetiden værd. □



Tarmac'en foran Hangar 27 var velbesøgt denne lørdag formiddag, hvor Eskadrille 722's Sikorsky S-16 demonstrerede, hvorledes man redder folk ved hjælp af sling. Næsten gemt bag publikum ses den hollandske AH-64 Apache.

FRE har fået vingen

Tekst seniorsergent

N.M. Schaiffel-Nielsen

Billede seniorsergent John Richtendorff, Flyvestation Karup

Efter langs tids rygter blev det bekræftet, at Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik var blevet optaget på Flyvevåbnets Flyveskole på Flyvestation Karup, hvor han fik flyvernavnet FRE. Den 8. september afsluttede FRE sin uddannelse, og fik af sin far, Hans Kongelige Højhed Prins Henrik overrakt den eftertragtede flyvervinge. Begivenheden blev overværet af Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Hans Kongelige Højhed Prins Joachim.

Onsdag den 7. september var der pressemøde på Flyveskolen. Det var et af de pressemøder, hvor "verdenspressen" i Danmark mødte fuldtalligt op. Hans Kongelige Højhed Kronprinsen havde sagt ja til at møde pressen.

Om FRE's evner som pilot sagde major O.K. Sparvorn, der er chef for Flyveskolens operationssektion og ansvarlig for kronprinsens flyveuddannelse, til Morgenavisen Jyllands-Posten: "Kronprinsen er en ualmindelig udmærket elev. Han hører til blandt den bedste tredjedel på holdet. Han har et medfødt godt hånddelag for at flyve. Samtidig har han udvist både dedikation og flid på skolen. Med hans evner, ville vi hellere end gerne beholde ham i flyvevåbnet".



Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik efter landingen, hvor den danske presse fik lejlighed til at høre om kronprinsens flyveruddannelse.

Intet natteliv

FRE har under hele sit ophold på flyveskolen så at sige været "beskyttet" mod pressen. Alene af den grund, at der er et højt hegn rundt om Flyvestation Karup. Kronprinsen erkendte overfor pressen, at skulle han følge med i undervisningen, var der ikke tid til natteliv. Tiden skulle bruges på bøger og lektier.

FRE havde et ganske hårdt program. Af hensyn til hans gøremål i øvrigt, var kurset blevet komprimeret, hvilket betød at han i snit måtte øve sig, sidde på skolebænken eller læse lektier 14 timer om dagen. Her til kom, at der blev fyldt lidt ekstra teori på så FRE fik i alt 38 timers flyveteori, medens resten af holdet kunne nøjes med 36 timer. De ekstra timer satte FRE i stand til at flyve formationsflyvning. De øvrige kammerater på holdet måtte i samme periode terpe 76 timers engelsk, et fag kronprinsen på grund af sine sprogkundskaber kunne springe over.

Ingen skal dog tro, at der blev

slækket på de sikkerhedsmæssige krav i FRE's uddannelse. Om oplevelsen sagde FRE: "Det har ikke været for morsomt. Men jeg har opdaget ukendte sider af mig selv. Blandt andet at jeg kan lære de ting jeg skal, og består de prøver jeg skal, selv om tiden er presset, og det er fem-seks år siden, jeg sidst har været studerende".

I baljen

Da FRE tirsdag den 29. august gik solo, fik han nøjagtig samme "tur" som alle tidligere flyvelever har fået efter deres første solotur. Først fik han en buket markblomster, og derefter blev han smidt i branddammen. Efter den behandling fik han lov at give en omgang.

Civil flyvercertifikat

FRE er blevet så glad for at flyve, at tanken om et civilt flyvercertifikat ikke er ham fremmed. Han sagde til pressen: "Det ville i givet fald være nu, jeg skulle slå til, og jeg kunne finde på at gøre det. Men hvis jeg tilegner mig et civilt certifikat, skal det jo holdes ved lige. Det er jo ikke det samme som at køre bil.

FRE's fremtidige forhold til flyvevåbnet er, at han i løbet af det næste år skal gennemgå flere faser af den militære flyveuddannelse. Han skal blandt andet to uger til Flyvestation Skrydstrup, hvor han vil få lejlighed til at flyve med i bagsædet på en F-16. Efter Skrydstrup er der planlagt to gange en uges ophold på Flyvestation Værløse, hvor FRE skal opholde sig hos Eskadrillerne 721 og 722.

Vingen

Den 11. september fik FRE, ved en højtidelighed i Flyvestation Karups Officersmesse overrakt flyvervinge af sin far Hans Kongelige Højhed Prins Henrik. □

Vi vil ikke have racerbaner

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Lukningen af Flyvestation Vandel i 2003 optager i høj grad sindene i Vandel by og de omkringliggende landsbyer. Dette kom tydeligt til udtryk på et borgermøde, hvor omkring 150 mennesker var mødt op for at høre, hvad embedsmænd og politikere havde at sige om salget af flyvestationen. De samme embedsmænd og politikere var kommet for at høre folkets mening – og den fik de.

24. august 2000. Omkring 150 mennesker havde direktør Bendt Frank fra Forsvarets Bygningstjeneste som tilhørere, da han redegjorde for de procedurer, der ligger til grund, når staten skal sælge ejendomme. Han redegjorde for beslutningen i forsvarsforliget fra 25. maj 1999, hvor lukningen af Vandel blev besluttet. "Hvis vi ikke vil gå ned i kampkraft, må vi sælge ejendomme og jord og koncentrere kampkraften på færre steder". Han nævnte, at Vandel ikke var det eneste offer i den sammenhæng, det gjaldt også kasernerne i Ringsted, Næstved, Tønder, Holbæk og Viborg samt mange andre mindre etableringer.

Politikeren

Egtved Kommunes borgmester, Sonny Berthold (V), havde budt velkommen og redegjort for, at kommunen og amtet ingen planer havde for området, da det var udlagt til militære formål. Det lå borgmesteren meget



Direktør for Forsvarets Bygningstjeneste, Bendt Frank, forrest i billedet, var rigtig meget "på" den aften i Vandel. I baggrunden ses chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen sammen med embedsmænd fra Egtved Kommune og Vejle Amt.

på sinde senere på aftenen at høre fra deltagerne, hvad de kunne tænke sig flyvestationen kunne anvendes til. Han understregede, at det ikke var ligegyldigt, hvad en eventuel køber ville med flyvestationen. Der ville være begrænsninger i, hvad man i en ny lokalplan ville acceptere af røg, støj og syn (om borgmesteren tænkte på vindmøller, så sagde han det ikke). Han ønskede sig et kvalitativt naturområde, hvor der også skulle være en vis dynamik, arbejdspladser afledt heraf, men samtidig skulle Vandel området være et godt sted at leve.

Teknik

Embedsmændene i de tekniske forvaltninger i både Vejle Amt og Egtved Kommune, har længe tænkt i baner som røg, støj og møg samt trafikforhold, alt afhængig af, hvad flyvestationen senere skal bruges til. Der gik ikke lang tid før den første sagde "Racerbane", med væmmelse i stemmen. Regler for en sådan blev meget hurtigt ridset op, og dermed var "Ra-

cerbanen" lagt i skuffen, men kun for en stund.

Vi vil gerne have

De ideer der blev efterlyst i indledningen kom under kaffen. Der kom et forslag om at lave et kæmpemæssigt solfangeranlæg i lighed med det, der er lavet på Ærø, eller gerne større. Så kunne man plante træer udenom og oprette den Intereuropæiske Jægerskole, som blev forslået af Danmarks Jægerforbund. Der var en generel positiv stemning over det at give jorden til Skov- og Naturstyrelsen, for at de kunne plante træer i det hele. Der var også ideer fremme om at genetablere vejforbindelsen fra Vandel til Almstok området. Den vej forsvandt, da tyskerne beslaglagde arealet tilbage i 1944.

Det vil vi ikke have

Der var en markant modstand mod eventuel etablering af en "Racerbane", eller som en af deltagerne sagde: "Heldigvis har vi ingen bilprodukti-

on i Danmark, og dermed er faren for en Formel 1 bane vel drevet over". Vindmøller syntes heller ikke at have den helt store interesse. En deltager ville have borgmesteren til direkte at gå imod et firma, der ville købe jorden med det formål at sætte vindmøller op.

Arbejde for helheden

Både borgmesteren og direktør Frank sagde, at prisen på de 47 mio. ikke var det allervigtigste ved salget. Et

godt projekt, der kunne betale lidt mindre kunne meget vel have en god chance overfor et, der måske i sammenhæng med de udsagn der var kommet aftenen igennem, var lidt "dårligt", underforstået forurenende og støjende, men til gengæld kunne betale prisen. Der var en tydelig usikkerhed i forsamlingen med hensyn til den indflydelse, man kunne få på den fremtidige anvendelse af Flyvestation Vandel.

Formanden for Vejle Amts Kulturudvalg Jørgen Pedersen, sagde: "Jeg

synes I skal have tillid til, at de politikere, der dog engang imellem får en god ide, og vil gå ind for at sikre, at Vandel by og dermed Egtved kommune får det bedst mulige ud af salget". Borgmesteren gentog, at inden der sker mere, skal der laves et tillæg til amtets regionplan, Egtved kommune skal lave en lokalplan for området, og begge dele skal ud til høring blandt borgerne. Han var sikker på, at man ville få det bedst mulige ud af den fremtid, der tegner sig for Vandel by og omegn. □

Militære transportfly

Skærpet konkurrence på transportfly

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Vedtagelsen af at lade det fælleseuropæiske firma Airbus Military fremstille 225 stk. A400M militære transportfly, har skabt usikkerhed på den anden side af Atlanterhavet. Lige nu er der bestilling på 96 stk. Lockheed Martin C130 J, men samtidig må fabrikken se i øjnene, at de syv europæiske landes beslutning om køb af 225 A400M kan betyde betydelig færre bestillinger fra disse lande.

Farnborough 27. juli 2000. Medens minerne på den vestlige si-



Airbus A400M som skal erstatte de tyske og franske C-160 Transall transportfly. Her som kunstneren i sin fantasi ser det lande på en uforberedt landingsplads. (Billede fra CASA).

de af Atlanterhavet således er en smule dystre, ser det ganske anderledes ud i de syv europæiske lande, her har man besluttet sig for at købe Airbus A400M. Tyskland kæmpede læn-

ge for at få indgået et samarbejde med russerne om at forsyne den ukrainske Illushyn An-7XX med vestlige motorer og avionic. En drøm der holdt lige til afslutningen af ILA.



Lockheed Martins C-130J med „lillebror“ C27J i baggrunden. De to har fået konkurrence efter den europæiske beslutning om at producere A400M.

Airshowet i Berlin i begyndelsen af juni måned. Kort efter showet lukkede, meddelte den tyske forsvarsminister Sharpinger, at nu ville også Tyskland købe Airbus A400M. Hermed brast den tyske drøm om et samarbejde med ukrainerne.

Man er så langt fremme i projektet omkring A400M, at det forventes, at de syv deltagerlande, plus Luxembourg underskriver den endelige kontrakt om købet i første halvdel af næste år.

Producenterne

Der er blevet dannet et firma med navnet Airbus Military Company, som har hovedsæde i Toulouse i Frankrig. Det er et søsterselskab til Airbus Industrie, som fremstiller den civile serie af Airbus passager- og transportfly. Risikoen i det nye firma deles af Aerospatiale-Matra i Frankrig, Alenia i Italien, BAE SYSTEMS i England, CASA i Spanien og TAI i Tyrkiet. Alle de nævnte lande har bestemt sig for A400M, det samme har Belgien, og endelig har Luxembourg givet tilsagn om køb af et fly.

Udviklingen

Allerede i begyndelsen af 1990'erne

begyndte Frankrig og Tyskland at tænke på, at deres C-160 Transall transportfly var ved at blive aldrende. Storbritannien var vel klar over, at deres C-130H ikke holdt evigt. Det førte til, at landene gik sammen og udarbejdede deres krav til det, der dengang blev kaldt Future Large Aircraft (Fremtidens store fly). Der blev nedsat en arbejdsgruppe, der udarbejdede European Staff Requirement, hvori man udtrykte ønsket om at få et transportfly, der kunne medtage 37 tons gods. Samtidig skulle flyets lastrum være på 356 kubikmeter.

Hvad får man

A400M bliver 42,2 m lang med et vingespan på 42,4 m. Lastrummet er 3,85 m højt, bredde 4,0 m og det flade gulv er 17,71 m langt, medens rampen ude agter er 5,4 m. Flyets maksimale startvægt ved taktiske operationer bliver 116.500 kg. Ved en vægt på 30 tons, kan flyet flyve 4.537 km, ved 20 tons nyttelast 6.574 km og endelig kan det under færgeflynning uden last flyve 9.074 km.

Besætningen kommer til at bestå af to piloter og en loadmaster. I lastrummet bliver der 58 sæder til passagerer, som kan klappes sammen. På gulvet er der ruller til standard mili-

tære paletter. Det, der er på paletterne, kan fæstes til 404 punkter i gulvet. I lastrummet er der også et spil til at trække tung last om bord.

Det er planen, at flyet skal kunne operere selvstændigt langt væk fra sin base i en længere periode.

A400M bliver konstrueret således, at den under kortere deployeringsperioder af indtil 15 dages varighed ikke skal efterses eller vedligeholdes. Skal flyet deployere i perioder op til 90 dage, skal det medbringe et „deployeringskit“ med værktøj og reservedele.

Bekymring og glæde

Tom Burbage fra Lockheed Martin indrømmede den 26. juli til Aviation Week Shownews: „Der er opstået en vis udfordring i markedet for mellemtunge transportfly“. Han gav også udtryk for, at han håbede, at vinde de kontrakter, der er i udsigt mellem Lockheed Martin, Danmark, Kuwait, Portugal og Bahrain, som også har udtrykt interesse for C-130 J.

Vi spurgte chefen for Flyvematerielkommandoen (FMK) Lars Fynboe, om Lockheed Martin har grund til bekymring?

„Det kan jeg ikke svare på, men jeg kan sige, at vi følger nøje med i

udviklingen i markedet for transportfly. Der står jo i forsvarsforliget, at vi skal købe fire nye fly, men ikke hvilke". Fynboe lægger ikke skjul på, at både A400M, C27J og G. 222 vurderes af FMK. „Vi var også meget interesseret i det tyske-ukrainske projekt med An-7XX, men det blev jo med beslutningen om A400M, ikke

til noget“, slutter Fynboe.

Tom Burbage kunne den 5. august konstatere, at forsvarsministrene for de syv lande den dag mødtes i London for at vedtage følgende udtalelse: „Det er vores intention i fællesskab at fremstille et transportfly, der kan opfylde de krav, der i fremtiden stilles til militær lufttransport, og

derfor har vi valgt A400M“. Direktøren for Airbus Industrie, Noel Forgeard, sagde efterfølgende: „Denne udtalelse er en klar indikation på den tillid nationerne har til Airbus Military, og firmaet Airbus i det hele taget, hvilket glæder mig meget“. □

Farnborough 2000

Sukhoi Su-32 – et komfortabelt kampfly

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Efter Sovjetunionens sammenbrud, har det været svært, også for Sukhoi-fabrikken, at sælge fly til den russiske regering. Selv det meget anvendelige Sukhoi Su-32 med side-by-side trykcockpit, som kan bruges i alle roller fra jagerfly over jagerbomber til ubådsjagt, har man ikke kunnet finde penge til.

Det er et imponerende stort "skrummel" af et jetkampfly, som Sukhoi's testpilot Igor Voitensov kravler op i gennem en lem i næsehjulsbrønden. Når han kommer op i cockpittet, som kan sættes under tryk, er der plads til nok en pilot eller våbensystemoperatør. Cockpittet beskrives som "et rum hvor man kan sidde i skjortærmer". Nede bagved er der toilet og et lille "køkken", hvor man kan varme den medbragte mad.



Sukhoi Su-32 under start fra Farnborough – lyden fra motorerne var skræmmende.

Ikke et passagerfly

Når Su-32, som er medlem af Su-27 "Flanker" familien, brøler ned ad startbanen, for efter få hundrede meter at stige stejlt op til højre, er man klar over, at der ikke er tale om et passagerfly. Det er et kampfly, der kan anvendes til angreb mod mål på jorden, som kan jage ubåde over havet ved at kaste op til 72 lydbygger til sporing af ubåde. Hertil skal lægges at der under flyet er 12 hardpoints, hvorpå der kan hænges alt fra almindelige "dumme" bomber til superso-

niske missiler til anvendelse mod skibe.

Køb en jager – få et flygevåben

Lockheed Martins slogan "buy a fighter – get an air force", kunne Sukhoi med fuld ret bruge på Su-32. Sukhoi vil hellere end gerne sælge, for eksempel til lande, der står overfor at skulle udskifte deres General Dynamics F-111, men om de så er interesseret er en anden sag. Men imponerende, det er flyet. □

Pilotuddannelse

Danske piloter skal igen uddannes i Canada

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

For to år siden underskrev daværende chef for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor K.E. Rosgaard og den canadiske generalløjtnant David Kinsman en aftale om, at flyvevåbnets piloter fremover skal uddannes ved NATO Flying Training Canada (NFTC). Flyveskolen er nu indviet og de første danske instruktører er ankommet til Moose Jaw.

Indtil nu er de fleste piloter fra NATO-landene blevet uddannet ved Euro NATO Joint Jet Pilot Training (ENJJPT) på United States Air Force base Sheppard i Wichita Falls, Texas. Kontrakten om dette uddannelsesprogram udløber i 2005. Det forventes, at behovet for uddannelse af piloter i NATO-landene til den tid vil overstige ENJJPT's kapacitet.

Ny flyveskole indviet

Den 6. juli 2000 fandt åbningen af den nye NATO Flying Training in Canada (NFTC) i Moose Jaw, Saskatchewan sted. Det skete i overværelse af den canadiske forsvarsminister Mr. Art Eggleton, og Mr. Ralph Goodale, minister for naturressourcer og medlem af parlamentet for Regina-Wascana, Saskatchewan.

"Åbningen af NFTC er afslutningen på fem års hårdt arbejde med god støtte fra industrien, og begyndelsen på en spændende fremtid for den internationale undervisning af militære piloter i Canada", sagde Mr.



British Aerospace Systems Hawk 115, det topmoderne træningsfly, som de danske piloter bliver uddannet på i Canada.

Eggleton.

Fire lande, Danmark, Storbritannien, Singapore og Italien har allerede tilsluttet sig programmet, hvor deres piloter skal uddannes sideløbende med de canadiske i en fuld integreret undervisning af både flyveelever og efteruddannelse af piloter. "Det er specielt glædeligt at se, at så mange lande har tilsluttet sig fra begyndelsen, hvilket er en udtryk for tillid til denne unikke canadiske uddannelsesmodel", sagde forsvarsministeren.

"Den udenlandske deltagelse i NFTC udgør 800 mio. Canadiske dollars. Andre nationer har udvist en stor interesse for NFTC programmet, og man håber på, at flere nationer vil tilslutte sig i nær fremtid. "Med nye træningsfly, de sidste nye faciliteter og over 700.000 km² luftrum til at træne i, er dette et verdensklasseprogram, som Canada er stolt af at kunne tilbyde sine NATO-partnere og andre allierede" understregede Mr. Eggleton.

Mange firmaer med

Det industriteam, der står bag oprettelsen af NFTC består af Bombardier, British Aerospace Systems, Raytheon Aircraft Company, CAE Electronics of Montreal, ATCO Frontec Corporation of Edmonton, SERCO Aviation Services Inc. og ARAMARK Canada Ltd. of Toronto. Disse firmaer står for, at der er fly med tilhørende service/vedligeholdelse til stede, simulatorer og undervisningsmidler samt at flyvestationens bane-systemer med meget mere er operationssklar.

Den industrielle involvering i NFTC betyder en direkte omsætning på én mia. i industrien, hvilket betyder mere end 5.600 mandår, fortrinsvis i det vestlige Canada og primært indenfor high-tech industrien. Samtidig har man sikret, at 15 Wing i Moose Jaw vil være åbent for flyveuddannelse i de næste 20 år.

Indtil nu har industrien bag projektet investeret over 20 mio. canadi-

ske dollars i nye faciliteter i Moose Jaw, og har ansat 200 personer til at drive stedet.

Masser af plads

Skal kamppiloter uddannes effektivt, er det vigtigt at have et stort operationsområde, hvor man kan flyve med færrest mulige restriktioner. Disse områder råder man over i Canada, hvor første del af uddannelsen finder sted ved 15 Wing i Moose Jaw, Saskatchewan, og den sidste og avancerede jageruddannelse ved 4 Wing i Cold Lake, Alberta, Canada. De to områder råder tilsammen over et operationsområde på 700.000 km², på kortet ses størrelsen af området i forhold til Europa.

Ikke nok med at området er stort, vejrforholdene er også "bedre" end i Texas, hvor himlen altid er blå og sigten næsten ubegrænset. I Canada vil de vordende piloter møde vejr af mere skandinavisk karakter, hvad der ikke er uden betydning for uddannelsen.

Nyeste fly

Uddannelsen ved NFTC er inddelt i fire faser: "Phase II Basic Flying Training". Denne del indeholder 95 flyvetimer, hvor eleverne flyver i Raytheon Aircraft Company T-6A Harvard II, i Canada benævnt CT 156, det første fly blev leveret i februar i år, og 36 timers "flyvning" i simulator. "Phase IIB" er et forberedelseskursus til "Phase III" og betyder 28 flyvetimer i luften, stadig i CT-156.

"Phase III" i uddannelsen finder sted på British Aerospace Systems Hawk 115 (CT115). Hawk 115 er den nyeste af Hawk 100-serien. Ikke mindre end 17 lande har enten bestilt eller flyver med Hawk flyet i én af de mange forskellige versioner. Til NFTC programmet er der bestilt 18 stk. Hawk 115. 60% af flyene vil blive stationeret hos 15 Wing i Moose Jaw, hvor Phase III træningen finder sted. De sidste 40% bliver stationeret hos 4 Wing på Cold Lake, hvor Phase IV, der er Tactical Fighter Lead-in Training. Det første Hawk 115 fly ankom til Moose Jaw den 5. juli i år, og NFTC vil efterhånden få leveret 26 BAES Hawk 115.



Kortet, der viser, hvor meget plads 700.000 km² i virkeligheden er. Det cirkelformede område, der dækker det nordøstlige hjørne af Italien er Moose Jaw, medens Tyskland og "omegn" er dækket af lavflyvningsområdet ved Cold Lake. (Kort vis NFTC).

Kan fyre leverandøren

Begge flytyper ejes af et non-profit selskab, men vedligeholdes og opdateres af Bombardier. Én af grundideerne med at opbygge selskabet på denne måde er, at man hele tiden har fly til rådighed for pilotuddannelsen, der ligger så tæt på landenes egne kampfly som muligt. Herved spares der mange flyvetimer til omskoling til deltagerlandenes egne kampfly.

John Holm, tidligere F-104 pilot på Aalborg og pensioneret kaptajn fra det canadiske flyvevåben, har som konsulent, været dybt involveret i oprettelsen af NFTC, fortalte under et møde med ham på Farnborough Airshow i England, at de første seks flyvelever skulle ankomme til NFTC den 25. juli. Tre danske instruktører, major Max Vilhelmsen (MAX), Stig Laursen og Bent Ole Nygaard allerede var ankommet til Canada den 1. juni. De tre familier bor i to stater, og instruktørerne var i fuld gang med at forberede elevernes ankomst. Holm var meget sikker på, at de danske instruktører og deres familier ville falde godt til i Canada.

En og anden vil sikkert spørge: "Hvad skal de danske instruktører på NFTC?" De skal være med til at uddanne de danske piloter efter de retningslinier og ønsker flyvevåbnet har. Det er en af de måder, hvorved man kan gøre undervisningen af piloter lidt billigere, og samtidig føre kontrol med at uddannelsen forløber som ønsket.

Syg i simulatoren

John Holm fortalte, at en stor del af flyveuddannelsen foregår i simulatoren. Under Phase II flyves der således 95 timer i et T-6 fly og 36 timer i simulatoren. Selv om der er tale om en fuldt moderne simulator, eller måske derfor, kan eleverne få problemer med balancen, når de har fløjet i simulatoren, forklarer Holm. Det har noget at gøre med det øjet ser, og det kroppen de facto udsættes for. Et problem man arbejder på at få løst.

Bortset fra det nævnte problem, har også John Holm store forventninger til NFTC's fremtid. □



John Holm, tidligere F-104 pilot på Aalborg og pensioneret kaptajn fra det canadiske flyvevåben, har som konsulent været dybt involveret i oprettelsen af NFTC. Her fotograferet i cockpittet på en Hawk 115.

Sidste sergenthold på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole

Tekst sergent F. L. Pedersen
Billede
flyveroverkonstabel A.C. Eriksen

Vi var det sidste hold sergenter, der blev udnævnt på Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficers Skole (FLSR).

Da FLSR blev deaktiveret samme dag som vi blev udnævnt, følte vi en forpligtigelse for at være med til at lukke skolen på en ordentlig måde.

Sidste udnævnelser

Dagen startede som alle andre udnævnelser, med fælles morgenmad sammen med vores instruktører. Herefter var der fotografering, og så gik turen til salen i bygning 4, hvor udnævnelsen foregik, med de taler og sange, der skal holdes og synges. Det var lige inden receptionen, og denne udnævnelse skilte sig lidt ud fra de andre sergent udnævnelser. For vi havde planlagt at vise de fremmødte gæster, hvad det egentlig var vi lærte på FLSR.

På dette tidspunkt tog sergent L. Gripping teten. Han aftrådte resten af klassen til anden tjeneste, og vi løb over i vores bygning for at klæde om. Imens forklarede sergent L. Gripping gæsterne hvad der skulle ske, og førte dem, sammen med orkestret fra Flyvestation Ålborg, ned til forhindringsbanen.

Ild og bevægelse

Programmet var tilrettelagt således: Passage af forhindringsbanen, derefter et angreb med "ild og bevægelse" imod en kampstilling.

Da vi var et hold med en stor forskel i alder, fra 22 år til 44 år, med hovedvægten i den "tunge" ende, gav det nogle ulemper, bl.a. skulle vi finde tre, der kunne passere forhindringsbanen, uden at få "tunnelsyn" og "ud af kroppen oplevelser" hvilket var tilfældet for de fleste af os. Men vi havde jo B. F. Kristensen, M.



Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskoles fane rulles sammen for sidste gang. Ingen tvivl om, at de ansatte følte vemod og at noget blev taget fra dem. Fremtiden for skolen ligger på Flyvestation Karup.

Nielsen og C. Hein, som gennemløb banen på en flot tid, og med stor samtidighed.

Holdets store aldersspredning gav også en del fordele, i form af kendskab og kontakter i flyvevåbnet, som vi brugte flittigt til at gøre opvisningen meget anderledes end det, der hidtil er blevet vist.

Jagerfly og helikoptere

Vi havde arrangeret to F-16 jagere til at simulere to angreb på kampstillingen med kanonen, på jorden simulerede vi nedslagene med 2x80 elkanonslag, der blev affyret på et sekund, herefter havde vi publikums udelte opmærksomhed. Efter disse angreb blev angrebsstyrken landsat af to helikoptere, der lettede igen efter landsætningen, hvorefter den ventede i luften lidt nord for flyvestationen for at hente dem igen efter angrebet.

Selve angrebet foregik ved "ild og bevægelse" og med støtteild fra maskingeværer ind imod kampstillingen. Heldigvis lykkedes det forsvarerne at slå angrebet tilbage, og mens angrebsstyrken blev hentet af helikopterne, blev der vist tilfangetagelse med en af bevogtningens hunde samt førstehjælp til en skudramt.

Efter 20 minutter med jagerfly, helikoptere, kanonslag, skudvekslinger, fanger, sårede, råben og skrigen, samledes hele holdet foran tilskuerne og sang "Om lidt bli'r her stille" akkompagneret af to trompeter, hvoraf den ene umiddelbart efter sangen spillede "Last post". Det virkede som et kæmpe antiklimaks, hvilket var hele ideen med opvisningen, der skulle symbolisere skolens virke og lukning, og der var ikke et øje tørt.

Lever fortsat

Men som det blev sagt i holdets tale til skolen: "Det at skolen lukker, betyder ikke at skolen holder op med at eksistere, den får bare en anden form, nemlig i vore hjerter og i vore minder. Hver gang vi fortæller om vore oplevelser på skolen, bliver den lige så reel, som hvis den stadig var aktiv. Og uanset, hvad der i fremtiden bliver bygget på Lånshøj, så vil ekkoet af i tusindvis af støvletramp lyde i mange generationer fremover".

Efter 2 måneders planlægning, træning, fire kilometer ledning, 160 elkanonslag og ca. 5000 skud, var vi faktisk selv godt tilfredse med resultatet, der havde den ønskede virkning. □

Kampen om missilerne afgjort

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Eurofighter GmbH

Kampen om at få lov at levere BVRAAM Beyond Visual Range Air to Air Missiles (Luft-til-luft missil der rækker ud over horisonten) til Eurofighter 2000 og Eurofighter Tophuen har været hård. Det blev de europæiske lande der løb af med sejren.

Da den britiske regering den 16. maj i år, som den sidste, gik ind for, at det var Matra BAe Dynamics, Alenia Marconi Systems, CASA, LFK, Saab Dynamics og Boeingbud på det nye BVRAAM, der skulle anskaffes, lød der et suk, man ikke længe havde hørt magen til, fra de konkurrerende firmaer på den anden side af Atlanten. Indtil nu, har USA domineret dette vigtige marked, ikke underligt at der succes.



Således forestiller Eurofighters producenter sig at det vil se ud, når Eurofighter 2000 affyrer et Meteor missil.

Kan selv

Meteor BVRAAM udvikles til selv at kunne engagere sit mål, både om dagen og om natten, ved at anvende Alenia Marconi Systems søgeradar. Det uanset vejrforhold og den elektroniske krigsførelse, der foregår i kampområdet. BVRAAM bliver understyret med en ramjetmotor, som fremstilles af Bayern Chemie, ramjetten giver missilet en flyvehastig-

hed på mach 4+. Missilets flyvehastighed og bevægelighed giver det mulighed for at nedskyde forskellige mål fra krydsermissiler til jetkampfly. Sprænghovedet kan enten forsynes med brandrør, der tænder ved anslag (indtrængen i målet), eller i umiddelbar nærhed af målet. Brandrøret skal fremstilles af Saab Dynamics i Sverige. □

Meteor missilets karakteristika:

Rækkevidde	100 km +
Flyvehastighed	Mach 4+
Længde	3,65 m
Vægt	185 kg
Motor	Ramjet
Søgesystem	Aktiv radar
Aerodynamik	Cylindrisk krop med symmetrisk luftindtag til ramjet motoren. To finner monteret midt på og fire bagerst på missilet.
Styring	Forskellige interne data-link og terminal styring ved anvendelse af avanceret proportional navigation.
Sprænghoved	Fragmentation ved sprængning.
Brandrør	Tænder enten ved anslag eller i nærheden af målet, efter pilotens valg.

En verden af perfektion

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

„Thunderbirds“ - „Tordenfuglene“, navnet klinger dramatisk både på originalsproget og på dansk. Vi taler om US Air Force Demonstration Squadron. Holdet slår på en god dag så at sige „hul i himlen“, når de giver deres forrygende opvisning. Bag dette ligger en stram disciplin, masser af træning og et teknisk vedligeholdelsesprogram, der siger spar to til det meste.

Flyvestation Skrydstrup den 18. juni 2000. Larmen fra flyveopvisningen under Åbent Hus kom lidt på afstand når man bevægede sig ud i Eskadrille 730's Eskadrilleområde. Her holdt US Air Force Demonstration Squadron, „Thunderbirds“ til. På trods af travlheden inden eftermiddagens opvisning, tog major Scott C. Bowen, 31, sig tid til at fortælle om livet som pilot i eskadrillen.

Major Bowen fortalte, at han fløj fly nummer fire, kaldet „Slot“, det kan oversættes til „sprækken“, hvilket hentyder til flyets position i formationen, hvor det ligger lige under udstødningen fra formationsførerens fly, og klemt inde mellem to andre fly. „Hvordan holder du din position under flyvningen?“ ville vi vide.

„Det er ikke så vanskeligt. Jeg har et fikspunkt på førerflyet, som jeg hele tiden holder afstand til. Samtidig holder jeg gennem mit perifere syn øje med mine to kollegaer til begge sider. Det er et spørgsmål om tillid til de øvrige i formationen. Hvis man ikke har fuldstændig tillid til sine kolleger, så kan man ikke flyve i eskadrillen“. Han fortsætter med at



Major Scott C. Bowen i cockpittet på sin F-16C, nummer fire i formation og med navnet Slot, der hentyder til flyets placering i formationen. Bemærk, at Stars and Stripes og Dannebrog havde fundet plads i cockpittet. Det blev dog fjernet før flyvningen.

fortælle, at F-16 er det perfekte fly til opgaven. „Det reagerer på pinden med det samme, og motoren reagerer omgående når den får besked på det. Det er et fly, der ikke „laver tricks“ med piloten, men altid gør, hvad det får besked på“.

Skrap udvælgelse

Bowen fortæller, at hvis man vil være pilot i to år i „Thunderbirds“, kan man søge om det. Dog skal man ikke søge, hvis man ikke har fløjet mindst 1000 timer på jetkampfly, og i øvrigt har styr på sin flyvende karriere. Vi kan fortælle, at major Bowen har fløjet mere end 2.400 timer i F-16A/C. Hans egen vej til „Thunderbirds“ begyndte i 1988, hvor han fra Clemsom University Reserve Officer Training Corps kom ind i US Air Force. Hans sidste tjeneste før han kom til „Thunderbirds“ var som Flight Commander, flyveinstruktør og sensor ved „the Formal Training Unit, 61st Fighter Squadron“, på Luke Air Force Base i Arizona. Under „Operation Provide Comfort“, var han udstationeret i Mellemøsten, hvor han gjorde tjeneste som Flight Leader og Package Commander, det vil sige, at han

var ansvarlig for planlægning af missioner, hvor der deltog flere kampfly. I dette tilfælde for at opretholde den No-Flying Zone, der var pålagt over det nordlige Irak.

Hård træning

„Når vi indleder træningen af vort program, begynder vi med at flyve det i meget stor højde, og med stor afstand mellem flyene“, fortæller Bowen. Efterhånden, som man får mere og mere rutine, og ikke mindst tillid til kollegaerne, rykker flyene tættere og tættere sammen, og længere og længere ned mod jorden. „Det er en langvarig proces, hvor vi indbygger flere og flere manøvrer af de 35 manøvrer vi skal kunne, samtidig med, at vi lærer hinanden at kende“. Bowen sagde videre, at de manøvrer man foretager, er manøvrer, som enhver pilot skal mestre, forskellen er bare, at her gør indtil seks fly det på samme tid, hvilket selvfølgelig får det til at se mere dramatisk ud. „Det vi gerne vil vise er en formation, der opfører sig, som om den er et fly, og ikke seks individuelle piloter, der flyver deres egen flyvemaskine“. Det koster uendelige mængder af træning

at opnå dette resultat. Denne træning finder sted hjemme på Nellis Air Force Base i USA i de fire vintermåneder.

Flight Linen

Vi fulgtes med major Bowen ud på „Thunderbirds“ Flightline, det vil sige hydranten i Eskadrille 730's eskadrilleområde. Her stod de seks F-16C fly linet op på en pinlig lige række. Nede ved „Slot“, eller nr. fire flyet traf vi Crew Chief, Staff Sergeant Gorge Mujica, som til dagligt bor i Garden City i Kansas. Vi spurgte Mujica, om der blev foretaget nogen særlig vedligeholdelse på enhedens fly.

„Nej og ja“, svarede han, „vi følger det fastsatte skema for eftersyn og vedligeholdelse af et F-16-fly, men ud over det bruger vi meget tid på at sikre, at flyet altid ser godt ud. Det vil sige, at den mindste skramme straks bliver udbedret, og at der renses og pudses meget“. Kravene til vedligeholdelsen gør, at arbejdsdage kan blive meget lange, fra klokken fire om morgenen til klokken fire-fem om eftermiddagen. „Vi flyver



Crew Chief Staff Sergeant Gorge Mujica viser her Slot's navneskilt, der fortæller, at flyet hedder „Thunder Warrior“ (Tordenkrigeren). Navnet er givet af en Navaho indianerpige, som vandt konkurrencen om det bedste navn til flyet.



Som med alt andet vi så hos Thunderbirds, var flyene linet op i en pinlig lige række ude på eskadrille 730's hydrant.

ind imellem utroligt meget, og derfor bliver dagene lange, og det med at holde fri sammen med familien bliver ikke til så meget“. Mujica er stolt af sit fly, og viser os indersiden af en lem, hvor der er malet navnet „Thunder Warrior“ (Tordenkrigeren). Navnet havde flyet fået ved, at der blev udskrevet en konkurrence på skolerne ved Nellis Air Force Base, Nevada. Efter tre måneder havde en pige fra Navaho indianerstammen indleveret et forslag på navnet „Thunder Warrior“. Navnet blev udtrukket som vinder. Derefter tog det maleren en hel dag at dekorere lemmen.

Sammen med Assistant Crew Chief Technical Sergeant Anthony Hayes vandrede vi en tur rundt om flyet. „Hvorfor er der sod på toppen af sideroret?“, ville vi vide. „Det skyldes, at piloten under flyvningen ligger så tæt under førerflyet, at han stikker spidsen af halefinnen op i dets udstødning“. Vi får at vide, at det ikke varer længe før soden igen vil være fjernet, og Slot vil igen være lige så hvid på halefinnen, som de øvrige fly.

Hvis man havde forventet at finde „smede“, læs flymekanikere, i kedeldragter på Flight Linen, blev man skuffet. Alle, fra yngste tekniker til chefen gik rundt i meget stramt siddende mørkeblå vel pressede uniformer. Teknikerne med snehvide undertrøjer, der sad op i halsen, og piloterne med halsbind, med eskadrillens

ørn på. Inden fotografering checkede teknikeren lige, at ørnen sad præcis i midten af udskæringen. Man repræsenterede Amerikas Forenede Stater, og i den sag var der ikke plads til tilfældigheder.

Briefing og afgang

Vi spurgte, om det var muligt, at få lov at overvære briefing indens opvisningen klokken 15. Der slap den ellers udvidede imødekommenhed overfor Deres udsendte op. „Desværre“, sagde presseofficeren, Captain Guy Henneyman, „briefingen er en slags ritual inden gennemførelsen af det krævende program, og chefen vil aldrig give tilladelse til, at der deltager andre end besætningsmedlemmerne“.

Klokken 1430 havde major Bowen gennemført sit „Walk Around Check“ for at se, om flyet var flyveklar, hvorefter han kravlede op i sit cockpit. Staff Sergeant Gorge Mujica var klar til at spænde ind, og derefter deltage i check af flyet inden start. Den infernalske larm fra seks F-16 motorer kræver ørepropper for tilskuerne. Selv om teknikerne har hovedsæt på og kan tale med piloten, så „snakkes“ der fingersprog til den store medalje. Klokken 1450 begyndte flyene at rulle ud til start. Hvad var det? nummer seks blev holdende! I en fart blev der skiftet over til et af de to reservefly, som holdt på plat

formen overfor. Det virkede, og Thunderbirds var fuldtallige, da starten gik.

Vi spurgte Crew Chief på fly nummer seks, Staff Sergeant Michael Fisher: „Hvad gik der galt?“ „Årh, der var vrøvl med computeren, og det kan man ikke flyve med. Derfor skiftede vi“.

Tam opvisning

Garvede Åbent Hus gæster havde glædet sig til at se Thunderbirds „slå hul i himlen“. Sådan blev det desværre ikke. Et stykke henne i opvisningen konstaterede man, at der ikke var de fastsatte fem nautiske mils (ni km.) sigtbarhed. Herefter fløj flyene bort, reorganiserede og gennemførte i stedet det såkaldte „dårligt vejr program“, hvilket er et „fladt“ program uden de ophidsende momenter. Til stor skuffelse for de garvede tilskuere, men også for piloterne, der var opsat på at give publikum „smæk for skillingen“. Det var ærgerligt, men uafvendeligt.

Thunderbirds historie

Thunderbirds blev oprettet den 25. maj 1954 som „The 3600th. Air Demonstration Unit på Luke Air Force



De fem fly på vej ud til start. Nummer seks havde fået fejl i computeren, så man måtte skifte til reserveflyet. Det skarpe øje vil se en østrigsk F-35 på vej ind til landing i billedets højre side.

Base i Arizona. Dengang fløj man med F-84G Thunderjet. I 1955 skiftede man til F-84F, en swept wing (pilevinget) version af F-84G. Året efter i 1956 flyttede eskadrillen til sit nuværende hjembase Nellis i Nev-

ada, og samtidig skiftede man til F-100 Super Sabre, et fly man fløj med i 13 år. Man nåede at give mere end 1.000 opvisninger med flyet både i USA, Fjernøsten, Europa og Nordafrika. Efter en periode, hvor man fløj med F-105 Thunderchief, skiftede man i 1969 til F-4E Phantom II, som holdt til 1973. I 1974 hed typen T-38A Talon, som var verdens første træningsfly, der kunne flyve over lydens hastighed. I 1983 holdt F-16A sit indtog i eskadrillen, i dag hedder flyet bare „C“ til efternavn. Siden enheden blev oprettet i 1953, antager man, at mere end 310 mio. mennesker ved over 3.500 opvisninger har set showet. Thunderbirds har optrådt i alle USA's 50 stater og 59 lande over hele verden i øvrigt.

I dag består enheden af ca. 120 personer. Af dem en ca. 106 befalingsmænd fordelt over 27 forskellige funktioner. Og alle har mindst tre års tjeneste bag sig før de kan få lov at gøre tjeneste hos Thunderbirds i mindst tre og højst fire år. I enheden indgår der 12 piloter, hvoraf de seks er uddannet til at flyve opvisning og fire er „støtteofficerer“. Som noget helt nyt, har man ansat to personer fra Air National Guard.



Vel klarede Thunderbirds alting selv, men når to linefolk mødes, og begge vedligeholder F-16, ja så er der altid noget at tale om, her en snak mellem, Sortie Generation Superintendent, Chief Master Sergeant James „Jim“ Woodd og leder af hangaren i eskadrille 730, seniorsergent Kaj Jensen.

Farnborough 2000

”Modelflyet” hed Global Hawk

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Man tror ganske enkelt, at det er løgn. Drengenes også de voksne ”drenge” radiostyrede modelfly er nu blevet på størrelse med et jetkampfly og kan flyve fra USA til Europa og hjem igen – uden pilot.

Der stod den så – vidunderet, RQ-4A Global Hawk, UAV (ubemandet luftfartøj) fremstillet af firmaet Northrop Grumman. Flyet er ganske vist kun en replica. Det skyldes, at originalen er i fuld gang med at blive testet af US Air Force, idet der skal gennemføres endnu flere forsøg med flyet, som vel egentlig

bare skal kaldes UAV'en.

Et eller andet sted ligner UAV'en et U-2 spionfly, hvad det da også er. Vingespannet er 35,42 m, det er 13,53 m langt og 4,63 m højt. Klar til start vejer det 11.340 kg, hvoraf de 907 kg er nyttelast.

Det kan flyve 25.000 km i løbet af de maksimale 36 timer, det kan holde sig i luften. I luften vil sige op til en flyvehøjde på 19.812 km.

Hvad kan den

UAV'en er fyldt med forskellige sensorer i form af radar, der kan se ting ned til størrelse på mellem én m og 30 cm. Hertil kommer infrarødt udstyr og digitale kameraer. Den kan enten afsøge et bredt område, eller man kan programmere den til at ”se nærmere” på et område af større interesse. Faktisk kan den nå at afsøge 132.000 km² på en tur og rapportere indtil 1.900 mål pr. dag. Dr. Paul Kaminski, tidligere viceforsvarsminister

i USA, sagde til Flight Daily News: ”Global Hawk vil blive et strategisk hjælpemiddel til at skaffe det store overblik”, og se det bredt og klart.

Hvem er interesseret

Man kan så spørge sig selv, hvem er interesseret i at købe sådan en ”fugl”? Foreløbig har Tyskland, Italien og Frankrig vist interesse udover altså US Air Force. Så vidt, er UAV'en endnu ikke solgt til nogen, men man venter på US Defence Acquisition Board beslutning om, hvorvidt UAV'en skal videreudvikles, og om der så skal købes 20 stk. til USAF i 2005.

Indtil nu har man testet UAV'en på en tur fra USA til Portugal for at lave forskellige optagelser. Det gik ikke helt efter planen. Der opstod problemer med radaren, men UAV'en vendte dog hjem igen med de fleste opgaver løst. □



Northrop Grummans snehvide RQ-4A Global Hawk, UAV (ubemandet luftfartøj) tiltrak sig megen opmærksomhed fra publikum. Det manglende cockpit fik mange til at stå stille og kigge en ekstra gang.

F-100 er stadig i luften.

Tekst og billeder sergent
Bjarne Pedersen
Flyvertaktisk Kommando

I årene efter 2. Verdenskrig begyndte USA at hjælpe til med genopbygningen af de vesteuropæiske landes militære styrker, gennem det såkaldte MAP-program (Military Aid Program). Dette program betød, at store mængder kampvogne, fly og andet udstyr blev sendt over Atlanten. For det danske flyvevåbens vedkommende betød det bl.a., at man fik leveret flytyper som T-6 Harvard og F-86 Sabre og fra 1959 også F-100 Super Sabre.

Da den første danske F-16 landede på Flyvestation Skrydstrup i januar 1980, markerede den samtidig begyndelsen på enden for F-100 i flyvevåbnet. I august 1982 var eskadrillerne 727 og 730 fuldt omskølet til den ny flytype, og man kunne derfor sige endeligt farvel til Super Sabren.

Af de oprindelige 58 MAP-fly, der var leveret til Danmark, havde man ved udfasningen kun 23 tilbage i flyvedygtig stand. De resterende 35 var i de mellemliggende år blevet afskrevet ved styrt og andre havarier. Da de overlevende fly stadig var amerikansk ejendom, var det det amerikanske og ikke det danske flyvevåben, der bestemte deres videre skæbne, og de blev derfor alle sendt videre til Tyrkiet som våbenhjælp.

Tilbage i Danmark stod dog stadig 12 stk. F-100. Disse var de overlevende af en sending på 14, som flyvevåbnet havde købt i 1974 fra USA



Den fredag vi besøgte firmaet var det N417FS, der havde tjansen som sekundært fly. Det fik dog en teknisk fejl under opstarten, hvorfor piloten måtte over i back-up flyet.

som såkaldte attritionsfly, d.v.s. erstatningsfly for dem, som var gået tabt. (De 14 var alle tosædede og var kendt som TF-100F under deres tjeneste i Danmark). Flyene var alle anskaffet for danske midler og var derfor dansk ejendom. Der blev efter udfasningen gjort flere forsøg på at sælge dem, og man kom da også af med 6 stk. til det amerikanske firma Flight Systems Inc., mens de resterende blev brugt som "gate guards" og øvelsesobjekter eller udlånt til museer.

14. april 2000

18 år efter at F-100 blev udfaset fra det danske flyvevåben, står vi på Flyvestation Wittmundhaven i det nordvestlige Tyskland, ca. 10 min. flyvning fra den dansk/tyske grænse. Basen er til daglig hjemsted for Jagdgeschwader 71 og deres F-4F Phantom II. Foran os står dog tre hvidmalede F-100, og inde i en nærliggende hangar står der yderligere et eksemplar til eftersyn. De har alle tidligere fløjet for det danske flyvevåben og er blandt de seks fly, der i sin tid blev solgt til Flight Systems Inc. Siden da har de fløjet som målslæbningsfly i

både USA og Europa og ejes i dag af firmaet BAE Flight Systems. De to øvrige fly er i mellemtiden blevet solgt til private samlere og skulle nu, efter sigende, begge flyve i USA.

Dagligdagen

Den daglige leder på stedet, Jim Hale, viser rundt og forklarer, hvad et civil firmamodul med fire F-100 egentlig går og laver på en tysk militær flyvestation.

Firmaet har gennem en årrække fløjet slæbemålsflyvning for tyskerne, når deres jagerfly skal ud og øve luft-til-luft skydninger med maskinkanoner. At man har valgt Wittmund som base skyldes primært, at den kun ligger ganske få minutters flyvning fra skydeområdet D46, som primært anvendes ved denne form for skydninger.

Jim fortæller, at man flyver 10-15 sortier (missioner) om ugen fra Wittmund, men et antal gange om året deployeres man med tyske enheder til den italienske ø Sardinien i Middelhavet, og så kommer man nemt op på 25 sortier om ugen.

For at kunne leve op til de kontraktlige forpligtelser man har med

tyskerne, er det nødvendigt, at firmaet konstant har tre fly, der kan være klar til at gå i luften: Man har et primært fly, som er dét, der starter med at flyve ud i skydeområdet. Hvis piloten på dette fly skulle være så uheldig at få skudt sit slæbemål af, kalder han på radioen hjem til basen, hvor én af de andre piloter allerede sidder spændt ind i et sekundært fly og kan gå i luften med kort varsel. Tidligere holdt det sekundære fly altid med motoren i gang, men det sled for meget på dem, så derfor går piloten i reserveflyet nu igennem sine procedurer, starter motoren op og slukker (lukker) så ned igen - eller som Jim selv udtrykker det: "Så er det bare at dreje på nøglen og give den gas, og så er han i luften." Såfremt ét af de to første fly skulle bryde ned eller få en teknisk fejl under opstarten, har man altid et back-up fly som står klar.

Firmaet

Der er normalt ni amerikanere tilknyttet firmaets afdeling i Wittmund, fordelt på tre piloter og seks teknikere. I dag er én af piloterne dog på ferie hjemme i USA, så der er kun Jim og hans kollega, Al, til at flyve. Begge er et par erfarne herrer i halvtredserne: Jim har næsten 6000 timer i logbogen og fløj 20 år i det amerikanske flyvevåben, hovedsagligt på F-4 Phantom II, inden han gik civil og skiftede til F-100. Al har også en fortid i flyvevåbnet og har fløjet flere forskellige typer. Under Golfkrigen i 1991 fløj han F-117 Stealth Fighter på missioner over Irak.

Begge piloter lader dog til at være yderst tilfredse med skiftet til F-100, og de har da også kun positive ord tilovers for flyet, som de betegner som både pålideligt og robust - hvilket måske ikke falder helt i tråd med det danske flyvevåbens erfaringer med typen. Jim fortæller dog, at man har udskiftet og forbedret en del af flyets systemer samt fjernet en del overflødige ting, hvilket alt sammen har bidraget til en bedre flyvesikkerhed.

Dagens mission

Denne fredags eneste mission går ud på at trække et mål for tre Tornadoer fra Flyvestation Büchel, og det er



Selv om der er to sæder i flyene, udgøres besætningen normalt kun af én pilot. Her er det Jim Hale, der er på vej op i "kontoret".

Jim selv, der er pilot på slæbeflyet. Inden han og Al går ud til flyene, har de haft telefonisk kontakt med folkerne på Büchel for at aftale nærmere om, hvornår de skal være i området, hvilke radiofrekvenser de skal bruge, hvilke højder der skal flyves i o.s.v. Dagens plan siger, at der er take-off fra Wittmund kl. 1020, hvorefter der er et par minutters flyvning ud til området, hvor Jim skal være klar til Tornadoerne, der kommer kl. 1030. Efter at han har spændt sig ind i cockpittet på flyet med halenummer N418FS, alias ex-flyvåben GT-996, går han i gang med opstartsproceduren, og da den er overstået, lukker han canopyet og taxier ud til bane 26.

Mens Jim er på vej ud for at starte, er Al så småt ved at blive spændt ind i det sekundære fly. Han går også i gang med sin opstartsprocedure, men da instrumenterne viser, at der er en fejl på flyet, må han i stedet gå over til back-up flyet ved siden af. Her lader alt til at være i orden, og han bliver igen spændt ind, får lukket canopyet, startet motoren op og slukket for den igen. Såfremt Jim skulle kalde over radioen ude fra skydeområdet, skal Al nu blot "dreje på nøglen", og så vil han være på vej ud til start.

I mens Al får styr på de sidste ting, høres det karakteristiske drøn fra en J57 motor, der går i efterbrænder. Kort efter ser vi Jim komme ned af banen, hive det gamle fly i luften og sætte kursen nordpå mod D46.

Hjemme igen

Ca. 45 minutter efter Jim gik i luften, går canopyet op på Als fly, og han begynder at spænde selerne op. Jim har lige kaldt over radioen og meddelt, at skydningerne er vel overstået, og at han ikke har fået skudt slæbemålet af, så der bliver altså ingen flyvetur til Al i dag.

Jim lander ca. 10 minutter senere, taxier ind på forpladsen igen og slukker ned. Da han kommer ned af stigen, kan han fortælle, at de tre Tornadoer har haft i alt 11 "runs", d.v.s. angreb, og at de har ramt på 7 af dem. De fleste gange har de kun ramt darten 2-3 gange, men en enkelt af dem får dog noteret 13 træffere på et enkelt run, hvilket Jim betegner som særdeles godt.

Bortset fra den ene skrappe tysker byder denne fredag ikke på nogen begivenheder udover det sædvanlige, så efter at have foretaget de sidste administrative småting, kan Jim og Al lukke butikken og tage på weekend. □

Fig. gamle danske F-100 opererer p.t. fra Wittmundhaven:

Serial nr.	Flyvevåben halenummer	Nuværende registrering
56-3842	GT-842	N417FS
56-3916	GT-916	N416FS
56-3971	GT-971	N419FS
56-3996	GT-996	N418FS

Militære museer

Der stod en C-47 på græsplænen

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

De allerfleste med en smule interesse for flyvning vil stoppe op, når de ser en C-47 Dakota stå på en græsplæne, foran et faldskærmsregiments hovedkvarter. Det var hvad vi gjorde i Aldershot vest for London.

Aldershot 23. juli 2000. Douglas C-47B Mk. IV blev den 27. juni 1970 foræret af Royal Air Force (RAF) til "The Parachute Regiment" (Faldskærmsregimentet) i Aldershot, Hampshire, England. Det var den næstsidste RAF havde tilbage. Den blev foræret regimentet for at markere 29 års nært samarbejde. Et samarbejde, der begyndte i 1940, da premierminister Winston Churchill, efter nederlaget på det europæiske fastland og evakueringen af de britiske tropper fra Dunkirk, forlangte: "At der blev opstillet et elite faldskærmsregiment på mindst 5.000 mand".

Indsats mange steder

Faldskærmsregimentet fik et nært samarbejde med RAF. Hver gang regimentet skulle, som Churchill havde sagt: "Føre krigen ind på livet af fjenden", måtte RAF levere "transportmidlet", flyene. Det uanset, om der var tale om luftlandsætning af enkeltpersoner med faldskærm, eller luftlandsætning af hele enheder med Horsa svæveplaner, der blev trukket frem mod bestemmelsesstedet af bombefly som Short Stirling, eller Lancaster III.

Det blev til mange operationer under den Anden Verdenskrig fra 1939-45. En af de bedst kendte, var luft-



Douglas Dakota C-47B Mk. IV, som The Parachute Regiment (Faldskærmsregimentet) i Aldershot, Hampshire, England, fik af RAF i 1970, som et minde om 29 års nært samarbejde.

landsætningen den 17. september 1944 ved Arnhem i Holland, hvor Horsa svæveplanet blev anvendt i stor udstrækning. Alting gik galt, og slaget ved Arnhem var et nederlag for de allierede af rang. Man lærte meget af nederlaget, men prisen i tab af menneskeliv var høj. Til gengæld havde man skabt en frygt for luftlandsætninger i det tyske hovedkvarter.

Airspeed Horsa

Faldskærmsregimentets museum er en interessant oplevelse. Dels fordi det beskriver et hjørne af flyvningens historie, som ikke er så kendt, nemlig transporten af luftbårne styrker. Det er en interessant oplevelse at stå og se ind i cockpittet på et Airspeed Horsa svæveplan, hvor "piloten" fra Glider Regiment stadig sidder ved pinden. Horsa svæveplanet kunne transportere 30 fuldt udrustede soldater. Den totale startvægt var 6.495 kg. Svæveplanet, der havde et vingefang på 29 m, kørte under starten på et understel med næsehjul. Efter starten blev hovedhjulene kastet af, og

landingen foregik på næsehjulet og en skinne under kroppen. Svæveplanet var i anvendelse under invasionen på Sicilien i 1943, og senere med stor succes ved luftlandsætningerne ved, som nævnt, Arnhem og senere ved invasionen på det europæiske fastland i Normandiet, D-dagen den 6. juni 1944.

Barsk historie

Faldskærmsregimentets historie er til tider både blodig og barsk. Man undres over, hvor mange steder regimentet har været ude at slukke "ildebrande". På en tavle foran The Parachute Regiments hovedkvarter kan man læse navne som: Bruneval, Breville, Rhine, Oudna, Primosole Bridge, Normady Landing, Arnhem 1944, Southern France, Tamera, Athens, Falkland Island 1982. Navne der ikke er med, er steder som: Bosnien-Herzegovina, Nordirland, Kosovo og nu allersidst i Sierra Leone, hvor 500 mand af regimentet på kort tid skræmte livet af oprørerne og indtil nu har befriet over 300 FN-soldater, som de samme oprørere havde ta-

get til fange. Det viste sig igen, at stammekrigere ikke har mange chancer overfor en veltrænet og veluddannet militær enhed. □

Et kig ind i cockpittet på et Airspeed Horsa svæveplan. Piloten kom fra The Glider Regiment (Svæveflyverregimentet). Med sig i svæveplanet kunne han have 30 fuldt udrustede soldater, eller omkring tre tons udstyr.



NAM 2000

12 måneders forberedelse

Tekst: Jan Hall

Billede:

Sergent Henning Kristensen

Det tog lidt over et år for flyvevåbnet og Flyvestation Karup at forberede den store øvelse NATO Air Meet 2000 (NAM 2000), fortæller chefen for Operationsafdelingen på Flyvestation Karup, major Henning Hansen (HIS). HIS overtog chefstolen i Operationsafdelingen for godt et år siden, og umiddelbart efter sad han i stolen som formand for det udvalg, der skulle forberede NAM 2000.

"Det var vigtigt at forberede alle enheder på flyvestationen til at støtte HQ AFNORTH (Hovedkvarteret for de allierede styrker i det nordlige område), og eskadrillerne. Bemandingen på Karup er ikke gearet til at betjene 100 jagerfly og det personel der knytter sig til dem. Vi måtte på forhånd sikre, at vi havde plads og brændstof nok til de mange fly, og at flyvekontrollen havde kapacitet til at

tage sig af den ekstra trafik. En af de svære opgaver var at finde indkvartering til de 1.500 øvelsesdeltagere".

God støtte

HIS understregede, at forberedelserne ikke kunne gennemføres uden stor støtte af flyvevåbnets reserveofficerer og Flyvertaktisk Kommando. Hertil kommer støtte fra resten af flyvevåbnet, hæren og hjemmevernet, som har støttet med personel og materiel. Støtten fortsatte gennem hele øvelsen, hvor der var dansk personel til stede i alle de gæstende enheder.

Lærerigt

"Planlægningen og gennemførelsen af NAM 2000 har været både krævende og lærerig. Vi har oparbejdet et godt erfaringsgrundlag omkring planlægning af større internationale deployeringer. Den vanskeligste opgave er at forudse, hvilke problemer misforståelser kan føre til. Men kun

med en detaljeret planlægning vil øvelser af denne størrelse have udsigt til at blive en succes" slutter HIS. □



Chefen for operationsafdelingen på Flyvestation Karup, major H. Hansen (HIS): "Planlægningen og gennemførelsen af NAM 2000 har været både krævende og lærerig".

Tekst seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen
Billederne på denne side er taget af sergent og leder af
Fototjenesten på Flyvestation Aalborg, Henning Kristensen.



Her passer jeg på, kom ikke for nær på min flyver! som er en engelsk F3 Tornado. Bevogtningsdelingen på Flyvestation Karup havde nok at se til under NAM 2000.



To tyske Tornadoer tankes i luften af et af Royal Air Forces VC-10 tankfly.



Fire flyveledere og en pilot på vagt i tårnet på Flyvestation Karup under NAM 2000. Det gav nok at se til, at der var 100 fly mere at kontrollere end til hverdag, hvor Flyveskolen er den enhed, der fylder mest i æteren.

NATO A

Det nye årtusindes første større øvelse, b
12 NATO-lande fløj i næsten 14 dage fra
nede meget dem, der blev fløjet for ekse
ver først ind og lammer fjendens radarsy
bagved ligger kamppatroljeflyene som b
rer hele operationen. En kompliceret ope
nemføre. Sådanne operationer kræver et
så glimrende leverede.



To tyrkiske teknikere i færd med at tage

Meet 2000

erkeligt format. Op mod 100 jagerfly fra Karup. De missioner der blev fløjet ligesom sidste år. En kæde af kampfly fulgt af de tungt lastede bombefly. Udeskytter AWACS-flyene, som kontrolleret kræver træning og dygtighed at genopparat på jorden, som Flyvestation Karup



Lead (fører) er en Royal Air Force Tornado F3, fulgt af to polske Mig 21, engang med NATO-betegnelsen FISHBED-D.



For bare ti år siden ville ingen have drømt at se en russisk bygget Mig 21 fra det polske flyvevåben garageret i en amerikansk shelter på Flyvestation Karup.



Tankningstjenesten havde travle dage under NAM 2000, her er det en fransk Mirage IV, der får tanken fyldt op efter endt mission.



tyrkisk F-4 Phantom.

Hajer i luften – gæstfrie på land

Tekst: Jan Hallin

Billede: Henning Kristensen

Tyrkere er ikke kun dygtige jagerpiloter – de er også et åbent og festligt folkefærd.

Et farverigt og festligt folkefærd var så afgjort de tyrkiske piloter og teknikere, som deltog i NAM 2000 på Flyvestation Karup. Aften efter aften var stemningen høj blandt både officerer og menige i den tyrkiske lejr – og forbigående blev over en bred kam budt indenfor og modtaget med åbne arme. For den danske forbindelsesofficer, premierløjtnant T.H. Pedersen var de 14 øvelsesdage derfor en periode, som han vil mindes med glæde.

"Tyrkerne er absolut selskabelige typer. De taler højlydt, men der er samtidig en meget kammeratlig at-

mosfære i mellem dem. Selv deres chef er helt nede på jorden, og går ikke af vejen for at pjatte på lige fod med det øvrige mandskab," fortæller T.H. Pedersen.

"Til gengæld har det nogle gange været lidt svært, hvis jeg skulle bruge nogle konkrete oplysninger om for eksempel deres indkvartering. De begynder at drøfte spørgsmålene indbyrdes på tyrkisk, men ofte kunne jeg pludselig fornemme, at de var gået over til at snakke om noget helt andet – og så kan jeg begynde forfra. Tyrkerne er ikke så velorganiserede eller strukturerede, som vi er i Nord-europa, og det skal man altså lige vende sig til", fortæller T.H. Pedersen.

Hajfyldt luftrum

Helt anderledes er tyrkerne, når de går på vingerne i deres imponerende Phantom-jagere. Dem har tyrkerne to typer af – et rekognosceringsfly med camouflagede bemaling og et gråt angrebsfly udstyret med et hidstigt haj-

gab på snuden, for at ingen skal være i tvivl.

Til forskel fra de tyske Phantoms, som også deltog i NAM 2000, er de tyrkiske Phantoms både lettere og mindre teknologisk bevæbnede. Til gengæld er de tyrkiske maskiner udstyret med en nyere generation af motor. Derfor efterlader de tyrkiske Phantoms ikke den hale af sort røg efter sig, som ellers kendetegner den tyske udgave af flyet.

Den næstsidste øvelsesdag fik tyrkernes ene Phantom imidlertid motorproblemer og måtte derfor afbryde missionen og returnere til Flyvestation Karup i utide. Skaden viste sig at være større end at motoren kunne repareres på stedet, så en ny motor blev torsdag eftermiddag fløjet ind fra Tyrkiet. Hele torsdag aften og frem til klokken 02.30 fredag morgen knoklede fem tyrkiske teknikere med at få udskiftet flymotoren, så de tyrkiske Phantoms sammen kunne sætte kursen hjemad klokken 07.30. □



FLYNYT's udsendte medarbejder, konstabel(R) Jan Hallin, t.h., i samtale med en tyrkisk pilot.

Terma Elektronik A/S

Opkøb gør livet sværere for de mindre firmaer

Tekst og billede seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det har aldrig været let at spise kirsebær med de store. Et faktum, der ikke har hindret elektronikfabrikken TERMA Elektronik A/S i Lystrup i at udvikle sig på det vanskelige område der hedder fremstilling og salg af komponenter til højt avancerede jetkampfly. Man finder veje som de store flyfabrikker ikke, måske på grund af deres størrelse, ikke får øje på.

TERMA Elektronik A/S, i daglig tale aldrig kaldet andet end TERMA, står der over udstillingsstanden i hal 2 på en af verdens største udstilling af civile og militære fly på Farnborough. Ikke bare fly, men også alle former for dele til fly herunder flyelektronik. Standen fylder ikke meget i forhold til den som Saab eller Boeing har, men til gengæld er der masser af besøgende. Hudfarve og accenter fortæller, at de kommer fra alle dele af verden for at høre om TERMA's Radar Sensor System, dele til satellitter, det nyudviklede styresystem til jord-til-luft missiler, kaldet DEHAWK, eller om de pods der er udviklet til at sætte på fly, som kan indeholde sensorer, eller en lille „decoy“, der kan rulles ud i luftrummet og narre et missil til at tro, at decoy'en er et fly. Ser man efter i gigantfirmaet Boeings informationsmateriale om udviklingen af Joint Strike



TERMA Elektronik A/S stand på Internationales Luft- und Raumfahrtausstellung i Berlin i maj. Det er salgs- og marketingdirektør Jørgen Andersen, der tørrer sveden af panden, han ses lige under bogstaverne AS på væggen.

Fighter, så finder man blandt firmaets samarbejdspartnere også TERMA A/S.

Det er blevet sværere

Vi talte med salgs- og marketingdirektør Jørgen Andersen fra TERMA og spurgte ham om, hvorledes det gik med samarbejdet med de store firmaer.

„Det er ikke så let, som det har været“, sagde han, „de mange sammenlægninger og fusioner, hvor de store firmaer opkøber de små gør, at vi skal anstrenge os endnu mere“.

Andersen fortæller, om dengang man udviklede en pod (tank) til at hænge under vingen på en F-16 som kan bruges til at skyde Flares (ildkugler) ud fra, som narre et varmesøgende luft-til-luft missil til at tro, at ildkuglen er flyveren og derefter går efter den. Disse pods blev udviklet sammen med det hollandske fly-

vevåben, da Lockheed-Martin, der producerer F-16 ikke ville samarbejde. Denne udvikling, og salget af den til US Air Force, fik Lockheed-Martin til at interessere sig for det lille danske firma, og et samarbejde blev etableret. „Sådan er der så mange veje man kan gå“, sagde Andersen.

I luften, på jorden under vandet

TERMA er nu også inde i F-16's cockpit, hvor man i samarbejde med det danske flyvevåben har udviklet et såkaldt Electronic Warfare Management System, AN/ALQ-213(V). Systemet både advarer piloten om en eventuel trussel fra indkommende missiler, og styrer affyringen af flares. Systemet er solgt til lande som Belgien, Tyskland, Norge, Portugal, Holland og USA. Og sidder nu i landenes F-16, C-130, A-10 Thunderbolt, C-160, Fokker F-60 og andre fly.

Til det svenske søværn har TERMA udviklet et affyrings- og kontrolsystem til torpedoer. Til det danske søværn har man leveret data links og radarsystemer. Hæren bruger TERMA's C21 system som sensorer og kontrol omkring Stinger jord-til-luft forsvar i lave højder.

Kan det sælges

Vi spurgte Jørgen Andersen, hvorledes det går med salget af blandt andet DEHAWK systemet til andre end det danske flyvevåben.

„Hvem siger vi ikke har ting i gang på det område?“, spørgsmålet var besvaret med et spørgsmål, og med et smil tilføjes det, at der er andre lande, der er interesseret. En hurdle man ofte støder på når der stilles spørgsmål til firmaer, der producerer til flyindustrien er, det er helt lukket om emnet, så længe der forhandles kontrakter. Ikke underligt når man tænker over, hvor følsomt emnet forsvarsudgifter er i alle lande.

Lige nu er TERMA industries Grenaa AS (tidligere Per Udsen), i gang med at udvikle en såkaldt F-18

PASS (Pylon Accommodated Self-Protection Suite) til Boeing F-18 Hornet. Årsagen er, at de F-18 Hornet, der flyver lige nu ikke har noget indbygget advarselssystem mod infrarødt styrede missiler og kun begrænsede modforholdsregler mod samme. Når den engang er færdig, vil den blive tilbudt de nationer, der flyver med F-18, så som Spanien, Schweiz, Finland, Canada og US Navy.

Jørgen Andersen understreger, at man hele tiden må finde nicher, hvor firmaet kan gøre sig gældende. □

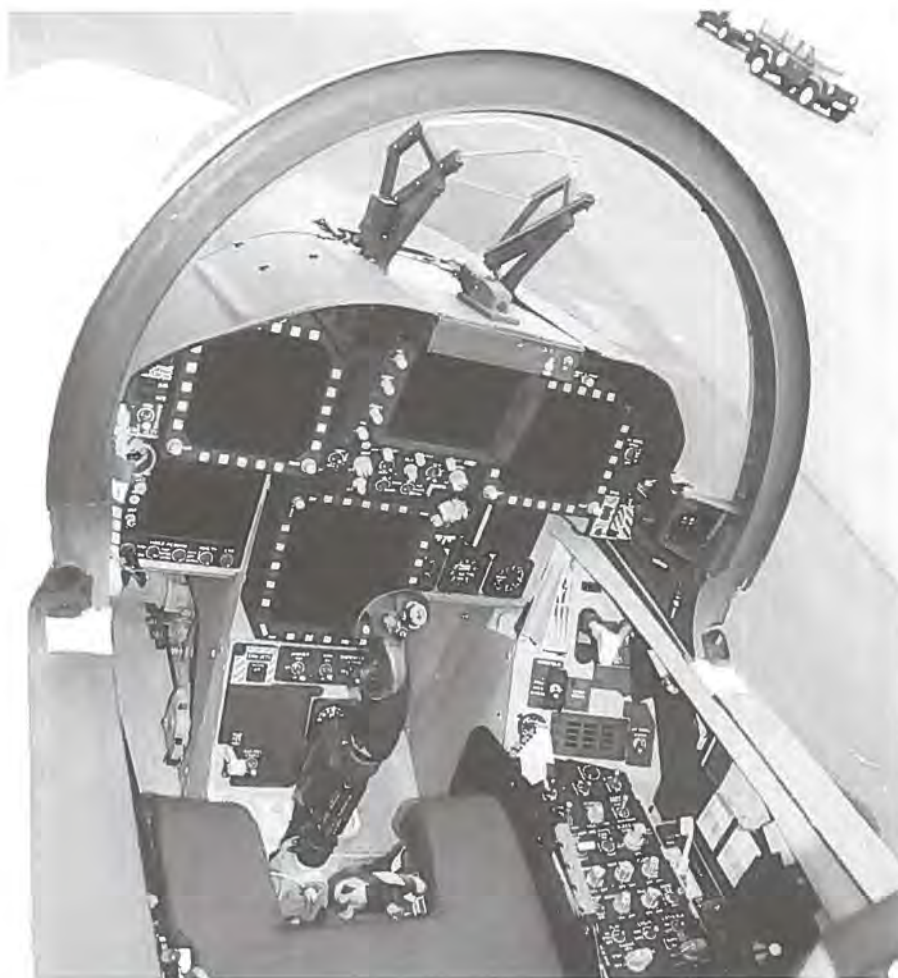
Farnborough 2000

US Navy's nyeste fly

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Farnborough International Air Show 2000 havde igen tiltrukket sig masser og nye fly. Iblandt dem den nyeste Boeing F-18 Hornet. Et imponerende fly til 51.000.000 US\$.

23. juli 2000. Farnborough Airfield ca. 100 km vest for London var fra den 24. til den 30. juli rammen om et af verdens største airshows. Vi kiggede indenfor allerede om søndagen, hvor menneskemyldret er begrænset, og muligheden for at fotografere fly og helikoptere er bedst. Det flere hundrede ha. store udstillingsområde, hvor der er fire store udstillingshaller er et virvar af alle slags køretøjer, som kan anvendes til transport af alt fra fly til knappenåle. I de kæmpe-mæssige udstillingshaller stresser tusindvis af mennesker omkring for at sikre, at når showet åbner næste morgen, så ser alt ulasteligt ud.





Lieutennant Fred Landau fra Eskadrille VFA 122, kaldet Flying Eagles, Naval Air Station Le Morre i Californien foran sin kun 14 dage gamle F/A-18F.

Nyeste fly

Et af de nyeste fly på hele udstillingen var en Boeing FA/18 Hornet. Lieutennant Fred Landau, hvis forfædre kom til USA fra Tyskland, længere tilbage end Landau kunne huske, var stolt at sit nye fly. "Det rullede ud fra fabrikken for 14 dage siden, og blev fløjet til Naval Air Station Le Morre i Californien, hvor Landaus enhed, Eskadrille VFA 122 er stationeret". Han viser cockpittet frem. Antallet af knapper og kontakter er svundet betydeligt ind. Til gengæld er der fem "store" tv-skærme, som viser piloten alle de informationer han har brug for. Ud for pilotens ansigt sidder en wide screen HUD (Head up display) skærm hvorpå piloten kan læse de vigtigste oplysninger under flyvningen.

☞ *Et kig ned i pilotens del af cockpittet. Dem der husker, hvorledes et cockpit så ud for bare 10-15 år siden vil savne de mange knapper, der skulle betjenes med håndkraft. Lige siden er alle ændringer gået ud på, at piloten skal have så få knapper at "pille" ved som muligt, for at kunne koncentrere sig om sin opgave - at flyve flyvet og gennemføre sin opgave.*

Bagsædet

I bagsædet sidder systemoperations-officeren. Det er ham, der betjener våbensystemerne og radaren. "Er det et job man søger, eller et man får tilbudt, hvis man ikke helt kan leve op til kravene om at blive pilot?"

"Der er nogen, der søger det, men mange tager jobbet, fordi de ikke kunne leve op til kravet om at blive pilot", forklarer Landau. "Ofte kunne de ikke blive piloter fordi de havde problemer med øjnene. Dette problem, kan man nu operere for, det betyder, at flere og flere bliver opereret og søger så pilotuddannelsen". Landau lægger ikke skjul på, at han mener, at forsædet er det mest spændende sæde i flyet.

"Kan systemoperatøren også flyve flyet?"

"Ja, i dette fly kan han, som du ser har det en almindelig styrepind. Den vil dog blive skiftet ud med en "Stick" i højre side. Taler vi derimod om de fly, der kommer i operativ tjeneste, så er der ingen styremuligheder for systemoperatøren. Kan flyet ikke flyve mere, har han kun den ene mulighed, at lade sig skyde ud".

Solidt fly med drøn på

F/A-18E/F Super Hornet er udstyret med to F110-FW-229 som fremstilles af Pratt&Whitney, hver motor yder et tryk på 29.000 pund. Det giver flyet

en maksimal flyvehastighed på mach 1,6, altså 1,6 gange lydens hastighed. På Boeings pressekonference lød det: "Hvem har i øvrigt brug for at kunne flyve mere end mach 1,6?", vi lader spørgsmålet stå ubesvaret.

Flyet er prøvet i kamp. Under Desert Storm operationen i Golfen i 1991 blev fire FA/18 ramt af irakiske missiler. De kom alle fire hjem, én af dem manglede 2,4 m af vingen. Flyets flyvekontrollsystem er indrettet, så det kan kompensere for de manglende 2,4 m F/A-18F kan også bruges som tankfly, til Combat Air Patrol og som ECM-fly, det vil sige, at det kan forstyrre fjendens radar- og kommunikationssystemer. At flyet kan klare 30 knobs sidevind er en stor fordel, når man tænker på, at det er hangarskibsbaseret, men samtidig også flyver i Australien, Singapore, Finland, Canada, Spanien, Malaysia og Schweiz.

Man kan få en F/A-18E for omkring 48.000.000 US\$. Indtil nu har man solgt 400 stk. af den nye supermodel.

Vi så flyet demonstreret under airshowet. Der var ingen grund til at tvivle på flyets manøvreedygtighed i lav højde, hvordan den så vil klare sig mod for eksempel en Su-32, det ved vi ikke, men det kan blive svært. "Hundeslagsmål" mellem fly i lav højde er stadig et spørgsmål om at kunne lave det snæverste drej - hurtigst. □

Knivskarp konkurrence på helikoptermarkedet



Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

For tiden foregår der en intensiv lobbyvirksomhed i forhold til de fire skandinaviske lande, som står overfor at skulle købe måske over 90 mellem-tunge helikoptere til rednings- og transportformål. På flyveudstillingen på Farnborough i England i juli, var næsten alle med for at vise, hvad de har at byde på. Og ikke mindst for at tale med køberne.

To konkurrenter side om side. Tv. Westlands EH101, som vejer 14,6 t og tv. den noget mindre NH90, som vejer omkring 10 tons. At de står side om side er frugten af, at fabrikkerne har slået sig sammen i et europæisk firma med navnet EADS (Aeronautic Defence and Space Company). Det er imidlertid ikke efter hvad det forlyder således, at man af den grund anbefaler den anden fabriks produkt alt for varmt. Konkurrencen er der stadig.

Farnborough i juli. Aldrig så snart er deres udsendte kommet indenfor Gate B, før NH Industries Helikopter NH90 og GKN Westlands EH101 bliver synlige. De to er konkurrenter i kapløbet om at få lov at levere de måske mere end 90 helikoptere til Danmark, Norge, Finland og Sverige. Nu stod de ved siden af hinanden. Spørgsmålstegnet blev udvisket ved tanken om, at de to helikopterfabrikker er blevet en del af EADS (Aeronautic Defence and Space Company). Sammenslutningen blev offentliggjort på luftfartsudstillingen i Berlin i begyndelsen af juni i år.

Klar til levering

EH101 er klar til at gå i operativ tjeneste, medens NH90 forventer at levere de første helikoptere til den tyske hær i 2003. Westland fabrikken har i år leveret helikoptere både til UK NAVY og til RAF, som er i fuld gang med at omskole teknikere og piloter på typen. Westland har også leveret EH101 i en civil version til Japan og en redningsversion til Canada.

NH90 er, efter at Tyskland, Frankrig, Italien og Holland har underskrevet et memorandum of understanding om anskaffelsen af 595 NH90 helikoptere i fuld gang med at forberede

produktionen. De første 60 helikoptere af typen TTH (taktiske transport-helikoptere) forventes leveret til den tyske hær i 2003.

Sikorsky S-92

Sikorsky S-92, var udstillet på Farnborough i det, der hedder feature utility-configuration, en civil version med sæder i begge sider.

S-92 har imidlertid, efter flere kunders ønske ændret på skydedøren så den bliver på 1,27 m, siger Sikorsky. Derfor har man forlænget flyskroget med 41 cm for at få plads til skydedøren. Den horisontale stabilisator er blevet flyttet for at give større stabilitet og halebommen er blevet forkortet. Denne ændring må anses at være udført for at helikopteren kan benyttes fra de norske fregatter. Det at man har ændret i helikopterens strukturer betyder, at FAA, det amerikanske kontor, der udsteder luftdygtighedsbevis til nye luftfartøjer, skal godkende S-92 igen, noget der kan vare adskillige måneder.

Vi spurgte pressedirektøren fra Sikorsky Aircraft William S. Tuttle, hvornår firmaet havde tænkt sig at vise helikopteren frem i Danmark og de øvrige skandinaviske lande. Tuttle så overrasket på spørgeren og begyndte at forklare, at man kun havde to helikoptere af typen flyvende, medens en tredje var i produktion, og at man ikke forventede at kunne vise

helikopteren frem før omkring 2003.

S-92 udvikling

Den S-92, der bliver brugt til test på jorden, Aircraft 1, har gennemført en 200 timers FAA-kørsel for at få certificeret hoved-, mellem- og halegearkassen. Aircraft 2 har fløjet omkring 175 timer, medens Aircraft 3 har fløjet 150 timer siden dens første flyvning i oktober 1999. Aircraft 4 vil blive samlet i løbet af i år. Aircraft 5, som er den civile version deltog i Paris air Show og i Nova Scotia International Air Show, men på static display.

Sikorsky fortæller, at S-92 baseres på firmaets BLACK HAWK og SEAHAWK helikoptere som til sammen har logget mere end fire mio. flyvetimer. Den 22 sæders civil version vil få en kabine med ståhøjde og rampe ude agter. Motorerne bliver to CT7-8 turbojetmotorer og flyvestrækningen bliver 741 km. S-92's marchhastighed bliver 249 km/t. og højeste flyvehøjde bliver 4.572 m. Avionic i cockpittet bliver leveret af Rockwell Collins. Hvad der i fremtiden skal monteres i cockpittet er så et spørgsmål om, hvad kunderne vil betale for.

Alle taler med alle - næsten

I de virksomheder der fremstiller helikoptere af den størrelse, der skal

bruges, har man en brændende lyst til at tale med alle, der anses for at have noget med beslutningsprocessen at gøre, hvilket er legitimt. Således mødtes Aksel Krebs, Michel Gouraud og Dr. Kurt Rueskamp fra Eurocopter, der fremstiller NH90, med chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor L. Fynboe. Formålet med mødet var at informere generalmajoren om, hvad NH90 kan, og hvad firmaet kan tilbyde i den komplererede handel som levering af en helikopter er. De tre fortalte efter mødet, at generalmajoren havde lyttet til deres udsagn, men i øvrigt ikke afslørede noget som helst om, hvilken helikopter Danmark ønskede at købe.

Vi talte med afdelingsingeniør Jørgen Petersen chef for Flyvematerielkommandoens Helikoptersektion og dansk repræsentant i den fælles nordiske helikoptergruppe. Han var lidet meddelsom, og sagde: „Jeg kan bekræfte, at det fortsat er den officielle plan at kontrakten skal underskrives inden årets udgang. Ud over dette har jeg intet at tilføje“. Den sidste udtalelse begrundede han med, at ingen fabrikant skal have en fornemmelse af, at det netop er hans helikopter, man har øje på, og tilføjede: „Tænk på, hvad det kunne komme til at betyde for prisen for helikopteren“. □



Den civile version af Sikorsky S-92. Helikopteren er i ikke helt så langt fremme i udviklingen som flere af dens konkurrenter. Det betyder, at vi ikke skal forvente at se en flyvende S-92 i Danmark før i 2003.

Eurofighter 2000

Støttesystem til Eurofighter 2000 under udbygning

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Eurofighter GmbH

Eurofighter 2000 nærmer sig efterhånden den dato, hvor flyet skal i operativ tjeneste. Firmaerne, der producerer flyet, er derfor i fuld gang med at opbygge et forsynings- og vedligeholdelsessystem, der kan sikre flyets daglige drift. Man er ved at være klar til at indgå kontrakter med de firmaer, der skal levere dokumentation på flyet, tekniske publikationer, støtte til vedligeholdelse samt missionsplanlægning og træningsfaciliteter. Lige nu er man klar til at underskrive kontrakterne for logistisk støtte og missionsplanlægning. Senest har man underskrevet kontrakt om levering af "Grobund Support Station".

Direktøren for Eurofighter Support Fase Programmet, Massimo Tarantola, siger til bladet Vortex: "Vi har nu udarbejdet planerne for støttesystemet til Eurofighter og er i færd med at indfase det. De to første kontrakter, der føres ud i livet, omfatter den tekniske dokumentation,



Denne Eurofighter er på vej til Flyvestation Rygge i Norge for at blive præsenteret for de norske myndigheder. Om nordmændene nogensinde vil købe flyet står hen i det uvisse. Et er dog sikkert, i løbet af få år skal fire, måske fem lande opbygge deres forsynings- og vedligeholdelsessystem for det nye jagerfly.

senere følger de mere komplekse områder som forsyning med reservedele og træning".

Med henblik på den industritekniske støtte har firmaet udarbejdet et nyt dynamisk koncept, hvor reservedelene skal komme fra og reparation af dem. Firmaet er af den opfattelse, at det vil reducere udgifterne for brugerne, og øge den tid flyet er operativt. Tarantola sagde: "Dette koncept er under udarbejdelse, og vi håber at have kontrakten klar til underskrift i midten af næste år".

Nationale vedligeholdelsescentre

I processen indgår fire National Support Centre (NSC) (Nationale Støttecentre). Disse NSC'er vil blive bistået af Eurofighter Workshops (Værksteder) på de flyvestationer Eurofighter 2000 flyver fra. På disse værksteder vil de enkelte Flight Line's kunne få byttet komponenter med fejl. Dette system vil sikre brugerne

reservedele, uden at skulle investere i store lagre af disse.

"Brugerne betaler for denne service pr. flyvetime, og denne service gælder så længe flyet er i tjeneste. Samtidig kan brugerne være sikre på, at få bedst mulige reservedele", sagde Tarantola.

Konfigurationsproblemet løst

Det er ikke blot reservedele, der er vigtige. Ethvert moderne kampfly er komplekst, og består af utallige software og hardware systemer. For at sikre, at systemerne fortsat kan arbejde sammen, kræves en robust styringsproces. Tidligere har mange kampfly haft problemer som stammede fra konfigureringen. Det skete, at fly, selv i den samme eskadrille, havde forskellige software programmer og modifikationer. Om dette sagde Tarantola: "Dette logistiske mareridt har tidligere betydet ineffektivitet og været grunden til alvorlige

problemer”.

Eurofighter forhandler med de fire partnerlande om, hvorledes man får elimineret disse konfigurationsproblemer én gang for alle. Gennem de fire NSC'er vil Eurofighter koordinere modifikations- og konfigurationsstyringen gennem "the International Weapon System Support System" (IWSSS) (Det internationale våbensystems støttesystem).

Det er foreslået, at modifikationer og ændringer skal koordineres af Eurofighter og at væsentlige bestilte modifikationer indføres i hele Eurofighterflåden i løbet af to år. Denne

foranstaltning sparer både penge og sikrer en høj interoperabilitet i hele Eurofighter Typhoon flåden.

Træning af personalet

Såvel som reservedele og støtte til vedligeholdelsen, er uddannelse og træning af piloter og teknikere et vitalt område. I støttepakken er inkluderet "the Aircrew Synthetic Training Aids" (ASTA) (Syntetisk træningsprogram for besætningsmedlemmer) og "Ground Training Aids" (GTA) (hjælp til træning af jordpersonel). ASTA dækker over flyve simulator, flyvetræningsapparat og

computerbaseret træning, medens GTA omhandler træningen af jordpersonellet og omfatter: Crew Escape Trainers, træningsudstyr for våbenpersonellet, simulatorer til træning i vedligeholdelse og endelig desk-top trænere.

Disse træningssystemer er det planlagt at alle flyvevåbner, der flyver Eurofightere skal anvende. Træningen vil sikre, at alle brugere af Eurofighter Typhoon vil have instruktørpiloter og kvalificeret personale på alle områder, inden flyet kommer i operativ tjeneste.

Kilde: Vortex issue 1 2000. □

Spitfire identitetskrise

41-401 to be or not to be....



Den 29. maj 1983 havde de, der besøgte Åbent Hus på Flyvestation Skrydstrup, lejlighed til at se 401 eller det man troede var 401.

Tekst og billeder

Per Thorup Pedersen

Da Hærens Flyvetropper og Marinens Flyvevæsen, efter krigen

skulle genopbygges, købte Danmark forskellige fly fra de britiske overskudslagre bl.a. Spitfire. På baggrund af prøveflyvninger i forskellige versionsnumre af flyet indkøbtes 38 stk. Spitfire HF.Mk.IXe og 3 stk. P.R.Mk.-

XI, der var en ubevæbnet fotoudgave. Alle flyene blev leveret med Merlin 70 motor. Mekanikerskolen i Værløse fik leveret 4 fly til uddannelse og træning af flymekanikere. Disse fly blev leveret med Merlin 66



Spitfire NH417's havari den 12. januar 1947. (Foto Flyvevåbnets historiske Samling).

motor. Ud over disse fik Danmark tildelt 7 mere, de 4 vides med sikkerhed ophugget i England, mens de 3 sidste muligvis kan være leveret til Danmark, evt. som reservedele.

Flyene var i dansk tjeneste fra 1947 frem til 30/5-1955 hvor Oberstløjtnant P. Ziegler i 3 timer og 15 minutter fløj Danmark rundt via Skagen og Gedser i 42-452, som den sidste dokumenterede Spitfireflyvning overhovedet i Flyvevåbnet. Flyene fløj i begyndelsen i Marinens Flyvevæsen og Hærens Flyvetropper indtil den 1. oktober 1950, hvor Flyvevåbnet blev oprettet som selvstændigt værn. De fleste fly blev efter udfasningen i 1951/52 ophugget. Enkelte fik dog en kort tilværelse som legeredskaber på forskellige legepladser.

Spitfire til Tøjhusmuseet

I 1953 blev Spitfire 41-401 overdraget til Tøjhusmuseet efter at være blevet istandsat på Flyvestation Værløse. Det blev opmagasineret indtil september 1975, hvor det, i anledning af Flyvevåbnets 25 års jubilæum, blev fundet frem fra gemmerne og udstillet på Teknisk museum i Helsingør. Herefter var flyet udstillet på Egeskov Veteranmuseum og ved Åbent hus arrangementer på Flyvestation Skrydstrup og Karup indtil det kom til Danmarks Flyvemuseum i Billund den 25/10-1989. Her blev flyet slebet ned og malet inden det skulle indgå i det nystartede flymuse-

ums udstillinger. Under dette slibearbejde var der flere, der undrede sig over den farve flyet oprindeligt havde haft på underside af krop og vinger, den passede ikke til den RAF bemaling som 41-401 / NH417 ville have haft. Der var også en del undren over andre serienumre på diverse paneller og endelig, at flyet var udstyret med C- og ikke E-vinger som alle øvrige Danske Spitfire Mk.IXe var udstyret med. Rygterne svirrede i flere år om Tøjhusmuseets 41-401 nu var NH417 eller måske et helt andet fly. Ved henvendelser til Flyvevåbnet og Tøjhusmuseet stod de fast på at flyet ifølge deres optegnelser var NH417.

41-401 undersøges

I 1998 havde rygterne nået et sådant niveau, at der måtte gøres noget for at prøve at af- eller bekræfte dem. Jeg kontaktede Spitfire historiker Peter R. Arnold i England, der er anerkendt som værende verdens førende Spitfire ekspert, for at få en vejledning i hvor på flyet jeg skulle lede efter spor på flyets korrekte identitet. Bevåbnet med flere siders tegninger og en tilladelse fra Tøjhusmuseet undersøgte jeg flyet lige efter ankomsten til Museet i Stauning. Det perfekte tidspunkt fordi flyet endnu var delvis adskilt og motoren endnu ikke installeret. Jeg fandt efter et stykke tid og en del afrensingsarbejde den originale dataplade med byggenum-

mer: CBAF 6062 (CBAF = Castle Bromwich Aeroplane Factory) og modifikationsplade. Nede i bunden af brandskottet (firewall) fandt jeg, efter nogen afrensingsarbejde, også flyets originale RAF nummer: MA298 påmalet som stencil. Ved siden af var der påmalet et stort 'V' der fortæller at flyet oprindeligt var bygget som en Spitfire Mk.V. 41-401 var altså ikke NH417; men i virkeligheden MA298 som var ét af fire fly anvendt på Mekanikerskolen på Flyvestation Værløse. Dette fly er oprindeligt bygget som en Spitfire F.Mk.Vc, men blev udtaget direkte fra produktionslinien og sendt til Rolls-Royce for konvertering til L.F.Mk.IXc med den større Merlin 66 motor, og da flyet oprindeligt var en Mk.Vc var det udstyret med C-vinger. En C-vinge var en slags universal vinge der fra fabrikken kunne konfigureres med våben efter kundens ønske, med op til fire. 303 Browning maskingeværer eller to 20 mm Hispano kanoner, i modsætning til en E-vinge der „kun“ kunne udstyres med en 20 mm Hispano kanon og ét 12,7 mm Browning maskingevær.

Tvivl igen

I 2000 opstod der imidlertid tvivl om denne identifikation. Begrundelsen for denne tvivl skulle være opstået ved samtaler, med nu pensionerede flymekanikere, der kunne huske, at brandskottet på netop 41-401 var blevet udskiftet, efter et alvorligt uheld i 1950, og at flyet i 1953, inden overdragelsen til Tøjhusmuseet, var blevet sammensat af de bedste dele fra flere fly. De mente derfor, at flyet stadig skulle stå i museumslisterne som værende Spitfire H.F.Mk.IXe, NH417.

Spitfire historiker kontaktes igen

Jeg kontaktede igen Peter R. Arnold og forelagde ham disse nye oplysninger. Ud fra dette forklarer han, at det ikke ville være umuligt at udskifte brandskottet på 41-401; men at det ville være ekstremt besværlig og tidskrævende. Dette skyldes, at brandskottet er selve hjertet i flyet, hvor alt andet er fastgjort til. Der findes en field battle damage repair for-

skrift for en sådan udskiftning. Den ville medføre, at der skulle laves en sammenføjning på flyets sideplader nogle tommer tilbage mellem spante 5 og 6 (spante 6 er brandskottet), og at en hel del af flyets lettere strukturer og sideplader skal af- og påmonteres igen. Dette vil altid efterfølgende være synligt på nitter og samlinger omkring reparationstedet. Da der ikke findes spor efter en sådan reparation på flyet i Stauning, kan det konstateres, at brandskottet ikke er blevet udskiftet.

Det ville efter al sandsynlighed heller ikke være muligt at anvende det samme sæt vinger på flyet, uden samtidig at skulle montere større vingebolte og befæstningspunkter på både vinger og fly, de såkaldte wing oversize bolts (som man også ville montere ved en udskiftning af vingen på en Spitfire). Samtidig med monteringen af nye vingebolte ville en plade med flyets RAF nummer og byggenummer blive nittet på de nye dele. Og da disse ting ikke er monteret på flyet i Stauning, er det sandsynligvis også det originale sæt vinger, der stadig sidder på flyet.

Hvis man antager, at brandskottet er blevet skiftet i NH417, så ville man også flytte modifikationspladen som indeholder vitale oplysninger om alle modifikationer udført på flyet – alt andet ville være uansvarligt på et militært fly. Den modifikationsplade der sidder på brandskottet i flyet i Stauning er den originale, der altid har siddet der – og der er ikke tilføjet nogen nye, som ville have været tilfældet hvis brandskottet blev skiftet mens flyet var i dansk tjeneste. Modifikationsplade og dataplade var, sammen med flyets RAF nummer, blot blevet overmalet.

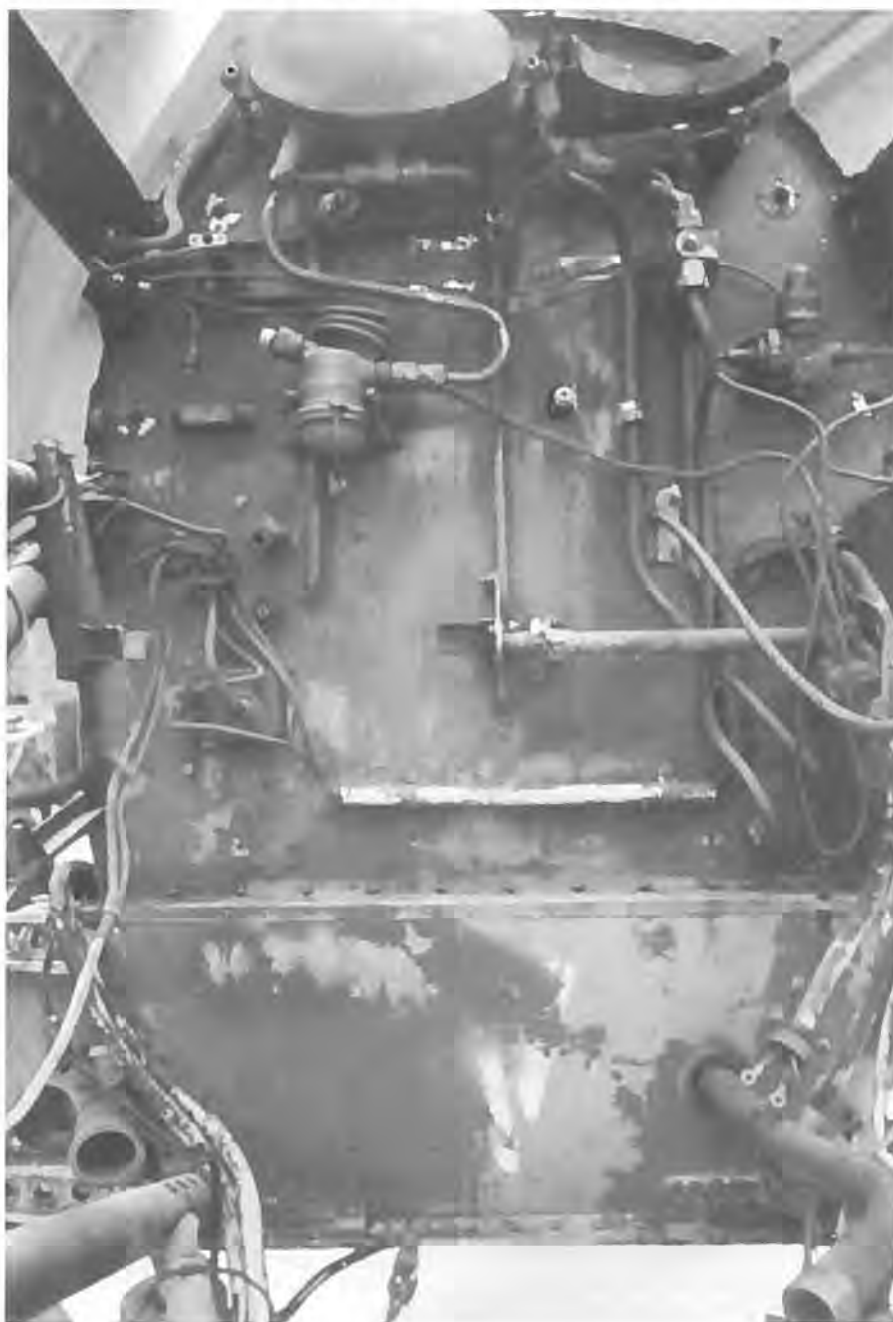
41-401 undersøges – igen

Da jeg igen havde mulighed for at undersøge flyet i Stauning, fandt jeg flyets cockpit dataplade med byggenummer: CBAF 4347, og haleplans dataplade med byggenummeret: CB-

AF 5562. Disse numre stemmer overens med byggenummeret: CBAF 6062, der står på pladen på flyets brandskot. Grunden til der er forskellige byggenumre på de forskellige dele, er at halen og flyets forreste del (spante 5 og 6) blev kontraktet ud til forskellige underleverandører som for eksempel Heston Aircraft Industries. En Spitfirekrop er opbygget af disse tre hovedelementer, og ud fra byggenumrene kan det afgøres om alle delene oprindeligt har tilhørt samme fly. Hvis flyet i Stauning skulle være NH417, ville byggenumrene være noget lignende det for NH238: CBAF IX 2000 eller PT601:

CBAF IX 2716, bemærk at i byggenumrene til Mk.IX fly indgår "IX", det gør der ikke i byggenummeret til et Mk.V fly.

Motoren i flyet i Stauning er en Merlin 70, nummer 189925 / 3049. Oprindelsen til denne motor kendes ikke; men det er ikke den originale motor fra hverken NH417 eller MA298. MA298 blev leveret til Danmark med en Merlin 66 motor og NH417 med Merlin 70, nummer 3050, og havde denne installeret så sent som 7. juni 1950, hvor motorens hydrauliske system blev beskadiget. Den havde på daværende tidspunkt kørt i 201 timer og 40 minutter.



Firewall (brandskottet) i 401 efter afrensning, hvor man kan se, at der står MA298 og det store V, som gør det mere end tvivlsomt, at 401 også er 401.

Hvornår??

Hvornår 41-401 så har fået skiftet identiteten fra NH417 til MA298 kan kun blive et kvalificeret gæt. 41-401 har i dansk tjeneste haft tre uheld klassificeret som "minor incidents": Ved leveringen den 12/1-49 brød højre understøtelsen sammen, og flyet kørte af banen efter en hård landing. Den 22/4-50 havde flyet et landingsuheld i Kastrup, hvor venstre hjulkasse og flaps blev beskadiget da flyet kørte af banen under en pilots første sololanding, og endelig den 7/6-50 hvor motorens hydrauliske system blev beskadiget.

Ingen af disse uheld har dog en alvorlighedsgrad så stor, at en udskiftning af flyets brandskot ville kunne komme på tale. Hvis en udskiftning, mod forventning, har været nødvendig, kan det være muligt, at man, i stedet for at skulle lave en langvarig og besværlig reparation af NH417 simpelthen har udskiftet hele NH417 med MA298. Det ville under alle omstændigheder være mere kosteffektivt at bringe MA298 op til fuld flyvestatus i stedet for en reparation af NH417. Det der imidlertid taler imod denne løsning er, at sådan et større indgreb ville være registreret ét eller andet sted, det er ikke tilfældet. Hvis brandskottet alene skulle have været udskiftet, ville der på den have været monteret nye data- og

modifikationsplader der skulle passe til NH417, det er heller ikke tilfældet.

Det mest sandsynlige tidspunkt MA298 er blevet til 41-401 i stedet for NH417 er i tiden mellem udfasingen i 1950 og indtil 1953, hvor 41-401 blev overdraget til Tøjhusmuseet. Man skulle ved denne lejlighed have anvendt "de bedste dele fra flere fly" til 41-401. MA298 var op til dette tidspunkt tilknyttet Mekanikerskolen i Værløse og må formodes at have været i en væsentlig bedre tilstand end NH417, der havde været opmagasineret siden 1950. Man kan nemt forestille sig at man i stedet for at anvende dele fra andre fly, simpelthen har anvendt hele MA298 og blot malet nummeret 41-401 på siden af flyet. Alle oplysninger taget i betragtning er det den mest sandsynlige forklaring. Hvad blev der så af NH417? Den er sandsynligvis opslugget sammen med de øvrige Spitfire's på Flyvestation Værløse i 1951 / 52, som der rent faktisk står opført i flere flylister.

41-401 konklusion

Ud fra det givne kan flyet i Stauning med sikkerhed identificeres som værende Spitfire L.F.Mk.IXc, MA298, med en Merlin 70 motor installeret. Brandskot, flykrop og hale identifi-

ceret ud fra serienummerpladerne. Vingerne er C-vinger i modsætning til alle de øvrige Danske Spitfire's E-vinger, og de eneste C-vinger der er blevet leveret til Danmark, sad netop på Mekanikerskolens fire fly, deriblandt MA298. Dette sammenholdt med at vingerne ikke viser tegn på at være skiftet, og at undersiden af krop og vinger havde den samme originale RAF grundfarve i en anden grå farve end NH417 ville have haft, tegner et ret klart billede af, at det er hele det originale MA298 fly, der står i Stauning. Merlin 70 motoren der sidder i flyet er den eneste beviselige del, der ikke stammer fra MA298.

Ud fra et flyhistorisk standpunkt må det derfor være et ufravigeligt krav, at flyet opføres på alle inventarlistes som værende Spitfire L.F.Mk.IXc / MA298 / F.M.S.m.4 og ikke som H.F.Mk.IXe / NH417 / 41-401, således der ikke i fremtiden opstår tvivl om flyets fortid og oprindelse. At flyet så, som tilfældet er, er malet og har motorinstallation som Spitfire H.F.Mk.IXe / NH417 / 41-401, for at repræsentere det første danske jagerfly efter anden verdenskrig, er der ingen problemer i - det er faktisk en rigtig god ide, når nu der kun er bevaret denne ene danske Spitfire. □



401 i sit nuværende domicil på flymuseet i Stauning.

Horisontal karriere i flyvevåbnet

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

„Det vurderes, at ca. 30% af en officersårgang i flyvevåbnet gennemgår videreuddannelsesstrin II, hvilket betyder, at ca. 70% af flyvevåbnets officerer skal vælge en horisontal karriere“.

Vertikal karriere.

Et tjeneste- og uddannelsesforløb, der sigter mod oprykning til højere militære grader. En vertikal karriere kan gennemføres hurtigt gennem VUT-systemet eller langsomt gennem meritering af uddannelse og erfaring.

Horisontal karriere.

Et tjeneste- og uddannelsesforløb, der sigter mod faglig udvikling på samme funktionsniveau. En horisontal karriere gennemføres alene gennem efteruddannelse og opnåelse af erfaring.

og meget forkert, idet alle officerer, der har gennemgået officersgrunduddannelsen har startet en karriere. Det lidt rigtige er, at en vertikal karriere selvsagt er en karriere, det meget forkerte består i at opfatte et horisontalt karriereforløb på højere funktionsniveau, som ikke karriere.

Det er vigtigt for enhver officerskarriere i flyvevåbnet, at den enkelte officer erkender at være „sin egen lykkes smed“ og, at personlig indflydelse skal gøres gældende.

Den enkelte officer skal til stadighed:

- 1 Påtage sig personligt ansvar for at vælge og planlægge eget karriereforløb.
- 2 Overveje egne bedømmelsesmæssige forhold og på grundlag heraf foretage realistiske vurderinger af egen formåen.
- 3 Holde personelforvaltningen ajour med ønsker om tjeneste, geografi, videreuddannelse og karrierevej.

Stillingsvalg

Valg af et horisontalt karriereforløb betyder normalt, at man skal vælge mellem og bestride flere stillinger inden for ét af tjenesteområderne

Operation	O
Teknik	T
Forvaltning	F
+	+
Andet = Specialfunktion	A

I følgende oversigt er flyvevåbnets fagkodesystem, under anvendelse af de primære fagkoder (PFFK), tilknyttet de 3 tjenesteområder.

Oversigten angiver mulige stillingsvalg. Har man eksempelvis teknik (T) som tjenesteområde, har man mulighed for at besætte stillinger inden for tjenestefelterne signal, teknik, forsyning, materielforvaltning, informatik eller en af specialfunktionerne.

PFFK Tjenestefelt

10X	Flyoperativ tjeneste (Basis)	↔
16X	Luftværnsoperativ (Basis)	↔
18X	Stationsoperativ (Basis)	↔
20X	Efterretning	↔
27X	Kontrol- og Varslingsoperativ (Basis)	↔
29X	Signal	↔ ↔
34X	Teknisk (Basis)	↔
64X	Forsyning	↔ ↔
70x	Økonomi	↔
70X	Personel	↔
70X	Materiel	↔ ↔
703	Informatik	↔ ↔

O T F A

PFFK Tjenestefelt

Xxx	Ledelse og Uddannelse	↔
xxx	Bilinspektør	↔
xxx	Presse- og information	↔
xxx	Sikkerhedsofficer	↔
xxx	Miljøledelse	↔
xxx	Idrætsofficer	↔

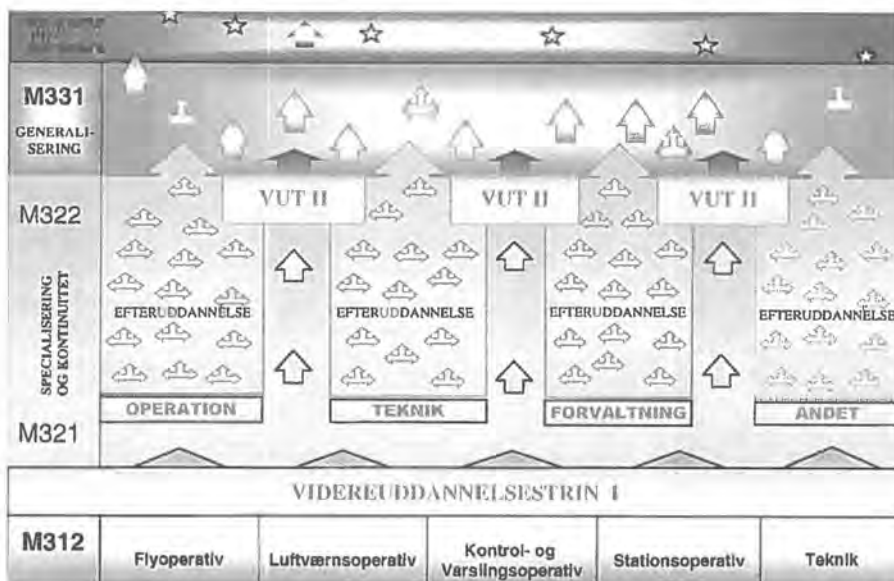
O T F A

Det er altså ens PFFK, der afgør, hvilket tjenesteområde den horisontale karriere skal planlægges inden for. Ved indtræden i specialfunktion forbliver man tilknyttet det tjenesteområde, som ens PFFK berettiger til.

I illustrationen er tjenesteområderne på højere funktionsniveau placeret. Det fremgår, at forvaltning ikke er et basistjenestefelt og følgelig eksisterer det ikke på laveste funktionsniveau.

Det er en udbredt opfattelse, at valg af militær karriere kræver gennemgang af videreuddannelsesstrin II (VUT II/L), idet kurset indebærer formelt kvalificerende mulighed for udnævnelse til chefgruppen (vertikal karriere). Alternativet er følgelig valg af ikke karriere, hvilket indebærer gennemgang af videreuddannelsesstrin I (VUT I/L) og efterfølgende tjeneste på højere funktionsniveau, hvor det vil være muligt at opnå udnævnelse til M322 major (horisontal karriere).

Denne opfattelse er kun lidt rigtig



Rekruttering af officerer til tjenesteområde forvaltning skal derfor ske fra et af basistjenestefelterne og beordring til tjeneste i „forvalterstilling“ vil normalt først ske efter gennemgang af VUT I/L. Når man efterfølgende tilkendes forvaltningsfagkoden (PFFK 70X) betyder det, at horisontal karriere primært skal tilrettelægges inden for tjenesteområde forvaltning.

Tjenesteplanlægning.

Horisontale karriereforløb skal sigte mod at opbygge viden og erfaringer inden for tjenesteområderne og skal samtidigt bidrage til, at flyvevåbnets enheder og stabe opretholder den nødvendige ekspertise og kontinuitet. Planlægningsarbejdet er afgørende betinget af for det første den enkelte officers „virkelighed“, hvori indgår ønsker, forventninger, valg og en ofte varierende privatsituation, eksempelvis indgår

- Geografi.
- Sociale forhold.
- Personelbedømmelser.
- Opfattelse af egne muligheder og formåen.
- Ændringer til den personlige kompetence.
- Ændringer i de situationsbestemte muligheder, som f.eks. ændringer i organisation.

For det andet det til enhver tid eksisterende stillingsudbud, der er under konstant forandring, idet stillin-

ger nedlægges, oprettes, besættes og forlades.

Som hovedprincip planlægges med tjenesteperioder på 2 år for kaptajner, sigtende mod optagelse på VUT II/L. For majorer og kaptajner, der er afklarede i relation til ikke at gennemgå VUT II/L, planlægges med 4-6 års tjenesteperioder og geografisk stabilitet prioriteres.

Geografisk stabilitet.

Muligheden for at kunne vælge mellem flere stillinger inden for pågældende tjenesteområde, inden for samme geografiske område. Samme geografiske område defineres som et område inden for hvilket det er naturligt at bosætte sig og hvorfra det er almindeligt dagligt at rejse til og fra det faste tjenestested.

Tjenesten som kaptajn omfatter tjeneste i stillinger, der skal kunne kvalificere den enkelte officer til at søge om optagelse på VUT II/L eller som sigter mod udnævnelse til M322-major. I begge tilfælde vil tilfredsstillende tjeneste i kaptajnstillinger være kvalificerende, når kravet om bred anvendelighed er opfyldt. Mulighed for ændringer i ens karrierevalg er således åbent i hele kaptajntiden.

Tjenesten som M322-major om-

fatter typisk 15-20 års tjeneste i 4-5 forskellige majorstillinger, hvor det gennem den enkelte majors personlige engagement vil være muligt at opnå såvel personlig udvikling, som geografisk stabilitet. I valget af tjenestestillinger er der naturligvis ikke „frit valg på alle hylder“, men den nuværende 6 års planlægningshorisont for personelplaner giver gode muligheder for at opfylde den enkeltes ønsker og behov.

Officerer, der påtager sig at gennemføre meget specialiseret uddannelse og tjeneste, skal gives mulighed for at vælge blandt et tilstrækkeligt antal stillinger for, på lige fod med øvrige officerer, at få mulighed for personlig udvikling og geografiske stabilitet.

For at opnå geografisk stabilitet skal her endvidere peges på muligheden for, at specialuddannede officerer kan planlægges til tjeneste i tilsvarende specialiststillinger ved andre værn, hvis indfrielse af ønske om geografisk stabilitet herved kan opfyldes.

Typisk levealder for flyvevåbenofficerer .

- ved optagelse på VUT I/L
30-35 år
- ved optagelse på VUT II/L
35-40 år
- ved udnævnelse M322
40-45 år

Efteruddannelse

Kompetenceudvikling i et horisontalt karriereforløb, ved varetagelse af stillinger inden for tjenesteområderne på højere funktionsniveau, er meget afhængig af.

For det første at Flyvevåbnets eget kursusudbud til stadighed opfylder de varierende behov for, at færdigheder kan erhverves, udbygges og vedligeholdes, primært inden for tjenesteområderne operation og teknik.

For det andet at et kvalificerende og tilstrækkeligt værnssfælles funktions- og efteruddannelsesstilbud eksisterer og til stadighed tilpasses, primært inden for forvaltning og specialtjenester. Det opgjorte behov har medført, at der oprettes **Værnsfælles Efteruddannelseskursus (VEU) ved Forsvarsakademiet fra foråret 2001.**

Kurset skal opdatere den „horisontale“ officer, når denne har gjort tjene-

Svenske C-130'ere indrettes til lufttankning af Gripen

Juli 2000. Det svenske flyvevåben har indledt studier for at finde ud af, hvorledes man skal modificere Flygvapnets C-130 Hercules. Selve teknikken findes allerede som „hyldevare“, men skal så bygges på flyene.

De batch tre (delserie tre) Gripen fly som leveres til Flygvapnet vil blive udstyret med samme lufttankningsudstyr som eksportmodellen. Lufttankningsudstyret forventes bygget på C-130 allerede i 2002. Det sven-

ske FlygvapenNytt fortæller, at en standard Gripen mission i fremtiden, med lufttankning, vil komme til at vare fire til fem timer.

Tekst: s-n

The winner takes it all

Farnborough juli 2000. Konkurrencen mellem firmaerne Lockheed-Martin og Boeing og deres samarbejdspartnere skærpes betydeligt i denne tid, efter at Pentagon har udtalt, at kun det firma, der vinder konkurrencen om at fremstille Joint Strike Fighter (JSF) får lov at fremstille flyet. Dette benægtes af Boeing, hvad vel er naturligt.

På Farnborough kunne man se en mock-up (model) i fuld størrelse af Boeings bud på JSF som hedder X-32A og Lockheed-Martins X-35, og begge firmaer gjorde en kæmpeindsats for at tiltrække sig de besøgende landes repræsentanternes opmærksomhed.

For både X-32A og X-35 gælder det, at de er basismodeller. Ud fra denne basismodel, skal der bygges en version som kan starte kort og lande lodret kaldet Short Take Off Vertical Landing (STOVL). Begge firmaer har forudsagt, at deres model vil flyve indenfor kort tid. Det har dog ikke forhindret den amerikanske forsvarsminister, Villiam Cohen i at udtrykke sin tvivl om, hvorvidt det lykkes begge, eller blot det ene firma i at nå at få et STOVL fly til at gennemføre en lodret landing.



Boeings basismodel af Joint Strike Fighter med nummeret X-32 på udstilling på Farnborough. Det er tale om et meget kompakt fly at se på, som man havde anbragt så det nærmest ikke kunne fotograferes.

På trods af de mange optimistiske udmeldinger fra begge firmaer, kan man læse mellem linierne, at det at fremstille et helt nyt STOVL fly ikke er så enkelt endda, heller ikke selv om man har verdens bedste computer til at foretage beregningerne. Det er ikke mindst overgangen fra frem-

adflyvning til svæv (hover), hvor flyet skal stå stille i luften, der volder vanskeligheder. I hover, skal flyet kunne svæve i en hvilken som helst retning, hvad har stor betydning ved landing på et hangarskib.

Tekst og billede: s-n

Første britisk byggede WAH-64 Apache på jomfruflyvning

Yeovil den 18. juli 2000. I den britiske presse kunne man indtil den 18.

juli læse, at WAH-64 Apache, som fremstilles på licens af GKN West-

land i Yeovil var blevet grounded (fået flyveforbud). Uanset påstan-

dene, kom den første britisk fremstillede WAH-64, halenummer ZJ172 i luften den 19. juli. Helikopteren blev ført af Westlands testpilot, Richard Morton med Boeings produktions-testpilot Walt Jones i bagsædet. Det tog 18 minutter at gennemføre den første Production Acceptance Test Flight (PATF), som omfattede check af hovedrotoren, balance og basis flyvemanøvrer. Under flyvningen nåede man op på 180 knob flyvehastighed. De første otte Apache blev leveret til den britiske hær i marts, men her var der tale om helikoptere fremstillet af Boeing på Meza fabrikken i Arizona. I alt vil den britiske hær (British Army Air Corps) modtage 67 WAH-64 Apache, og de første ni britisk fremstillede forventes leveret i løbet af i år.

Tekst: s-n

Billede: GKB Westland



WAH-64 Apache, halenummer ZJ172, den første fremstillet af GKN Westland under sin jomfruflyvning den 18. juli 2000.

Det russiske fremtidshåb på jagerfronten

Farnborough den 23. juli 2000. Allerede inden Farnborough Airshow åbnede mandag den 24. juli løb rygterne om, at russerne måske ville præsentere deres nyeste udvikling indenfor jagerfly, S-37 Berkut (Golden Eagle). Mikhail Pogosvan, der er generaldirektør for AVPK Sukhoi Corporation, udtalte, at firmaet S-37 Berkut, som stadig er på eksperimentstadiet forventes at nå samme teknologiske stadiet som de vestlige femte generations jagerfly. Han var af den opfattelse, at flyet,

med sine fremadstræbende vinger og med 13% af flystrukturen fremstillet af kompositmaterialer vil opnå en bevægelighed i luftkamp ved subsonisk og supersoniske hastigheder, der vil gøre den til en vanskelig modstander for de fleste fly. Russerne må på den anden side indrømme, at det er svært at skaffe midler til udvikling af nye fly, men hos Sukhoi er man optimister.

Tekst: s-n

Billede: Sukhoi



Det russiske håb for det 21. århundrede, S37 Berkut (Golden Eagle).

Lej din egen lufttanker



Farnborough 23. juli. Det store område med udstillede fly var ved at blive fyldt op. Midt i det hele står en Boeing 707. På siden af det hvidma-

Den store Boeing 707 fra OMEGA AIR kan man leje til at få tanket sine militære jagerfly i luften, hvis man ikke selv har råd til at investere i en tankfly.

I de fly står der OMEGA AIR TANKER-TRANSPORT. Der var det særlige ved flyet, at det den 13. juli var blevet testet som verdens første kommercielle fly til lufttankning. Flyet er nu godkendt af US NAVY og Federal Aviation Administration, så det kan anvendes som tankfly.

Vi finder hurtigt ud af, at der er tale om et civilt firma, der sælger tjene-

steydelser. I dette tilfælde består tjenesteydelsen i lufttankning af militære fly. Vi får at vide, at mange små lande har behov for lufttankning, men ikke har råd til selv at investere i et tankfly. Det problem kan man klare ved at entrere med Omega Air Tanker-Transport. „Hvad så, hvis flyene pludselig skal bruges i en krigs- eller krisesituation, hvor er Omega så

henne?“ ville vi vide. Vi blev ikke ladt i tvivl om, at Omega ville stille op, også hvis situationen blev alvorlig.

Historien er nu, at Omega Air, Inc. har indgået en kontrakt med U.S. Navy og U.S. Marine Corps om levering af tjenesteydelser i form af lufttankning med kort varsel.

Tekst og billede: s-n

F-16 Blok 60 med ekstra tanke til De Forenede Arabiske Emirater

Farnborough den 24. juli. Oppe på toppen af „bjerget“ som Deres udsendte måtte bestige for at komme til Lockheed Martins chalet, var der en overraskelse. Et F-16 Blok 60 fly med ekstra tanke, placeret over vingerne var udstillet. Lockheed Martin kunne fortælle, at man havde solgt 80 Blok 60 F-16 fly til de Forenede Arabiske Emirater, til en pris af USD 1,2 mia. knap 10 mia. DKR. Direktør Dain Hancock lagde ikke skjul på, at den handel har styrket Lockheed Martin, ligesom han var sikker på, at en opgradering af C-5 Galaxy var en ordre, på USD 8 mia. som man var næsten sikker på var i hus. Alt dette vil holde gang i produktionen på firmaets tre produktionssteder i Fort Worth, Texas, Marietta, Georgia og Palmdale, California.

Tekst og billede: s-n



„Klar til det 21. århundrede“, var overskriften over denne udstilling af det nyeste F-16 Blok 60 fly med de specielle tanke placeret over vingerne. Det ser svært ud og ødelægger F-16 flyets flotte linier. Til gengæld kan det flyve længere uden tankning, hvilket går forud for skønheden.

Grim - men en drøm at flyve

Farnborough den 26. juli 2000. I udkanten af en formidabel udstilling af helikoptere fra Nhindustry, GKN Westland og italienske Agusta, stod en flunkende ny WAH-64 Apache. En grim sag at se på. I cockpittet sad Captain i British Army Air Corps, Chris Hearn, og så veltilfreds ud. Han fortalte, at han tidligere havde fløjet LYNX Tank Attach Helicopter. Noget han næsten allerede havde glemt efter at have fløjet en kort tid i Apachen. Med sin 30 mm maskinkanon og 16 antitankmissiler, eller 75 raketter, var den en formidabel angrebsmaskine. „Nu er vi blevet et

angrebsvåben, med en radar, der ser 360° rundt“. Vi kigger ind i det avancerede „glascockpit“, hvor der er alt, hvad der skal være. Hearn fortæller, at WAH-64 er forberedt til at kunne medbringe AMRAAM Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor rækkevidde), hvad han forventede ville ske indenfor de næste par år.

Tekst og billede: s-n

Captain of the British Army Air Corps Chris Hearn i cockpittet på sin WAH-64 Apache.



Slut med at være "papirflyver" – Eurofighter går i produktion

Farnborough den 26. juli 2000.

Eurofighter 2000 er ikke længere en papirflyver. Firmaet meddeler, at de første 148 fly, i det man kalder "Tranche 1", bliver påbegyndt fremstillet hos British Aerospace Systems på Warton fabrikken den 8. september i år. Den tyske produktionslinie begynder arbejdet seks uger senere, og endnu seks uger efter starter produktionslinien i Italien op. Med 620 fly i ordrebogen, er der tale om det største samlede militære produktions-program efter afslutningen på den Kolde Krig.

60 Eurofighter Typhoon er solgt til Grækenland. Norge har været inde i billedet med en bestilling, men som det er sket tidligere i andre handler, har Norge trukket sig mere eller mindre ud igen. Eurofighter har en tro på, at det måske er muligt at sælge flyet til hollænderne for, som man siger: "I 2001 skal hollænderne igen betale én mia. USD til Lockheed-



Martin for at deltage i Joint Strike Fighter projektet, men der er stadig ikke noget fly at få. Flyproducenten Alenia's direktør Gianfranco Vinci, sagde om Eurofighteren: "Hvis vi får

leverancen til de seks lande, kan Eurofighten blive limen, der holder sammen på en Europæisk forsvarsbevægelse".

Tekst: s-n

De ubemandede fly vinder mere og mere frem

Farnborough den 27. juli 2000.

Den britiske interesse for UAV'er (Unmanned Aerial Vehicles) havde fået firmaet General Atomics

Aeronautical Systems til at sende deres mock-up (model) i fuld skala af RQ-1A Predator (Rovdyr) til Farnborough. Firmaets udviklingsdirektør

fortalte, at man havde et udviklingsprogram i gang sammen med det britiske forsvarsministerium. Det drejer sig om et Project Watchkeeper sammen med den britiske hær og Project Extender om relæsystemer til Royal Air Force. Man forventer, at det ubemandede fly skal til Storbritannien næste år til egentlig afprøvning. Firmaet oplyser, at også Frankrig og Italien er interesseret i at købe Predator.

Tekst og billede: s-n



Predator (Rovdyret) ser ikke ud af meget, når som den står her på jorden, men den er et værdifuldt redskab for enhver fører, der vil have overblik over slagmarken, eller har brug for en relæstation.

Eurofighter flyver på Internettet

27. juli 2000. Eurofighter GMBH har åbnet en website på adressen www.eurofighter.com, som er pakket med oplysninger om den europæiske multirole jetcampfly. Medens dette skrives kan man lytte til et interview

med Keith Hartley, som er BAE SYSTEMS opvisningspilot, som fortæller om det opvisningsprogram, der har taget vejret fra de fleste. Hvis man vil vide mere om web broadcast eller om servecast.com, kan man

kontakte Rebecca Marmot på E-mail adressen: rebecca.marmot@bisslancaster.com.

Tekst: s-n

No 1 (F) Squadron har forladt Wittering

Den 1. august 2000 forlod No. 1 (F) Squadron sin hjembase gennem 31 år, RAF (Flyvestation) Wittering for at flytte til RAF Cottesmore, hvor 3. og 4. Squadron allerede er flyttet ind. Meningen med hele øvelsen er at samle alle Harriers fra RAF og Royal Navy i en fælles styrke. Wittering kommer dog ikke til at savne larmen fra Harrier flyet. 20 @ Squadron, som er en omskolingseskadrille (Operational Conversion Unit) bliver på Wittering, og vil i 2003 få selskab af 899 Naval Air Squadron, som er Navy's OCU. Eskadrillen vil indtil da være baseret på Yeoviltown. Fra 1974 og frem til 1993, var No. 1 (F) Squadron, RAF (1. Jagereskadrille) en hyppig gæst på Flyvestation Vandel. Hver gang blev flyet sat ind mod orange styrker som ville gøre landgang på Sydsjælland.

Tekst og billede: s-n



En No 1 (F) Squadron Harrier GR Mk. 7 på vej ud til start på Flyvestation Vandel i september 1993. I baggrunden den medbragte brandbil, en såkaldt Light Water Car.

Jagerberedskabet afslørede oliesynder i Smålandshavet

Lørdag den 5. august var flyvevåbnets jagerberedskab på flyvning over Smålandsfarvandet, mellem Sjælland og Lolland. Klokken tre minutter over 11 opdagede de, at et skib ledte olie ud i havet. Oliestriben som skibet trak efter sig var omkring syv kilometer lang. Flyene gik ned og identificerede skibet, som hed EGESKOV. Da flyene havde overfløjet EGESKOV nogle gange, holdt olieudledningen op. Redningshelikopteren fra Flyvestation Skrydstrup blev sendt ud for at optage prøver af olien, som viste sig at være tynd olie. Redningshelikop-

teren fandt skibet nogle sømil øst for oliepletten. Skibet havde da kurs mod København.

Fartøjschefen på redningshelikopteren kontaktede EGESKOVs kaptajn over radioen for at få en forklaring på olieudslippet. Kaptajnen var uforstående overfor, at hans skib skulle have lækket olie ud. Han kunne kun forestille sig, at skibets olieølør måske var utæt.

De indsamlede prøver er sendt videre til Danmarks Miljøundersøgelser's laboratorium på Risø ved Roskilde til nærmere analyse. Her fortæller Asgar B. Hansen, at selv om man står med

billeder af miljøsynderen, prøver af det han har hældt ud i havet, prøver fra synderens egne tanke, og det er indlysende, hvem der er forureneren. Alligevel behøver man ikke at have en „god sag“. Mange skibe er indregistreret under bekvemmelighedsflag og er ejet af skuffeselskaber, der kan gøre det næsten umuligt, at finde frem til den ansvarlige. Han understreger, at det at få en miljøsynder til havs dømt er en meget kostbar affære, men han mener også, at Danmark er på rette vej i den sag.

Tekst: s-n
Kilde: FTK

Redningshelikopteren bliver på Flyvestation Skrydstrup

Mandag den 7. august kom meddelelsen om, at Flyvestation Skrydstrup fortsat skal være base for Redningshelikopteren. Det betød, at borgmestre og amtsborgmestre med mange flere i Vest- og Sønderjylland traf vejret lettere. Årsagen til sommerens oprør mod forsvarsforligets partier var, at man,

som et led i forsvarsforliget, ville flytte helikopterberedskabet fra Skrydstrup til Karup. Samtidig meddelte Farvandsvæsenet, at man ville flytte redningsskibet Nordsøen fra Esbjerg til Frederikshavn. Det fik de nævnte borgmestre, fiskeriforeningsformænd, og ikke mindst almindelige fiskere, der har det daglige arbejde

på havet til at fare i flint. Politikerne fik læst og påskrevet - 34 minutters længere ventetid på en helikopter i det, der ville blive de nye yderområder, gjorde udslaget. Afgørelsen blev omgjort af forligspartierne, og der er igen nogenlunde ro om sagen i Vest- og Sønderjylland.

Tekst: s-n

Danske styresystemer til Lockheed Martin

September 2000. Hans Tørsleff Management Systems AIS, som er en konsulentvirksomhed, der arbejder med udvikling af informationstekniske løsninger, der bygger på Microsoft teknologi, indgik i juli aftale om levering af styresystemer til Lockheed Martin fabrikkerne. De systemer; det drejer sig om, er udviklet til Flyvematerielkommandoen og anvendes ved opgraderingen af de danske F-16 på Hovedværk-

stedet i Aalborg. Her har de betydet en betragtelig reducere af arbejdet med de enkelte fly, og det er det, den amerikanske fabrik er blevet opmærksom på og nu selv vil i gang med at udnytte.

Visual Planning Information System (VIPS), som det nye system kaldes, er i slutningen af august blevet installeret i Fort Worth i Texas, og der er derefter tilrettelagt undervisning af Lockheed Martins tekniske personel.

Herefter skal VIPS installeres i Portugal, og markedet for styresystemerne er stort, da der er indtil nu er bygget mere end 4.000 F-16, og de fleste af dem skal i de kommende år opgraderes med nyt navigations- og våben udstyr. I alt er der omkring 20 lande, som kan være interesserede i at anskaffe VIPS.

Tekst: s-n
Kilde: Propel

DC-3 Vennerne går i vinterhi - de ved bare ikke hvor

I septemhernummeret af bladet DC-3 NYT kan man læse, at efter at have deltaget i Flyvevåbnets jubilæumsdag den 1. oktober, går DC-3'eren i hi. Foreningen ved bare ikke, hvor de kan finde husly til flyet, men mon ikke flyvevåbnet finder en plads i et hjørne, stort hjørne, af en hangar et eller andet sted?

Den 5. november fylder foreningen DC-3 VENNERNE 10 år. Hvordan det skal fejres ved man ikke helt. Lederskribenten siger dog til sine medlemmer, at de selv kan gøre noget ved at leve op til mottoet: "2000 i år 2000", og der mangler åbenbart et par stykker i at man har nået de omtalte 2000.

Hvis læseren af denne notits gerne vil vide mere om DC-3 flyet, kan man melde sig ind i foreningen ved at ringe til Jane Petersen, tlf. 44 66 88 47. Vi kan i øvrigt anbefale det smukke og læseværdige blad, som



udsendes af DC-3 VENNERNE og Foreningen For Flyvende Museumsfly.

Tekst og billede: s-n

Mon det er muligt, nogensinde at blive træt at betragte DC-3's klassiske rene linier og nyde larmen fra „rigtige“ flymotorer? Fotografen gør det i hvert fald ikke.

Hun har gjort det igen - igen

Kastellet den 10. august 2000. Når nu man har gjort det én gang, kan man jo lige så godt gøre det igen. Det er præcist, hvad kaptajn Pia Wognsen har gjort. Sidste år vandt hun konkurrencen om udsmykningen af haleplanet på en F-16 i forbindelse med NATO's 50 år jubilæum. Det fik hun en pris for ved det årlige airshow på RAF Farnborough i England. I år udskrev Forsvarskommandoen så en konkurrence om at lave et logo i forbindelse med udstillingen „Krudt og kugler“. Pia Wognsen indsendte nogle forslag, og vandt ubeskedent både 1. og 3. prämien. Den kontante erkendtlighed i forbindelse var Pia Wognsen glad for og sagde: „Så er der igen råd til at købe nye tuscher og tegnepapir“. FLYNYT ønsker til lykke og god vind i næste konkurrence.



Kaptajn Pia Wognsen, tv., sammen med chefen for forsvarsstaben, generaløjntant Hans Jesper Helsø, der overrakte hende prisen for 1. og 3. pladsen i konkurrencen om det bedste logo til forsvarsudstillingen „Krudt og Kugler“.

Tekst: s-n

Billede:

Seniorsergent J.E. Rasmussen,
Fototjenesten, Flyvestation Værløse



Saab Supporter T-17 i jubilæumsfarver

Den 7. september 2000, var denne Saab Supporter T-17, halenummer T-401, leveret til Danmark den 4. september 1975 på flyvning fra Flyvestation Værløse til Flyvestation Ka-

rup, med GIS, premierløjntant H.H. Nielsen, ved pinden. I et andet fly sad sergent og leder af Fototjenesten på Flyvestation Aalborg, Henning Kristensen, som tog dette billede af

„jubilæumsflyet“.

Tekst: s-n

Billede: Henning Kristensen

Danmarks Flyvehistoriske Selskab har fået nye lokaler

6. september 2000. Det har længe været en kendsgerning, at Danmarks Flymuseum, der nu er hjemmehørende under Danmarks Tekniske Museum i Helsingør har villet sælge hangaren i Billund. For Danmarks Flyvehistoriske selskabs 350 medlemmer betød det, at de stod uden tag over hovedet. Det problem er nu løst

fortæller foreningens kasserer, Knud Erik Simonsen til Vejle Amts Folkeblad. Foreningen får fælles lokaler sammen med foreningen DASK, der blandt andet restaurerer gamle svævefly. DASK sætter sig på det største lokale, så nu er det slut for DFS's medlemmer med at restaurere fly i Billund. Simonsen fortæller, at DFS

medlemmer fortsat restaurer gamle fly i Stauning, hvor man har gode forhold at arbejde under. Lokalerne i Billund er beregnet til møder, opbevaring af bøger og videoer, som udlånes. Og endelig kan modelbyggerne stadig bygge fly i Billund.

Tekst: s-n

Der kom fire bud på Flyvestation Vandel

Fredag den 28. september åbnede direktør Bent Frank de fire tilbud, der var kommet på køb af Flyvestation Vandel. Det højeste bud på stedet var 51 mio. kr. det laveste lå 23,5 mio. under, altså, 27,7 mio. kr. Bent Frank ville ikke oplyse, hvem det var, der havde budt ind. Han kunne samtidig fortælle, at hvis det var Forsvarets Bygningstjeneste, der bestemte, ville han straks have sagt ja til de 51 mio. kr. Egtved Kommunes borgmester, Son-

ny Berthold, var til stede da tilbuddene blev åbnet. Han gav udtryk for, at der var intet i planerne for det højstbydende, som stred mod Egtved Kommunes ønsker. Han kunne kun konkludere, at tilbudsgiveren ikke havde planer, der ville genere naboerne til flyvestationen. Folketingets Finansudvalg skal om fire uger vurdere de indkomne tilbud inden Bygningstjenesten, måske, kan putte halvdelen af de mange rare penge i Forsvarsministeriets kasse.

Den anden halvdel af salgssummen forfalder til betaling ved overtagelsen, som altså er senest den 1. juli år 2003. Når, og hvis, dette er faldet på plads, skal Vejle Amt i gang med at lave en regionplan for området og Egtved Kommune skal lave en lokalplan. Man har aldrig i Danmark lavet region- og lokalplaner for militære anlæg.

Tekst: s-n

Kilde: Vejle Amts Folkeblad

Bagsidebilledet:

Klokken er lidt over 12 lørdag den 12. august 2000. Fra øst kom en pileformet formation af AS 550C2 Fennec panserværnshelikoptere flyvende ind over Flyvestation Vandel. Hastigheden var 80 knob og vejret blæsende fra vest med brude cumuluskyer. Det så flot ud. Årsagen til begivenheden var, at Hærens Flyvetjeneste den 15. august 1990 klokken 15:15 modtog det første af de 12 Fennec panserværnshelikoptere. Da den sidste helikopter landede lørdag, havde Fennec'en fløjet 28.163 timer. I samme tidsrum havde man affyret mere end 250 skarpe TOW missiler fra helikopteren. Alt sammen uden større uheld. Det må anerkendes, at der er tale om godt håndværk både fra teknikere og piloters side. Blandt andet fordi en del af flyvetimerne foregår i lav højde, i buldrende mørke og med nattesynsbriller (Night Vision Goggles). HFT er den eneste flyvende enhed i det danske forsvar, der flyver med nattesynsbriller.



FLYNYTT

NR. 6 DECEMBER 2000



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør J. Due
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

Seniorsergent, redaktør
N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 55 11, lokal 7999
75 88 35 53 (privat)
21 27 27 73 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout, reproduktion

Lyth bogtryk & offset,
Fonnesbechsgade 7
7400 Herning
Tlf. 97 12 39 60

Fordeling

Flyvertaktisk Kommando
Administrationssektionen,
Sekretariatet 99 62 49 50 lokal 6376

Deadline for indsendelse af artikler til
næste nummer af FLYNYT er
Torsdag den 13. januar 2001.

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

Artikler optaget i FLYNYT er alene
udtryk for forfatternes egen holdning
eller opfattelse.

Forsidebilledet:

Det norske Luftforsvars Westland S-61
Sea King redningshelikopter i aktion un-
der den skandinaviske helikopterøvelse i
september. Her har flyverspecialist P.
Hedemann, Fototjenesten, Flyvestation
Værløse, fanget helikopteren i optikken
medens den er i færd med at sætte en læ-
ge ned på Oslofærgen „Crown of Scandi-
navia“.

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Vi har intet at skamme os over	3
Kampen mod orkanen i Vesterhavet	6
Danskere skaber tillid i Bosnien Hercegovina	10
De styrer forandringerne for stampersonellet	11
Dansk redningsudstyr til Letland og Litauen	13
Rislund om brandbiler	15
Uddannelse af nødstyrs-teknikere i Litauen	16
Tiden som „Koger“ i Bosnien	18
Et flyvevåben undervejs	20
25 år med T-17 er også	22
Opbygget med ildhu og engagement	24
Tøjhusmuseet følger med tiden	26
Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole nedlagt!	27
Så er S-191 hjemme igen	28
„Anders And“ hævet efter 55 år på havbunden	30
Medens vi med trofast sind, sætter al vor gerning ind	32
Danske militærfly - 2000	33
Vil flytte 160 tons gennem luften	34
Fra hede til Flyvestation	35
Imperiets krige vist på et sted	36
Der står en smuk mindesten ved Viborg Domkirke ...	47

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 38-46

Hjem fra syv års udlændighed	38
Der blev solgt fly for US \$ 52 milliarder	38
Flyvevåbnets næstsidsste korporal takker af	39
RAF skolefly grounded - to gange	39
Skandinavisk helikopterøvelse på Flyvestation Værløse	40
Royal Navy på besøg på Flyvestation Aalborg	40
Boeings Joint Strike Fighter X32A har været i luften	41
Lockheed Martin X-35A lige i hælene på Boeing	41
Jydsk flyvevåben - Nej tak	41
Flere F-16 Fighting Falcon til Flyvestation Skrydstrup	42
Køb din egen Hercules for en lille tier	42
Flyvertaktisk Kommandos nye hus skyder i vejret	42
Ny fase i det nordiske helikopterprojekt	43
Nøglen afleveret	43
Dollarkursen skærer ned i antallet af C-130J	44
Beslutningen om flytningen af Eskadrille 721 ligger fast	44
Flyvevåbnets chefer markerede Flyvevåbnets 50-års jubilæum	44
Nødforsyninger fra Flyvestation Værløse	45
Den første Eurofighter 2000 har forladt samlebåndet	45
JSF X-35A har gennemført den første refueling i luften	46
Stadig ingen kontrakt om køb af C-130J-30 Hercules	46
Gætteerterne fortsætter	46
Tattoo 2001 på RAF Cottesmore	46



Vi har intet at skamme os over

Af Uffe Christensen,
Afdelingsingeniør, FMK

Der har i NATO sammenhæng været sået tvivl om de mindre NATO landes indsats i Kosovo. Men det bør piloter, teknikere og andre i det danske flyvevåben ikke føle sig ramt af, mener ingeniør Uffe Christensen fra Våbenteknisk Afdeling i Flyvematerielkommandoen (FMK). „Vi er en del af A-holdet“, skriver han i denne kronik, der gennemgår den danske våbensituation og den danske indsats i luftrummet over Balkan sidste år. De faktuelle oplysninger fra Kosovo konflikten er i hovedsagen citeret fra diverse flytidsskrifter.

Der har været skrevet og „analyseret“ meget om NATOs luftkrig under Kosovo konflikten. Mange har især fokuseret på den offensive del, NATO's luft-til-jord flyangreb med præcisionsvåben. Disse våben var et krav, idet man ønskede, at nedkæmpe et militært mål uden at skade befolkningen eller ødelægge civil ejendom i nærheden af målet, på engelsk hedder det „Collateral Damage“. Et yderligere krav var, at undgå egne tab. NATO's fly måtte ikke blive skudt ned. Dette krav er også vanskeligt at opfylde, når der skydes målsøgende jord-til-luft missiler efter flyene, de såkaldte SAM (Surface-to-Air Missiles). Kortrækkende SAM

og kanonluftforsvar kan undgås ved at flyve tilstrækkeligt højt.

Den laveste flyvehøjde for mange offensive missioner var derfor sat til 15.000 fod (4,6 km). Kun to NATO fly ud af 829 blev skudt ned, heraf en amerikansk F-117, piloterne reddede livet. NATO fløj i alt ca. 35.000 sorties, hvor af 10.000 var offensive.

Store angrebshøjder influerer naturligvis på træfsikkerheden og muligheden for i det hele taget at finde og identificere målet med den nødvendige sikkerhed for at undgå Collateral Damage. 20 ud af ca. 25.000 „bomber“ forårsagede Collateral Damage eller civile tab. Disse 20 forbere gav imidlertid enorm kritik og kunne have givet alvorlige indskrænkninger i luftangrebene. Forbierne omfattede bl.a. den kinesiske ambassade, en bro hvor der passerede et tog samt en kolonne af militære køretøjer, hvor iblandt der også befandt sig civile flygtninge. Serbien hævder, at der i alt under konflikten var 1.500 civile dræbte og sårede (casualties).

NATO's A og B-hold

NATO's muligheder for at løse opgaven, „Ingen egne tab og ingen Collateral Damage“, har været kommenteret i vid udtrækning i pressen og i alle flytidsskrifter. Man får herigennem det indtryk, at mange NATO lande ikke kunne leve op til opgaven, at NATO så at sige var delt i et A og B-hold.

Dette er bl.a. kommet til udtryk i en artikel af den amerikanske general Michael C. Short, der havde det samlede ansvar for luftoperationerne under konflikten (Joint Forces Air Component Commander).

General Short siger: „Der er ingen tvivl om, at vi nu har et A-hold og et B-hold“. De nationer, som havde forsømt at investere i „precision guidance, nighttime capabilities or beyond-visual-range systems“, (præcisionsvåben, evne til at angribe om natten, og evne til at nedskyde fjendtlige fly



„Hvad angår fly, våben og uddannelse er vi fuldt ud på højde med de bedste F-16 lande“, siger Uffe Christensen.

(Billede Fototjenesten Flyvestation Værløse).

udenfor synsvidde), var henvist til at flyve Combat Air Patrol (CAP) (kamppatruljer) om dagen; det var alt, hvad de var i stand til. Det var klart, hvem der kunne gå i aktion fra den første nat, og hvem der ikke kunne. Short roste Holland, der havde holdt deres F-16 up-to-date og kunne deltage fra dag eet. Shorts ville ikke sige, hvem han mente var på B-holdet. Det ved de selv. De nationer har et tvingende behov for opdatering. Man læser mellem linierne, at Danmark hører til B-holdet. Lignende kritik fremgår af mange artikler, bare knapt så kontant stillet op. Her skal også nævnes kritikken fra NATO's generalsekretær George Robertson (tidligere britisk forsvarsminister), som udtaler: Kosovo har sat fokus på manglerne ved Europas militære formåen. Europæiske NATO flystyrker omfatter ca. 6000 jet kampfly, hvoraf størstedelen kun er i stand til at kaste „ikke styrede“ jernbomber. USA tegner sig for 2/3 af luftangrebene under konflikten, fordi de råder over præcisionsstyrede våben. Så sent som i maj-nummeret af PROPEL og i DE-

FENCE NEWS omtales kritikken af manglen på våben til præcisionsangreb.

At nogen har det indtryk, at Danmark skulle være på B-holdet er helt uacceptabelt for flyvevåbnet og kan på det stærkeste afvises. Flyvevåbnet er helt på omgangshøjde med de bedste af vores NATO partnere, vores piloter og teknikere er meget dygtige, professionelle og motiverede og vores materiel har en absolut tilfredsstillende state-of-the-art (det sidste nye) inden for de teknologiske muligheder.

Flyvevåbnets F-16 kampfly

Vores F-16 fly er ved at gennemgå en stor opdatering og modifikation, den såkaldte MLU (Mid-Life Update). (Middel levetids opdatering) MLU bringer F-16 op på et niveau, som gør flyet helt sammenlignelig med de nyeste amerikanske F-16 og F-18 fly. De ikke modificerede F-16 er dog ikke tabt bag af dansen, men er stadig meget potente og slagkraftige fly. Under konflikten blev der taget 3 danske MLU fly i brug, så vi havde det nyeste og bedste med. Kritik af vores fly er ikke relevante.

Luft-til-luft våben

F-16 var udrustet med de bedst mulige luft-til-luft (A/A) missiler, der findes på markedet, og som samtidig er godkendt (certificeret) til brug på vores F-16 fly. Der er tale om et kort og et langtrækkende missil, der er tale om de nyeste varianter og piloterne var fuldt uddannet i at anvende de 2 missiltyper. Vores fly var især i starten af konflikten beskæftiget med at

flyve CAP. CAP vil sige, at F-16 flyver rundt i et bestemt område, og hvis der dukker fjendtlige fly op, bliver de angrebet.

Missionen kan vare mere end 6 timer med lufttankning. Kun få af disse A/A missiler kom i brug, idet serberne i vid udstrækning holdt deres fly på jorden.

Flyvevåbnets luft-til-luft våben:

- Korttrækkende A/A missiler: AIM-9L Sidewinder. Infrarødt-søgende. Short Range A/A Missile (SRAAM). Der findes for øjeblikket ikke noget bedre SRAAM til F-16.
- Langtrækkende A/A missil: AIM-120B, AMRAAM. Dette er det bedste og eneste såkaldte Beyond Visual Range (BVR) Missil, som er på markedet for F-16. Hollænderne skød et MIG 29 fly ned med AMRAAM.
- M-61 Vulcan-kanonen: 20 mm ammunition; skudkadence, 6000 skud i min. (100 skud pr. sek); mundingshastighed 1030 m/sek. Konklusionen for A/A våben er, at vi har de bedst mulige som kan anvendes af danske F-16.

Luft-til-jord præcisionsvåben

Air-to-Ground (A/G) præcisionsvåben benævnes under et som PGM, Precision Guided Munitions. Disse PGM våben udgjorde 35 pct. af A/G våbnene under konflikten, men er krediteret for 75 pct. af de ødelagte mål. I starten af operationerne brugtes næsten udelukkende PGM våben. Flyvevåbnet råder over 3 typer A/G præcisionsvåben til vores F-16 fly:

- GBU-12: Laser-styret 250 kg

bombe som anvender et såkaldt Paveway II styresystem. Styringen af bomben virker på den måde, at målet belyses med en meget tynd laserstråle. Laserreflekserne fra målet kan ses af bomben, som derefter styrer direkte mod laserpletten på målet og træffer med nogle meters nøjagtighed. Målet skal belyses enten med en laser, der betjenes af en observatør på jorden, eller fra et fly, hvor laseren er anbragt i en pod (beholder) under flyet. Flylaseren styres og låses fast på målet af piloten. Flyvevåbnets piloter var trænet i anvendelse af jordbåren laser og havde kastet GBU-12 bomber på OKS-BØL skydeområde. GBU-12 var med og klar i Grazzanise. Det var imidlertid kun muligt, at anvende flylaser i Kosovo. Flyvevåbnet skulle derfor have haft andre fly til at belyse mål for os, hvilket kræver proceduretræning sammen. Flyvevåbnet havde bestilt et antal LANTIRN laserpods, men disse er ikke leveret endnu.

- GBU-24: 1000 kg laser-styret bombe med det mere avancerede og længere rækkende Paveway III styresystem. Denne bombe måtte ikke anvendes i Kosovo af hensyn til Collateral Damage.
- AGM-65G MAVERICK: Dette præcisionsmissil er specielt beregnet til kampvogns-, skibsmål o.l. Missilet har et infrarødt kamera i næsen, og piloten kan på en monitor se hvad missilet ser. Han kan styre kameraet og låse det på fx en kampvogn. Når piloten har affyret missilet, søger det selv mod målet, som træffes med stor nøjagtighed. Flyvevåbnet kunne have anvendt AGM-65, hvis opgaven var blevet pålagt.

Flyvevåbnet havde i disse 3 våbentyper de bedste og eneste PGM'er, der var til rådighed og kunne anvendes af F-16 flyet.

Dansk F-16, halennummer E-611, fotograferet på Flyvestation Grazzanise sidste år (1999). På bagbords vingetipstation sidder et AMRAAM missil og ved siden af dette, på yderste vingestation, sidder et AIM-9L Sidewinder luft-til-luft missil. En typisk bevæbning for CAP-flyvning.



GPS-styrede våben

Især i starten af konflikten betød det dårlige vejr, at de nævnte PGM våbentyper vanskeligt kunne anvendes. Det var nødvendigt at bruge GPS-styrede våben (Global Positioning System) (Globalt positionsbestemmelssystem baseret på satelliter). Fordelen ved disse våben er, at de får indkodet målets koordinater. GPS bomberne generes ikke af skyer og mørke, men styres til målet ved satellitnavigation. GPS bomberne er ikke præcisionsvåben i samme grad som GBU-12 og AGM-65, men anvendes mod større mål, bygninger, bunkere o.l. 50% af GPS-bomberne rammer inden for 15-20 meter. En stor del af kritikken er gået på, at de europæiske NATO lande og Canada ikke havde anskaffet GPS-styrede bomber eller missiler. Der var under konflikten især tale om 2 bombetyper benævnt JSOW og JDAM. Disse 2 bombetyper eksisterer imidlertid kun på prototypestadiet og i preproduction-lot og de er ikke certificeret til F-16 endnu. USA kastede 656 JDAM fra B-2 bombefly under konflikten, men JDAM måtte stadig betragtes som værende på forsøgsstadiet. USA anvendte også andre typer GPS-styrede våben, som ikke vil kunne anvendes på F-16.

Ustyrede jernbomber

Jernbomber, fx 500 lbs MK82, har mange nationer i store mængder. Det er en misforståelse at tro, at disse bomber er uanvendelige. Flere lande anvendte en hel del MK82 bomber, bl.a. flyvevåbnet. Bomberne kræver, at flyene går tættere på målet og god sigtbarhed; men så er de også anvendelige mod større mål som fabrikker, broer o.l. Træfningen er næsten lige så god som med GPS-styrede bomber, idet der jo kastes 4 el. 6 bomber i en serie. Det giver større effekt, men Stand-Off (positionen hvor bomben(erne) kastes) afstanden er mindre end for GPS bomberne og sigtbarheden skal være i orden.

Hjelmsigte og natsensorer

Helmet Mounted Sight (HMS) (Sigtmiddel monteret på hjelmen) og Night Vision Goggles (NVG) (Nattesynsbriller) efterlystes også af gene-



Et skønsomt udvalg af de våben, som et F-16 fly's software skal kontrollere. Set ude fra vingetipperne og ind mod flystrukturens midte ses to Advanced Medium Range Air-to-Air Missiles (avanceret mellemdistance luft-til-luft missil med mellemrækkevidde) type AIM-120B. På næste station sidder to Sidewinder luft-til-luft missiler. (Sidewinder er navnet på en lille slange, der ruller sig som en spiral, når den bevæger sig i sand. Slangen har en infrarød sensor i panden, som den bruger ved jagt om natten). Sidewinder missilet flyver også i en spiral og har en infrarød søger i næsen. (Air Intercept Missile) AIM-9 (luft-til-luft angrebsmissil). På station tre sidder to Homing Anti-Radiation Missiles (Missiler der styrer efter radarsignaler) HARM AGM-8 (Air to Ground Missile) (Luft-til-jord Missil). Den pod der sidder på flyets midterste station er i stand til at forstyrre fjendens elektroniske signaler. På indsigningens højre side ses en AN/ASQ-213 Targeting System Pod (målsøger for) HARM missiler.

(Billede Lockheed-Martin)

ral Short og andre, men det er urealistisk. Disse systemer findes endnu ikke klar og certificeret til F-16, end ikke USA har dem.

Ubemandede luftfartøjer (UAV)

Under Kosovo konflikten har mange peget på nødvendigheden af UAV. Der er tale om små ubemandede fly, som anvendes til rekognoscering og målopklaring. UAV, som styres fra en jordstation, kan flyve rundt over kamppladsen i mange timer og sende videobilleder hjem. Danmark har købt UAV'er, og de vil være klar til indsættelse om nogle år. Også her er Danmark i front, men det er en anden historie.

Konklusion

Det har været frustrerende at blive kaldt ud på B-holdet, og det er uac-

ceptabelt for flyvevåbnets dygtige piloter og teknikere samt for FMK. Flyvevåbnets F-16 er fuldt på højde med US F-16 og F-18.

Vi har alle de bedste A/A missiler og alle de bedste A/G præcisionsvåben, som er indenfor vores rækkevidde. GPS-styrede bomber, Helmet Mounted Sight og natsensorer håber Flyvevåbnet at kunne anskaffe; men disse produkter er ikke certificeret og produktionsklar. Vi kunne ikke have haft dette materiel og udstyr. LAN-TIRN laserpod tilgår flyvevåbnet til næste år.

Flyvevåbnet behøver ikke at have røde ører, vi er på A-holdet. Vi har netop modtaget Forsvarschefens „Vision 2010“. Denne siger: „Forsvaret vil være førende i rettidig indsættelse af veludrustede, veluddannede og velmotiverede militære styrker“. Det var flyvevåbnet allerede i 1990'erne. □

Eskadrille 722

Kampen mod orkanen i Vesterhavet

Interview seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Der er næsten tradition for, at den første efterårsstorm samtidig bliver den årlige manddomsprøve for de helikopterbesætninger fra eskadrille 722, der har SAR-vagten på flyvestationerne Skrydstrup eller Aalborg. I år var det coasteren „Faros“ forlis 40 sømil vest af Hvide Sande, der blev en ekstraordinær hård prøve. „Faros“ var lastet med træ på dækket, hvilket var med til at forøge farerne ved redningsarbejdet, da lasten blev skyllet over bord.

30. oktober 2000. Det trak op til storm fra sydøst, drejende mod sydvest. Meteorologisk Institut havde advaret. Stormflodsberedskabet langs den jyske vestkyst var på plads. Beredskabsstyrelsens styrker, Falck og politiet havde alle strammet musklerne. Man ville ikke have en gentagelse af problemerne fra orkanen den 3. december sidste år.

På Flyvestation Skrydstrup havde kaptajn J.H. Jensen (GAJ) og hans besætning SAR-vagten. Denne 30. oktober var de flyvende i Sikorsky S-61 Sea King med halenummeret U-277. På Flyvestation Aalborg stod U-280 i hangaren, medens besætningen med kaptajn J.M. Heinsen (HIN) som chef og kaptajn Tommy Hessel-



Besætningen på U-277, tv er det flyverspecialist redder og maskinist Bent Udbjerg, seniorsergent, hoistmand og 1. maskinist, Kurt Hansen, flyverspecialist og systemoperatør Tina Braae, major og læge Steffen Lyduch, kaptajn og fartøjschef J.H. Jensen (GAJ) og premierløjtnant og 2. pilot J. Eilersen (JØL). Billedet er taget den 31. oktober om morgenen på Flyvestation Skrydstrup. (Billedet, flyverkonstabel Mikkel Hagestrøm, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup)

bjerg (SEL) som andenpilot var vidne til, at vinden kulede op. Det skulle blive en nat, ingen af de to besætninger nogensinde glemmer.

Vi har slagside

Orlogskaptajn Bryrup ved Søværnets Operative Kommando (SOK) i Århus fortalte dagen efter den dramatiske nat til FLYNYT, at man fik den første melding fra Faros klokken 17:30, hvor kaptajnen meddelte, at skibet havde fået vand i maskinrummet og motoren var gået i stå. Han anmodede da om assistance til at få skibet slæbt i havn. En lille time senere, klokken 18:25, kom nødmeldingen, skibet havde fået slagside og var ved at synke. Allerede da, var redningsskibet Vestkysten sendt af sted fra Thyborøn for at yde slæbeassistance. Vindhastigheden var da nået op på

mellem 20 og 25 m/sek. ude over havet, og bølgehøjden var omkring 15 m.

Nødmeldingen fik SOK til at bede RCC (Redningscenter Karup) om at scramble (alarmere) redningshelikopteren på Flyvestation Skrydstrup, hvilket skete klokken 18:29. Klokken 18:45 var GAJ og hans besætning på vej mod havaristen, som de var fremme hos klokken 19:50.

Afbrudt aftensmad

GAJ fortæller om forløbet, at besætningen sad og spiste aftensmad, da RCC bad dem om at flyve havaristen til undsætning. „Vi tankede ekstra meget brændstof på, så vi havde 4 timer og 20 minutters flyvetid. Vi havde på fornemmelsen, at det kunne blive en lang tur“, fortæller GAJ og fortsætter: „Vi var af vejrtjenesten

blevet varskoet om, at der stod en „Squall line“ ned langs med vestkysten. (En squall line er en tæt række af cumulonimbuskyer med kraftige vinde under, kraftig nedbør og tørdenaktivitet, forf. bem.) Egentlig overvejede jeg at lande på Fanø, medens den passerede, men vejrradaren fandt et hul til os, så vi kunne komme igennem⁷. U-277 fortsatte med en gennemsnitsfart på omkring 110 knob (ca. 200 km/t.) ud mod havaristen. Over kanal 16, skibenes nødfrekvens, kunne han høre to skibe i nærheden af havaristen tale sammen. Kort tid efter kunne han høre, at kaptajnen på havaristen var med på frekvensen. „Alle talte godt engelsk, så vi skulle ikke slås med kommunikationsvanskeligheder. Det var rart“.

Da GAJ kom ind over havaristen kunne han i helikopterens lyskegle se, at skibet havde en slagside på 30 til 35 grader. Det træk, der lå og flød i vandet, var ikke kun forskallingsbrædder, men svært tømmer, hvad der gjorde ethvert redningsforsøg farligt. Tømmeret lå i skibets læside. Skibet lå på tværs i søen og rullede utroligt meget. Syv mand sad ude på rælingen. Seks i deres overlevelsedragter, medens den syvende, kaptajnen, var i cowboybukser og T-shirt. Dem kunne man ikke bære flyve ind og hoiste (hejse) op i helikopteren på grund af en meget høj mast i skibets agterstavn. „Vi kunne risikere, at helikopterens hale ville blive ramt af masten, hvis vi gik ind over, så det var udelukket. Det blev så heller ikke bedre af, at skibet gyngede voldsomt op og ned“ siger GAJ.

Skibets kaptajn fortalte over radioen, at den ene redningsflåde var røget over bord, og den anden havde klemt sig fast. „Skulle vi redde dem, skulle de i en redningsflåde og væk fra skibet. Det kunne ikke lade sig gøre, på grund af den manglende flåde. Samtidig var vi bange for, at skibet skulle rulle rundt, og at vi så pludseligt havde syv mand i vandet mellem tømmeret. Den der ville være værst stillet, var skibets kaptajn. Han havde ingen overlevelsedragt på. Hvis han røg i vandet, var han den første, vi skulle have op. Han ville højst klare mellem fem og 10 minutter i det ca. 14 grader varme vand“.

Drop dinghy'en

Besætningen på U-277 besluttede at sætte en line ned til skibet. De fik linen ned til skibet og en Drop Dinghy (gummiredningsflåde), uden overdækning, blev firet ned. Det var meningen, at besætningen skulle hoppe ned i dinghy'en, gøre sig fri af skibets agterstavn og hoistes op fra dinghy'en. På dette tidspunkt fik GAJ besked om, at redningsskibet Vestkysten først kunne være fremme på positionen klokken 20 minutter over to. GAJ vurderede da, at den opgave kunne de ikke klare alene, hvorfor de bad om assistance fra helikopteren på Flyvestation Aalborg, som blev kaldt ud klokken 20:15.

Efter at have bedt om assistance, på grund af tidsfaktoren, kunne GAJ konstatere, at der var kommet én mand over i dinghy'en. „Det kræver et overordentligt stort mod af en mand at hoppe ud i en dinghy, der hopper og danser på 15 m høje bølger“, forklarede GAJ. Ingen af de øvrige besætningsmedlemmer søgte at følge efter.

GAJ måtte nu se i øjnene, at han ikke kan blive på stedet længere end et kvarter endnu. Han skulle have mindst 1000 pund brændstof tilbage i tanken, når han starter turen tilbage mod Esbjerg Lufthavn. Med 1100 pund brændstof tilbage, blev redningsmanden sendt ned med et dobbeltsling i et forsøg på at redde manden i dinghy'en. Det mislykkes imidlertid. Det tog man roligt i helikopteren. Manden lå på ryggen i dinghy'en og havde det godt i sin redningsdragt. Til gengæld havde man nået „BINGO FUEL“, det vil sige, at nu skal de flyve hjem, hvis de altså vil nå tilbage med en vis sikkerhedsmargen, og den skal man have. For ikke at tage modet fra besætningen på havaristen bad GAJ systemoperatøren, flyverspecialist Tina Braae, om ikke at sige til kaptajnen på skibet, hvor længe det ville vare, inden SEL ankommer, men blot, at en anden helikopter er på vej, og at de må forlade stedet nu på grund af brændstofmangel.

Det kræver ikke megen fantasi at forestille sig de følelser, der må gå igennem besætningsens hoveder, når de ser deres formodede redningsplanke forsvinde i mørket.

Efter landingen på Esbjerg blev U-277 tanket igen til 4:20 timers flyv-

ning. Det blev der brug for. Klokken ca. 23:45 starter U-277 igen fra Esbjerg med kurs mod havaristen, i mellemtiden er den frygtede Squall line længst forsvundet ind over Jylland.

Fra Aalborg i modvind

Det tog ikke kaptajn J.M. Heinsen (HIN) og hans besætning lang tid at få helikopteren ud af hangaren og gjort klar til start. De var i luften klokken 20:35.

SEL fortæller om turen ned til Faros position: „Vi havde vinden lige ind i næsen, og ind imellem var Ground Speed (hastighed i forhold til jordoverfladen) nede på 50 og 60 knob (93 og 111 km/t.). Vi kunne ganske enkelt ikke flyve hurtigere, da vi var bange for, at helikopteren så ville blive beskadiget“. Ifølge RCC, var U-280 fremme ved havaristen klokken 22:13.

På alvoren i SEL's stemme kunne man forstå, at det syn, der mødte besætningen var alarmerende. „Undervejs ind mod havaristen fik vi en briefing af GAJ. Han fortalte, at de havde givet skibet en drop dinghy, og at der sad en mand i den. Vejret var rædselsfuldt, og ind imellem mistede vi skibet af syne på grund af regnbygerne. Efter en tid kunne vi få linen med sling'en ned til manden i dinghy'en. Han „bed på“, og vi fik ham op i helikopteren. Der kunne ikke blive tale om at sende redningsmanden ned efter ham, det var ganske enkelt for farligt“.

På rælingen sad der fem mand i overlevelsedragter og én uden, det var kaptajnen på Faros. I en times tid talte SEL over radioen med kaptajnen og lagde planer for eventuelle redningsforsøg. En af planerne var, at besætningsmedlemmerne skulle springe i vandet én efter én, for at blive samlet op. Problemet var blot, at besætningen ikke turde springe. Noget man må have forståelse for, når bølgerne er 15 m høje, og vandet er fyldt med flydende brædder, der kan komme til at virke som „torpedoer“, når de drives frem af vind og bølger. Tiden gik, og U-280's brændstofbeholdning begyndte at nærme sig et faretruende lavpunkt for at kunne nå Esbjerg Lufthavn, derfor bad HIN om, at U-277 måtte komme ud fra Esbjerg for at afløse.

Tryllede en flåde frem

GAJ havde meddelt HIN, at skibet havde mistet sin redningsflåde, og at besætningen, på grund af skibets hældning, ikke kunne sætte redningsbåden i vandet. „Pludselig”, fortæller SEL, „havde de tryllet en redningsflåde frem. Vi så dem smide noget hvidt i vandet, og flåden foldede sig ud. De seks sprang ned i redningsflåden, og nu var der kun at håbe på, at den ville drive væk fra skibet, så vi kunne komme ind og samle dem op. Skibet lå imidlertid på tværs i søen og gav læ, så flåden ikke kunne drive væk. Tværtimod bankede den af og til mod skibssiden. Vi bad så tankskibet Vivaldi, med en, lød det på accenten, norsk kaptajn, om at gå ind og kaste en line over til flåden for at trække den væk fra skibet. Magen til sømandsskab har jeg sjældent set. Han sejlede helt ind på en afstand af 50 meter for at få en line over. Det lykkedes ikke”.

„Vi fik øje på redningsskibet Vestkystens lanterne ikke ret langt borte. Herefter bad vi Vivaldi om at sejle væk, fordi Vestkysten har meget bedre redningsmateriel om bord, som for eksempel luftkanoner, hvormed de kan skyde liner ud over store afstande”. I mellemtiden er brændstoffmålere kommet betænkelig langt ned, så langt ned, at U-280 ikke kan nå til Esbjerg. I stedet beslutter HIN direkte ind til kysten for at finde et egnet sted at lande.

GAJ havde over radioen meddelt, at han lå otte mil ude på vej mod havaristen. Det får HIN til at forlade stedet og flyve mod land, hvor han landede ved gasbehandlingsanlægget i Nybro. „Vi fandt en parkeringsplads og sneg os langsomt ind for at lande” fortalte SEL.

Stoppet af politiet

Hvad besætningen på U-280 ikke kunne vide var, at den tankbil de havde bedt om at komme ud for at tanke dem, ikke måtte køre på landevej. Det betød, at den skulle have politiskorte fra Esbjerg. Af sted mod Nybro det gik, med tankbilen forrest. Ved et lysreguleret kryds i Varde, kørte tankbilen over for rødt. En politibil på patrulje så forseelsen og efter satte, som det hedder, tankbilen og stoppede den. I stedet for en bøde til



Besætningen på U-280, der startede fra Flyvestation Aalborg er, fra v kaptajn og fartøjschef J.M. Jensen (HIN), kaptajn og læge Mogens Kornum, flyverspecialist og systemoperatør Birgitte Berthelsen, kaptajn og 2. pilot Tommy Hesselbjerg. Stående øverst på trappen flyverspecialist, redder og maskinist Søren Hansen og foran ham oversergent, hoistmand og 1. maskinist Frank Olsson. (Foto, flyverspecialist P. Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

chaufføren, kørte patruljevognen nu forrest for at gelejde tankbilen til Nybro så hurtigt som muligt. 20 minutter efter at U-280 var landet, var den også gentanket. SEL fortalte, at de igen blev beordret ud til havaristen, med besked om fra RCC, at der nu lå otte mand i vandet.

Seks mand i dinghy'en

Da GAJ nåede tilbage til havaristen, lå der seks mand i flåden. SEL havde over radioen fortalt, at Vestkysten ville være fremme klokken 00:15. „Vi var utroligt glade for at se Vestkysten dukke op. Det er et fantastisk skib med en professionel besætning og alt det nødvendige redningsgrej, der skal til i en sådan situation”.

U-277 lyser ned på flåden. Et kvarter senere falder tre eller fire mand i vandet, og det ser ud som om de søger at trække dinghy'en væk fra skibet. Det lykkes dem at komme ca. 40 m væk. „Det betød, at vi kunne søge at hoiste dem op uden at være bange for at blive ramt af masten. Vores redder får nu øje på kaptajnen, som ligger i vandet ved siden af flåden. Da han ingen dragt har på, skal han reddes med det samme. Vi går på plads, og redderen sænkes ned. Vi får

Vestkysten til at gå tæt på, så vi har et referencepunkt. Vi kan jo intet se ude foran. Hoistmanden og 1. maskinist, seniorsergent K. Hansen, gav redder og maskinist, flyverspecialist Bent Udbjerg, „lidt snor” så han med sine svømmefødder kan svømme hen til kaptajnen og give han sling'en på. Kaptajnen har imidlertid svært ved at slippe dinghy'en. Endelig slipper han, og fem minutter efter operationen er påbegyndt, havde vi kaptajnen oppe på gulvet”. GAJ lød ganske tilfreds med den indsats. Lægen, major Steffen Lydich, undersøgte kaptajnen og kunne konstatere, at hans legemstemperatur var nede på 32 grader. Han skønnede dog, at det ville være muligt at varme ham en tre-fire grader op i helikopteren, så U-277 blev på positionen. På dette tidspunkt bad GAJ om, at SEL og U-280 måtte vende tilbage til positionen. Han giver Vestkysten besked om, at det ikke er ufarligt at hoiste folk op fra flåden, og at han ikke kan hente de fem der er tilbage.

Katastrofe under opsejling

Vestkystens kaptajn vurderer, at man kan forsøge med „boardingbåden”, en lille redningsbåd som Vestkysten

kan sætte i vandet fra en slidske i agterstavnen. Båden kommer i vandet, og det hele ser fornuftigt ud, fortalte GAJ. Den sejler over til dinghy'en og i løbet af to minutter er de fem mand kommet over i boardingbåden. Vestkysten forsøger at tage de reddede om bord gennem en luge i læsiden, men det går ikke. Så anmoder Vestkysten GAJ om at hoiste dem op fra båden. „Det ville ganske enkelt være for farligt for redningsmanden. Båden hoppede meget i bølgerne og en buet jernbøjle tværs over båden, udgjorde en ekstra fare for voldsomme kvæstelser. Vi forsøgte i stedet at sende en sling med ekstra meget bly i ned for at hoiste dem op. De fik fat i slinget flere gange, men kunne ikke holde fast på det. Vi forsøgte mellem en halv time og tre kvarter, men det ville ikke lykkes. Det Vestkysten håbede på var, at vi kunne få bare to mand op. Det ville lette båden så meget, at de kunne hale den om bord”. Det endte med, at Vestkysten forsøgte at tage boardingbåden om bord. Da den rigtige bølge kom, forsøgte bådføreren at sejle op ad slisken. Det lykkedes ikke. Da den næste bølge kom, blev forsøget gentaget, med det resultat, at båden kæntrade, og alle otte faldt i vandet. Det lykkedes besætningen på U-277 at hoiste én mand op fra vandet. Samtidig forværredes vejr-situationen med voldsomme regnbyger og kraftige vindstød. GAJ valgte derefter at gå ud til to af de forulykkede, som holdt sig sammen. Der blev sendt sling ned til de to, men de kunne ikke få slinget på. Vestkysten havde i mellemtiden reddet tre mand op af vandet, og der var nu kun fire tilbage. For GAJ var det, på grund af „Bingo Fuel“, ved at være tid at komme tilbage til land. Han gav SEL, der lå fem mil fra stedet, en GPS-position (Global Positioning System (Global Positionsbestemmelsessystem baseret på Satellitter) på de to der ligger i vandet og returnerer til Esbjerg.

Tre mand i vandet

Vestkysten nåede efterfølgende at bjerge én mand. Da U-280 nåede frem, lå der tre mand i vandet. SEL fortalte, at det man frygtede mest var, at miste referencerne på grund af regnbygerne, hvilket skete flere gan-

ge. På vej ind mod vestkysten opdager de den ene af de tre i vandet, som Vestkysten kort efter får samlet op. Efter en regnbyge ser de et blink omkring en sømil fra skibet. I første omgang tror besætningen, at der er tale om et fly. Over radioen får de at vide, at der er klare blink på redningsdragterne, og de ser, at der ligger to mand i vandet og klynger sig til hinanden. Redningsskibet er 10 minutters sejl-tid væk, så man sender en sele ned for at hoiste de to mand op i helikopteren. Det lykkes den ene at få fat i selen, men han bliver så revet væk af en bølge. Redderen, flyveroverkonstabel Søren Hansen tilbyder at gå ned for at få manden ordentlig i selen. Det lykkes, og man begynder at hoiste de to op i helikopteren, På grund af den kraftige vind og en stor bølge, blev de trukket skråt ud af vandet. Det betød, at de efter at være kommet fri af bølgen svinger op i højde med helikopteren. Hoistmanden, oversergent Frank Olsson råber, at han er nødt til at sænke dem for at stoppe de voldsomme svingninger. Det når han ikke før de svinger tilbage i den næste store bølge, hvor Søren Hansen blev ramt i ryggen af en ca. 15 m høj bølge. Redningsmanden fra Vestkysten, bliver slået ud af selen og havner i vandet igen. Ved det sidste redningsforsøg, konstaterer Søren Hansen, at redningsmanden er blevet passiv. Han blev, sammen med den anden, bjærget af Vestkysten. Da han kom om bord, måtte man, efter lang tids genoplivningsforsøg konstatere, at han var død. Vestkysten spørger U-280, om de ikke kan hoiste ham op fra dækket. Søen er fortsat lige voldsom og HIN må sige til Vestkysten, at det kan man ikke, fordi risikoen for hoist fra skibet vil være for stor. SEL slutter med at sige: „Vi havde været i luften i syv timer og alle var færdige. Da alle på dette tidspunkt var reddet, valgte vi at flyve hjem”. Klokkeren var da 04:33.

Debriefing

„Da vi landede på Flyvestation Aalborg, havde vi mindst én times alvorlig debriefing, hvorefter vi gik i seng for at sove. Søren Hansen og jeg sov nøjagtig én time. Så sagde det pling, og vi var lysvågne igen. Vi satte os i køkkenet og talte nattens begivenhe-

der igennem”. SEL's stemme lyder dybt alvorligt da han slutter samtalen med at sige: „Jeg håber ikke, at vi får flere af den slags ture lige med det samme. Det vil slide alt for hårdt på os alle sammen”.

Foruden de allerede nævnte var flyverspecialist og systemoperatør Birgitte Bertelsen og lægen Mogens Kornum med på den barske flyvetur.

Onde forhold

GAJ lægger ikke skjul på, at det var en ond nat over Vesterhavet. „Sjældent har jeg oplevet helikopteren få så mange tæsk af et rigtigt grimt vejr. Bølgerne var uhyggeligt høje, og på et tidspunkt gør helikopteren, på grund af de ekstreme forhold, en bevægelse som er usædvanlig, og som den ikke burde. Højden skulle egentlig være 50-60 fod (18-20 m), men i stedet viser radarhøjdemåleren pludselig 10 fod (3 m) over vandoverfladen. Maskinisten råbte hende fra den åbne dør: „Pas på højden!” og GAJ redder situationen ved en refleks-handling som bringer helikopteren op i sikker højde.

„Jeg er glad for”, slutter GAJ samtalen, „at vi har så godt grej som vi har, og at udstyret i helikopteren er det bedste man kan få. Uden at blive politisk, er det mit håb, at dem der skal købe den nye redningshelikopter, uanset hvilket mærke det bliver, vil være lige så fremsynede, som dem der i 1965 købte den helikopter vi har nu”.

Efterskrift

Faros sank alligevel ikke. Den drev omkring i Vesterhavet i nogen tid, hvorefter den blev slæbt i havn af redningsskibet Vestkysten. Vi talte med GAJ om dette. Hans udsagn var, at ingen med nogen rimelighed kunne forvente, at skibet ville holde sig flydende i det hårde vejr. □

Flyvertaktisk Kommando

Danskere skaber tillid i Bosnien Hercegovina

Af chefen for Inspektions- og Våbenkontrolsektionen i Flyvertaktisk kommando, oberstløjtnant J. Due
Billeder: Lederen af Fototjenesten, Flyvertaktisk Kommando, seniorsergent Jerry Andersen

Torsdag den 12. oktober 2000 blev lidt af en mærkedag i udviklingen af Aerial Observation (Fotoovervågning fra luften) over Bosnien Hercegovina, se FLYNYT 4/2000. Præcis klokken 1200 tog et tjekkisk An-30 Open Skies fly af fra Sarajevo lufthavn for sammen med 2 Mi-8 helikoptere at udføre den 5. Aerial Observation over Bosnien Hercegovina (BiH). Som tidligere omtalt i FLYNYT er Aerial Observation en tillidskabende foranstaltning, hvor observatører fra Den Bosniske Føderation (FBiH), og Den Serbiske Republik (RS), overflyver et udvalgt område med helikoptere og fotograferer med håndholdte videokameraer. Denne gang var dækningen suppleret med fotodækning af samme områder fra et tjekkisk specialbygget Open Skies fly.

Planlægning

Inden flyvningen var der gået 4 dages intens planlægning. Intet er nemt i et land, hvor lufrummet styres af SFOR (Stabiliseringsstyrken), og hvor statsopbygningen stadig følger Dayton aftalen med to stater og en fælles national overbygning, hvor OSCE (Organisationen for sikkerhed og samarbejde) skal forsøge at få alle til at arbejde sammen. OSCE havde også denne gang allieret sig med danske eksperter, og - „The Dream team from Denmark“ bestående af major J.R. Hammer (REN), Flyvertaktisk Kommando (FTK), premierløjtnant B. Nielsen (NAB), Eskadrille 500 og seniorsergent Jerry H. An-

dersen, FTK samt oberstløjtnant og militærrådgiver ved OSCE Wien, J. Mortensen, måtte hurtigt på banen. Allerede om mandagen, hvor missionsplanlægningen fandt sted, måtte REN præcisere, at alle skulle planlægge for 2 områder, således at man havde alternativer, hvis vejret skulle drille.

Det er ikke nemt at styre et forum, hvor der er repræsenteret 12 forskellige nationer, 2 internationale organisationer, 2 statsdannelser samt en national overbygning. Men det lykkedes, og mandag aften kunne SFOR få de planlagte ruter med til godkendelse.

Vejrudsigt fra Danmark

Tirsdag gik med finpudsning, og så ventede vi bare på en vejrudsigt fra Sarajevo Tårn, så man kunne beslutte, hvor og hvornår, der skulle flyves. Men vejrudsigten havde intet med en

flyvevejrudsigt at gøre, og den tjekkiske besætning meddelte, at den ikke kunne planlægge på det grundlag. Hektisk aktivitet fra OSCE gav ikke en mere detaljeret vejrudsigt, så gode råd var dyre. Man blev enige om at planlægge for flyvning onsdag. REN greb mobiltelefonen og kontaktede DMI Karup. Han forklarede problemet og bad om, at få faxet taktisk vejrmeddeling til hotellet næste morgen 0800. Og som sædvanlig blev varen leveret. Præcis klokken 0800 tikkede faxen ind med alle de nødvendige oplysninger, og planlægningen kunne afsluttes. Observatørerne tog af sted til de udpegede fly, og i Sarajevo lufthavn blev der holdt en pressekonference omkring det nye tiltag. Og så skulle der flyves. Men træerne vokser ikke ind i himlen. Trods tilsyneladende pænt vejr var vinden for kraftig i Sarajevo til, at An-30 kunne lette. Sarajevo lufthavn har den særhed, at man kun kan starte mod vest, og



Skolebørnene i Doboj havde en herlig dag. Det var en oplevelse for dem at komme tæt på en Mi-8 helikopter, og ikke mindst se den starte. Frikvarteret måtte forlænges, om det var af hensyn til lærerne eller eleverne, vides ikke.

desværre var medvindskomponenten for høj for An-30.

Det betød, at alt blev udsat til torsdag. REN kontaktede igen DMI Karup, og igen blev varen leveret præcis. Og torsdag klokken 1200 blev missionen gennemført. Ombord på An-30 var der et BiH TV hold, så presseinteressen var stor.

Udvidelse af overvågningen

Denne 5. mission var også baseret på den foreløbige protokol mellem parterne fra 1999, og et Memorandum Of Understanding (MOU) fra i år mellem OSCE og SFOR, der omhandler luftrumets anvendelse. OSCE forventer, at denne protokol færdiggøres og underskrives inden udgangen af i år, samtidig med, at MOU'en tilrettes. Protokollen omtaler kun Aerial Observation, og tors-

dagens mission rækker længere end blot BiH.

Kombinationen af fly og helikoptere giver en mulighed for at sammenligne videooptagelserne med fotooptagelser. Og på længere sigt håber OSCE, at Aerial Observation udvikler sig til et mere regionalt overvågningsregime, hvor midlerne er både helikoptere, hvor disse er bedst egnede, og fly, hvor disse er bedst. Missionen var derfor også en afprøvning af egnetheden af de dedikerede Open Skies fly, som en række nationer ejer. Disse nationer, bl.a. Ungarn, Rumænien og Frankrig havde derfor også sendt observatører, og Tjekkiet havde denne gang leveret flyet og ekspertisen.

Endelig protokol

Nu skal optagelserne analyseres, og

den endelige protokol gøres færdig. På debriefingen umiddelbart efter missionen stod det klart, at alle parter var villige til at arbejde for, at det kunne lykkes i år.

Som chef for FTK Inspektions- og Våbenkontrolsektion er det meget tilfredsstillende at se den udvikling, der er sket i BiH siden jeg var her med SFOR i 1998/99. Det er også meget tilfredsstillende at se, at Danmark med små midler virkelig har medvirket til en højnelse af tilliden mellem parterne. Aerial Observation er udviklet af Danmark, og Danmark har finansieret køb af videokameraer og GPS samt uddannelsen af parterne. „The Danish Dreamteam“ er særdeles velanskrevet i BiH og i OSCE for deres ekspertise, men ikke mindst deres måde at omgås alle parter på. Det er sådan, der skabes tillid. □

Flyvertaktisk kommando

De styrer forandringerne for stampersonellet

Tekst og billeder seniorsergent N.M. Schaiffel-Nielsen

De sidste 10 år har Stampersonel- og Værnepligtssektionen i Flyvertaktisk Kommando haft til opgave at styre de forandringer forsvarsforlig og omstruktureringer har medført for stampersonellet i flyvevåbnet. En opgave, der stiller store krav til opfindsomhed og fleksibilitet. Og en opgave, der griber voldsomt ind i personellets liv og giver knubs til både dem og sagsbehandlerne.

Flyvertaktisk Kommando 6. september. Endnu engang har et forsvarsforlig udløst nedlæggelse af enheder og omstruktureringer i flyvevåbnet. Lederen af Flyvertaktisk Kommandos Stampersonel- og Værnepligtssektion, forkortet FTK-DPS, major A.T. Christensen fortæller, at siden oprettelsen af sektionen i FTK den 1. januar 1991, har man været igennem mere end en snes af disse „højdepunkter“. Hans ansigtsudtryk udtrykte ikke, hvad ordet almindeligvis dækker over.

Det vi lærte mest af, var den omstrukturering, vi kalder „Murstenen“, nemlig da Flyvestation Karup skiftede status fra operativ til deployeringsflyvestation i 1993. Da fik vi nyttige erfaringer, som vi stadig bygger på. Hver gang der siden har været omstruktureringer, har DPS overtaget opslaget af ledige stillinger, og forde-



Chefsergent Jørgen Stæhr ved sin uundværlige PC'er. Han synes selv, han har et godt job med kontakt til mange mennesker.

lingen af samme, for stampersonel.

A.T. Christensen lægger ikke skjul på, at det er et vanskeligt puslespil at få til at gå op, når udgangspunktet er, at ingen skal afskediges. „Vi tager det som en udfordring at løse de opgaver. Og vi gør det vel vidende, at der bag hver eneste ansat er en familie, som skal dele det, der naturligt bliver opfattet som en usikker fremtid“.

Jeg har udpeget én mand i sektionen til at være „omdrejningspunktet“ i tilpasningssagerne. Det er chefsergent Jørgen Stæhr, som er blevet en megen erfaren mand på området, slutter A.T. Christensen med et skævt smil.

Balance i tingene

Chefsergent Jørgen Stæhr er en travl mand, han taler meget i telefon. Ikke fordi han har et særligt behov for denne disciplin, men fordi, der for tiden rundt om i flyvevåbnet er utrolig mange ansatte, der gerne vil vide, hvor de i fremtiden skal gøre tjeneste. Da det er Stæhr, der har fået opgaven med at fordele og indplacere det personel, der på grund af nedlægninger og omstruktureringer bliver overflødige på den plads, der indtil forsvarsforliget, for den enkelte, var „verdens vigtigste“, så er der mange, der ringer til Stæhr.

„Hvad er det for en post du har?“, ville vi vide.

„Det er et rigtig godt og spændende arbejde, som jeg er glad for“, lyder det kontante svar. „Opgaven er ikke blevet mindre af, at vi arbejder ud fra, at der ikke påregnes afskedigelse af stampersonel i forbindelse med det løbende forsvarsforlig“.

Stæhr forklarer, at der kan opstå misforhold mellem at have mange af én faggruppe i overskud, og underskud i en helt anden faggruppe, hvor deres basisuddannelse ikke slår til. „Så er det, der skal tænkes kreativt“, siger han. At tænke kreativt, kan for eksempel være at tilbyde ikke-faglærte en faguddannelse som flymekaniker. Det betyder, at man skal en tur på teknisk skole i Viborg, hvor man finder ud af, hvor lang en grunduddannelse den enkelte skal have. Det vil være forskelligt alt efter baggrund. Man er i sektionen enige om, at der er plads til flere i denne om-



Lederen af Flyvertaktisk Kommando's Stampersonel- og Værnepligtssektion, major A.T. Christensen.

skolingsordning, indtil nu er der ni, som har ytret ønske om omskoling.

Øretævernes holdeplads

Stæhr er som sagt glad for sit job. Der kan dog være dage, hvor personel, der føler sig urimeligt hårdt ramt, kan gøre dagen knap så behagelig. Uanset elastik i tankegangen, meget kreative beslutninger med mere, kan man komme til den væg, reglerne, som ikke længere lader sig bøje. Så er det, at temperamentet kan komme i kog hos den enkelte. Det har Stæhr megen forståelse for. Det har Stæhr megen forståelse for. Det kniber lidt mere med forståelsen, når han direkte bliver truet på livet, eller ringet op hjemme privat og overfuset for en beslutning, den pågældende ikke synes er den mest heldige.

„Vi flytter ikke folk for at genere dem, men situationen kan udvikle sig uheldigt på grund af beslutninger, vi ikke har indflydelse på. Men hvordan skal den enkelte – i en presset situation – have forståelse for det?“

Spil med

Stæhr er meget optaget af tanken om, at de der gør tjeneste på tjenestesteder, der skal nedlægges selv „spiller med“ og er aktive i beslutningen om, hvor de gerne vil hen, hvis de altså ikke planlægger at forlade flyvevåbnet. Når stillingskataloget kommer ud, er det vigtigt, at den enkelte er „aktiv jobsøgende“, så den enkelte kan få optimal indflydelse på egen fremtid. Han understreger endvidere, at villigheden til omskoling af den enkelte er til stede hos en del, men

specialisering i flyvevåbnet sætter visse begrænsninger, men intet skal lades uforsøgt.

Lader den enkelte denne chance gå fra sig, så kan det ende i den situation, at vi må meddele den, der ikke nåede at finde sit eget ståsted, at det nye tjenestested ligger „der“, og det er ikke den bedste udgang på en sag understreger Stæhr, og tilføjer: „Men intet er statisk i flyvevåbnet. Så selv om det er endt med et uønsket job, så har vi eksempler på, at der i løbet af kort tid, har vist sig en bedre løsning. Ja vi har opfattelsen af, at folk endda er endt med at blive tilfredse“.

Ankemuligheder

Talen om ankemuligheden på en truffen beslutning, er ikke lige Stæhr's bedste kop te. „Vi arbejder seriøst med problemerne, og søger at gøre det bedste for folk indenfor de givne rammer. Rammer vi gladelig skubber rundt med for at give den enkelte de bedste muligheder. Derfor er vi altid lidt kede af det, når folk klager opad i systemet“. Han sagde, at ankerne ofte ikke påpeger formelle fejl i sagsbehandlingen, men i stedet indeholder „sure opstød“ over ikke i fuldt omfang at have fået sin vilje. „Mod den slags kan vi intet stille op, men vi kan da glæde os over, at foresatte myndigheder sjældent underkender os i de situationer“.

Han lægger ikke skjul på, at han synes han har et godt samarbejde med tillidsrepræsentanterne fra CS rundt om i flyvevåbnet, og at de er med til at løse mange problemer.

Lige nu er Jørgen Stæhr og major A.T. Christensen godt tilfredse med, at personelsituationen hos FFOS er faldet på plads. Derimod er de ikke helt så glade for, at personellet på Flyvestation Værløse virker noget passive i forhold til den fremtid, der ligger for flyvestationen.

„Hvorfor er det sådan?“

„Vi ved det ikke præcist, men vi hører i krogene, at der fortsat er personel på Værløse, der tror, at hele beslutningen måske alligevel laves om“, sagde Stæhr, men den situation har vi aldrig oplevet endnu, og derfor er vi bange for, at der er mange som får det meget svært i slutningen af implementeringsfasen, og det skulle vi gerne komme i forkøbet. □

Flyvematerielkommandoen

Dansk redningsudstyr til Letland og Litauen

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Den danske politik overfor de tre baltiske stater Estland, Letland og Litauen har, efter at russerne ophævede deres besættelse af de tre lande i 1990, været, at de skulle have hjælp til at komme videre. Hjælpen har blandt andet bestået af rednings- og nødudstyr til Letland og Litauen. Denne opgave er blevet løst af Flyvematerielkommandoen.

Kaunas i september 2000.

Den danske hjælp til Letland og Litauen, har blandt meget andet bestået i rednings- og nødudstyr for mere end 12 mio. kr. som gennem de sidste to år er blevet leveret til de lettiske og litauiske flyvevåbner. I september måned i år nærmede leveringerne sig afslutningen, og den endelige overdragelse og sidste undervisning af personalet skulle finde sted. Projektet, der tog sin begyndelse i slutningen af 1998, med oberstløjtnant N.H. Jochumsen, der er chef for Flyvematerielkommandoen's Logistikafdeling, som ansvarlig. Foruden at trække på sit eget personel måtte også flyvestationer Vandel og Værløse stille personel til rådighed for projektet. Også civile firmaer har været involveret i projektet med levering af værktøj, gummiflåder med mere.



Fra højre ses i første række, chefen for det litauiske flyvevåben oberst E. Mazeikis, korpslæge ved Falck Sven Trautner, kaptajn O. Urup-Madsen fra RCC i FTK, den danske forsvarsattache i Litauen oberstløjtnant S.B. Andersen, politikommissær H.J. Blicher-Lauritzen. Med korslagte arme lederen af hele operationen, oberstløjtnant N.H. Jochumsen, chef for Flyvematerielkommandoen's Logistikafdeling.

Seminar

Oberstløjtnant Jochumsen besluttede, at projektet skulle afsluttes med et seminar, hvor der deltog repræsentanter for Letland og Litauen, de civile leverandører i begge lande, samt repræsentanter for politiet og Falck. Hele ideen i seminaret var, at man på denne måde kunne præsentere letterne og litauerne for den danske struktur i hele det apparat, der i Danmark hedder SAR (Search and Rescue).

Seminaret blev åbnet af chefen for det litauiske flyvevåben, oberst E. Mazeikis. Han udtrykte sin glæde over, at seminaret var kommet i stand, og opfordrede alle til at tale frit fra leveren, som man gør mellem gode venner. Senere blev denne frihed en smule belastende for enkelte af deltagerne.

Civilt islæt

Også de civile deltagere fik lov at præsentere sig under seminaret. Der blev lyttet meget opmærksomt, og meget af det, der blev sagt, var en stor mundfuld for de to landes deltagere. Der var ikke umiddelbar forståelse for, at en civil mand eller kvinde kunne ringe til politiet om en ulykke til lands eller til vands, der derefter ringer til Søværnets Operative Kommando, som, uden at skulle have tilfaldelse nogen steder, sendte beskeden videre til Redningscenter Karup (RCC), som så sendte en helikopter af sted, hvis vagthavende skønnede, at det var det, der var brug for. Det var helt tydeligt, at topstyringen af flyvevåbnerne slog igennem hele vejen.

Man fik en tydelig fornemmelse af

noget der lignede overraskelse blandt de baltiske deltagere, da politikommissær H.J. Blicher-Lauritzen præsenterede dansk politi's rolle i spillet om at redde menneskeliv. Der blev stillet spørgsmål om, hvorvidt politiet havde egen redningstjeneste, hvor til Blicher-Lauritzen måtte svare, at politiet kun havde koordinerende og bevogtningsfunktioner i forbindelse med redning af menneskeliv.

Overraskelsen blev ikke mindre, da en ren civil aktør, personificeret ved korpsslæge Sven Trautner fra Falck, kom på podiet. Hans præsentation af, at man brugte udstyr magen til flyvevåbnets og byttede materiel lige over i situationer, hvor det var nødvendigt af hensyn til patienten, fik én og anden til at synke en ekstra gang. Trautner præsenterede publikationen „SAR-Danmark“. „Det er vores Bibel, den er tynd, består kun af meget få sider, men har klare definitioner af kommandoveje, og hvem der har ansvar for hvad!“ meddelte han med klar og myndig røst, pakket ind i et venligt smil. Det hører med til historien, at Trautner har været ansat som læge i flyvevåbnet i 6-7 år, og dermed også har været læge på S-61'eren.

Lille årsag stor virkning

Også Flyvematerielkommandoens civile samarbejdspartnere præsenterede sig for seminaret. Her var det litauiske firma „Helisota“ på banen. Firmaet har specialiseret sig i renovering, ombygning og vedligeholdelse af Mi-8 og Mi-17 helikoptere, samt levering af reservedele til disse. Helisota har blandt andet monteret den 600 pounds hoist (løftekran), der er installeret i den litauiske Mi-8 redningshelikopter.

Det fyger med slides på overhead projektoren, eller power points fra den medbragte bærbare PC'er, når der præsenteres dette eller hint. Derfor var det næsten en lise, da direktøren for „Glimsager Tool“, Jens Glimsager, trådte frem for forsamlingen for kort at præsentere de specialværktøjer, hans firma havde leveret. „Jeg har ingen slides med, men til gengæld har jeg her en værktøjskasse“. Han gav kassen til ordstyren og bad ham give den videre til én der havde behov for den i sin dagligdag.

Major K. Maskoluienas chef for 2nd Air Force Base, havde svært ved at skjule sin begejstring, da han fik overdraget det flotte værktøj. For at understrege, at han mente det alvorligt, afleverede Glimsager endnu en værktøjskasse. Vi garanterer for, at han fik optimal opmærksomhed under sit korte indlæg.



Major K. Maskoluienas, chef for 2nd Air Force Base betragter her med tilfreds mine kassen med fint nyt værktøj, som han fik af Jens Glimsager fra firmaet „Glimsager Tools“.

Den militære organisation

Nu er der ikke noget der hedder „Military Salesmen“. Men FLYNYTs udsendte medarbejder fik nu alligevel den tanke, da orlogskaptajn H.C. Iversen fra Søværnets Operative Kommando og kaptajn Urup-Madsen fra RCC i Flyvetaktisk Kommando præsenterede deres andel og funktioner i den danske redningsorganisation. Det blev gjort med kløgt, charme og humor uden på noget tidspunkt at tabe alvoren i det det hele drejede sig om: „At redde menneskeliv“.

I den efterfølgende debat på seminaret, blev især Urup-Madsen engageret i debatten, da hans litauiske modpart på den civile side søgte at køre ansvaret for de nødvendige beslutninger opad i systemet, og endda

ind imellem endte med at inddrage ministeren i de beslutninger, der drejede sig om liv og død her og nu. Urup-Madsen sagde efter mødet til FLYNYT, at han fandt det nødvendigt, at Danmark går ind og hjælper Litauen med at komme videre med at forbedre deres organisation på området. Ikke ved at presse vores struktur ned over hovedet på nogen, men ved at prøve at skabe forståelse for, at kompetencen til at træffe de nødvendige beslutninger her og nu, lægges ud til dem der sidder i „den spidse ende“.

Hvad kom der ud af det

Den danske forsvarsattaché i Litauen, oberstløjtnant S.B. Andersen, der har været „ankermænd“ på stedet var glad for det gode samarbejde, han havde haft med Flyvematerielkommandoens omkring projektet. Han sagde blandt andet, at det aldrig havde været nødvendigt at blande sig i detaljen, men at han kunne koncentrere sig om det overordnede i sagen.

De konkrete resultater af seminaret var blandt andet, at chefen for det litauiske flyvevåben beordrede, at der skulle en læge med i redningshelikopteren. På trods af de mange bureaukratiske hindringer og holden på sin egen magt/status, var det ved slutningen af seminaret den generelle opfattelse, at man var på vej til at grundlægge en organisation, som kan virke. Blandt andet blev det foreslået, at man nedsatte en slags „Skibs- og Luftfartens redningsråd“. Senere fandt man ud af, at et sådant allerede eksisterede, men ikke havde holdt møder de sidste fire år.

Nu ligger der så for ca. 12 mio. kr. godt redningsudstyr i de to baltiske lande. Der var en stor vilje til at få tingene til at virke. Umiddelbart er Flyvematerielkommandoens rolle udspillet - næsten. Tilbage står, at skal kommandostrukturen komme til at fungere på en hensigtsmæssig måde, må Danmark tilbyde, at Flyvetaktisk Kommando sammen med Søværnets Operative Kommando vil hjælpe med at få disse strukturer til at fungere. Ikke som det er i Danmark, men som det kan blive i Litauen og Letland under de givne betingelser, der ligger langt fra de danske. □

Rislund om brandbiler

**Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Søren Rislunds arkiv**

Hvem i den vide verden har nogensinde forestillet sig, at Søren Rislund, der sammen med sin makker Monrad, stod for den barokke humor i TV udsendelsen „Hund og hund imellem“, for ikke at tale om d’herrers morsomme reklameindslag for en kendt læskedrik, er bidt af en gal brandbil. I Flyvematerielkommandoen og på de danske flyvestationer er man vel klar over „dillen“. Her har Rislund været på besøg adskillige gange for at lave research på Flyvevåbnets brand- og redningskøretøjer.

Blå stempel

Rislund fortæller: „Jeg overtog et stort privat arkiv med en mængde fo-

tos og materialer om Flyvevåbnets Brand- og redningstjenester. Det ville være synd og skam ikke at udnytte det til afsæt for en bog“. Han kontaktede Flyvertaktisk Kommando og Flyvematerielkommandoen for at få accept til at skrive bogen. Han fik sin accept, og siger: „Denne blåstempeling af bogprojektet åbnede en masse døre, og jeg har fået en enestående modtagelse og hjælp, hvor jeg har henvendt mig“.

Det hele med

Rislunds bog begynder længe før Flyvevåbnet havde set dagens lys. I denne del skriver han om Luftwaffes og Royal Air Forces brandslukningsmateriel på dansk jord. Han når lige at få Eagle 6, Flyvevåbnets nye crashtender, der implementeres i 2001 med. I bogen vil der også være kapitler om søredningstjenesten, mågejægere, sneblæsere og fejmaskiner.

Fritidsarbejde

Rislund siger, at han har skrevet bogen i sin fritid. Da fritid skal være kvalitetstid, regner han med, at dette har smittet af på den 160 sider store bog, som vil indeholde omkring 300 fotos, heraf mange i farver.

Bogen, der har titlen „Flyvevåbnets Brand- & Redningskøretøjer“ af Søren Rislund, forventes på gaden omkring 1. december og koster 300 kr.

Vil man købe bogen, må man enten spørge efter den hos boghandleren, eller hos en flyvestations Brand- og Redningstjeneste. Det skal så tilføjes, at dette er den 4. bog der handler om Flyvevåbnet, som er udkommet i jubilæumsåret.

Redaktionen har ikke set bogen, men vil bringe en anmeldelse i nr. 1/2001. □



Den gamle Marmon-Herrington O 10 crashtender, der fra 1954 til 1978 var „flagskibet“ til bekæmpelse af brande i fly ved Flyvevåbnets Brand- og Redningstjenester, er selvfølgelig også med i Rislunds bog.

Uddannelse af nødudstyrs- teknikere i Litauen

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

At uddanne litauere i at vedligeholde redningsudstyr til brug for Search and Rescue (Eftersøgnings- og redningstjeneste) viste sig at være en opgave af dimensioner for de tre danske specialister der i september var på Air Base One (Flyvestation Eet), som ligger ved byen Siauliai (udtales sjavlai) ca. 150 km nord-vest for Kaunas.

Siauliai 19. september 2000.
Vi kørte ind gennem porten til en tidligere russisk militær flyvestation.



Oversergent Bent Fabricius i færd med at forklare de to litauere, hvordan de skal puste dinghy'en (enkeltmandsgummiredningsflåden) op, og ikke mindst teste trykket.



De russiske luftstyrkers efterladte Mig-19, tror vi, på sin afpillede sokkel. I baggrunden kæmpehangaren, hvor SUN-værkstedet holdt til i sidebygningen.

Den elektriske port er her erstattet med et stykke reb, som vagten kan sænke, og bilen derefter køre ind. En knude på midten af rebet fortalte, at én eller anden ikke kunne vente til rebet var helt sænket.

For en forkælet velfærdsdanser

havde turen fra Kaunas til Siauliai været en rejse tilbage i tiden til barndommen i Vestjylland i 40'erne. Hele familier kravlede på knæ og samlede kartofter op. Harvning og pløjning foregik med heste. Iblandt så man en enkelt traktor.

Oversergent Kurt Kaufmann fra SUN-værkstedet på Flyvestation Vandel, der var udpeget som leder for de tre specialister, havde beskrevet, hvad vi kunne forvente at få at se. Alligevel var det lidt af et chok at køre ind gennem vagten og se bygninger i en forfatning, som ikke ses magen til i Danmark.

Russisk byggestil

Foran en hangar, der vurderes at være 40x100 m, stod en Mig-19 og pegede lige op mod himlen. Kaklerne og det skilt med en russisk tekst, der engang havde siddet på soklen var slået af. Litauerne gør, hvad de kan for at slette sporene af besættelsen fra 1944 til begyndelsen af 1990. Til højre for vejen ligger nogle bygninger opført i en slags gråhvide cementsten. De ser ud som var det ad-

ministrations- og indkvarteringsbygninger.

Gulvet i kæmpehangaren er ujævnt og fyldt med revner. Hist og her stak nedstøbte bolte op af den revnede beton. Man opdager dem først når man snubler over dem. I hangaren står der to L-410 tjekkisk byggede transportfly, to tjekkisk byggede L-39 Albatros, jettrænere og en enkelt Mi-8 i civil bemaling, nogle ville vide, at det var præsidentens helikopter. De to dage vi var der, arbejdede tre mand på at lave eftersyn på den.

Døren var låst

Scenevant bevægede de tre specialister, oversergenterne Kurt Kaufmann, Bent Fabricius og specialist Johnnie Gaardsøe sig ud gennem døren til sidebygningen, og hen til døren til det SUN-værksted de tidligere, sammen med flyveroverkonstablerne Anders Olsen, John K. Nielsen og K.P. Andersen, havde arbejdet så hårdt for at indrette. Døren var låst. Det var første varsel om, at denne gang skulle opgaven blive vanskelig. Nu gjaldt det om at finde ham, der havde nøglen. Det lykkedes efter nogen tid. Han viste sig at være den eneste, der var tilbage af det personale de tre i februar havde uddannet til at varte redningsmateriellet. Alle de øvrige var flyttet. Skuffelsen var tydelig at læse i ansigtet på de tre.



Stående th specialist Gaardsøe og bag ham hans to elever, der er i færd med at puste en Life Raft op.

Pludselig var det hele et spørgsmål om striber og streger. Det blev tydeligt, at det litauiske system er topstyret. Man kan vel kalde det et kultursammenstød. I Litauen tæller det, fra gammel tid ikke, at man er en dygtig specialist, nej, det der tæller er, hvor man står i håndbogen.

Personellet var væk

Næste morgen var de tre specialister mere end opsatte på at komme videre i deres arbejde. Det gik ikke for godt. De folk der skulle være kommet til undervisning var og blev væk. Umid-

delbart kunne det ikke konstateres, hvorfor. Stationschefen var fraværende og de tre's humør sank betydeligt. Vi benyttede ventetiden på at tale med specialist Gaardsøe fra Hovedværksted Værløses Nøddudstyrsværksted. Han havde været på Air Base One første gang i august 1999. Dengang havde han haft 16 mand til demonstration og øvelse i at håndtere det nøddudstyr, han havde ansvaret for, nemlig de store gummibåde, kaldet Life Rafts. I holdet indgik både letter og litauere, idet Letland også modtager hjælp fra Danmark til at oprette deres redningscenter. Letterne skal have deres udstyr vedligeholdt i Litauen, da de ganske enkelt ikke har faciliteter og personel til at løse opgaven. Det viste sig senere, at alle der havde deltaget i undervisningen var teknikere eller piloter.

I februar i år var Gaardsøe igen i Litauen. Denne gang for at gennemføre en uges undervisning i at varte materiellet. „Det er ikke meget, når man tænker på, at det tager to år hjemme, at få uddannet en SUN-mand“, sagde Gaardsøe. Eleverne skulle lære at bygge en redningsflåde op fra bunden med overdækning, drivankre, nøddpakke med drikkevand og flares og meget andet. Samtidig skulle de lære at pakke flåden korrekt, da den ellers risikerer ikke at udløse sig, når der trækkes i snores. Nu stod Gårdsøe så og var klar til at øse ud af sin viden. Der gik timer inden det lykkedes ham at finde to



Oversergent Kurt Kaufmann i færd med at forklare løjtnant Ukavicus, hvordan man modificerer en flyverhjelme.

mand, der kunne modtage undervisning. Den ene, var den eneste, der var tilbage fra undervisningen i februar. Han demonstrerede til gengæld, at undervisningen ikke havde været forgæves. Alligevel havde han ind imellem problemer. Det største problem var, at han kun talte litauisk, og der var ingen tolk. Alligevel blev han undervist sammen med den kollega, der aldrig havde prøvet at lave eftersyn på en Life Raft før.

Pust 30 dinghy's op

Bedre gik det ikke for oversergent Bent Fabricius. Han vandrede rundt i det velindrettede værksted, som de tre med rette var stolte af. Her fandt han tre store kasser med 30 dinghy's (enkeltmandsgummibåde). De var ikke kontrolleret og gjort klar. Han fandt et par mand, som han satte i gang med at puste. Han brugte megen tid på at forklare og vise proceduren. Og i løbet af formiddagen kom der skred i afprøvningen. Fabricius havde også lært folk op i at efterse og vedligeholde redningsveste. Desværre var de folk også flyttet et andet sted hen. Han understregede, hvor vigtigt det er, at redningsudstyret vedligeholdes. Virker det ikke den dag katastrofen er der, bliver det en frygtelig oplevelse for dem, der har sat deres lid til det. Fabricius måtte også konstatere, at alt det nye værktøj manglede. Lidt modløst sagde han: „Entusiasmen har været større, end den er lige nu“. Det var til at forstå.

Hjelme

Nede bagerst i lokalet var der en reol med hjelme til besætningsmedlemmerne på blandt andet redningshelikopteren. De skulle modificeres med højtalere og mikrofoner. Kurt Kaufmann havde fundet sig en enkelt elev, som ikke så ud til at være alt for dus med en loddekolbe. Senere på formiddagen dukkede en elektroniktekniker op, så kom der mere fart i arbejdet. Alligevel var Kaufmanns humør ikke just sprudlede. Det var ham, der havde ansvaret for, at undervisningen blev gennemført. Klokken 10 ville han have fat i stationschefen, men kom ingen vegne. Hvor efter han kontaktede lederen af hele

operationen, oberstløjtnant N.H. Jochumsen, chef for Logistikafdelingen i Flyvematerielkommandoen.

Mere optimisme

Næste formiddag ankom Jochumsen til Air Base One. Stationschefen var fortsat ikke hjemme, men næstkømanderende og Jochumsen fik sig en lang samtale om de problemer, de tre specialister var løbet ind i.

Efter samtalen sagde Jochumsen til FLYNYT, at han desværre ikke havde været opmærksom på topstyrin-

gen i det litauiske flyvevåben, men, at han nu havde en tro på, at problemerne var løst. Han gjorde også opmærksom på den vanskelige bemandingssituation i det litauiske flyvevåben, og understregede, at alle havde flere jobs, hvilket gjorde det vanskeligt at få de mange opgaver løst.

Dagen efter talte vi med de tre specialister. Humøret var kommet tilbage. Deres sidste tid på Airbase One havde været betydelig mere frugtbringende, og de havde fået troen tilbage på, at deres arbejde trods alt havde været til nogen nytte. □

Tiden som „Koger“ i Bosnien

Tekst og billede sergent W. Hilbig

„Koger“ tænker man sikkert, hvad er det? Titlen får man, som sektionsfører i køkkenet, hvor maden skal laves. Dertil havde jeg fået en håndfuld polske og danske soldater, som i fællesskab skulle løse opgaven. Der ville i gennemsnit være ca. 500 soldater, der skulle have mad 3 gange om dagen. Hovedopgaven var først og fremmest varebestilling, planlægning, tilrettelæggelse og koordination. Med min civile uddannelse som slagter, var det lige noget for mig.

Det hele begyndte med, at jeg ankom til den missionsorienterede uddannelse i Viborg den 1. februar i år. Der er altid en række forberedende aktiviteter, der kan styrke ens handlekraft i missionsområdet.

Blandt andet baggrunden for hele situationen og forståelsen af den civile befolkning. Det personel der kom fra Flyvevåbnet skulle omskoles til gevær M/95. Det var en positiv oplevelse at lære dette våben, at kende.

For køkkenholdet og jeg selv, var der planlagt en arbejdsuge i køkkenet på Viborg kasserne. Uddannelsen var en god forberedelse, men som tiden gik, ville man gerne ned og afprøve den, og drage sine erfaringer. Teori er et, praksis noget andet.

Afgang

Den 2. februar tog forkommandoen afsked med familie, kærester og venner. Det var ikke sommer, da vi ankom til Nordic Polish Battle Group (NPBG) i Doboj. Mørket havde lagt sig over lejren. Alt virkede forvirrende, i en fart blev vi indkvarteret på vores værelser. Herefter fulgte en sikkerhedsbriefing, af den daværende Kompagnichef (KC) i Head Quarter Company (HQ-COY). Det første aftensmåltid var en stor lækker T-bone steak, med en dejlig pebersauce til.

Nyt køkken

Overraskelsen lurede, køkkenet skulle næste aften flyttes ud i spisesalen. Der skulle monteres nyt køkken.



Sergent Hilbig fik også lejlighed til andet, end at se på gryder, her er han fotografet i cockpittet på en PAH-64 Apache kamphelikopter.

Ombygningen skulle vare cirka én måned. Årsagen var at gulve, lofter og vægge skulle repareres, og efterladenskaber fra diverse gnavere fjernes. Derefter skulle spisesalen have nyt gulv, maling af vægge i lyse farver. I denne periode, var soldaterne henvist til opstillede telte på paradepladsen. Maden blev serveret i et telt udenfor indgangen til spisesalen. Det betød så også, at vandet til kaffen, som var ført ud i madteltet kunne være frosset til tidligt om morgenen. Ombygningen udviklede sig, til noget positivt, som vi senere blev meget glade for. Det bedste var selvfølgelig, at vi startede med denne hårde periode og langsomt blev vænnet til noget der blev bedre.

Mad til alle - altid

Med stor opbakning fra KC og med den oparbejdede rutine, fik vi tingene på plads uden videre problemer. Som tiden gik, kom bestillingerne på arrangementer, som havde med besøg eller små happenings at gøre. Det var lige fra små grillarrangementer til 3 retters ministermiddag. Det var stort set alle, der kunne lave den såkaldte „Food Request“ på, hvad hjertet nu begærede, eller hvad en fødselar skulle overraskes med. Det var ikke altid lige sjovt, med alle disse arrangementer, som tit strakte sig til kl.

23.00, hvor arbejdsdagen var startet kl. 07.00. Men når tingene lykkedes, var det altid en tilfredsstillelse lige meget hvor sent det var blevet. Hvis ikke det var blevet for sent, kunne man lige nå et smut i sergentmessen og drikke en kop kaffe, inden det var sengetid.

Tid til hygge

Sergentmessen var et lille fristed, hvor man tit bare kom for at se nyhederne eller få en snak med kollegerne. Det med at, finde sin seng var ikke noget stort problem, for man var sikker på, at der var nok at tage fat på i køkkenet næste dag. Men når der var lejlighed til lidt frihed, var det sådan set kun fantasien der satte grænser. Vi havde virkelig gode faciliteter, såsom volleyball-bane, fodbold, basketball, hockey, styrke rum, golf, løb, boksning, tennis mm. For dem der ikke havde lyst til at udfolde sig fysisk, var der en biograf med surround sound og hvad der hører til, men hver deling havde også deres egen lille tv-stue. Der havde man indrettet sig hyggeligt, med sofaer, stole, køleskab og kaffemaskine.

Indkøb på amerikansk

En tredje mulighed var også at tage en køretur ud af lejren. Det kunne

være for at se krigens efterladenskaber eller en ren „baksisttur“ (slang for fridage), hvor turen oftest gik til Tuzla eller Sarajevo. I Tuzla lå to store amerikanske baser, hvor man kunne købe alt hvad hjertet begærede. Det var som et stort indkøbscenter, lige fra tøj, tv/musik til dagligvarer. Det var et must, når man kom fra et køkken, at man besøgte deres cafeteria. Det var ikke fordi deres mad var bedre end det, vi var vant til, men bare det at kunne vælge mellem samtlige fastfood specialiteter man overhovedet kunne ønske sig, var en oplevelse. En gang imellem var det skønt at kunne boltre sig i sådanne retter og heldigvis skete det ikke så tit. Det andet sted, som også var meget attraktivt nemlig Sarajevo, gik som regel mest ud på bare at forkæle sig, ved at købe lidt til sig selv i alle de mange PX forretninger. Men mest af alt var hovedformålet, at slappe af og derved glemme den daglige færden i lejren og komme det på afstand.

Hvis en enkelt dagstur ikke var nok, havde man muligheden for at komme på R&R (Release and Relax) (60 timer) ture, som kunne være en tur til for eksempel Ungarn eller Dubrovnik. Jeg selv var blandt andet på skitur i Sarajevo, på det gamle vinter OL sportssted, som var helt fantastisk. Men jeg oplevede også både Ungarn og Dubrovnik. Efter en R&R, kunne man lidt igen. Tilpassede man sine ture og leave, havde man hele tiden indenfor en periode, noget at se frem til. På den måde, undgik man at køre helt træt. Det var rart at komme tilbage i lejren og den daglige rutine. Der var stort set ingen uger, hvor vi ikke havde Food Request hængende over det hele. Det var en af de ting, man vænnede sig til dernede. På intet som helst tidspunkt, kunne du være 100% sikker på, at have kontrol over det. Der kan på hvilket som helst tidspunkt, komme en opgave, enten tidligt morgen, eller sent om aftenen. Heldigvis var alle fleksible, hvis det var nødvendigt.

Selvfølgelig sparede man sit mandskab, mest mulig. Travlheden i køkkenet, gjorde også at tiden/dagene gik forholdsvis hurtige. Dog ønskede man nogle gange, at der blev delt en feltration ud. Til soldaternes store lykke, skete det desværre al-

drig. Råvarerne, måltiderne bestod af, kom stort set alle fra Danmark, nærmere betegnet Danish Camp Supply i Nørresundby. De blev leveret hver mandag og tirsdag, med stor nøjagtighed. Vi modtog i gennemsnit ca. 10 tons, som skulle række hele ugen. Der var ikke den vare, vi ikke kunne få, det betød at soldaterne fik de fleste af deres ønsker opfyldt.

Lidt soldaterliv

Køkkenets kampstilling (defence po-

sition), skulle holdes ved lige. I sommertiden så at sige åd solen sandsækene op på meget kort tid, og vi var nødt til at skifte dem. Det blev også til et job som vagtholdsleder i hovedvagtten, da de alle andre havde andre opgaver den nat. Det var rart, en gang imellem at vedligeholde de militære færdigheder, selvom det ikke var den primære opgave. Arbejdsopgaverne og travlheden, gjorde at man lærte noget hver dag. Hele missionen var en kæmpe oplevelse, og dermed et meget lærerigt halvt år. Både mili-

tært, men også personligt. Det er det bedste, jeg har gjort for min egen person. Dog er det meget vigtigt, at man har afklarede forhold på hjemmefronten, inden man tager sin beslutning. Men når dette er på plads, kan jeg kun anbefale en tur. □

Litauen

Et flyvevåben undervejs

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Siden Litauen genvandt sin selvstændighed den 11. marts 1990, har landet arbejdet hårdt på at genopbygge sit nationale forsvar. I det litauiske Forsvarsministeriums hvidbog fra 1999 skriver ministeren for det nationale forsvar, Česlovas Stankevičius: „Vi måtte skabe de nationale sikkerhedsforanstaltninger helt fra bunden”.

Da russerne mere eller mindre frivilligt forlod Litauen den 11. marts 1990 tog tropperne alting med sig. Alting skal forstås bogstaveligt, det gjaldt alt fra radiatorer og vandhaner i bygninger til våbensystemer. Litauen stod på bar bund.

Aviation Service of the National Defence Department (Forsvarsdepartementets Flyvende Tjeneste) blev grundlagt i november 1991, og blev reorganiseret under navnet, Det Litauiske Flyvevåben, i marts 1993.



Det Litauiske Flyvevåbens største transportfly, en russisk bygget An-26. Flyet kan medtage 40 passagerer eller 5,5 t gods. Helikopteren kan medtage 30 passagerer eller tre tons gods.

Opgaven

Flyvevåbnets opgave var at producere overvågning, kontrol og forsvar af det litauiske luftrum. Den anden opgave var at yde støtte til hærens og søværnets operationer samt at udføre recognosceringsflyvninger og foretage luftlandsætning af tropper. Flyvevåbnet yder også støtte til landets fredsbevarende styrker ved at flyve dem til deres destinationer og hjem igen.

Mandskab og materiel

Det litauiske Flyvevåben består af 850 mand fordelt på tre funktioner:

- a Militær flyvning.
- b Luftovervågning, og
- c Luftforsvar.

Til at løse denne opgave råder Flyvevåbnet over følgende flytyper:

	Type	Antal
Træningsfly	L-39	6
Transportfly	An-2	22
"	An-26	3
"	L-410	2
Transport og SAR-helikoptere	Mi-8	11
Transporthelikoptere	Mi-2	4

Flyene er fordelt på to aktive flyvestationer, nemlig Air Base One ved byen Šiauliai og Air Base Two Panevėžys, begge flyvestationerne ligger i landets centrale region.

Air Base One ved Šiauliai er både flyvestation og civil lufthavn. Den opfylder alle kravene for at modtage fly af enhver type og størrelse. Deri-

mod anvendes Airbase Two ved Panevėžys udelukkende af Det Litauiske Flyvevåben. Flyvestationen er ved at blive udbygget med navigationshjælpemidler, brændstofreserver med mere, så den vil kunne modtage og gentanke alle fly i NATO.

Til at overvåge luftrummet råder Flyvevåbnet over fem radarstationer alle udrustet med 2D radar. Oplysningerne fra de fem radarstationer samles i et nationalt luftovervågningscenter. Dette center er en del af det regionale luftovervågningscenter, som blev placeret i Litauen. Når centret til næste år er helt udbygget, vil det kunne kommunikere med NATOs AWACS overvågningsfly, og vil kunne levere radaroplysninger til nabolandene.

Litauen deltager i Regional Airspace Initiative (RAI) (Initiativer vedrørende det regionale luftrum) i forbindelse med at etablere et regionalt luftovervågnings- og koordinationscenter, som vil forbedre de to begreber i forhold til nabolandene.

Budget

Litauen har store problemer at slå med, også på det økonomiske område. Man kan derfor kun se beundrende på viljen til at komme videre fra år nul, som kun ligger 10 år tilbage. Ser man på det litauiske forsvarsbudget, var det i 1999 på 1.422 mia. danske kroner (til sammenligning er det danske forsvarsbudget på ca. 16 mia.



Denne L-39 Albatros er også bygget i Tjekkiet. Litauen har seks fly af denne type. I baggrunden ses en Mi-2.

kr.). Ud af dette beløb skal man både købe materiel og lønne de ansatte.

De ansattes løn og operationelle udgifter udgør 51% af forsvarsbudgettet. 16,5% går til udvikling af infrastrukturen medens 17,1% går til styrkelse af forsvarsevnen. I forhold til budgetterne for 1996 og -97 har man forøget udgifterne til områder som: Ammunition, kommunikation, informationssystemer og evnen til at samarbejde med NATO samt mobilisering og træning af reservestyrkerne.

Forsvarsbudgettet har udviklet sig betydeligt siden 1994, hvor det udgjorde 0,6% af bruttonationalproduktet (BNP), i år er det steget til 1,75%

af BNP og planen for 2001 er at det skal stige yderligere til 2%.

Ser mod vest

Når man læser Hvidbog '99 er man ikke et øjeblik i tvivl om, at Litauen har sine øjne rettet vestpå i sin søgen efter samarbejdspartnere. I første omgang nævnes Danmark, så de øvrige nordiske lande og endelig er der håbet om engang at blive optaget i NATO. Litauen tog straks imod tilbudet om at blive medlem af Partnership for Peace (Partnerskab for Fred), da forslaget om denne organisation blev fremsat i begyndelsen af 1994. Aftalen blev underskrevet den 30. november 1994. Det er tydeligt, at litauerne kun betragter dette medlemskab som en station på vejen til at blive endelig medlem af NATO.

Danmarks samarbejde med Litauen har indtil nu udmøntet sig i træning af soldater i den litauiske hær. Disse har gjort tjeneste på Balkan sammen med danske soldater. Flyvevåbnet har lige afsluttet et program, hvor Danmark har leveret redningsudstyr til Det Litauiske Flyvevåben og uddannet personellet i brugen af udstyret. Der er leveret køretøjer og flyvepladsudstyr og meget andet til Litauen. Også amerikanerne har været involveret i hjælpeprogrammer af forskellig art. Landet er på vej frem efter mange års besættelse, men det bliver en lang kamp op ad bakke. □



Mi-8 rednings- og transporthelikopter, her i svæv (hover) foran en tidligere dansk lastbil ved en sø udenfor Kaunas.

25 år med T-17 er også historien om en lykkelig alliance



Det først leverede fly T-401 er endnu ikke modificeret, men stadig i drift. I anledning af jubilæet har vi gjort det behørigt klar til dagen. Det forslag til bemaling vi har valgt blandt mange, er udarbejdet af serigraf Leif Rasmussen fra Flyvematerielkommandoen. Han kunne desværre ikke være tilstede i dag.

Af: Oberst Stig Østergaard Nielsen
Billeder: John Richtendorff

25 år med T-17 blev markeret med en reception den 11. september i Hangar 26 på Flyvestation Karup. Datoen 11. september er den officielle dato for leveringen af det første fly af typen SAAB Supporter T-17 – selvom halenummer T-401 kom til landet en uges tid tidligere.

Jeg har et lidt personligt forhold til denne begivenhed, idet jeg samme år i august blev indkaldt til flyvevåbnet. Leverancen af flyet var egentlig bestemt til at skulle ske tidligere, men en såkaldt produktionsforskydning medførte en lidt forsinket levering til Danmark. Lidt senere oplevede jeg at gennemgå Flyveskolens elementærkursus på Avnø som elev på det første store flyveskolehold, der blev omskolet på T-17, idet vi var ca. 60 elever.

Valget af T-17

Forinden var der gennemført et stort forarbejde med at få forsvarets behov for et nyt fly beskrevet, dokumente-

ret og godkendt. Fra et dokument dateret 25. oktober 1973, der beskriver de militære krav til et let fly til forsvaret, har jeg fremdraget følgende oplysninger:

„Flyet skal gøre tjeneste som grundlæggende træningsfly, hærfly, fly til forward air control og som forbindelsesfly.” Det er altså ingen ny ide, at ønske mange forskellige opgaver løst med det samme fly!

- Som træningsfly skal flyet kunne udføre kunstflyvning, formationsflyvning, og instrumentflyvning.
- I rollen som hærfly skal der kunne udføres rekognoscering, artilleri observation, kommando og kontrol, panserbekæmpelse og forbindelsesopgaver.

- FAC opgaverne skal omfatte re-kognoscering, ildledning og mål-markering.
- Den for forbindelsesflyvning normale flyvning.

Der blev lagt vægt på, at flyet skulle være én-motors, med fast understel og med mulighed for at montere ski. Plads til to piloter side-by-side samt en tredje person. Flyet skulle være fuldt instrumenteret og certificeret til instrumentflyvning og natflyvning. Indretningen skulle være så bekvem, at det ville være muligt for en instruktør at flyve 4-6 skolemissioner om dagen, uden at det gik ud over effektiviteten. Støjniveauet i cockpit måtte ikke overskride 98dB ved rejsehastighed (75% pwr). Rejsehastigheden måtte ikke være mindre end 120 kts ved 75% power. Flyets strukturbestemte levetid skulle være mindst 5000 timer ved en årlig af-flyvning på 350 timer. Det var blot nogle af de mange krav der blev stillet til et nyt fly.

Som oftest måtte det konstateres, at ikke alle krav kunne opfyldes inden for den økonomiske ramme. Valget faldt på T-17, og det blev besluttet at anskaffe i alt 32 fly.

Flyet testes

Umiddelbart efter levering af T-401 blev der i oktober 1975 gennemført en Initial Operativ Test & Evaluering



Hyldest fra "første-elskerne..."



Gamle fly og smukke kvinder klær' hinanden! Her er det Lokalredaktøren for Viborg Stifts Folkeblad, Journalist Marianne Brink der oplever historiens vingesus i en KZ'er.

(IOT&E) fra Flyvestation Vandel. Planlægningen heraf kom sent i gang pga. sen autorisation, og vejret drillede i slutfasen. Afprøvningen skulle omfatte alle de fire opgavetyper, men særligt evaluering af krigsopgaverne led under disse vilkår. Våbenafprøvninger blev gennemført på senere tidspunkter og omfattede skydning med 2,75 raketter og 7,62mm gun pod.

Evalueringen blev beskrevet i en Flyvemateriel-kommando-rapport fra juni 1976. Rapporten giver status vedrørende 194 fejl og mangler, der enten er rettet eller ønskes rettet i forbindelse med leverancen. På det foreliggende grundlag drager rapporten følgende hovedkonklusioner:

- Flyet anses for velegnet til almindelig flyvetræning.
- Flyet anses for velegnet til forbindelsesflyvning herunder velegnet til instrumentflyvning fra det primære sæde, godt til altvejsoperationer dog usikker operation ved forekomst af moderat til kraftig overisning.
- Flyet skønnes mindre egnet til løsning af HRN og FLV krigsmissioner. Dog blev det noteret, at T-17 reflekterende Radar Cross Section areal, IR udstråling og støj skønnes klart mindre end f.eks. H-500 helikoptere.

Et antal T-17 fly kom da også til at gøre tjeneste i en årrække ved Hærens Flyvetjeneste. Alle fly gør nu

tjeneste ved flyvevåbnet, og det er ingen tilfældighed, at størstedelen er Flyveskolen. Knapt 160.000 flyvetimer er det blevet til på 25 år (157.756:08 111100 SEP 2000). T-407 er topscorer med 7735:05 timer og T-429 danner bagtrop med 4190:48 timer. 4 fly er desværre gået tabt i perioden. To piloter har mistet livet ved disse ulykker, der i øvrigt ikke kan tilskrives selve flyet eller dets tekniske tilstand. Det har gjort lang og trofast tjeneste, og vil gøre det en tid endnu. Vi står midt i et modifications-program, der endeligt gør op med muligheden for at bevæbne flyet og sidst, men ikke mindst opdaterer og modificerer instrumenteringen til moderne standard. Bevares, man kan fortsat blive lidt irriteret over den upræcise brændstofmåling, det manglende ailerontrim, den relativt lave rejsehastighed, det lidt ukomfortable sæde og bekymringen for overisning specielt i mørke, men omvendt så skal man huske at glæde sig over et simpelt og pålideligt fly, der sikrer, at stabsofficerer kan tilrettelægge en fleksibel tjeneste og leverer FLV en billig løsning af visse operative opgaver. Mange piloter vil kunne fejre 1000 timer i T-17 i de kommende år, og mange flyveskolehold vil fortsat skulle stifte deres første bekendtskab med flyvning i en T-17. Det er en jubilar i sin bedste alder, som alle vi, der er samlet her kan, være lidt stolte af. □

Flyvevåbnet

Opbygget med ildhu og engagement

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder flyverspecialist
Per Hedesmann, Fototjenesten,
Flyvestation Værløse

Flyvevåbnets 50 års jubilæum blev fejret på Flyvestation Værløse med deltagelse af Hendes Majestæt Dronning Margrethe, Hans Kongelige Højhed Prins Henrik og Hans Kongelige Højhed Kronprins og kaptajn i Flyvevåbnet, Frederik. Forsvarsminister Hans Hækkerup, forsvarschefen og repræsentanter for de øvrige værn.

Flyvestation Værløse den 1. oktober. Flyvestationen var klædt på til fest, især i Hangar 46, hvor der



Fra modtagelsen af Hendes Majestæt Dronning Margrethe ved Flyvevåbnets 50-års jubilæum på Flyvestation Værløse. Th for dronningen er det Hans Kongelige Højhed prins Henrik, tv for ham chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor L.C. Fynboe og tv for dronningen er det chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Simonsen.

var dækket op til modtagelse af flyvevåbnets gæster med Hendes Majestæt Dronning Margrethe i spidsen.

Det var tydeligt at alle fra ansatte på flyvestationen til medlemmerne af Tjenestedskorpsen gjorde hvad de kunne for, at alt skulle klappe.

Først kom en del af gæsterne fra Jylland i en C-130 Hercules. Helt usædvanligt var der „servering“ i flyet. C-130-eren slog ikke til, så DC-3 Vennernes gamle DC-3'er, der havde fløjet gæster fra Værløse til Karup, og efter højmassen i Viborg Domkirke, returnerede det gamle fly med de samme passagerer til Værløse. Andre fløj i den mere rappe Gulfstream G-III, som selvfølgelig kom først.

Kongelige gæster

Ude for enden af platformen stod jubilæumskommandoet under kommando af oberst og chef for Luftværnsgruppen, Hans Nielsen. Til venstre for kommandoet stod fanerne fra flyvevåbnets enheder og Prinsens



Hendes Majestæt Dronning Margrethe inspicerer jubilæumskommandoet sammen med chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Simonsen tv for dronningen.

Livregiments Musikkorps, og til højre for stod en faneborg dannet af faner fra Flyvevåbnets Soldaterforenings afdelinger i hele landet.

Først ankom cheferne for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, og Flyvermaterielkommandoen, generalmajor Lars Fynboe. Deres opgave i de følgende minutter var givet, idet de skulle modtage forsvarschefen, general Christian Hvidt, forsvarsminister Hans Hækkerup og Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik, som var i flyvevåbnets kaptajnsuniform.

Klokken 14 ankom Hendes Majestæt Dronning Margrethe og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik. Dronningen og Prinsen inspicerede jubilæumskommandoet og fanerne. Da Regentparret havde indtaget deres pladser bød chefen for Flyvertaktisk Kommando velkommen til jubilæumsarrangementet med ordene: „Jeg vil gerne ønske flyvevåbnets personel og det danske samfund, flyvevåbnet tjener, til lykke med et Flyvevåben, der i dag, efter 50-års tjeneste og udvikling stolt kan præsentere sig som en effektiv velfungerende organisation“. Han omtalte de restruktureringer, der skal finde sted i de kommende år, som vil berøre næsten alt personel. Opgaven kan forekomme overvældende, og selv om Flyvevåbnet har været igennem mange lignende opgaver, var han sikker på, at flyvevåbnets personel også ville løse opgaven med entusiasme, godt humør og traditionel professionalisme. Han pegede på, at Flyvevåbnet ikke havde haft megen tid til at opbygge traditioner og sagde, at Flyvevåbnet



Forsvarschefen, general C. Hvidt, i midten, foran på jubilæumskommandoet under kommando af oberst H. Nielsen, tv for generalen. I baggrunden Flyvevåbnets Soldaterforenings faneborg. Den gamle T-33, kaldet „T-Bird“, tiltrak sig senere megen opmærksomhed fra især gamle piloter, der deltog i receptionen.

altid havde manglet en jubilæums-march, hvorpå han gav dirigenten for Prinsens Livregiments Musikkorps besked på at spille den nykomponerede - Flyvevåbnets Honnørmarch. Uden at være musikkyndig tør Deres udsendte påstå, at det var en flot, fejende og iørefaldende march.

Hektisk pionertid

Hendes Majestæt Dronning Margrethe sagde i sin tale: „Det er mindre end 100 år siden, at det lykkedes brødrene Wright at få et motordrevet fly på vingerne, og med Ellehammers 42 sekunders flyvning over Lindholm, var vi i Danmark også blandt flyvningens pionerer“. Dronningen nævnte oprettelsen af Hærens Flyvetropper og Søværnets Flyvevæsen og mindede om, at det var besættelsen af Danmark i 1940, der satte en stopper for dansk militær flyvning.

Om oprettelsen af Flyvevåbnet den 1. oktober 1950 sagde hun: „Fly-

vevåbnets første år var en hektisk pionertid. Det var nok ikke så let at samarbejde personel fra to selvbevidste, og dengang, vidt forskellige værn“. Hun sagde videre, at man var gået til opgaven med ildhu og det engagement, der siden hen har præget Flyvevåbnet.

Velfortjent ros

Videre i talen sagde Dronningen: Flyvevåbnet har siden sin oprettelse løst mange forskellige opgaver - både de rent militære i form af overvågning, suverænitetshævdelse og støtten til det civile samfund. Flyvevåbnet høster megen velfortjent ros og tak for sin rolle i det danske samfund, når det døgnet rundt står klar til at yde eftersøgnings- og redningshjælp, sygetransport samt miljø- og fiskeriovervågning, hvis løsning ofte kræver mod, fantasi og hurtig reaktionsevne.

Klar profil

Dronning Margrethe sluttede sin tale med at sige: 50 år er - i historisk perspektiv - ikke nogen lang periode, og Flyvevåbnet er stadigvæk det unge værn; men det er ikke nogen „grøn-skolling“. Det har for længst skabt sig en identitet og en klar profil. Det er værdsat for sin dygtighed inden for NATO, der står respekt om det, og det indtager en klar position i befolkningens viden om dansk forsvar. Sammen med Prinsen og Kronprinsen udtaler jeg et hjerteligt til lykke med jubilæet og ønsker alt godt for Flyvevåbnet og for hver enkelt, som har sin gerning indenfor dets rækker og ved dets tjenestesteder. □



Fly past af Flyvevåbnets gamle fly. Fra venstre en T-6 Harvard, vist nok en KZ II og forrest DC-3 Vennernes DC-3'er.

i det sidste vanskelige år!

Siden 1951 har skolen uddannet ca. 18.000 elever. Disse var ved lukningen repræsenteret ved talsmanden fra skolens sidste klasse, som blev udnævnt samme dag, nemlig sergent F.L. Pedersen, som var ledsaget af sin smukke frue.

Siden Forsvarskommissionens betretning blev offentliggjort i november 1998 og forsvarsforliget blev indgået d. 25. maj 1999, har skolen gennemgået en svær periode. Efterhånden som den enkelte medarbejder fik afklaret sin fremtid blev humøret og stemningen på skolen synligt bedre. Det er lykkedes for skolen at få alt personel anbragt i nye stillinger eller på langvarige uddannelser. Ud af staben på 43 medarbejdere har 9 valgt at følge med til den nye skole i Karup. 12 er ansat i andre stillinger i flyvevåbnet på Sjælland. 6 har fået stillinger i den øvrige del af forsvaret. 13 har fundet sig et civilt job og 3 er bevilget uddannelsesorlov.

Gravøl

I Middelalderen holdt man efter en begravelse et drikkegilde for at mindes den afdøde og for at samle mod til at komme videre i livet! Man kaldte det kort og godt GRAVØL! Flyvevåbnet gjorde ligeså, men vi er blevet mere kultiverede, så - efter den officielle nedlæggelse samledes gæster og stab til en lille reception i Officersmessen på Flyvestation Værløse.

Ved et forbilledigt samarbejde med Flyvevåbnets Historiske Samling og Tøjhusmuseet er diverse effekter fra skolen blevet vurderet og registreret. Dele af den nu nedlagte skole er i øjeblikket udstillet på Tøjhusmuseet i den aktuelle udstilling om forsvaret som åbnede d. 12. oktober.

Forsvarschefen har for nylig udtalt, at Forsvaret er i konstant forandring. Man kan ikke begå sig i Forsvaret, hvis man ikke er indstillet på at omstille sig til nye vilkår. Som en af de første enheder i flyvevåbnet som er blevet „ofre” for forsvarsforliget, er det med stolthed, at vi kan konstatere, at alle medarbejdere på den nu lukkede skole har levet op til disse ord! „Well Done!” □

Søværnets Flyvetjeneste

Så er S-191 hjemme igen

**Tekstseniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder flyverspecialist
Per Hedesmann, Fototjenesten,
Flyvestation Værløse**

Der var masser af liv i hangaren hos Søværnets Flyvetjeneste på Flyvestation Værløse. Alle fra chefen for Søværnets Operative Kommando kontra-admiral Tim Sloth Jørgensen til de civilt ansatte i Søværnets flyvetjeneste var på stikkerne. Super Lynx Mk90B var tilbage i hangaren efter et langt ophold hos GKN Westland fabrikkerne i Yeovil, England. Nu skulle den overdrages til Søværnets Flyvetjeneste.

Den 1. november var dagen, hvor Søværnets Flyvetjeneste (SVF) fik

sin Super Lynx Mk90B, halenummer S-191 tilbage igen. Man kan roligt sige i en noget forbedret udgave. Ikke bare havde den fået nyt skrog (flystel). Den havde også fået en 360° radome under næsen, medens FLIR'en, Forward Looking Infrared (Infrarød søger, som ser fremad), var blevet anbragt under bugen. Rotorbladene var ikke til at kende igen, de var skiftet ud med moderne rotorblade af compositmaterialer, med et „skovlblad” yderst på bladet. Halen er blevet „stiv”, det vil sige, at den ikke længere kan foldes, og endelig har man ændret omløbet på haleratoren. Det betyder to ting, eet, støjen bliver mindre, og to, helikopteren er meget lettere at styre, hvilket betyder ikke så lidt, når man skal lande på det „frimærke” som helikopterdekke på et inspektionsskib udgør i hårdt vejr i Nordatlanten.

Hastighedsrekord

Efter en times omskoling, var orlogskaptajn Carsten Basse (FAB), klar til at flyve S-191 hjem fra Westlands flyveplads. Han startede den 30. oktober klokken 0750, dansk tid, og fløj ned til den engelske sydkyst som han fulgte til RAF (flyvestation)



S-191 lynskudt i Søværnets Flyvetjenestes hangar hjemme på Flyvestation Værløse.

Manston, hvor han tankede første gang. Herfra gik turen, i det dejligste vejr, over Kanalen. Næste stop for refuelling var Flyvestation de Hooy i Holland. Videre herfra op langs den hollandske og tyske nordkyst for så endelig at refuele på Eggebeck inden turen hjem til Værløse, hvor han landede klokken 16.15, efter samlet fem timer i luften. „Jeg satte faktisk hastighedsrekord på vejen hjem, ground speed var 132 knob (244,46 km/t.), ganske godt for en Lynx, i hvert fald 10 knob mere end i den gamle model.

Det ser helt godt ud

Teknikerne var dem, der tog nyskabelsen mest indgående i øjesyn. Man var helt oppe på tæer og langt nede på knæ, for nu at se efter, om det var lavet godt nok.

Oversergent S. Neiiendam fra FVK-H i Hangar 7, som skal vedligeholde Lynx'en, studerede den nye halekonstruktion nøje. Han fortalte, at han, inden S-191 var „rejst“ til England, havde været involveret i arbejdet med at finde ud af, hvor meget personel, der efterfølgende skulle til for at vedligeholde det „nye“ luftfartøj. „Vi havde da også nogle ideer til, hvad der kunne gøre vedligeholdelsen lettere, når modifikationen havde fundet sted“, forklarede han, men ærgerligt nok, så var kontrakten afsluttet. Vi spurgte ham: „Skal man så forvente, at når I første gang får fingre i nyskabelsen, at der så kommer forslag til modifikationer af helikopteren?“. Svaret var det forventede: „Det kan du vist godt regne med“, kom det smilende fra Neiiendam. Hvem har for øvrigt hørt om, hvornår Danmark har fået et luftfartøj, danske teknikere ikke kunne finde forbedringer til?

Tilfredse med Lynx

Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Lars Fynbo bød velkommen til overdragelsen af Lynx Mk90B, halenummer S-191 til Søværnets Flyvetjeneste. Han erindrede om, at det var 20 år siden, at SVF havde modtaget Lynx'en og at de siden havde fløjet med dem i arktisk kulde og under tropiske forhold. De havde gennem årene transporteret



Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Lars Fynbo, th får her, sammen med chefen for Søværnets Flyvetjeneste, kommandørkaptajn Kai Rash Larsen (RAS), overrakt et billede af Lynx, halenummer S-191 af GKN Westland Helicopters Chief Operating Officer, Mr. Allan Johnston.

alt fra babyer til hundeslæder i helikopteren, og det var hans indtryk, at SVF havde været tilfreds med den. Videre sagde han: „I 1995 var S-191 den Lynx, der havde fløjet flest timer, nemlig 5.500. Da flystellet var beregnet til at kunne flyve 7.000 timer, havde vi tid til at finde en løsning på levetidsforlængelsen“. Han understregede, at man fandt denne løsning i et godt samarbejde med Westland, som endte med en udskiftning af flystellet og et opdatering af helikopteren til en Super Lynx Mk90B. Han sluttede med at sige, at det nu er en udfordring for Hovedværksted Værløse, som skal ombygge de resterende seks helikoptere inden 2004, som er deadline for gennemførelsen af operationen.

Nær kikset

GKN Westland Helicopters Chief Operating Officer, Mr. Allan Johnston sagde i sin tale, at han for ti dage siden hørte, at S-191 måske ikke kunne blive færdig til at aflevere den 1. november. Han måtte så meddele, at det blev den! Ikke fordi han nødvendigvis gerne ville til Købehavn, men fordi det var en aftale, og aftaler

skal holdes. Han var glad for samarbejdet med Flyvematerielkommandoen og med dansk industri, en følge af den indgåede aftale. En aftale han var overbevist om vil holde ud i fremtiden, til fordel for begge parter. Johnston undlod ikke at sige, at det var hans håb, at Westlands EH101 helikopter måtte blive den der afløste den elskede S-61. Det var hans overbevisning, at EH101 var den rigtige helikopter til den opgave der i fremtiden skal løses.

Gensyn

Ude på gangen hænger der billeder af alle piloter, som har været tjenstgørende ved SVF. En af dem hed TIM. Han var også til stede ved receptionen, ikke som pilot, men som Sales Manager for GKN Westland. Historien er den, at Tim Brookman i 1980, dengang pilot i Royal Navy, blev sendt til Danmark for at omskole piloterne i SVF til Lynx helikopteren. Brookman fortalte, at han havde tre dejlige år i Danmark, inden han igen måtte tilbage til England. Han slap pinden i helikopteren i 1987 og har derefter beskæftiget sig med at sælge de helikoptere han tidligere fløj. □

Flyarkæologi

„Anders And” hævet efter 55 år på havbunden

Af seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Ib Lødsen, Danmarks
Flyhistoriske Selskabs
Flyarkæologiske afdeling

Efter Danmarks befrielse i maj 1945, ødelagde englænderne i hundredvis af tyske fly på dansk område. Også en Blohm und Voss Bv 138 blev ødelagt den 17. juni 1945. Det skete ud for Dragør havn i overværelse af en kvart million københavnere. Flyet lå tøjret ude på vandet, og blev skudt i sæk af engelske jagerfly. 55 år efter blev vraget hævet af folk fra Danmarks Flyvehistoriske Selskabs Flyarkæologiske Afdeling.

Ib Lødsen, der er en af Danmarks mest kendte flyarkæologer, fortæller, at han i mange år havde kendt til flyets eksistens og position. Andre dykkere genopdagede vraget, da de gennemførte forundersøgelserne til bygningen af Øresundsbroen i 1991. Han fortæller også, at der kendes et vrug mere af en Bv 138, det ligger på 400 m vand i en norsk fjord.

Arbejdet med at hæve vraget var ikke den letteste opgave i verden. Dels havde flyet sat sig godt fast i leret på bunden, og dels var Søfartsstyrelsen af den opfattelse, at de frivillige dykkere ikke måtte hæve vraget. De involverede var uforstående overfor bureaukratiet. De arbejdede for



Efter 55 år på havbunden er Bv 138 ikke det smukkeste syn, men man ser tydeligt de karakteristiske linier i skroget, som gav den navnet „Den flyvende sko”.

Danmarks Flyvemuseum og fik støtte fra Flyvevåbnet og Søværnet. Enden på visen blev, at man fortsatte arbejdet.

Ædt af saltvandet

Bv 130 var fremstillet af aluminium, og det betød, at havvandet havde ædt hele vingen væk. Kun vingebjælken og skroget var tilbage. På den del der stod nede i muddret, kunne man stadig se den originale maling.

Det første bjergningsforsøg, en tirsdag i maj måned i år, endte resultatløst. Lødsen havde ellers glædet sig. Var det lykkedes, ville det være næsten verdenshistorie. Ikke mindst fordi der kun er fremstillet 276 stykker af dette særprægede vandfly, der nærmest lignede en flyvende sko.

Den 17. maj havde man fået det nødvendige løftegrej frem i form af flydesække. De blev anbragt de rigtige steder og pustet op, og langsomt

vendte „Anders And” tilbage til overfladen. Lødsen havde to slags champagne med en gylden og en sort. Det blev den gyldne, der blev drukket. Den sorte var beregnet til situationen, hvor bjergningen mislykkedes.

Er på vej til museet

Er der noget så godt som at komme først? Næppe. Lødsen fik i hvert fald travlt med at få ringet til sine norske kolleger for at fortælle dem, at bjergningen, og dermed den verdenshistoriske begivenhed, var lykkedes.

Da det næsten 20 m lange vrug var oven vande, blev det med en kran løftet op på en af Flyvevåbnets blokvoogne og kørt til et ukendt sted i nærheden af Danmarks Flyvemuseum i Helsingør.

Det er ikke meningen at restaurere flyet. Det skal ifølge Lødsen blot konserveres, og udstilles som det er fundet, sat på en sandbund, hvor gæ-

sterne så kan betragte det særprægede vandfly. Skroget er nu konserveret og stabilt. Man mangler kun at færdiggøre vingebjælken samt en del smådele, herunder instrumenterne.

Imponerende

Ser man i K.G. Munsons bog om fly fra den Anden Verdenskrig beskriver han flyet som: „Et af de mest karakteristiske fly fremstillet af et firma, der producerede adskillige uortodokse luftfartøjer”. Flyet fløj første gang i 1937. Herefter blev der gennemført adskillige forbedringer, inden det kom i operativ tjeneste. Den første produktionsversion, Bv 138A-1 som havde tre Jumo 205C motorer, som Lødsen fortæller var dieselmotorer. Disse gav den karakteristiske lyd fra sig, som fik københavnere til at kalde flyet for „Anders And”. Produktionen fortsatte i 1940 under betegnelsen Bv 138B-1 nu forsynet med den

Tekniske data

Flyet var udstyret med tre 880 hk. Junkers Jumo 205D rækkemotorer. Det havde en spændvidde på 26,95 m, og var 19,85 m langt. Tomt vejede flyet 8.083 kg og fuld lastet 15.467 kg. Flyet havde en besætning på fem mand og kunne flyve med en fart af 272 km/t i 2500 m højde. Den største flyvehøjde var 5700 m. Flyets rækkevidde var imponerende, 4.274 km kunne den flyve inden den måtte lande igen. Flyet var bestykket med to 20 mm MG 151 maskinkanoner, et 13 mm maskingevær type MG 131 og et 7,9 mm maskingevær type MG15. Det kunne også medbringe op til seks 49,89 kg bomber, fire dybvandsbomber eller to søminer. Sammenligner man bevæbningen med en Spitfire Mk Vb, som havde to 20 mm maskinkanoner og fire 303 maskingeværer, var Bv 138 en giftig fyr at møde.

kraftigere Jumo 205D motor, samtidig blev halekonstruktionen ændret, og flyet fik en kraftigere bevæbning. Ser man nærmere på flyet, er det indlysende, hvorfor det i England fik øgenavnet „Den flyvende sko”. I Danmark derimod, kom det som allerede nævnt, til at hedde „Anders And”.

Om flyet, der blev hævet ved Dragør, har været i aktiv krigstjeneste ved man først, når man får fundet pladen med flyets serienummer, men så vil Lødsen med garanti finde ud af mere om flyets gøre og laden under den Anden Verdenskrig. □



For at læserne kan få en ide om, hvordan Blohm und Voss's Bv 138 så ud, inden turen på havbunden, viser vi her et billede af en 10 kg tung støbt model af typen.

Flyvevåbnet 50 år

Medens vi med trofast sind, sætter al vor gerning ind

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder seniorsergent
John Richtendorff

Flyvevåbnets 50-års jubilæumsdag blev fejret med en højmesse i Viborg Domkirke, efterfulgt af afsløringen af en mindesten for dem, der mistede livet i flyvevåbnets tjeneste. Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik deltog i højmessen og foretog afsløringen af mindestenen.

Viborg den 1. oktober 2000. Flyvevåbnet indledte jubilæumsfestlighederne med en højmesse i Viborg Domkirke. Højmessen var godt besøgt. Blandt dagens kirkegængere sås mange af flyvevåbnets tidligere ansatte, som mødtes for at fejre deres gamle værn. Øverst i domkirken var der reserveret pladser til repræsentanter fra flyvevåbnet og gæsterne fra hæren og søværnet. En stol stod for sig selv, og i den tog Hans Kongelige Højhed, kaptajn i flyvevåbnet, Frederik plads.

Det var flyvevåbnets provst, Vilhelm Væрге, Flyvertaktisk Kommando, der prædikere over dagens tekst Lukas 10, vers 38-42, Martha og Maria, på den 15. søndag efter trinitatis. Han sluttede sin prædiken med at sige: „Vi skal være dygtige i dag og følge med, det skal sportsfolk, det skal erhvervsfolk, ja det skal alle i hver deres job, og det skal vi i flyvevåbnet. Men hvad er det hele værd, hvis vi blot raser af sted i et næsten bevistløst jag, eller lader os føre af sted, uden at der bliver sammenhæng i det eller mål med, hvad vi gerne vil - og ikke mindst mangler dybde eller perspektiv? Det har vi alle brug for



Fra højmessen i Viborg Domkirke. Forrest Hans Kongelige Højhed Kronprins Frederik. bag ham fra højre, forsvarschefen, general Christian Hvidt og hustru, chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor L.C. Fynboe, chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor L. Simonsen og hustru og Kronprinsens adjutant.

som mennesker. Og dermed er jeg egentlig ved det, der gør, at jeg sætter pris på, at vi i dag får lov at starte jubilæet i flyvevåbnet med en gudstjeneste.

Det giver os anledning til at sætte os og tænke på og mindes dem, hvis tjeneste i flyvevåbnet kostede dem livet. Og det giver os også anledning til, for en lille stund, at standse op og være stille, - giver os ro til at tænke efter og lytte efter livets tale“. Provst Væрге sluttede sin prædiken med at sige: Dette er med til at give perspektiv, dybde og menneskelighed, også hvad angår virket i flyvevåbnet. Det skylder vi for øvrigt også dem, som tjenesten kostede livet, - det skylder vi samfundet og flyvevåbnet, og det skylder vi os selv. Amen.

Afsløring af mindesten

Efter højmessen forlod det uniforme personel, med Kronprins Frederik i spidsen domkirken for at gå til gavlen af domkirkens søndre tvær-

skib, hvor mindestenen ventede på at blive afsløret. Der deltog overraskende mange civile i denne afsløring. I sin tale til deltagerne sagde chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM):

Det er os en stor glæde, at så mange har bæret os med at deltage i denne højtidelighed. Her hvor vi på Flyvevåbnets jubilæumsdag ærer de tidligere kolleger, der har mistet livet i Flyvevåbnets tjeneste med en højmesse og afsløring af en mindesten ved Viborg Domkirke. Det er Flyvevåbnet en særlig ære, at Deres Kongelige Højhed i dag vil afsløre mindestenen.

Under mindestenen - i soklen - er der nedlagt et grundstensdokument, som øverst har den danske flyvevinge, hvorunder det står: Det Kongelige Danske Flyvevåben og med følgende tekst:

Grundstensdokument

Mindesten for omkomne under tjene-

ste i Flyvevåbnet, Viborg den første dag i oktober 2000.

Mindet er afsløret af kronprins Frederik i forbindelse med Flyvevåbnets 50 års jubilæum.

Det er skænket af „A.P. Møller og hustru Chastine Mckinney Møllers Fond til almene formål”. Stenen, der er af Azul Macauba kvartsit, blev leveret af Frihavnens Marmorværk og Stenhuggeri.

Initiativet blev taget af seniorpersonel af Flyvevåbnet uden for aktiv tjeneste.

„Må jeg bede deres Kongelige Højhed om at afsløre mindestenen“.

Herefter holdt Kronprins og kaptajn i flyvevåbnet, Frederik med flyvernavnet FRE, en kort tale, hvori han blandt andet sagde:

„I Helge Rode's sang: Som en rejsen lysten flåde“, blev brugt flittigt i vores yngste værn. Og det var en „en rejselysten flåde“ af fly, der for 50 år siden kom til Flyvestation Karup og „ankrede op ved Jyllands bro“. Han nævnte, at flyvevåbnet havde sit udgangspunkt på Flyvestation Karup og at mere end 200 fly herfra blev fordelt ud på landets flyvestationer.

Kronprinsen nævnte den begejstring og entusiasme, der dengang som nu, prægede og præger flyvevåbnet, og sagde videre: „Den første og største udfordring i flyvevåbnets barndom blev at finde balancen mel-



Hans kongelige Højhed Kronprins Frederik hilser efter afsløringen af mindestenen ved Viborg Domkirkes Søndre tværskibs gavl.

lem flyvesikkerhed og vovemod, hvor sidstnævnte, i kontrolleret grad, vel stadig må siges at være et ønsket karaktertræk hos piloter“.

Inden Kronprinsen afslørede den smukke mindesten sagde han: Der er desværre en del, som i tidens løb har givet mere end „al deres gerning“. De gav det dyrebare de havde - deres liv - under tjeneste i luften eller på jorden. Det er dem, som vi i dag - ved flyvevåbnets 50-års jubilæum - er samlet her ved Viborg Domkirke for at mindes ved afsløringen af en sten, som er enkel, værdig og ligefrem - egenskaber som også karakteriserer vores flyvevåben.

„Med disse ord afslører jeg denne sten til minde om jer, der satte livet til i flyvevåbnets tjeneste“.

Efter afsløring sang deltagerne i højtideligheden sangen, „Som en rejsen lysten flåde“, hvorefter chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen og chefen for Flyvermaterielkommandoen, generalmajor Lars Christian Fynboe lagde en krans ved mindestenen.

Højtideligheden sluttede med at major af reserven Morten G. Larsen medlem af Flyvestation Aalborgs Brass Band blæste „Last Post“, en smuk og klangfuld afslutning på højtideligheden. □

Vi anmelder

Danske militærfly - 2000

Af Per Thorup Pedersen

Størrelse: A 4 i ringbind

Sidetal: 192

Pris: 350 kr.

Kan bestilles ved forfatteren, telefon 98 80 13 30

Så er - år 2000 udgaven - af Danske militærfly på gaden. Enhver, der interesserer sig for dansk militær flyvning fra 1911 til i dag, vil have glæde af denne bog. Der er al mulig viden at hente om forsvarets fly. Man kan finde produktionsnumre, årstal for modtagelse og udfasning. At alt er sat op i alfabetisk og overskuelig orden tilføjes kun for fuldstændighedens skyld. Under bemærkninger til hvert enkelt fly, kan man læse om, hvordan flyene er blevet leveret eller andre spændende oplysninger.

Forsvarets svævefly er også med i

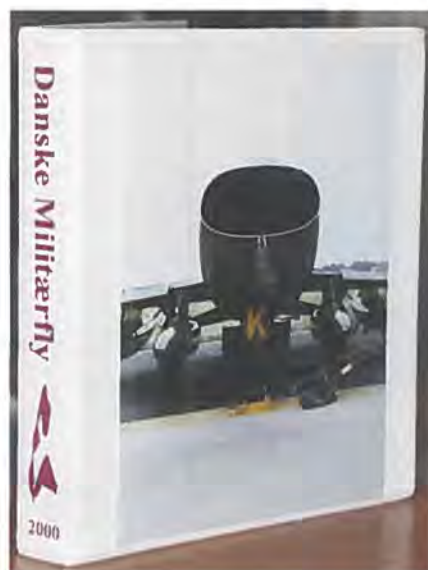
bogen. Det vil nok overraske én og anden, at danske piloter fik tilladelse af tyskerne til at tage svæveflyvercertifikat i „Svæveflyverlejreren ved Køge“ i 1942-43.

En afdeling hedder Flyvevåbnet Wrecks & Relics som giver oplysninger om, hvor vrage og vragedele befinder sig.

Afsnittet, havarier, fra side 142 til side 192 er en oversigt over havarier, som begynder med „Ørnens“, en Farmanproduktion, havari under en flyveøvelse på Kløvermarken den 2. oktober 1923, hvor premierløjtnant Thiele skulle have sin luftdåb. Flyveren Ulrich Birch døde senere af sine kvæstelser, medens Thiele slap uskadt.

Alt i alt en spændende bog som er god at få forstand af, og som kan stoppe mange diskussioner, så man er fri for at tro, men kan få: Viden om. □

s-n



Vil flytte 160 tons gennem luften

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

I 1929 gennemførte luftskibet Graf Zeppelin en jordomflyvning på 34.000 km via Tokyo, Los Angeles og New York på 21 dage. Otte år senere, i 1937 styrtede det brændende til jorden ved Lakehurst, New York. Siden da har mennesket fortsat drømt om at konstruere et luftskib, der var sikkert og samtidig kunne flytte en last, der lige nu hedder 160 tons ad gangen. Lige nu er det det tyske firma CargoLifter AG, der i sin luftskibshal i Brandenburg ved Berlin er i færd med at udvikle en ny „Zeppeliner“ kaldet CargoLifter CL 160.

Hvem kan forestille sig en luftskibshal, der er 360 m lang, 210 m bred og 107 m høj? De fleste vil nok tænke over størrelsen en ekstra gang. Det gør det tyske firma CargoLifter ikke. De begyndte at bygge hallen sidste år på den tidligere sovjetiske flyvestation Briesen-Brand i Brandenburg, Kreis Dahme-Spreewald, sidste år. Projektet ventes færdigt i slutningen af i år. I hallen skal der bygges et luftskib til godstransport – længde 260 m og en diameter på 65 m. Det første seriebyggede luftskib forventes leveret 2004 eller – 5.

Problemet

Folkene bag CargoLifter har tænkt stort omkring problemet, at transportere store industrielle konstruktioner



Den kæmpemæssige hangar i Brandenburg syd for Berlin hvor kunstneren har placeret CL 160 i porten.
(Billede Cargo Lifter AG).

fra et sted til et andet. De har tænkt over, hvor lang tid, det tager. Hvor mange master der skal lægges ned undervejs. Og de har tænkt over, hvor besværligt det er at flytte en genstand, der måler 50x8x8 m, enten ad landevej eller jernbane. Mange gange med en hastighed på ned til otte km/t.

Det man vil tilbyde maskin- og anlægsindustrien, Off-shore virksomheder og automobilindustrien og andre, der har behov for at flytte store genstande, er et luftskib, der skal bruge fire forløjningsmuligheder. Når det er forløjjet, kan det fra 100 m's højde ved hjælp af en kran, indbyg-

get i kølen, løfte godset om bord og flyve det til det sted, hvor det skal bruges. Direkte og uden at genere trafikken på landevejene.

Løsningen

CargoLifter AG kalder løsningen på transportproblemerne en „Flyvende Kran“ til transport af tung last, kranen kommer til at hedde CargoLifter CL 160. Den får en volumen på 550.000 m³, som skal fyldes med helium. Til sammenligning indeholdt det stive luftskib „Graf Zeppelin“ fra 1930'erne 105.000 m³ brændbar brint, og havde en nyttelast på 15

tons. Med de 160 tons om bord kan CargoLifter CL 160 flyve op til 10.000 km, med hastigheder varierende fra 80 til 125 km/t.

Lige nu er udviklingen af CargoLifter nået til, at et eksperimentalluftskib i størrelsesforholdet 1:8 kaldet „Joey“, som fløj første gang i oktober sidste år. Flyvningen med „Joey“ skal levere de nødvendige erfaringer til den videre udvikling af et „halvstift“ luftskib med en køl, i hvilken der er indbygget en kran, der kan

løfte de omtalte 160 tons.

Hvem er med

Foruden firmaet CargoLift's egne teknikere, har man dannet et konsortium ved navn „Allianz der Kompetenz“ (sammenslutning af kompetence), hvor man samarbejder med partnere fra luft- og rumfartsindustrien som: Conti, DASA, Debis, GKN Westland, ILC Dover, Liebherr, MAN Technologie, Rexam, Rolls-Royce

Turbomeca, Syntex, TCom og Vickers.

CargoLifter havde den 31. august sidste år 7.409 aktionærer, der havde indskudt 237,5 mio. DM i firmaet. Firmaerne man arbejder sammen med, er for manges vedkommende sværvægtede indenfor luftfartsindustrien, og pengene har man også kunnet rejse, altså er der en tro på, at det denne gang lykkes at få et operationsdygtigt luftskib ud af anstrengelserne. □

Vi anmelder

Fra hede til Flyvestation -

En bog om Flyvestation Karup gennem 60 år

Af pensioneret major Bengt Helldén
Sidetal: 317
Illustrationer: 413 billeder i s/h og farve
Kort: 5
ISBN 87-088045-0-2
Distribution: Bog & Ide.

Så fik Danmarks, gennem tiderne ubestridt største flyvestation, sin egen bog. Hvem var vel nærmere til at skrive den en pensioneret major Bengt Helldén?

Det har han gjort med vanlig grundighed. Bogen tager sin begyndelse med en beskrivelse af det store hedeområde, der dengang udgjorde Grove Sogn. Fra Grove Kirke kunne man se de 25 km til Tinghuset i Herning.

Vi får historien om Hedesagens Venner, der i 1898 køber Gedhus med tilhørende 1010 tdr. land for 9.800 kr. Vi læser om fangerne, der plantede plantagerne og om betonvejen fra Sunds til Kølvrå, som ikke er bygget af tyskerne, men blev bygget af danskere som beskæftigelsesarbejde fra 1935 til -37, pris 861.000 kr.

I begyndelsen af maj 1940 kom de første tyske besættelsestropper til Grove Sogn, og opførelsen af Fliegerhorst Grove tog sin begyndelse. Helldén glemmer ingen detaljer i historien om besættelsesmagtens byggeri. Der er plads til både kollabora-

tørerne, beslaglæggelserne, processen med at fjerne lyngen og bygge startbaner, bunkers og barakker. Besættelsen slutter og englænderne kommer. Deres ophold endte med ødelæggelsen af det tyske materiel. Indflyttede de tyske flygtninge, og fraterniseringshistorierne er heller ikke glemt.

Fra 1947 kom der efterhånden gang i Grove Flyveplads. Nu begynder der at dukke navne op i bogen, som vil være kendte for folk med interesse for Flyvevåbnet. Vi springer dem over, og lader læserne selv finde frem til de mange gode historier, som Helldén har fået pensionerede officerer og befalingsmænd til at fortælle, nu bliver der plads til det gode grin ind imellem de mange fakta, som Helldén er en mester i.

Bogen slutter i 2003, hvor Flyvestation Karup modtager Flyvevåbnets helikoptere.

Bogen må være et „must“ for enhver, der interesserer sig for Flyvevåbnets historie. Det eneste bogen mangler er kort til at hjælpe dem, der ikke er for godt kendt på Flyvestation Karup med at orientere sig. At kortene ikke er der, skyldes, at bygningerne har skiftet numre for ofte, siger forfatteren. □

S-P

Af samme forfatter:
Flyvertaktisk kommando gennem 25 år. (udsolgt).
Fra Luftwaffe til Aerotech.
Verdenshistorien i Karup. (Kan købes på Thorning Museum).
Flyvertaktisk Kommando i 35 år. (Kan købes ved Flyvevåbnets Historiske Samling).



Imperiets krige vist på et sted

Tekst og billeder seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen

Vi sidder i et mørkt beskyttelsesrum et sted i London under den 2. Verdenskrig. Ovenover rumler og brager det uafbrudt. Vi er sat tilbage i eftersommeren 1940. Blitzen er over byen. De tyske bombefly tømmer deres last af højeksplosive bomber, ganeret med brandbomber, ned over byen. Pludselig lyder et kæmpebrøn og vægge og gulv gynger, det var tæt på. Det er uhyggeligt. Heldigvis er det nutid, og det vi oplever er Imperial War Museums måde at give den samme nutid et indblik i hvorledes det var at leve i London under den 2. Verdenskrig.

Det første man får øje på, når man træder ind gennem porten til Imperial War Museums grund på Lambeth Road, er to kæmpemæssige skibskanoner, der næsten skygger for den imponerende bygning i baggrunden. Bygningen er tegnet af arkitekten James Lewis og stod færdig i 1815. Dengang var den hovedbygningen i the Bethlem Royal Hospital, den er imponerende. Alligevel tænker man ved sig selv: - Kan et helt imperiums deltagelse i to verdenskrige virkelig rummes i den bygning? Timer senere er man meget klogere. Man er blevet ledt gennem den del af huset man ikke ser fra indgangen. Og udstillingerne under jorden er utrolig omfattende.



Indgangen til Imperial War Museum på Lambeth Road, er næsten skjult af to kæmpemæssige skibskanoner. Bygningen er tegnet af arkitekten James Lewis, og stod færdig i 1815. Dengang var den hovedbygning i Bethlem Royal Hospital, kaldet Bethlem.

Masser af fly

Den flyinteresseredes øjne fanges med det samme man træder ind i udstillingshallen. I loftet hænger fly fra både 1. og 2. Verdenskrig. Som var den på vej til at beskyde et mål på jorden, dykker en P-51 Mustang lige ned mod tilskueren. Til højre bryder en Supermarine Spitfire Mk. 1A af, og det samme sker mod venstre, her er det bare en Focke Wulf Fw 190.

Den synes næsten at kollidere med en to sædet BE2c rekognosceringsfly fra 1. Verdenskrig. Det samme er ved at ske for Spitfiren, men den er på vej ned mod det nok mest berømte fly fra 1. Verdenskrig, Sopwith Camel. Lader man øjet glide videre rundt oppe under kuplen, støder det mod en V-1 bombe (Vergeltungswaffe nr.1) gengældelsesvåben nr.1. Nede på gulvet står en V-2. Især denne ty-

pe spredte rædsel over London og Sydengland. V-2's overlydshastighed gjorde, at den ikke kunne bekæmpes, og at den slog ned uden forudgående varsel. I alt ramte 6.500 V-1 og V-2 raketter London og Sydengland og dræbte 8.938 civile.

Oppe på første sal står cockpittet af en Avro Lancaster III, Bomber Commands mest berømte bombefly. Her får man et indtryk af de meget snævre forhold den syv mand store besætning havde at arbejde under. Her er også resterne af den Messerschmitt Me 110, som den tyske vicekansler og nummer to i de nazistiske magtapparat, Rudolf Hess flygtede til Skotland i maj 1940, vraget består af en del af fuselagen og den ene Daimler-Benz motor.

Også luftskytset har fået en plads. Her er en 1 pounds kanon, som blev anvendt til at skyde Zeppelinere ned med under 1. Verdenskrig, dog uden succes, som teksten på skiltet bemærker. Efterkrigens luftværnsstyks er repræsenteret ved en argentinsk tvilling 20 mm luftværnskanon, erobret under Falklandskrigen i 1982. Ved siden af den ses en af de første styrede jord-til-luft missiler, en BAC Thunderbird 2, som blev konstrueret til at bekæmpe fly i stor højde.

Kampvogne og ubåde

For den der interesserer sig for land-

krigens mastodonter, er der rig lejlighed til at studere de kampvogne, der blev anvendt under den 2. verdenskrig, her er typer som Grant, M4 Sherman, en tysk Jagdpanzer Tank destroyer (panserjager) og et Daimler-Benz pansret køretøj.

Den italiensk fremstillede såkaldte „Mesterlige ubåd“, som blev styret af én mand, og med succes anvendt mod den britiske flåde i Alexandrias havn i Egypten, er også udstillet. Man kan også se én af de meget små fiskerbåde, der deltog i evakueringen af de britiske og franske tropper fra Dunkirk i 1940.

Ved mange af de udstillede genstande er der en lille fjernsynsskærm. Ved hjælp af et tryk på skærmen, det hedder vist 'finger touch', kan man kalde oplysninger om genstanden frem. Ofte vises en lille stump film af, for eksempel kampvognen i funktion på slagmarken. Englænderne er fantastisk gode til at gøre udstillinger levende og interessante.

Første Verdenskrig

Første Verdenskrigs stivnede fronter med de tusindvis af kilometer skyttegrave er levendegjort i kælderens under museet. Her kan man se et skyttegravsafsnit med en bunker, hvor en officer fører en samtale over telefonen med en fremskudt enhed, der råber på artilleristøtte. Det gør en ellers

meget fjern krig uhyggelig nærværende. Ikke mindst stemmen i telefonen, der næsten hysterisk skriger om hjælp. Det hele understøttes af en lydkulisse, der gør det dunkle scenari, om muligt, endnu mere uhyggeligt.

Krigen i luften er beskrevet ved hjælp af masser af billeder og tekst. Piloternes kamp oppe i himmelrummet, hvor Royal Flying Corps kæmpede mod Luftwaffe med Baron Manfred von Richofen, kaldet Den Røde Baron, i spidsen i sin Albatros DIII, er vel beskrevet. Ikke mindst perioden, hvor briterne kæmpede indædt mod Den Røde Baron og hans „Flyvende Cirkus“.

Håndvåben, uniformer og billeder

De to krige er illustreret med masser af udstillinger i monter fra loft til gulv, alle fyldt med håndvåben, billeder, uniformer og udrustningsgenstande fra alle de lande, der deltog i de to store krige. Her også udstillet genstande, der beskriver, „den hemmelige krig“. I dag virker radiosendere, kodningsmaskiner, usynligt blæk og de øvrige hjælpemidler uendelig klodsede. Også den psykologiske krigsførelse er der fortalt om med mange plakater og posters. En af den 1. Verdenskrigs mest berømte plakater, den hvor Lord Kitchener peger ned på beskueren og siger: - BRITTONS wants YOU - Join your country's Army GOD SAVE THE KING! (Storbritannien har brug for dig! Gå ind i landets hær! Gud bevare kongen!) Et ordvalg fra en svunden tid.

Kunsten

De to verdenskrige påvirkede de britiske kunstnere i en grad, der er ukendt for danskere, Krigens gru gengives af kunstnerne i den form, der får krigens følger for mennesker, byer og landskaber til at virke, om muligt, endnu mere grufuld end på fotografiet. To store gallerier på førstesalen tager en god del af den besøgendes tid. Når man forlader denne del af udstillingen, er det med dyb eftertanke over, hvad homo sapiens kan finde på at gøre mod hinanden på grund af én eller anden fiks ide, eller i rent begær efter magt. □



Noget af det første den flyinteresserede får øje på, er jagerflyene fra den Anden Verdenskrig, som hænger i loftet. Her er en Focke Wulf Fw 190 på vej lige ind i kameraet. Bag den, berømte amerikanske langtrækkende eskortejager P-51 Mustang.

NYT FRA IND- OG UDLAND



Halenummer ET-204 trækkes i shelter efter landingen på Flyvestation Aalborg den 27. juni 2000 kl. 1945.

Hjem fra syv års udlændighed

Flyvestation Aalborg den 27. juni 2000 klokken 1945 landede halenummer ET-204, et to-sædet F-16 fly. Det særlige ved flyet var, at det i 1992 blev udtaget som prototype for de fly, der senere skulle gennemgå Midlife Update, kaldet MLU, programmet. Sammen med fly fra de tre øvrige europæiske F-16 lande, blev flyet skilt ad på Forth Worth i Texas, for senere at blive de første MLU-fly.

Efter at have været igennem de forskellige testprogrammer, blev det ET-204, der var platformen da JØB, kaptajn Jens Børsting Petersen, sammen med den hollandske pilot Pleun Troost, affyrede det første danske AMRAAM Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor rækkevidde), som en værdig afslutning på 900 starter og mere end 1300

flyvetimer i de to testfaser. Læs om JØB's prøveskydning i FLYNYT nr. 2. april 1998. Lige nu er flyet stationeret på Flyvestation Skrydstrup, hvor man er ved at „fordanske“ det rent teknisk.

Tekst: s-n

Billede: Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Kilde: Set og Sket

Der blev solgt fly for US \$ 52 milliarder

August 2000. Direktøren for firmaet The Society of British Aerospace Companies (SBAC), der arrangerer Farnborough International Air Show, Peter Taylor, meddeler, at der under FI2000 blev indgået kontrakter om flyhandler til \$ 52 mia. svarende til

455.2 mia. dkr. Beløbet overgår alt, hvad der hidtil er solgt for. Således blev der på FI98 solgt for 26.7 mia. Den britiske flyveindustri sikrede sig i år kontrakter for \$ 6,75 mia. Det er direktørens opfattelse, at flytningen af udstillingen fra september

til juli var populær blandt udstillerne. I hvert fald blev der brug for 15% mere udstillingsplads end i 1998. Der kom 1.287 udstillere fra 30 lande, hvoraf 15 også havde nationale pavilloner. Der blev brugt 72.000 m² overdækket udstillingsareal og

41.423 m² udendørs, hertil skal lægges udstillingsarealet til de 167 fly på static display. På de fem handels-

dage kom der 177.000 interesserede. Og de to dage, der var åbent for publikum, kom den 133.000 tilskuere.

Kilde: FI2000
Tekst: s-n

Flyvevåbnets næstsidste korporal takker af

August 2000. „Kan det virkelig passe, at vi har korporaler i flyvevåbnet?“ lød det undrende spørgsmål til FLYNYT's redaktion. Redaktionen kunne bekræfte, at flyvevåbnet har to rigtige korporaler tilbage. I hvert fald en tid endnu. Det er korporal J.B. Frølich i Flyvertaktisk Kommando. Det er ham der ved indgangen, med et smil, afkræver folk deres ID-kort, eller checker, at de er på gæstelisten. J.B. Frølich blev udnævnt til korporal den 1. maj 1964, og den 1. oktober 1980 blev han sammen med hærens Nærluftforsvar overført til flyvevåbnet.

Frølich fortæller, at den 31. december 2000 er det slut, og han går på pension.

Hvis man efter den dato træffer en korporal i flyvevåbnets uniform, er

der tale om den allersidste, som er ansat ved Jordmaterielværkstedet på Flyvestation Aalborg. Når han engang enten skifter grad eller bliver hjemsendt, vil de eneste korporaler flyvevåbnet har være stampersonel, der midlertidig er udnævnt til korporal under tjeneste ved NATO.

Tekst og billede: s-n

Korporal J.B. Frølich fotograferet på sin arbejdsplads gennem mere end 20 år, ved skranken i Flyvertaktisk Kommando.



RAF skolefly grounded - to gange



Embraer EMB-312 Tucano T. Mk. 1, som anvendes af RAF Flyveskole på RAF Linton-on-Ouse. Problemerne med tappen sidder ude i halepartiet lige over det heraldiske mærke.

Den 4. september blev alle RAF Tucano T. Mk. 1 skolefly ved flyveskolen på RAF (flyvestation) Linton-on-Ouse grounded (taget ud af drift) på grund af, at den øverste tap der forbinder sideroret til hængslet på stabilisatoren var knækket. Den 17. september havde man kannibaliseret reservedele fra andre fly for at få de fire i luften, der skulle overflyve kirken i York i forbindelse med mindedagen, den 18. september, for Slaget om England.

Den 21. september var den gal igen. Man konstaterede nu, at man havde brugt de forkerte sikringspinde i forbindelse med den belkrank arm, der drejer sideroret, hvilket var årsag til „slup“ mellem de to dele. I slutningen af oktober stod flyene stadig på jorden.

Tekst og billede: s-n

Skandinavisk helikopterøvelse på Flyvestation Værløse

4. til 7. september 2000 var eskadrille 722 på Flyvestation Værløse vært for den årlige skandinaviske helikopterøvelse. Danmark og Norge deltog med deres S-61 Sea King, mens Sverige deltog med både CH-46 Sea Knight og AS 332 Super Puma. Formålet med øvelsen var at træne besætningerne i en fælles redningsindsats for at forbedre samarbejdet ved større ulykker. Tragedien da færgen Estonia sank i Østersøen står stadig meget klar i erindringen..



Tekst: s-n

Billede: Flyverspecialist P. Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Den norske Westland Sea King i færd med at hoiste lægen ned på Oslofærgen „Crown of Scandinavia“, som havde bedt om at få en læge om bord til en patient.

Royal Navy på besøg på Flyvestation Aalborg



Royal Navy's EH101 Merlin helikopter i søgrå bemaling på platformen på Flyvestation Aalborg.

13. september 2000 havde Flyvestation Aalborg besøg af en Royal Navy EH101 Merlin helikopter. Helikopte-

ren, der ved landingen på Aalborg kun havde fløjet 30 timer, var på vej til Norge for at få testet noget udstyr.

Hvad ved vi ikke. Flyvestation Aalborgs fotograf, Henning Jespersen-Skree, måtte helt ned på knæ og presse en tåre frem i øjet for at få lov at tage billederne. Årsagen var, at helikopteren var fyldt med elektronisk udstyr, som man ikke ville lade ham tage billeder af.



Et kig ind i EH101 Merlins glascokpit, hvor man kan få alt at vide om helikopterens tilstand, flyveinformationer med videre. Dog efter pilotens eget valg, for ikke at give flere oplysninger end nødvendigt.

Boeings Joint Strike Fighter X32A har været i luften

Palmdale, California den 18. september. Denne dato gennemførte Boeings cheftestpilot Fred Know den første flyvning med firmaets Joint Strike Fighter (JSF) X32A. Tre dage før havde han gennemført rulning på jorden med høj hastighed for at teste flyets forskellige systemer, herunder bremses, styring, kontrollen med motoren og rorerne overflader. Under taxi på jorden nåede flyet op på en hastighed af 130 kt. (240 km/t.).

Den første flyvning startede på Palmdale og endte på Edwards Air Base, California. Flyvningen var begyndelsen på et fem måneders flyveprogram, som skal fastslå X32A's kvaliteter og ydeevne. Både som konventionelt fly, der lander på en betonbane, men også som flådefly, hvor det skal lande på et hangarskib. Der skal gennemføres ca. 50 flyvninger af omkring 100 timers varighed. X32A er en af de to koncepter som



Kalde Boeings X-32A for en skønhed vil være en overdrivelse. Men nu har den været i luften for første gang og gjort det gamle ord om: „If it looks weel it flies well“, fuldstændig til skamme.

Boeing bygger. Det ene er et konventionelt jettfly, som skal demonstrere Conventional Take Off and Landing (CTOL), som er tænkt leveret til US Air Force. Det andet skal have de egenskaber, der skal til for at lande på et hangarskib. X32B, som forventes at gennemføre

sin jomfruflyvning i første kvartal af 2001, skal vise, om det kan gennemføre Short Take Off and Vertical Landing (STOVL) (Kort start og lodret landing), som forlangt af US Marine Corps.

Tekst: s-n
Billede: Boeing

Lockheed Martin X-35A lige i hælene på Boeing



Lockheed Martins forslag til, hvorledes US Navy's nye Joint Strike Fighter kommer til at se ud i en ikke alt for fjern fremtid.

Lockheed Martin, Palmdale, California, som er den anden deltager i konkurrencen om at fremstille Joint Strike Fighter (Fremtidens jettkampfly), er lige i hælene på Boeing. For nylig prøvekørte man flyets Pratt & Whitney JSF F119-611 motor i fuld efterbrænder for at se, om motoren opfyldte de vedtagne specifikationer. Lockheed Martins testpilot Tom Morgenfeld udførte accelerationer og decelerationer (maksimum motor-

kraft uden efterbrænder) og fuld motorkraft (med efterbrænder). Et testhold holdt øje med, at elektriske-, hydrauliske-, avionic- og alle under-systemerne fungerede optimalt under testen. Foruden Lockheed Martin, deltager også Northrop Grumman og British Aerospace System i udviklingsprogrammet.

Tekst: s-n
Billede: Lockheed Martin

Jydsk flyvevåben - Nej tak

September 2000. Vi så den på besætningsmedlemmers flyvejakker, vi så den på opslagstavler, ja den var næsten ikke til at blive fri for at få øje på. „Den“ er i denne sammenhæng det lille badge, en rundel i flyvevåbnets farver, rød og hvid, hvor der i den røde ring for oven står: „JYDSK FLYVEVÅBEN - NEJ TAK“, og for neden: „BEVAR FLYVESTATION VÆRLØSE“. Det skal ikke tages som udtryk for, at vi ikke

kan lide jyder, fik vi at vide, men at man gerne ville bevare Flyvestation Værløse. Efter samtaler med mange ansatte på Flyvestation Værløse forstår man godt indholdet af opråbet. Mange ansatte er fortvivlede over at skulle flytte til Jylland, ofte af dybt personlige grunde som gør, at de må sige farvel til det flyvevåben, som de er glade for at gøre tjeneste i, og som de kun nødtigt forlader.

Tekst og billede: s-n.

Dette badge ses på mange flyvejakker og andre uniformsgenstande på Flyvestation Værløse. Sort humor på en barsk baggrund.



Flere F-16 Fighting Falcon til Flyvestation Skrydstrup

Flyvestation Skrydstrup den 26. september. Fra begyndelsen af det nye år, når Eskadrille 723 på Flyvestation Aalborg lukker, vil antallet af F-16 fly på Flyvestation Skrydstrup stige, idet eskadrille 723's fly forde-

les på de resterende tre F-16 eskadriller. Det betyder, at Skrydstrup, der i forvejen er hovedoperatør af F-16 flyet vil blive hjemsted for omkring 50 af flyvevåbnets 69 jagerfly. At der kommer flere fly, betyder ik-

ke, at der samtidig kommer flere folk, der vil stadig være omkring 850 ansatte på Flyvestation Skrydstrup.

Tekst: s-n

Køb din egen Hercules for en lille tier

27. september 2000. Denne dato kunne Lockheed Martins Hercules C-130H blive hver mands eje for 9,75 kr. Dog kun som et billede på det frimærke Post Danmark udgav i forbin-

delse med flyvevåbnets 50 års jubilæum den første oktober. C-130H er valgt med den motivering, at flyet har optrådt i flyvevåbnets farver utroligt mange steder på kloden i for-

bindelse med nødhjælpsforsyninger, samt har fløjet forsyninger til Færøerne og Grønland de sidste 25 år. Flyvevåbnet råder i dag over tre C-130H transportfly. Forsvarsforliget fra 1999 har besluttet, at der skal købes fire nye. Ingen ved dog i dag, om det bliver C-130 Hercules, den nye Airbus A400M, eller noget helt tredje.

Tekst: s-n

Frimærke: Post Danmark



FLYVEVÅBNET  **1950-2000**

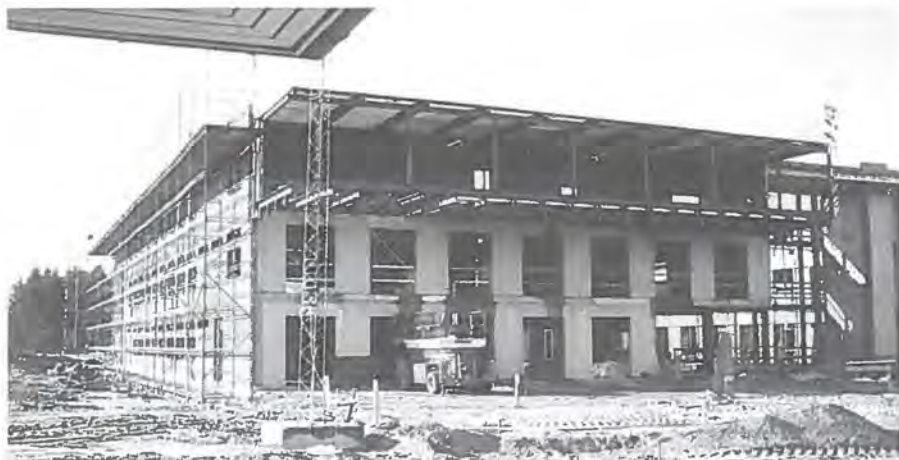
Det smukke frimærke som må glæde enhver, der synes om transportfly.

Flyvertaktisk Kommandos nye hus skyder i vejret

Flyvertaktisk Kommando den 6. oktober. Der synes næsten at være raket fart på opførelsen af det hus, der i fremtiden skal rumme Flyvertaktisk Kommando. I det smukke efterårsvejr får man et ganske godt indtryk af, hvorledes bygningen kommer til at se ud. Der er, trods de moderne linier, måske en smule „fort“ over bygningen.

Betragteren med det skarpe blik vil få øje på de tre rejsekrænk, der blev sat op på bygningen ved rejsegildet den 26. september klokken 14.

Tekst og billede: s-n



Der vil stadig gå nogen tid inden man kan flytte ind i Flyvertaktisk Kommando's nye hus - lige nu er det planen at huset overdrages fra Forsvarets Bygningstjeneste den 1. august 2001.

Ny fase i det nordiske helikopterprojekt



NHIndustries NH90 har den en chance?

Den 10. oktober. Styrekomiteen for det nordiske helikopterprojekt er for tiden på besøg hos NHI's fabrikker i Frankrig for at se på NH90 helikopteren, som er en af mulighederne når der skal købes nye helikoptere til de fire nordiske lande. Rejseaktiviteten fortsætter, idet komiteen i november/december skal besøge Sikorsky-fabrikkerne i USA og i januar/februar næste år går turen til Westland fabrikkerne i Yeovil i Storbritannien. I første omgang, i 1999, indhentede man oplysninger fra 12 helikopterproducenter, og senere på året blev der udsendt en fælles indbydelse om at give tilbud. Projektet omfatter op



Sikorsky S-92, bliver det måske den?

til 100 helikoptere, så der er tale om en ordre, som selv store producenter vil gøre meget for at få fingre i.

Nøglen afleveret

Værløse den 20. oktober 2000. Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole skulle efter forsvarsforliget lukke den 31. december 2000. Men allerede fredag den 20. oktober, var skolens bygninger tømt for dokumenter, inventar og materiel. Skolens stab var afgået til tjeneste andre steder i Flyvevåbnet. Tilbage var der for skolens sidste chef, oberstløjtnant Anker „Pete“ Petersen kun tilbage at

aflevere hovednøglen til chefen for Flyvestation Værløse, oberst Sven Hjort (JOS). Skolen nåede i sin levetid på 49 år, at uddanne ca. 18.000 elever.

Tekst: s-n

Billede: A. Kristiansen,
Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Den helikoptertype man taler om, ligger i størrelsesordenen fra 9 til 15 tons. Tilbage i løbet om at få lov at være leverandør er NHIndustries med deres NH90, Westland med deres EH101 og Sikorsky med deres S-92. Indtil for nylig var også Eurocopter med Cougar Mk. 2 med, men den blev trukket ud af løbet i september måned.



Eller skal man tro på, at Westland EH101 Merlin løber af med sejren - lige nu ligger svaret i vinden.

Processen har stået på siden 1996, hvor Danmark, Finland, Norge og Sverige nedsatte styrekomiteen, som også har drøftet opstilling af krav og muligheder for fælles uddannelse og logistisk støtte. Ligesom man også har drøftet mulighederne for eventuelle modkøb.

Tekst: s-n

Billeder: NHIndustries, Westland,



Dollarkursen skærer ned i antallet af C-130J



Lockheed Martins C-130J-30, den forlængede version, af hvilke Danmark den 9. november 2000 bestilte tre, og tog option på yderligere én.

Nyborg den 22. oktober 2000, forsvarsminister Hans Hækkerup (S) meddelte, at der dagen efter ville blive fremsendt et aktstykke til Folketingets Finansudvalg vedrørende køb af tre stk. C-130J-30 Hercules (den forlængede version). Da man hidtil fra alle myndigheder har talt om „Transportfly“ og ikke har villet

nævne typen spurgte vi „Mener du C-130J?“, hvilket ministeren bekræftede. Han fortalte videre, at dollarens himmelflugt havde gjort, at der ikke kunne blive råd til fire transportfly i denne aftaleperiode, men at man tog option på det fjerde fly, som er nævnt i forsvarsforliget. Ministeren understregede, at betalingen for

flyene vil strække sig over hele aftaleperioden. „Man kan jo ikke vide, om dollaren falder så meget, at der bliver plads til det fjerde fly inden periodens udløb“, tilføjede han med et skævt smil.

Vi spurgte ministeren, om der ville blive indkøbt udstyr, så de nye C-130-30 kunne bruges til lufttanking for de danske F-16 fly under internationale operationer. Det benægtede ministeren, og sagde, at det var en sag for et forsvarsforlig engang i fremtiden.

Om et eventuelt køb af Sikorsky S-91 rednings- og transporthelikopteren sagde forsvarschef Christian Hvidt, at Sikorsky fabrikkerne har et problem i forhold til dollarkursen, hvis ikke deres produkt er ekstremt meget bedre end konkurrenterne. Det kan se ud til, at den stærke dollar stiller de to helikoptertyper NHIndustries's NH90 og Westland's EH101'er stærkere i konkurrencen.

Tekst: s-n

Billede: Lockheed Martin

Beslutningen om flytningen af Eskadrille 721 ligger fast

Nyborg den 22. oktober 2000. Der har gennem længere tid verseret ubekræftede rygter om, at Eskadrille 721 alligevel ikke skal flytte til Flyvestation Aalborg i 2003. Begrundelsen

skulle være, at der ikke er penge nok i forsvarsforliget til at gennemføre flytningen. FLYNYT spurgte forsvarsminister Hans Hækkerup (S), om der var hold i disse rygter, hvilket

han benægtede. „Vil det sige, at der er penge nok i forsvarsforliget til at gennemføre flytningen?“ spurgte vi og fik verdens korteste svar: „Ja“.

Tekst: s-n

Flyvevåbenets chefer markerede Flyvevåbnets 50-års jubilæum

København den 28. oktober. I perioden fra den 24. til 27. oktober mødtes de europæiske flyvevåbnets chefer i København til „the European Air Chief's Conference“ (URAC). Mødet fandt sted i Kastellet med Flyvevåbnet som vært, og som et led i markeringen af Flyvevåbnets 50-års jubilæum.

Et af emnerne på konferencen var anvendelsen og udviklingen af Unmanned Aerial Vehikels (UAV), på dansk ubemandede luftfartøjer, europæisk

uddannelse af jagerpiloter og problemerne med anvendelse af det europæiske luftrum. Europakommissær for transport og energi og formand for udvalget omkring anvendelse af luftrummet i Europa, fr. Loyola de Palacio, informerede cheferne om „the Single European Sky“. I et Europa, hvor luftvejene bliver mere og mere overfyldt, blandt andet fordi man ikke kan få gennemført en fælles europæisk kontrol med luftrummet. Chefen for Flyvertaktisk kom-

mando, generalmajor Leif Simonsen siger om problematikken, at de militære træningsflyvninger i Europa kommer mere og mere i klemme. I fremtiden vil det kræve stor fleksibilitet at få plads til alle. Han understreger, at denne fleksibilitet allerede er til stede i dansk luftrum, hvor man har et godt samarbejde med de civile luftfartsmyndigheder.

Tekst: s-n

Billede: Leif Ernst, Forsvarskommandoen

Russerne flyver nødforsyninger ud fra Flyvestation Værløse



Ilushin Il-76 Transportflyet fylder ganske meget for Eskadrille 721 platform på Flyvestation Værløse.

Onsdag den 1. november startede et Aeroflot Ilushin Il-76 transportfly fra Flyvestation Værløse med 43 tons nødforsyninger til Nordkorea. Flyvningerne fortages for Dansk Røde Kors.

Flyvestation Værløse har flere gange i de senere år lagt startbane og platform til når Røde Kors flyver nødforsyninger til verdens betrængte områder, for eksempel til Jerevan i Armenien. Det er transportfirmaet Bendix Transport, der står for arbejdet, men som det lyder fra Flyvestation Værløse, så lægger flyvestationen en gaffeltruck og ind imellem „et par hænder“ til. Det er også flyvestationens ansatte, der må lægge øre til klagerne fra borgerne i omegnen, når man bliver bange for, at de store langsomt flyvende hvide russiske fly skal falde ned på grund af den lave hastighed.

Tekst: s-n

Billede: Flyverspecialist Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse.

Den første Eurofighter 2000 har forladt samlebåndet

Warton, Lancashire, den 3. november forlod den første Eurofighter 2000 samlebåndet i Hangar 302. Storbritannien blev dermed den første af de fire europæiske lande, der er gået sammen om at bygge flyet, der fik en fabriksmodel ud af hangaren. British Aerospace System (BAE SYSTEM) har investeret £15 millioner (ca. 180 mio. kr.) i at forberede produktionslinjen i Hangar 302 for at kunne samle 232 Eurofighters til Royal Air Force. I samarbejde med det britiske Forsvarsministerium er det lykkedes BAE SYSTEM at reducere produktionsomkostningerne betydeligt, hvilket vil komme både RAF og eventuelle udenlandske kunder til gode. Firmaet meddeler intet om, hvor store besparelser, der er tale om.

Tekst: s-n

Kilde og billede: BAE SYSTEM



Højre forende af flykroppen til en Eurofighter 2000 under konstruktion hos BAE SYSTEM i Salmesbury.

JSF X-35A har gennemført den første refueling i luften

Edwards Air Force Base, California 8. november 2000. Under 10 flyvninger over Edwards Air Force base, gennemførte pilot i USAF, oberstløjtnant Paul Schmith et stig til 23.000 fod, hvor han mødtes med en USAF KC-135 tankfly og fik i flere omgange påfyldt brændstof gennem tankeren „flyvende bom“. Tankningerne betød, at Schmith kunne gennemføre en to timer og 50 minutter lang testflyvning og test af motoren der skal levere nødstrøm til flyet samt genstart af flyets motor i luften. Smith var efter flyvningen tilfreds

med flyets opførsel under de gennemførte tests. „Flyet reagerede ganske som planlagt“, sagde han efter flyvningen.

Tekst: s-n

Billede: Lockheed-Martin

Lockheed Martin Joint Strike Fighter X-35A, under lufttankning over Californien.



Stadig ingen kontrakt om køb af C-130J-30 Hercules

Torsdag den 9. november skulle Folketingets finansudvalg efter planen have vedtaget det aktstykke, der gav chefen for Flyvematerielkommandoen tilladelse til at underskrive kontrakten om køb af tre C-130J-30 Hercules transportfly og option på en fjerde. Formanden for Finansudvalget Peter Duetoft (CD) havde givet udtryk for, at der var tale om en ren

ekspeditionssag. Dollarkursens himmelflugt og det, at man ikke kan forvente at få 293 mio., men kun 195 mio. kr. for de tre gamle C-130H, gjorde imidlertid, at flere af finansudvalgets medlemmer ikke var tilfredse med de oplysninger de hidtil havde fået. Med udviklingen i dollarkursen var prisen for blot tre fly steget til 346 mio. kr. over det bevilgede

beløb til de oprindeligt fire fly. Et spørgsmål fra DF's Kristian Thulesen Dahl til forsvarsministeren fik opsættende virkning på finansudvalgets beslutning. Udvalgets debat om, hvorvidt der skal købes transportfly kan hermed først genoptages onsdag den 15. november.

Tekst: s-n

Gætterierne fortsætter

Vandel den 10. november 2000. I Vejle Amts Folkeblad fortsætter gætterierne om, hvad Flyvestation Vandel kan bruges til. Et konsortium fra Mors har skrevet til amtsborgmester Otto Herskind Jørgensen (V) og anmodet om foretræde for amtets Miljøudvalg. I deres forslag til anvendelse af flyvestationen indgår blandt andet opsætning af vindmøl-

ler, etablering af skydebaner og områder, hvor der kan springes med faldskærm. En anden mulighed, som luftes i avisen er oprettelsen af en international flyveskole, men det vil kræve en Vurdering af Virkningerne af Miljøet, en såkaldt VVM-redegørelse. Flyvestation Vandel har, i landets sikkerhedsinteresser haft lov at støje mere end gennemsnittet. Skal

der oprettes en flyveskole, skal der en helt ny tilladelse til, og den slags tager tid.

Ingen ved på nuværende tidspunkt, hvem der får lov at købe flyvestation Vandel, men gætterier er, som nævnt, mange.

Tekst: s-n

Tattoo 2001 på RAF Cottesmore

11. november 2000. The Royal International Air Tattoo (RIAT) finder sted i dagene 28. og 29. juli 2001 på RAF (Flyvestation) Cottesmore i grevskabet Rutland. Årsagen til, at

man igen i 2001 afholder RIAT på RAF Cottesmore er, at banesystemet på RAF Fairford er under reparation indtil 2002, hvor arbejdet forventes afsluttet sent på foråret.

Hvis man vil vide mere om RIAT, så brug adressen www.airtattoo.com og du kan få de sidste nyheder.

Tekst: s-n

Flyvevåbnet 50 år

Der står en smuk mindesten ved Viborg Domkirke

Tekst seniorsergent
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede seniorsergent
John Richtendorff

Ved Viborg Domkirkes søndre tværskibs gavl står en meget smuk mindesten for det personel i flyvevåbnet, der i perioden fra den 1. oktober 1950 til samme dato år 2000 mistede livet i tjenesten.

Specielt i flyvevåbnets første leveår var risikoen for at miste livet i tjenesten stor. Især piloternes arbejde var farligt. I perioden fra 1950 til 1954 mistede 62 af dem livet ved totalhavariet. I alt er 165 omkommet i flyvevåbnets tjeneste gennem de første 50 år, heraf 104 piloter og 61 andet personel.

De bør mindes

Det var pensioneret generalløjtnant Bent Amled, der tog initiativet til at

få rejst mindestenen. Han og en gruppe pensionerede officerer fik sat arbejdet i gang, og gennem det sidste par år har en arbejdsgruppe arbejdet med projektet. En henvendelse til „A.P. Møllers og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formål“ gav et positivt resultat. Fonden sagde ja til at betale de 175.000 kr. mindestenen kostede.

Stenen er en enkel, og meget smuk, to meter høj og 90 cm bred plade af en kvarsit art kaldet azul macauba, som stammer fra Brasilien. Den blev valgt, fordi den er blå - flyveblå.

Indskriften på stenen er to linier fra sangen: „Som en rejsen lysten flåde“, der blev sunget meget af flyvevåbnets personel i værnets første år. Den lyder:

„Medens vi med trofast sind sætter al vor gerning ind“

og nederst på stenen:

„Til minde om jer, der satte livet til i Flyvevåbnets tjeneste“

Øverst på stenen er indhugget Flyvevåbnets værnsmærke.

Hvorfor Viborg Domkirke

En og anden kan måske undre sig over, at mindestenen blev placeret ved Viborg Domkirke. Stedet blev

valgt, fordi flyvevåbnet ikke, som søværnet og hæren har sin egen kirke. Viborg Domkirke blev valgt, fordi det er den nærmeste større kirke i nærheden af Flyvestation Karup, der gennem hele flyvevåbnets historie har været „hovedflyvestationen“.

Flyverprovst Vilhelm Væрге siger, at man er meget glad for, at de kirkelige myndigheder i Viborg Stift, med menighedsrådet i spidsen, gav deres tilladelse til at mindestenen kunne placeres ved domkirken, og at flyvevåbnet i fremtiden kan få lov til at bruge domkirken til kirkelige markeringer.

Replica

En mindre replica (kopi) af stenen, i form af en mindetavle i samme materiale og skrift, vil blive sat op i Flyvertaktisk Kommandos nye hovedkvarter, som tages i brug til næste år. Pengene til denne mindetavle er skaffet ved indsamling blandt flyvevåbnets ansatte og kredse med tilknytning til flyvevåbnet, i alt godt 30.000 kr. □

Bagsidebillede:

Den to meter høje og 90 cm brede mindesten af en kvartsit-art kaldet azul macauba, mindestenen blev afsløret på Flyvevåbnets 50-års jubilæumsdag den 1. oktober, til minde om dem, der satte livet til i Flyvevåbnets tjeneste.



MEDENS VI MED TROFAST SIND
SÆTTER AL VOR GERNING IND

TIL MINDE OM JER DER SATTE LIVET TIL
I FLYVEVÅBNETS TJENESTE

1377
(48)

