

FLYNYT

NR. 1 FEBRUAR 2002



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør P.E. Andersen
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

Redaktør

N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00, lokal 7999
75 88 35 53 (privat)
40 80 17 77 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout og trykning:

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:
Onsdag den 6. marts 2002.

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

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

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Ikke en total overraskelse	3
Historiske datoer for Flyvevåbnet i november	4
Fakta - og Lessons Learned	6
HAWK har forladt Fyn	9
Dansk deltagelse i Afghanistan	10
Fortjenstmedalje for stor indsats	11
Fokus på Flyvevåbnet i Ramstein	12
bin Laden afsløret af to videoer	13
Har du ønsket dig en bog for nylig	16
Lockheed Martin løb med det hele	17
NH90 helikopter til de øvrige nordiske lande	19
Hverken helikopter eller fly	20
Sidste Challenger landet	21
Breaking the Sound Barrier	22
C-130J leveret „Down Under“	22
Rovdyret har fået tænder	23
Taktisk flyvning over Canada	24
Flyvestation under afvikling	29
En ørn til at slukke ildebrande	31
Tårnfalken er lettet	32
USA lukker flyvestation	33
EH101 Merlin på første deployering	34
Den gamle Redacteur lægger pennen	35
Transport af minerydder i C-130 Hercules	37
Danish Aerotech nyder godt af helikopterkøb	38
Fortsat udvikling af CargoLifter	39
Flittige unge hjælp til overalt	41
Den femtende C-130J leveret i 2001	42
Saab Supporter T-17 opdateringen er slut	43

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 44 - 47

Agusta A109 helikopteren bliver til HKP 15	44
Voldsom stigning i USA's forsvarsbudget	44
Eskadrille 602 Bækskov har 50 års jubilæum	45
Bøde for olieudslip til havs	45
Kontrakt om 14 NH90 til nordmændene	45
The Royal International Air Tattoo	45
Udvikling og nye motorer til C-5A Galaxy	46
Ny forsvarsminister	46
Nedtællingen til tysk flyveudstilling er i gang	46
Kontrakt til 2.995 mio. kr. underskrevet	47
Nye F-16 fly til Israel	47
Den halve Hercules er blevet certificeret til militær flyvning	47

Billede for- og bagside:

Efter gennemførelse af Mid Life Update (Middel levetids opdatering) og senest montering af LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red For Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse dag og nat) er de danske F-16 Fighting Falcon oppe i 1. division når der tales om moderne jagerfly. Det er F-16 fly i denne konfiguration, den danske regering har stillet til rådighed for Operation Enduring Freedom (Opretholdelse af freden) i Afghanistan. (Billede sergent Henning Kristensen, Fototjeneren Flyvestation Aalborg).

Ikke en total overraskelse

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Terrorangrebet mod World Trade Center sendte chokbølger verden rundt. Stort set alle regeringer, også den danske tilsluttede sig amerikanernes krigserklæring mod terroristerne. Følgen af dette blev i december fulgt op af et tilsagn om blandt andet at stille fire F-16 jagerfly og én C-130H til støtte for operationerne i Afghanistan, „Vore forberedelser har længe været i gang”, siger chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen.

Flyvertaktisk Kommando den 17. december 2001. „Hvordan har du oplevet tiden efter, at regeringen har vedtaget at stille fire F-16 og en C-130 til rådighed for deltagelse i „Operation Enduring Freedom“ i Afghanistan?

„Det var ikke nogen overraskelse, at det blev den model. Den har vi faktisk arbejdet med et stykke tid. Jeg må også sige, at det er et stort projekt at skulle arbejde i en organisation så langt væk fra Danmark, og under en koalitionsledelse som sidder i USA”, siger chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM). Han lægger ikke skjul på, at opgaven kan blive vanskelig, ikke mindst fordi den kommer til at foregå efter amerikanske procedurer, som ikke er helt magen til de NATO-procedurer, man normalt arbejder efter. Som led i for-

beredelserne til udstationeringen har Flyvertaktisk Kommando (FTK) sendt to oberster til USA, den ene var i San Diego og den anden i Tampa. I San Diego mødtes den danske repræsentant med de andre lande, som skal stille med F-16. Et senere møde mellem jul og nytår i Holland lagde op til et tæt samarbejde mellem Holland, Norge og Danmark både for F-16 og C-130 Hercules. Disse tre lande har flere gange før under Red Flag øvelser opereret sammen i en fælles enhed. Flere møder skal etablere det detaljerede grundlag for en aftale med amerikanerne, så man får et fælles operationsgrundlag, når en base er klar til at modtage flyene.

Basefaciliteter

„Er det russerne, der stiller basefaciliteter til rådighed?”

„Der bliver måske tale om gamle russiske baser, men det er de lokale regeringer, der stiller dem til rådighed”. SIM ved endnu ikke, i hvilken stand baserne er, om de fortsat er operative eller helt forladt. „Det ved vi meget mere om, når vi har været derude på en „fact finding mission”, sagde han.

„Skal personellet være indstillet på at skulle arbejde under meget primitive forhold?”

„Det er jeg ikke sikker på, men vanskelighederne ligger blandt andet i at finde ud af, hvem der skal stille med hvad. Endnu er der ingen aftaler på plads, men det skal vi nok finde løsninger på!”

„Hvor lang tid tror du, operationen kommer til at vare?”

„Umiddelbart arbejder vi med en horisont på et halvt år, men med det antal, der skal af sted, kan vi klare at blive der i en længere periode”.

På spørgsmålet om, hvor længe personellet skal være hjemmefra ad gangen siger SIM, at det kan blive den samme model, som den, der blev brugt under udstationeringen til Grazzanise, men det kan ikke beslut-



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM), sagde om regeringens beslutning om at sende fire F-16 og én C-130H Hercules af sted til støtte for „Operation Enduring Freedom“: „Det var ikke nogen overraskelse, at det blev den model. Den har vi faktisk arbejdet med et stykke tid. Jeg må også sige, at det er et stort projekt at skulle arbejde i en organisation så langt væk fra Danmark, og under en koalitionsledelse, som sidder i USA”.

tes med sikkerhed på nuværende tidspunkt.

„Kan man bruge erfaringerne fra Grazzanise?”

„Der er ingen tvivl om, at vi kan overføre mange af de erfaringer, vi fik i Italien til denne operation”.

SIM fortæller, at det er Flyvestation Skrydstrup, der står for den logistiske planlægning for F-16 operationerne. Og det bliver Flyvestation Aalborg, der skal levere fly og piloter, da de er uddannet på LANTIRN (Laser Target Designators) (Laser til udpegning af målet), dermed sender Flyvevåbnet de mest avancerede jagerfly, man råder over.

Pilotsituationen

„Hvilken betydning får det, at de civile luftfartsselskaber siden den 11. september har reduceret deres flyvninger ganske betydeligt?”

„Afmætningen indenfor den civile flyvning har betydet, at piloter, der havde fået ansættelse i et civil luftfartsselskab, har fået besked om, at ansættelsen er trukket tilbage, det betyder, at et antal piloter er blevet i Flyvevåbnet”. SIM fortæller videre, at nogle af de piloter, der havde taget deres afsked søger ind igen. Deres ansættelse arbejder man på at få på plads, i det omfang det er muligt. SIM siger, at man nu sandsynligvis får en hurtigere udvikling mod at få fuld bemanning igen. Et forhold, der betyder noget økonomisk, idet man kan nøjes med et mindre indtag af pilotaspiranter. Han siger også, at man nu må omarbejde de prognoser, man har for indtag af piloter. Han kalder dem „noget mere optimistiske“, end de tidligere har været. Han er dog ikke blind for, at situationen hurtigt kan vende, nemlig i det øjeblik folk igen begynder at flyve. Han understreger, at samarbejdet med SAS om, hvor mange piloter de forventer at ansætte har gjort det ulig nemmere at lave prognoser for fremtidige indtag af piloter. SIM fortæller, at man skal tilbage til 1983 for at finde en periode, hvor eskadrillerne havde fuld bemanning af piloter. „Bemandingen med piloter har altid bevæget sig i en sinuskurve, og det vil det måske blive ved med, selv om vi absolut ønsker at fastholde vores piloter i en fuld karriere. Vi må også sikre os at lave så sikre prognoser, at vi ikke pludselig står med for mange”.

Det nye hus

„Er du faldet til i dit nye hus?”

„Ja, det er meget behagelige omgivelser, vi har fået, og samtidig er det effektivt”. SIM lægger ikke skjul på, at nogen føler en vis nostalgi ved at se over på det gamle hus. Men han tror ikke, at det er ret mange, der vil flytte tilbage. Der er selvfølgelig nogle småproblemer hist og pist. Noget synes også, at de har for lidt plads. Andre lider under midlertidige foranstaltninger, men på et tidspunkt kommer alle på plads. Om det, at der er løbet lidt vand ind i kælderen og

andre småting ved bygningen som ikke er helt i orden siger han, at det bliver rettet i forhold til aftalen om overdragelsen.

Havari gjorde indtryk

”Hvilken begivenhed i Flyvevåbnet har gjort mest indtryk på dig i 2001?”

„Der er mange begivenheder, der har gjort indtryk på mig i 2001, men hvis du ønsker, jeg skal pege på én bestemt ud over terrorangrebet mod USA, er det havariet med den F-16, der faldt i havet ud for Thyborøn. Vi har næsten helt vænnet os fra at havarier kan ske, og derfor gjorde netop havariet det største indtryk”. SIM siger, at det lykkelige ved havariet var, at piloten slap helt uskadt fra det og nu flyver igen. Sagen er ikke slut, idet man behandler de forslag havari-kommissionen kom med til at forhindre fremtidige havarier.

Strukturændringerne

„Hvad er status i implementeringen af det nye forsvarsforlig?”

„Man kan sige, at vi er kommet rigtig godt i gang. Et af de største tiltag var sammenlægningen af Kontrol- og Varslingsgruppen og Luftværnsgruppen til én enhed, Kontrol- og Luftforsvarsgruppen (KLG) er gennemført. En meget stor operation, hvor to kulturer skulle samles på et sted. Det er selvfølgelig ikke færdigt, men jeg synes, at indtil nu er det gennemført på en værdig, sober og ordentlig måde”. Det er SIMs indtryk, at der i den sammenlagte enhed arbejdes ihærdigt på at få samarbejdet til at fungere. KLG har lavet seminarer i to omgange for at få staben til at finde samme trit, et virkelig gennemført stykke arbejde, siger han. Han lægger ikke skjul på, at der var visse bureaukratiske problemer i starten omkring beordring af personel. De problemer har man lært af, men for den enkelte er den slags problemer altid store, hvad der er meget forståeligt. „Det er jo sådan, at de ting der ikke helt lykkes altid vil være i fokus”.

Uddannelsesområdet

Om Flyvevåbnets Førings- og Opera-

tionsstøtte skole siger SIM, at den har udviklet sig fra at være en såkaldt „normal” skole til at være en skole med mange usædvanlige opgaver, som for eksempel opstilling og uddannelse af enheder. Han peger her på opstillingen og uddannelsen af Operationsstøtteksadrillerne. Dette skal gennemføres ud over at drive Sergent- og Reserveofficersskolerne og rekrutuddannelsen, foruden alle de operative specialuddannelser, der gives i Flyvevåbnet. „FFOS er kommet godt i gang. Man kan sige, at heldigvis har vi ikke haft så mange værnepligtige, så der har været luft til at løse opgaverne, men fra næste år kommer så de værnepligtige til”. Han understreger, at FFOS er den største skole Flyvevåbnet nogensinde har haft.

Flytning af enheder

„Men der er jo større ting i fremtiden. Jeg tænker her på flytningen af helikopterne til Flyvestation Karup og Transporteskadrillen til Flyvestation Aalborg. Vi er begyndt at bygge til begge enhederne, så projekterne er i gang. Vi har også udsendt beordring til de enkelte, der skal flytte med til de to nye tjenestesteder, så langt de fleste har et overblik over deres personlige forhold”. Han er glad for, at folk nu kan begynde at interessere sig for, hvad en flytning kommer til at betyde for den enkelte familie. Han understreger, at man har et godt samarbejde med kommunerne omkring de to flyvestationer, hvor kommunerne gerne vil vise, hvad de kan gøre for eventuelle tilflyttere.

Fremtidige koncepter

„Der kommer en ny helikopter, det betyder vel, at der skal udarbejdes et koncept for den taktiske transportenhed i Eskadrille 722?”

„Der er nedsat en styringsgruppe for det område, som består af stabschefen i FTK og de to andre operative kommandoer. Under styringsgruppen er der en række arbejdsgrupper, som arbejder med delproblemerne, og én af dem tager sig af de operative opgaver”. Han understreger, at med hensyn til den taktiske transport, er det Hærens Operative Kommando, der vil være ledende i udarbejdelsen

af de operative koncepter”.

SIM siger, at den foreløbige opfattelse er, at Eskadrille 722 opdeles i to Flights, nemlig en SAR-Flight og en TTT-Flight, som skal tage sig af henholdsvis rednings- og transportopgaver. Om denne opdeling engang i fremtiden kan gøres mere fleksibel og mindre stiv, har han ikke noget umiddelbart svar på.

„Opgaverne i SAR og TTT synes meget forskellige, hvilket vel også må få betydning for uddannelsen af piloterne?”

„Ja, der er store forskelle, men det skal vi have vurderet ved nogle operative forsøg. SIM understreger, at træningsprogrammer og koncepter endnu ikke er veldefinerede, og man derfor må se tiden an.

Økonomi, bygninger og øvelser

„Hvordan ser Flyvevåbnets økonomi ud ved årsskiftet?”

„Det ser ud, som om vi har en ordenlig og sund økonomi til næste år, hvilket ikke er det samme, som at vi bliver velhavende. Det ser ud til, at der vil være god overensstemmelse mellem regnskab og budget i indeværende budgetår.

SIM siger, at man nu centraliserer en del af pengene til bygningsvedligeholdelse i FTK for at få gang i større vedligeholdelsesprojekter på bygninger, hvor man har et efterslæb. Han er vel klar over, at ikke alle er lige glade for den ordening, men alle ved, at det bliver sådan.

Med hensyn til øvelserne i 2002, siger SIM, at de bliver af en størrelse, man ikke har set i flere år. Han fremhæver især øvelsen „Strong Re-



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen siger om den nye EH101 helikopters fremtid i Flyvevåbnet, at det indtil videre er opfattelsen, at når den kommer, skal Eskadrille 722 opdeles i to Flights, nemlig en SAR-Flight og en TTT-Flight, som skal tage sig af henholdsvis rednings- og transportopgaver.

solve”, som afvikles i henholdsvis Norge og Polen, og hvor Flyvevåbnet primært deltager i Polen. Det er også meningen at deltage i „Maple Flag” og „Baltic Air Operation“ øvelserne, omfanget af det sidste ligger ikke helt fast endnu.

„Vi er allerede nu i gang med at planlægge Tactical Fighter Weaponry”. Denne øvelse er meget populær blandt vore allierede, så vi forventer mange deltagere til øvelsen i år”.

Han fortæller, at man søger at ændre på øvelsesscenariet, så det mere kommer til at ligne den verden, vi nu lever i. Og man har fjernet sig noget fra de såkaldte „§-5 øvelser”, som handler om et direkte angreb på Danmark. Han understreger, at det fortsat er en „Oksbøl-øvelse”, men opgaverne bliver meget mere spredt, dels for at gøre flyveopgaverne mere realistiske og dels for at inddrage de to andre værn mere i øvelsen.

SIM siger, at alt dette er planer. Vi kommer til at deltage i „Real Life” aktiviteter, som vil ændre noget, og vi kan jo selvfølgelig ikke melde fra til disse på grund af, at vi skal holde øvelse, forklarer han med et smil.

Med hensyn til uddannelse af den enkelte forventer SIM, at det kommer til at gå som planlagt. Han gør dog opmærksom på, at skolerne må forvente et større indtag af elever, når der skal rettes op på de skævheder, der er opstået på grund af omstruktureringerne og ansættelsesstoppet.

Han fortæller, at man søger at øge rekrutteringen. Det er blandt andet sket ved at sende en „pakke” med oplysninger ud til alle officerer. ”Der er en gruppe, vi ikke har ret godt fat i, kvinderne. Dem vil vi gerne have flere af, men det er svært. Der ligger traditioner og kultur til hinder for at de søger ind i forsvaret, men vi håber på at kunne gøre dem interesseret”.

SIM lægger ikke skjul på, at han også gerne ser folk med anden etnisk baggrund søge ind i Flyvevåbnet.

„Det er min opfattelse, at sammensætning af personellet i Flyvevåbnet skal svare til samfundet i øvrigt”, slutter SIM samtalen. □

Historiske datoer for Flyvevåbnet i november

Den 23. november 1954 gik radarstationerne (Flyverstationerne) Multebjerg og Skovhuse i luften.
Den 24. november 1964 lagde et amerikansk hangarskib til kaj i Aalborg havn. Skibet medbragte 29 F-104 Starfighter fly til Flyvevåbnet.
Den 13. november 1970 udgik Cata-

linaen af Flyvevåbnets tjeneste. Den dag fløj tre fly den sidste tur over Danmark.
Den 24. november 1971 blev de første af 22 CF104 Starfighter fra de canadiske styrker i Tyskland leveret til Flyvevåbnet.

Tekst: s-n
Kilde: Mindeværdige dage i dansk militærflyvnings historie, af Hans A. Schrøder

Fakta - og Lessons Learned omkring en sammenlægning

Af implementeringskoordinator for Kontrol- og Varslingsgruppen, oberstløjtnant Ole Nørretranders.



Artiklens forfatter, implementeringskoordinator for Kontrol- og Varslingsgruppen, oberstløjtnant Ole Nørretranders fotografert ved sammenlægningen den 1. maj 2001. (Billedet seniorsergent M. Barnewitz).

Kontrol- og Luftforsvarsgruppen (KLG) blev en realitet den 1. maj sidste år. KLG blev samtidig Flyvevåbnets største niveau III myndighed med hovedkvarter på Flyvestation Skalstrup.

De teknologisk betingede reduktioner i Kontrol- og Varslingsgruppen (KVG) blev et særskilt projekt i sidste forsvarsforlig og indgik i „to-centerstrukturen“, der er beskrevet i delkoncept om K- og V-systemernes fremtid. Man var allerede inden forliget i gang med at indføre centerstrukturen og de reduktioner, der fulgte af rationaliseringen af den operative virksomhed. Det var det ene skridt på vejen til en ny organisation.

Det andet skridt var sammenlæg-

ningen af de jordbaserede luftforsvarssystemer og K- og V-systemerne. Mobilt kontra stationært, og overvågning kontra missilforsvar. Sammenhængen er ikke umiddelbar, men set i lyset af den teknologiske udvikling på radarområdet, som udgør en væsentlig del missilforsvaret. Dette samt tankerne om mobile radarstationer gjorde, at forskellene mellem de to forskellige tjenesteområder hastigt mindskes. Med andre ord, skulle der spares, så var her et område, hvor der kunne opnås en vis synergieffekt, ikke mindst fordi de to HAWK-afdelinger fremadrettet ville være næsten fysisk placeret sammen med CRC'erne (Control- and Reporting Centre) (Kontrol- og Rapporeringscenter). Selv om det måske kom bag på nogle, at en så drastisk sammenlægning kom med i forsvarsforliget, så var tanken ikke så fjern for andre.



Tv. den sidste chef for Kontrol- og Varslingsgruppen, pensioneret oberst Erik Lyngbye i samtale med chefen for Flyvestation Bornholm (indtil 1. juli i år), major Anders Møller. (Billedet seniorsergent M. Barnewitz).

Forsvarsforliget

Forsvarsforliget blev indgået den 25. MAJ 1999 og omtalte de fire store projekter, hvor KVG og Luftværnsgruppen (LVG) var involveret, nemlig: Justering af strukturen for det jordbaserede luftforsvar. Teknologisk betingede reduktioner i KVG. Sammenlægning af LVG og KVG på Flyvestation Skalstrup og sammenlæg-

ning af Færøernes Kommando og Flyvestation Thorshavn. Det sidste skete den 1. januar 2001, se FLYNYT nr. 5/2001.

I gang med arbejdet

Allerede inden forsvarsforliget blev kendt, tog de daværende gruppechefer, oberst Erik Lyngbye, chef for KVG og oberst Hans Nielsen, chef for LVG initiativ til at drøfte sammenlægningen. De havde tidligere været chefer for henholdsvis KVG/LVG, hvilket lettede forståelsen for de to gruppers individuelle ønsker. Kort tid efter nedsatte Flyvertaktisk Kommando (FTK) en styregruppe til styring af implementeringen af hvert projekt. Grupperne skulle detaljeret beskrive, hvorledes projektet kunne gennemføres indenfor de givne rammer, der omhandlede tid, personel og økonomi. Friheden var stor indenfor rammerne, men to faktorer var ufravigelige. KVG fik lov til selv at styre behandlingen af de teknologisk betingede reduktioner, og LVG behandlingen af justeringen af det jordbaserede forsvars struktur. FTK satte sig til gengæld for bordenden i den projektgruppe, der omhandlede sammenlægningen af de to enheder.

Det blev en hektisk sommer, men arbejdet i styregrupperne lå klar i



Th. den sidste chef for Luftværnsgruppen, pensioneret oberst Hans Nielsen i samtale med chefen for Driftsafdelingen ved Kontrol- og Luftforsvarsgruppen, oberstløjtnant B.K. Petersen. (Billedet seniorsergent M. Barnewitz).

august og blev sendt til godkendelse i Forsvarskommandoen (FKO) i september 1999. Efter sagsbehandling med forespørgsler og høringer, blev grundlaget for implementeringen af alle projekter godkendt ved årsskiftet.

Økonomisk betydning

Justering af strukturen i det jordbase-rede luftforsvar betød både nedlæg-gelse af eskadriller (ESK), reduktioner på visse områder (bl.a. vedlige-holdelsesstrukturer) og flytninger. ESK 531 og ESK 541 var allerede nedlagt, og flytningen af ESK 532 fra Fyn til Karup skete 1. oktober 2001, medens ESK 543 flyttes fra Stevns til Tune. Resterende eskadril-ler kommer til at bestå af Danish En-hanced HAWK (DEHAWK) (Dansk forbedret HAWK-system) og STIN-GER-enheder, med ESK 542 som ud-dannelseseskadrille.

Samlet sparede man 133 mand (fa-ste årsværk), der fordeler sig sådan: 19 officerer, 35 mellemledere, 76 manuelle stillinger, og 3 civile samt 30 værnepligtige. Lig med en besparelse på 40 mio. kr. På materielområ-det spares 8,7 mio. Ændringerne kommer til at koste 50,8 mio. kr. i anlægsudgifter. De er imidlertid tjent ind på lidt over et år.

Teknologiske besparelser

De teknologisk betingede reduktioner i KVG betød farvel til 100 ansatte fordelt således: 1 chef, 6 officerer, 5 mellemledere, 73 manuelle, 1 civil chef, 2 civile ledere og 12 civile manuelle stillinger.

Da man gik over til teknisk sikring på radarstationerne blev bevogtnings-personellet en del af „fredsdividen-den”.

Efter implementering af forsvarsforliget bliver KVG's radarstationer kun bemanded med teknisk personel og overgår alle til status af radarhoveder. De operative opgaver samles i CRC i henholdsvis Vedbæk og Karup. K&V skolen flyttes til Karup og kasernen i Skagen sælges.

Når ændringerne er gennemført betyder det en årlig besparelse på 30,1 mio. kr. Der skal investeres 52,7 mio. kr. i bygninger og anlæg, men denne investering er finansieret



Kontrol- og Varslingsgruppen i marts sidste år. Premierløjtnant Pelle Holager SAM Allocator ved Eskadrille 500 i Bunkeren i Vedbæk. Hans fællesskab med Luftværnsgruppen, indtil 1. maj sidste år var, at han gav skudordre til HAWK-eskadrillerne ude i landet. Nu er også han en del af den fælles enhed Kontrol- og Luftforsvarsgruppen. (Billede s-n).

på under 2 år alene af driftsbesparelsen.

Gevinst af sammenlægning

Sammenlægningen af de to stabe og CRC'erne med Hawkafdelingerne gav en samlet besparelse på 47 ansatte som fordelte sig sådan: 2 chefer (officerer), 1 officer, 19 mellemledere, 8 manuelle stillinger, 5 civile mellemledere og 12 civile manuelle stillinger.

En samlet årlig besparelse når forliget er gennemført på 14,1 mio. kr. Investeringen i omlægningen bliver på 12,7 mio. kr., en udgift der bliver betalt tilbage på under et år.

Efter godkendelse af projekterne blev der igen arbejdet på højtryk i de to stabe med overordnede personel-tal, fastlæggelse af en principorganisa-tion og en beskrivelse af opgaven. Organisationerne skulle tilpasses og opgaverne fordeles, herunder et oplæg til klassifikation af stillingerne. Herefter skulle der udarbejdes funk-tionsbeskrivelser og forberedes for-handlinger og godkendelse i respek-tive forhandlingsudvalg vedrørende fastsættelse af bemanning (FOR-BEM). At udarbejde funktionsbeskri-velser på samtlige 1071 stillinger er ikke et arbejde, der klares fra den ene dag til den anden. De enkelte afdelin-

ger i begge grupper måtte nedsætte hurtigtarbejdende arbejdsgrupper for at holde tidsplanen.

Bygninger og anlæg

At få en så omfattende omlægning/sammenlægning af to enheders dag-ligdag til at fungere i fællesskab kræ-ver også ændring af bygninger, både til stabe, skoler og værksteder, pris i alt 73,85 mio. kr. Hertil kommer, at KLG i fremtiden får infirmeriet fra Flyvestation Værløse, når denne ned-lægges. Det betyder byggeomkost-ninger på 29,1 mio. kr.

De detaljerede programoplæg lå klar i FKO i august 2000, så der var hektisk aktivitet i sommervarmen hos de to gruppers respektive byggesags-behandlere.

Besættelse af stillinger

De to gruppers FORBEM blev ind-kaldt til forhandlinger hen over som-meren. Den 16. oktober 2000 god-kendte FTK i princippet aftalerne, men først i efteråret 2001 faldt den endelige klassificering af stillinger-ne på plads, med visse undtagelser. Først da var det muligt at opslå stil-lingerne. Det blev besluttet at opslå alle stillinger, som kom fra rationali-seringsgevinsterne og de teknologisk



Luftværnsgruppen i marts sidste år: „Hvor blev den pokkers jetjager mon af?“ Synes den taktiske kontrolofficer, premierløjtnant Timmerman at sige til sig selv. Siden billedet blev taget er han blevet en del af Kontrol- og Luftforsvarsgruppen sammen med sine kolleger fra Kontrol- og Varslingsgruppen. Deres fælles holdepunkt var og er radarskærmen. (Billede s-n).

betingede reduktioner, sammen med de stillinger, der først på sigt skulle besættes, herunder Radarhoved Bornholm og Kontrol- og Luftforsvarscenter-Vest (KLC).

Herved blev alle stillet lige, og havde de samme fordele/ulemper. FTK havde accepteret, at funktion og personlig kunnen skulle prioriteres over sammenhæng i grad for at få størst mulig fleksibilitet i besættelse af stillingerne. Endvidere skulle der udarbejdes planer for besættelse af stillingerne på officerssiden. Personelsektionerne i de to grupper tjente megen afspadsering i denne tid. De længe ventede stillingsopslag kunne nu sendes til henholdsvis FKO og FTK for offentliggørelse.

De civile stillinger blev opslået i FKO's stillingsoversigt nr. 46 den 15. november 2000, og stampersonelstillingerne blev opslået i FTK's stillingskatalog, der blev udsendt med personelbefaling nr. 79 den 23. november 2000. FTK havde besluttet, at CSG-stillinger ikke skulle opslås, men beordres.

Civile på plads

Alle civile ansøgninger var behandlet inden jul 2000. I princippet var der plads til alle civile ansatte, men det krævede for enkelte en fysisk omplacering. Enkelte valgte ikke at søge.

Da der samtidig i KVG havde været en del afgang som følge af usikkerheden og udsigten til længere på arbejdet, betød det, at der var plads til alle, som søgte.

På stampersonelsiden skulle der forhandles med FTK, da grad og funktion ikke altid passede sammen. Der var i alt opslået 379 stampersonelstillinger. FTK modtog 453 ansøgninger, og af dem fik ca. 75% af ansøgningerne opfyldt deres førsteprioritet. Kun ganske enkelte stillinger skulle genopslås. 74 ansøgere var uden stilling, men af disse 74 var 18 fra andre enheder end KVG/LVG, primært fra Flyvestation Værløse. Det svarede til 12% af ansøgerne fra LVG/KVG. Af disse havde 22 ved sammenlægningen fået andre stillinger, således, at tallet var nede på 9%.

Kaptajns- og premierløjtnantsstillingerne blev først befalet i FTK's personelbefaling nr. 20 den 28. marts 2001, og øvrigt officerspersonel blev stillet til rådighed for KLG's ved FKO's personelbefaling, FLV den 30. april 2001. Chefstillingerne blev først befalet den 29. MAJ 2001 i FKO's personelbefaling.

Implementerings- og projektgrupper

Allerede i sommeren 2000 blev det klart, at alle de praktiske ting om-

kring sammenlægning og flytninger ikke kunne løses, uden at der blev udpeget særligt personel hertil. I august 2000 blev det således besluttet, at oberstløjtnant og chef for Stationsafdelingen i LVG, K.H. Jepsen skulle være implementeringskoordinator for LVG og forfatteren for KVG. Samtidig blev nedsat to projektgrupper, der skulle forestå sammenlægning og flytning til Flyvestation Skalstrup og sammenlægning og flytning til Vedbæk (KLC-ØST).

Begge projektgrupper, der bestod af fem personer, blev nedsat fra 1. september 2000, ikke en dag for tidligt. Projektgruppen vedr. KLG arbejdede fuldtids frem til sammenlægningen 1. maj 2001, og projektgruppen vedr. KLC-ØST havde jobbet ved siden af havende tjeneste. Begge projektgrupper er nu nedlagt, og arbejde, som ikke er fuldført, er ført over i basisorganisationen.

Lessons learned

Ikke alle detaljer er beskrevet, og der er stadig personel, som ikke har fået en ny stilling.

Der har, og er stadig, et udmærket samarbejde med FRO (Forsvarets Center for Rådgivning og Omstilling). Flere ansatte er af egen fri vilje under omskoling, eller er anvist andre job i forsvaret.

„Lessons learned“? – Mange ting har kunnet være gjort anderledes og bedre, men det har for mig og mange i staben været en uhyre lærerig proces. Der er mange faktorer, som indgår i lessons learned, i store træk kan disse koges ned til tre ting:

Informér så meget som muligt, så hurtigt som muligt, og så mange som muligt. Der kan være ganske særlige årsager til, at man ikke kan informere alle. Er der lagt begrænsninger på informationerne skal dette meldes ud. Usikkerheden hos personalet er desværre en undervurderet faktor.

Begynd så tidligt som muligt. Op-gaverne er altid større og mere komplicerede end de umiddelbart ser ud til. Der vil altid mangle tid i den sidste ende, og arbejde, der er udført i hastværk, bærer næsten altid præg heraf.

Inddrag så mange som muligt. Jo flere, „der er taget i ed“ jo bedre. Det kan være meget svært at ændre ting,

efter at de er blevet besluttet, derfor er det bedre at have emnet fuldt be-lyst, inden beslutningerne tages.

Virksomhedskulturens forskelle skal der også tages højde for. Der er altid megen skepsis, når man skal „over i” et nyt miljø, specielt når man har gået i mange år sammen i én enhed, og herigennem opbygget en

speciel korpsånd. KLG søgte at afbøde „kulturchocket” ved at samle alle ansatte i den nye stab til et seminar om sammenlægningen med professionel vejledning fra Forsvarsakademiet Fakultet for militærpsykologi, ledelse og pædagogik i en uge på Flyvestation Skrydstrup lige før den fysiske sammenlægning.

Organisationens bemanning er nu fredet, og det første års erfaringer skal danne grundlag for en justering til sommer. Der er allerede konstateret placeringer, som er mindre hensigtsmæssige, men det er jo blot kendetegnende for en dynamisk organisation. □

HAWK har forladt Fyn

Af major Jens G. Lindvig,
chef for Eskadrille 532

Folketinget besluttede ved det sidste forsvarsforlig blandt andet at flytte Eskadrille 532 fra øvelses-terrænet på Højstrup ved Odense, til Flyvestation Karup i Midtjylland. Derfor forlod HAWK raketterne Fyn den 30. september 2001.

Bombemål

Eskadrillen blev flyttet fra Sjælland til Fyn i 1985. Dengang var flytningen årsag til en del polemik, idet fynboerne så sig forvandet til bombemål, og der blev slået mangt et lokalpolitisk sværdslag af såvel etablerede som spontant opståede fredsbevægelser. Denne modstand betød, at HAWK soldaterne måtte tilbringe en omtumlet tilværelse under feltmæssige forhold ved Nyborg samt i Midtjylland, inden en lokalplan for området ved Højstrup kunne godkendes, og eskadrillens nye domicil stod færdigt.

Nabohjælp

Eskadrille 532 flyttede ind i det nyoprettede stillingsområde i juli 1987. De næste par år gjorde man meget for at integrere sig i lokalområdet, og med tiden er vi kommet til at føle os velkomne. Der har også været adskillige eksempler på udlån af materiel og personel i forbindelse med snestorme og senest under stormen den 3. december 1999. Her blev alle eskadrillens mobile generatorer kørt,



Midt i billedet melder chefen for Eskadrille 532 styrken af til chefen for Kontrol- og Luftværnsgruppen, oberst Henrik Rørboe Dam. Længst th. chefen for Militærregion Fyn, Syd- og Sønderjylland, oberst Jørgen Jelstrup. I baggrunden ses de pårørende og civile ansatte ved Eskadrille 532. På paradens højre fløj ses elektronikteknisk officer, premierløjtnant T. Hansen. (Billede flyveroverkonstabel P. Staggemeyer, Flyvevåbnets Fototjeneste, Flyvertaktisk Kommando).

henholdsvis fløjet til Sydfyn og øerne i området i tæt samarbejde med blandt andet Lokalforsvarsregion Fyn, Syd- og Sønderjylland samt politiet for at hjælpe lokalbefolkningen, der var uden elektricitet.

Rationaliseringsgevinst

Efter godt 14 år er den æra slut! Efter den kolde krigs afslutning og den ændrede sikkerhedspolitiske situation, der har været en naturlig konsekvens heraf, er der ikke længere behov for et geografisk spredt forsvar til at imødegå en umiddelbar trussel. Det nye behov går i retning af moderne fleksible våbensystemer, der

kan indsættes i fredsbevarende og -skabende operationer rundt om i verden. Dette produkt skal naturligvis leveres så billigt som muligt, og derfor er det oplagt at samle forsvarets mindre enheder for at opnå den rationaliseringsgevinst, stordrift giver. Uagtet indlysende politiske og økonomiske fordele, er det alligevel med vemod, vi siger farvel til Fyn og fynboerne. Meget af eskadrillens personel har forladt forsvaret, men de der har valgt at flytte med til Jylland, vil aldrig glemme de mange gode år på Fyn. □

Terror

Dansk deltagelse i Afghanistan



Efter gennemførelse af Mid Life Update (Middel levetids opdatering) og senest montering af LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red For Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse dag og nat) er de danske F-16 Fighting Falcon oppe i 1. division, når der tales om moderne jagerfly. (Billede sergent Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Den 11. september 2001 kort tid efter at El Qaeda terroristerne havde fløjet de to fly ind i World Trade Center og et ned i Pentagon, tilsagde den danske regering USA al mulig støtte. I NATO vedtog man, at der var tale om et angreb på hele organisationen. Storbritannien gik med i angrebet på det talebanske styre i Afghanistan med det samme, og senere fulgte Frankrig og Tyskland. I uge 50 kom så

den danske beslutning om at sende fly og soldater til hjælp.

December 2001. I begyndelsen af december rejste den danske udenrigsminister Per Stig Møller til møde i NATO hovedkvarter i Bruxelles. Med sig havde han et tilbud fra den danske regering om at sende stabsofficerer, fly eller jægersoldater, alt efter hvad amerikanerne skønnede, de havde brug for. Den amerikanske udenrigsminister Collin Powell takkede for tilbudet, men ønskede først at tage mod hjælp, når krigen mod talebanerne var afsluttet, og en fredsbevarende styrke skulle sættes ind.

Herhjemme var det gået op for politikerne, at det at have soldater på fredsbevarende missioner koster penge. Allerede i skrivende stund havde forsvaret brugt alt for mange af de 572 mio. kr., der er stillet til rådighed for de igangværende missioner i Bosnien-Hercegovina, Kosovo, Makedonien og andre steder.

Grå periode

Siden den 1. oktober havde dansk forsvar så småt gjort sig klar til at deltage i en indsættelse i Afghanistan. Selv om amerikanerne havde afslået Per Stig Møllers tilbud forsat



En af Eskadrille 721's C-130H Hercules bliver en del af det detachment, som den danske regering har lovet at støtte Operation Enduring Freedom med i Afghanistan. Her ses flyet under start fra Flyvestation Værløse. (Billede Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

te forberedelserne både i Flyvevåbnet, Hæren og Søværnet.

Pressen blev ved med at skrive om, at der skulle sendes jægersoldater, frømand fra Frømandskorpset, jager- og transportfly til Afghanistan.

Ja-tak til hjælp

Fredag den 14. december kunne pressen så meddele, at USA alligevel havde sagt ja-tak til dansk hjælp i form af: 1 C-130H Hercules transportfly med to besætninger og støttepersonel, omkring 75 mand. Fire F-16 MLU fly med støttepersonel. Her blev antallet af piloter og støttepersonel opgivet til at være mellem 85 og 230 mand. Specialstyrkerne fra Jæger- og Frømandskorpset med støttepersonel blev anslået til omkring 100 mand.

Amerikanerne havde udtrykt sig i retning af, at de gerne så den egentlige krig mod talebanerne afsluttet, inden de sagde ja til dansk hjælp. Det lå i luften, at den danske hjælp skulle være af fredsbevarende karakter. Forsvarsminister Svend Aage Jensby (V), lagde i sine udtalelser til pressen imidlertid ikke skjul på, at de danske soldater kunne komme i kamp. Han understregede, at soldaterne var trænet og udrustet til den opgave, og de

havde de nødvendige våben og retten til at skyde igen, hvis de blev angrebet.

Man kender endnu ikke den endelige sammensætning af styrken, men det forventes, at udgifterne til udsendelsen vil ligge omkring 200 mio. kr. for et halvt års udsendelse.

Sikkerhed

Af hensyn til operationssikkerheden i almindelighed, og de pårørendes sikkerhed i særdeleshed, vil læserne komme til at savne detaljer om, hvem der deltager, præcis hvor mange, og hvor de opererer.

Stabsofficererne vil indgå i USA's centralkommando i og omkring Afghanistan.

Usikkerhed

9. januar 2002. Flyvevåbnet har siden den 18. december fortsat sine forberedelser til udsendelse af de 4 F-16 og én C-130. Ifølge Ritzaus Bureau kom udenrigsminister Per Stig Møller den 8. januar med en udtalelse, der skabte tvivl om, hvorvidt de nævnte fly sendes af sted i nær fremtid.

Styrkebidraget vil blive sendt af sted, når amerikanerne beder om det. I operationsområdet vil de danske

flyvende enheder arbejde sammen med norske og de hollandske flyvende enheder. Flyvevåbnet vurderede, at der ville være store fordele ved dette samarbejde, idet hollænderne råder over tankfly og nordmændene har en stor lejrkapacitet. Flyvertaktisk Kommando forventede i midten af januar, at sende et Fact Finding Team (opklaringshold) af sted i relation til C-130-teamets deltagelse.

Forsvarskommandoens Presse- og Informationstjeneste siger til FLYNYT, at man rent faktisk ikke har nogen fast dato for, hvornår flyene og støttepersonellet skal af sted, men kun Folketingsbeslutningen om, at de er stillet til rådighed, og at de vil afgå, når amerikanerne beder om det.

Mineryddere

Hvad angår udsendelse af soldater fra hæren, forlyder det den 9. januar, at der bliver tale om også at udsende 50 ingeniørsoldater med støttepersonel og to minerydningsmaskiner til Afghanistans hovedstad Kabul. Minerydningsmaskinerne kan flyves til Kabul med Flyvevåbnets C-130H Hercules fly, se artikel om emnet andetsteds i bladet. Det forventes, at udsendelsen kommer til at koste 30 mio. kr. for et halvt år. □

Fortjenstmedalje for stor indsats

Tirsdag den 13. november 2001 fik pilot og kaptajn Michael Rosenkrands (BIT) overrakt det amerikanske forsvars hæderstegn „The Meritorious Serce Medal“ (Fortjenstmedalje) og tilhørende diplom af den amerikanske ambassadørs stedfortræder Lawrence E. Butler. Overrækkelsen fandt sted på Flyvevåbnets Flyveskole på Flyvestation Karup under overværelse af Rosenkrands hustru og chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM).

BIT fik medaljen for sin fine indsats som instruktør på den amerikanske flyveskole på Sheppard Air Force Base, Texas, USA, hvor danske piloter bliver uddannet. Han har været

instruktør på skolen i tre år, og blev indstillet til hæderstegnet på grund af sine enestående egenskaber som instruktør og leder. Under hans vejledning gennemgik og bestod 240 elever fra forskellige NATO lande over 40.000 flyvninger.

Kilde: Flyvestation Skrydstrup
Tekst: s-n

Billede: Flyvevåbnets Fototjeneste,
Flyvertaktisk Kommando.

Pilot og kaptajn Michael Rosenkrands (BIT) efter at den amerikanske ambassadørs stedfortræder Lawrence E. Butler havde overrakt ham hæderstegnet „The Meritorious Serce Medal“ (Medaljen for fortjenstfuld tjeneste) med tilhørende diplom.



Fokus på Flyvevåbnet i Ramstein

Af oberstløjtnant K. Nødskov,
AS Plans & Policy,
HQ AIRNORTH, Ramstein.
Billede via K. Nødskov

NATO's hovedkvarter for Allierede Flystyrker i Nordeuropa (HQ AIRNORTH) blev etableret i juli 1993 på Ramstein Air Base nær byen Kaiserslautern i Tyskland. Hovedkvarteret er multinationalt og beskæftiger ca. 850 personer fra 14 lande (USA, Canada, Tyskland, Frankrig, England, Holland, Belgien, Norge, Polen, Tjekkiet, Ungarn, Italien, Spanien og Danmark). Basen er endvidere hjemsted for Headquarters United States Air Forces in Europa, og området omkring Kaiserslautern er det sted, hvor der bor flest amerikanere uden for USA (ca. 40.000).

NATO er en kompleks organisation, bestående af 19 suveræne nationer, hver med deres individuelle særpræg i form af kulturel baggrund, sprog og militært fundament m.v. Gennem et dagligt politisk og militært samarbejde de 19 nationer imellem bidrager organisationen til en fælles forståelse og en fælles identitet om en fælles opgave. En afgørende faktor i det daglige arbejde er forståelse og respekt for nationernes individuelle særpræg. Alle nationer repræsenteret i hovedkvarteret afholder på skift en



Her er, fra v. Senior Danish Officer (ældste danske officer), brigadegeneral H. J. B. Pedersen, fru Inge-Merete Pedersen, Senior National Representative (Ældste danske repræsentant) oberst, S.M. Poulsen og fru Karen Poulsen klar til at modtage de 300 gæster.

reception, hvor den pågældende nation præsenterer sit forsvar og sit nationale særpræg. Det danske kontingent ved hovedkvarteret afholdt sidst reception i 1998 og ønskede igen i år at sætte fokus på Danmark og det danske flyvevåben samt, lige så vigtigt, dansk design, kultur og kulinariske særpræg. Således afholdtes en dansk reception ved HQ AIRNORTH den 4. oktober 2001.

Nationerne ved HQ AIRNORTH prioriterer traditionelt disse arrangementer højt og lægger mange ressourcer i det, og det var derfor en højt prioriteret opgave for den danske repræsentation ved HQ AIRNORTH at præsentere Danmark og det danske flyvevåben samt dansk industri, design, kultur og kulinariske særpræg på så god en måde som muligt. Til receptionen inviteredes et bredt udsnit af højtstående civile og militære gæster fra alle nationer, inklusive honoratiores fra det omkring-

liggende samfund. Receptionen var et aftenarrangement i Officersmessen på Ramstein Air Base med ca. 300 gæster. Som optakt til og som en del af receptionen, deltog en række danske firmaer med udstillinger, der på fornem vis præsenterede dansk industri, kultur og design. Ligeledes havde en række firmaer indvilget i at bidrage med kulinariske specialiteter, gavegaver med videre. Maden blev på fornem vis „iscenesat“ af Flyvestation Aalborgs Cafeteria, og Flyvestation Aalborgs Brass Band samt Livgardens Kvintet stod for det musikalske islæt med bragende succes.

Efter en travl periode kunne de ni danske familier på Ramstein gå til ro med bevidstheden om, at det var lykkedes at præsentere Danmark på værdig vis samt skabe en afslappet stemning og dansk hygge, omgivet af god mad, god musik og glade mennesker.

□

Terror

bin Laden afsløret af to videoer

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Saudiaraberen Osama bin Laden har afsløret sin forbindelse til den frygtelige terror mod World Trade Center den 11. september. På en video, der kom i amerikansk besiddelse, udtrykker han sin overraskelse over, at de to tårne styrtede sammen, efter at de var blevet ramt af to passagerfly. Videobåndet blev fundet i begyndelsen af december sidste år.

Tirsdag den 13. november 2001.

I lang tid søgte amerikanerne at overtale Den Nordlige Alliance til ikke at indtage Kabul. De amerikanske bombninger havde siden søndag den 7. oktober 2001 klokken 18.27, i den grad svækket det talebanske forsvar af Kabul. Overraskende for alle, der havde lyttet til retorikken om at „kæmpe til sidste mand“ og at sikre sig „et martyrium“, så blev Kabul opgivet uden kamp. Amerikanernes største skræk var, at der skulle opstå et magt tomrum, hvori de rivaliserende klaner kunne starte deres interne opgør. Det kom til at gå meget anderledes.

Set med vestlige øjne var befrielsen af otte tyske, australske og amerikanske hjælpearbejdere, der havde siddet fængslet hos talebanerne i mere end tre måneder, en positiv afledt effekt af Kabuls fald.

Jagten fortsatte

Om Osama bin Laden var i Kabul indtil byen faldt, er rent gætterier. Man

formodede, at han var flygtet ud af byen og op i bjergene.

Den 20. november fortsatte bombningen af Kunduz i den nordlige del af Afghanistan og Kandahar i den sydvestlige del. Mullah Mohammad Omar, talebanernes leder, var flygtet til Kandahar, hvorfra han igen og igen proklamerede „kamp til sidste mand“. Da det kom til stykket, flygtede han sammen med de øvrige talebanere.

Den 25. november var omkring 15.000 talebanske soldater indesluttet i Kunduz, af dem anslog man, at de ca. 3000 var „hellige krigere“ af ikke afghansk herkomst. De var forhadte, også af de indfødte talebanere. De sidste ville gerne overgive sig, men de fremmede truede dem til at holde ud. Grunden var, at de fremmede frygtede for deres liv. Overgivelsen kom, og de fremmede „hellige krigere“ blev sat i fængsel. Her gjorde de oprør, og mellem 3 og 400 af dem blev dræbt. På et tidspunkt var fangevogterne så trængt, at de tilkaldte amerikansk flystøtte for at nedkæmpe oprøret.

Manden, der tilkaldte de amerikanske fly over sin mobiltelefon var ifølge pressen en CIA-agent, som blev dræbt under oprøret. Han blev derved den første amerikaner, som faldt i kampen mod talebanerne.

bin Laden set ved Tora Bora

Søndag den 25. november forlød det, at bin Laden var blevet set til hest ved hulerne i nærheden af Tora Bora ikke langt fra Jalalabad. Når man betænker, hvor let talebanerne overgav sig og skiftede side, da den Nordlige Alliance rykkede frem, skal der ikke megen fantasi til at forestille sig, at en andel af de US\$ 25 mio., der er udsat for pågribelsen af bin Laden, kan få én og anden til at komme med de nødvendige oplysninger.

Søndag den 16. december var det slut for talebanerne. I tre uger havde de amerikanske B-1B, B-2 og B-52

kastet deres bomber over Tora Bora bjergene, alt medens den nye organisation, der kaldte sig Østalliancen uophørligt havde angrebet over jorden. Én efter én blev hulerne indtaget. Den store skuffelse var, at der ikke var spor efter bin Laden, hverken død eller levende.

Marineinfanteriet ind

Omkring den 28. november var US Marine Corps (Læderhalsene) i fuld gang med at opbygge deres base ca. 100 km sydvest for Kandahar. Tropperne blev bragt ind ved hjælp af blandt andet CH-47 Sea Knight helikoptere. Det fik de alvorligste følger for en flok flygtende talebanske krigere, idet deres køretøjer blev angrebet af Cobra helikoptere. Angrebet blev fulgt op af US Navy's F-14 Tomcat jagere, som bombede konvojen.

US Marine Corps var med til at omringe Kandahar. Talebanernes talsmand mullah Abdulla hævdede overfor pressen, at man ville „kæmpe til døden“. Fredag den 7. december var tanken om „kamp til døden“ opgivet, og talebanerne i Kandahar overgav sig. Desværre forsvandt Mullah Mohammed Omar ud af byen, inden man fik fat i ham, hvordan det kunne ske, kom der ingen forklaring på. Talebanerne løb også fra et løfte om at overgive deres våben og stak i stedet af med dem. Resultatet var, at de blev jagtet, bombet og beskudt af amerikanske fly og helikoptere.

Få tab

Ingen, udenfor de amerikanske og britiske styrker, har nogen viden om, hvor store tabene under operationerne i Afghanistan har været. Ved en fejlbombning den 5. december blev tre marineinfanterister dræbt og 19 såret, heraf fem meget alvorligt. Der var også fem dødsofre blandt de afghanske styrker.



På billedet ses 20 stk. Mig-17 Fresco linet op, tv. et transportfly af typen An-26 Curl. (Billede DOD).

Den 12. november blev det kendt, at et B-1 Lancer bombefly styrkede i havet 50 km fra øen Diego Garcia i det Indiske Ocean over 3.000 km syd for Afghanistan.

Den afslørende video

Den 9. december blev det meddelt, at amerikanerne var kommet i besiddelse af en amatørvideo, hvor bin Laden gav udtryk for, at sammenstyrtningen af World Trade Centers to tårne var mere, end han havde forventet af terrorhandlingen. Vicepræsident Dick Cheney bekræftede søndag aften, at videoen, der først var blevet omtalt i Washington Post, eksisterede og sagde: „Jeg har set den, og den bekræfter, at Osama bin Laden er ansvarlig for angrebene på USA“.

Den 10. december blev båndet offentliggjort. bin Laden fortalte på båndet, at da terrorhandlingen fandt sted den 11. september, var han til et middagsselskab. Da meddelelsen om, at det første fly havde ramt det ene tårn, jublede middagsgæsterne. bin Laden lod forstå, at det kun var det første angreb, der ville komme flere. bin Ladens samtale fandt sted med en mullah, og efterlod ingen tvivl om, at han var informeret om alle detaljer om angrebet den 11. september. På båndet morer bin Laden sig højlydt over, at de fleste af flykaprerne ikke vidste, at de var på en selvmordsmis-

sion.

Båndet blev fundet hos en privatperson i Jalalabad, mindre end 100 km fra Tora Bora. Ingen kan forklare, hvorfor båndet blev efterladt i et privat hjem, men man gætter på, at ingen, heller ikke bin Laden havde forestillet sig, at talebanstyret brød sammen i så stor hast.

Da båndet blev offentliggjort, vakte det stor vrede blandt amerikanerne i USA. I de muslimske lande var mange klar til at kalde båndet for et falsum.

Senere, den 13. december 2001,



Her er så resultatet af et angreb med præcisionsvåben. Det ser ud, som om et af flyene har undgået total ødelæggelse. Det formodes, at flyene i virkeligheden var „udfasede“ fly fra det tidligere afghanske flyvevåben. (Billede DOD).

kom yderligere en video frem, hvor bin Laden åbenlyst morede sig over, at det kun var „piloterne“ på de fire fly, der vidste, hvad der skulle ske. Med den video var det meste af verden overbevist om, at det var bin Laden, der stod bag terrorangrebet den 11. september.

Skuffelsen

Da de sidste talebanske krigere i Tora Bora bjergområdet overgav sig i weekenden 15.-16. december, havde man stadig ikke fundet bin Laden. Flere krigsfanger påstod, at de havde set ham i hulerne et par uger forinden, men der var ingen reelle spor af lederen af El Qaeda bevægelsen. Amerikanerne gav udtryk for skuffelse over, at bin Laden tilsyneladende var sluppet væk. Den amerikanske forsvarsminister Donald Rumsfeld lod dog ikke verden i tvivl om, at bin Laden vil blive fundet, død eller levende.

Knust af moderne våbensystemer

Medens verden blev mere og mere overbevist om bin Ladens skyld i terroraktionen, kæmpede han selv i spidsen for sit næsten ødelagte El Qaeda netværk i bjergene ved Tora Bora. Det hulesystem, der eksisterede ved Tora Bora blev systematisk bombet i stumper og stykker ved hjælp af GBU-28 Penetration Bombs og andre af samme type, samt de så-



Her kaster en Boeing F-18 Hornet en JDAM Joint Direct Attack Ammunition. Før bomben blev godkendt til anvendelse, testede Boeing 22 bomber. Kravet til godkendelse var, at bomben skulle ramme indenfor 13 m fra målet. Ingen bomber faldt længere væk fra målet end 10,3 m. (Billede Boeing).

kaldte „Daisy Cutters“. Især sidstnævnte type bombe har en voldsom indvirkning på troppernes psyke, på grund af den voldsomt rasenderede virkning og medfølgende rystelser. Den 10. december om aftenen kunne man høre en lokal krigsherre fortælle på TV, at de sidste talebanske styrker indædt forsvarede indgangene til hulerne, men at det kun var et spørgsmål om tid før modstanden var brudt. Det er svært ikke at stille spørgsmålet: „Hvordan gik det til, at talebanstyret kollapsede på så kort tid?“ Svaret skal findes mange steder, men et af de afgørende faktorer har givet været de yderst præcise bombardementer, de talebanske styrker blev udsat for.

Våbensystemerne

USMC's F/A-18 Hornet flyene angreb blandt andet med AGM-85H Standoff Land Attack Missile - Expanded Response (SLAM-ER), som er en krydsning mellem et traditionelt missil og et krydsermissil. Det har en større rækkevidde og bedre gennemtrængningskraft mod hårde mål.

Mod talebanernes radarstationer blev der anvendt AGM-88 High Speed Anti Radiation Missiles (HARM), et hurtigtflyvende missil, der låser på den radar, som sender.

Våbnet bliver oftest brugt af EA-6B Prowler fra de eskadriller i US Navy, som angriber mål fyldt med elektronik. AGM-130A/C er en Mk 84, der bliver udstyret med enten TV- eller Infrarød søger og en motor med fast brændstof. Bomben kan bringes frem af B-52, B1-D og F-15E.

AGM-154 Joint Standoff Weapon (JSOW) er en glidebombe uden mo-

tor, som over målet kaster adskillige andre bomber som for eksempel 145 stk. BLU-97 bomber. Den styres mod målet af et GPS Global Positioning System (Globalt positionsbestemmelssystem baseret på satellitter) og et inertialt navigationssystem. AGM154 er udviklet til flyene både i USAF, US Navy og USMC. AGM-154 kan anvendes både af B1-B, F-16, F-15E og F/A18 i forskellige varianter.

Bomben er i vid udstrækning blevet anvendt i Afghanistan mod taliban og El Qaeda mål i åbne områder ved Kabul, Kandahar og Mar-e-Sharif. Også JDAM (Joint Direct Munition), en satellitstyret (GPS) 900 kg. tung bombe blev taget i brug. Bomben er dræbende indenfor en radius af 1200 m.

Efter talebanstyrets fald, hvor journalister så at sige myldrede ind i Afghanistan, har der ikke været rapporter om Collateral Damage (fejlbombninger). En enkelt dansk journalist benyttede sin sendetid på TV til at sige, at han kun havde set få eksempler på fejlbombninger.

Jagten fortsatte

Hen over jul og nytår 2001/2, fortsatte jagten på bin Laden og mullah Omar. Den 4. januar blev det meddelt, at amerikanske elitesoldater



Billedet viser en prøve, hvor en AGM-154 Joint Stand Off Weapon (JSOW), en bombe med vinger, men uden motor. Bomben styres frem til målet af et GPS Global Positioning System (Globalt positionsbestemmelssystem baseret på satellitter), som er indbygget i bomben. Bomben anvendes af både USAF, US Navy og US Marine Corps. Den vingede bombe kan medbringe forskellige sprænghoveder. (Billede Boeing).

sammen med lokale afghanske ledere forsøgte at overtale 1500 El Qaeda terrorister og talebansoldater i Bagran, 150 km nordvest for Kandahar, til at overgive sig og udlevere deres leder mullah Mohammed Omar. Omar har fået at vide, at når han bliver fanget, vil han blive udleveret til amerikanerne.

Men der er fortsat ingen spor efter bin Laden, manden USA og resten af verden helst så bag tremmer.

Ved redaktionens slutning den 10. januar, var der stadig ingen spor af

bin Laden og mullah Omar

Ny regering

Med amerikanerne frygtede resten af verden, at Afghanistan efter at Nordalliancen havde erobret Kabul, igen skulle henfalde i et anarki, hvor lokale krigsherrer bekæmpede hinanden. Til hele verdens lettelse mødtes alle interessepartier i Berlin, hvor det efter mange dages spændende forhandlinger lykkedes at sammensætte en overgangsregering, som havde til-

slutning fra alle involverede parter, dog minus talebanerne.

Hele verdens opmærksomhed er rettet mod Afghanistan. Kampene er langt fra slut til gengæld er nøden udtalt, og EU, FN og nødhjælpsorganisationerne slider for at føre nødhjælp frem. En hjælp, der desværre på grund af en ikke eksisterende eller ødelagt infrastruktur ikke kan nå frem til de fjerneste egne af det ødelagte land. □

Flyvevåbnets Bibliotek

Har du ønsket dig en bog for nylig

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Historien om, at der ikke findes ret meget litteratur på dansk om dansk militærflyvning er blevet en skrøne. Kig bare på siden længere nede.

Engang skulle man lede længe for at finde bøger om dansk militær flyvning. Ganske vist havde John Foltmann i 1946 redigeret „Flyvebogen“ på Westermann's Forlag, men de to bind indeholdt alt, hvad der kunne blive plads til på 1192 sider fra Leonardo daVinci til og med den 2. Verdenskrig. I 1973 kom Ludvig Bjarkows „Kløvermarkens lykkelige flyvere med deres skræbete fly“, derfra gik det fremad. Peder Hove har skrevet mere end „Tre flyvere“. Foreningen „Danske Flyvere“ udgav i 1992 bogen „Med danske flyvere på Vingerne“. Bengt Helldén udgav i år bogen om Flyvestation Karup. Flyvestation Værløse udgav i 1984 „Lejren ved Værløse“, af Knud Bødker og Niels Helmø-Larsen. Året efter i 1985 kom E. Prins bog, „Der var engang en flyveplads“, om Lundtofte Flyveplads fra 1916 til 1959. I 1987 udgav forfatteren til denne artikel bogen om Flyvestation Vandel fra 1943

til 1960, og i 1993 kom bogen „Flyvestation Avnø – Dansk militær flyveskole i 62 år“. Listen er meget længere, men vi må stoppe her.

Bøgerne som er vist på reklamen kan

købes ved Flyvevåbnets Bibliotek på telefon 44 89 37 02 eller på E-mail flybib@flb.dk. Er man ansat i forsvarret da på intranet flb-ch. Priserne er incl. porto og forsendelse. □

	<p>Angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940 En række øjenvidneberetninger suppleret med den tyske operationsordre og alle de officielle danske rapporter samt en analyse af begivenhederne. 146 sider med 73 illustrationer. Pris: kr. 145,- ISBN: 87-982509-8-1</p>		<p>Fra Tiger Moth til Gloster Gauntlet Oberstløjtnant P.N. Brand-Møllers ændringer fra Hærens Flyvertrupper 1934-1940. 66 sider med 38 illustrationer. Pris: kr. 50,- ISBN: 87-982509-5-7</p>
	<p>Vingen, Sværdet og Bogen Dansk Militærflyvnings Biblioteker gennem 75 år: 1923-1998. 66 sider med 26 illustrationer. Pris: kr. 50,- ISBN: 87-982509-6-5</p>		<p>Menneskene bag Flyvevåbnet En fotosejler gennem flyvevåbnet, som viser hvor blid en virksomhed flyvevåbnet er. 160 sider med 289 illustrationer i farver. Pris: kr. 248,- ISBN: 87-987748-1-6</p>
	<p>Dansk Militærflyvnings Hvornår skete det En kronologisk beskrivelse af 885 begivenheder i dansk militærflyvnings historie. To omfattende index, hvor begivenhederne er opført i dato- og i alfabetisk orden. 318 sider med 172 illustrationer af bl.a. samtlige dansk-ansetede militærfly gennem tiderne. Pris: kr. 175,- ISBN: 87-987748-0-8</p>		<p>Tilintetgørelsen af Luftvæbnet i Danmark 1945 En omfattende beretning om hvorfor og hvordan Royal Air Force i 1945 destruerede over 1.100 tyske fly og tonsvis af andet materiel i Danmark. 164 sider med 38 illustrationer. Pris: kr. 248,- ISBN: 87-987748-2-4</p>
	<p>Jeg - en Draken A-OC2's ændringer forløb af den selv A-OC2 var den første Draken, der kom til Danmark, og den er nu opstillet i Jernstruploften over for Flyvevåbnets Bibliotek. 122 sider med 56 illustrationer, deraf halvdelen i farver. Pris: kr. 198,- ISBN: 87-982509-7-3</p>		<p>Det Danske Flyvevåben Dansk militærflyvnings udvikling med 53 illustrationer og en oversigt over samtlige danske militærfly. Udgivet af Tølbustmuseet. 80 sider. Pris: kr. 50,- ISBN: 87-89022-24-6 The Royal Danish Air Force Sammes som ovennævnte, men på engelsk og derfor en gave til venner i udlandet. På grund af et bedre layout er der blevet plads til 67 illustrationer. 84 sider. Pris: kr. 50,- ISBN: 87-89022-24-8</p>

Joint Strike Fighter

Lockheed Martin løb med det hele

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Spændingen om, hvem der skulle løbe med vel nok den største ordre på jagerfly nogensinde, blev udløst den 26. oktober sidste år. Det blev flyfabrikken Lockheed Martin, British Aerospace System og Grumman, der løb med US\$ 200 milliardkontrakten.

I 1994 besluttede den amerikanske regering, at det var tid at finde en afløser for F-15 Eagle og F-16 Fighting Falcon. Concept Development Phase (koncepteringsfasen) for Joint Strike Fighter (JSF) (fællesjagerflyet) gik i gang. Selv om især F-16 syntes næsten u dødelig og fortsat blev opdateret, og nye fly blev bygget med nye forbedringer, der gjorde flyet stadig mere effektivt i luftkamp og som nærstøtte jager, så alligevel, en dag i det nye årtusinde ville den være udtjent. Samtidig var Lockheed Martin i fuld gang med at udvikle F-22 Raptor en luftoverlegenhedsjager af karat, som sammen med X-35 skal producere luftoverlegenhed i en eventuel krig i mange år fremover. I november måned 1996 gik Danmark med i udviklingsprogrammet, ganske vist på meget lavt blus, men Flyvematerielkommandoen fik lov til at sende ingeniør Poul Skjold Hansen til JSF-kontoret i USA.

Gang i udviklingen

I konkurrence med McDonnell Douglas og Boeing vandt Lockheed Martin den ene af de to kontrakter



X35A, standardudgaven som skal leveres til US Air Force flyet kan kun starte og lande på konventionel vis på en almindelig startbane. (Billede Lockheed Martin).

om udvikling af det nye jagerfly. Resultatet af dette var, at McDonnell Douglas blev opkøbt af Boeing. Lockheed Martin indledte sammen med to partnere British Aerospace System og Northrop Grumman, Concept Demonstration Phase på Joint Strike Fighter i november 1996. Opgaven lød på at fremstille et „lavpris“ flerrolle jagerfly til United States Air Force (USAF), der kunne starte og lande på konventionel (CTOL) vis fra en flyvestation, projektet blev benævnt X-35A. Samtidig skulle det samme flystel konstrueres således, at flyet også skulle kunne starte og lande lodret (Short take off and Vertical Landing) STOVL, benævnt X-35B, denne type skulle anvendes af United States Marine Corps og Royal British Navy. Og endelig X-35C, Carrier Variant (CV) (hangarskibsbase) til US Navy. Den amerikanske regering gav en til-

svarende opgave til flyfabrikken Boeing. Det startede en intens konkurrence mellem de to flyfabrikker og deres underleverandører.

Samlede erfaringer

Lockheed Martin samlede al deres tekniske kunnen på udviklingsværkstederne (Skunk Works) i Palmdale, California. Her samlede man alt, hvad man havde af erfaringer ved konstruktionen af F-22 Raptor programmet, som var foregået i Marietta, Georgia, ligesom man støttede sig til den viden om produktion, som man havde på fabrikken i Fort Worth, Texas. Northrop Grumman kom med deres viden om fremstilling af taktiske fly, om fly der opererer fra hangarskibe, om stealth (snige) teknologi, integrering af avionik, sensorer og fremstilling af kommercielle fly. British Aerospace stillede med sin enor-



Boeing X32 B under hover test i den såkaldte Hover Pit, en rist hvor igennem det udviklede tryk ledes væk. Læg mærke til, at udstødningen er drejet nedad og lemmene lige bag cockpittet, hvor løfteviften sidder, står åbne. (Billede Boeing).

me viden om fremstilling af fly, der kan starte kort og lande lodret (STOVL-teknologi).

Selv om arbejdsgrupperne var geografisk spredt over et stort område, samarbejdede de i et „virtuelt arbejdsrum“ ved at dele databaser, video og computersystemer.

Hæsblæsende udvikling

Herefter fulgte et hæsblæsende ud-



Billede af den løftevifte, der gjorde Lockheed Martins udgave af JSF X35 til vinder i konkurrencen med Boeing. Selv under testflyvninger på Edwards Air Force Base som ligger temmelig højt, og hvor det er varmt, kunne X35 levere mere løftekraft, end der var foreskrevet i specifikationerne. (Billede Lockheed Martin).

viklingsprogram hos de to konkurrenter. Medens Boeing holdt sig til den kendte teknologi omkring det at bringe et fly hurtigt i luften og lodret ned (STOVL), gik Lockheed Martin og General Electric motorfabrikken helt nye veje og udviklede et blæsesystem til at skaffe den nødvendige løftekraft. Denne beslutning fik afgørende indflydelse på, hvem der i 2001 skulle få kontrakten.

Politisk tvivl

Ved præsidentskiftet i januar 2001, trak der mørke skyer op i horisonten. Den nye Bush-administration blev pludselig i tvivl om, hvorvidt det var nødvendigt at gøre udviklingen færdig. Havde man overhovedet brug for et nyt jagerfly? Debatten i den amerikanske regering skabte så megen tvivl blandt fremtidige samarbejdspartnere med de to firmaer, at blandt andet canadierne sagde nej tak til yderligere deltagelse. Man kunne få lov at indskyde millioner af canadiske dollars og samtidig risikere en skønne dag at stå med tomme hænder. Således bølgede debatten hen over sommeren 2001. Så kom tragedien den 11. september. Herefter var det slut med debatten om, hvorvidt man skulle udvikle en ny jager.

Indenrigspolitik

Nu var der ikke flere kritiske røster. Flyet skulle videreudvikles. Fra be-

gyndelsen var der lagt op til, at kontrakten og at bygge fly, for et beløb på omkring 1.600 milliarder danske

kroner, skulle gå til én leverandør. Medlem af repræsentanternes Hus, W. Todd Akin, der også var medlem af Komiteen for de Væbnede Styrker (The Senate Armed Service Committee) (SASC) foreslog i Defence News October 22-28, 2001, side 15, at man skulle frafalde „winner-take-it-all“-ideen og i stedet dele kontrakten mellem Boeing og Lockheed Martin. Den tale faldt på stengrund. Mr. Akin er valgt i det distrikt, hvor Boeing fabrikken ligger.

I begyndelsen af oktober havde indkøbschef i Pentagon, Peter Aldridge ellers skrevet til SASC, at uanset det forhold at „winner-take-it-all“ ville der være arbejde nok til begge flyfabrikker. Han nævnte i den forbindelse fremstillingen af UAV Unmanned Aerial Vehicles (ubemandede luftfartøjer) og UCAV (Unmanned



X35C som skal leveres til United States Marine Corps, her under landing på et ikke navngivet hangarskib. (Billede Lockheed Martin).

Combat Aerial Vehicles), et nyt langtrækkende angrebsfly og salget af F/A-18E/F fra Boeing og F-22 Raptor fra Lockheed Martin. Dette skal ses i sammenhæng med frygten for, at USA med „winner-take-it-all“-ideen skulle miste én af sine store flyproducenter.

Dommedags profetier var der nok af i begyndelsen af oktober. Jane's

Defence Weekly gik så vidt som til at spå, at den flyfabrik, der tabte slaget, måtte forlade jagermarkedet.

Ingen kommentarer

Vi har spurgt hos de danske firmaer, der beskæftiger sig med fremstilling af dele til fly. Her er svaret, at man for tiden ikke har nogen kommentar til udviklingen af JSF og eventuel dansk deltagelse i fremstillingen.

Man ved nemlig ikke, om den danske regering er interesseret i at fortsætte den deltagelse, som erhvervsministeriet finansierede for mere end fire år siden.

Plan udarbejdet

Afdelingsingeniør Kai E. Poulsen, chef for Flyvematerielkommandoens F-16 Sektion siger til FLYNYT: „Jo, vi er på vej. Først skulle vi lige over,

at Lockheed Martin ændrede betegnelsen for projektet fra Engineering Manufacturing Development (EMD) til System Development and Demonstration (SDD). Vi har forhandlet med det amerikanske forsvarsministerium. Forhandlingerne er resulteret i et Memorandum of Understanding (MOU). Denne er sendt videre gennem systemet til Forsvarskommandoen, som så bærer den videre til politikerne“.

Poulsen lægger ikke skjul på, at jo før man får et politisk tilsagn om at gå videre med dansk deltagelse jo bedre. „Tid, hvor der ikke sker noget, koster penge“, understreger han. Han siger også, at Lockheed Martin i USA og deres underleverandører har travlt med at finde underleverandører. Skal dansk industri med i en aftale, er det vigtigt, at amerikanerne kender den danske stilling så hurtigt som muligt. Poulsen lægger ikke

skjul på, at valget til Folketinget måske kom en smule ubejligt.

Andre lande med

Canadierne er blevet overbevist om, at projektet bliver til noget og er i fuld gang med intern sagsbehandling. Canadierne forventes klar til at skrive under den 6. december. Lockheed Martin skubbede lidt til italienerne og Hollænderne. På valgaftenen, den 22. november var der møde med hollænderne, den 14. november kunne Defence Daily fortælle, at en aftale med hollænderne og italienerne var tæt på. Tyskland og Australien har anmodet om, at der optages forhandlinger om deltagelse.

Der foreligger for nærværende intet om den danske og norske holdning til eventuel fremtidig deltagelse i produktion af JSF. □

NH90 helikopter til de øvrige nordiske lande

København den 14. september

2001. Firmaet Aage Christensen A/S meddelte, at Finland, Norge og Sverige har bestemt sig for at anskaffe NHI's NH90 helikopter. De tre landes beslutning blev truffet på baggrund af anbefalingerne fra NSHP, det nordiske helikoptersamarbejde. Anbefalingen var frugten af en systematisk undersøgelse, der omfattede: Indsamling af informationer i 1999, indhentning af tilbud i 2000, analyse af tilbudene samme år, og endelig søgning af informationer og evaluering i slutningen af 2000. I 2001 kom den endelige rapport, og forhandlingerne blev afsluttet i løbet af sommeren.

Resultatet af handlen er, at Finland køber 20 NH90 til taktisk troppe-transport (TTT). Norge køber 14 NH90, plus tager option på 10, i konfigurationer for ASW Anti Submarine Warfare (bekæmpelse af under-vandsbåde) og Coast Guard Mission (eftersøgning-, redning og overvågning). Sverige har besluttet sig for at købe 18 NH90, plus tager option på yderligere syv, i tre konfigurationer, nemlig TTT, SAR (eftersøgning og

redning) og ASW. Leveringen af helikopterne til Sverige begynder i 2005, prisen, ca. seks mia. svk. NHIndustries kan nu glæde sig over at have solgt sin nye NH90 til ikke mindre end otte lande. Det betyder en samlet ordre på 377 helikoptere, inkluderet optioner, som er 77. På et område har de danske krav til en kabine med ståhøjde påvirket udviklingen af NH90. Aksel Krebs, der er NHI's repræsentant i Danmark siger, at fabrikken ikke har opgivet udviklingen af en NH90 med høj kabine, men at udviklingen er sat ned i et lavere tempo. NHI ejes af Agusta med 35% af aktierne, medens Eurocopter har 62,5 % og endelig Fokker, der har 5,5 % af aktierne. At Danmark har valgt EH101 Merlin, betyder i sidste ende, at Agusta som ejer 50% af aktierne i Westland under alle omstændigheder kommer til at tjene på salget af EH101.

Tekst og billede: s-n



Det blev ikke denne gang, at NHIndustries fik lov at levere sin NH90 helikopter, under udvikling, til dansk forsvar. Firmaet kan dog glæde sig over, at otte lande har bestilt eller afgivet optioner på i alt 377 NH90 helikoptere i forskellige versioner.

Hverken helikopter eller fly

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Drømmen om at bygge en helikopter med det fastvingede fly's egenskaber til at flyve hurtigt og medtage en stor last, men med helikopterens evne til at starte og lande lodret, er gammel. Bell Helicopter Textron og Boeing har øvet sig på projektet, der har sin oprindelse i Bell/NASA tiltrotorflyet XV-15 fra 1970'erne. Det første tiltrotorfly blev leveret til United States Marine Corps (USMC) i 1999.

I 1970'erne fik Bell/NASA den ide, at man kunne krydse et fastvinget fly med en helikopter og på den måde få et luftfartøj, som kunne medtage større last, flyve hurtigere end en ordinær helikopter, starte og lande lodret, foretage hover (stå stille i luften), men var mindre støjende end helikopteren. Man ville også gerne opnå større acceleration efter starten og hurtigere deceleration under indflyvning til landingsområdet for at reducere „risikotiden“ for luftfartøj og de tropper, der skulle luftlandsættes.

Teknisk vanskelig opgave

Det er en rimelig kompliceret opgave at konstruere et fastvinget fly. Det er en endnu mere kompliceret opgave at få en helikopter til at flyve tilfredsstillende. Her løber „vingerne“, læs hovedrotorbladene rundt, de skal på én gang producere både løft og fremdrift. På grund af drejningsmomentet (torque) må man forsyne helikopte-



CV-22 er et imponerende luftfartøj at se på. Både når de store motornaceller som her er i lodret stilling, eller når de er i vandret og viser de to kæmpepropeller/rotorblade. (Billede Bell Helicopter).

ren med en halerotor for at hindre, at den drejer om sin egen akse. Ideen med XV-15, som senere kom til at hedde V-22 Osprey (Fiskeørn), var altså at få de to principper til at fungere i et og samme luftfartøj. Projektet bestod af en flykrop med vinger. På enden af vingerne sidder to motorer med propeller/hovedrotor, haleratoren kunne man se bort fra på grund af to propeller/hovedrotorer og deres placering.

Det blev en lang udviklingsperiode, der skulle til inden Bell og samarbejdspartneren Boeing kunne levere den første V-22 Osprey til USMC i 1999. Undervejs havde man oplevet flere havarier, blandt andet styrtede prototype nr. fem ned den 1. juni 1991. Dette forsinkede udviklingen indtil begyndelsen af 1992. Senere havarerede endnu en V-22 med det resultat at både besætningen og et antal marinere blev dræbt. Men efterfølgende flyvninger og tests afgjorde, at man havde tillid til projektet.

Kunderne

Kunderne til luftfartøjet er USMC som har bestilt 425 stk. af typen til det, der hedder Combat Assault and

Assault Support (CAAS) (Angreb og støtte til angreb). US Air Force Special Operations Command (SOCOM) (Kommandoen for specialoperationer) har bestilt 50 stk. CV-22 til Long Range Special Operations (LR-SO) og endelig har US Navy bestilt 48 HV-22 til Combat SAR (Redning under kampforhold) Special Warfare (Specielle kampsituationer) og Fleet Logistic Support (Forsyning af flåden).

Man kan spørge, kunne de ikke bare bruge en helikopter, som blandt andet Boeing jo producerer i mange forskellige typer. Det kan man ikke, for ifølge opgivelserne, er V-22 14 til 21 gange mindre sårbar overfor beskydning med småkalibrede våben. V-22 bruger 50% mindre kritisk flyvetid under flyvningen til og fra landingsområdet. Det støjede 75% mindre end en helikopter og er derfor betydelig sværere at erkende for fjenden. Tiltrotor systemet betyder, at den tid der går med at komme op og ned i fart reduceres med 40%. Endelig er V-22 det eneste amerikanske luftfartøj, der er konstrueret med fuld beskyttelse mod kemisk, bakteriologisk og nuclear krigsførelse.

Tekniske data:

Flyvehastighed:	630 km/t.
Marchhastighed:	509 km/t.
Vægt, tom:	15.032 kg
Max. startvægt	24.032 kg
Ved kort start:	25.909 kg
Nyttelast/rækkevidde	4.454 kg/649+ km
Lodret start/rækkevidde	24 soldater vægt 114 kg hver/ 1298 km
Kort start/rækkevidde	4.545 kg/1.760 km
Rækkevidde med een lufttankning:	4.630 km
Max flyvehøjde:	7.925 m over havet
Vejrbegrænsninger:	Flyver i al slags vejr. Fortsat flyvning i moderat overisning.
OBOGS:	Har iltgenerator om bord.
Længde:	17,47 m
Spændvidde	15,52 m
Vingearreal:	35 m ²
Rotordiameter:	11,58 m
Brændstof om bord:	6,2 t.
Lastrum:	7,37x1,80x183

Downwash

Test af Downwash, den nedadgående luftstrøm der produceres af hovedrotoren, én eller to, under hover (svæv) var en af de mange elementer, der skulle testes før V-22 Osprey kunne frigives til operativ brug. Den 5. oktober 1995 kunne man i en rapport skrive, at USMC Gunnery Sergeant Mike Dunn, med USMC Sergeant James C. Hypes, som sikkerhedsbefalingsmand, havde taget turen ned af et 36,5 m langt reb. Testen fandt sted på Patuxent River Naval Air Station, hvor tilskuerne kunne glæde sig over, at Dunn ramte præcis ned i det punkt, han skulle. Under testen blev forskellige reb længder med forskelli-

ge belastninger i enden af rebet afprøvet. På grund af den lave påvirkning fra downwash, kunne vægten på 22,6 kg i enden af rebet efterhånden reduceres, uden at det oplyses, hvad det endelige resultat blev. Det man ønskede at finde, var den laveste højde, hvorfra det var sikkert at rappellere. Det skyldes igen ønsket om at landsætte tropper fra så lav højde som muligt under skarpe missioner, for at undgå at V-22 skulle være synlig længere væk en højest nødvendigt.

Seks testfly

Udviklingen var gået over seks pro-



En Boeing V-22 Osprey på Patuxent River Naval Air Station i færd med at transportere en 2.948 kg tung HM-WWV i sling. (Billede Boeing).

totyper, hvoraf den første blev prøvefløjet 9. marts 1989. I 1995 var man i gang med at bygge seks fly under Engineering and Manufacturing Development Program (EMD) (Program for udvikling af teknik og produktion). Fly nummer syv var færdig til levering i slutningen af december 1995 og skulle prøveflyves i begyndelsen af 1996.

Luftfartøjet er under levering til modtagerne, og den første MV-22 blev leveret til USMC i 1999, og typen forventedes operativ i 2001. CV-22 til (SOCOM) forventes leveret i 2003 og endelig forventes det, at leveringen af HV-22 til US Navy påbegyndes i 2010. □

Sidste Challenger landet



Challenger CL-604, halenummer C-172, fotograferet på Flyvestation Værløse den 19. december 2001.

Natten mellem den 21. og 22. november 2001, præcis klokken 23.45 landede Challenger CL-604, halenummer C-172 på Flyvestation Værløse. Hermed havde Flyvevåbnet modtaget de tre Challenger fly, der blev bestilt tilbage i 1997. Den første, halenummer C-080 var primært et transportfly, blev leveret den 1. juli 1998. Nummer to i rækken, halenummer C-168, blev leveret 8. november 1999.

CL-604 var i sin oprindelse et interkontinentalt forretningsfly, der er

blevet modificeret til et multifunktionsfly, der i løbet af to timer kan konfigureres til opgaver som: Fiskeinspektion, inreknoscering, suverænitetshævdelse eller eftersøgning og redning omkring Grønland og Færøerne. Hertil kommer overvågning af havmiljøet, hvor flyet kan monteres med specialradar og andre sensorer under kroppen.

Tekst: s-n

Kilde: FMTTYT

Billede: Jens Erik Rasmussen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse.

Vi anmelder

Royal Danish Air Force - Breaking the Sound Barrier

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

CD'er med 24 numre.

16 sider booklet om dansk militær flyvning

Pris: 100,- kr. incl. forsendelse

En hellig alliance mellem det danske Flyvevåben og Prinsens Livregiments Musikkorps under ledelse af dirigent Hans Erik Christiansen er resulteret i CD'en „Royal Danish Air Force - Breaking the Sound Barrier“.

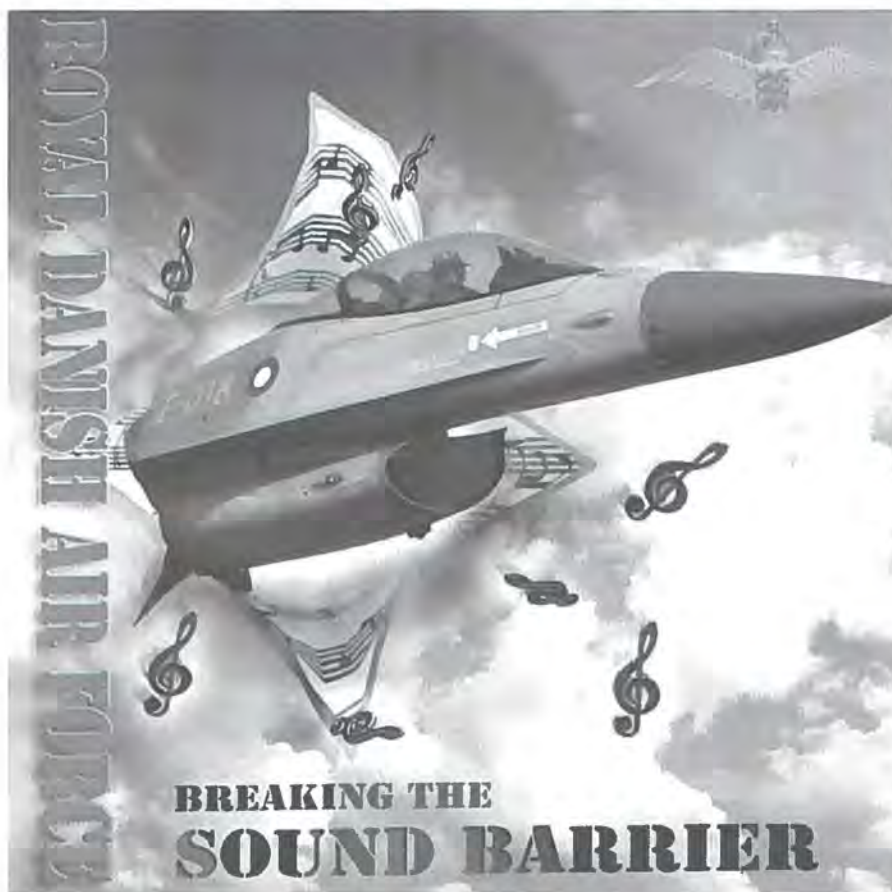
Det var med en vis spænding CD'en blev sat i maskinen, det første nummer hed Intro: Take Off, en melodi anmelderen aldrig havde hørt om.

Det var ikke en melodi, men støjen i cockpittet fra flyets motor og pilotens radiokorrespondance med flyvekontrolltårnet, før han rullede ud til start – efterfulgt af brølet, da flyet gik i luften. Det hele varede 48 sekunder, en del af larmen var særdeles velkendt.

Nummer tre på CD'en er „Hymn to freedom“. Flyvevåbnet har dedikeret denne nye indspilning til ofrene for terrorangrebet på World Trade Center i New York den 11. september 2001.

De resterende godt 70 minutter på CD'en er en blanding af danske sange og marcher, som den første selvfølgelig „Flyvevåbnets Honnørmarch“ af F.N. Petersen. Også sangen, „Som en rejselysten flåde“ af Carl Nielsen, der i Flyvevåbnets barndom ofte blev sunget i værnets, er med på Cd'en.

Efter at have glædet sig over al den gode musik forlader lytteren CD'en ved at lytte til „Mike 1“, der ligger på en syv miles finale, hvor han meddeler, at han er på Glide Path



(glidestien) på vej ind til landing på en imaginær flyvestation. Korrespondancen forgår selvfølgelig på det bedste engelsk, en dansk pilot kan præstere. En flot afslutning på en god musikalsk oplevelse.

Coveret på CD'en er faktisk en lille bog på 16 sider, hvor lederen af Flyvevåbnets Bibliotek, Hans A. Schrøder har givet en superkort og kompetent beskrivelse af dansk militær flyvning siden starten i 1911, og

det både på dansk og engelsk. Her er altså en mulighed for at give en kollega eller bekendt i det store udland en gave, hvor modtageren kan læse lidt om dansk militær flyvnings historie.

CD'en kan bestilles hos Flyvevåbnets Bibliotek, tlf. 44 89 37 02, på forsvarrets intranet på adressen:

flb-ch eller på Internettet på adressen: flybib@flb.dk. Herefter bliver CD'en tilsendt portofrit vedlagt et girokort. □

C-130J leveret „Down Under“

Den 12. december overdrog Lockheed Martin formelt 12 stk. C-130J Hercules i den forlængede version til Royal Australian Air Force, på basen

Richmond i New South Wales, hvor Air Marshal Angus Huston accepterede modtagelsen. For 40 år siden modtog Royal Australian Air Force,

som det første flyvevåben udenfor USA, den første C-130A model. Senere har man købt både E- og H-modeller. Tekst: s-n

Pilotløse angrebsfly

Rovdyret har fået tænder

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

UAV'erne (ubemandede overvågningsfly) deltager i stort omfang i operationerne under kampagnen „Enduring Freedom“, som den amerikanske indsats i Afghanistan kaldes. De UAV'er, der for kort tid siden kun var ubevæbnede, har siden kampagnen begyndte fået ændret betegnelsen til UCAV (ubemandede angrebsfly), i hvert fald når der er tale om UAV'en

RQ-1 Predator (Rovdyret), som er blevet udstyret med to stk. Hellfire antitankmissiler.

Overvågning og angreb

UAV'en's store fordel er, at den kan forsyne cheferne i kampområdet med „her og nu“ billeder af, hvorledes situationen i kampområdet ser ud, uden at skulle risikere pilotens liv. Flyene er små og næsten ikke til at se på radar, hvad der gør dem svære at opdage.

UCAV'en derimod, kan ikke kun sende billeder hjem, den kan også angribe de mål, man måtte ønske. Indtil nu, drejer det sig om RQ-1, som kan medføre to stk. Hellfire missiler til bekæmpelse af kampvogne og andre armerede køretøjer.

Der er ingen tvivl om, at de der advokerer for udbygning af en luftstyrke bestående af UCAV's vil få betydelig vind i sejlene, hvis det viser sig, at Predator får succes. Det ved man ikke noget om på nuværende tidspunkt.

Afsløre el-Qaeda terrorist

En RQ-1 Predator opererede fra en ukendt base i Afghanistan, da den afslørede, at en af bin Ladens betroede løjtnanter befandt sig i en bygning som UAV'en cirklede omkring. Da chefen på den station, der modtog billederne genkendte Muhammed Atef, blev to F-15E, der befandt sig i området, beordret til at angribe bygningen, med det resultat, at en af hovedaktørerne i el-Qaeda bevægelsen mistede livet. □



RQ-1 Predator (Rovdyret) fotograferet for halvandet år siden på Farnborough Airshow. Dengang var det et almindeligt førerløst observations fly (Unmanned Aerial Vehicle) forkortet UAV. Siden er flyet blev udstyret med to stk. Hellfire antitankmissiler, hvad der gør navnet Predator endnu mere berettiget.

Taktisk flyvni



*Også i Canada er insekter en plage.
Her er smeden ved at pudse cockpittets vinduer inden næste flyvning.*

Tekst og billeder
Kaptajn Henrik Gram Pedersen,
Flyvestation Værløse

Eskadrille 721 (ESK 721) deltog i år i øvelse MAPLE FLAG i Canada. Øvelsen foregik ved 4th WING i

Cold Lake, Albertha.

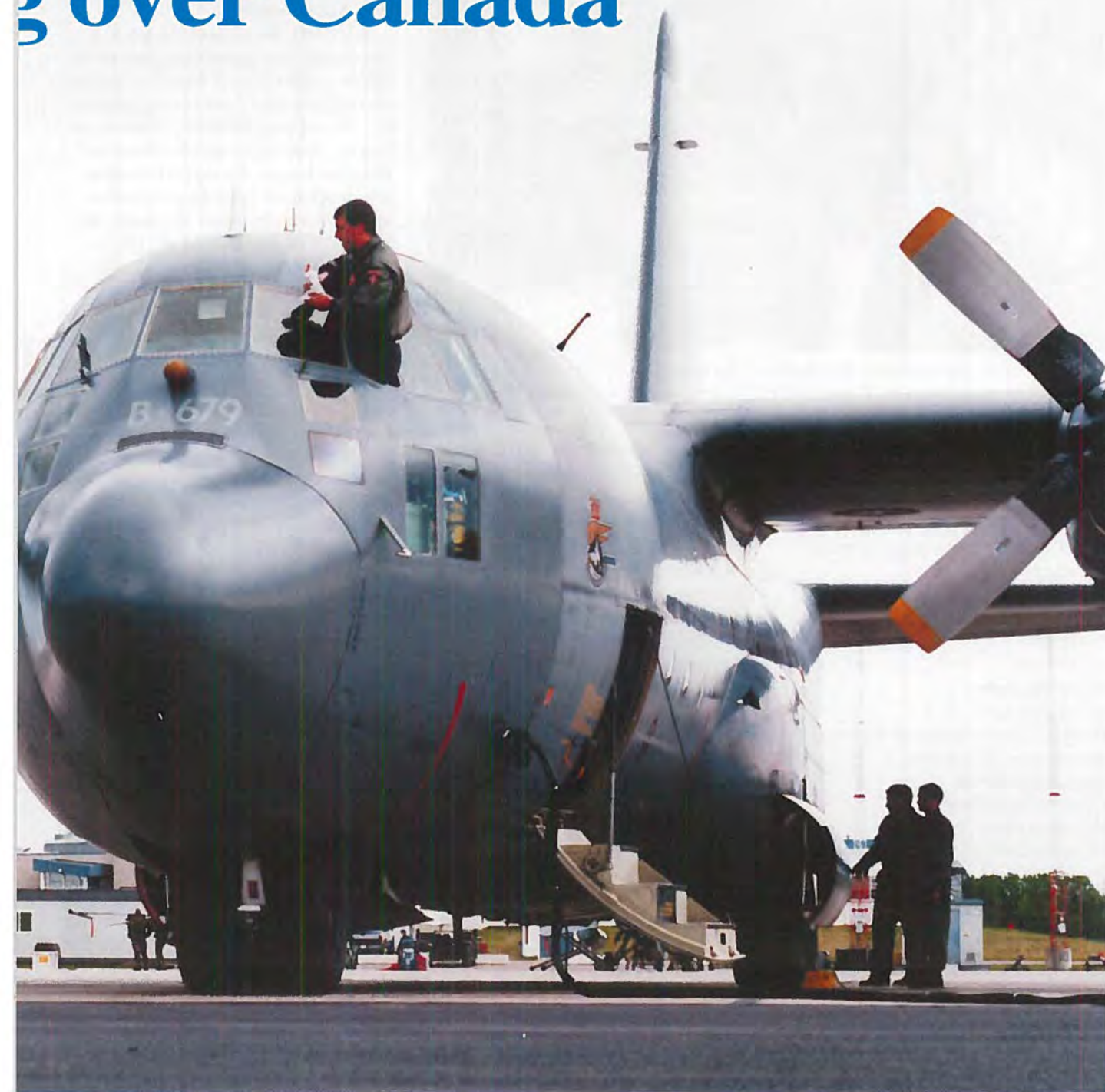
ESK 721 har ikke deltaget i en taktisk øvelse, udover vores egen Tactical Fighter Weaponry (TFW), siden 1995, hvor det var RED FLAG, der var opgaven.

Eskadrillens taktiske niveau er faldet støt gennem de sidste 6 år og chefen for ESK 721, major N.J. Hell-

gren (JØN) er meget glad for deltagelsen i MAPLE FLAG 2001. Øvelsen gav ham rig mulighed for at træne stort set hele ESK 721 i det taktiske miljø.

Eskadrillen deltog i øvelsen, der strakte sig over tre uger, og fik trænet 6 besætninger, hvilket praktisk talt er hele eskadrillens C-130 personel.

g over Canada



Udover det taktiske udbytte, har eskadrillen fået tjekket to besætninger ud til Operations Instruks nr. 40 (Elektronisk krigsførelse) flyvning og gennemført rutechecks med to besætninger. Øvelsen har givet mere end blot det rent taktiske. Det direkte samarbejde med teknikere, samarbejdet i de enkelte besætninger og mu-

ligheden for at afprøve nye ideer og rette evt. fejl umiddelbart var meget værdifuld. Under MAPLE FLAG fik ESK 721 opfyldt en væsentlig del af deres kvalifikationskrav til taktisk flyvning.

Udbyttet af MAPLE FLAG er ikke umiddelbar opnåelig i Danmark. Dels er der ikke de samme faciliteter

til rådighed, dels er dagligdagen præget af, at der flyves andre opgaver end træning. Derfor er det optimalt for eskadrillen at få mulighed for at operere i en længere periode, hvor træningen er i højsædet.

Man mærkede tydeligt, at personalet trives storartet med en operativ øvelse, hvor såvel egne evner som



Dagens mission gennemgås. Fra højre er det kaptajn J.G. Christensen (NØK), premierløjtnant M. Kofod (KOF) og sergent L.T. Jørgensen. Dem der står med ryggen til kan ikke identificeres.

samarbejdet med andre NATO partnere bliver prøvet.

Samarbejde med NATO partnere. Eskadrille 721 deltog, som tidligere nævnt med 6 besætninger, og en besætning består af:

Skipper.

2. pilot.

Navigator.

Radiomand.

Flight Engineer.

To loadmastere.

Til støtte for disse bestod det danske detachment desuden af:

Detachmentchef.

Efterretningsofficer.

Materielofficer (teknisk leder).

3 klarmeldere (flymekaniker med stor erfaring på flytypen).

2 flymekanikere.

2 elektronikmekanikere.

I alt 24 mand, der holdt det danske flag højt på øvelsen – både bogstaveligt og åndeligt. Det danske flag var højt placeret i en lysmast på flightlinen – højere end de andres nationers flag.

Mens jeg var på øvelsen samarbejdede eskadrillen med canadiske og amerikanske C-130 HERCULES fly samt tyske C-160 TRANSALL fly. Piloter og navigatører havde et tæt samarbejde med de andre transporteskadriller, da de skiftes til at være transportkommandør. Transportflyene flyver ind i det fjendtlige område i en „pakke” med jagere til at beskytte dem.

Arbejdsdagen for besætningerne

Arbejdsdagen så væsentligt anderledes ud, end den eskadrillen er vant til fra Flyvestation Værløse. Denne udfordring blev taget med et smil, da alle var interesseret i, at eskadrillen fik det maksimale udbytte af øvelsen. Der flyves to ture, pas, hver dag, således, at hver besætning får et pas pr. dag. Arbejdsrutinen er den samme hver dag.

Formiddagens pas planlægges eftermiddagen før og har take off ca. kl. 0830, og flyvetiden varierer mellem 2 og 3 timer.

En dag for eftermiddagsholdet – PM flight – så således ud:

Kl. 0630: Møder skipper, 2. pilot og navigatøren for at sikre, at de er helt klar til briefing.

Kl. 0700: Briefing fra lederen af missionen. Her gennemgås den overordnede udførelse af dagens mission, og opgaver for de enkelte komponenter, efterretningsbilledet, vejret og så videre. Dette tager en lille times tid. Herefter bruges der tid på koordinering mellem de forskellige komponenter; Airborne Aerial Warning and Control Systems (AWACS), OCA, Strikers, Escort, transport etc., der skal løse opgaven. De er alle en del af den pakke, der skal løse opgaven. Så splitter alle op for at starte deres egen planlægning af missionen. Under denne kræves der ofte koordinering med kollegaer, for at flyvehøjde, tidspunkter etc. passer.

Kl. 0900: Er der flightbriefing, hvor de generelle regler og begrænsninger gennemgås for hele øvelsen. Såvel OPFOR (Opponent Force) og AFOR (Allied Force) – de onde og de gode – deltager i denne briefing. Efter den generelle del splitter de op, og AFOR – heriblandt ESK 721 – gennemgår den endelige plan for dagens mission.

Denne briefing er færdig ca. kl. 1030, og besætningen ændrer de sidste detaljer, således at alt er koordineret. Besætningen mødes for gennemgang af planen, hvor det er skip-



Det hele drejer sig om, drop af forsyninger, her leveres de lige midt i målet.

per og navigatøren, der briefet. Der aftales, hvorledes man forholder sig ved kontakt med SAM (Surface to Air Missiles) eller OPFOR jagere, som efterhånden er blevet en del af dagligdagen.

Efter besætningen har briefet, skal der spises en burger fra det BBQ telt, der er opstillet i området – kvaliteten i dette telt er væsentligt bedre end det, man oplever hos McDonald eller Burger King.

Over middag kl. ca. 1300 letter B-679 og flyver ud til „holding area” – „opmarchområdet” for alle flyene – de enkelte pakker, OCA etc., formes, og missionen starter præcist for alle.

Missionen

Eskadrillens opgave var at droppe forsyninger til egne tropper, der var placeret bag OPFOR linier. Efter endt planlægning, der fulgte det før beskrevne mønster – og en burger – gik vi til flyet (også kaldet „walk-out”) kl. 1205 og tog af kl. 1245.

Det er imponerende, når selv taxi-tid skal planlægges. Det kræver lidt mere, når ca. 65 fly skal på vingerne, end når der skal et fly af sted fra Flyvestationen derhjemme. Vi nåede vores taxi-time og fik lov til at tage af som planlagt.

Så gik turen ud mod vores „holding” område. Turen gik over skov, søer og floder samt en masse afbrændt skov. Der var en del skovbrande i den periode, hvilket er normalt for området.

Vi ankom til „holding” og lå der med tre andre Hercules og ventede på „Push-time”, det tidspunkt, hvor angrebet / indflyvningen til fjendens område startede for os.

Vi var kun lige kommet ind i OPFOR område, da den første SAM radar fangede os „Break left – chaff – wing dip – break left – låst brudt” kommandoerne kom hurtig fra såvel skipper som navigatøren.

Jeg skal garantere for, at den store flyver blev kastet rundt. Desværre var det for let for SAM at få lås på os, da vi ikke kunne gå under 1000 fod (330 meter) denne dag, grundet for mange fugle i området.

OPFOR jagere så vi ikke meget til. Vi havde to F-18 til beskyttelse, så enten havde OPFOR ikke os som



Udsigten fra plastikboblen over cockpittet på B-679. Øverst to ledsagende C-130 Hercules, nederst den canadiske ødemark.

mål, eller også var de to HORNET rigtig gode. På andre pas har besætningen haft rigeligt at se til med engagementer fra såvel jord som luft. Når en C-130 bliver angrebet af et jagerfly, undviger den ved at dreje væk fra jagerflyets retning, således at jagerflyet, grundet dets hastighed, praktisk talt flyver forbi Hercules'en. Manglen på jagere på dagens mission blev dog erstattet med SAM – ingen tvivl om, at besætningen er ved at have styr på taktisk flyvning, da alle kendte deres opgave.

Under denne form for flyvning har Hercules en glaskuppel monteret over cockpittet, således at det er muligt at se fjendtlige fly, der kommer oppe og bagfra. Denne plads bemandes af radiooperatøren under hele den taktiske flyvning. Under missionen var det interessant at høre, hvorledes MAGIC (AWACS) kom med warnings og andre oplysninger under hele turen.

Vores mission fortsatte planmæssigt frem mod målet, dog afbrudt af en masse engagementer fra jorden. Den store brumbasse blev kastet lidt rundt – vi trak op til 2,5 G hvilket føles voldsomt i en maskine af denne størrelse.

Vi ankom til dropzonen lige på se-

kundet, men kunne desværre ikke droppe. Dette skyldtes fugleintensiteten, der gjorde, at vi fløj for højt til at gennemføre taktisk drop. Man skal lytte til advarsler mod fugle, da det ikke ville være rart at sætte maskinen ned i det kæmpe skovområde, grundet birdstrike.

Efter et simuleret drop, skulle vi ud af OPFOR området så hurtigt som muligt – vi mødte enkelte trusler undervejs, men var forholdsvis hurtigt ude af området. På trods af øvelsesområdets størrelse, så er det hurtigt overfløjet.

Da vi var ude af området, gik vi igen i holding, således at jagerne kunne komme til at lande. De har knap så meget brændstof som en Hercules. Efter 3 timer var vi tilbage på jorden igen.

Efter landing var der debriefing på missionen, hvor alle i besætningen kom med positive og negative oplevelser fra turen. Forbedringer og procedurer blev gennemgået for at optimere indsatsen til næste mission. Besætningen var meget aktiv under denne debriefing, og virkede opsat på at få det største udbytte af hver mission.

Kl. 1615 var der debriefing på „air to air” delen, dvs. luftkamp mellem

jagerne. Her vurderes på, hvem der „døde“ i dag.

Kl. 1730, så præcist at der tælles ned på sekundet, er den endelige debriefing på dagens mission. Hver enkelt deltager kommer på podiet for at give et billede af egne oplevelser og „lessons learned“ – disse indlæg er krydret med diverse historier, der ligger væsentlig under bæltstedet.

Briefingen foregår i et ærligt miljø, hvor evt. fejl og dårlige procedurer trækkes frem. Denne briefing er færdig ca. kl. 1830, og så er det tak for i dag.

Besætningen er lettere brugt og trænger til at komme hjem. Det er ikke fest og farver, der er flest kræfter til i fritiden.

Lange dage på Linen

I den periode jeg besøgte øvelsen, havde Eskadrille 721 ikke haft nogle større fejl på maskinen, hvilket medførte, at alle mulige pas blev fløjet. Dette skyldes ikke mindst den tekniske support, som enhver flyvende eskadrille er afhængig af.

Den tekniske support som Eskadrille 721 har med, kan stort set laves alt, hvad der muligt på C-130 – dette var heldigvis ikke afprøvet.

Så længe maskinen fungerer, er der megen tid til at slå ihjel. Dette skal dog ikke forstås sådan, at teknikerne havde en ferietur. Deres arbejdsdage var ligeså lange dage som de øvrige i det danske detachement.

En typisk dag for den tekniske del af detachementet – linien – så således ud.

Teknikerne mødte ind kl. 0530 for klarmelde flyet til første pas. Denne klarmelding kontrollerer Hercules flyet i alle ender og kanter, således at alle mulige fejl er opdaget, inden flyet går i luften.

Arbejdstiden for dette er ca. 1½ time – inklusiv en grundig vask og rengøring af alle vinduer udvendigt, da der er mange insekter herovre. På den flyvning jeg var med på, var ruden fyldt med flere insekter, end vindspejlet på min bil en god sommerdag i det danske.

Når flyet er klarmeldt, er dagens første opgave for teknikeren overstået, og evt. reservedele bestilles og der klargøres chaff – „juletræs glimrer“ der skydes ud af flyet for at for-

virre fjendtlige radarer. Næste gøremål for klarmelderer er at sende B-679 af sted.

Så snart den igen sætter hjulene på asfalten, står teknikerne klar. Det gælder om at alt gennemgås endnu engang og evt. fejl udbedres, således at eskadrillen ikke mister et pas.

Det tager ca. 40 minutter at klargøre flyet efter første pas – vinduerne skal også lige have en omgang. Teknikerne klarmelder flyet til besætningen, og så er det tid til at vente, eller løse nogle opståede opgaver – som eksempelvis en fax, der ikke vil makke ret eller lignende. Teknikeren skal kunne klare lidt mere end det rent flytekniske.

Når sidste pas returnerer til Cold Lake skal flyet have lavet diverse reparationer og gennemgås for evt. fejl samt tankes. Endelig skal Hercules' en lige have endnu en vinduespuddning.

Flyet bliver kun tanket en gang om dagen, da dette er rigeligt til de to pas. Alt i alt ca. 2½ til 3½ timers arbejde, såfremt der ikke er nogen fejl. Så er dagen til ende for teknikerne og kl. er nu blevet ca. 1800. Såfremt der måtte være opstået fejl, har teknikerne medbragt 1500 kg reservedele, af dem, der erfaringsmæssigt er de mest brugte.

Alle teknikere var på basen hele dagen, således at der ikke skal hentes folk på hotellet, såfremt der måtte opstå en fejl, der kræver alle mand. Det ville være ærgerligt, at et pas måtte aflyses på grund af manglende arbejdskraft til at udbedre fejl.

Der opstår hurtig mobning, såfremt man ikke kan flyve. Amerikanerne deltog, mens jeg var der, med tre C-130, og deres call-sign var FELIX. Men de havde to C-130, der ikke kunne flyve, hvilket medførte, at de andre omdøbte dem til „DUPPLE DOWN“ – ikke specielt flatterende.

Grunden til at B-679 ikke har haft problemer skyldes ifølge teknikerne klimaet. Under flyvning på Grønland, som ESK 721 har meget af, er der væsentligt større pres på den tekniske support.

Den megen ventetid bruges blandt andet til at udveksle erfaringer med canadierne om, hvorledes de løser problemer på C-130. Således udbygges erfaringen for de deltagende teknikere.

Teknikerne oplevede en lettere dagligdag, da man går med samme flystel hver dag, og man får fejlmeldingen direkte fra besætningen. Det er en klar fordel at arbejde ved den samme maskine hver dag, modsat hjemme, hvor der kan gå op til 14 dage imellem grundet afspadsering, kurser etc.

Et andet udbytte af en sådan øvelse er selvstændigheden i arbejdet. Her er der ikke en større teknisk organisation, man kan trække på, eller mange kollegaer at spørge til råd – den enkelte tekniker er nød til selv at træffe en beslutning om afhjælpning af de opståede problemer.

Fritiden

På grund af de lange arbejdsdage er det ikke fest og farver, der er det mest dominerende i detachementet. På nogle af værelserne er der et lille tekøkken, som benyttes flittigt i forskellige madpuljer, der er blevet dannet. Det er ikke spændende at skulle leve af burgere og lignende – det canadiske køkken ligner til forveksling det amerikanske.

Den resterende fritid bliver brugt til fisketure, køreture i naturen, løbeture, socialt samvær og fjernsyn – der er ca. 55 kanaler at vælge imellem. Men såfremt man ønsker at se en film, skal man væbne sig med tålmod, da reklameblokkene er hyppige og lange.

Eskadrillen var heldig at ramme en af de canadiske helligdage, nemlig Victoriaday, hvor alle havde fri. Eskadrillens personel brugte denne til forskellige gøremål. Nogle tog til en nationalpark, andre til Edmonton, da der skulle hentes reservedele der. Andre igen slappede bare af oven på den første uge. Pausen var tiltrængt, da de 8 timers tidsforskel tager et par dage eller tre at komme over.

Så med arbejdsdage på ca. 10-11 timer og krævende flyvning hver dag, er sengen for de fleste den foretrukne makker i fritiden.

Det er en fejl at opfatte sådanne øvelser, som de rene ferier for de udsendte. □

Flyvestation under afvikling

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Ifølge planerne skal Flyvestation Vandel lukke den 1. juli 2003. Lige nu er firmaet „Flyvestation Vandel Aps“, et datterselskab af World Wide Wind A/S i fuld gang med at overtage flyvestationen. Pengene for salget er indbetalt på en bankkonto, og hver gang firmaet overtager en ny del af flyvestationen trækker staten et beløb på kontoen.

Den 24. oktober var Flyvestation Vandels personel indkaldt til møde om status i afviklingen af Flyvestation Vandel. Vi talte efterfølgende med chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen (VON), som fortalte, at flyvestationen fik ny ejer den 1. juni i år, men at Flyvevåbnet stadig har brugsretten til jord og bygninger i det omfang, man har behov for det.

Skødet er endnu ikke underskrevet, „Men det er juridiske detaljer om skovrejsning efter stormen i december 1999, lister over udstyr, uløste spørgsmål omkring miljøet og nogle servitutter mellem den nye ejer og kammeradvokaten, der repræsenterer Forsvarets Bygningstjeneste i den slags sager“, sagde VON.

Den nye ejer har overtaget ca. 200 ha skov, og ca. 400 ha landbrugsarealer, der er bortforpagtet, jagen og stueetagen i bygning 1 samt nogle andre områder pr. 1 oktober. Flyvestation Vandels sidste officielle jagt fandt sted den 27. oktober.

Fortsat flyvning

Den nye ejers planer er, at der skal



Chefen for Flyvestation Vandel oberstløjtnant Finn von Gersdorf Carstensen: „Det er vigtigt for os“, at vi har overdraget det hele til køberen inden den 1. juli 2003. Hvis vi ikke er færdige, så er det os, der må leje os ind hos køber, og det er der ikke sat penge af til“. (Billede s-n).

oprettes en flyveskole på den nedlagte flyvestation. Allerede nu foregår der træningsflyvning med små civile skolefly. Det er ikke ukompliceret, idet den form for flyvning må stoppe, når tårnet i Vandel ikke mere er bemanded. VON er ikke i tvivl om, at der skal en del forhandlinger med Trafikministeriet, Statens Luftfartsvæsen og Billund Lufthavn. Endelig skal der en tilladelse til fra Vejle Amt, hvilket kræver en såkaldt VVM-redegørelse (Varige Virkninger på Miljøet). Det samme gælder for fremtidig parkering af fly i alle størrelser, som venter på at blive solgt. Den nye ejer har også planer om forskellige motorsportsarrangementer, og har allerede nu overtaget arrangementerne for 2002, som omfatter dragrace, roadracing med motorcykler og forskellige kurser for unge i at køre „vildt“, så de kan lære, hvad de egentlig kan når de skal ud på landevejen og køre stærkt.

Personnellets fremtid

Planlægningen af det nye byggeri på Flyvestation Karup, som skal huse de fremtidige Eskadriller 722, 724 og 728, skrider planmæssigt frem. Det samme gør planlægningen af, hvor meget personel, der skal følge med til Karup. Det drejer sig om 88 normer, der direkte bliver overført til Karup, 16 mangler endnu at blive udpeget til en stilling. De eneste, der ikke umiddelbart kan forvente beskæftigelse, er det civil ansatte personel.

Det der vil ske i den kommende tid er, at jord og bygninger overgår til køber efterhånden som Flyvevåbnet ikke længere har brug for dem. „Det er vigtigt for os“, siger VON, „at vi har overdraget det hele inden den 1. juli 2003. Hvis vi ikke er færdige, så er det os, der må leje os ind hos køber, og det er der ikke sat penge af til“.

Planlægning af flytning

30. oktober 2001 blev der nedsat en arbejdsgruppe, som fik til opgave at udarbejde en plan for, hvorledes flytningen af Flyvestation Vandel, Materielafdelingen og Hærens Flyvetjeneste skal foregå på en given dato til næste år. Datoen er afhængig af, hvornår bygninger og andre faciliteter er klar til at modtage de nye indbyggere.

Arbejdsgruppen får nok at se til. Blot det at få identificeret delopgaverne i forbindelse med flytningen er en opgave for sig. Hertil kommer, at der skal udarbejdes en tids- og handleplan for, hvorledes og hvornår delopgaverne skal udføres. Når det er gjort, kan arbejdsgruppen gå i gang med at kortlægge omfanget af det materiel, der skal med. Det drejer sig om værksteder med tilhørende værktøj og maskiner til vedligeholdelse af 24 luftfartøjer og ca. 140 køretøjer med nummerplader plus specialkøretøjer. Det drejer sig ikke kun om værkstedsmateriel, også skriveborde, skabe, stole og borde skal flyttes med.

Hvor lang tid tager det

Der skal også laves planer for metoder til at flytte tingene, og ikke mindst: „Hvor lang tid tager det?“ Når det er afklaret, skal der også laves en plan for, hvordan man vil indrette sig i de nye lokaler på Flyvestation Karup. Alt det materiel, der ikke længere skal bruges, men stadig er brugbar, overgår til en pulje, som Flyvertaktisk Kommando råder over. Den procedure er allerede i gang. Chefen for Materielafdelingen major Elmo Kristensen siger til FLYNYT, at afdelingens leder af forsyningstjenesten, seniorsergent T.D. Pedersen er langt inde i en kæmpeopgave med at tage materiel ud, som allerede nu ikke mere anvendes. „Forestil dig det enorme arbejde det er, at få det ned,

mærket, ført ud af listerne og overført til en anden enhed og få kvittering for det igen? Et lille kig rundt i den gamle COC var nok til at overbevise Deres udsendte om, at her var tale om en kæmpeopgave.

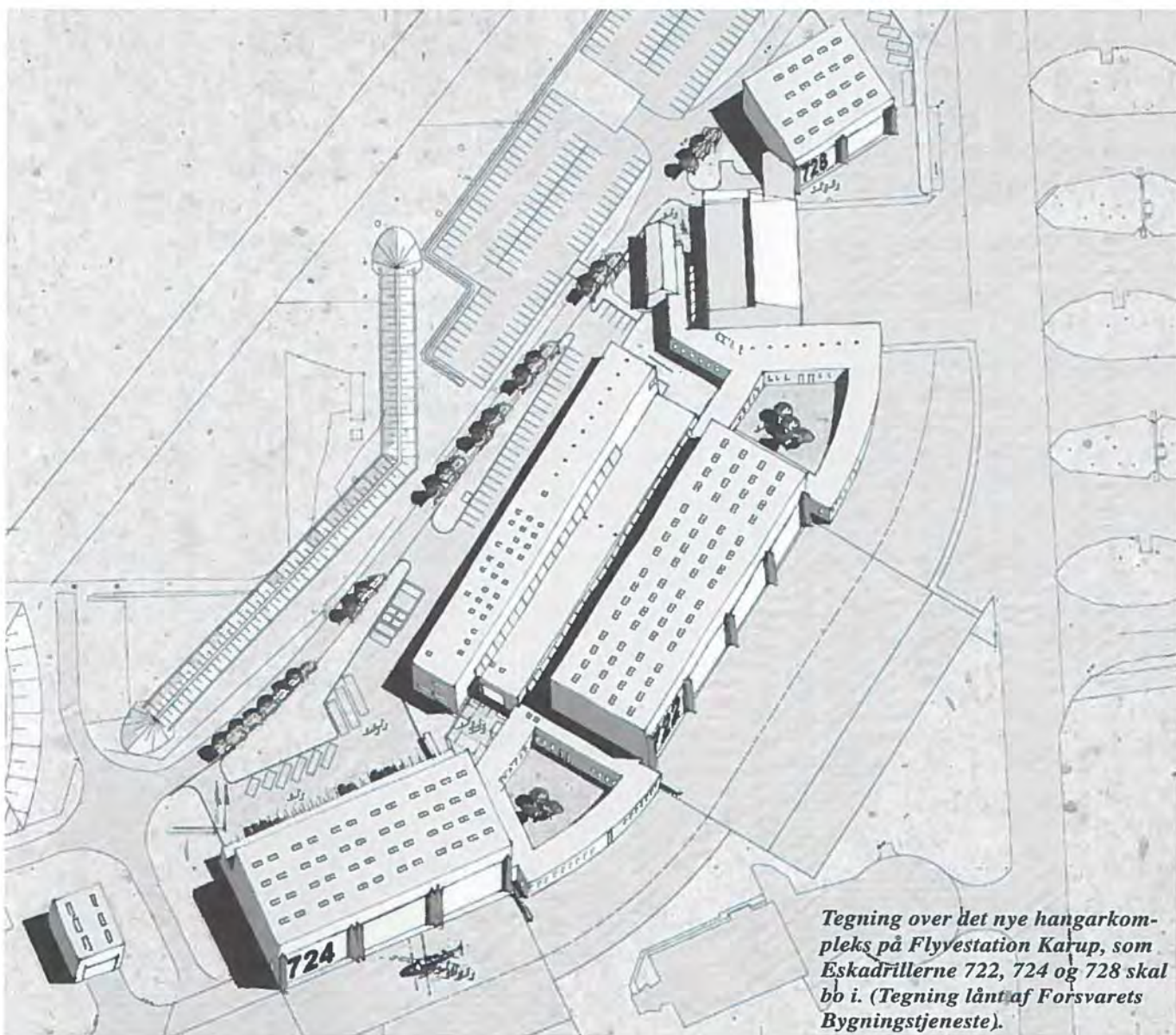
Der skal også redegøres for, hvor meget indflydelse flytningen vil få for operationerne ved Hærens Flyvetjeneste i den tid, flytningen står på.

Alle med

VON er den stationschef i det danske Flyvevåben, der har størst erfaring i at lukke/flytte flyvestationer. Først lukkede han Flyvestation Avnø og flyttede Flyveskolen til Karup. Nogle få år senere blev det hans opgave at lukke Flyvestation Tirstrup, nu er

Vandel hans tredje opgave. Hans erfaringer kan blandt andet aflæses i opbygningen af den organisation, der skal flytte Flyvestation Vandel og Hærens Flyvetjeneste. Ingen bliver glemt i „flytteræset“. Hver enkelt mand er involveret i at få tingene til at glide og sikre, at ønsker opfyldes i muligt omfang.

Elmo Kristensen, der har været chef for materielafdelingen på Flyvestation Vandel siden 1. juli 2000, siger: „Det imponerer mig, at alle på Vandel tager det, at vi skal flytte på den måde, de gør. Alle passer deres arbejde og er motiverede for opgaven. Det er jeg glad for, og jeg synes det er en fantastisk god holdning og moral“. □



Tegning over det nye hangarkompleks på Flyvestation Karup, som Eskadrillerne 722, 724 og 728 skal bo i. (Tegning lånt af Forsvarets Bygningstjeneste).

Flyvematerielkommandoen

En ørn til at slukke ildebrande

Af N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder flyverspecialist
Allan Kristiansen, Fototjenesten,
Flyvestation Værløse

Flyvevåbnets nuværende brandslukningskøretøjer Magirus Universal tender (U-II) og Rosenbauer Chrashtenderen blev anskaffet i henholdsvis 1972 og 1976. Normal levetid for et brandslukningskøretøj er 15 til 20 år. De har hermed gjort det godt, og blev den 6. december 2001 skiftet ud med Eagle-6 et Multi Purpose Vehicle, hvilket betyder, at den kan slukke både fly- og bygningsbrande.

Torsdag den 6. december klokken 13 overdrog Flyvemateriel-



Det nye brandslukningskøretøj, Eagle-6, på Flyvestation Værløse.

kommandoen ved hangar 46 på Flyvestation Værløse det nye brandslukningskøretøj, Eagle-6, til Flyvertaktisk Kommando.

Eagle-6 erstatter både U-II og Rosenbaueren. Den nye Eagle-6 er lettere at betjene end de to gamle køretøjer, hvilket medvirker til at øge Flyvevåbnets operative driftssikkerhed i fred som krig.

Hvad får man

Man får et brandslukningskøretøj, der er lidt af en „ræser“. Med sine 600 hk accelererer køretøjet fra 0 til 80 km/t. på kun 27 sekunder. Når tallet bedømmes, skal man huske, at det er 29.800 kg, der skal bringes op i fart.

Den første Ørn landede allerede i oktober måned, og brandfolkene fra Flyvestation Aalborg er i skrivende stund i fuld gang med at uddanne sig på køretøjet på Flyvestation Karup. Karup fordi, det er her Flyvevåbnet har den eneste miljøgodkendte øvelsesplads i Jylland.

Når man lytter til brandfolkene rundt om på flyvestationerne, hører man, at her har man virkelig fået sig et godt stykke værktøj. Ikke mindst er man begejstret for, at der er monteret et Talisman termisk røgdykkerkamera, at der er frigørelsesværktøj i selve køretøjet, at det er monteret med IFEX vandtågeslukker, effektivt kommunikationsudstyr og AFFF skumvæske.

Specifikationer

Specifikationerne fortæller om et køretøj af en vis størrelse. Det er



Her er der tale om frigørelsesværktøj, der virkelig vil noget.

11,246 m langt, 3,520 m højt og bredden med sidespejle er 3,480 m. Til sammen vejer det hele 29,800 kg. Ørnens tiltevnede er på 34,8°, den klatrer glad op ad en stigning på 50%, og vader gennem en „vandpyt“ der er 75 cm dyb. Når den kører hurtigst er den oppe på 112 km/t. Som nævnt når den en hastighed på 80 km/t. på

27 sekunder. Køremotoren er en Detroit Diesel „60-series“ på 600 hk. Pumpemotoren også en Detroit Diesel „40-series“ på 210 hk. Vandtanken rummer 8.800 l, og skumtanken indeholder 1.050 l skumvæske. Når hovedsprøjten sættes i gang, er der virkelig fart på. Den kan kaste 3.000 l vand ud i minuttet til en afstand af

72 m, hvor Rosenbaueren og U-II kun kunne klare 40 m. Nede over kofangeren sidder en Akron 3465 sprøjte, der kan kaste 1.000 l vand i minuttet 41 m ud. Denne sprøjte bruges til at bane vej for køretøjet gennem brændende brændstof. □

Tårnfalken er lettet

Tekst og billeder
kaptajn L. Mikkelsen,
Dronningens Artilleriregiment

Det ubemandede fly kaldet Unmanned Aerial Vehicle, forkortet UAV, har holdt sit indtog i Hæren. At få det til at flyve og vedligeholde systemet foregår i samarbejde med Flyvevåbnet og Hærens Flyvetjeneste. UAV'en åbner helt nye muligheder for Hærens førere i felten – nu kan de i bogstaveligste forstand: Se fjenden over skulderen.

Tårnfalken er lettet! Eller er på vej til at gøre det. Den UAV til hæren er ankommet, og uddannelsen på dem er i fuld gang. Om et år vil enheden modtage de første værnepligtige, og så er UAV ikke bare noget, man spiller med i stabsøvelser (STØV) og Taktisk Træner. De vil fremover operere på øvelsespladserne og skabe usikkerhed hos fjenden med deres skarpe blik.

Efterretning

UAV, der primært er et middel til at indhente efterretninger og supplement til divisionens opklaringseskadron - eller bliver det måske omvendt - og sekundært et målklaringsmiddel, gør det nemlig muligt, at gen-



Billedet viser starten af en Tårnfalk, i dette tilfælde er der tale om en holdningsudgave af „rovfulglen“.

nemføre fjernopklaring i dybden.

Flyet, der er fremstillet af det franske firma SAGEM, er i den danske udgave døbt Tårnfalken. Det styres fra et køretøj, der er placeret i baglandet, hvorved piloternes liv ikke sættes på spil.

Tårnfalkens Payload er den nyttelast, som kan filme i såvel dagslys som mørke. Tårnfalken har endnu ikke „altvejrskapacitet“, hvorfor en af de optioner, der er tilknyttet projektet, er anskaffelsen af Synthetic Aperture Radar (SAR). SAR gør det muligt at se gennem skyerne, hvilket er en væsentlig egenskab, idet lavtliggende skyer ellers vil begrænse systemets anvendelighed.

Den danske hær har købt to „systemsæt“ af Tårnfalken. Hvert system har i alt fire fly, og med disse kan en UAV-delning være indsat kontinuerligt.

Starter hvorsomhelst

Tårnfalken er uafhængig af traditio-

nelle faste start- og landingsfaciliteter. Såvel start som landing kan ske fra områder, hvor enhedens køretøjer kan komme frem.

Tårnfalken sendes i luften ved hjælp af en trykluftstyret startrampe (launcher), der er monteret på en lastvogn. Rampen er ti meter lang og Tårnfalken sendes op herfra med 150 km/t.

Tårnfalken kan både flyve en forprogrammeret rute eller styres manuelt.

På afstande ud til 180 kilometer kan live-billeder modtages „realtime“ (medens de filmes) på jordkontrolstationen.

Såfremt mål erkendes, kan Tårnfalken foretage flere overflyvninger eller dreje kameraerne, indtil målet er gennemfilmet. Samtidig registreres positionen af målet, og en efterretningsbefalingsmand på jorden identificerer måltype og antal enheder, hvorefter efterretningsofficeren analyserer billederne.

Resultatet fremsendes herefter

elektronisk til „brugeren”. Alle data lægges ind i den centrale database, som operationen styres fra.

Når Tårnfalken vender hjem fra sin mission, lander den ikke som et normalt fly på en landingsbane. Landingen sker i stedet ved, at flyet i 200 meters højde udløser en faldskærm, der bringer det ned til jorden med stor nøjagtighed, idet flyets elektronik tager højde for vindretning og hastighed. For at beskytte mod mekaniske skader udløses tre airbags på flyets underside.

Operativ indsættelse

Den ene af de to UAV-delinger indsættes i rammen af Danske Division, mens den anden er forberedt afgivet til Multinational Corps North East eller Hærens Operative Kommando (HOK).

For begge afgivelser gælder det, at UAV-delingen tildeles faglig støtte. Indsat i divisionsrammen, under såvel offensive som defensive operationer, vil UAV-delingsens to jordkontrolstationer være placeret ved henholdsvis hovedkvarter 1 og 2 ved divisionen, mens selve start lande-området vil være placeret ca. 35 km fra Forward Line of Own Troops (FLOT) (Egne styrkers første linie).

Selve opgaven får enheden stillet af divisionen i form af en plan for indhentning af efterretninger. Fra startområdet sendes Tårnfalken i luften, til den opnår den aktuelle operationshøjde. I „hand-over“ området overtager en „pilot” (AVO -Air Vehicle Operator) kontrollen med flyet og gennemfører missionen.



Kontrolstationen hvorfra Tårnfalken styres med arbejdsplads til både „pilot” og missionsplanlæggeren.

Uddannelse

Forberedelserne til modtagelsen af materiellet har på uddannelsessiden stået på i en længere periode. Det faglige personel har således være på kurser og On-the-Job Training ved myndigheder under Flyvevåbnet, ligesom det operative personel påbegyndte uddannelsen sidste år.

Enhedens AVO er udtaget på baggrund af optagelsesprøver ved Forsvarets Værnepligt og Rekruttering. AVO har, sammen med Mission Planner (MPL) (missionsplanlæggeren), modtaget tre måneders uddannelse i flyveteori ved Hærens Flyvetjeneste. Foruden alt det fremmede stof, som aerodynamik, meteorologi, fysikkerhedsuddannelse og lufttrafikregler stiftede vi her bekendtskab

med en helt anden kultur, end vi var vant til. Vi erfarede, at „grønne” og „blå” folk ikke altid har den samme indgangsvinkel til forskellige spørgsmål, men erfarede også, at vi kan lære meget af hinanden.

Inkluderet i uddannelsen var også et ophold ved Flyveskolen på Flyvestation Karup. Foruden relevansen i relation til det i teorien indlærte stof, kan jeg vist roligt sige, at den enkelte fik en „drenge-drøm” opfyldt. Med en instruktør ved siden fik den enkelte i vid udstrækning mulighed for at prøve sine færdigheder som pilot. Et par enkelte måtte også sande kroppens fysiske begrænsninger i forhold til deres luftdygtighed efter en demonstration af G-påvirkninger m.m. □

USA lukker flyvestation



Den efterhånden meget aldrende Boeing B-52, bliver ikke længere vedligeholdt på US Air Force Base Kelly i Texas. Billedet er taget på RAF Cottesmore i Storbritannien i juli i år.

September 2001. For et halvt år siden, den 13. juli lukkede USA formelt Air Force Base (Flyvestation) Kelly, Texas. Senest har stedet givet husly til San Antonio Air Logistics Center, som stod for vedligeholdelse af B-52, C-5A og andre typer. Basen er blevet afviklet over seks år, siden det i 1995 blev besluttet at lukke den. Lukningen har betydet tab af 16.000 arbejdspladser i området. Helt galt er det ikke gået, idet flyfabrikkerne Lockheed Martin og Boeing og andre

firmaer har skabt næsten 5.000 civile arbejdspladser på stedet, som nu blot hedder „Kelly USA“. Basen fik oprindeligt sit navn efter løjtnant George E.M. Kelly, der var den første pilot, der blev dræbt ved styrt med et militært fly.

Tekst og billede: s-n

Royal Air Force

EH101 Merlin på første deployering

Af Patric Allan

Herhjemme er blækket kun lige blevet tør på kontrakten om levering af 14 EH101 Merlin rednings- og transporthelikoptere. 28. Squadron af Royal Air Force (RAF) på RAF (Flyvestation) Benson, der har fløjet Merlin ni måneder, var i oktober sidste år på den første operative deployering med sin Merlin HC3, hvor man gennemførte de første operationer med at flytte tropper.

Under Exercise „Pegasus“ fik 28. Squadron (Eskadrille) på RAF Benson sin ilddåb med at gennemføre taktiske løft af tropper fra et sted til et andet. Chefen for eskadrillen, Wing Commander David Stubbs sagde til Royal Air Force News: „Det var en virkelig succes, der overgik alle forventninger“. Da øvelsen fandt sted, havde eskadrillen fløjet Merlin HC3 i syv måneder.

44 missioner

Eskadrillen deltog i Exercise Pegasus med fire helikoptere, som blev deployeret til RAF Honington, hvor de gennemførte den fem dages øvelse, hvori indgik taktisk formationsflyvning, flytning af tropper i Stanford øvelsesområdet, træning i at samarbejde med jagerfly af typerne Tornado F3 og Hawks fra RAF Leeming, og endelig træning i flyvning i bjerge i Snowdonia området. Merlin HC3'erne nåede at flyve sammenlagt 55 timer under 44 missioner, under

hvilke de flyttede 800 mand.

Vedvarende operationer

Det var første gang eskadrillens teknikere skulle prøve at operere kontinuerligt. Det betød, at helikopterne skulle flyve indenfor en 12 timers periode uden teknisk tilsyn, og at teknikerne kun blev tilkaldt, hvis der opstod problemer. Efter 12 timers perioden var det teknikernes opgave at gennemføre en „after flight test“.

Fordel af ny teknologi

Wing Commander Stubbs sagde: „Vi er nu begyndt at høste fordelene af den moderne teknologi, og et supert luftfartøj“. „Øvelsen begyndte med en fire skibs taktisk formation, der fløj fra Benson til operationsområdet ved Honington, og sluttede med en fire skibs formationsflyvning tilbage til Benson efter en virkelig succesfuld og frugtbar øvelse“. „Merlin nåede at være operationsklar 90% af tiden under deres første feltmæssige deployering, hvilket lover godt for eskadrillens og Merlins fremtid“. „Prøven under Exercise Pegasus var en vigtig milesten for eskadrillen og dens Merlins i at levere operativ helikopterstøtte på vegne af Joint Helicopter Command“, sluttede Wing Commander Stubbs. □

Oversættelse s-n



Det er slut med bare at blive udstillet. Nu er Agusta/Westland EH101 Merlin HC Mk.3 kommet i arbejdstøjet, idet RAF 28. Squadron har gennemført sin første feltmæssige deployering. (Billede Agusta/Westland).

Den gamle Redacteur lægger pennen

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Tjenestestedsbladet **Vindposen** har 36 år på bagen. Dets nuværende redaktør, fotograf, layouter og altmuligmand, seniorsergent **John Richtendorff**, må konstatere, at han har endnu flere og derfor må han med udgangen af april lægge pennen og forlade redaktionen. Det kan han gøre med god samvittighed, han forlader et af forsvarets ubetinget flotteste og mest vedkommende tjenestestedsblade.

„Nej, vi har ikke tid til at sidde ned nu, jeg skal over for at hilse på pensionistklubben!“ Nu var vi ellers lige kommet ind på seniorsergent og redaktør af **Vindposen**, John Richtendorff's kontor. Af sted det gik ned for at hilse på en af den gode seniorsergents mange hjertebørn, pensionistklubben. De var vel samlet omkring 25, og alle hilste hjerteligt på hinanden. Her var han blandt venner. Han betroede senere, at han som 58-årig var blevet „prøvedlem“ i klubben, til maj overgår han til fuldgyldigt medlem.

Karup og Færøerne

Richtendorff begyndte sin karriere i Flyvevåbnet som rekrut på Flyvestation Karup den 2. november 1960.

„Det var hvinende koldt“ husker han. Med et lille smil fortæller han, at det var dengang major Bonne og



Som F-35 Draken i baggrunden blev Karups „varemærke“, er det et spørgsmål, om ikke seniorsergent John Richtendorff også er blevet det med sine mange år som redaktør, først af **Skytten** og nu sidst af **Vindposen**. (Billede s-n).

„Morten Grib“ var chefer på Rekrutskole Jylland. „Det var en meget speciel oplevelse“ siger han. Efter sergentskolen søgte han til den nyoprettede radarstation på Færøerne.

„Det var en besynderlig oplevelse. Vi blev fløjet til Vagar af „Bertel“ (Datidens legendariske transportflypilot red. bem.) i en gammel C-47 Dakota. I flyet skulle vi skifte til civil tøj. Herefter blev vi i en fiskekutter sejlet til Kalbakfjorden nedenfor radarstationen, som vi nåede til fods med alt vort pikpak på ryggen“.

Grunden til hemmelighedskræmmeriet var, at de færøske politikere havde bildt befolkningen ind, at det var tale om en vejrstation. Da det blev afsløret, hvad det i virkeligheden drejede sig om, var en vis herreløs på øerne og folketingsmand Peter Mohr Dam, måtte skynde sig hjem

fra København for at rede trådene ud.

Skydning

John Richtendorff var i mange år Flyvevåbnets Mr. Skydning. Lige gyldigt hvor i værnet, der foregik noget på en skydebane, kunne man finde ham der. Også i hans civile tilværelse fyldte skydningen meget. Det blev ikke mindre, da han en fredag aften i 1987 blev ringet op af bestyrelsen for Danmarks Skytteforening, om han ikke lige kunne komme over og få en kop kaffe. Hans kone gav ham lov til at køre. Da han kom til Hotel Nyborg Strand, viste det sig, at man stod og manglede en redaktør af bladet „Skytten“, og nu ville bestyrelsen vide, om det ikke var noget for ham? Jooh – „Nå, men her er nøglen til dit værelse, du kan begynde med det samme“. Der var ingen vej tilbage, og de næste fem år var Richtendorff at finde på alle landets skydebaner for at rapportere fra stævner. „Det var ind imellem lidt krævende. Lørdag kunne det være på Tranum i Nordjylland, og om søndagen skulle jeg være på Jægerspris, men det var spændende år. Der findes vel ikke den skytteforening i Danmark, jeg ikke har besøgt“, sagde han med lidt stolthed i stemmen.

Nyt job

Ved siden af at passe sit arbejde for de civile skytteforeninger, sad Richtendorff på skydekantoret på Flyvestation Karup. Der sad han i 1993 og tænkte over sin fremtid. Stillingen som leder af Kontakt- og Velfærdstjenesten var blevet opslået ledig.

„Skal jeg blive siddende her og lave det samme, til jeg skal pensioneres, eller skal jeg prøve noget nyt?“. Det endte med at han søgte stillingen, vist nok fordi den daværende chef for Flyvestation Karup, oberst Palle Dønvang, havde lovet ham, at



Seniorsergent John Richtendorff i 1997, efter at han havde fået Forsvarskommandoens Redaktionskat. En anerkendelse, som blev bestyret af lektorerne ved Danmarks Journalisthøjskole og givet til den, man besluttede havde lavet årets bedste tjenestestedsblad. (Billede Flyvevåbnets Fototjeneste i Flyvertaktisk Kommando).

han ville få tid og økonomi til at forbedre kvaliteten af Tjenestestedsbladet Vindposen betydeligt. Man kan næsten mistænke obersten, der vidste hvad Richtendorff kunne som skribent, for at have håndplukket ham med redaktørjobbet som hovedbeskæftigelse.

Voldsom udvikling

Richtendorff udnyttede sin nye stilling fra dag ét til at lave om på Vindposen. Først kom den et par gange i kvartformat, og derefter gik man over til det kendte A-4 format. Så fulgte farvebillederne, og rigtig mange af dem. „Jeg elsker billeder“ siger Richtendorff, „og der skal være mange af dem. Det er med til at understrege og tydeliggøre teksten“.

Richtendorff er en rigtig god skribent. For ham er ingen begivenhed for lille. „Hvordan bærer du dig ad med at finde alle historierne?“ „Selvom folk siger: „Hos os sker der aldrig noget!“, så passer det ikke. Historierne ligger der, de skal bare findes. Og det er let nok, hvis man ellers bare har øjne og ører åbne“.

Smilende siger han: „Selvom ørerne kan have vekslende farver“.

Er alle steder

Richtendorff er lidt af en „blæksprut-

te“, han synes at være alle steder. Det er ikke kun Flyvestation Karup, han tager sig af. Nej der er artikler fra både Flyvertaktisk Kommando, Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole og Eskadrillerne 532 og 533, Flyveskolen og Danish Aerotech samt Flyvestation Karups foreninger. Han er på pletten hver gang, der sker noget.

„Er folk flinke til at ringe til dig?“ „Det kan man bestemt ikke sige. Folk er meget blufærdige. Er der endelig én, der ringer, så beder vedkommende om, at hans navn ikke nævnes. Her på heden gælder Jantelovens paragraf 1. „Du skal ikke tro, du er noget“ i fuld udstrækning“. I forlængelse heraf siger Richtendorff, i virkeligheden er det meget lettere at være journalist på Ekstra Bladet, de kan skrive, hvad de vil, og gør det. Medens han altid skal tænke sig godt om, for han møder jo sine læsere dagen efter, at bladet er kommet ud.

„Det er en udfordring i sig selv, og den er jeg glad for“, siger han.

Royal socialdemokrat

I sin ungdom gik Richtendorff under



Chefen for Flyvestation Karup, oberst Stig Østergaard Nielsen (SØL) siger om Vindposen: „Bladet er et godt „blikfang“ for Flyvestation Karup, og så er det vigtigt for de ansatte at kunne følge med i, hvad der sker på flyvestationen“. (Billede Flyvevåbnets Fototjeneste i Flyvertaktisk Kommando).

navnet „Røde John“. Han lagde aldrig skjul på sit politiske tilhørsforhold, „Men jeg er royal socialdemokrat“ understreger han. Han tog da også i audiens hos Dronning Margrethe, efter at have fået fortjenstmedaljen i sølv. „Hvad talte du med Dronningen om?“ ville vi vide. „Jeg nævnte for Majestæten, at jeg havde gjort tjeneste på Færøerne i fem år. Det havde hendes store interesse. Tiden løb lidt fra os. Og da jeg kom ud ville man gerne vide, hvorfor jeg var blevet derinde så længe. Da jeg nævnte, vi havde talt om Færøerne, bredte der sig et forklarelsens smil på spørgerens ansigt“.

Nyt liv

Når han „for sidste gang“ er gået ud af vagten, venter et job på Karup Lufthavn på ham. Hertil kommer, at han også har dyrket jobbet som freelance journalist ved nogle aviser. Et arbejde der ligger ham fjernt at opgive. Endelig er der medlemskabet af pensionistforeningen på Flyvestation Karup som skal passes.

Vigtigt

Vi spurgte chefen for Flyvestation Karup, oberst Stig Østergaard Nielsen (SØL): „Hvad betyder det for dig som stationschef at have et blad af Vindposens karat?“

„Det er utrolig vigtigt for den interne kommunikation. Bladet er et godt „blikfang“ for Flyvestation Karup, og så er det vigtigt for de ansatte at kunne følge med i, hvad der sker på flyvestationen“. SØL siger videre, at Vindposen når helt ud i „hjørnerne“, hvor mails og nyhedsbreve aldrig vil nå. „Jeg har min egen side i bladet, hvor jeg hver gang søger at kommunikere to-tre budskaber ud til personalet“, hvilket jeg finder vigtigt.

Økonomi

„Det er ikke nogen hemmelighed, at et blad af den kvalitet koster penge, hvordan får du råd til det?“

„Hvad det præcist koster, ved jeg ikke, men vi har ikke ubetydelige annonceindtægter, hvilket letter på det. Det er rigtigt, at redaktørjobbet er en næsten fuldtidsbeskæftigelse, men

når man betænker, at alle de øvrige enheder, foreninger og firmaer på flyvestationen også bliver dækket i Vindposen, så finder jeg, at det er en god investering af kræfterne“.

„Hvad skal der ske når Rich-

tendorff forlader posten til april?“

„Stillingen har været opslået ledig, og der har været et antal ansøgere, hvoraf jeg mener der er én, der kan overtage jobbet“. SØL giver udtryk for den opfattelse, at den nye redak-

tør overtager et veldrevet blad, som er velanskrevet og indarbejdet, hvilket betyder, at der er et godt grundlag at arbejde videre på. □

Flyvematerielkommandoen

Transport af minerydder i C-130 Hercules

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Eskadrille 721 har over årene løst de mest utrolige lufttransportopgaver. En gang imellem, når opgaverne bliver for vanskelige, må selv tusindkunstnerne på området give op og bede andre om hjælp.

Krige og borgerkrige efterlader med stor sikkerhed et land med et af vor tids svøber, antipersonelminer. De kæmpende styrker udlægger uden tanke for, hvilke problemer minerne skaber, når der engang bliver fred, tusindvis af dem. Da minerne også er til fare for danske soldater på tjeneste i udlandet for FN, havde Hæren et ønske om at kunne indsætte

minerydningskøretøjet Hydrema 910CV med kort varsel. Med kort varsel kan betyde transport ad luftvejen. Her kommer Eskadrille 721 ind i billedet.

Skævt tyngdepunkt

Ingeniør Ole Nicolaisen i Flyvematerielkommandoens (FMK) Transportflysektion, C-130 divisionen, fortæller til FLYNYT, at Eskadrille 721 af Hærens Materielkommando blev bedt om at undersøge muligheden for at kunne flyve et Hydrema 910CV minerydningskøretøj til en ønsket destination. Det måtte eskadrillen sige nej til, da køretøjet overskred alle parametre for at tage det om bord i en C-130H Hercules.

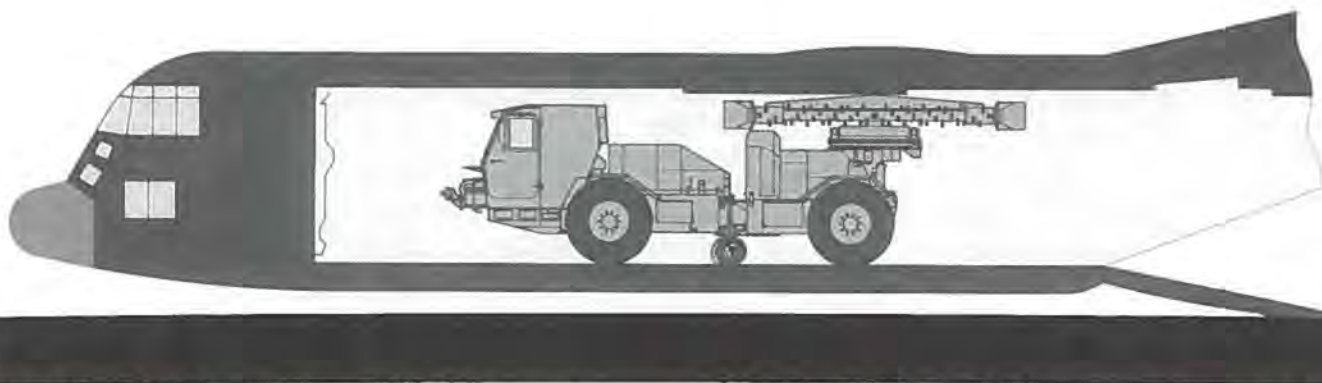
Efter devisen „Never give up“, gik Hærens Materielkommando, leverandøren og FMK i gang med at opfinde en modifikation af køretøjet, således at det kan transporteres både med fly, tog og blokvogn. Køretøjet var nem-

lig konstrueret så „skævt“, at det overskred et af de vigtigste parametre, når der er tale om en last i et fly, nemlig „Centre of Gravity“ (tyngdepunktets center).

Flytning af tyngdepunktet

FMK gik sammen med Hærens Materielkommando og leverandøren i gang med at løse problemet. Man fandt frem til et ekstra hjulpar, der kan påvirkes hydraulisk og dermed sikrer rigtig fordeling af fladetrykket under ind- og udkørsel af flyet og under transporten.

Opgaven blev løst, og der blev fremstillet en instruktionsvideo. Den blev vist på „Hercules Operators Conference“ i USA, hvor alverdens brugere af Hercules flyet samles. Én og anden af tilskuerne hev en smule efter vejret, da det klodsede køretøj blev bragt om bord i et dansk Hercules transportfly. □



Et Hydrema 910CV minerydningskøretøj anbragt i lastrummet på en C-130H. (Tegning fra Flyvematerielkommandoens).

Danish Aerotech nyder godt af helikopterkøb

Af N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Danish Aerotech

Købet af Agusta/GKN Westland EH101 Merlin helikopteren får også betydning for den del af dansk erhvervsliv, der beskæftiger sig med at fremstille dele til luftfartøjer. For firmaet Danish Aerotech på Flyvestation Karup bliver der tale om en ordre på omkring 250 mio. kr.

Flyvestation Karup den 1. oktober 2001. Vi sidder overfor en bredt smilende Søren E. Petersen, der er administrerende direktør for Danish Aerotech A/S. På spørgsmålet om, hvorvidt han er tilfreds med dansk forsvars køb af Agusta/GKN Westland EH101 Merlin helikopter svarer han: „Det er svært at være utilfreds, når man kan forvente en ordre på omkring 250 mio. kr.“

„Har du personale nok til at opfylde en sådan ordre?“

„Det har vi rent faktisk ikke. Vi skal ud og ansætte mellem 40 og 50 nye medarbejdere, men dem tror vi på, at vi kan skaffe.“

Danish Aerotech's virksomhed er delt i to. Man overtog det gamle Nea-Lindberg i Ballerup, som fortrinsvis beskæftiger sig med elektronikken, her er ansat 25-30 mand, mens de mekaniske dele fremstilles på værkstederne på Karup, hvor der lige nu er omkring 55 ansatte.

Dele til helikopteren

„Hvad er det I skal fremstille til



Søren E. Petersen, der er administrerende direktør for Danish Aerotech A/S, er en tilfreds mand efter et år med sorte tal på firmaets bundlinje og en kommende ordre på ca. 250 mio. kr.

EH101?“

„Vi skal fremstille den konsol, der sidder mellem piloterne og som huser knapper og instrumenter. Hertil kommer panelet oppe i loftet, og de to „kosteskabe“ bag piloterne, som indeholder meget af helikopterens avionik. Til det skal lægges, at vi skal fremstille kasserne til montering af sikringer rundt om i helikopteren og forskellige andre dele“. For Danish Aerotech er det vigtigt, at det ikke kun er de danske helikoptere, man skal deltage i produktionen af, foreløbig er der også tale om 12 til det portugisiske forsvar. Aftalen kommer også til at omfatte reparation og vedligeholdelse af brændstoftanke sammen med fremstilling af „wiring harnesses“ (ledningsnet) i helikopteren.

Lidt mere uspecificeret taler man om fremstilling af mekaniske dele.

Mere samarbejde

For Danish Aerotech, er der tale om et samarbejde, der rækker år frem i tiden, hvor man kan deltage i Agusta/GKN Westland produktion og vedligeholdelse af helikoptere generelt. Man taler også om overførsel af teknisk know-how og den nødvendige tekniske støtte, så Danish Aerotech kan opnå det, der hedder „European Quality Management System“. Der vil blive overført den nødvendige tekniske viden og støtte, så Danish Aerotech kan fremstille wiring harnesses. Samarbejdet slutter ikke ved EH101, Danish Aerotech fremstiller allerede understel til Westland Sea King helikopteren.

Agusta/GKN Westland er ikke den eneste samarbejdspartner, firmaet satser på, man har indledt et samarbejde med firmaet Astec Helikopter Service i Norge, som ejes af CHC Canadian Helicopter Corporation, som vedligeholder omkring 400 helikoptere over hele verden. Søren Petersen ser en fremtid i at kunne komme til at vedligeholde så mange helikoptere som muligt.

„Gælder det også dansk forsvars helikoptere?“

„Man kan aldrig vide“, siger han med et smil, „men lige nu ser det ikke sådan ud!“

Bedste år nogensinde

Søren Petersen var også tilfreds med resultatet for regnskabsåret 2000/01, hvor selskabet havde et overskud på før skat på 2,5 mio. kr., inklusive et ikke-realiseret kurstab på to mio. kr. som følge af ultimokursen i US-dollars. □

Fortsat udvikling af CargoLifter

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Udviklingen af den tyske „Zepperliner“ CL (CargoLifter) 160 fortsætter. Sidste år indgik firmaet kontrakt med British Aerospace System (BAE SYSTEM) om udvikling af avionic (instrumenter, navigations- og kommunikationssystemer) til luftskibet. Opbygningen af et internationalt salgssapparat er senest blevet udvidet med et stort japansk shipping-firma.



Det amerikanske luftskib Charlie 600B, som firmaet har brugt til blandt andet uddannelse af piloter, ved sin mast foran den 107 m høje, 210 m brede og 360 m lange hangar, i øvrigt verdens største fritstående hangar. (Billede CargoLifter).



Således forestiller kunstneren sig en CL 160 CargoLifter i arbejde i en ørken et sted i Afrika. Tøjret til jorden med fire ankre, har kranen løftet en last på 160 tons op under bugen og gør klar til at flyve den til et forud bestemt sted. (Billede CargoLifter).

Det tyske firma CargoLifters arbejder med at udvikle et 260 m langt luftskib, der bliver i stand til at transportere 160 tons gods fortsætter. I midten af juli måned indgik firmaet kontrakt med BAE SYSTEM om udvikling af avionic til det 260 m lange og 65 m i diameter store luftfartøj. Siden den 15. juli har fire medarbejdere fra BAE SYSTEM arbejdet i CargoLifters dok i Briesen-Brand syd for Berlin.

Ralph Maurer, der er chef for udvikling hos CargoLifter Development GmbH, sagde om aftalen: „I BAE SYSTEMS har vi fået en samarbejdspartner, som er med i toppen af luftfartsindustrien, og som har stor erfaring i udviklingen af flyelektronik og flykontrolsystemer“.

Flyt 160 tons

Drømmen om at kunne flytte et 160 tons tungt industrielement fra et sted til et andet ad luftvejen er kommet virkeligheden et godt stykke nærmere. Med CL160 kan man flytte store uhåndterlige elementer uden at skulle tage hensyn til rundkørsler, lavthængende ledninger, master og hvad civilisationen ellers har anbragt langs med vejene.

Stort foretagende

For tiden beskæftiger CargoLifter AG 435 mennesker. 235 arbejder på udviklingen af luftfartøjet i hangaren i Briesen-Brand i delstaten Brandenburg. Ved årsskiftet 2000/2001 var hangaren, hvor CL 160 skal bygges, færdig. Det er et bygningsværk, som er 210 m bred, 360 m lang og 107 m høj, for tiden verdens største fritstående hangar. Skulle man få lyst til at se nærmere på dette enorme bygningsværk og udviklingen af CL 160 i øvrigt, er der indrettet et udstillingscenter, hvor man kan se nærmere på projektet.

Samarbejdspartneren

CargoLifter AG er en dværg i sammenligning med den nye samarbejdspartner BAE SYSTEMS, som spredt over hele verden beskæftiger mere end 100.000 mennesker. BAE SYSTEMS beskæftiger sig med stort set alt indenfor civil og militær transport så som skibe, fly, avionik, kommunikation, elektronik, styrede våbensystemer og meget mere.

Alene i USA og Canada beskæftiger BAE SYSTEMS 22.000 mennesker spredt på firmaer i Johnson City, New York, Santa Monica, Ontario, California, Fort Wayne, Indiana, og Redmond Washington.

Forsøg

Den 30. og 31. juli sidste år gennemførte man forsøg med at fylde ballonhylstret med helium. Til det anvendte man forsøgsmodellen, CL 75 AirCrane. I løbet af 38 timer lykkedes det teknikerne at få verificeret de forsøg man hidtil kun kendte fra computerberegninger. Firmaet var meget tilfreds med forsøget. Det er første gang i verdenshistorien, at man har

fyldt et hylster af den størrelse med helium, der er altså tale om en verdensrekord.

Milepæl

Produktionsdirektør for CargoLifter Development GmbH sagde om resultatet: „Det er en milepæl i produktionen af CL 160. Vi har nu sikkerhed for, at påfyldningsproceduren virker“. Han tilføjede, at der aldrig tidligere var foretaget forsøg med påfyldning af helium i den størrelse.

Man havde prioriteret at få verificeret den såkaldte „lagdelingsmetode“ under påfyldning af helium. Ved forsøget fik hylstret fyldt helium på fra toppen, medens den tungere luft i tilsvarende mængde blev suget ud fra bunden. Jo hurtigere og mere præcist denne proces gennemføres, desto tyndere bliver det lag, hvor helium og luft blandes. Denne procedure udnytter fordelene af tætheden mellem den lettere helium og andre tunge gasarter, og vil også kunne anvendes i CL 160.

Mathias Bohn, der er ansvarlig for projektet sagde: „Vi har nu fået bevist for, at proceduren kan anvendes til hylstre af denne størrelse. Testresultaterne bekræfter de beregninger teknikerne fra CargoLifter har foretaget“. Med den valgte metode, kan man spare både tid og penge. Bohn sagde videre, at omkostningerne ved brugen af helium fortsat er lave, men testresultaterne danner grundlag for, hvor store lagre af helium man skal opbygge og dimensioneringen af gasrensningsanlægget.

Testsystemet

Under påfyldningen anvendte teknikerne et nyt testsystem. Et system, hvor følere i hylstret sendte data til et EDB-anlæg. Hermed opnåede man dobbelt sikkerhed i registreringen af, hvad der skete under påfyldningen. Man målte også renhedsgraden af den helium, der blev fyldt på. Det skete med en nyligt udviklet apparatur, som registrerer stigning og fald i renheden meget hurtigere og mere præcist end hidtil kendt måleapparatur.

Det virker

Den 5. oktober holdt man vejret i

spænding i Briesen-Brand. CL 75 skulle for første gang løfte en last på 24 tons. Testen blev udført inde i hangaren, hvor CL 75's kran løftede den nævnte vægt syv meter over gulvet og satte den ned igen. Firmaet siger, at med den vellykkede test har man bevist to ting. Eet, at den løfteprocedure, man har udarbejdet virker, to, at computersimulationen viste sig at svare til virkeligheden. Man er nu overbevist om, at kransystemet vil virke tilsvarende perfekt, når det skal afprøves på CargoLifter CL 160 transportluftskibet.

Internationalt netværk

Med den skæbne, der tidligere er overgået luftskibe i verdenshistorien har der fra flere sider været udtrykt skepsis om, hvorvidt CL 160 overhovedet havde en fremtid i transportbranchen. Midt i november sidste år kunne direktør Dirk Steffes meddele: „Den internationale interesse for vort produkt er ved at tage en mere konkret form. I løbet af de sidste uger er vort net af forhandlere på internationalt plan steget til 14, idet „Team Ship International of Denmark“, „Universal Trade Transport“ i Spanien og „Fratelli Cosulich“ i Italien er kommet til“. Han understregede, at de fleste partnere beskæftiger sig med transport af tungt gods og derfor kan støtte CargoLifters netværk i deres hjemlande Brasilien, Saudi Arabien, Ukraine, Polen, Slovakiet, Finland, Norge, Danmark, Holland, Frankrig, Italien, Spanien, Portugal og Schweiz.

Den 17. november var repræsentanter for de nævnte lande på besøg i Briesen-Brand for anden gang for at se, hvorledes projektet skred frem. Sidst i november fik firmaet et genembrud i Østen, idet man indgik kontrakt med firmaet Nippon Yusen Kaisha (NYK), som er Japans største shipping-firma med en omsætning på 19 mia. DM (72,6 mia. dkr.). NKY indgik kontrakt om med det samme at begynde at markedsføre CL 75 på det japanske marked og i øvrigt dyrke markederne i Philipinerne, Singapur og Thailand. □

The Air Cadets Organisation

Flittige unge hjælp til overalt

Tekst og Billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

De var over det hele. De var i denne sammenhæng medlemmerne af The Air Cadet Organisation. For udenforstående; mini-flyvesoldater mellem 12 og 22 år. De ryddede op, gjorde rent, samlede papir, kontrollerede ID-kort, passede informations-skranke og meget andet. De var det, man direkte kan oversætte til luftkadetter.

RAF Cottesmore den 28. juli 2001. Vel ankommet til RAF (Flyvestation) Cottesmore blev sel-skabet kørt ned til indcheckning. Det foregik ved kæmpeskranker i en kæmpehal. Ved indkørslen til det afspærrede område foran hangaren stod to store drenge, vel 12-15 år gamle, i RAF uniformer, og så til, at alle der passerede ud og ind havde ID-kort. De stod også klar ved bussen til at bære bagagen ind i kæmpehallen, hvor papirer skulle checkes og andre udleveres.

Da papirarbejdet var overstået, gik turen videre om på den anden side af skranke. Her var der lænestole, og ikke mindre vigtigt, udskænkning af gratis kaffe. Det sørgede Air Cadet Dermot Marshall for. „Skal den være hvid eller sort?“ „Ønsker de sukker i kaffen“, altid efterfulgt af et „Sir“. Spørgsmålene faldt promte og formfuldt høflige. Hvad var det for nogle flittige høflige unge mennesker?

Imponerende organisation

De unge mennesker var medlem af

The Air Cadet Organisation (AOC) (Organisationen af Luftkadetter). Organisationen er en national frivillig ungdomsorganisation, som omfatter the Air Training Corps (ATC) og en Royal Air Force (RAF) section af Combined Cadet Force. ATC er organiseret i seks regioner, 36 Wings og 1.000 eskadriller, en anden del af organisationen Combined Cadet Force (CCF (RAF)) er inde på 180 skoler. De to grene har i alt 45.000 medlemmer og støttes af 10.000 voksne frivillige ledere.

Økonomi

Når man skal holde gang i en organisation af den størrelse, skal der mange penge til. Nogle af de bygninger man råder over, er stillet til rådighed af RAF, ligesom RAF sponsorer mulighederne for at deltage i svæveflyvning. Ellers er det principielt korpsets egne medlemmer, der skaffer pengene til køretøjer, overlevelses-øvelser, sportsudstyr og til de sportsaktiviteter, man deltager i. Hertil kommer udgivelsen af organisationens blad og international udveksling af kadetter. Man lægger vægt på det opdragende i, at de unge mennesker selv er med til at skaffe pengene til deres egne aktiviteter.

Ledelsen lægger stor vægt på, at de unge udviser initiativ og føler forpligtelse til at rejse penge til, samt praktisk at støtte RAF Benevolent Fund (RAF's Hjælpefond).

Fordel i erhvervslivet

Civile firmaer er glade for at ansætte tidligere kadetter, de anser dem ganske enkelt for at være mere foretagssomme, ansvarlige og initiativrige end gennemsnittet. Det anses for at være af betydning, hvis det af ansøgerens CV (livshistorie) fremgår, at han eller hun er blevet tildelt The Duke of Edinburgh's Anerkendelse. Denne udmærkelse kan være udtryk for, at ansøgeren har udmærket sig



Air Cadet Dermot Marshall ved kaffemaskinen i „ankomsthallen“. Han tog sig af at servere kaffe for gæsterne. Skal den være hvid eller sort?

„Ønsker De sukker i kaffen“, altid efterfulgt af et „Sir“. Spørgsmålene faldt promte og formfuldt høflige.

indenfor sport, været leder af et bjergbestigningshold eller har været udpeget til at repræsentere britisk ungdom i udlandet i forbindelse med et udvekslingsprogram.

Selv om ACO ikke er forudsat at være et rekrutteringsorgan for RAF, så er 70% af RAF's besætningsmedlemmer tidligere medlemmer af ACO. De fleste af de berømte piloter i the Red Arrows er tidligere Air Cadets - iblandt har været sådan, at alle piloterne havde en fortid i ACO. Kadetterne søger om at blive officerer i RAF, ikke fordi RAF automatisk er deres erhvervsvalg, men fordi de er ambitiøse og allerede har testet sig selv og er klar til de udfordringer, der ligger i en ledende stilling i en high-tech organisation

Svæveflyveinstruktøren

Ved en udstilling, der bestod af et svævefly og et lavvinget enmotoret fly, mødte vi Pilot Officer Neill Batty, 20 år. Han fortalte, at han søgte ind i ACO i 1994 i ABC Squadron i Gibraltar. Han havde gennemgået he-



Pilot Officer Neill Battye, 20 år, der fungerer som svæveflyveinstruktør ved én af ACO's 28 svæveflyveskoler. At han skal ind i RAF, når studierne ved universitetet er afsluttet, det var der ikke tvivl om.

le uddannelsen i ACO. „Hvad består den i?“ „Vi lærte at eksercere, skyde, tog på overlevelseshøvelser og dyrkede idræt“, forklarede han. Det mest interessante for ham var at få lov til at svæveflyve. Noget han var så god til, at han nu som 20-årig er svæveflyveinstruktør for sine unge kolleger. „Hvordan bliver man officer i ACO?“ „Det gør man ved at gennemgå de kurser, der er for vordende befalingsmænd og officerer. I en alder af 20 kan man nå at blive premierløjtnant. Man kan så søge ansættelse i korpset og blive der, til man er 55 år“.

„Hvad laver du nu?“ „Lige nu studerer jeg på universitetet i Hatfield“. „Hvad skal du lave, når du er færdig med dine studier?“ Spørgsmålet var vel overflødig, for svaret faldt prompte, „Jeg søger ind i RAF“.

Samtalen var slut, og vi gik videre med en fornemmelse af, at ACO opdrager de unge mennesker på en positiv måde.

Faktisk har ACO 28 svæveflyveskoler med frivillige professionelle instruktører, hvor træningen co-ordineres med Central Gliding School (Den centrale svæveflyveskole). Her til kommer en flyveskole for motorfly. Mange kadetter har fløjet solo, allerede før de kan få et kørekort. RAF udbyder hver år 500 fripladser på motorflyveskoler i åben konkurrence mellem unge i Storbritannien. Hvert år vinder omkring 350 Air Cadets en friplads. Det sker, fordi de kender til principperne for flyvning og i øvrigt allerede har fået deres svæveflyvercertifikat.

Gammel organisation

Man kan ikke lade være med at spekulere over, hvem kan dog finde på noget sådant. Lord Baden Powell og hans spejderbevægelse var et barn af

slaget ved Mafeking i Sydafrika sidst i 1800-tallet, som førte til oprettelsen af spejderbevægelsen i England i 1908. Ved at læse, hvad der stod i informationsteltet for ACO, blev man overbevist om, at historien gentager sig, denne gang i 1938, hvor den hjemsendte Air Commodore J.A. Chamien, ganske enkelt gik og kede sig og derfor oprettede „Air Defence Cadet Corps“. Det er hans tanker og ideer, der stadig præger korpsets arbejde. Korpsets opgaver er fortsat:

- At fremme og opmuntre interessen for flyvning og for RAF.
- At tilrettelægge en uddannelse, der er nyttig både for RAF og det civile liv.
- At skabe en ånd af eventyrlyst og udvikle de unges lederevner og gøre dem til ansvarlige borgere.

Fra starten var det utænkeligt, at piger kunne komme med i korpset. Den holdning blev ændret i 1980, hvor pigerne også fik adgang til optagelse. □



Alle fik svar på deres spørgsmål om The Air Cadet Organisation (AOC) (Organisationen af Luftkadetter) en national frivillig ungdomsorganisation, som omfatter the Air Training Corps (ATC).

Den femtende C-130J leveret i 2001

Marietta, Georgia den 21. december rullede den 15. C-130J i standardlængde af samlebåndet på fabrikken i Marietta. Flyet blev fløjet til Palmdale, California, hvor det skal konverteres til EC-130J til Kommando Solo Special Operations Wing.

Når flyet er færdigt vil det indgå i 193rd Special Operations Wing som er stationeret i Harrisburg, Pennsylvania.

193rd Special Operations Wing er en mobiliseringsenhed under Air Force Special Operations Command (AF-

SOC). Den består af ca. 9.700 mand, hvoraf de 22% er stationeret udenfor USA. I alt råder AFSOC over mere end 100 fastvingede fly og helikoptere.

Tekst: s-n

Flyvematerielkommandoen

Saab Supporter T-17 opdateringen er slut

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Det første Saab Supporter T-17 træningsfly, halenummer T-401, blev leveret til Flyvevåbnet den 4. september 1975. Siden da har Flyvevåbnets Flyveskole, og i en periode Hærens Flyvetjeneste, fløjet i 10.000-vis af timer med flyet. Siden september 1997 har Hovedværksted Værløse og Flyvematerielkommandoen været i gang med at opdatere flyet.

I 1997 var T-17 nået dertil, at en opdatering af flere af flyets systemer var blevet nødvendig. En del af flyets avionic skulle udskiftes, for kendere var det VHF/COM/NAV/ILS/LOC systemerne, der skulle erstattes af nyere modeller. Hertil kom, at der skulle installeres en GPS - Global Positioning System (Globalt positionsbestemmelsessystem baseret på satellitter) med tilhørende database (Jeppesen IFR data) IFR står for instrumentflyveregler. Der skulle også installeres en ny og mere præcis (DME Distance-measuring equipment) (afstandsmåler) sammen med en ny ADF (Automatic Direction Finding Equipment) (Automatisk pejleudstyr (radiokompas)). Flyet skulle også have et nød batteri, som kunne trække de vigtigste instrumenter, hvis flyets normale strømforsyning svigtede. Der skulle installeres Strobe Light (antikollisionslys) og endelig skulle våbensystemet, der blev installeret tilbage i slutningen af



Til venstre er det seniorsergent Erik Niepper, Flyvematerielkommandoen, typeansvarlig for T-17 og direktør for Dansk Fly Elektronik, Søren K. Jacobsen.

70'erne demonteres.

EU licitation

Flyvematerielkommandoen (FMK) lod opgaven gå i EU udbud. Resultatet blev, at firmaet Dansk Fly Elektronik på Roskilde Lufthavn fik entreprisen, og i løbet af efteråret samme år begyndte en prototypemodifikation på halenummer T-412.

Arbejdet var færdigt i begyndelsen af januar 1998. Efter prøveflyvning af flyet blev arbejdet godkendt af Flyvertaktisk Kommando (FTK) og FMK i april måned 1998. Det gik så godt, at FTK bad FMK om at fortsætte med at få flyene modificeret, men så knækkede økonomien, og opdateringen måtte sættes i bero indtil videre.

I oktober måned 1999 medførte den manglende opdatering af flyets avionic, at FTK måtte pålægge T-17 flyene visse restriktioner i hvilke flyveopgaver, der måtte udføres. Det skete fordi man ikke længere kunne skaffe reservedele til den gamle avionic fra 1975.

Gør det billigere

Ingen har tal på, hvor mange gange FMK er blevet bedt om at gøre tingene billigere. Sådan blev det også med T-17 opdateringen. I november 1999 kom pålægget om at finde en billigere løsning. FMK begyndte at undersøge markedet igen, og fandt ud af, at det kunne gøres billigere. Det skyldte blandt andet, at der gennem de sidste to år var kommet nyere, bedre, men også billigere komponenter på markedet.

I den oprindelige opdatering havde FMK købt sig til det omfattende arbejde med at udarbejde diagrammer, dokumentation til vedligeholdelsesforskrifter og Flight Manuals. Nu påtog man sig selv disse opgaver, samtidig med, at man valgte nogle delprojekter i den oprindelige opdatering fra. Hermed lykkedes det at komme ned under en pris på fem mio. kr.

Den skrabede version af opdateringen blev sat i værk, og den 28. februar 2000, blev projektet godkendt.

Vi er færdige

Herefter rullede projektet planmæssigt, og den 1. februar 2001 var der opdateret 12 fly, som gjorde det muligt for Flyvevåbnets Flyveskole, som er absolut størstbruger af T-17, at begynde uddannelsen af 30 nye pilotaspiranter i fly, der havde samme opdatering. Den 13. december 2001, kunne det færdige projekt overdrages til FTK. □

Agusta A109 helikopteren bliver til HKP 15



September 2001. Det svenske Forsvarsmakten har bestilt 20 stk. A109 helikoptere hos Finmeccanica Agusta SpA. i Italien. Når den lander på svensk jord i efteråret 2002 ændres typebetegnelsen til HKP 15. Prisen er 130 mio. euro, svarende til ca. 1,2 mio. svk.

HKP (helikopter) 15 har to motorer, og en marchhastighed på 230 km/t. Den er knap 11 meter lang og kan medtage seks passagerer foruden de to piloter. Den maksimale startvægt er 2,4 t.

Svenskernes nye Finmeccanica Agusta SpA A109, som i svensk tjeneste kommer til at hedde HKP 15. (Billedet Finmeccanica Agusta SpA).

I Sverige skal helikopteren først og fremmest anvendes af Hæren og Søværnet til opgaver som taktisk uddannelse, persontransport og taktiske opgaver.

HKP 15 skal erstatte den allerede udfasede HKP 3 Bell (UH-1 Iroquis) og skolehelikopteren, HPK 5 (Hughes H-300), som drives af en stempelmotor samt HKP 6 (Jetranger). Typerne har været anvendt i mange år, således kom HKP 6 i tjeneste i 1968. Hermed er man ikke færdig med at udfase helikoptere i Sverige, på sigt vil også HKP 9 (MBB BO 105) blive udfaset.

Tekst s-n
Kilde: Flygvapen Nytt

Voldsom stigning i USA's forsvarsbudget

Los Angeles Times skriver den 30. september 2001 at det amerikanske forsvarsbudget, efter angrebet på World Trade Center den 11. september 2001, er blevet forøget med 16% i forhold til 2001, svarende til US\$ 360 mia. (2.880 mia. dkr.). I 2003 forventes budgettet at stige til US\$ 400 mia. (3.200 mia. dkr.). Bladet forventer også, at markedet for elektronik og software vil få en voldsom opblomstring. Samtidig vil ordrene på cruise missiler, radarsystemer til luftforsvar, rekognosceringsfly. Her er Northrop Grumman's Global Hawk, det føreløse computerstyrede

og langtrækkende observationsfly, et særligt godt bud.

Tekst: s-n
Billede: Northrop Grumman

RQ-4A Global Hawk, der er ubemandet karakteriseres som: Højt flyvende og langtrækkende ubemandet observationsfly. Flyvestrækning under færgeflynning 25.002 km. Flyvetid 36 timer. Flyvehøjde, mere end 19.812 m. Maksimum startvægt, 11.611 kg. Nyttelast, 907 kg. Flyets sensorer leverer højopløste billeder uanset, hvordan vejret er.



Annonce: Eskadrille 602 Bækskov har 50 års jubilæum

Ultimo november 2001. Den 16. april, om små tre måneder, kan eskadrille 602 fejre sit 50 års jubilæum. Af den grund har man besluttet at

holde en eskadrillefest den 20. april, hvor man håber at se nuværende og tidligere tjenstgørende. Man kan læse mere om arrangementet på www.crc-skrydstrup.dk. Her kan man også læse om eskadrillens historie og daglige virke.

Tekst: s-n

Bøde for olieudslip til havs

November 2001. Den 26. august var et bulgarsk indregistreret skib årsag til, at 300 liter tung fuelolie strømmede ud i havet på en position syd for Grenå. Det bulgarske skib var ved at bunkre olie fra en dansk tankbåd. Af en redaktionen ukendt årsag løb der pludselig 300 liter olie ud i havet. Kaptajnen på det danske skib meldte udslippet til Søværnets Operative Kommando (SIK), som sendte Standard Flex skibet „Glenten“, der

var på farvandsovervågning i området, til positionen for at optage rapport og indsamle prøver. På baggrund af observationerne udstedte Forsvarskommandoen en bøde på 25.200 kr. til det bulgarske skib, hvis kaptajn erklærede sig skyldig, og rederiet har betalt bøden. Forsvarskommandoen er tilfreds med forløbet af sagen og mener, at den administrative bøde er af stor betydning for Forsvarets håndhævelse af loven om beskyttelse

af havmiljøet.

Dagen efter bad SOK Redningscenter Karup om at sende en helikopter ind over området for at se, hvad der var sket med olien. Hverken S-61'eren, U-276, eller miljøskibet „Mette Miljø“ kunne finde spor af olien.

Tekst: s-n

Kilder: FKO P&I og RCC Karup

Nordmændene har underskrevet kontrakt om 14 NH90

30. november 2001 underskrev chefen for den norske Flyvematerielkommando, generalmajor Ivar Gjetnes og generaldirektøren for NHIndustries Philippe Stuckelberger en kontrakt om norsk køb af 14 NH90 helikoptere samt option om køb af yderligere 10. Seks af helikopterne skal leveres i ASW (Anti Submarine Warfare) (Ubådsjager)-versionen,

medens de øvrige otte i Coast Guard-versionen (Rednings- og overvågningsversion), som udrustes med dobbelt hoist (hejsekran), digital kortgenerator, gummiredningsflåde, ekstra brændstoftanke, med henblik på, at helikopterne hurtigt kan konverteres mellem ASW- og redningsmissioner. Alle de norske helikoptere udstyres med Rolls-Royce

RRTM322-01/9 motorer. Den første helikopter, NH90 CH helikopter, forventes leveret til Norge sent på året i 2005, og leveringen ventes afsluttet i 2008.

Kontrakten med Norge betyder, at der nu er bestilt 305 stk. NH90 og at der er taget option på levering af 72.

Kilde: NHIndustries

Tekst: s-n

The Royal International Air Tattoo tilbage til RAF Fairford

Fredag den 30. november 2001 meddelte The Royal International Air Tattoo (RIAT), at man den 20. og 21. juli 2002 igen afholder den årlige flyveudstilling på RAF (Flyvestation) Fairford i Gloucestershire. De seneste to år har flyveudstillingen været afholdt på RAF Cottesmore i Rutland. Grunden til at flytte til Cottesmore var renovering af banesystemet på Fairford. Der bliver igen nok at se på. Man vil fejre Dronning Elizabeth II's 50 års regeringsjubilæum, blandt andet ved at Red Arrows udfører en speciel flyveopvisning. Flyveopvisningen åbnes med en speciel forbi-flyvning af Hawker Hunter, Harrier, Nimrod, Tornado og Eurofighter, der



Fra RIAT's udstilling på RAF Cottesmore i 2001. Her et kig ind under vingen på en B-52 efterfulgt af fire tunge amerikanske transport- og tankfly.

hver for sig repræsenterer et tiår af Dronningens regeringstid. RIAT vil også fejre 60 års jubilæet for besætninger fra „The Mighty Eight“ (8th. Air Force), som var de amerikanske bombeflyvere, der fløj fra Storbritannien under den Anden Verdenskrig. RIAT's direktør Paul Bowen sagde: „Det er en stor glæde at komme tilbage til RAF Fairford, og RIAT 2002 synes at blive et af de bedste nogensinde. Som verdens største flyveudstilling regner vi med at kunne vise 450 fly fra mindst 35 lande, en slags mini-FN for nationernes fly“.

Tekst og billede: s-n

Nedtællingen til tysk flyveudstilling er i gang

November 2001 nedtællingen til den tyske flyveudstilling på Flughafen Berlin-Schönefeld fra den 6. til den 12. maj 2002 er i fuld gang. Man forventer allerede nu deltagelse fra 40 forskellige lande. Her seks måneder før udstillingen har man tilmeldinger, der betyder en 20% udvidelse af udstillingen i forhold til for to år siden. Især venter man mange udstillere fra USA, Rusland og de østeuropæiske lande. Der vil blive meget at se omkring de ubemandede kampfly (UCAV) og ubemandede observationsfly (UAV), som er inde i en rivende udvikling.

Tekst og billede: s-n

Internationales Luft- und Raumfahrtsausstellung 2000. Her et kig hen over det tætpakkede udstillingsområde. Fra h. en Phantom, i midten en Mig-29, en Tornado med halen til beskueren og bag den en C-160 Transall og længst tv. et Airbus fly.



Ny forsvarsminister



Den 27. november 2001 blev Svend Aage Jensby (V) udnævnt til forsvarsminister. Jensby er født den 10. september 1940. Siden den 12. december 1990 har han været folketingsmedlem for Nordjyllands Amtskreds. Han er cand. jur. fra Århus Universitet i 1967. Vicesstatsadvokat ved statsadvokaturen i Aalborg fra 1971-76. Derefter vicepolitimester ved Aalborg Politi fra 1976-86, hvor han blev udnævnt til politimester i Hobro. I en årrække var han ekstern lektor og censor ved Aalborg Universitet. Han har været Venstres forsvarspolitiske ordfører og partiets

Forsvarsminister Svend Aage Jensby.

kandidat i Hobro kreds siden 1988. Siden sin tiltræden har forsvarsminister Jensby haft mere end nok at se til. Der dukkede et forslag op om at ændre beslutningen omkring lukningen af Flyvestation Værløse. Herefter blev det mere og mere klart, at man havde brugt flere penge til aktiviteterne i udlandet, end der var dækning for i forsvarsforliget. Forsvarsministerens sidste opgave før redaktionen lukkede var at sige farvel til 48 mand fra Ingeniørregimentet på Skive Kaserne. De skulle af sted til Afghanistan for at rydde miner.

Tekst: s-n

Billede: Forsvarsministeriet

Kontrakt om udvikling og nye motorer til C-5A Galaxy

6. december 2001 meddelte Lockheed Martin, at man dagen før havde fået en kontrakt på US \$1.1 mia. så man kunne gå i gang med system- og demonstrationsprogram (SDD) og et forstærknings- og motorudskiftningsprogram (REPR) på C-5A Galaxy. Resultatet af REPR er resultatet af beslutningen fra USAF om, at C-5A

er det system, der bedst imødekommer de fremtidige planer vedrørende flytning af tungt gods ad luftvejen. Det er fase to vedrørende en omfattende forstærkning og modernisering af C-5A flåden med det sigte at have flere fly til rådighed og en reducere af omkostningerne.

REPR fokuserer på opgraderingen at

flyet med moderne kommercielle motorer og en mindre strukturel forstærkning af flyet med den hensigt, at det skal flyve indtil 2040.

Lockheed Martin C-5A Galaxy fløj første gang i 1968, og produktionslinjen blev lukket i 1989.

Tekst: s-n

Kontrakt til 2.995 mia. kr. underskrevet

Freitag den 7. december 2001 om formiddagen underskrev chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Lars C. Fynbo og direktør i NHIndustries Giacomo Saponaro kontrakten om købet af 14 stk. EH101 Merlin transport- og redningshelikoptere.

Generalmajor Fynbo gav udtryk for håbet om et godt samarbejde med producenten og med de britiske styrker, der allerede flyver med EH101. Direktør Saponaro gav udtryk for, at Danmark havde købt en virkelig

fremragende helikopter, der vil blive udstyret og udviklet i samarbejde med det danske forsvar.

Tekst: s-n

Billede: Ann-Charlotte Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Fra underskriftceremonien i Flyvematerielkommandoen, hvor direktør i NHIndustries Giacomo Saponaro og chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Lars Fynbo underskriver kontrakten på 2.995.000 mia. kr.



Nye F-16 fly til Israel

19. december 2001 Lockheed Martin Aeronautics har indgået kontrakt med den israelske stat om levering af 52 stk. F-16I. Kontrakten, der er indgået under „Peace Marble V-programmet, har en værdi af US \$1.3 mia. „Kontrakten er meget vigtig for os,“ sagde præsidenten for Lockheed Martin, Dain M. Hancock, „den fuldender en kontrakt med en vigtig kunde, og forlænger produktionstiden for F-16 frem over 2008, og forøger or-

drebogen for 2002. Denne skaber basis for et fortsat salg af F-16, og skaber samtidig en solid bro til den fremtidige produktion af Joint Strike Fighter på fabrikken i Fort Worth“. Dagen efter denne meddelelse, var Socialdemokratiet i Danmark fremme med et ønske om, at firmaet TERMA ved Århus skal have inddraget sin tilladelse til at eksportere dele til F-16 til Lockheed Martin fabrikken for omkring 100 mio. kr. Be-

grundelsen var, at Israel måtte betragtes som værende krigsførende, efter at have anvendt F-16 til at bombe palæstinensiske politistationer. Eksporttilladelsen blev i sin tid givet, fordi de dele TERMA sælger klassificeres som: „Ikke dødbringende våben“. TERMA har leveret udstyr til F-16 siden 1975.

Tekst: s-n

Den halve Hercules er blevet certificeret til militær flyvning



Marietta, Georgia 20. december 2001 certificerede det italienske forsvarsministerium C-27J Spartan, kaldet „en halv Hercules“ til militær flyvning. C-27J produceres af Alenia og Lockheed Martin i fællesskab. Certificeringen er nødvendig for, at man kan fortsætte med at teste flyet under taktiske operationer, herunder landing på korte landingsbaner, drop af faldskærmstropper, operationer fra uforberedte landingspladser og taktiske landinger. Under certificeringsprogrammet har Alenia/Lockheed Martin testholdet gennemført 445 flyvninger og akkumuleret 793 testflyvningstimer.

Tekst: s-n

Billede: LMAS



Flyveväbnets
Bibliotek



392000118325

FLYNNYT

NR. 2 APRIL 2002



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør P.E. Andersen
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

Redaktør

N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00, lokal 7999
75 88 35 53 (privat)
40 80 17 77 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout og trykning:

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 2. maj 2002.

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

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

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Ti kilometer køretøjer til Polen	3
Vi er de første i Europa	5
Farvel til Flyvevåbnets personel	6
Nyt hjem til en ny eskadrille	8
Stor præmie for nyt beregningssystem	9
Årets Miljøetablissement 2001	10
Igen rekrutter på Flyvestation Karup	11
Få en flyver på ryggen	13
Fly styrer krigen mod terrorister	14
Amerikansk KC-130 Tankfly styrtet ned	18
Truslen fra oven	19
Om det at møde en fremmed kultur	20
Vedligeholdelse af T-17	22
Eskadrillens fremtid ligger 65 kilometer væk	23
Det bedste indenfor crashtendere	24
På forsvarrets vinger - Percival Proctor Mk. II/III ...	27
De tager billeder sådan lidt fra oven	29
F-16 Fighting Falcon nu også solgt til det chilenske Flyvevåben	30
Dobro jutro, Bosnia i Herzegovina	31
Tyske Mig-29 Fulcrum til det polske flyvevåben ...	33
F-16 Combat Search and Rescue	34
Den amerikanske Harrier II er fyldt 20 år	37
Svenske radarflyveledere bliver luftbårne	38
Merlin på vej til USA	40
FLYNYT har fået en „hustegner“	40
De svære bogstaver	41

KORT NYT FRA IND- OG UDLAND 43 - 47

Opgradering af europæiske F-16	43
Mere opdatering af F-16	43
Egen indgang	44
Canada har meldt sig ind i JSF-programmet del to ..	44
Hollænderne tilslutter sig JSF-programmet	44
Milliardkontrakt om produktion af F-22 Raptor	44
Russisk forsøg på at afsløre stealth fly	45
Placering af den svenske flyveskole	45
Prototypen Boeing Sikorsky RAH-66 Comanche på pension	45
F-22 Raptor baseres på Langley Air Force Base ...	46
Litauisk hæder til medarbejdere i Flyvematerielkommandoen	46
Opdatering af Apache AH-64A til Apache Longbow	46
C-130K Hercules til det østrigske Flyvevåben - måske	47
Førings- og Operationsstøtte skolen evakuerer 100 ud af snestorm	47
Tragiske danske, tyske og amerikanske tab i Afghanistan	47

Forsiden denne gang:

Uden sammenligning verdens „grummeste“ kamphelikopter, nemlig Boeings AH-64D Apache Longbow. Helikopterens 16 Hellfire missiler understøttes af et våbenstyringssystem og en radar der gør, at 24 Longbows under optimale forhold kan udslette en panserbrigade på ganske få minutter. (Billede Boeing).

Strong Resolve

Ti kilometer køretøjer til Polen

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Per Hedesmann,
Fototjenesten Flyvestation Værløse

Deltagelsen i den fælles NATO-øvelse i Polen, Strong Resolve (Stærk beslutning) i februar – marts måned betød løsningen af den største transportopgave i dansk forsvars historie. Ti kilometer køretøjer og materiel blev sammen med 3.100 mand sejlet til Polen i tre omgange. Der blev sejlet både fra Kalundborg og Fredericia til Stettin.

Kalundborg den 23. februar 2002. Der var travlhed omkring DFDS's Roll-on-Roll off skib „Tor Maxima”. Allerede aftenen før var man begyndt at køre det antal biler og bæltkøretøjer om bord, der svarer til to kilometer, hvis de blev kørt op i én lang række. Det gik imidlertid så hurtigt med at få lastet skibet, at man måtte holde et par køretøjer tilbage for at pressen overhovedet kunne få billeder, da den mødte op til aftalt tid lørdag morgen klokken otte. Kaptajnen fortalte, at skibet ville være 18 timer om at nå Stettin i det nordlige Polen. Han fortalte også, at fra skibet forlod Østersøen ved Swinoujscie og kunne lægge til kaj i Stettin, skulle man sejle fire timer i smult vande.

Ved en anden kaj lå DFDS passagerskib „King of Scandinavia”, den havde taget soldaterne om bord. Passagerskibet var to timer mindre om at



Lastvogn med HAWK-missiler på vej ned under dæk på DFDS's „Tor Maxima” i Kalundborg havn. Forude venter 18 timers sejlads til Stettin.

sejle til Stettin.

Der måtte tre sejlture til for at få det meste af materiellet til Polen. Andre måtte køre den lange tur ad landevejen til øvelsesområdet. En rimelig lang tur i kolonnekørsel med 25 køretøjer i hver „Dråbe”.

Kæmpeopgave

I mere end et år har man siddet i de tre værn's stabe og planlagt, hvorledes man skulle få de mange køretøjer samlet, kørt om bord og sendt til Polen. I dagene fra den 23. til 25. februar skulle regnestykkerne gå op. Køretøjerne var to mineplejle, magen til dem, der blev sendt til Afghanistan, 63 bæltetrucke og ni pansrede mandskabsvogne, 10 leopardkampvogne, 344 personvogne, hvoraf de fleste er terrængående, 579 lastvogne, 400 sætte- og påhængsvogne samt 127 minibusser. Stillede man det hele op på en vej, ville kolonnen strække sig over 10 km.

Eskadrille 730IRF (Immediate Reaction Force) (Umiddelbar reaktionsstyrke), hvis materiel blev udskibet fra Fredericia, skulle for deres del

have 118 køretøjer, 54 containere og 220 mand med. Eskadrillen måtte ud i byen og låne seks trailere af DFDS. Eskadrille 543RRF (Rapid Reaction Force) (Den hurtige reaktionsstyrke), som blev udskibet fra Kalundborg, medbragte 1.500 m køretøjer og 280 mand.

Fra Flyvevåbnet deltog Eskadrille 730IRF med 10 F-16 Fighting Falcon, Eskadrille 721 med én Gulfstream G-III og én C-130 Hercules, Eskadrille 722 med én S-61 Sea King, Eskadrille 543RRF. Hertil kom en hel plus en delvis bemanded Operationsstøtteeskadrille fra Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS). B-eskadrillen på ca. 100 mand skulle støtte Eskadrille 543RRF og den delvis bemandede A-eskadrille var til støtte for Eskadrille 730IRF.

Fra Hæren deltog Hærens Flyvetjeneste med fem Fennec Panserværnshelikoptere. Den Internationale Brigade populært kaldet DIB'en, fyldte mandskabs- og materielmæssigt mest i øvelsen. Søværnet deltog med to korvetter, et inspektionsskib, seks Standardflex skibe og en ubåd.



De sidste er ved at gå om bord på DFDS's „King of Scandinavia”. De troede, de skulle sove. Skibets kaptajn ville det anderledes. Da man endelig var faldet i søvn, blev der kaldt til brandøvelse. „Alle mand på dæk!”, det var lidt af en strej i regningen.

Øvelsen

Strong Resolve øvelsen er delt i to. I den største del, som finder sted i Polen indgår 24 lande, der alle er medlem af Partnership for Peace (Partnerskab for Fred) forkortet PFP. Af de 24 lande er: Belgien, Canada, Tjekkiet, Frankrig, Tyskland, Italien, Holland, Norge, Polen, Spanien, Tyrkiet, Storbritannien alle medlem af både NATO og PFP. De øvrige nemlig: Østrig, Bulgarien, Letland, Litauen, Finland, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Sverige, Ukraine og Uzbekistan er medlem af PFP. Alle landene skal til sammen løse opgaven med at gennemføre en fredsstøttende operation.

Opgavens omfang synes enorm, når man betænker, at 24 landes operative koncepter skal arbejdes sammen, og at dette skal ske på et fælles sprog, nemlig engelsk.

I Norge er øvelsen en ren NATO-øvelse, hvor NATO-landene skal øve en operation under pagtens artikel 5, kaldet „Musketerparagraffen”, hvor det handler om, at NATO går sammen om at forsvare et NATO-land, som er blevet angrebet udefra efter devisen „En for alle og alle for én”. Styrkerne i Norge består af tropper fra Belgien, Canada, Danmark, Holland, Norge, Spanien, Storbritannien og Tyskland.

Hvorhen

Vi talte i telefonen med oberstløjtnant P.E. Andersen, til daglig chef for Inspektions- og Våbenkontrolsektionen i Flyvertaktisk Kommando. Under Strong Resolve var han udpeget som Detachment Commander af fortroppen, der skulle til Polen. Starten på øvelsen kørte efter planen, men så holdt det op. Det blev sent, inden for-

troppen kom til ro. Da søvnen havde indfundet sig, ja så blev der blæst brandalarm på skibet. „Alle mand på dæk!”, det var en tvivlsom fornøjelse.

Vel ankommet til Stettin skulle det første hold fra eskadrille 543RRF videre til øvelsesområdet ved Ustka, en køretur i kolonne på ca. syv timer. Som altid i opstarten var der problemer med at få køretøjerne ind i de rigtige dråber og få dem opmarcheret. Der var hundekoldt i de haller, man skulle opholde sig i, og trætheden begyndte at melde sig. Vel fremme i Ustka, var det ca. halvandet døgn siden, man havde fået søvn i øjnene.

P.E. Andersen fortalte, at der hurtigt kom styr på tingene, og dråberne begyndte at køre i en lind strøm. „Vi havde cafeteriet åbent hele natten for at sikre, at alle kunne få et ordentligt måltid mad efter den lidt anstrengende tur”.

Eskadrille 730IRF og deres materiel skulle til Flyvestation Miroslawiec, der ligger ca. 50 km sydøst for Drawsko Pomorskie.

Meldingen fra oberstløjtnant P.E. Andersen den 28. februar var, at man var ved at være på plads, klar til at gå i gang med øvelsen. □



DFDS's „Tor Maxsima” fuld lastet med det, der svarer til ca. to km biler, hvis de blev stillet op kofanger ved kofanger.

Vi er de første i Europa

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Den flytekniske grunduddannelse ved Flyvevåbnets Specialskole (FLSP) er fra nu af forandret. Når eleven er færdig med sin uddannelse og tjenestepligt, kan han/hun søge arbejde som flymekaniker i de 27 lande, der har tilsluttet sig aftalen om et fælles grundlag for denne uddannelse, der går under forkortelsen JAR 147 (Joint Aviation Requirements), eller fælles krav til flymekanikeruddannelsen.

F LSP den 15. februar var der almindelig glæde og tilfredshed på Flyvevåbnets Specialskole i den faggruppe, der står for uddannelse af flymekanikere. Det var nemlig dagen, hvor Statens Luftfartsvæsen overrakte det eftertragtede JAR-certifikat, som godkender skolen til at gennemføre uddannelsen efter de regler, der gælder indenfor de 27 lande, som har godkendt JAR aftalen. En JAR godkendt uddannelse giver direkte adgang til at reparere fly i alle JAR-landene.

Professionel indsats

Den første på talerstolen denne fredag eftermiddag var luftfartsinspektør John E. Jensen fra Statens Luftfartsvæsen. Han sagde til forsamlingen: „Det har været en fornøjelse at arbejde sammen med Flyvevåbnet om at få denne godkendelse i stand. Der er ydet en professionel indsats fra alle sider”. Han understregede det



Fra v. chefen for Flyvevåbnets Specialskole, oberstløjtnant Jørgen A.S. Steffensen, luftfartsinspektør John E. Jensen og stabschef i Flyvertaktisk Kommando, oberst Søren Falk-Portved.

gode samarbejde mellem FLSP og Luftfartsskolen. Han pegede også på, at den proces, man havde været igennem, ikke ville have været mulig, hvis Flyvevåbnet, repræsenteret ved Flyvertaktisk Kommando, havde valgt at sige: - Vi klarer os selv!

En ære

Chefen for FLSP oberstløjtnant Jørgen A.S. Steffensen takkede for certifikatet og sagde: „Det er en ære for os at få dette”. Han gennemgik herefter forhistorien for certificeringen, som tog sin begyndelse på et seminar i 1998. I foråret 2000 fik man at vide, at Flyvevåbnets flymekanikeruddannelse stadig var kompetencegivende, men at man kunne komme med under JAR. Faggruppen gik i gang med det samme for at finde ud af, hvad der skulle til. Efterfølgende kom så Flyvertaktisk Kommando's (FTK) godkendelse til at gå ind i arbejdet. „Nu er hele uddannelsen blevet beskrevet i en god dialog med Statens Luftfartsvæsen (SLF). Faggruppen har gjort et stort og solidt ar-

bejde, hvor man har levet op til skolens valgsprog: „Følg med tiden”. Steffensen udtrykte sin taknemmelighed over det gode samarbejde mellem FTK og Flyvematerielkommandoen og sluttede sin tale med et: „Godt gået” til faggruppen.

Tilfreds stabschef

FTK var repræsenteret ved stabschefen, oberst Søren Falk-Portved, som sagde, at han var stolt over, at man nu levede op til kravene i JAR-aftalen. „Fra nu af, er vi ligestillede med repræsentanterne fra SLF”, sagde han lidt drillende. Han understregede, at Flyvevåbnet er midt i et generationsskifte, hvor man går fra at være et garnisonsflyvevåben til at være et deployeringsflyvevåben med mange internationale opgaver. „I denne sammenhæng er det dejligt at kunne sige til vore norske og hollandske samarbejdspartnere: „Vi kan en tak mere end jer!” Han sluttede med at sige: „Vi er stædt overfor nye mål, derfor må man „Følg(e) med tiden” til lykke med det!”



Kaptajn og faggruppeleder, Claus Bodilsen, der sammen med sine instruktører har travlt med at gøre klar til modtagelsen af de første flymekanikerelever til april.

Forhistorien

Kaptajn C. Bodilsen fortalte, at forhistorien for JAR går helt tilbage til 1970'erne, hvor man begyndte at debattere en ensartet uddannelse for piloter og flymekanikere. I 1990 blev JAA (Joint Aviation Authority) (Fælles Luftfartsmyndighed) dannet og fik hovedsæde i Holland. JAA har siden opstillet kravene til JAR 66 (Joint Aviation Requirements) (Fæl-

les krav til uddannelser), i dette tilfælde flymekanikeruddannelsen, herunder også kravene til dem, der står for uddannelsen. JAR 66 handler om kravene til det faglige indhold, timetal, dybde og test af eleverne. JAR 147 fastsætter kravene til dem, der står for undervisningen både hvad angår de fysiske faciliteter som for eksempel bygninger, materiel, bibliotek, instruktører, ledelse og kvalitetsstyring.

Længere kursustid

JAR-uddannelsen er forlænget i forhold til den gamle uddannelse. Der medgår 1338 timer til teorien og 1179 timer til praktikkdelen. Til det timetal skal man så lægge den tid, der går til at vedligeholde den militære uddannelse, ferie med mere. Første del skal dog være afsluttet indenfor 12 måneder, har FTK bestemt.

Uddannelsen kontrolleres på den måde, at der ved afslutningen på modulerne 1-12 og 15-17, hvor eleven skal løse en opgave, der dækker hele modulet. 75% af besvarelserne skal være rigtige for at bestå. Prøverne foregår i et godkendt prøvelokale på Specialskolen. Der må end ikke være

et billede af et fly på væggen.

I JAR-uddannelsen er der sket forskellige justeringer i forhold til den gamle uddannelse. Ud over, at de enkelte fag generelt er blevet udvidet, så består de største forskelle i indførelse af fagene fysik og Human Factor (Menneskelige årsager). Endelig udvides fagene matematik og digital teknik.

Kontrolleret OJT

Indtil nu har OJT, On the Job Training, bestået i, at eleven deltog i det daglige arbejde. Det gør det stadigvæk, men med den forskel, at elevens kunnen kontrolleres af en assessor (vurderingsmand). Denne kontrollerer, om eleven er i stand til at løse en vedligeholdelsesopgave i forhold til et evalueringsskema.

Principielt behøver eleverne ikke længere have et sort svendebrev for at blive antaget til flymekanikeruddannelsen, men kan nøjes med for eksempel en HTX uddannelse. FTK har dog besluttet, at så længe det er muligt, vil man ikke ændre på optagelseskravene til flymekanikeruddannelsen, fortæller C. Bodilsen. □

Terrorisme

Farvel til Flyvevåbnets personel

Af Anders V. Fridberg og
N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder J.E. Rasmussen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Så blev det Flyvevåbnets tur til at deltage i Operation Enduring Freedom i Afghanistan. 75 mænd og kvinder er taget af sted til Kirgisistan, hvor de fra Manas basen skal flyve forsyninger og nødhjælp til Afghanistan. Det blev

en lang afsked med Danmark fra forsvarsminister Svend Åge Jensby's farvel den 4. februar til de sidste kom af sted den 25. samme måned.

For tredje gang på sin korte tid som forsvarsminister, kunne Svend Aage Jensby den 4. februar, ved en parade på Flyvestation Værløse give håndtryk og sige farvel, og

Her lastes udstyr in i en IL-76 Candid transportfly. Lastrummet er på 24,5x3,45x3,4 m en ren basal, hvor der er plads til bagagen.





Iljusyn IL-76 Candid på vej ud til start fra Flyvestation Værløse, vejret er absolut dansk vintervejr.

pas godt på jer selv, til et hold danske soldater på vej ud i verden. Denne gang sagde ministeren, forsvarschef Christian Hvidt (VIT) og chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM) sammen med ca. 30 pårørende, farvel til 75 professionelle soldater fra Flyvevåbnet, der flyver til Kirgisistan for at flyve forsyninger og nødhjælp. Soldaterne drager imidlertid ikke bare på endnu en international mission, men med et bredt politisk og folkeligt mandat i ryggen, ud i kampen mod den internationale terrorisme. Ministeren sagde da også farvel helt uden forsøg på at skjule sin stolthed over den betydningsfulde danske indsats, der også internationalt afføder respekt, men han manede samtidig til forsigtighed. „Den opgave I skal ud og løse er vanskelig og kan være forbundet med overordentlig stor fare. Jeg ser frem til at se jer igen, alle sammen“.

Blandede følelser

Forsvarsministeren erkendte på et improviseret pressemøde efter paraden, at det er med blandede følelser; at han sender danske soldater til et område, hvor det er forbundet med stor risiko, at gøre tjeneste. „Det er på den ene side overordentligt ubehageligt, i den forstand at man ved, at det er en af de farligste missioner, danske soldater har deltaget i. Det gør, at man tænker sig utroligt meget om. Men vi ved på den anden side også, at vores soldater er uhyre professionelle og vi ved, at vi må bære vores del af byrden i kampen mod

terrorismen. Når vi så har den glæde, at det er det førende land i verden, der beder om vores bistand, så må vi gøre det“. I samme forbindelse afviste ministeren kategorisk spekulationer om, at bidrag fra mindre lande som Danmark, i højere grad har et symbolsk og politisk, frem for et militært operativt, formål. Underforstået, at amerikanerne kan, og også helst vil, klare de militære operationer selv; og alene ønsker internatio-

nal deltagelse for at skabe bredere legitimitet om krigen. „Det er aldeles ikke et symbolsk bidrag. Alt det, vi har sendt af sted, har amerikanerne bedt om, fordi de virkelig har behov for det“, understregede Svend Aage Jensby.

Primitive forhold

Forsvarschef Christian Hvidt, der siden den 11. september 2001 sammen med cheferne for Søværnets Operative Kommando, Hærens Operative Kommando og nu Flyvertaktisk Kommando har sendt soldater ud i verden i en næsten glidende strøm, forudså i sin tale, at vanskelighederne for de danske soldater ikke kun vil ligge i opgaven, der skal løses. Soldaterne vil også skulle operere og fungere under forhold, der set med danske øjne er usædvanligt fremmede, ydmyge og primitive. Et forhold som også chefen for Flyvertaktisk Kommando forberedte soldaterne på. Men også samarbejdet med soldater fra andre nationer kan være en udfordring, selv for internationalt orienterede og erfarne soldater som de dan-



Selv om Flyvestation Værløse ikke er på kortet, så er afstanden til basen på Manas ved Bishkek 4.647 km eller 2.509 Nautical Miles. Med en gennemsnitsflyvetid på 325 nautical miles svarer det til en ca. flyvetid på otte timer i en C-130 Hercules.

Flyvestation Værløse

Årets Miljøetablisement 2001

Af daglig leder af miljø,
seniorsergent J.M. Mathiesen,
Flyvestation Værløse.

19. februar 2002 var chefen for Flyvestation Værløse, oberst Svend Hjort (JOS) og daglig leder af miljø på Flyvestation Værløse, seniorsergent J.M. Mathiesen i Forsvarsministeriet til en reception, hvor forsvarsminister Svend Å. Jensby overrakte dem prisen som **Årets Miljøetablisement under forsvarsministeriets ansvarsområder**. Prisen blev tildelt Flyvestation Værløse i konkurrence med mere end 100 enheder under Forsvarsministeriet.

Flyvestation Værløse er stolt og bæret over at modtage prisen som Årets Miljøetablisement 2001.

Prisen som Årets Miljøetablisement blev indstiftet i 1999. Samme år gik Flyvestation Værløse i gang med at indføre et fuldt etableret miljøledelsessystem, der har baggrund i standarden ISO 14001. Hermed lever flyvestationen op til såvel Forsvarsministeriets Miljøstrategi fra 1998, Forsvarskommandoens reviderede bestemmelse 610-6 og Forsvarets Bygningstjenestes „Forsvarets Miljøledelsessystem – Vejledning til udarbejdelse af procedurer.”



Fra overrækkelsen af prisen Årets miljøetablisement i Forsvarsministeriet. Fra v. er det chefen for Flyvestation Værløse, oberst Sven Hjort (JOS), forsvarsminister Svend Åge Jensby og daglig leder af miljø på Flyvestation Værløse, seniorsergent J.M. Mathiesen. (Billede Per Eilertsen).

Helst gratis

Efter indgåelsen af forsvarsforliget i 1999 blev det besluttet i Styregruppen for miljø på Flyvestation Værløse, kun at anvende de absolut nødvendige midler på eksternt miljø. Dette resulterede i, at den løbende proces med forbedringer af miljøledelsessystemet ikke måtte pålægge flyvestationen væsentlige udgifter.

Kreativ tænkning

Kreative tanker og gerninger hos miljømedarbejdere på Flyvestationen har så efterfølgende resulteret i relativt billige, men absolut synlige miljøtiltag, som har ført til denne anerkendelse.

Flyvestation Værløse indstillede sig således i efteråret 2001 som kandidat til årets Miljøetablisement med 3 projekter som flyvestationen mente, faldt ind under de af Forsvarskommandoens fastsatte kriterier:

1. Implementering af Flyvestation Værløses miljøauditsystem (egenkontrol) i kvalitetsdatabase. Det er kort fortalt en udbygning af Flyvevåbnets kvalitetsstyringsprogram (FLYKVA), som er et Pc-program, der anvendes til at auditere kvalitetsystemet på Flyvestation Værløse.

Dette program omfatter nu også miljøauditering og, hvor det er muligt, kan miljøauditeringen nu foretages sideløbende med kvalitetsauditeringen.

2. Indførelse af miljøtavler. Miljøtavlen, som Flyvestation Værløse har fået fremstillet på Serigrafiværkstedet ved Hovedværksted Værløse, skal medvirke til at synliggøre miljøarbejdet samt optimere informationsflowet fra miljøledelsen til alt personel på flyvestationen.

Miljøtavlen giver oplysning om den stedlige miljøgruppe og etablis-

sementets miljøstyringsgruppe samt relevante telefonnumre.

Tavlen har derudover et ophængningsfelt til miljøreferater og miljøinformation.

3. Miljøvenlig og økologisk bekæmpelse af bjørneklo.

Grundtanken i dette tiltag er et forsøg med animalsk bekæmpelse af bjørneklo og foregår ved at kvæg over en periode på 10 år afgræsser bjørnekloen i tiden maj til november.

I slutningen af 1998 og begyndelsen af 1999 lykkedes det Flyvestation Værløse, at etablere et samarbejde mellem en landmand, Københavns Amt og flyvestationen, om igangsætning af et forsøg med animalsk bekæmpelse af bjørneklo på flyvestationen.

Dette har medført, at der for tiden er etableret fire hegninger på Flyvestation Værløse, og der er udfærdiget kontrakter med 3 landmænd.

Økonomien i forsøget, som er et

naturgenopretningsprojekt, blev aftalt således, at Københavns Amt betalte hegningerne, flyvestationen betalte en låge i hegnet samt løbende el og vandforbrug i perioden, og landmændene sætter kreaturer ud på arealerne hvert år i 10 år.

Således har Flyvestation Værløse fået synliggjort miljøet, uden de store omkostninger. Det skal tilføjes, at dette ikke var sket uden personellet medvirken. □

Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole

Igen rekrutter på Flyvestation Karup

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er længe siden, der sidst blev indkaldt rekrutter til Flyvevåbnet. Nu er det sket igen. Faggruppe Enkeltmand havde i nogen tid haft travlt med at forberede deres ankomst.

Mandag den 4. februar herskede der en særlig stemning blandt personellet ved Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) afdeling som hedder Faggruppe Enkeltmand. Vi talte med ledere, major Jørgen Nielsen og spurgte, om alt var klart. „Det kan du være sikker på, vi har forberedt det her grundigt“.

Nu stod vi så nede ved bygningen, hvor de 37 rekrutter skulle modtages. Og hvilken forandring. Det var de samme gamle barakker, som tyskerne byggede i perioden 1940-1945 under deres besættelse af Danmark. Hvis bygningerne kunne tale, ville de kunne berette om kommandoråb på tysk,



Sergent Morten Binderup tager mod papirer og registrerer de nye rekrutter.

engelsk og dansk, mest det sidste. Det er kun bygningernes ydre, der minder om den tyske arkitektur. Inde er alt forandret. Både kvarter- og undervisningsbygninger har været igennem en gennemgribende ombygning. Om formiddagen var vi med næstkommanderende ved FFOS, major Per Snefstrup rundt for at se, hvorledes de nye rekrutter skulle bo. Nye fire mands stuer med store rummelige skabe, moderne stole, senge der ganske vist også var i brug for 45 år siden, men renoverede og med dyner

i stedet for de dengang obligatoriske tre tæpper og to lagner. På væggen er ophæng til et TV apparat. „På TV vil der også blive en informationskanal, hvor rekrutterne kan få de nødvendige informationer om alt fra øvelseslister til Cafeteriets åbningstider“, fortalte Snefstrup. Han mente, at FFOS nu levede op til forsvarschefens ide om, at Flyvevåbnet skal byde de unge mennesker gode forhold, så de får lyst til at blive. Efter også at have set tørrestuer, med varme og udluftning samt toilet og badeforhold, må man



Sergent Morten Binderup i instruktørens rolle. Her gælder det om at lære den svære disciplin „Til højre ret”, som det se af billedet, er det kun fløjmanden, der er helt med på, hvordan man gør, næsten. Han har nemlig løftet det forkerte ben.

sige, at der er tale om et kvantespring fremad sammenlignet med tidligere tider.

Nu kommer bussen

Modtagelsen af rekrutterne var lagt i hænderne på løjtnant Jørgen Storhøj Sørensen. Både han og hans hjælpere, gruppeførerne med flere, havde vandret en smule hvileløst rundt den sidste halve time. „Nu kommer bussen”, lød det henne fra døren. Flyvestation Karups store grønne bus svingede ind på parkeringspladsen, og ud kom 36 unge mennesker af begge køn. Der var intet nyt under solen. Lidt tøvende nærmede de sig bygningen. Der var ikke megen snakken og grinen, det var tydeligt, at dette var noget meget nyt.

Befalingsmændene gelejdede dem ind i bygningen og hen i undervisningslokalet, hvor den sædvanlige procedure begyndte med aflevering af skattekort, lister man havde fået tilsendt, som skulle være udfyldt ved ankomsten. Det hele foregik med en ro og i en lang glidende bevægelse, som var nærmest imponerende.

Pas på tingene

Efterhånden var alle på plads. Den sidste administrative olie blev givet af regnskabsmanden, der sagde:

„Hvis der er nogen af jer, der vil have forskud, skal I sige til nu. I morgen er det for sent”. Han forklarede konsekvensen af at bede om forskud, der selvfølgelig skulle tilbagebetales. Enkelte sagde ja-tak, og så var det chefens til til at byde velkommen. Da det var gjort, fortsatte han: „Pas nu godt på tingene. Jeres stuer er lige sat i stand. Det skal holde i mindst tyve år, så pas på. Om ikke for andet så af hensyn til dem, der kommer efter jer”. Efter chefens velkomst gik turen over på stuerne for at aflevere den medbragte bagage. Tonen fra befalingsmændene til rekrutterne var stadig venlig imødekommende og vejledende. Ved værelserne var der sat navneskilte op. Ikke i de gamle velkendte messingrammer, men i rammer i smart moderne design.

Munderingsdepotet

Så var det ud i bussen igen og videre til munderingsdepotet, som efter 50 år er placeret i de samme bygninger. Også her har moderne tider holdt deres indtog. Proceduren er næsten, som den har været i et halvt århundrede eller mere. Forskellen er de mennesker, der står bag disken og deler uniformer ud. De er ikke til at kende. Venlige bemærkninger og smil samt omhu med, at rekrutterne får tøj, der passer dem, det er ikke

dem, der jager de unge mennesker væk. Der var et lille kiks i udleveringsproceduren, hvor de unge mænd måtte gå en længere tur i underbenklæder. „Det er ikke tilfredsstillende”, sagde premierløjtnant Majbritt Jensen. Det må vi lave om til næste gang.

De unge mennesker skiftede ham. Nu var det blå uniformer med sorte sko, der prægede billedet. Med det fulgte også venlige, men faste henvisninger om, at få en livrem sat i bukserne og få knuppet knapperne. Soldaterlivet var så småt begyndt.

Til højre ret

Alle kunne ikke mase ind på munderingsdepotet på én gang. Det hold, der måtte vente udenfor, fik ikke lov at spille tiden. Sergent Morten Binderup stillede dem op på tre geledder. De havde været indkaldt i én time og fem minutter. Nu måtte de finde ud af, hvad armlængdes afstand betød. At lære at stå rør var ikke besværligt. Værre gik det, da der skulle øves „Til højre ret”. Det med at trække armene bagud, og på avertissementskommandoen „Til højre” lægge vægten over på højre ben og strække venstre ben ud, lå ikke lige for. Nærmere var det ikke på kommandoen „Ret” at trække venstre ben ind til højre, dreje hovedet mod højre og samtidig føre armene ned langs siden. At det skulle ske samtidigt var på dette tidspunkt et helt urimeligt krav. Det lød da også herrens da kommandoen „Ret” lød for første gang. En lille times tid senere, og denne gang iført blå uniformer var der allerede fremskridt at spore.

Så gik turen videre til Flyvevåbnets Fototjeneste. På stribe blev de fotograferet. Vi så ikke billederne, men de vil sikkert ligne alle andre rekrutfoto's med håret let i uorden og et par store øjne fyldt med en masse indtryk, der lige nu ikke er til at få hold på. Videre.

Mere udrustning

Tilbage i indkvarteringsbygningen. På gangen havde de betænksomme befalingsmænd stillet præcis det antal paksække med den udrustning, der vil komme til at følge rekrutterne i resten af deres tjenestetid i Flyve-

våbnet. Ordren lød, hver mand tager sin bagagesæk og bringer den ind på stuen. Man skal huske, at alle havde to store papirsække fyldt med uniformsgenstande i hænderne i forvejen. „Det hele skal læses inde i skabene”, lød ordren. „Når I er klar, træder I an på gangen”. Gruppeførerens stemmeføring var blevet en smule mere fast. „Det kan da ikke tage så lang tid stue 6, kan det vel? Se nu at blive færdige!” Alle stod på gangen og ventede på Stue 6.

Lang dag

Klokken var nu blevet fem minutter i tre. Alle stillede i undervisningslokalet i bygning 29 for at få en introduktion, der handlede om formålet med uddannelsen, og de mål der skulle nåes undervejs. Så fulgte en time med delingsføreren, som blev efterfulgt af skydeteori og endelig fem minutter over fem, var der tid til en middagspause. Kokken 18 var der „Persisk marked”. Det vil sige, nu skulle det kontrolleres, om alle også havde fået den standardudrustning, de ifølge reglementet skulle have udleveret. Resten af aftenen blev brugt til at lære at spænde udrustningen sammen og tilpasse den. Klokken 24 var der appel, og så var det godnat.



På Munderingsdepotet gælder reglen „Damerne først” også de syv kvindelige sergentelever fik først.

Vi garanterer for, at der ikke var tale om søvn, men dyb bevisløshed den nat mellem mandag den 4. og tirsdag den 5. februar.

Sej opstandelse

Tirsdag morgen var der morgenvisitering klokken halv otte. Det var hårdt at komme ud af sengen. Få den redt, få spist i Cafeteriet og stå klar på stuen til den bestemte tid. Dagen

var fyldt med gøremål som information om uddannelsens formål, disciplin, eksercits, udlevering af funktionsudrustning og meget mere. Klokken 5 minutter i fem var dagens sidste lektion i våbenlære slut. Om aftenen var der besøg ved KFUM soldaterhjem i Kølvrå og 10 minutter over 10 var der aftenappel. Vi gætter på, at én og anden læser har minder fra sine to første dage i Flyvevåbnet, der matcher det just læste. □

Få en flyver på ryggen

Januar 2002. Menneskets trang til at flyve giver sig udslag i de særeste konstruktioner som for eksempel Solo Trek XfV, som er under udvikling af firmaet CEO Millennium Jet Inc. Sunnyvale, California. Apparatet kan stå stille i hover (svæv), eller flyve med en hastighed på 112 km/t. og kan på to timer tilbagelægge 222 km. Max. Flyvehøjde er 2.500 m. Flyveapparatet styres med to „joysticks”. Konstruktionen har allerede vakt det amerikanske forsvars interesse og forsvarsministeriet har bevilget konstruktøren, ingeniør og tidligere pilot i US Navy Michael Moshier US\$ 5 mio., svarede til godt 42 mio. over tre år. Forsvarets ide er, at apparatet kan bruges til at bringe soldater hurtig

tigt ind og ud af kampområder. Selve apparatet er 2,4 m højt og vejer 146 kg. Motoren udvikler 120 hk. og kan anvende brændstof af petroleumstypen. Når man først er gået i gang, kan man lige så godt fortsætte. Firmaets næste udvikling er Duo Trek, beregnet til to mand.

Tekst: s-n

Billede: CEO Millennium Jet Inc.

Sådan ser det ud, når CEO Millennium's „testpilot” prøvflyver Solo Trek. Tovet over testpilotens hoved ender i en solid kran, der skal forebygge alvorlige uheld.



Terror

Fly styrer krigen mod terrorister

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Koalitionens indsats mod terroristerne siden operation Enduring Freedom begyndte den 7. oktober sidste år har i høj grad været styret gennem indsættelse af luftstyrker. Selv Operation Desert Storm, krigen mod Irak i 1991 var ikke så omfattende. Operationerne styres med en geografisk spredning af operationscentre, man har svært ved at forestille sig. Flyene opererer over afstande, som intet jetkampfly vil kunne klare uden luft-tankning.

I begyndelsen af december sidste år var 40 flyvestationer i 20 forskellige lande involveret i operation Enduring Freedom. Den centrale kommando for hele operationen „Headquarters of Central Command” (CENTCOM) skal findes på Mac Dill Air Force Base (AFB) (flyvestation) i Tampa, Florida, USA. Herfra styrede chefen, general Tommy Franks, ved hjælp af satellitkommunikation, alle militære aktiviteter i Mellemøsten og Asien. Koalitionens medlemslande havde sendt forbindelsesofficerer til Tampa. Længere ude i systemet, rundt om Afghanistan, sidder et antal kommandoer, som leder operationerne på det taktiske niveau. Nøglehovedkvarteret Combined Air Operation Centre (CAOC) er placeret på Prins Sultan flyvestationen i Saudi



Sikorsky's CH-53 Super Stallion kan medføre 13,6 t last i lastrummet, hvis der er tale om hængende last i sling kan den medtage 14 t. (Billede Sikorsky).

Arabien. Der er tale om et absolut High Tech hovedkvarter, som råder over alle nødvendige kommunikationsmidler. I de midler, ledelsen har til sin rådighed, indgår det, der kaldes „Real Time Picture” af samtlige luftoperationer i området fra Afghanistan til Somalia. Dette overvågningssystem gør, at man, medens flyene er i luften, kan sende dem mod andre mål, end dem de var udpeget til at ramme, da flyet startede.

Det hovedkvarter (CAOC), hvor franske, engelske, men primært officerer fra USAF og de amerikanske hangarskibe arbejder, blev totalrenoveret og udbygget i 2001. Ironien bliver udtalt, når man erfarer, at firmaet, der havde kontrakten om udbygningen, var ejet af bin Laden familien.

US Navy's landoperationer bliver styret fra den kæmpemæssige amerikanske base på Manama Gulf Island ud for Bahrain. Også i Kuwait er der

hovedkvarterer, som er med til at styre operationerne.

Operationer på jorden

Operationerne på landjorden er blevet udvidet betydeligt siden slutningen af november sidste år. Indsættelse af „slørede” styrker og overflyvningen med ubemandede luftfartøjer (UAV'er) skete under kommando af Central Intelligence Agency's (CIA) para-military Special Activities Division (Den centrale efterretningstjenestets halvmilitære afdeling for specielle opgaver).

CETCOM's specialstyrker fulgte hurtigt efter, og der blev oprettet baser i landene rundt om Afghanistan. I midten af oktober blev der oprettet et hovedkvarter på hangarskibet USS Kitty Hawk i det Indiske Hav, hovedkvarteret ledede alle specialoperationerne mod Taliban og el-Qaeda styrkerne. Etableringen af en „skjult” ba-

se ved Kandahar i det sydlige Afghanistan i slutningen af november satte US Marine Corps i stand til at lede operationer gennemført af amerikanske, tyske, britiske og australske styrker i omegnen af Kandahar.

Baser

Det britiske Special Boat Service (SBS), Storbritanniens pendant til det danske Frømandskorps, blev den 15. november i en C-130 fløjet ind til en tidligere sovjetisk flyvestation, Gagram Air Base. Denne operation var briternes forsøg på at skabe en stabiliseringsstyrke efter Kabuls fald.

Modstand fra USA og Den Nordlige Alliance gjorde, at styrkens opgave aldrig blev andet end at være kontaktstyrke til den nye regering i Kabul og at koordinere trafikken til og fra flyvepladsen. Senere ankom styrker fra US Army's 5th Special Force Group, 26th Marine Expeditionary Unit (MEU) og 10th Mountain Division sammen med dele af UK 9th Para SQN RE (Royal Engineers, 23rd Field Ambulance, og 40th Commando, Royal Marine. Nogle af de flittige brugere af basen var Central Intelligence Agency Aviation Detachment, som fløj med Mi-17 helikopter.

Landingspladsen Golbahar i Panshir dalen blev befløjet med Mi-17. Lufthavnen ved Manzar-e-Sharif i den nordlige del af landet blev i løbet af december sat så meget i stand af USAF Red Horse feltingeniører, at den kunne beflyves med C-130 Hercules.



Boeings CH-47 Chinook har været én af arbejdshestene med at flyve specialtropper ind i Afghanistan. Den hængende last (sling) under helikopteren kan veje indtil 11,8 t. I lastrummet er der plads til 55 mand. (Billede Boeing).



Uden tankflyene, ville Operation Enduring Freedom ikke kunne gennemføres. Ikke mindst den kæmpestore Boeing KC-10, der har en max. Startvægt på 268 t med en last på 76,8 t. Her vist i det hollandske flyvevåbens farver. (Billede Boeing).

Dolangi flyvepladsen, som ligger i et ørkenområde, blev den 25. november erobret. CH-53 Sea Stallion helikoptere bragte den første angrebsbølge, der bestod af soldater fra 15th og 26th MEU, der kom fra skibene ude i Det Indiske Ocean. Undervejs blev helikopterne lufttanket af KC-130 tankere fra US Marine Corps eskadrille VMGR-352. Medium Helicopter Squadron HMM-163 og HMM-365 med 24 CH-46E, otte CH-53E, seks UH-1N transporthelikoptere og otte AH-1W angrebshelikoptere udgjorde spydspidsen af operationen. Eskadrillerne begyndte efterhånden at medvirke i jagten på de flygtende taleban ledere i Kandahar-regionen. Efterfølgende bragte Hercules trans-



En af de helikoptere, som indgår i styrken i og omkring Afghanistan er denne US Army UH-60 Black Hawk helikopter, her i Medevac versionen. Helikopteren er udstyret med alt, hvad der skal til for at gennemføre behandling af de sårede under flyvningen. (Billede Sikorsky).

portfly flere soldater fra USMC og et Tactical Airlift Control Element (TALCE). De sidste skulle koordinere operationerne på flyvepladsen. Bølger af C-17 Globemaster III og C-5 Galaxy begyndte at lande for at losse udstyr til udbygning af flyvepladsen.

Sidst i december begyndte man at deployere omkring 1.000 mand fra 101 Airborne Division, Fort Campbell, Kentucky, til erstatning for folkene fra 15th MEU.

Endelig blev Kandahar Lufthavn, som havde en kort opblomstring i november og december, lukket ned den 3. januar 2002 og leveret tilbage til de afghanske myndigheder.

Værtsbaser

Når man begynder at se på, hvilke lande, der lægger baser til operationen, får man for alvor en fornemmelse af omfanget. Både de rent fysiske foranstaltninger i form af baser, men også den politiske dimension bliver overvældende. Det må kræve uanede diplomatiske kræfter at holde sammen på så mange lande, med så forskellige interesser på én gang.

Vi skal her kort gennemgå, fra hvilke landes baser hvilke flytyper opererer fra baserne. I Kirgisistan, har amerikanerne brugt basen Bishkek/Manes som en fremskudt flyvebase. Det er fra Manes det danske C-

130 detachment opererer. I Pakistan havde regeringen stillet Islamabad International Airport til rådighed for fem japanske C-130 Hercules transportfly fra 1st Tactical Airlift Group. Efter 11. september stillede Pakistan landområder til rådighed, hvorfra Central Intelligence Agency Aviation Detachment (CIA flyvende detachment) kunne sende Unmanned Aerial Vehicles (UAV) (Ubemandede overvågningsfly) og helikoptere ind over Afghanistan.

På Dalbandin i Balusistan ørkenen blev der oprettet en fremskudt base. I første omgang blev basen bevogtet af styrker fra USMC og US Army Rangers. De blev senere udskiftet med personel fra US Army's 101 Airborne Division. Fra basen opererede 20 MH-60 Blackhawks, MH-47 Chinooks og OH/MH-6 Little Birds, som alle tilhørte US Army's 160th Special Operations Aviation Regiment. Enheden fløj „slørede“ operationer ind over Afghanistan. En MH-60 helikopter gik tabt i en sandstorm over ørkenen den 19. oktober under støtten til et amerikansk angreb på Kandahar. USAF HH-60G Rescue Hawk helikoptere er stationeret på basen. De tog del i evakueringen af de soldater, der blev såret, da USAF foretog en fejlbombning i begyndelsen af december.

Jacobabad basen er beliggende i det centrale Pakistan. Det er her ho-

vedparten af C-130 Hercules transportflyene er baseret sammen med USMC KC-130 tankfly fra eskadriller VMGR-352 og VMGR-152. Basen sikres af et kompagni fra 101st Airborne Division. På basen finder man også et CSAR (Combat Search and Rescue) (Eftersøgning og redning under kampforhold) detachment fra HS-11 „Dragonslayers“ (Dragedræbere) HH-60H's fra USS Theodore Roosevelt.

I det sydlige Pakistan er basen Pasni den primære diversion (alternativ) flyveplads for US Navy jetkampfly, som opererer over Afghanistan. Basen har brændstof og tankningsanlæg til mange forskellige typer fly og US Navy's HH-60H helikoptere.

Tatjikistan

Landet har gjort, hvad det kunne for at holde en lav profil i sin støtte til Operation Enduring Freedom. Af pressemeddelelser fremgår det, at landet har været base for „hemmelige“ CIA agenter og det britiske Special Air Service (SAS), som støttede den Nordlige Alliance.

Dushanbe basen blev foreslået til et detachment fra det italienske flyvevåben. Et hold officerer fra Royal Air Force (RAF) besøgte basen sidst i oktober 2001, men sagde, at basen ikke havde faciliteter til at støtte en enhed.

Kulab basen blev foreslået som hjembase for op til 35 F-15E, F-16 og A-10.

Usbekistan

Lagde ud med at sige, at man kun ville stille baser til rådighed for CSAR. En sandhed, der synes strakt til det yderste. Den tidligere sovjetiske base Khanabad 80 km nord for grænsen til Afghanistan blev hovedomdrejningspunktet for de amerikanske operationer på „Nordfronten“. C-17 Globemaster III, C-5B Galaxy, C-140 Starlifter og C-130 Hercules fløj elementer af US Army's 5th Special Forces Group og MH-47S helikoptere tilhørende 160th Special Operations Aviation Regiment ind til basen. Disse styrker var spydspidsen, der skulle støtte den Nordlige Alliance. Hertil kom MC-130, HC-130 og

MH-53M fra USAF's 352nd Special Operations Wing, tre AC-130U gunships fra 4th Special Operations Squadron og Psychological Warfare Commando Sole EC-130 fra 193rd Special Operations Wing, som man også mener opererede fra basen. Basen var også hjemsted for en enhed, som sendte RQ1 Predator UAV'er på rekognosceringsture ind over Afghanistan.

Til de førnævnte skal lægges baser i Bahrain, Djibouti, Kuwait, Oman, Qatar, De Forenede Emirater og Saudi Arabien. Det Saudi Arabiske kongedømme har været USA's hovedallierede i området siden februar 1945, da præsident Franklin D. Roosevelt beordrede anlæggelsen af den kæmpemæssige base Dharhan i den østlige del af landet. Basen var indtil Sovjetunionens fald en del af bolværket mod den store nabo i nord. Under krigen mellem Irak og Iran i 1979 blev USAF E-3 AWACs og F-15 deployeret til Saudiiske baser i flere år. I 1990, da irakerne invaderede Kuwait, blev der igen sendt store luftstyrke til Saudi Arabien. Efter Operation Desert Storm i 1991 har USA opretholdt en større styrke på Dharhan for at opretholde de to No Fly Zones, som er pålagt Irak af FN.

Prince Sultan AFB, som ligger i ørkenen ved Al Kharji, er lige nu hjembase for mere end 4.000 amerikanske, britiske og franske soldater og omkring 100 kamp- og transportfly. Den saudiske kongefamilie har forbudt, at der foretages angreb fra saudisk område mod Afghanistan, men man tillader, at CAOC'en opererer.

Europa

Den amerikanske offensiv mod Afghanistan omfatter hele kloden, idet den involverer fly baseret i Europa, Tyrkiet og i USA. Denne operationsform stiller store krav til gentankning i luften. Den vanskeligste af disse missioner er angrebene gennemført af B-2 Spirit stealth bombeflyene fra 509th Bomb Wing stationeret på Whitman AFB i Missouri, USA. En flyvning herfra til Afghanistan stiller krav om gentankning i luften udført af tankfly stationeret i Spanien, Tyrkiet og i Golfen.

C-17 Globemaster III stationeret i

Tyskland skal også gentanke i luften under deres natlige flyvninger med nødforsyninger til afghanerne. RAF's base Akrotiri på Cypern er mellemlandingsbase for UK C-130 på vej til Afghanistan. Samtidig er stedet base for de amerikanske U-2S rekognosceringsfly.

Ramstein i Tyskland er base for USAF's 437th Airlift Wing, som er grundstammen i hjælpeflyvningerne til Afghanistan.

I Israel er der oplagt materiel til de amerikanske styrker. Ingen ved, hvad materiellet består af, eller hvor det

præcist ligger.

I Italien er NAS (Naval Air Station) vært for et element af 9th Wing som flyver med U-2S og 731st Airlift Squadron af Colorado Air National Guard (ANG), som flyver med C-130 Hercules.

Moron basen i Spanien giver husly til KC-10 og KC-135 tankere, som refueler B-2 bombeflyene på vej til og fra Afghanistan.

På Incirklik basen i det sydlige Tyrkiet har USA haft flystyrker siden 1990. Basen er omdrejningspunktet for logistik og lufttankning for fly på



UH-60L Pawe Hawk her i Combat Search and Rescue og Special Operations versionen. Den kan refueles i luften og har 7,52 mm og 50" maskingeværer om bord til selvforsvar. Til brug under Special Operations har den et „Fast Rope System“, det vil sige kampsoldater kan landsættes medens helikopteren hover (svæver) over landsætningsområdet. (Billede Sikorsky).

Jordstyrker og Specialenheder

Land	Afghanistan	Nabolande el. styrker	Tilbudt/undervejs	Tilbud
USA	2.000	10.000	2.300	
United Kingdom	300	300	6.000	
Australien	100	50		
Canada	50			
New Zealand	50	50		
Tyskland	100		1.200	
Frankrig	100	2.050	300	
Rusland			200	
Tjekkiet				160
Polen				300
Italien				850
Spanien				700
Malaysia				Kendes ikke
Argentina				Do
Holland				300
Danmark				40 *)1
I alt	2963	12.450	11.790+	

*)1 Antallet af danske soldater ved bladets udgivelse er ifølge FKO omkring 100, heri ikke medregnet personel af Flyvevåbnet.

Flyenes opgaver

Oversigt over fly der deltager i Operation Enduring Freedom og Operation Resinate North and South den 20. december 2001.

	USA	Koalitionspartnerne	I alt
Bombefly	37		37
Taktisk jettfly	313	37	350
Støttefly	193	27	220
Helikoptere	142	19	161
Total	685	83	768
*)1			
Tilbudt eller på vej	115	69	184

*)1 Efter den 20. december er der kommet flere fly til fra koalitionspartnerne, blandt andet den danske C-130.

vej til og fra Afghanistan. RAF har også et detachment på basen. Det er fire Jaguar GR.3A fra Coltishall og en VC 10 Tanker fra No 101 Squadron.

International sikkerhedsstyrke

Den 18. december sidste år bekendtgjorde Storbritannien, at den ville

stille hovedkvarteret for 3 (UK) Division til rådighed for at lede International Security Assistance Force (ISAF), som skulle operere omkring Kabul. UK tilbød at stille 1.500 mand til rådighed i en tre måneders periode. Hertil kom, at Argentina, Australien, Canada, Frankrig, Tyskland, Italien, Jordan, Malaysia, New Zealand, Spanien, Tyrkiet, UK og

USA gav tilsagn om at stille en 3-5000 mand stor styrke til rådighed. Intensionen var at formere en UK ledet brigade under kommando af Headquarters 16th Brigade.

En anden brigade skulle ledes af Tyskland og bestå hovedsagelig af tropper fra Tyskland, Holland og Danmark. □

Amerikansk KC-130 Tankfly styrtet ned

Onsdag den 9. januar 2002 styrtede et amerikansk KC-130 Tankfly med syv besætningsmedlemmer om bord

ned i et bjergigt område i Pakistan. Pakistanerne meddelte, at flyet ramte en bjergtop nær lufthavnen i Kharan

ca. 300 km. fra byen Quetta. Der er ikke senere kommet meddelelse om eventuelt overlevende. Tekst:s-n

Truslen fra oven

Tekst og billeder

Jan Holm, fra Set & Sket

Den største effekt ved verdens største ikke-atomare bombe er ikke den ufatte-lige sprængkraft, men den psykologiske effekt – den spreder frygt.

USA har mindst fire gange brugt sin største ikke-atomare bombe i Afghanistan.

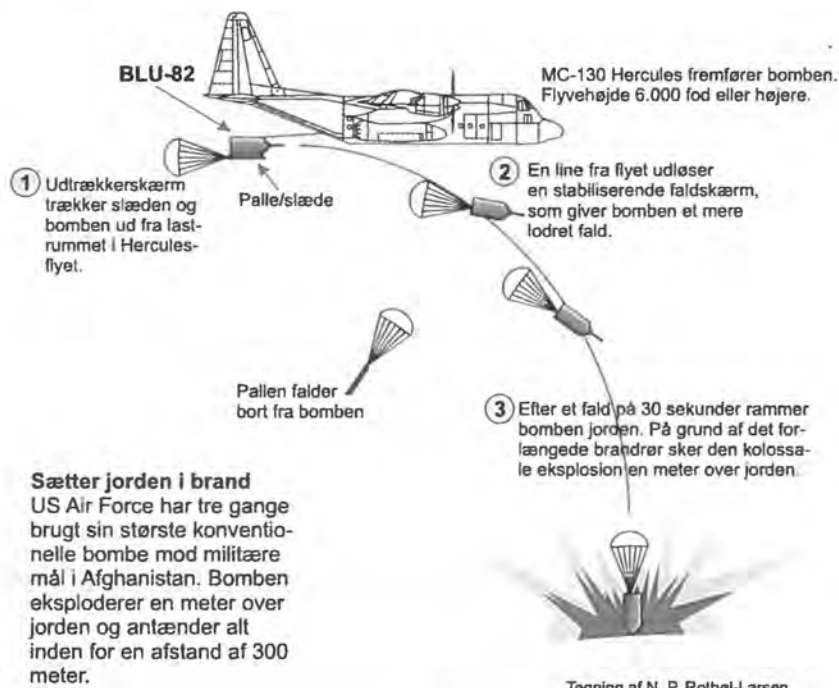
BLU-82, der også lyder navnet Daisy Cutter (Jordstryger), er så stor, at den ikke kan bæres under vingen på et kampfly, men skal kastes fra den bageste rampe i et transportfly. Den er på størrelse med et folkevognsrugbrød og vejer syv tons.

Den ødelæggende kraft er så stor, at den ødelægger alt inden for en radius af 300 meter, og dens eksplosion er så spektakulær og trykstærk, at en af de vigtigste årsager til, at man bruger den, er den psykologiske effekt.



BLU-82 udløses af brandrøret for enden af forlængeren på 97 cm. Det betyder, at den 7 tons bombe eksploderer ca. en meter over jorden og virker dræbende op til 300 meter i alle retninger.

Den spreder frygt overalt, hvor den har været brugt, og militære analytikere mener, at den måske har reddet flere menneskeliv, end den har kostet.



Sætter jorden i brand

US Air Force har tre gange brugt sin største konventionelle bombe mod militære mål i Afghanistan. Bomben eksploderer en meter over jorden og antænder alt inden for en afstand af 300 meter.

Fjenden advares på forhånd

Under Golfkrigen mod Iraq kastede amerikanske C-130 fly i en variation for Special Operations, der hedder MC-130, elleve af disse kæmpebomber. De første gange var formålet, at det kolossale overtryk, der opstår ved eksplosionen, skulle rydde irakiske minefelter.

Efter eksplosionen blev der smidt løbesedler ud til de irakiske styrker, der havde overværet eksplosionen, med en advarsel: „Flygt og lev – eller bliv og dø“. Tropperne fik samtidig at vide, hvornår den næste bombe ville blive leveret, så de havde tid til at overveje deres situation.

Da tropperne ikke vidste, at bomben blev smidt for at rydde et minefelt, resulterede det i omfattende deserteringer, inklusive en hel bataljonstab.

I Afghanistan har bomben været brugt mod militære mål i blandt andet Tora Bora-bjergene, hvor Osama Bin Laden eller højtstående Al-Queda ledere angiveligt skulle opholde sig.

Udviklet til brug i Vietnam

BLU-82 havde en anden mission i

Vietnamkrigen, hvor man fra marts 1970 brugte den til at rydde helikopterlandingszoner i junglen. Bomben eksploderede en meter over jorden og ryddede alt, selv tæt jungle i en afstand af op til 100 meter i alle retninger, uden at efterlade et krater. Siden Vietnamkrigen har man anvendt C-130 Hercules til at fremføre og kaste bomben. Når flyet nærmer sig målet i en højde af mindst 2.000 fod, åbnes lastelugen bagerst i flyet. En udrækkerskærm smides ud, og når den fanger luften, trækker den en slæde med den tonstunge bombe ud. En static line, udløserline forbundet



Foto fra Vietnamkrigen, hvor den store bombe blev anvendt til hurtigt at rydde junglen, så man kunne oprette en helikopterlandingszone.

til flyet, udløser bombens stabiliserings-skærmen og frigør den fra slæden og udtrækkerskærmen. Stabiliserings-skærmen sørger for, at bomben falder med brandrøret først. Det sidder på et 97 cm langt rør, som udløser eksplosionen ved kontakt med jorden. Det kemiske indhold i bomben detonerer og slynges med meget stor kraft (5-6.000 meter i sekundet) ud i alle retninger.

Brænder alt op

BLU-82 giver en ildkugle, som udløser en trykbølge mange gange større end den, der kommer af konventionelt sprængstof. Bomben er for stor til at virke sikkert på den måde, så

den indeholder selv det iltningemiddel, der „afløser” luftens ilt til at antænde eksplosionen.

Bomben indeholder 5.700 kilo GSX (Gelled Slurry Explosive), en slam af ammoniumnitrat (grundindholdet i kunstgødning), et meget brændbart aluminiumspulver og en polystyrenbaseret suppe som fortykningsmiddel. Den særlige blanding har siden 1956 været brugt med stor succes i minedrift, hvor den har været særdeles effektiv til at ødelægge hård klippegrund.

Et misvisende navn

Der er flere historier om, hvordan BLU-82 har fået sit øgenavn Daisy

Cutter, som af danske medier er blevet oversat med „margaritteklipperen” (daisy betyder tusindfryd). Traditionelt blev tropperne under Første Verdenskrig kaldt „daisy”, og nogen mener, at der er en fortolkningsmulighed her. En anden, og måske mere sandsynlig forklaring er, at det aftryk, som bomben efterlader, har samme form som blomsten.

Et kig i engelsk-dansk ordbogen fejer dog enhver tvivl bort. Daisycutter oversættes med jordstryger. □

Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole

Om det at møde en fremmed kultur

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Den, desværre kedelige, udvikling verden har gennemlevet siden „freden brød ud” med Sovjetunionens sammenbrud, betyder, at Flyvevåbnets personel må gøre tjeneste i områder af verden, hvor kultur-mønstre og religion er meget forskellige fra det kendte. Det øger mulighederne for ufrivilligt at komme til at støde mennesker, man måske endda skal arbejde sammen med. Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole

(FFOS) har sat ind med undervisning af dem, der udstationeres til muslimske lande for at hindre sådanne sammenstød eller misforståelser.

FFOS den 4. februar 2002.

Iftariye Øzkaya er 25 år gammel og fra Ikast. Hun er født i Ankara, Tyrkiets hovedstad, og kom til Danmark, da hun var to år gammel. I 1996 tog hun HH og skulle til at se sig om efter noget at bestille. Det gik der nogen tid med.

Hvorfor Flyvevåbnet

„Hvordan fandt du på at søge ansættelse i Flyvevåbnet?” Iftariye Øzkaya smiler og siger, at hun var taget til Åbent Hus på Århus universitet, fordi hun gerne ville vide mere om jura- og psykologistudiet. „Men så var der disse flinke officerer fra Flyvevåbnets Officersskole. Jeg talte i 20 minutter med en kvindelig officer, der gav mig en masse informationsmateriale med hjem”. Iftariye siger selv, at hun er



Sergentelev Iftariye Øzkaya, 25, er glad for at være sergentelev. Hun er også glad for at kunne bidrage til at udbrede kendskabet til sin religion og kultur, noget Flyvevåbnet har draget stor nytte af.

meget nysgerrig og gerne vil prøve noget nyt. Her var åbenbart noget nyt, for som hun sagde: „Det var lige mig, det måtte jeg prøve”. Hun lægger ikke skjul på, at hun gerne ville have været

pilot. „Men, siger hun, det har jeg ikke den fysiske størrelse til. Nu satser jeg i stedet på at blive flyveleder eller officer, hvis det bliver det sidste, skal det være i Kontrol og Luftværnsgruppen, det er de to områder, der kommer det at være pilot nærmest”.

Sergentskole

Vi havde hørt, at Iftariye Øzkaya holder foredrag for sine kolleger om islamisk religion og kultur. Derfor tog vi til Karup for at høre nærmere om dette. Sergentskolens elever befandt sig ude ved forhindringsbanen, hvor man var i gang med at øve sig i at rense et område for fjender.

Iftariye's deling var i gang med at øve „rensning af erobret område for fjender”. Hun fik fri til at tale med os.

„Hvordan er du kommet i gang med at undervise dine kolleger i flyvevåbnet i din egen kultur og religion?”

„Allerede inden jeg kom ind i Flyvevåbnet, har jeg været ude at holde små foredrag om muslimsk kultur og religion i forskellige sammenhænge”.

„Hvorfor det?”

„Fordi der desværre bliver skrevet og sagt så meget, der ikke passer. Samtidig vil folk gerne vide, hvad der er sandt, og hvad der ikke passer”.

„Hvordan kom du i gang i Flyvevåbnet?”

„Det var premierløjtnant Majbritt Jensen, der havde hørt, at jeg havde holdt disse foredrag”. Smilende fortæller Iftariye, at det nu nok kom af, at hun havde siddet og fortalt sine kammerater, at hun havde holdt disse foredrag.

Afghanistan

„Hun bad mig om at deltage i de foredrag, hun skulle holde for dem, der måske skal til Afghanistan. Hun fortæller om de generelle forhold, og jeg fortæller så om religion og kultur. Da jeg jo ikke er født i Afghanistan, og deres kultur er meget forskellig fra den tyrkiske, ja så gik jeg til vores Imam, for at være sikker på, at det jeg fortalte var rigtigt”. Da Iftariye Øzkaya var kommet godt i gang med sine foredrag på FFOS, ja så måtte hun også af sted til Flyvestation Værløse for at holde foredrag for personellet i Eskadrille 721 og Air Movement Team.



Aldrig så snart var Iftariye Øzkaya vendt tilbage til delingen før hendes delingsfører havde en ny opgave til hende, hun er nemlig også klasseformand.

„Hvordan har dine kolleger så modtaget dine foredrag?”

„Helt fantastisk, jeg må sige, at der var ro i lokalet, meget ro. Bagefter var der mange, der havde spørgsmål til emnet, hvilket jeg tyder som en stor interesse”.

Godt kammeratskab

„Hvordan er du blevet modtaget af dine kolleger?”

„Rigtig godt, jeg har aldrig været ude for nogen form for racistiske udtalelser i min tid i Flyvevåbnet. Det har jeg egentlig heller ikke, da jeg gik i skole. Var der endelig én der sagde noget, så tog jeg mig ikke af det”. Hun har været utrolig glad for tiden på rekrutskolen. „Faktisk var vi som én stor familie. Det værste har været når én faldt fra ved eksamen og måtte forlade skolen”.

„Har flyvevåbnet så levet op til dine forventninger?”

„Det kan man roligt sige. I den første tid som rekrut har man ikke rigtig overblik over, hvad det er der sker. Da gælder det bare om at følge med. Men som tiden er gået, og jeg har fået et overblik over, hvad der foregår, så er jeg alt i alt godt tilfreds”.

Hvad siger familien

Det er Iftariye Øzkaya selv, der nævnte drabet på en tyrkisk pige i Sverige i forbindelse med omtalen af kulturfor-

skelle. Det fik Deres udsendte til at spørge: „Hvad siger dine forældre til dit valg af et måske utraditionelt erhverv?”. „Mine forældre er glade for mit valg af erhverv. De er ikke fri for, et eller andet sted, at være en smule stolte af, at jeg har klaret mig godt”. Hun er meget glad for forældrenes forståelse. „Det er meget vigtigt for mig, at jeg har nogen at komme hjem til og fortælle om de mange oplevelser, jeg har her på skolen”, slutter hun samtalen.

Som Iftariye Øzkaya selv havde antydnet, hører hun ikke til blandt de største. Men det at få den tunge udrustning på og hanke op i geværet inden turen gik tilbage til kollegerne for at hjælpe dem med opgaven, voldte hende ingen besvær. Så snart hun var indenfor hørevidde, ville delingsføreren tale med hende. Hun skulle have en besked om noget udrustning, hun er nemlig klasseformand for sin klasse.

Dygtig elev

Senere talte vi med næstkommanderende ved FFOS, major Peter K. Snefstrup. Han var tydelig stolt af skolens elev. „Hun er en pige med meget gå-påmod, og en dygtig underviser. Vi har fået gode tilbagemeldinger fra de hold, hun har haft. Hun er ikke bleg for at fortælle vittigheder om tyrkere”.

Vi nærer os for at gengive den gåde om den tyrkiske husmor, som vi ellers morede os meget over. □

Vedligeholdelse af T-17

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Hvis man tænker tilbage på de bevægede dage i begyndelsen af 90-erne, da Flyvestation Karup næsten lukkede ned og Danish Aerotech overtog vedligeholdelsen af Saab T-17 Supporter, var der mange negative forventninger til firmaets mulighed for at leve op til forventningerne. Udviklingen har gjort alle profetier til skamme.

Flyvestation Karup, den 6. februar 2002. Vi er på besøg hos Danish Aerotech i Hangar 3. Det er divisionsdirektør Torben Bøgh Jensen, 42, der viser os rundt i hangaren. Stedet er næsten ikke til at kende igen. Engang var her en kæmpemæssig hal, hvor et par T-17 fjælede sig i det ene hjørne, sådan er det ikke mere. Hangaren er blevet delt op i værksteder.

Vi kom for at høre om vedligeholdelsen af T-17 og samarbejdet med Flyveskolen, men blev undervejs forstyrret af produktion af understelsben til Agusta/Westland Sea King og andre spændende reservedele blandt andet til fly, der fremstilles af Bombardier i Canada. Dele som laves i Karup til Agusta/Westland Lynx sendes til Storbritannien for i nogle tilfælde at blive sendt tilbage til Danmark.

Danish Aerotech har vedligeholdt til T-17 for Flyvematerielkommandoen siden 1992. Det sker på kontrakter, der løber 3-4 år ad gangen. Kontrakterne er indtil nu blevet fornyet et par gange, så noget kunne tyde på, at firmaet har levet op til mindst to ting:



Det er divisionsdirektør hos Danish Aerotech, Torben Bøgh Jensen, 42, der viser os rundt i hangaren, her får han sig et kig ned i cockpittet på en T-17, der er inde til eftersyn.

En fornuftig pris, og en tilfredsstillende kvalitet. Det sidste en følge af at Danish Aerotech skal leve op til de kvalitetskrav, der er stillet i godkendelse ISO 9002 og AQUAP 110. Med hensyn til priser er man lidt stolte af at kunne konstatere, at man ligger omkring en hundredkroneseddel under, hvad forsvarrets egne værksteder beregner sig for timelønsarbejde.

T-17 Værkstedet

Vi når endelig ned til T-17 værkstedet i den fjerneste ende af hangaren. Her står fly, der er mere eller mindre adskilt. Flymekaniker Masoud B. Kashkouli er i fuld gang med et 300 timers eftersyn kaldet PE (Periodisk Eftersyn). „Nå skal jeg nu i avisen igen” siger han smilende, medens han mere end antyder, at han føler sig som lidt af en udstillingsgenstand på grund af, at hans etniske herkomst ikke er dansk. Vi fortsætter vandringen sammen med Torben Bøgh Jen-

sen og kommer forbi en „jig”, det vil sige en ramme til at spænde en flydel op i. „Hvad bruger I den til?” „Det er en „jig”, som vi kan spænde en vinge fra en T-17 op i, i forbindelse med strukturreparationer. Herefter tager vi alle plader af den og forsyner den med nye”, var forklaringen.

Samarbejde

Danish Aerotech er at sammenligne med et Flyværksted og en Flight Line, som det kendes fra Flyvevåbnet. Forskellen er bare, at flymekanikerne er civilt ansat. Man kunne få den tanke, at Flyvevåbnet i en krigs- eller kriselignende situation ville stå uden fly, fordi personalet var gået hjem på grund af situationens farlighed. Det kan ikke lade sig gøre. I kontrakten står der, at de skal blive og passe deres job, det er en del af ansættelseskontrakten.

På Flyveskolens Flight Line møder vi seniorsergent Ib Jensen. Han er den eneste militære ansatte, der kommer i kontakt med folkene fra Danish Aerotech. „I virkeligheden hører jeg under Flyveskolens Operationssektion, men alle betragter mig som hørende til Materielsektionen, det er en lidt pudsig situation” siger han. Hans opgave er at koordinere kravet om fly til rådighed fra Flyveskolen og sikre, at det bestilte antal fly er til stede.

„Hvordan går det?” spørger vi. „Det er helt fantastisk. Reglen er den, at flyene skal bestilles dagen før og så være klar på det opgivne tidspunkt. Det er den enkle version. Men af og til sker der det, at Flyveskolen lige skal bruge et ekstra fly, eller man har glemt afbestille. Her er det, at folkene på Linen viser en smidighed, jeg ikke har kendt andre steder. Ind imellem må jeg endda sige til Flyveskolen: „Strammer I den ikke lige en smule?”. Det indrømmer de ind imellem, at det er tilfældet”. Ib Jensen er også ganske tilfreds med, at der ikke er mukken i krogen, når et fly kommer sent hjem. „Folk bli-



Flymekaniker Masoud B. Kashkouli er i fuld gang med et 300 timers eftersyn kaldet PE (Periodisk eftersyn). „Nå skal jeg nu i avisen igen” siger han smilende, medens han mere end antyder, at han føler sig som lidt af en udstillingsgenstand på grund af hans etniske herkomst ikke er dansk.

ver her bare og tager mod flyet. Men de gør det selvfølgelig ikke gratis”. „Hvordan holder du styr på afflyvningstider på de enkelte fly” spørger vi Ib Jensen. „Det gør jeg heller ikke, det gør Driftssektionen ved Materielafdelingen på Flyvestation Karup. De sender mig en grovplan, og så må jeg indrette brugen af det enkelte fly ef-

ter den”. Han lægger ikke skjul på, at det med at få grovplanen til at passe ind imellem volder problemer. „Det skyldes” siger Ib Jensen, „at folkene i Driftssektionen ikke medregner vejret som en faktor. 14 dage uden flyvevejr bringer ganske meget rod i systemet”. Så er det ikke nemt at være ham. I den ene ende er der nogen der er utilfredse med, at grovplanen ikke følges, og i den anden ende står værkstedet og venter på det fly, der ikke kommer. „I det store hele lykkes det dog at få tingene til at hænge sammen”, slutter han.

Undervisning

Tilbage i Danish Aerotech fortæller Torben Bøgh Jensen, at man ikke nøjes med at udføre PE og ME (Mellem eftersyn for hver 100 timer) samt reparere T-17 flyene. Man laver også modifikationer efter Flyvematerielkommandoens anvisninger. En anden del af kontrakten omfatter undervisning af flyveeleverne ved Flyveskolen, der undervises over 17 lektioner i flystel og -motor. De T-17 klarmeldere, der går på flyvestationerne, Aalborg, Karup, Vandel, Skrydstrup og Værløse, gennemgår både autorisationskursus og senere reautorisationskurser ved Danish Aerotech.

Kronprinsen

Vi talte med direktøren for Danish Aerotech, Søren Petersen og minde-

de i samtalens løb om dengang Kronprins Frederik (FRE) var elev på Flyveskolen. „Han kom af og til herud for at øve sig, eller for at høre om dette og hint. Han skulle jo gennemføre Flyveskolen på noget, der lignede rekordtid, og derfor havde han aldrig travlt med at komme hjem til fyraften”. Alle i firmaet var glade for at møde kronprinsen, der efter hvad „folkesnakken” på flyvestationen vil vide, var en meget dygtig elev, og som man mente kunne være blevet en god jagerpilot. □



På Flyveskolens Flight Line mødte vi seniorsergent Ib Jensen. Han er den eneste militære ansatte, der kommer i kontakt med folkene fra Danish Aerotech. Og så mener han i øvrigt, at han har verdens bedste job.

Eskadrillens fremtid ligger 65 kilometer væk



Den nye gæstebog blev taget i brug ved, at Flyvestationseskadrille 63's første chef, pens. kørelærer og premierløjtnant, Erik Petersen, skrev i bogen.

Lørdag den 12. januar kunne chefen for Flyvestationseskadrille 63 (FSE 63), premierløjtnant Thyge Bjerring, byde velkommen til en vel besøgt reception i anledning af eskadrillens 10 års fødselsdag. 10 år er måske ikke noget særligt, men efter vedtagelsen af forsvarsforliget i november 1994, har eskadrillens liv været „Kamp op ad bakke”, for at overleve. Det sidste forlig kunne have betydet døden, men i stedet har FSE 63 fået en ny opgave i det sønderjyske ved det, der til den tid vel hedder Radarhoved Bæk Skov. Eskadrillens første chef pens. kørelærer

Erik Petersen deltog sammen med chef nr. to kaptajn Jørgen E. Simonsen i receptionen. Der var mange rosende ord til eskadrillens folk. Flyvestation Vandel var repræsenteret ved operationsofficeren, major Jørgen Haven (HAV). Han lagde i sin tale vægt på det gode samarbejde, der stadig var mellem FSE 63 og Flyvestationen. Han gav også udtryk for sin glæde over, at eskadrillen nu vil overleve flyvestationens nedlæggelse næste år den 1. juli.

Tekst: s-n

Billede: Lars-Erik Petersen

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Når man står for at skulle iværksætte et projekt til 108 mio. kr., som omfatter køb af nye crashtendere med tilhørende udstyr, skal man tænke sig godt om. Det var hvad Våbenteknisk Afdeling i Flyvematerielkommandoen gjorde, da man indkaldte brugerne, flyvevåbnets brandfolk, til møde om: „Hvad kunne I tænke jer?“ Og det kunne de.



Flyverspecialist og redningsassistent Torben Christiansen i „cockpittet“ på Eagle 6. Her er joystick til at styre vandkanonen på taget og strålerørerne foran køretøjet. Her er også en Tv-skærm, så chaufføren kan orientere sig bagud, når han skal køre baglæns. At Eagle 6 har automatgear og servostyring skrives kun for fuldstændighedens skyld.



Til venstre Flyvestation Skrydstrups nye Eagle 6, som man får i alt fire af. Til højre Dengang var de et vidunder i forhold til den gamle udtjente O-10'er, som blev ansk

Flyvestation Skrydstrup den 24. januar 2002. Skyerne hang lavt, og regnen silede ned. Rigtigt surt vejr til demonstration af Flyvestation Skrydstrups nye crashtender. Det eneste, der lyste op på parkeringspladsen foran garagen på brandstationen, var et knaldgult meget kantet køretøj, den nye crashtender, kaldet Eagle 6. Den er baseret på et chassis fra en af verdens største producenter af brandslukningskøretøjer, det amerikanske Emergency-One (E-One), men bygget hos firmaet Carmichael ved Birmingham i England.

Vi var taget til Flyvestation Skrydstrup, både for at se på den nye crashtender, men også for at høre om, hvad brugerrepræsentanten, fly-



Den nøgne chassisramme fotograferet på lille ide om størrelsen af køretøjet. (Billed

or crashtendere



Rosenbauer crashtender, som blev leveret til Flyvevåbnet den 19. februar 1976. 3-54.



i Florida. Manden i forgrunden giver en Christiansen).

verspecialist Torben Christiansen, til dagligt kaldet TC, havde oplevet de sidste par år omkring det at få en ny crashtender.

Ked af at rose

TC er 35 år, gift, har to børn og bor i Skrydstrup. Han har en fortid som automekaniker i Flyvevåbnet, inden han søgte om ansættelse som brandmand ved Brand- og Redningstjenesten i 1988. Han valgte jobbet som redningsassistent, fordi han mener, der er større udfordringer i jobbet. „Hvordan gik det til, at du blev brugerrepræsentant i forbindelse med fremstillingen af Eagle 6?”

„Det er meget mod min natur at

rose nogen” sagde TC med et skævt smil, „men jeg må sige, at både Flyvertaktisk Kommando (FTK) og ikke mindst Flyvematerielkommandoen (FMK), Våbenteknisk Afdeling, i denne sag virkelig har lyttet til brugerne”.

„Hvordan det?”

„Da det blev klart, at vi skulle have den gamle Rosenbauer crashtender skiftet ud, samlede FMK, under ledelse af kaptajn Peter Gyde Hansen, repræsentanter for de Brand- og Redningstjenester, der skulle have den nye crashtender på Flyvestation Skalstrup. Formålet med mødet var, at vi skulle komme med forslag til indretning af den nye crashtender”. Der blev afholdt to møder på Skalstrup. Seniorsergent Eli Sørensen, sagsbehandler på Eagle 6 i FMK's Våbentekniske Afdeling fortalte, at enighed ikke var det letteste at opnå i denne verden. Han fortalte, at deltagerne i møderne fik at vide, at hvis de ikke blev enige, så tog FMK/FTK beslutningerne. Denne oplysning skabte en høj grad af enighed mellem deltagerne.



Torben Christiansen med det imponerende frigørelsesværktøj. „Bjørnekløerne”, der skærer igennem en dørstolpe på en bil som var det smør; sidder monteret, så de kan trækkes ud af siden på crashtenderen. Slangerne monteres på den hydrauliske pumpe ved siden af ophængen, og man er klar til at gå i gang.

Tingene på rette plads

Det arbejdsgruppen skulle blive enige om var, hvor man ville have anbragt alle de værktøjer, som en moderne crashtender indeholder. Det blev man stort set enige om. Da man var enige, gav de to kommandoer besked om, at brugerne udpegede en repræsentant, som skulle med til Carmichael i England for at sikre, at det man var enige om, også var det, der blev udført.

„Da vi kom til firmaet blev vi præsenteret for en „Mock Up”, det vil sige en model i træ af de rum, hvor slanger, frigørelsesværktøj, stiger og alt det andet skulle anbringes”, fortæller TC. Herefter var det bare at gå i gang med opgaven. Holdet havde en udstyrsliste med, og der gik to dage med at få tingene anbragt. Om det sagde TC: „Projektleder Peter Gyde Hansen sagde til os, at vi havde lov til at tage bestemmelser om, hvor tingene skulle anbringes, men vi var også dem, der måtte tage „skraldet” fra kollegerne, hvis beslutningerne ikke var gode nok.

TC var meget imponeret af samarbejdet med Carmichael. „De gjorde ganske enkelt alt for at løse de problemer, vi kom med”, sagde han.

Opgaven bestemte placeringen

TC fortalte, at placeringen af slangerne i de forreste skabe og placeringen



Flyvevåbnets nye „ørn” „Eagle 6” set sådan lidt fra neden. Det 30 tons tunge køretøj er ganske imponerende at se på, også fra ståhøjde. De skrå afskæringer for og bag hører sammen med, at køretøjet kan forcere en stigning på 50%. (Billede Torben Christiansen).

af frigørelsesværktøjet nederst i højre side byggede på de erfaringer og arbejdsmetoder, man kendte fra hverdagen. Vægten af nogle af hjælpemidlerne bestemte, hvor de skulle placeres. „Det kan jo ikke nytte noget at anbringe meget tunge ting i stor højde og så risikere, at de falder ned og nogen kommer til skade, samtidig skal man også huske, at vi ikke alle sammen er 20 år mere, og derfor måske lettere får en arbejdsskade ved at løfte på tunge ting”.



Er det ikke nok at bruge kloen, kan man bruge en motorskærer (vinkelsliber), som sidder på køretøjets modsatte side. Den enorme vinkelsliber bider sig igennem hvilket som helst på et luftfartøj.

Videre til USA

Efter afslutningen af projektet i England, ville TC gerne med til USA, som ekspert. Det var Peter Gyde Hansen ikke sikker på kunne lade sig gøre. 14 dage efter hjemkomsten fra England kom der imidlertid besked om, at TC skulle med til USA. „Det blev mit livs oplevelse at få lov at besøge E-One i Florida. Vi var ude på fabrikken for at kontrollere, at instrumenter, sæder med mere var placeret i førerhuset, som vi havde bedt om. Hvis der var noget, vi var utilfredse med, så blev det rettet fra dag til dag. I det hele taget fik vi en fin service på fabrikken”. TC fortalte, at firmaet E-One fremstiller tre forskellige former for brandslukningskøretøjer. Holdet fik vist alle tre produktionssteder samt en stige-fabrik. Alle var imponeret over, hvad amerikanerne formår indenfor fremstilling af brandslukningsmateriel.

Rigtig god crashtender

TC er ikke i tvivl om, at Flyvevåbnet har fået det bedste af det bedste indenfor crashtendere. Især er han tilfreds med, at køretøjet har en separat pumpe-motor på 210 hk., der yder 5.500 l/min. og kan kaste vandet 70 m frem. Enhver kan regne ud, at det ikke tager ret meget over halvandet minut at tømme tanken på 8.800 l. vand.

Eagle 6 er terrængående, og det skal forstås ganske bogstaveligt. Vi fik en køretur igennem et rigtigt vintersmadret terræn, hvor hjulene sank indtil en halv meter ned i dyndet. Så gik det op ad stigninger, som var vel omkring 30%. Det gik som en leg, men Eagle 6 klarer da også i praksis, sine 50% stigninger. Den 600 hk. Detroit Diesel „60-series“ bringer den 30 tons crashtender fra 0 til 80 km/t. på 25 sekunder. TC fortalte, at man havde testet Eagle 6 mod den gamle

Rosenbauer crashtender. „På en tur ned af hovedbanen kunne vi notere os, at Eagle 6 var fremme 33 sekunder før Rosenbaueren. Det er noget der betyder noget, når det drejer sig om brand i et fly“, understregede han.

„Hvad nu med fremtiden, hvis der er noget I er utilfredse med?“

„Det er det fine ved det,“ sagde TC, „det er besluttet, at crashtenderne skal køre ved de forskellige Brand- og Redningstjenester i ca.

halvandet år. Når den tid er gået, så foretager vi en evaluering af placeringen af værktøjerne. Om der bliver noget at rette til den tid? Det er jeg helt sikker på. Der har allerede lydt kritiske røster om dette og hint“.

Men han er overbevist om, at han og hans kolleger har fået et stykke værktøj, der kan løse opgaven. En opgave de vil træne til bevidstløshed i den kommende tid. Og som ingen af dem håber de nogensinde får lejlighed til at vise. □

På forsvarets vinger - Percival Proctor Mk. II/III

Af flyverspecialist C.L. Hertz,
Flyvertaktisk Kommando

Da reorganiseringen af de danske væbnede styrker begyndte i maj 1945, blev det besluttet at indkøbe seks stk. Proctor's til genoptræning af personallet ved Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen samt til kurérflyvninger. Prisen inkl. modifikationer, reservedele til et års drift samt pilotudstyr (flyverdragter og faldskærme) beløb sig til 18.800 £ Sterling (ca. 339.000 kr.).

Alle seks fly blev, efter et hovedeftersyn ved fabrikken i Luton, fløjet til Danmark af danske piloter. De to første (HM284 og DX227) landede i Kastrup den 30. november 1945, fløjet hjem af kaptajnløjtnanterne P. Zigler og H. Valentiner. Den 2. februar 1946 ankom de tre næste, mens den sidste ankom på lastvogn den 5. februar 1946 efter et mindre uheld under en mellemlanding i Lübeck, Vesttyskland.

Først til Kastrup

Flyene blev i begyndelsen tildelt den nyoprettede Luftgruppe Kastrup i Kastrup Syd under Søværnets Flyvevæsen (SFV). Herfra blev de senere fordelt med 2 stk. til Sjællandske



Percival Proctor typenummer 62, halennummer 602 udgik af Flyvevåbnets tjeneste i 1953. Den 29. september samme år, blev det indregistreret som OY-ACY til Finn Nielsen, Rønne. Den 2. juli 1964 købte A/S Thermor Domestic flyet. Året efter, den 25. april 1965 totalhavarerede det ved Vålse på Falster, men blev først slettet af det civile register 13. januar 1966. (Billede FHS).

Flyverafdeling (SFLAD) i Værløselejren, 2 stk. til Jyske Flyverafdeling (JFLAD) på Karup Flyveplads og 2 stk. forblev ved SFV i Kastrup Syd. Ved SFV anvendtes flyene senere af 1. Luftflotille (LF) og 2. LF i Kastrup Syd.

Ved SFLAD blev flyene senere anvendt ved henholdsvis 1. Eskadrille (ESK), 3. ESK og 4. ESK samt senere ESK 722.

Den første Proctor tildelt JFLAD

(HM284) ankom allerede den 24. januar 1946 og blev senere suppleret med endnu én. De to „jyske“ Proctors blev senere tildelt Harvardskolen (HASK) og 5. ESK, da disse blev oprettet. Da 5. ESK blev nedlagt den 8. januar 1951 overgik Proctor'en til Stationsværkstedet (STV) (forløberen for Stationsfligten), mens den anden Proctor først overgik til STV ved nedlæggelsen af HASK den 31. marts 1951.

den er klart den største udfordring, idet ikke alle mål er på størrelse med et mindre slagskib eller en Fulcrum. Det kan til tider være rimeligt svært at finde det, man gerne vil. Derfor er PR-land også det, der kræver mest forberedelse. Der skal laves kort over alt, hvad man ønsker at fotografere. Et sådant „Target kort” består af et IP (Initial Point), som gerne skulle være et let genkendeligt punkt. Ud fra dette IP vil der være en retning, som – hvis den flyves korrekt – vil føre flyet forbi målet. Hvis man skulle være så uheldig ikke at kunne se målet, så er der udregnet et tidspunkt fra IP, hvor man skal tænde for kameraet, og et tidspunkt, hvor man skal slukke igen. Går det hele op i en højere enhed – og man vel at mærke holder den hastighed, som det hele er udregnet efter, skulle man gerne komme hjem med de fotos, opgaven lød på.



Thomas M. Kristensen (MET) på vej rundt i et loop med Skagens Gren lige bag flyet. Tror da pokker at han mener, at han har verdens bedste job.

Flot oplevelse

De flotteste oplevelser jeg har haft som foto-recce er at flyve over steder

jeg kender – specielt København – for på en skyfri sommerdag at tage billeder, alt medens folk læner sig

bagover for at følge verdens smukkeste jagerfly..... Så ved jeg, at jeg har det bedste job i verden. □

F-16 Fighting Falcon nu også solgt til det chilenske Flyvevåben



Kunstnerens opfattelse af, hvorledes F-16 i fremtiden vil se ud i chilensk bemaling og med den chilenske stjerne på sideroret.

Fort Worth, Texas den 2. februar 2002. Denne dato blev det en kendsgerning, at Chile blev land nummer 22, der i fremtiden kommer til at flyve med F-16, idet repræsentanter denne dato underskrev „Letter of Offer and Acceptance” (LOA) (Aftale om tilbud og accept) på leveringen af 10 F-16C/D.

LOA'en beskriver i hovedtræk Foreign Military Sales Agreement (Militær salgsaftale) mellem regeringerne i USA og Chile, og har en værdi af ca. US\$ 500 mio. (4.430.000.000 kr.). Flyene forventes leveret fra midten af 2005 til midten af 2006. Der er tale om seks ensædede F-16C og fire tosædede F-16D. Flyene bliver den sidste version af Block 50 F-16 og bliver udstyret med en General Electric F110-GE-129 motor, som købes i en separat kommerciel aftale.

Tekst: s-n
Billede og kilde: LM

Dobro jutro, Bosnia i Herzegovina

Tekst og billeder
oversergent Arne Bach Nielsen



Artiklens forfatter OS A.B. Nielsen.

Overskriften er serbo-kroatisk for „God morgen, Bosnien-Herzegovina”

og henfører tankerne til, at landet er ved at vågne efter krigens mareridt. Og nu vi er ved morgenen, Good morning, Bonjour, Buenas dias, Gute morgen og en del andre sprogs morgenhilsener der lød dagligt, når man trådte ind i vagten i HQ SFOR's bygning, hvor også Commcen har til huse. Jo, man var ikke i tvivl om, at man befandt sig i et internationalt miljø, og udover soldater fra NATO-landene fandt man også repræsentationer fra Marokko, Argentina, Albanien, Rumænien og Slovenien blot for at nævne nogle stykker.



Marineoverkonstabel Jessika M. Andersen, marinespecialist Thomas D. Lind og flyverspecialist Jørn A. Jensen. Kameraerne på bordet blev brugt flittigt under udflugterne. Her hviles der ud ved en flod i nærheden af Mostar.



Den tidligere parlamentsbygning ligger ved „Sniper Alley“ (Snigskytternes allé). Landet er så fattigt, at man ikke engang har penge til at få den revet ned.

Siden 1999 har Kommunikations- og Informatiksektionen i Flyvertaktisk Kommando leveret personel til bestridelse af stillingen som daglig leder af Communications Center (NCOIC Commcen) (Kommunikationscentret) ved HQ SFOR (Hovedkvarteret for NATO's Stabiliseringsstyrke) i Sarajevo, der har til huse i Camp Butmir. Commcens opgave falder i tråd med det, man kender fra et signalkontor – altså hovedsageligt ekspedition af ind- og udgående signaler.

Personellet er udstationeret et halvt år ad gangen; for mit vedkommende fra marts til september 2001.

66 timers arbejdsuge - og lidt til Kl. 8, det vil sige 3 timer efter at muezzinen havde kaldt til bøn fra den nærliggende minaret og dermed vækket en, mødte man ugens 6 første

dage. Om søndagen kunne man holde fri, delvist. Dagens dont satte ind med at høre den afgående nattevagt, om der er sket noget signifikant på dennes vagt. Derefter kunne man gå over og delikatere sig med sin morgenmad. Camp Butmirs spisesal bød på kulinariske overdådigheder 3 gange om dagen – gratis forstås.

Når man havde stukket sit solbrændte ansigt ind i Commcen kl. 8, var man først og fremmest mødt, og derefter var man sin egen herre resten af dagen med de begrænsninger, der naturligvis var.

Jeg begyndte dagen med at checke om AIFS'en (Allied Information Flow System), den gateway, som forbinder vores Intranet med resten af NATO, kørte som den skulle, samt checke de ud- og indgående signaler, der var løbet igennem gateway'en det seneste døgn. Ligeledes blev signalerne, der distribueres via Intranettet, også kontrolleret.

Denne start på dagen var stort set det eneste, der lå fast. Jeg troede umiddelbart, at tjenesten ville blive noget monotont, men jeg erfarede hurtigt, at det er den langtfra. Næppe to dage var ens.

Afvekslende arbejde

Af løbende opgaver kan nævnes udførsel af rettelse i AIFS's database, ændringer af distributionsliste, kontakt til Commcens „kunder“, opdatering af procedurer, rundvisninger samt en række andre jobs. Ikke mindst hørte plejen af det sociale miljø Commcens personel imellem blandt mine hverv.

Commcen var underlagt MSG (Multinational Signal Group) (Den multinationale signalgruppe) under ledelse af en canadisk major. MSG blev nedlagt pr. 1. september 2001, hvor Commcen blev underlagt en ny organisation under SSG (Signals Support Group). MSG afholdte møder hver mandag og fredag, hvor majoren samlede sine section-heads (ledere), hvor jeg tegnede mig for Commcen. Her kunne man rapportere om særlige hændelser, udlægge sine synspunkter, fremkomme med ønsker og ellers snik-snakke. Det gjaldt bare om at være forberedt, for der blev virkelig lyttet til det, man havde at sige.



Det gjorde godt med en dukkert, når temperaturen kravlede op i nærheden af 40 grader Celsius. På billedet er det nogle lokale unge, der tager sig en „svaler“.

Kvik operatør fra Tjekkiet

Ved min tiltrædelse i marts var Commcen normeret med 6 operatører, og disse stillinger blev beklædt af en tjekke og 5 danskere. Det var en fornøjelse at arbejde sammen med så kvalificerede operatører. Vores tjek-kiske operatør ankom til Sarajevo som udlært kryptotekniker. Ergo, hun vidste ikke meget om signaltjeneste og ACP-127, bestemmelsen, der udgør grundlaget for signalprocedurer i NATO.

Hun havde aldrig haft engelsk i skolen, men havde gennemgået et par engelskkurser. Normalt bruger vi en uge til at sætte folk ind i Commcen Butmirs procedurer. Her måtte vi sætte ekstra ressourcer ind for at lære hende op fra bunden. Heldigvis kendte hun til PC og var kvik. Så allerede efter en måned var hun klar til at køre vagterne selv. Hendes engelsk tog hurtigt en markant drejning til det bedre.

Skarpsleben sparekniv

Vagterne blev beklædt af én operatør ad gangen således: dagvagt 08-16, aftenvagt: 16-24 og nattevagt 24-08. For at få tingene til at hænge sammen med ferie og så videre har min afløser lavet om på vagttidspunkterne, idet han må trækkes med en normering på kun 4 operatører. Det er besluttet, at SFOR skal iværksætte en personelreduktion på 20 %. Man havde fundet, at i Commcen kunne man spare to mand. Beslutningen var

endelig, blev taget uden at spørge hverken MSG eller Commcen og stod ikke til diskussion.

Til rådighed døgnet rundt

Som leder af Commcen har man temmelig frie hænder. Ledelsen er naturligvis interesseret i, at Commcen kører godt, og så længe den gør det, blander den sig ikke meget i hvordan. Der er naturligvis en del overordnede formaliteter, der skal overholdes.

Arbejdstiden er formelt 8-19 ugens seks dage. Som nævnt mødte jeg kl. 8 uden undtagelser på hverdage (i SFOR-terminologi er lørdag også en hverdag), men kunne så rent tjenstligt selv disponere over dagen. Jeg var udstyret med en personsøger, så jeg altid var til at få fat i. Også både kl. 2 og 4 om natten, når AIFS'en havde „bøvset“.

I begyndelsen tog jeg AIFS-manualen med over på værelset og studerede den om aftenen, hvor man var fri for kimende telefoner og andre forstyrrelser. AIFS-kurser var på daværende tidspunkt ikke tilgængelige for os, så det var „learning the hard way“.

En tur ned i Sarajevos centrum en onsdag formiddag kunne man også tillade sig med MSG's velsignelse. SFOR-bussen har adskillige afgang fra Camp Butmir til Sarajevo dagen igennem, så var man to, der havde lyst til en bytur, gjorde man dét. Kravet til at bevæge sig uden for lejren

er, at man mindst er to, og man skal bære uniform.

Venlig lokalbefolkning

Sarajevo er nu, som før, en smuk by med en charmerende arkitektur. Til trods for de utallige huller fra granatsplinter i de fleste bygninger, er det ikke svært at forestille sig, hvor størlået byen er. Det kan ikke beskrives, men skal ses. Men det er der jo også flere af mine kolleger, der får lejlighed til.

På overfladen virker dagligdagen normal. Byen pulserer af trafik, har et mylder af mennesker, og byens gågadekvarter vrimler med butikker. Jeg har absolut kun mødt venlighed blandt den lokale befolkning og har aldrig på nogen måde følt mig utryg uden for hegnet. Men den menige bosnier ved jo godt, hvorfor vi er her – og ikke mindst véd, hvad der måske vil ske, hvis SFOR trak sig ud på nuværende tidspunkt.

Minelandskab

Blandt de bedste stunder under min udstationering talte vores køreture i landet. Om søndagen lånte vi som regel en klejnbuss og kørte lange ture i bjergene, der omkranser Sarajevo eller til andre byer. Landet er bare SÅ flot, og man fik hurtigt knaldet nogle film af. Skønheden blegner dog ved bevidstheden om, at landskabet er

plastret til med miner.

Til andre, der skal derned, sørg endelig for at komme ud at se noget. Det lindrer lejr-kulleren kolossalt. Selv en tur til lufthavnen for at hente folk, og som kun tager 10 minutter hver vej, kan næsten føles som en hel udflugt.

Det er måske kendt, at de lokale kører bil som brækkede arme, og der er vitterligt soldater, der ikke bryder sig om at køre dernede. Min personlige mening harmonerer ikke med denne antagelse. Folk kører hensynsfuldt, og selv bosniere er vel ikke interesseret i at få ramponeret deres biler. Ok, man ser ganske vist af og til nogle „kreative“ overhalinger uden for byerne, men bilbøller findes jo også herhjemme.

Det lokale politi har ingen beføjelser over SFOR-personel, men naturligvis kan man blive taget af MP'erne, der ikke sjældent udfører hastighedskontrol både i og uden for lejren.

Med helikopter til Kroatien

Sarajevo har fastlandsklima med varme somre og kolde vintre. Jeg kan indskyde, at vi gik løs med årets første grillparty sidst i marts måned. Små 40 grader i skyggen er ok, hvis man er på badeferie, men ikke når man skal gå i uniform og støvler. Da var det anderledes behageligt, da vi nogle stykker tog 4 dage til den kroatisk kyst i ferieparadiset Makarska.

Eller da vi fløj med helikopter og tog en badedag i en anden kroatisk ferieby. Kroatien har en opblomstrende turistindustri, og mange steder kan man ikke se forskel, om man er hér eller på Gran Canaria.

Er man til fysisk udfoldelse, kan man få sveden frem i sportsteltet, som rummer en boldbane samt motivationsapparater i lange baner. Tro det eller ej, jeg har skam brugt dem.

Udsendelsen ikke uden omkostninger

Indrømmet, det var en glædens dag, da jeg stod i Sarajevo International Airport og checkede ind til hjemreisen. Det må svare til at blive løsladt fra fængslet (nu ikke fordi jeg har prøvet dét). Det værste ved udsendelsen er sin beskærne frihed og savnet af sin familie. Man tager altså ikke lige hjem efter arbejdstid, og der er i princippet ikke noget, der hedder fyraften.

Jeg anser det som en pligt at udføre sit arbejde så godt som muligt (man har jo heller ikke andet at lave) og dermed bidrage til at holde den danske fane højt. Og gode papirer er vel heller ikke det værste, man kan komme hjem med. Men det har været en kæmpe oplevelse, som kun kan anbefales til andre.

Som hver gang, jeg har mødt dyb fattigdom i udlandet, skønner jeg på, hvor godt vi har det herhjemme. □

Tyske Mig-29 Fulcrum til det polske flyvevåben

26. januar 2002 blev det meddelt, at Polen vil købe 23 Mig-29 Fulcrum jagerfly af det tyske forsvar. Begrundelsen for købet er, at Polen bedre kan leve op til NATO's krav. Det er meningen, at Polen vil holde Mig-29 flyene i operativ tjeneste frem til 2004. Ifølge den polske avis *Warsaw Rzeczpospolita* gav regeringen før handlen blev afsluttet udtryk for, at det polske flyvevåben var meget interesseret i at købe 19 MiG-29A og fire MiG-29UB. Ikke mindst fordi de tyske MiG-29 allerede er opgraderet til NATO standard. Indtil leveringen flyver de tyske MiG-29 videre ved



Denne MiG-29A blev fotograferet på Flyvestation Aalborg den 26. februar 1998 i forbindelse med FWIT eller Fighter Weapons Instructor Training, en europæisk udgave af Top Gun-uddannelsen.

Jagdgeschwader 73 på Flyvestation Laage.

Billede: Sergent Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Tekst: s-n

USAF

F-16 Combat Search and Rescue

Af Lans Stout
Billeder Lockheed Martin

Det amerikanske flyvevåben (USAF) fortsætter operationerne „Northern and Southern Watch“ (Nordlig og sydlig overvågning) over Irak, hvor piloterne står ansigt til ansigt med både jord-til-luft missiler og antiluft-

skyts. Det samme sker over det tidligere Jugoslavien, men i meget mindre målestok. På trods af truslen, kan tabet af fly indtil nu tælles på én hånd. Dette takket være omhyggelig planlægning, stor erfaring og avanceret „hardware“, læs fly. Hvis det værste skulle ske, at et fly falder ned, bliver en

„Combat Search and Rescue Operation“ (CSAR) (Eftersøgning og redning under kampforhold) sat i værk, og det i højeste gear for at redde besætningen ud af det fjendtlige område.

Kontrollen af en CSAR mission foretages normalt af en A-10 pilot fra United States Air Force (USAF). Det er ham, der kommuni-



Nederst den gamle A-10 Warthog (Vortesvinet) og i forgrunden F-16 Fighting Falcon, der nu er ved at overtage A-10'eres rolle under fremtidige Combat Search and Rescue Operation“ (CSAR) (Eftersøgning og redning under kampforhold) - missioner.



Fire F-16 Fighting Falcon fly fra 510th Fighter Squadron på Flyvestation Aviano i Norditalien. Normalt deltager der fire F-16 fly, når man rykker ud på en „Combat Search and Rescue Operation“ (CSAR) (Eftersøgning og redning under kampforhold) - mission.

kerer med den pilot, der er blevet skudt ned, og dirigerer redningshelikopteren hen til stedet, hvor piloten eller besætningen skal samles op.

Nu er det så blevet F-16 piloternes tur til at udføre CSAR-missioner, senest under Operation Allied Force i Kosovo, hvor omstændighederne pressede dem ind i opgaven med kort varsel. De var i nærheden, da et fly blev skudt ned. De havde våben om bord, de nødvendige kommunikationsmidler og de navigationshjælpe-midler, der var nødvendige for at gennemføre CSAR.

Formel opgave

Sidste år blev CSAR så en formel opgave for F-16 flyene. Det skete på grund af mangel på fly til opgaven

og en rotation af fly indenfor Aerospace Expeditionary Force (AEF) (Udsendte styrker).

Tre USAF Squadrons (SQD) (Eskadriller) øver ny CSAR som en del af deres opgaver i AEF. Det er 510th og 555th Squadrons, der er stationeret på Aviano Flyvebasen i Norditalien og 18th Squadron placeret på Air Force Base (AFB) Eielson i Alaska.

Lieutenant Colonel (oberstløjtnant) Steve Schrader, chef for 510th SQD på Aviano siger: „I begyndelsen af februar sidste år fløj vi vore første CSAR-missioner sammen med den italienske 83rd CSAR SQN fra Flyvestation Rimini“. I marts måned deployerede personellet fra 510th SQN til Tyndall AFB i Florida for at øve CSAR missioner sammen med HH-60G helikoptere fra 41st Rescue

SQN kaldet „Jolly Greens“ (De glade Grønne), der er stationeret på Moody AFB, Georgia. Øvelsen hed „Panhandle Rescue 2001 og havde deltagelse af HC-130'ere (H er det amerikanske typebogstav for redning), Joint Stars og AWAC's fly sammen med de fire F-16 fra Aviano.

Alle midler til rådighed

„Det er ideelt, at vi råder over en komplet samling af kommando- og kontrolenheder, som omfatter både AWACS, River Joint, Joint Stars og Compass Call“, sagde major Mark Moore, som er F-16 pilot ved 510th SQN, „I E-3 AWACS flyet styrer hele operationen. RC-130 River Joint overvåger den elektroniske aktivitet fra potentielle trusler. E-8C Joint Stars hjælper os med at følge mål på jorden. EC-130 Compass Call flyet leverer den nødvendige jamming (forstyrrelse af fjendens elektroniske udstyr). Dermed giver disse hjælpefly os et godt overblik over situationen“.

Mange faktorer spiller ind

Koordinationen mellem hjælpeflyene og andre støttefunktioner, uforudsigelige bevægelser foretaget af trusler på jorden eller i luften, variationerne i terrænet, tidspres, ændringer i vejret eller lysforholdene er bare få af de mange faktorer, der spiller ind og gør træning i CSAR missioner til en meget kompliceret opgave.

„At flyve, lokalisere den overlevende, udtænke en plan for hans redning, koordinere hjælpeflyene, og hente den overlevende ud, kan udvikle sig til en langvarig proces“, forklarer Schrader. „Missionen kan tage fra to til seks timer, måske endda længere, afhængig af forholdene“.

Schrader fortsætter: „CSAR missionerne er også kendt under navnet „Sandy Mission“, efter det kaldesignal flyene anvendte under CSAR operationer i Vietnamkrigen. Normalt involverer en mission fire F-16 fly. „Sandy 1“ er lederen. Han udgør sammen med „Sandy 2“, ledelselementet. De finder den overlevende og nedkæmper enhver trussel i den umiddelbare omegn af findestedet. „Sandy 1“ styrer hele scenariet. Han bringer SEAD flyene (Suppression of

Enemy Air Defence) (Nedkæmpelse af fjendens jord-til-luft forsvar) i position sammen med flyet, der skal jamme fjendens radar og radioer. Og endelig bringer han luft-til-luft forsvaret ind. „Sandy 2“ hjælper til med kommunikationen og holder i øvrigt øje med situationen.

„Sandy 1“ udtænker herefter en plan for, hvorledes man får besætningen (piloten) ud. „Sandy 3“ og „Sandy 4“ flyver redningshelikopteren i møde og eskorterer den til stedet, hvor besætning/pilot befinder sig. Deres opgave er at afsøge ruten for trusler på jordoverfladen, rekognoscere og nedkæmpe eventuelle trusler, og så i øvrigt holde ledelselementet orienteret.

Bevæbningen

En typisk våbenlast for F-16 flyene under en CSAR mission består af fire laserstyrede 500 pounds (226,7 kg) bomber, fire luft-til-luft missiler, pod (beholder) med LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red For Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse nat og dag i lav højde) og en pod med elektronisk modmidler og to vingetanke. Moore bemærker: „F-16 er velegnet til den slags missioner. Det kan hurtigt nå frem til området, og det kan beskytte sig selv. Radaren kan finde helikoptere eller andre luftfartøjer, som deltager i missionen. LANTIRN kan styre de laserstyrede bomber med stor præcision. Det gør det muligt for os at lokalisere den overlevende på jorden og samtidig holde øje med, hvad der sker i luften og på jorden. Vi bruger LANTIRN til at låse på helikopteren og følge med i, hvor han er. Også vores evne til at



To af 510th piloter får sig en snak ved LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red For Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse nat og dag i lav højde).

se, om natten kommer os til hjælp. Den avionic, der sidder i Block 40 F-16 og er konstrueret til CAS Close Air Support rollen (Nærstøtte til tropper på jorden), er også velegnet under en CSAR mission.

Uddannelse

Ved siden af avionic'en er den kunnene piloterne udvikler under indøvelse af CAS (Close Air Support (Nærstøtte til tropper på jorden) og under FAC (Forward Air Controller) missioner (Fremskudt luftkontrol) et godt bidrag til gennemførelse af CSAR. Moore forklarer: Under CAS og FAC missioner bruger vi måludpegningsudstyret og vore øjne til at finde målet med. I mange tilfælde må vi stole på FAC'en på jorden, som ta-

ler os ind til målet. Vi har udviklet en evne til at „oversætte“ hans visuelle beskrivelse af området set fra jordperspektivet til LANTIRNs infrarøde billede af det samme område, men nu set fra luften. Evnen til at skifte perspektiv er meget værdifuldt under en CSAR mission“.

Northern Watch

510th SQN udnyttede det, man havde lært under CSAR træningen, da de senere på året deployerede til Tyrkiet for at deltage i Operation Northern Watch (ONW). „F-16 vil for første gang indgå i beredskabet i ONW, og vi vil være de første, der kommer til at støtte en CSAR mission under ONW“ sagde Schrader.

Kaptajn Curtis Pitts tilføjede: „At deltage i en CSAR mission giver en stor følelse af tilfredshed. Der er vi ude for at redde et menneske, mest sandsynligt én af vore pilotkammerater. Det er en krævende opgave, faktisk endnu én. For at være ærlig er det nok den opgave, de fleste piloter ønsker, at de aldrig kommer til at udføre. Hvis jeg nogensinde skulle blive skudt ned, hvad himlen forbyder, så håber jeg, at CSAR er den opgave, flyvevåbnet er bedst til at løse. □

Oversættelse: s-n

Ordforklaring:

HC-130:	Redningsfly
E8-C Joint Star:	Joint Surveillance and Targeting Attack Radar System (JSTAR) (Flybåret radar-system til opdagelse af mål på jorden over store afstande.
AWACS:	Airborne Warning and Control System (Luftbåret overvågnings- og kommandosystem.
Boeing RC-135 Rivet Joint:	Relæfly og kommandostation.
EC-130H Compass Call:	Jamming af fjendens radar og radioer.

Anderledes fly

Den amerikanske Harrier II er fyldt 20 år

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Engang var det, at et jet-kampfly startede eller landede lodret en vittighed. Den „vittighed” satte briterne en solid stopper for med prøveflyvningen af Hawker P1127, senere kaldet Harrier. Flyet blev set første gang i Danmark under en øvelse på Flyvestation Vandel i 1974. Siden da er flyet blevet udviklet helt utroligt. Mest fart kom der i udviklingen, da McDonnell Douglas, senere overtaget af Boeing, for mere end 20 år siden gik ind i samarbejdet med British Aerospace System og udviklede AV-8B Harrier II.

Den 9. november sidste år, var det 20 år siden den første prototype af AV-8B Harrier II var i hover (svæv). Det skete på startbanen på Lambert International Airport St. Louis, hvor Marine Corps pilot Charlie Plummer løftede flyet op til et syv minutter langt svæv i 130 fods (39,63 m) højde. Det var kulminationen på seks ugers intensiv afprøvning af United States Marine Corps (USMC) nye lette angrebsfly.

Udviklingen

I efteråret 1979, da udviklingen af prototypen var færdig, havde prototyperne fløjet tilsammen 173 timer



9. november 1978, den første AV-8B Harrier foretager sit første syv minutters hover (svæv) over startbanen i Lambert International Airport, St. Louis.

under 185 prøver med forskellige former for bevæbning. De efterfølgende udviklingsflyvninger fandt sted i St. Louis og Patuxent River, hvorefter den første produktionsmodel fløj første gang i 1981.

Over et treårigt testprogram viste det sig, at den modificerede Harrier enten opfyldte, eller mere end opfyldte de forventninger, man havde til flyets ydeevne. Herefter gik flyet i fuld produktion, og Harrier II indgik i tjeneste ved USMC i 1983.

Man er igen i gang med at opdatere flyet med ny radar og andre modifikationer. Det første af disse AV-8B Harrier II Plus fløj i 1992.

Verdens eneste

Harrieren er verdens eneste jetkampfly, som kan starte og lande lodret, der nogensinde er blevet operationsdygtigt. I 1969 gik British Aerospace System, McDonnell Douglas og Rolls Royce sammen om at videreudvikle flyet. Resultatet var større nyttelast og aktionsradius, uden at øge motor-

kraften.

Flyet, der fløj for 20 år siden, var et af to fly bygget af British Aerospace System, men fløjet af USMC da det blev indleveret til McDonnell Douglas til opgradering. Modifikationen omfattede en ny vinge, et forbedret cockpit og instrumentering og hertil et forbedret navigations- og angrebssystem. Den modificerede Harrier fik betegnelsen YAV-8B, prototypen til AV-8B Harrier, som har udviklet sig til vore dages AV-8B Harrier II Plus. □



J.D. Pedersen

Svenske radarflyveledere bliver luftbårne

Af kaptajn Frederik Pålsson, TU Stril, Flygtaktiska kommandot, Uppsala

Det svenske luftbårne radarsystem FRS 890 kan i en videreudviklet version forventes taget i brug under svensk deltagelse i internationale operationer og i fremtiden med operatører om bord. For at udbygge viden om mulighederne er svenske officerer blevet uddannet som luftbårne operatører sammen med kolleger fra det græske flyvevåben.

Ericsson Microwave Systems (EMW) luftbårne radarsystem PS 890 „Erieye“, er solgt til det svenske Flygvapnet og eksporteret til Brasilien, Mexico og Grækenland. Det græske flyvevåben, Hellenic Air Force (HAF) har købt fire AEW & C-systemer (Airborne Early Warning and Control) (Luftbåret overvågnings- og kontrolsystem), som er indbygget i det brasilianske byggede Embraer EMB 145 fly. Systemet er en videreudvikling af radarsystemet PS 890, som sidder i de svenske FRS 890 fly sammen med et VMS (Overvågnings- og elektronisk krigsførelsessystem)/ESM (Electronic Support Measures) (Elektronisk overvågnings- og støttesystem). I systemet indgår også fem operatørpladser og NATO-linkene 11 og 16.

Under forhandlinger fremførte HAF et ønske om midlertidig løsning, indtil deres eget system bliver leveret. Dette ønske blev startskuddet til en foreløbig løsning kaldet Saab



Fra v. artiklens forfatter Fredrik Pålsson, Mats Andersson og Tomas Pettersson, der er blevet uddannet som flyvende systemoperatører sammen med deres græske kolleger.

340H AEW & C.

De to modificerede FSR 890 systemer lejes af grækerne hos EMW frem til 2004. Det er udstyret med et IFF-system (Identification Friend and Foe) (Identifikation af ven eller fjende), et C2-system, kommando og kontrolsystem. Der gøres plads til to operatører om bord, et kommunikations- og navigationssystem samt et linksystem til jordstationer som sammenkobler 340H med deres Command and Reporting Center (CRC) via NATO-link 1, som er en jordstation.

Kursus for svenskere og grækere

I fremtiden forventes det svenske system at blive anvendt i både et nationalt og et internationalt miljø. Måske også udstyret med plads til operatører, hvilket indebærer helt nye muligheder for svenskerne. Det svenske system virker i dag på den måde, at

flyet flyver rundt i et fastsat overvågningsområde, og alle signaler fra flyet går ned til en operationscentral (StriC) på jorden, som derefter udsteder sine ordre til enheder fra alle tre værn.

For at få erfaring i, hvorledes et system med operatører siddende i flyet kan fungere, er fire svenske „Striloperatører“ blevet uddannet sammen med de græske Erieye-operatører. Man gennemførte sidste år et „Mission crew training air/sea surveillance and intercept controller course“ (kursus for luftbårne operatører i overvågning af land- og havområder og ledelse af jetkampfly) for 12 græske og fire svenske operatører. Grækerne havde en bred baggrund, der var både AWACS, Airborne Warning and Control System (Luftbåret overvågnings- og kommandosystemoperatører) og jagerkontrollører fra CRC. De svenske deltagere havde mange års erfaring af Stril-systemet (Det svenske Command & Control

System), og havde i flere år arbejdet med FSR 890-systemet.

Kurset blev afholdt hos EMW i Mölndal med fire ugers teoretisk uddannelse i radarsystemet, IFF og kommunikation over C2-systemet. Uddannelsen blev suppleret med simulatortræning. Derefter fulgte en uge hos Saab i Linköping, hvor de nyerhvervede kundskaber blev testet på det rigtige system. Testen fandt sted i luften, men dog mest fra en „bunker”, hvor flyet kunne stå med motorene i gang, så radaren kunne sende og modtage og med IFF'en aktiv. I begge tilfælde kunne operatørerne anvende C2-systemet fuldt ud og sende og modtage informationer fra stationen på jorden. Kurset blev afsluttet med en uge med skriftlige prøver.

På trods af kulturelle forskelle, så har svenskere meget til fælles med de græske operatører. Den taktiske tankemåde adskiller sig ikke meget,

uanset hvor i verden man kommer fra.

Perspektiver for fremtiden

De svenske FSR-operatørers uddannelse har vist vejen til en fremtidig udvikling af FSR 890-systemet. Hovedkvarteret gav i december 2000 det svenske Flygtaktisk Kommando (FTK) og ledelsen af Taktikudviklingsafdelingen til opgave at finde ud af, hvorledes flyvevåbnets radarflyvegruppe kan videreudvikles set i relation til Forsvarsmaktens Målbild 2010, samt at kunne deltage i internationale operationer.

Taktikudviklingsafdelingen for Operativ ledelse og Luftovervågning (TU Stril) har sammen med F 16's (Flyvestation) særlige flyvende enhed nedsat en arbejdsgruppe, AG FSR, som skal udvikle nye enheds- og systemmålsætninger for FSR 890 systemet. Udredningen skal beskrive

tre niveauer for både nationalt og international indsats. Niveau ét indebærer: At kunne levere et billede af situationen i luften og på havet til StriC eller et tilsvarende internationalt center. Niveau to: At kunne gennemføre niveau ét og samtidig kunne lede to til fire fly i en kampopgave fra FSR 890. Niveau tre: At kunne levere et billede af situationen på jorden samt lede op til otte fly fra FSR 890.

Hertil kommer, at der skal fremlægges udviklingsplan for FSR-enheden samt en plan for en eventuel IRF Immediate Reaction Force (Umiddelbar reaktionsstyrke), som i Sverige hedder SWAFRAP FSR 890. (Se i øvrigt artiklen om „Flyet med de 1000 øjne – på ryggen” FLYNYT nr. 4/2001). □

Oversættelse: s-n



Saab's 100B Argus med den kantede antenne på ryggen. Antennen dækker to gange 120° og ud til en afstand på ca. 300 km. Lige nu er der ikke operatører med i flyet, men de synes at være på vej. (Billede Peter Liander).

Merlin på vej til USA

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Owego - et selskab dannet af Agusta/Westland og Lockheed Martin Integrated Systems har fået den ide, at man vil sælge EH101 til både det amerikanske flyvevåben og Marinekorpset (USMC).

„Man skal ikke give bagerbørn brød“ lyder et gammelt ordsprog. Engang var tanken om at sælge europæiske helikoptere i USA det samme som at give bagerbørn brød. Sådant er det ikke mere. Eurocopters salg af helikoptere i USA, især til det civile marked har overgået Sikorsky. Nu vil firmaet Owego til at blande sig på det militære marked, et område, hvor Sikorsky har været stort set enerådende altid.

Vil erstatte V-22

Nu kan man ikke sælge en EH101 i USA, så derfor har man ændret typebetegnelsen til US101, og tilbudt den som erstatning for flere typer luftfartøjer med roterende vinger. Det gælder i første omgang for CV-22 versionen af Osprey, som USAF forudser bliver det næste luftfartøj, der skal anvendes i CSAR (Combat Search and Rescue) (Eftersøgning og redning under kamp). Lige nu anvender USAF MH-53 Pave Low IV til den-



Således forestiller Agusta/Westland US101 Merlin bemalet når og hvis den engang kommer i tjeneste hos United States Air Force og US Marine Corps. (Billedet Agusta/Westland)

ne opgave.

USAF's krav til CSAR ses som den bedste mulighed i anstrengelserne for at få USAF til at købe US101.

Problemfyldt

CV-22 er lige nu bestemt til at skulle erstatte US Marine Corps CH-46E Sea Knight i rollen som det luftfartøj, der skal luftlandsætte marinesoldater fra skib til kyst. Muligheden for at US101 kommer til at erstatte Osprey er ikke usandsynlig, idet denne type stadig har problemer med driftssikkerheden.

Samtidig planlægger US Coast

Guard indenfor de næste 20 år at udskifte sine HH-60/HH65A helikoptere i det der, hedder Deepwater programmet.

Bygges i USA

Hvis det lykkes at sælge US101 til De forenede Stater, ligger det fast, at de skal bygges i USA. Lockheed Martin har tidligere samarbejdet med Agusta/Westland omkring Merlin MH.1, hvor det var Lockheed Martin der havde hovedkontrakten. □

FLYNYT har fået en „hustegner“



J.D. Pedersen

FLYNYT har fået en „hustegner“

Den 17. januar 2002 har redaktionen lavet en aftale med sergent ved Telegrafregimentet J.D. Pedersen om lov til at bruge hans muntre tegninger i FLYNYT. J.D. Pedersen er inkarneret flyfan, og betegner sig selv som „fejllaceret“, hvad angår værn. Han fortæller, at han er Hærens ældste sergent, idet han blev hjemsendt før-

ste gang for flere år siden. Han har brugt tiden som civil udsending for FN på Balkan, og er for tiden tjenstgørende ved Telegrafregimentet i Fredericia, hvor han er med til at udanne personel, som skal til Afghanistan. Han skal hjemsendes med udgangen af i år, men det tror hverken han eller Regimentet rigtig på.

Tekst: s-n

De svære bogstaver

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

En og anden har vel i tidens løb funderet over, hvad bogstaverne foran for eksempel F/A-18 betød. Det er så enkelt, F betyder Fighter og A betyder Attack, på dansk en angrebsjager. Nedenfor følger en liste, hvor man selv kan finde frem til, hvad fx

en EC-130 Hercules kan.

Listen nedenfor er de bogstaver der anvendes for amerikanske for militære luftfartøjstyper. Systemet er opbygget af et bogstav- og talkombination, der giver mange kombinationsmuligheder. Alle fastvingede fly og helikoptere tildeles en betegnelse efter luftfartøjets hovedfunktion,

typenummer og version. Luftfartøjer der bliver modificeret til andre opgaver end hovedfunktionen får en ny bogstavbetegnelse. Et eksempel: EA-6B Prowler, er en videreudvikling af angrebsflyet A-6, som efter modifikationen blev til et fly der kan udføre elektronisk krigsførelse.

Kilde: Flygplan Kort

Luftfartøjstype

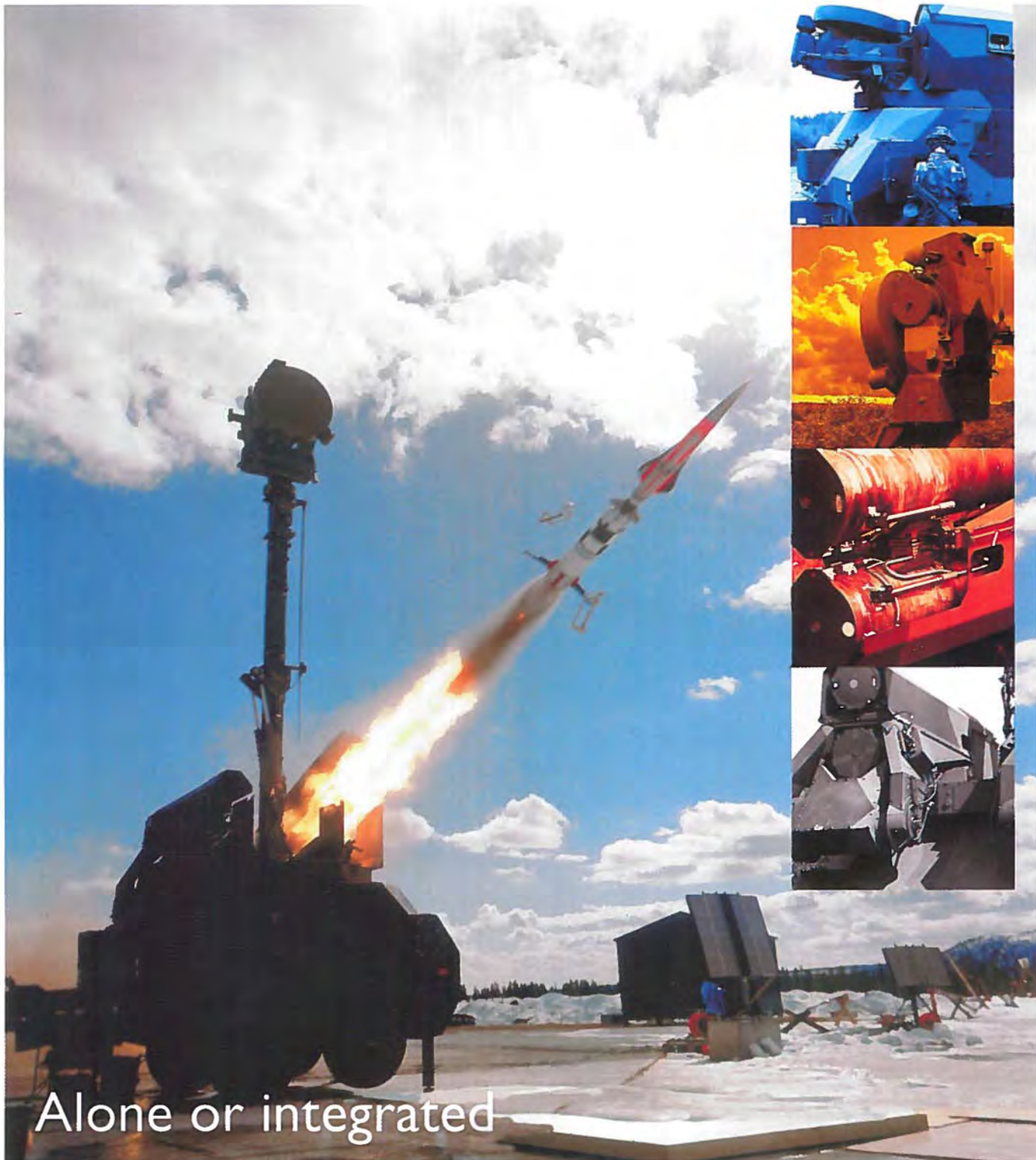
Bogstav	Type (engelsk)	Type Dansk	Eksempel
G	Glider	Svævefly	TG-7A
H	Helicopter	Helikopter	AH-64D Apache
S	Spaceplane	Rumfartøj	
V	VTOL/STOL	Vertikal/kort start og landing	V-22 Osprey
Z	Lighter than air	Lettere end luft	YEZ-2A
Q	Drone	Ubemandet	RQ-1

Hovedfunktion

Bogstav	Type (engelsk)	Type Dansk	Eksempel
A	Attack	Angreb	A-10A Thunderbolt II
AL	Airborne laser	Luftbåren laser	YAL-1
B	Bomber	Bombefly	B-2A Spirit
C	Cargo/Transport	Transportfly	C-130 Hercules
E	Special electronic installation	Særligt elektronisk udstyr	E-3A Sentry
F	Fighter	Jager el. angrebsfly	F-16 Fighting Falcon
O	Observation	Observation	O-2 Skymaster
P	Patrol	Overvågning og ubådsjagt	P-3 Orion
S	Anti-submarine-warfare	Ubådsjager	S-3 Viking
SR	Strategic reconnaissance	Strategisk rekognoscering	SR-71A
T	Trainer	Skolefly	T-38 Talon
U	Utility	Transport- og forbindelsesfly	U-25 Falcon 20 Guardian
X	Research	Test- eller forskningsfly	X-31

Luftfartøjer der er blevet modificeret til anden opgave får et nyt bogstav til venstre for bindestregen

Bogstav	Type (engelsk)	Type Dansk	Eksempel
A	Attack	Angreb	AH-W Super Cobra
C	Cargo/transport	Transport	CH-47 Chinook
D	Drone Control		
E	Special electronics	Specielt elektronisk udstyr	EC-130H Compass Call
F	Fighter	Jager	F/A-18 Hornet
H	Search and Rescue	Eftersøgning og redning	HC-130 Hercules
K	Tanker	Lufttankning	KC-10A Extender
L	Cold Weather	Kold klima	LC-130 Hercules
M	Multi-mission	Flere rolle luftfartøj	MH-60 Pawe Hawk
O	Observation	Observation	OA-10 Thunderbolt II
P	Patrol	Overvågning og ubådsjagt	PC-35A Lear Jet
Q	Drone	Ubemandet luftfartøj	QF-4 Phantom II
R	Reconnaissance	Rekognoscering	RF-4 Phantom, II
S	Anti-submarine-warfare	Ubådsjagt	SH-60 Sea Hawk
T	Trainer	Skolefly	TF-104 Starfighter
U	Utility	Transport- og forbindelsesfly	UH-60 Black Hawk
V	Staff/VIP transport	VIP transport	VC-25 Air Force One
W	Weather	Meteorologisk overvågning	WC-130 Hercules



Alone or integrated

RBS23 BAMSE, the medium range surface-to-air missile, developed for defending airbases, vital assets and important infrastructures is ready for series production with deliveries to start in 2004.

Whatever the target, cruise missiles, anti-radiation missiles, UAVs or UCAVs RBS23 BAMSE is ready to defend and destroy. It's the system for today and tomorrow, it can be used as a stand-alone system or take a leading role in an integrated air defence network.

Saab Bofors Dynamics – engaged in precision

SaabTech Danmark A/S
Hvidsværmervej 127
2610 Rødovre
Telefon 44 54 06 00 Fax 44 92 35 01
etmann@saabtech-danmark.dk



SAAB

Opgradering af europæiske F-16



Hollandsk F-16 Fighting Falcon, der har gennemgået MLU Mid Life Update (Middel levetidsforlængelse) under start armeret med AMRAAM Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor rækkevidde), laserstyrede bomber og en LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red For Night) (Infrarødt navigations- og målsigte-udstyr til anvendelse nat og dag i lav højde) pod.

Den 18. januar 2002 indgik Lockheed Martin Aeronautics Company kontrakt om levering af 309 modifikationskit, kaldet „M3” til de europæiske F-16 Fighting Falcon, som har gennemgået MLU Mid Life Update (Middel levetidsforlængelse). I kontrakten indgår en option på yder-

ligere 39 kits. Prisen for kontrakten er US\$ 142 mio. (1.222.620.000 mia. kr.). Kontrakten omfatter Belgien, Danmark, Holland og Norge. Portugiserne har tænkt sig at indgå en separat kontrakt senere.

M3 omfatter følgende: Link 16, sikkerhed, modstandsdygtighed overfor

elektronisk forstyrrelse fra fjenden, NATO standard kommunikationssystem, der hjælper piloten til at holde overblik over situationen, forbedring af sigtesystemet monteret på pilotens hjelm samt en forbedret visning af data på hjelmvisiret samt et forbedret sigte, der gør, at piloten kan affyre et missil fra en „skæv” position i forhold til målet, hvorefter missilet vil følge pilotens blik mod det valgte mål. M3 indeholder også opgradering af processorrevisioner. Mulighed for at anvende „smarte våben” som Joint Direct Attack Munition (Laserstyret ammunition), Joint Stand-Off Weapons (Skyd og glem) våben, Wind Corrected Munition Dispenser, et udstyr der sikrer at præcisionsangreb kan gennemføres under alle vejrforhold fra større afstande.

Udstyret bliver produceret i USA, men monteres af de respektive køberlande. Udviklingen af M3 begyndte i 1998. Leveringen af M3 påbegyndes i tredje kvartal i år og fortsætter indtil 2007. Den operationelle test af udstyret begynder sidst på året og udstyret forventes operationsklart i foråret 2004.

Tekst: s-n

Kilde og billede LM

Mere opdatering af F-16

29. januar 2002. Et tæt samarbejde mellem US Air Force Air Logistic Center (ALC) i Ogden og Lockheed Martin Aeronautics (LMA) har gjort, at det er lykkedes ALC at færdiggøre modifikationen, Common Configuration Implementation Program (CCIP) tidligere end planlagt.

CCIP, der koster lidt over US\$ 1 mia., betyder en stor forbedring af cockpittet og avionik på omkring 650

Det første F-16 fly, der har fået udført Common Configuration Implementation Program (CCIP) rullede ud af produktionshallen i Ogden i december sidste år. Flyet ses her på platformen på Air Force Base Hill, Utah, USA, hvor det venter på at blive fløjet til sin eskadrille på Shaw AFB, South Carolina, USA.

Block 40/50 af US Air Force F-16 fly. Modifikationen sikrer, at der er overensstemmelse mellem flystel og software. Det betyder en forbedring af forsyningen af dele til flyene og vil reducere udgifterne til fremtidige

opdateringer.

Udviklingen CCIP begyndte i 1998 med LMA som største kontraktudfører.

Tekst: s-n

Billede og kilde: LMA



Egen indgang

4. Februar 2002 kunne Deres udsendte konstatere, at Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole var godt på vej til at få „Egen indgang”. Den gamle indgang var på grund af til- og ombygninger kommet til at ligge ganske skævt for centrum. Inde i bygningerne var håndværkerne næsten ved at være færdige. Den nye indgang kunne ikke benyttes endnu. Følerne, der styrede dørene var „overfølsomme”, hvilken gjorde anvendelse umuligt. Det store byggeri til omkring 19 mio. kr. vil være afsluttet, når dette læses, og skolens næsten 100 medarbejdere vil til den tid være på plads i deres nye kontorer. Denne dato, tør man rolig



Når gravkøen er væk og de sidste fliser lagt, er det ingen overdrivelse at påstå, at Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole får en præsentabel indgang.

sige, at det indre af skolen lignede et veritabelt flytteroderi.

Tekst og billede: s-n

Canada har meldt sig ind i JSF-programmet del to

Fort Worth, Texas, 7. februar 2002. Canada har besluttet sig for at deltage i JSF System Development and Demonstration (SDD) fasen (Udviklings- og demonstrationsfasen). Dette giver landet mulighed for at få indflydelse på elementer af udviklingen af JSF. Canada bliver dermed det første land udenfor Storbritannien, der har meldt sig som deltager i pro-

jektets anden del. Beslutningen om at deltage åbner samtidig dørene for at canadisk industri får mulighed for at deltage i udviklingen af den avancerede teknologi, som er en del af JSF programmet. Det er mindre end et år siden, at Canada for alvor overvejede ikke at deltage. Den tragiske hændelse den 11. september sidste år ændrede imidlertid Bush Administrationens

holdning til JSF projektet radikalt, indtil denne dato havde udtalelser fra administrationen indikeret en vis tvivl om dets gennemførelse. Lande som Italien, Danmark og Tyrkiet overvejer fortsat deres eventuelle deltagelse i programmet.

Tekst: s-n

Hollænderne tilslutter sig JSF-programmet

Den 8. februar besluttede den hollandske regering sig for at deltage i den videre udvikling af Lockheed Martins JSF program som deltager på niveau 2. Det betyder, at hollænderne investerer US\$ 800 mio. i projektet svarende til ca. 6.8 mia. dkr. Beløbet fordeles med 60% til den

hollandske regering, og 40% betales af den hollandske flyindustri. Da beslutningen var truffet sagde den hollandske viceforsvarsminister: „Dette er et vigtigt skridt for vort nationale forsvar, flyvevåbnet og skaber samtidig store muligheder for industrien. Med JSF håber vi på at skabe en stør-

re sammenhæng i samarbejdet med NATO og andre allierede lande. Vor deltagelse i programmet vil styrke de tætte bånd mellem USA og det hollandske Flyvevåben.

Tekst: s-n

Kilde: National Deputy, Nederlands, Jan Scheepers

Milliardkontrakt om produktion af F-22 Raptor

Marietta, Georgia den 12. februar. Lockheed Martin (LM) har underskrevet en kontrakt på US\$ 2.681 milliarder, svarende til næsten 23 mia. dkr., på fremstilling af 13 F-22 Raptor luftoverlegenhedsjager og de relaterede opgaver. De 13 fly 4028 til 4040 er planlagt

leveret til Tyndall Air Force Base (AFB), Florida, ved udgangen af 2004. Her vil de indgå i 325th Fighter Wing til uddannelse af både piloter og teknikere. US Air Force's Aeronautical System center på Wright-Patterson AFB er ansvarlig for tilsynet med produktio-

nen af flyene. Flyet bygges af LM i fællesskab med Boeing, motorerne fremstilles af Pratt&Whitney. Der er omkring 1200 underleverandører fordelt på 46 stater. Raptor skal fra 2005 gradvist erstatte F-15.

Tekst: s-n

Russisk forsøg på at afsløre stealth fly

Januar 2002. Aviation Week & Space Technology fortæller, at russerne har indrømmet, at de har modtaget resterne af den F-117 stealth Fighter (snigerjager), der blev skudt ned over Kosovo i 1999. Russerne bruger resterne til at udvikle et missilforsvarssystem, der vil være i stand til at opdage og nedkæmpe stealth kampfly. En del af de russiske anstrengelser er gået ud på, ud fra de vragester man havde, lokalt at opbygge et stealth fly, for på den måde at forbedre deres jord-til-luft forsvarssystem. Russerne indrømmer dog, at de forsøg de kan lave på denne måde, ikke giver det samme som,

hvis de havde et helt F-117 fly. De kan nemlig ikke fastslå, hvorledes radarstrålerne spredes over flyet. Samtidig afslører F-117 kantede udseende ikke, hvordan man så får fat i for eksempel B-2 Spirit eller F-22 Raptor, som består af andre materialer, som reagerer anderledes på radarbølger.

Et af de russiske problemer med virkelig at få gang i forskningen er økonomien. Der bliver sagt, at det at bruge et stealth fly, opdage det, og skyde det ned, ganske enkelt er for dyrt. Man kan gennemføre test med fly, men ikke skyde dem ned.

Tekst og billede: s-n



Billede af det F-117 stealth fly som russerne så gerne vil have for at kunne finde ud af, hvordan man skyder det ned.

Placering af den svenske flyveskole



Et udsnit af Flygskolans SK 60 (Skolflygplan 60). Her på besøg på Flyvestation Aalborg.

Januar 2002. En arbejdsgruppe nedsat af det svenske Forsvarsdepartementet og Forsvarsmakten afgav sidst på året 2001 en rapport, hvor de foreslår, at den svenske flyveskole (Grundläggande Flygutbildning), som i dag ligger på F-10 Flyvestation Ängelholm, flyttes til Malmen ved Linköping. Samtidig foreslår man, at GTU (Grundläggande Taktiske Utbildning) taktisk videreuddannelse på jagerfly ligeledes placeres på Malmen. Undervejs har arbejdsgruppen undersøgt, om det ville være billigere at lade uddannelsen foregå i Canada,

ligesom man har lavet beregninger på, hvad det ville koste, hvis uddannelsen skulle foregå i samarbejde med svensk flyindustri.

Flytningen til Malmen bliver en rundtur i Sverige, idet Flygskolan (GFU-delen) flyttes fra F-10 Ängelholm senest i december i år til F-16 Uppsala, for derefter senest i sommeren 2003 at blive flyttet til Malmen. GTU flyttes fra F-16 Uppsala til Malmen senest den 31. december næste år.

Tekst og billede: s-n
Kilde: Flygvapen Nytt

Prototypen Boeing Sikorsky RAH-66 Comanche på pension

West Palm Beach, Florida den 11. februar 2002. Boeing Sikorsky RAH-66 Comanche kamphelikopter, prototype nummer 1 er på vej til at blive „pensioneret“ efter at have gennemført sin sidste planlagte testflyvning den 30. januar. Produktionen af prototype nr. 1 begyndte i 1993 og den rullede ud af hangaren hos Sikorsky Aircraft's i Stratford, Connecticut, første gang i maj 1995, hvorfra den blev transporteret til flight test centret i West Palm Beach. Her blev den første flyvning gennemført den 4. januar 1996. Samme år blev en Mock Up vist på den internationale flyveudstilling på Farnborough i

England.

Prototypens primære funktion var at evaluere den software, der anvendes til at styre helikopteren under alle forhold. Den opgave er nu gennemført, og helikopteren har fløjet 387 timer og seks minutter fordelt på 318 flyvninger. Under den sidste testflyvning blev der gennemført test af et nyt halerotorsystem. Herudover har man på det seneste testet et understel med variabel affjedring, som anvendes under landing i ujævnt terræn. Endelig har man testet nye og længere rotorblade med opadbøjede tipper.

Tekst: s-n

Billede: Boeing Sikorsky

Boeing Sikorsky's RAH-66 Comanche kamphelikopter under testflyvning i nærheden af West Palm Beach, Florida, USA. RAH-66 Comanche er en rigtig stealth (sniger) helikopter, der er næsten usynlig på radar.



F-22 Raptor baseres på Langley Air Force Base

Den 16. januar meddelte United States Air Force (USAF) at Air Force Base (AFB) Langley, Virginia, bliver den første base, hvor der stationeres F-22 Raptor. Det første operationsklare fly af 72 bliver stationeret på Langley i november 2004, og i december 2007 forventes 1st Fighter Wing fuldtallig.

Det sidste F-22 jagerfly, 91-4007, som indgår i testprogrammet ankom til Edwards AFB den 5. januar i år.

Tekst s-n

Billede: Lockheed Martin



USA's nye luftoverlegenhedsjager, F-22 Raptor, er på vej til operativ tjeneste USAF. Flyet er det mest avancerede, der til dato har løftet sig op i luftrummet. Både hvad angår flyvehastighed, avionik og bevæbning er det alle kendte fly overlegent.

Litauisk hæder til medarbejdere i Flyvematerielkommandoen



Den 2. januar blev materielmester Erik Sisbo t.v. og overassistent Grethe Freisig tildelt den litauiske fortjenstmedalje for deres store arbejde med at genopbygge den litauiske søredningstjeneste. Forhenværende oberstløjtnant N.H. Jochumsen har fået en orden for sin ledelse i samme projekt.

Den litauiske Ambassade 2. januar 2002. Når personalet i forsvaret hædres med ordener og medaljer, plejer det at være danske, men nu er tre personer ved Flyvematerielkommandoen (FMK) blevet tildelt hædersbeviser fra Litauen. Det skyldes det store arbejde, de har udført i forbindelse med forsvarets østarbejde.

Den litauiske ambassadør kunne den 22. november overrække forhenværende oberstløjtnant Niels Harald Jochumsen The Order of the Lithuanian Grand Duke Gediminas, der svarer til det danske ridderkors.

Overassistent Grethe T. Freisig og materielmester Erik Sisbo modtog ved en lignende ceremoni den 2. januar The Medal of the Lithuanian Grand Duke Gediminas, der svarer til

fortjenstmedaljen.

FMK har siden december 1998 stået for genopbyggelsen af SAR (Search And Rescue), søredningstjenesten i Litauen, blandt andet ved at donere udstyr til de litauiske redningshelikoptere – som f.eks. kommunikations- flyve-, nød- og redningsudstyr. Niels Harald Jochumsen var leder på projektet, der kørte fra 1995 frem til september 2000, mens Erik Sisbo var daglig sagsbehandler, og Grethe Freisig stod for det administrative arbejde. Desuden har en bred skare af personalet i flyvevåbnet deltaget i projektet.

Et lignende projekt er under opsejling i Estland.

Tekst: Jan Holm, Set & Sket

Billede: FMK

Opdatering af Apache AH-64A til Apache Longbow

Meza, Arizona den 10. januar 2002. I dag tog Boeing fat på at opdatere den første af de sidste 269 US Army AH-64A, så de når de forlader fabrikken alle har betegnelsen AH-64D Apache Longbow. Tidligere har Boeing opdateret 232 AH-62'ere til Longbow konfigurationen. I den nye Longbow konfiguration er der indbygget en serie opdateringer, som vil gøre Longbow til den mest avancerede kamphelikopter, når der er tale om „den digitale slagmark“.

Tekst s-n

Billede: Boeing

Den mere end imponerende fabriks-hal, hvor Boeing fremstiller AH-64D Apache Longbow.



C-130K Hercules til det østrigske Flyvevåben - måske

Februar 2002. Det østrigske flyvevåben har mere end én gang måtte sande manglen på et større transportfly, sidst da 60 østrigske soldater der skulle deltage i Security Assistance Force, måtte flyves ud i en hollandsk C-130 Hercules. Nu har Østrig fået to tilbud om køb af tre ex-RAF C-130K Hercules Transportfly.

Det ene tilbud kommer fra den britiske regering, så hvis det er det tilbud, man siger ja til, er der tale om en handel fra regering til regering. Prisen for de britiske fly er sat til 33 mio Euro. Det andet tilbud er kommet fra Lockheed Martin, som vil sælge tre C-130K. Østrigerne er noget opsat på projek-

tet og håber at kunne sende den første besætning til omskoling hos RAF allerede til sommer. Samtidig håber man, at flyene kan leveres næste år, hvor aftalen om leasing af CASA CN-235 udløber til marts.

Tekst: s-n

Førings- og Operationsstøtte skolen evakuerer 100 ud af snestorm

Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) den 20. februar. Ved 10-tiden om aftenen blev skolen kontaktet af Flyvertaktisk Kommando med besked om, at politiet i Viborg havde brug for assistance. Himmel og jord stod i et under den voldsomme snestorm. Folk sad fast i deres biler ude på landevejene og skulle evakueres ind til skoler og andre overnatningsmuligheder. Klokken 2330 sendte skolen 12 Geländewagen og 4 Magirus, alle 4-hjuls-trukne af sted. I køretøjerne havde al-

le tæpper, førstehjælpstasker og andet materiel, der kunne blive brug for. Bilerne var bemanded med personel fra Operationsstøttedeling B's MP-delning og frivillige fra sergentkursen, alle havde en mobiltelefon med. I starten sad skolechefen oberstløjtnant K. Balle på sit kontor og dirigerede de 16 køretøjer over mobiltelefonen. Bilerne blev dirigeret ud på hovedvej 13 og til området ved Hammershøj. Viborg politi evakuerede ca. 270 mennesker ud af snestormen, af dem blev de ca. 100

hentet af personalet fra FFOS. Blandt de evakuerede var to politibetjente, som havde siddet fast i sneen i 10 timer.

Politiet i Viborg har intet gjort for at skjule deres begejstring over den hurtige indsats fra FFOS. Både i dagspressen og de elektroniske medier har man udtrykt sin begejstring over det effektive og ikke mindst hurtige samarbejde.

Tekst: s-n
Kilde: NK FFOS

Tragiske danske, tyske og amerikanske tab i Afghanistan

Tirsdag den 5. marts styrtede en amerikansk Chinook helikopter ned under en aktion i Shahi Kostbjergene syd-øst for Kabul. Seks amerikanske soldater fra den 101. Luftbårne division omkom, da Chinook'en blev ramt af en granat. De samlede amerikanske tab siden Operation Enduring Freedom begyndte er hermed oppe på ni. Operationen, hvori der deltog omkring 1.000 amerikanske soldater foruden styrker fra Australien, Danmark og Canada. Operationen har til formål at indkredse og afskære de el Qaeda styrker, der var i gang med at reorganisere sig i bjergene. At personel fra Jæger- og Frømandskorpset har deltaget i kampene er bekræftet fra amerikansk og norsk side. Jægerkorpset meddelte den 6 marts, at de danske styrker havde det godt. Man ønsker ikke fra Jægerkorpsets side ikke at afsløre det mindste, der kan lede el Qaeda styrkerne på sporet af, hvor den danske styrke befinder sig.

Onsdag den 6. marts sidst på eftermiddagen kom meddelelsen om, at tre danske og to tyske soldater var blevet dræbt under arbejdet med at destruere to gamle russiske SA-3 jord-til-luft misiler. Ulykken skete ifølge forsvarschef general Christian Hvidt da de fem var på vej fra det første missil, som var klargjort til sprængning, og over til missil nummer to. Yderligere tre danske soldater blev kvæstet, heraf een alvorlig. Statsminister Anders Fogh, forsvarsminister Svend Åge Jensby, forsvarschefen og alle ledende politikere udtrykte sorg over de danske tab og udtrykte deres dybeste medfølelse med de pårørende.

Fra alle sider blev der givet udtryk for, at Danmark fortsat vil deltage i Operation Enduring Freedom.

Tekst: s-n

Bagsiden denne gang:

Flyvestation Værløses fotograf P. Hedesmann var om bord på den tætpakkede DFDS færge „Tor Maxima” den 23. februar om morgenen. Her har han rettet kameraet mod én af Eskadrille 543RRF launchere, som er ved at køre under dæk på færgen. De dage er længst forbi, da det danske Flyvevåben kunne kalde sig et „Garnisonsflyvevåben”. Operationsområdet er indtil videre blevet det meste af Europa.



Flyvevåbnets
Bibliotek



392000117140

FLYNYTT

NR. 3 JUNI 2002



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør P.E. Andersen
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

Redaktør

N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00, lokal 7999
75 88 35 53 (privat)
40 80 17 77 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout og trykning:

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:
Mandag den 24. juni 2002.

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

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

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Flyvevåbnets tilstand og fremtiden	3
Velkommen til „Pløresødal-Lejren”	4
På besøg hos britiske og polske kolleger	7
Endelig foden under eget bord	10
Presse- og informationstjeneste	11
Skydning og VIP-transport	13
Øvelsesområdet set fra oven	14
RAF Merlin på første Search and Rescue	16
Uden mad og drikke	17
Ny forsvarschef	18
Flyvevåbnet Chefskifter	18
God brug for lægen	19
Produktionen i fuld sving	20
Stinger på toppen	22
Hæderstegn i felten	23
Med eskadrille 730IRF i „felten”	24
Boeing leverer vinge til F-22 Raptor	27
Danmark fortsat med i udvikling af fremtidens jagerfly	28
Den sidste flyvende Lancaster III	30
Første danske verdensmester i „Sporhundepølsen”	31
Den svenske pilotuddannelse på plads	32
Udvikling af JAS 39 Gripen	33
Eskadrille 726RF Fotorecce	34
De passede på Eskadrille 730IRF	35
Samarbejdsaftale om EH-101 helikopter underskrevet	36
Russisk flyindustri balancerer på et knivsæg	37
EA-18 Hornet måske erstatning for EA-6B Prowler	38
Fakta om Polen	39
Kramme & Zeuthen KZ III	41
Første U-2S med nyt cockpit leveret	42
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND	43 - 47
Aktivitetsskalendarer - hvis man vil ud at se på fly	43
Anerkendelse for ny teknik	44
Tyske MiG-29 Fulcrum til det polske flyvevåben ...	44
767-300 Global Tanker Transport Aircraft	44
F-16 forventes at flyve efter 2020	45
Ny konkurrence og fremstilling af motor til A400M	45
Opdatering på den anden side af kloden	46
Grækenland har købt C-27J Spartan	46
F-22 Raptor Lot 3 produktion	47
Longbow nummer 233 leveret til US Army	47

Forsiden denne gang:

Flagene var gået til tops, og hele Bevogningstjenesten på Flyvestation Skrydstrup stod til parade, da flyveroverkonstabel, nu flyverspecialist, Bjarne Thomsen vendte hjem fra Slovakiet som verdensmester. På forsiden ses han sammen med sin tjenestehund, 704 AX. Den første prøve blev klaret med 99 ud af 100 mulige points – det kunne ingen andre leve op til. Den anden prøve blev klaret med 94 points, dermed var verdensmesterskabet hjemme. (Billede Jan Kjær, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup).

Flyvevåbnets tilstand og fremtiden



FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK

Af N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede
Flyvevåbnets fototjeneste, FTK

I manges begrebsverden er Flyvevåbnet ikke særligt stort. Tæller man antal ansatte og tjenestesteder efter, så bliver det til en ganske stor og særdeles kompliceret arbejdsplads. Det at holde alle orienteret om, hvad der sker i alle hjørner, er vanskeligt. I konsekvens heraf har der været afholdt Taktisk Symposium for personel på chefniveau i Flyvevåbnet.

Flyvestation Aalborg den 3. april 2002, præcis klokken 10 om formiddagen kunne chefen for Flyvertaktisk Kommando konstatere, at præcision med hensyn til mødetid var overholdt. Chefer fra Flyvevåbnets tjenestesteder spredt ud over landet sad parat til at gå i gang med et program, der umiddelbart virkede mastodontagtigt. Hvem kunne overleve otte timers foredrag? I træk, selv med pauser. Det skulle vise sig at være lettere end troet. Et antal foredragsholdere med noget på hjertet kunne holde liv i

forsamlingen til „den bitre ende”.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM) bød velkommen til sine chefer. Stort set alle var mødt i uniform M/72. I sin velkomst lod SIM en bemærkning falde om, at man sikkert havde bemærket, at han var iført „trøje, let”, og han mere end antydede, at man måske ikke behøvede været helt så formelt påklædt som tilfældet var.

Stabschefen, oberst Søren Falk-Portved fik herefter ordet for at fortælle, at han havde tænkt sig at overholde tiderne i det udleverede program, hvorefter han gav ordet til oberstløjtnant Kim Nødskov, AIRNORTH, som holdt foredrag over emnet AIR POWER. Det var et foredrag, der kunne holde interessen fanget.

Rundt i hjørnerne

Oberstløjtnant N. Sværdborg gennemgik Flyvevåbnets operative opgaver. Herefter gik det slag i slag. SIM kom i sit foredrag ind på de ændringer, der er sket med Flyvevåbnet i de sidste ti år fra at være et „garnisonsflyvevåben” til at blive det han kaldte „Expeditionary Air Force” (Udrykningsflyvevåben). Oberst C.J. D. Dirksen talte om emnet: Rekruttering og fastholdelse af personel. Han var ikke særlig begejstret for ordet „fastholdelse”. „Vi bør gøre Flyvevåbnet til så god en arbejdsplads, at der ikke er plads til ordet”, sagde han.

Vi springer lidt i emnerne og stopper op ved oberstløjtnant S.E.E. Saksuns foredrag om De-Map/DeMars. Han aflivede pres-



Generalmajor og chef for Flyvertaktisk Kommando Leif Simonsen (SIM).

sens antydninger af, at det nye system skulle have skavanker, der bare ligner det der skete med AF's nye program.

Flyvesikkerheden har altid haft en høj prioritet, heller ikke på dette symposium var emnet lagt til side. Oberstløjtnant F.M. Sveistrup gav en grundig gennemgang af F-16 havariet sidste år. Ingen der hørte på kunne efterfølgende være i tvivl om grundigheden i de undersøgelser, der foretages, når et fly er havareret.

Flere emner

For den, der vil vide mere om de emner, der blev gennemgået, er det en god ide at klikke sig ind på Flyvertaktisk Kommando's hjemmeside på FIIN, her finder man alle de anvendte slides fra 15 emner, der blev behandlet på Taktisk Symposium 2002. □

Velkommen til „Pløresødal-Lejren”

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Eskadrille 543, Detachmentet og Operationsstøtteeskadrille Bravo fik lært ikke så lidt under øvelse Strong Resolve 02 i Polen. De lærte især noget om lumske marker, der var blødt op af regnen. Om mangel på terrænkøretøjer og fordelene ved at have hundeførere med. En øvelse der startede i regn, sne og pløre og endte i det smukkeste forårsvejr.

Mandag den 11. marts 2002. Solen står op i øst som sædvanligt, det gode ved netop denne dato er, at man kan se solen. Besøget denne morgen gælder Kontrol- og Luftforsvarsgruppens (KLG) Detachment, som ligger på en bakketop i øvelsesområdet Drawski Promanski. Området er samtidig naturpark og meget smukt, med vekslende landskaber, der byder på søer, skove og vidtstrakte marker.

Kaptajn og til daglig næstkommanderende i Eskadrille 543RRF, Jannick Julgaard, viste rundt i „sølet”. „Det er ikke nær så slemt, som det har været. Du skulle være kommet i torsdags, da vi skulle køre ind i den nye „Site” (Eskadrillens operationsområde). Vi kom oppe fra Ustka, og da den første vogn kørte ind, nåede den 30 m, så sad den uvægerligt fast”. Man havde haft en mistanke om, at det kunne blive svært at kom-



Vi overtalte fire af Operationsstøtteeskadrille B's udrykkestyrke til at klæde om i „panser og plade”. Vi fik forklaret, at benskinne beskytter benet, selv når der bliver kastet med brosten.

me ind i „Siten”. Derfor havde man på forhånd rekvireret bjærgningskøretøjer med bæltter fra Hæren til at hjælpe de mange køretøjer ind på den regnopblødt mark. Nu skulle et køretøj så hjælpes ud i stedet. Det gik helt galt. Selv bæltekøretøjerne kørte fast. En af dem, så at sige, „svømmede” i mudderet, medens bæltterne bare smed pladder bagud. Med megen møje og besvær fik man bjærget radarvognen med anhænger. Resultatet var, at man måtte vælge en Site i nærheden, som på grund af, at den var omgivet af træer, var meget mindre attraktiv.

En oplevelse

En anden lidt usædvanlig oplevelse fik det Advanced Party (forkommando) der skulle flyve fra Ustka ned til Drawsko Pomorski med henholdsvis en C-130 Hercules og en IK-76 Candid. C-130 flyvningen forløb efter de kendte procedurer. De, der skulle med IL-76 spurgte loadmasteren,

hvor de skulle sidde under start og landing. Årsagen til spørgsmålet, der var ingen sæder i flyet. De fik at vide, at de kunne stå eller sidde, som de havde lyst. Da flyet rullede ud til start, ramte den ene vinge et grantræ, hvilket forårsagede en bule i vingen på ca. 1,5 m's længde og at et positionslys blev revet af. Man gjorde loadmasteren opmærksom på hændelsen. Hans svar var en hovedrysten, og at det var OK. Flyvningen forløb efter hensigten, og man landede i god behold. Undervejs blev der sendt mange venlige tanker hjem til flyvesikkerhedsbestemmelserne i gamle Danmark, men de gælder altså ikke i Ukraine.

I panser og plade

Det første vi fik øje på efter venligt at være blevet lodset ind gennem vagten var personel, der var iført „panser og plade”, de lignede riddere fra middelalderen. Der var ikke tale om en operetteforestilling. Baggrun-

den var alvorlig nok. Det var nemlig medlemmer af Operationsstøtteskadron B's (O-ESK B) indsatsstyrke vi stod overfor. „Det er dem, der bliver sat ind, hvis vi under indsættelse i udlandet kommer ud for, at en demonstration bliver mere ubehagelig, end vi synes om, og at den skal stoppes”, fortæller chefen for Eskadrille B, major Jesper H. Myrtue, der til daglig er chef for Enkeltmandsuddannelsen på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS) på Flyvestation Karup. I den tjenestestilling er det faldet i hans lod at opbygge Operationsstøtteskadronerne A og B.

Ens - og dog

Myrtue fortæller, at de to nye O-ESK i deres opbygning principielt er ens. A-ESK skal støtte ESK 730IRF, mens B-ESK skal støtte ESK 543RRF. Der er imidlertid planer om at udbygge A-ESK med et element af „Restoration of Airfield Service” (RAOS) og en Brand- og Redningsenhed. De to ESK er lige nu normeret til godt 100 mand. Disse normer er taget ud af de to eskadriller, der skal støttes. Og støtten består af, at O-ESK tager sig af opgaver som bevogtning, sikkerhed, vand, sanitet,



I BATMOBILEN, fra v. den finske flyveleder, vor hjemmelsmand seniorsergent T.A. Petersen og den polske forbindelsesofficer, der også var flyveleder.

militærpolititjeneste, og ammunitionsrydning (EOD).

Med i de fremtidige planer for udbygningen af mulighederne for at deployere til verdens brændpunkter er konceptet for opbygningen af et lejrelement, hvor personalet kan indkvarteres, spise, hvile og blive vasket. „Lejrelementet skal indeholde alt det, der er nødvendigt for at overleve” fortæller Myrtue. Han understreger, at eskadrillens opgaver er meget

anderledes end dem, der løses af den ESK man støtter. „For eksempel er vi de sidste, der er tilbage, når resten af ESK 543RRF er stillet op i RTM-position (Redady to Move) (Klar til at køre) position.

Der var bid

O-ESK har også tjenestehunde med. Det fik konsekvenser for tre polakker, der var en tur inde i Den Internationale Brigades (DIB) parkområde for at se, om der ikke var et eller andet, de kunne bruge. Det skulle de ikke have gjort. Besøg af flere ubudne gæster havde fået DIB'en til at bede om hjælp fra Flyvevåbnet af to hunde med førere og en TNO, det er en termisk natobservationskikkertoperatør. De tre blev opdaget af TNO'en. Derefter var det en let sag for hundene at stoppe de tre „gæster” – der mildt sagt var skræmt fra vid og sans af de to „vrede” vagthunde. „Gæsterne” blev afleveret til det polske politi. Da de kun havde lidt forskelligt fra feltstationer i lommerne, mente man ikke at kunne tilbageholde dem. Vi gætter på, at i en bestemt kreds i omegnen af Drawsko Promski, gik rygten om hunde og hundeførere samt folk, der kan se i natten.



Selv om Danish Enhanced HAWK endnu ikke er operationsklar, så var operationsvognen kommet med til Polen. Flyveroverkonstabel C.F. Steffensen, oversergent N-E. R. Haagensen, sergent J. Clausen og kaptajn J.K. Milling, smiler ikke bare fordi fotografen bad dem om det. De smiler, fordi de har fået en arbejdsplads, der i forbedring ligger mil fra det, der nu kaldes „Jurassic HAWK”.

BATMOBILEN

For at komme frem til BATMOBILEN, havde man anlagt en BATVEJ. Sådant en vej består af EU-paller,



I nøden skal man kende sine venner. Her er det en gummiged fra Ingeniørtrupperne, der er i gang med at lægge stabilgrus ud. I løbet af et par timer var et pløret spor ændret til en fin grusvej.

som er særdeles effektive til at svømme ovenpå mudder. Julgaard overlod den videre forklaring om BATMOBILEN til seniorsergent T.A. Petersen. Det blev en forrygende indføring i teknologisk krigsførelse på højt plan. Petersen fortalte, at det radarbillede man producerede, blev sendt ud til det amerikanske krigsskib USS Mt. Whitney, der lå ude i Østersøen.

Samtidig havde man radarbilledet fra radarstationen på Bornholm inde. Der var også forbindelse til radaren i Vedbæk, så man kunne se alt, hvad der foregik i dansk luftrum. For at det ikke skulle være løgn, så havde man også forbindelse til AWACS (Airborne Warning and Control System) (Luftbåret overvågnings- og kommandosystem), flyet, der lå en halv snes kilometer over vore hoveder. Hele øvelsen gik ud på at skaffe Eskadrille 543RRF og den polske SAM (Surface to Air) (Jord til Luft)-enhed overblik over, hvad der foregik i det luftrum, de havde ansvaret for.

Atmosfæren i BATMOBILEN var blevet noget international, idet man foruden den danske besætning også havde en polsk og en finsk flyveleder som forbindelsesofficerer med på holdet. Petersen var godt tilfreds, samarbejdet med de øvrige partnere gik som det skulle.

543RRF

I Eskadrille 543RRF mødte vi che-

fen, major M.S. Nielsen, som havde omkring 120 mand med sig i Polen. Han var ikke helt glad for den placering, eskadrillen havde fået efter oplevelsen med den bløde græsmark.

Hans oplevelser med flytningen af materiellet fra Danmark til Ustka og videre til Drawsko Promorski var meget positive. Faktisk havde man kun haft et mindre trafikuheld.

Nielsen fortalte, at en eller anden havde fået den gode ide at sende de nyhedsbreve, der blev udarbejdet hjem til familierne i Danmark. Det var blevet en uhørt god succes. Redaktionen har haft lejlighed til at kigge med og må notere, at det er et flot stykke arbejde. Nielsen sagde: „Jeg er ikke i tvivl om, at dette bliver en fremtidig del af konceptet, når vi drager udenlands“.

„Din enhed består af personel fra mange forskellige tjenestesteder, hvordan går det?“

„Selv om folk kommer mange steder fra, så har vi ikke haft nogen form for samarbejdsproblemer. Folk er gode til at falde ind i enheden og få tingene til at lykkes.“

Hjælp fra Hæren

Som det er mere end antydnet, så var Siten en pløret og opkørt affære. Hæren var ikke taget til Polen uden sit Ingeniørregiment. Det vidste Flyvevåbnet godt. I sin kvide bad man derfor ingeniørerne om at komme og lave en vej ind gennem Siten. Det blev

en imponerende demonstration af, hvor hurtigt et par bulldozere med grab kunne fjerne de øverste 30-40 cm. pladder og nå ned til fast bund. Herefter kom der lastbiler med stabilgrus, som blev lagt ud i det gravede spor. En vejtrømler sørgede for at gøre vejen fast og køresikker. I løbet af mindre end et par timer kunne man bevæge sig tørskoet ind gennem området.

Pressen presser

Chefen for detachmentet, oberstløjtnant M. Bygholm var noget overrasket over, hvor megen tid han måtte bruge på pressen og på besøg af VIP'er (Very Important Persons). Det var dog ikke den danske presse, han havde set mest til. Derimod var den lokale polske presse, både den skrevne og TV, utrolig interesseret i at se, hvad det var for gæster, landet havde fået.

Bygholm var godt tilfreds med samarbejdet, både med de polske værter og de øvrige NATO- og PfP-enheder.

„Hvordan er det gået med at implementere NATO's måde at gøre tingene på i operativ sammenhæng?“

„Vi har brugt en del tid på at lave vor egen SOP (Standard Operational Procedures) (Standard operationsprocedurer). Ideerne til denne SOP er taget ud fra NATO- og PfP-procedurer, og det har fungeret“.

„Man kan vel med rimelighed påstå, at din øvelse „kørte fast“ sådan rent bogstaveligt i sidste uge, hvad vil du gøre ved det?“



Kaptajn Jannick Julgaard, og til daglig næstkommanderende i Eskadrille 543RRF sammen med sin chef major M.S. Nielsen.



På toppen af en meget høj bakke, ca. 15 kilometer fra Detachmentet fandt vi den polske SA-3 Site, som var i operativ ledelse af det danske detachment. Foruden fire Fire Units (afskydningsramper) var enheden udstyret med lette maskinkanoner.

Bygholm tænkte lidt over spørgsmålet, inden han sagde: „Der er ingen tvivl om, at vi må revurdere, de køretøjer vi har. Vi erfarede, at vi har brug for terrængående køretøjer og bjærgningskøretøjer. Det bliver en stor opgave at tage fat på”.

„Du har fået en Operationsstøtteeskadrille (O-ESK) med i enheden, hvordan fungerer det?”

„Det er anden gang, vi har O-ESKB med, og det kører rigtig godt. □

Strong Resolve 02

På besøg hos britiske og polske kolleger

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Miroslawiec gav under øvelse Strong Resolve 02 husly til både sin egen 8. Eskadra Lotnictwa Taktycznego (8. Taktiske Eskadrille), Eskadrille 730IRF og til et detachment fra Royal Air Force (RAF) 54. Squadron (eskadrille) hjemmehørende på RAF (flyvestation) Coltishall. En eftermiddag var der åbent for pressen, her er hvad man viste frem.

Flyvestation Miroslawiec den 12. marts 2002. Det danske pressecenter havde inviteret journalister fra det ganske land til at besøge Eskadrille 730IRF. Polakkerne samarbejdede om besøget ved at lave en



En af 8 Eskadra Lotnictwa Taktycznego SU-22M4 Fitter jagerbombefly udstillet for et meget interesseret publikum i en lidt dunkel shelter. Under flyet er der ophængt fire pods med ustyrede raketter og to luft-til-luft missiler til selvforsvar.

udstilling med et af 8. Eskadra Lotnictwa Taktycznego SU-22M4 Fitter jagerbombefly. Flyet var udstillet i en shelter med hele det tilhørende våbensystem foran flyet. Så vidt vi fik oplyst, deltog 8. Eskadra Lotnictwa Taktycznego ikke selv i øvelsen.

På vej ud

Man kan sige, det var i sidste øjeblik, hvis man vil se nærmere på den russiske flyfabrik Suhoi's SU-22M4. Vi fik fortalt, at både 8. Eskadra Lotnictwa Taktycznego og Flyvestation Miroslawiec lukker til næste år. Flye-



Jaguar T2, „T-Bird“. Det ekstra sæde til eleven har taget den plads, der skulle være til radaren og den ene af de to 30 mm Aden maskinkanoner.

afgivet en ordre på 200 fly. RAF havde bestilt 165 ensædede og 35 to-sædede fly.

Det første fly blev leveret til No

226 OCU (Operational Conversion Unit) (Omskolingsenhed til operativ flyvning) på RAF Lossiemouth.

Da RAF havde flest Jaguar fly i tje-

neste var de stationeret ved otte frontlinieeskadriller og én træningseskadrille nemlig: Nos (eskadrillerne) 14, 17, 20 og 31 på RAF Brügge og II (AC) (rekognoscering) Squadron på Laarbruch og tre eskadrille på Coltishall, nemlig Nos 6, 41 og 54). På RAF Lossiemouth lå No 16 (Reserve) Squadron.

Fakta

Jaguar Gr.3 MV er ikke noget stort fly. Vingespannet er 8,89 m. Det er 16,83 m. Når der rigtig er fart på, flyver det 1.593 km/t. i 11.000 m's højde. GR.3 og GR. 1 har begge én pilot, medens T2-versionen, det to-sædede træningsfly, kaldet en T-Bird (Træningsfugl) har to sæder, hvilket har kostet den plads, der skulle have indeholdt radar og andre instrumenter og den ene Aden maskinkanon. ☐

Endelig foden under eget bord

Fredag den 5. april var dagen, hvor chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM), kunne overdrage Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskoles (FFOS) bygning til skolechefen, oberstløjtnant Erik Balle.

Nu er sådan en overdragelse ikke så enkel som beskrevet i indledningen. Den ansvarlige for byggeriets gennemførelse er Forsvarets Bygningstjeneste (FBT). På FBT's tjenestes vegne overdrog chefen for infrastrukturdivisionen, Kurt Tjell, Langeland byggeriet til oberst Ib J. Bager fra Forsvarskommandoen, der igen overdrog bygningerne til chefen for Flyvestation Karup, oberst Stig Østergaard Nielsen (SØL), som ansvarlig for bygningsvedligeholdelsen, medens oberstløjtnant Balle fik bygningen overdraget, som bruger.

Projektet omfatter en tilbygning på 600 m² og ombygning af andre 2500 m². Det skal tilføjes, at der mangler endnu en bygning, før projektet endelig er færdigt, men den får FFOS til næste år, når HAWK West flytter ned i det gamle FTK. Mere om FFOS



På talerstolen chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen (SIM), der med sin adjutant, kaptajn Karsten Marup som mellemmand, er i færd med at overrække et billede af Hendes Majestæt Dronning Margrethe den Anden til chefen for Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole, oberstløjtnant Erik Balle.

i næste nummer af FLYNYT.

Tekst: s-n

Billede: Flyvevåbnets Fototjeneste, FTK.

Presse- og informationstjeneste

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Lige nu er 3.100 danske soldater fra Flyvevåbnet og Hæren i gang med den hidtil største øvelse i NATO- og Partnership for Peace-regi. Flyvevåbnets styrker, Eskadrille 730IRF og 543RRF er begge stationeret i Drawsko området ca. 120 km sydøst for Stettin. Folkene i Presse- og Informationscentret havde deres at se til med at servicere journalister, der skulle flyttes rundt og have en fotograf med.

Lørdag den 9. marts klokken er 0910 dansk normaltid og Danish Air Transports (DAT) fly ruller ud til start på Flyvestation Karup. Om bord er foruden Deres udsendte en ca. 35 personer, der alle skal ned og afløse kolleger på forskellige poster i Polen spredt over et stort område fra Stettin og øst og sydøstover. De fleste skulle dog til Drawsko Promorski øvelseområdet 100 km sydøst for Stettin.

Mødet med DAT's fly var en positiv overraskelse. Man havde forventet en C-130 Hercules, og i stedet stod der en tomotorers højvinget flyver med rigtige sæder i på rullebanen ude foran Stationsfligten i Karup. Og så var der en rigtig stewardesse om bord, der serverede mad, og hvilken luksus.

En god times tid senere landede flyet på Flyvestation Miloslawiec, Polen. Ca. en halv time før annonce-ret. Det betød ventetid. Det gjorde ikke så meget. Der var nok at se på.

Selv om det er mere end 10 år siden muren faldt, så er det at besøge en polsk flyvestation endnu ikke helt hverdag.

På tarmac'en (parkeringsplatformen) stod der en Mi-8 malet i de polske farver. Det danske flyvevåben overfløj basen en enkelt gang med fire F-16, som senere landede. Ind imellem kom en tjekkisk L-410 ind og landede. På lang afstand kan den minde om en Catalina. Langs tarmac'en var der anlagt en meget høj jordvold. Ud for hver parkeringsplads var der en meget skrå betonvæg til at lede blasten (udstødningen) fra jetfly op i luften. Bag en af disse to konstruktioner vajede det polske og Nato's flag fra hver sin flagstang.

Lang tur

Så kom transporten. Det skulle vise sig, at det tog ca. halvanden time at køre fra Miloslawiec til hotel Polanin i Polczyn Zdroj og videre til Drawsko, hvor JPIC'en lå. Den polske stavemåde voldte alle besvær. Man kunne ikke vænne sig til polakkernes sammensætning af vokaler og konsonanter. På turen fik man indtryk af, at Polen er et stort land. Den første del gik gennem et stort skovområde.



Vel ankommet til Flyvestation Miroslawiec gik der kun kort tid, før Eskadrille 730IRF gjorde opmærksom på sin tilstedeværelse. Her ruller et af flyene forbi den polske Mi-8 Hip Search and Rescue helikopter.



Der læsses bagage om bord i Danish Air Transports ATR-42 på Flyvestation Karup. ATR-42 er sammenlignet med en C-130 Hercules en meget positiv oplevelse, når der tales komfort.

„Vildsvineland!“ Jublede en entusiastisk passager. Hans lyst til at gå på jagt i stedet for at passe sin tjeneste var stor. Så fulgte en lang tur gennem et landskab, der bølgede med høje bakker. Ind imellem større søer og



Samling i Joint Press and Information Centre (JPIC). De nyankomne bliver instrueret om arbejdsprocedurer og meget andet.

mindre vandhuller, det var smukt. Under kørslen underholdt de mere erfarne med, hvor pløret alting havde været under et meget skiftende vejr- lig under den første del af øvelsen.

JPIC

Joint Press and Information Centre (Fælles Presse- og Informationscenter). Det fælles lå i, at Flyvevåbnet og Hæren var gået sammen om at oprette centret. Det gav dog samtidig husly til personel fra Estland, Letland, Litauen og Rumænien. Det var meningen, at de fire nationer skulle have anvendt det af danskerne oprettede internetsystem. Mange grunde gjorde, at dette den 9. marts endnu ikke var kommet til at fungere.

JPIC'ens oprettelse var kommet sent i gang, og flere fortalte, at de følte de havde stridt, „en kamp op ad bakke“ for at få tingene til at fungere. Kampen havde dog givet resultat, idet feltavisen „Strong News“ var blevet udsendt otte gange med historier fra hele øvelsesområdet og iøvrigt skrevet på engelsk. Lederen af JPIC'en, oberstløjtnant Hans Vedholm fra Hærens Operative Kommando kunne fortælle, at selv folk, der havde engelsk som dagligsprog, kunne læse og forstå indholdet.

Hver sit job

Det lange telt var inddelt i bure. I

første sektion sad seniorsergent Cuno Hansen og hans assistent sergent Karina Tygesen og forsøgte at holde styr på biler, personel, pengesager og tusind andre ting. Herfra var funktionerne delt op. Nogen som tog sig af at tilrettelægge besøg for danske og udenlandske journalister samt at arrangerer flyvning for dem, hvis de ville have billeder fra luften. Der var en sektion med fotografer til støtte for de gæstende journalister. I et lille lukaf var der fundet plads til chefen

for JPIC, oberstløjtnant Hans Vedholm. Længst nede i teltet lå produktionsafdelingen, hvor bladet „Strong News“ blev produceret. Det var der, hvor nerverne kom på højkant, når deadline nærmede sig.

Den svære teknik

John Kreiner, kaptajn i Hærens reserve og produktionsleder, hans journalister og fotografer havde slidt med at få nummer 9 færdig. Det var den 9. marts, en dag deltagerne vil huske en tid fremover. Seniorsergent af reserven Hans Frederiksen fra Søværnet havde sat bladet op på sin Macintosh computer. Man havde spurgt produktionen i Stettin, og de kunne læse en CD-rom med MAC-program på. Ja, det kunne de. Da man hen på natten nåede frem til Stettin med CD-rom'en, viste det sig, at man arbejdede med PC, som ikke kan læse MAC. Oh-ve. Man prøvede så at sende den omformaterede fil over nettet til Stettin, det gik heller ikke. Efter side to, sparkede serveren afsenderen af nettet. Løsningen blev, at man lavede en ny CD-rom og sendte den til Stettin fra den nærmeste netcafé. Frederiksen fortalte, at man den nat blev meget klogere på, hvilke spørgsmål man skal stille, når man taler overførelse af date, hvad enten det er pr. CD-rom eller over nettet. Trods alt bøvlet så udkom nummer 9. □



Seniorsergent af reserven i Søværnet Hans Frederiksen havde JPIC'en lånt, fordi han kunne lave layout på Mac-systemet. Han fik, efter dette billede blev taget, en hård oplevelse den første nat på grund af, at Mac og PC ikke taler sammen.

Skydning og VIP-transport

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Hærens Flyvetjenestes (HFT) deltagelse i Strong Resolve fordelte sig på to begivenheder. Skydning med TOW-missiler i begyndelsen af øvelsen og senere, en travl periode, hvor der skulle flyves med fotografer fra en interesseret presse og VIP'er fra den halve verden, der skulle danne sig et indtryk af den store øvelses forløb.

Flyvestation Miroslawiec den 10. marts 2002. I forlængelse af Eskadrille 730IRF lå Hærens Flyvetjenestes Flight Line. Her var der virkelig „liv i kludene”. Hele tiden startede og landede der H-500 helikoptere fra Observationshelikopterkompaniet og AS550C2 Fennec fra Panserværnshelikopterkompaniet.

På Flight Linen traf vi flyverspecialist Jens R. Bramsen på vej ud for at klarmelde endnu en helikopter til flyvning. „Hvor bor I henne?” Ville vi vide. „Kan du se den pæl derovre ved hegnshjørnet? Den er støttet af en skråtstillet pæl”, jo den var ikke svær at få øje på. „Under skråstiveren er der et hul i hegnet, det kryber du bare igennem. Jeg ringer lige efter en bil, for der er lidt langt at gå”. Vi forlod Bramsen på Eskadrille 730IRF Flight Lines budcykel og kørte over til hullet. Man bliver utrolig glad for sådan en budcykel efter at have vandret rundt i eskadrilleområdet til fods i flere timer. En venlig tanke til de flinke folk der lånte cyklen ud.

Telt og karosser

HFT's tilholdssted var en smule mere ydmyg end Eskadrille 730IRF's. I messeteltet fandt vi næstkommanderende for Observationshelikopterkompaniet, premierløjtnant J.J. Andersen (JAN), som var i gang med at få lidt at spise.

„Hvad er det for flyvninger i foretager?” „Lige nu flyver vi VIP-flyvninger efter Brigadens anvisninger. Det vil sige, at de giver os besked om, hvem vi skal flyve hvorhen, hvorefter vi udfører ordren”.

JAN fortalte, at enheden havde bragt to H-500 observationshelikoptere og seks AS550C2 Fennec panserværnshelikoptere med til Polen. Det var dog kun de fire af Fennec'erne, der havde pods på til TOW-missiler, de to andre var i „passagerversionen”. To H-500 og fire panserværnshelikoptere havde tidligere deltaget i øvelsen og skudt med skarpt. „Det drejede sig om en deling af panserværnshelikopterkompaniet, som består af de to H-500 og de fire Fen-

nec's, forklarede han. Den 7. marts sluttede den del af øvelsen, og man forlagde enheden til Flyvestation Miroslawiec.

Lang flyvetur

En af de længste flyvninger der blev foretaget under opholdet i Polen, var en tur med en Fennec hjem til Hærens Operative Kommando i Hjørning. Det er en tur på omkring 600 miles, hver vej, og det tog da også to dage at besøge det nordjyske.

En anden af opgaverne var at flyve foran og vise vej for den Black Hawk helikopter, som transporterede den polske præsident rundt, da han var på besøg i Drawsko Promorski øvelsesterrænet og på Flyvestation Miroslawiec.

„Ellers”, sagde JAN, „Så er det mest, det man kan kalde situationsbestemt kommandoføring, som kommer fra Brigaden, men det gør ikke det hele mindre spændende”.



En H-500 er lige landet efter en tur med enten en fotograf eller en VIP. Straks er den medbragte tankvogn på pletten for at tanke helikopteren op, medens lineteknikerne går i gang med at efterse helikopteren inden næste flyvning.



Næstkommanderende i Observationshelikopterkompaniet, premierløjtnant J.J. Andersen (JAN), og seniorsergent C.S. Andersen får sig en snak om den næste opgave.

Lange arbejdsdage

Flyvespecialist J.R. Bramsen fortalte, at arbejdsdagene var rimeligt lange. Han havde taget nogle kryds og tværsblade med, hvis der skulle blive ventetid. Det blev der ikke, han nåede faktisk kun at få begyndt på en enkelt opgave, resten af tiden gik med at klarmelde helikoptere. „Det var en rigtig god øvelse”, understregede han.

At der havde været noget at se til understreges af det, de seks Fennec i hele perioden, indtil de skulle forlade Polen, havde fløjet 200 timer. Mens de to H-500 havde fløjet 108 timer og 10 minutter. □

Strong Resolve 02

Øvelsesområdet set fra oven

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Her troede vi så, at vi skulle flyve en tur hen over Eskadrille 730IRF's eskadrilleområde på Flyvestation Miroslawiec, hvad ser vi malet på taget af seks containere? – SQN 726 – Eskadrille 726. Endnu engang blev vi mindet om, at Eskadrille 730IRF er et multiflyvevåbenforetagende, som består af enheder og personel fra hele flyvevåbnet.

Flyvestation Miroslawiec den 10. marts 2002. Da vi kørte ind gennem porten, fik vi lidt bedre tid til at se på, hvad der stod på skiltet ved vagten. Øverst kunne man læse „12 Baza Lotnicze” i midten „Miroslawiec” og nederst „8. Eskada

Lotnictwa Taktycznego”. Vi fik hjælp til oversættelsen af militærattachéen ved den polske ambassade i København, oberst Biernacik Ryszard, der kunne fortælle, at der stod: „12. flyvestation, Miroslawiec” hvis flyvende enhed hedder „8. Taktiske Eskadrille”.

Således oplyst fortsatte vi til Eskadrille 730IRF's eskadrilleområde, hvor vi havde en aftale med major og til hverdag operationsofficer på Flyvestation Karup, H. Hansen (HIS). Aftalen gik på, at han skulle løfte deres udsendte op i en Saab Supporter T-17, for at tage et par billeder fra luften af det område, det danske Flyvevåben befandt sig i.

Dansk flyveleder

Vi havde hørt, at det med flyvekontrol i Polen ikke var den letteste sag af verden. Her var sprogproblemerne akutte. Polakkerne havde bedt om, at man fik danske flyveledere i tårnet, hvad vi ikke vidste, før starten gik. HIS gennemgik sin checkliste inden start, trykkede på starteren og Lycoming motoren sprang i gang med det sammen. Når flyvning oftest er foregået i typer som H-500, Fennec,



Vi bruger tiden, hvor vi venter på at de danske MP'er skal komme og guide os ind til Eskadrille 730IRF til at tage et billede af basens „navneskilt”. Øverst basens våbenskjold, nummer og navn, og under Miroslawiec 8. Eskadrilles ditto.

S-61 eller C-130 Hercules, så er det en drøm at lytte til den susen, en T-17 motor præsterer.

Opkald til tårnet, og overraskende svares der på engelsk med jysk accent. Det var beroligende. Taxi clearance bliver givet, og vi ruller ud til enden af startbanen, hvor det sidste check bliver gennemgået. Vi får startclearance. „Nå”, siger HIS i intercom'en, man kan høre hans smil, „Den synes lidt tung i enden i dag, men det er vel fordi, vi har en passager med”. Passageren sad på det lille sæde omme bagi, han skulle flyves til militærhospitalet på Ziemsko Airstrip i Drawsko-Pomorskie øvelsesområdet.



Nærbillede af fototyrdernes otte containers, hvor de ikke lod nogen i tvivl om, hvor de kom fra – Eskadrille 726.



Gemt ved skovkanten lå Flyvevåbnets og Hærens Fælles Presse- og Informationscenter, for nemheds skyld kaldet JPIC. Ved siden af lå VOB'en, der dækker over den engelske betegnelse Visitors and Observers Bureau.

Smukt land

I løbet af ingen tid er vi nået op i 900 fod (330 m's højde). HIS fortæller flyvekontrollen, hvad planerne er for flyvningen. Vi får at vide, at det vil være fint at holde sig under 1.000 fod af hensyn til jagertrafikken i kontrolzonen.

Vi har ikke fløjet mere end nogle få mil, så mister vi forbindelsen med kontroltårnet. Vil vi tale med dem, må vi højere op.

Landskabet under flyet er meget afvekslende. Store skove afløses af

endnu større marker, og spredt over hele området er der større og mindre søer, som solen ind imellem slår smut i. På ruten mod flyvepladsen Ziemsko Airstrip, har vi en stor sø på venstre hånd, og oppe til højre ligger byen Drawsko. Snart er Ziemsko Airstrip i sigte, og HIS lægger an til landing. Han får øje på en H-500, der holder på sydlige parallel og siger: „Gad vide hvad han laver?” Det fik han hurtigt svar på, for pludselig lettede H-500 på en vestkurs. „Nå, da”, brummer HIS, „vi må vist hellere

trække ud til højre og gå rundt en gang til, han skulle jo nødig komme på tværs af os i landingen”. Som sagt så gjort, og vi fik en ekstra anflyvning til Ziemsko. Passageren blev sat af, og nu var flyet pludselig meget mere villig til at bide i luften. Ideen var at stige til 1500 fod og tage billeder af henholdsvis Eskadrille 543RRF's (ESK543RRF) site og af JPIC'en (Det fælles presse- og Informationscenters) telte nede ved siden af DIB'ens hovedkvarter. Som det ses på billedet, lå ESK 543RRF lige



Billedet her er taget fra sydøst ind over Eskadrille 730IRF's område. Nærmest en værkstedshangar med seks SU-22M4 Fitters på tarmac'en. Inde i eskadrilleområdet står der syv af de 14 F-16 Fighting, Falcon eskadrillen havde med.

Ny forsvarschef

Den 31. juli går general og forsvarschef Christian Hvidt (VIT) på pension. Han afløses på posten af generalløjtnant Hans Jesper Helsø, 53 år, der den 1. august udnævnes til general og forsvarschef.
Rettelse: General Christian Hvidt fratrædt 17. maj 2002. Generalløjtnant Hans Jesper Helsø udnævnt til general og forsvarschef 18. maj 2002.



Afgående forsvarschef, general Christian Hvidt (VIT). (Billede Leif Ernst, Forsvarskommandoen).



Tiltrædende forsvarschef generalløjtnant Hans Jesper Helsø. (Billede Leif Ernst, Forsvarskommandoen).

Flyvevåbnet Chefskifter



Generalmajor Lars Christian Fynbo, chef for Flyvermaterielkommandoen, er fra 1. august 2002 beordret til at være chef for Forsvarsstabens Materielstab, hvor han afløser kontreadmiral Niels Mejdal. (Billede via FMK informationsmedarbejder).



Chefen for Forsvarskommandoens Operations- og Driftsstab, generalmajor Klaus Langballe Axelsen (KAX) er fra den 1. august 2002 beordret til at være chef for Flyvermaterielkommandoen, hvor han afløser generalmajor Lars Christian Fynbo. (Billede Leif Ernst, Forsvarskommandoen).

God brug for lægen

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Selv om sundhedstilstanden generelt er god blandt forsvarrets ansatte, så kan sne, slud, regn og kulde gøre det af med de bedste. Når en ondartet mavelidelse, der kun kan kureres af tiden, dukker op, så får lægen travlt.

Flyvestation Miroslawiec den 12. marts 2002. Vi kiggede indenfor i lægens konsultationscontainere. I løbet af besøget havde vi mødt flere med en ansigtskulør, der så temmelig gusten ud. Det kunne lægen, kaptajn og til hverdag reservelæge ved Eskadrille 690 på Flyvestation Aalborg, M.L. Madsen fortælle skyldtes en ondartet mavelidelse. „I sidste uge havde vi nok at se til. Det blev til 130 konsultationer, og vi havde 17 mand liggende i sengen, det blev til i alt 40 sengedage. Det er en influenzaagtig lidelse, som antibiotika ikke bider på”.

Sanitetstjenestens „Florence Nightingale”, sygepasser Gurli Nielsen havde haft travlt med at se til de syge og gøre, hvad hun kunne for at få dem raske igen.

Madsen fortalte, at han havde haft et godt samarbejde med felthospitalet på Ziemsko Airstrip i Drawsko-Pomorskie øvelsesområdet. En enkelt blev så alvorlig syg, at han måtte på et polsk hospital. „Hvordan klarede man det rent sprogligt?” „Det gik fint, den polske læge talte udmærket engelsk”. I løbet af øvelsen blev tre mand sendt hjem til Danmark på grund af alvorligere lidelser.

At maveondet havde været alvorligt kunne man se i eskadrillens toiletvogn. Her var to toiletter reserveret de stakler, der havde diarré.

Klarmelding

Medens vi talte med lægen kom der to patienter. Den ene havde vrøvl med halsen, og den anden, flyverløjtnant J.H. Nielsen (JAL) fra Panserværnshelikopterkompagniet, havde haft lidt vrøvl med maven, og nu ville han gerne meldes klar til at flyve igen.

Madsen undersøgte ham og fandt, at han godt kunne flyve og tilfreds med det forlod JAL konsultationen.

Manglede vand

Madsen var meget godt tilfreds med konsultationscontaineren, lige bortset fra, at der ikke var indlagt vand. Det følte han var en mangel og tilføjede: „Men det kommer nok hen ad vejen”. At der stod en kaffemaskine i det ene hjørne var Gurli Niensens for-tjeneste, forklarede han. □



Flyverløjtnant J.H. Nielsen (JAL) fra Panserværnshelikopterkompagniet ved Hærens Flyvetjeneste havde også lidt af et mindre maveonde. Her er M.L. Madsen ved at finde ud af, om han kan få lov at flyve igen. Det fik han.



Det store militærhospital, der var placeret ved den sydlige parallelbane på Ziemsko Airstrip i Drawsko-Pomorskie øvelsesområdet.

Eurofighter

Produktionen i fuld sving

Af N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Eurofighter

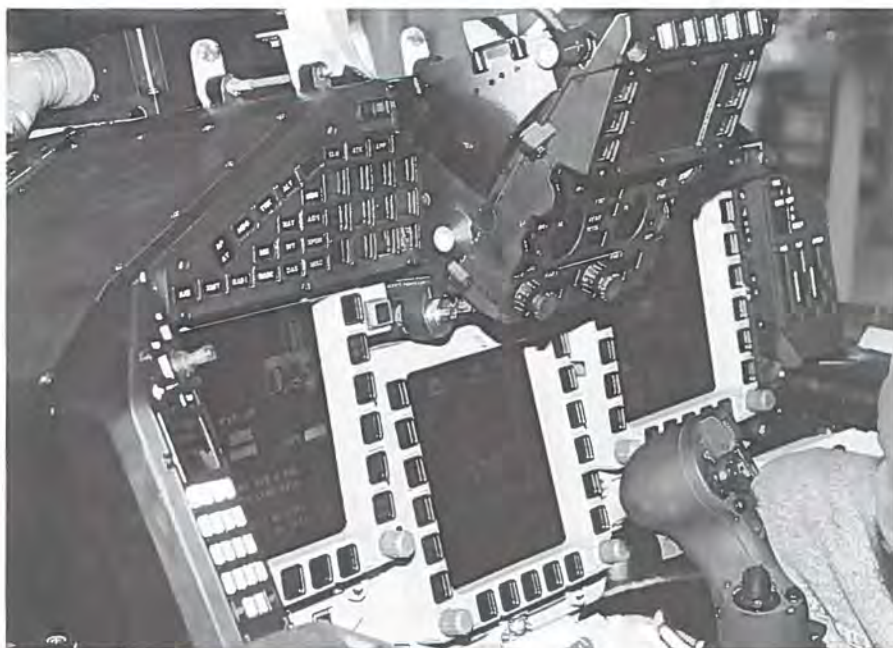


Development Aircraft No 2 (DA2) med testpilot ved BAe SYSTEMS Keith Hartley ved kontrollerne under en testflyvning, hvor flyet blev taget op i Flight Level 361 og udsat for 8,7 G i Flight Level 356.

I Italien, Spanien, Storbritannien og Tyskland er de fire fabrikker, der fremstiller Eurofighter Typhoon i fuld sving. Fa-

brikkerne fremstiller de forskellige dele til flyet. De transporteres til samlefabrikker i de fire lande, det første fly har forladt

British Aerospace SYSTEMS (BAe) samlefabrik i Warton og er under testflyvning.



Et kig ned i et af verdens mest avancerede cockpits.

Ud over BAe SYSTEMS deltager EADS flyfabrikken i Manching, Tyskland, Alenia Aerospazio Spa's fabrik i Caselle North, Turin, Italien og CASA's fabrik i Getafe, Spanien i produktionen af de 620 Eurofighter Typhoon, der indtil nu er bestilt. Fabrikkerne har gjort alt, hvad de kan for at opfylde de specifikationer, kunderne har stillet. Flere af fabrikkerne er blevet renoveret og nyt værktøj til fremstillingen er blevet købt.

Kravene til præcision er store, ikke mindst fordi delene fremstilles på forskellige fabrikker og til slut skal passes sammen. Det betyder, at man hos CASA har indkøbt optisk måleudstyr som sikrer den nødvendige nøjagtighed, når EADS i Tyskland har leveret den centrale del af flykroppen, der skal samles med den forreste del, som er kommet fra BAe i Warton, Storbritannien, medens den sidste del kom fra Alenia Aerospazio

Defensive Aids Sub-Systems (DASS)

Test

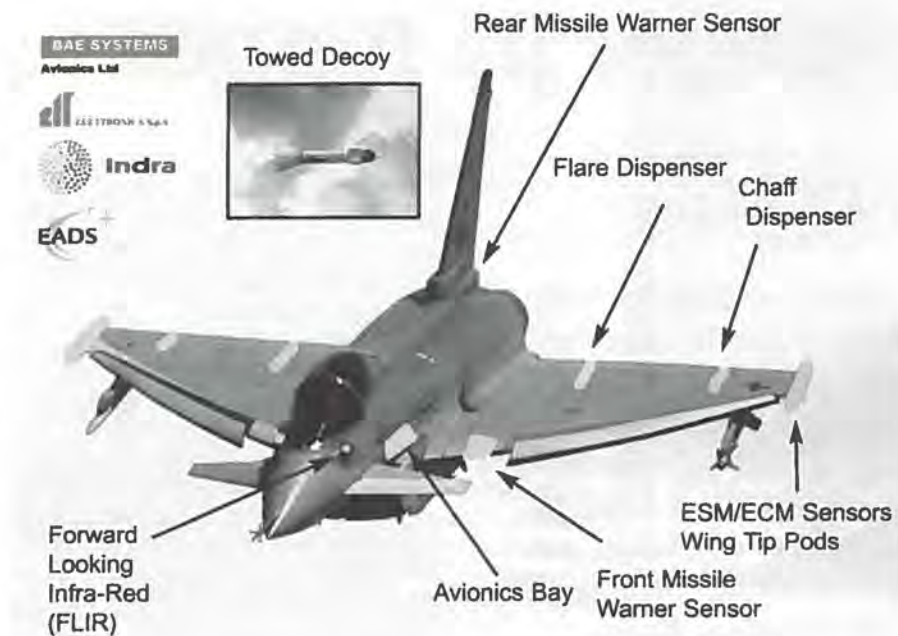
Selv om flyet har forladt en af fabrikkerne, er der endnu lang vej tilbage inden det kommer i operativ tjeneste. Man kan blive svimmel ved at læse om alle de test, flyet skal igennem. Et område er for eksempel at fjerne arbejdsbyrden fra piloten med selve flyvningen. Går flyet i spin, er der et automatisk system, som trækker flyet ud af spinnet. Går motoren af én eller anden grund i stå, ja, så genstarter den automatisk. Efterhånden som al automatikken remses op, får man fornemmelsen af, at piloten nærmest er med som passager og computeroperator. Får flyet flere mål på radaren ad gangen, så foreslår den piloten, hvilke mål, der bør nedkæmpes først, han kan så vælge at følge computeren eller fortælle den, at han hellere vil noget andet.

På billedet ses alle de defensive forsvarsmuligheder, flyet er udstyret med, sågar et „fupmål“ (decoy), som skal narre fjendens missiler til at tro, at det er flyet. Decoyen er testet til at kunne hænge på efter flyet under belastninger op til syv G.

Testprogrammet, der omfatter flyets våbensystem, er fuldt så omfattende. Et er, at et fly kan affyre et AMRAAM Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor



EJ200 motor klar til at monteres i Eurofighter Typhoon.



Defensive Aids Sub-Systems (DASS) (Undersystemer i det defensive forsvarssystem). Towed Decoy („Fupmål“, der skal narre fjendtlige missiler til at tro, at de er på vej mod flyet). Rear Missile Warner Sensor (Bagerste sensor der advarer mod missilangreb). Flare Dispenser (beholder med varmekugler). Chaff Dispenser (Beholder med aluminiumstrimler). ESM/ECM Sensors Wing Tip Pods (Beholder med instrumenter til elektroniske modforholdsregler). Front Missile Warner Pod (Forreste sensor der advarer mod missilangreb). Avionic Bay (Rum til flyelektronikken) FLIR Forward Looking Infrared (Infra-rød søger, som ser fremad).

rækkevidde), men det skal først kunne finde målet, sigte på det, affyre og derefter styre missilet ind på målet, som piloten højst sandsynlig slet ikke kan se. Alt det skal virke på én gang for at opnå succes, nemlig nedkæmpelse af det fjendtlige mål.

Stigning i produktionen

CASA i Spanien producerer alle højre vinger til Typhoon'en. Her var man indstillet på at fremstille 5,5 vinger pr. måned. Samlefabrikken, der skal levere fly til det spanske Flyvevåben var gearet til at fremstille syv fly om året. En udbygning af fabrikken har sikret, at hvis det bliver nødvendigt, kan man fremstille syv højre vinger pr. måned og samle 12 fly om året. Udbygningen skal ses i sammenhæng med, at skulle der komme ordrer, hvor leveringen skal ske forholdsvis hurtigt, så kan man imødekomme disse.

Trægt salg

Den 8. marts 2000 besluttede Grækenland at købe 60 Typhoon, handlen er dog udskudt indtil videre. Med den hollandske, danske, britiske og canadiske beslutning om at fortsætte i udviklingsarbejdet med den amerikanske Joint Strike Fighter (JSF), synes Typhoon's chancer på markedet at være blevet reduceret betydeligt. Eurofighter er fortsat optimistisk med hensyn til at sælge flyet i Europa, men det er givet ingen overdriivelse at tro, at JSF er blevet en hård konkurrent. Dette fly ventes klar til levering i 2015, netop fra det år, forventes det, at de F-16 Fighting Falcons, der blev leveret omkring 1980 begynder at gå på pension. På dette tidspunkt er JSF, den nyeste teknologi på markedet, medens Typhoon har været i tjeneste i omkring 13 år. □

Stinger på toppen

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Stinger missilet forventer man at træffe i samspil med en af I-HAWK-eskadrillerne. Det var derfor lidt af en overraskelse at se en Stinger gruppe på toppen af en shelter på Flyvestation Miroslawiec i det nordlige Polen.

Flyvestation Miroslawiec, Polen, den 10. marts 2002. Eskadrille (ESK) 730IRF havde åbent hus. Man havde inviteret pårørende til de tjenstgørende på flyvestationen og hotellets personale. Overraskende, at det kunne løbe op i ca. 700 gæster.

„Udstillingen” bestod af de 14 F-16, som eskadrillen havde med hjemmefra. De var stillet op i to blokke med seks i den ene og syv i den anden blok. Én F-16 og én Fennec fra Hærens Flyvetjeneste var kørt frem på Static Display, så publikum kunne komme lidt tættere på, men under stadig opsyn. Det tør vist roligt siges, at der var „run” på de to luftfartøjer. Det var den dag, der blev slået rekord i at fotografere: Koner, børn, kærestes, forældre og anden familie foran et af luftfartøjerne, eller dem begge.

Blå mand på taget

Et blik op på en af de anderledes udseende shelters blev forstyrret af en blå tjenesteuniform. I et par dage havde øjet kun mødt to former for påklædning. Kampuniformer eller flyvedragter. Der stod én i blå! Der var ikke andet at gøre en at foretage noget der lignede en bjergbestigning op til toppen af shelteren, heldigvis var den dækket med jord.



Flyvespecialist og automekaniker K. Albrechtsen fra Eskadrille 533 på Flyvestation Skrydstrup med sin mandbårne Stingermissil på skulderen. Han var ved at få lås på en F-16.

Heroppe traf vi „manden i blåt”. Det var major B. Pedersen fra Kontrol- og Luftforsvarsgruppens stab. Han var på 12 Baza Lotnicza, som Flyvestation Miroslawiec hedder på polsk for at se, hvordan det gik med én af de fire Stinger grupper, der var afgivet til ESK 730IRF. Major Pedersen forklarede, at det er meningen, at eskadrillen, hvis den deployeres til et sted, hvor der ingen nærluftforsvar er, skal have de fire grupper med. De bliver så fordelt i passende afstand fra flyvestationen for at tage sig af indkommende fly, der ikke kan iden-

tificere sig som værende venlige og derfor må elimineres.

Egen radar

I det nuværende koncept er det Detachmentet, der giver skudordre til Stinger gruppen. I fremtiden får de fire grupper deres egen 3-D radar med til at detekte og identificere de indkommende fly. De danske fly vil automatisk blive skilt ud, hvorimod andre fly vil være oplagte mål, ikke mindst hvis man befinder sig i et område, hvor holdningen til FN-styrker måske er noget anstrengt. Stinger grupperne vil derfor få deres skudordre fra det, man kan kalde en mini BATMOBIL.

Automekaniker som skytte

Flyverspecialist og automekaniker K. Albrechtsen fra Eskadrille 533 på Flyvestation Skrydstrup fik øje på en T-17, der kom ind over flyvestationen. Han bøjede sig ned og hev sit Stinger missil op af transportkassen og stillede sigtet ind på T-17'eren. En pibende lyd betød rigtigt sigte og lås på målet – T-17 død! Så startede fire F-16, som led samme kranke skæbne.

„Hvad laver en automekaniker med et Stinger missil?” Ville vi vide. Albrechtsen forklarede, at han og et antal kolleger den 1. marts afsluttede en fem ugers uddannelse som skytter. De havde været på skydeterrænet i Hevring, hvor de hver havde nedlagt en drone, og dermed kunne de kalde sig for uddannede Stinger skytter. Samtidig var ideen kommet op med at afprøve konceptet om tildelingen af Stinger til beskyttelse af ESK 730IRF. Og derfor var han og hans kolleger nu her.

Albrechtsen fandt, at tjenesten i Eskadrille 533 bestemt ikke var kedelig. Ind imellem var der endda mere end nok at lave når to funktioner, skulle tilgodeses. □

Hæderstegn i felten

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Har man passet sin tjeneste uafbrudt i 25 år, er der næsten sikkerhed for at modtage afdøde Kong Frederik den 9. hæderstegn for god tjeneste i Flyvevåbnet. Sådan var det også i år, men for nogen under ganske særlige omstændigheder.

Drawsko Promorskie Training Range den 11. marts 2002. Vi var ankommet til „Pløresødalvejren“, synonym for Kontrol- og Luftforsvarsgruppens (KLG) detachement under øvelse Strong Resolve 02 i Polen, tidligt om morgenen, alt var som

det plejer. Generatorerne snurrede, og jordoverfladen var kørt op i det rene pløre, som var fyldt med dybe hjulspor efter de tunge køretøjer, der var kørt ind i Siten nogle dage tidligere.

Alt var „Business as usual“, hvis det ikke lige var fordi, at man ventede chefen for KLG, oberst Henrik Dam på besøg, og så fordi der var seks mand, der skulle have overrakt hæderstegnet for god tjeneste ved Flyvevåbnet, indstiftet af afdøde Kong Frederik den 9. den 11. marts 1953.

Overrækkelsen

Præcis klokken 11 blev de, der kunne undværes fra tjenesten, stillet op til parade på en græsmark ved siden af Siten. Oberst Henrik R. Dam holdt en kort tale til de seks, der skulle modtage hæderstegnet, hvor han takkede modtagerne af hæderstegnet for god tjeneste gennem 25 års frivillig tjeneste.

Efter overrækkelsen var der kaffe og kage i messeteltet. Spiritus, herunder også øl, var bandlyst under hele øvelsen.

At få overrakt sit hæderstegn i felten, og med masser af mudder på støvlerne, er en anderledes oplevelse. Dette inkluderede også, at man ikke kunne gå hjem til middag, men måtte vende tilbage til tjenesten. Som én af de „venlige“ kolleger sagde: „Nu giver vi ham fred i en halv time, og så må han klare sig med det!”

Flere hæderstegn

Også i Eskadrille 730IRF var der personel, der skulle have overrakt hæderstegn for 25 års god tjeneste. Her var det sådan, at eskadrillen havde „stand down dag” (friday) den 11. marts. Derfor bestemte detachementschefen, oberstløjtnant N.J. Halvgaard (LAV) at overrækkelsen skulle finde sted den 10. marts, hvor personellet var samlet. □



Efter overrækkelsen af hæderstegnene var det tid til fotografering. Fra v. er det seniorsergent T.S. Brygger, Kontrol- og Luftforsvarscenter Øst, seniorsergent P. Hyllgaard, Flyvevåbnets Førrings- og Operationsstøtteskole, oversergent P. Jans, Kontrol- og Luftforsvarscenter Øst, chefen for Kontrol- og Luftforsvarsgruppen, oberst Henrik R. Dam, seniorsergent A.L. Kofod, Eskadrille 543, oversergent P.F. Nielsen, Eskadrille 544 og flyverspecialist A. Oddershede, Eskadrille 544.

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Eskadrille 730IRF var på krisestyringsmission i Polen. Eskadrillen var placeret på Flyvestation Miroslawiec sydøst for Stettin. Godt 230 mænd og kvinder, 14 F-16 fly og et utal af containere var det, vi mødte. Forskellen fra den første øvelse i at være IRF (Immediate Reaction Force) (Umiddelbar reaktionsstyrke) på Flyvestation Vandel i 1996 var til at få øje på. Øvelser i Italien og udstationeringen på Grassanize har sat sig professionelle spor.

Flyvestation Miroslawiec den 10. marts 2002. Militærpolitiet havde guided os fra vagten ind i Eskadrille 730IRF's eskadrilleområde. Tak! hvor er det blevet stort, der er en afgrund til forskel fra øvelsen på Flyvestation Vandel i november 1995, hvor eskadrillen fik sine første erfaringer i at rykke ud som IFR-styrke. De var bestemt ikke gode. Der var mangel på næsten alt. Disse mangler var afhjulpet, da eskadrillen i marts 1996 skulle til den endelige prøve, kaldet TACEVAL, hvor



Det var kaptajn H.P. Andersen (DAP), der var Duty, da vi kiggede indenfor for at få lidt at vide om flyveoperationerne.

Med eskadrille



Eskadrille 730IRF's eskadrilleområde på Flyvestation Miroslawiec, hvor de danske flyveledere arbejdede i noget, der kunne ligne området med de mange containere stillet op i snorlige rækker. Der syv fly hjemme betyder, at resten er på mission. At der kun

NATO skulle afgøre, om eskadrillen var „god nok”. Det var den. Der var sket store ændringer i personelstyrken, og antallet af containere var vokset betydeligt. Efterfølgende øvelser i Tyrkiet og Italien og udstationeringen på Flyvestation Grassanize i Italien førte mere udvikling med sig.

Lange dage

Vil man vide noget om, hvad der sker i en eskadrille, som omhandler flyvning, er stedet man henvender sig hos Duty. Den dag var det kaptajn H.P. Andersen (DAP), der havde vagten. Han kunne fortælle, at eskadrillen havde 14 F-16 med til Polen. Man havde lovet at flyve to gange 10 flyvninger hver dag, derfor reserven på de fire fly.



Endnu et besøg hos Eskadrillen, i midten, forsvarsleder med, th. for ham, det N.J. Halvgard (LAV).

0IRF i „felten“



iften. Bygningerne ude ved banen er fra højre kontrolløstøtårnet, og 90% relativ fugtighed. I bunden af billedet ses eskadrilledet hele udseende af noget, der kan holde i årevis. At der kun eks fly skyldes, at et står i shelter til reparation.



IRF, denne gang var ved Åge Jensby i samtale med oberstløjtnant

„Hvad er det for flyvninger I gennemfører?“

„Det er CAMAO-missioner“. Så var det tid til spørgsmålet: „Hvad er en CAMAO-mission“. DAP forklarede, at forkortelsen står for, Composite Air Operations, det vil sige en mission, hvori der deltager forskellige flytyper. „Vi flyver sammen med englænderne, som flyver Jaguar, polakkerne, som flyver SU-22 Fitter og Mig-29. Vore „fjender“ er hollandske F-16 og svenske Viggen“.

Planlægningen af CAMAO-mission er et omfattende arbejde, hvor piloterne skiftes til at være leder af formationen, der som regel består af fire F-16, fire Fitter og to Jaguar fly.

„Denne gang flyver vi også recce (re-kognosceringsflyvninger). Det er første gang, vi har reccefly med i IRF-re-



At få lov til at kigge ned i cockpittet på et højteknologisk fly var bare sagen. Billedet her yder ikke interessen for F-16 retfærdighed. Det var også populært at blive fotograferet med konen eller kæresten foran flyet, det fik Deres udsendte at mærke, der måtte tages adskillige billeder med ejernes kameraer under det korte ophold ved flyet.

gi. Det betyder, at vi har hele Recce Cellen med hernede. Det betyder også, at vi har flere efterretningsfolk med foruden bemanningen i Recce Cellen“.

Mange besøg

Når man deltager i en øvelse, hvor alene Flyvevåbnet samlet har over 600 mand med, så påkalder det sig en nok så omfattende interesse fra politikere og officerer i højere stabe. Detachementschefen for Eskadrille 730IRF og ældste danske officer for hele styrken, oberstløjtnant



Fra v. detachementschefen for eskadrille 730IRF, oberstløjtnant N.J. Halvgaard (LAV) i samtale med sin gæst, chefen for USS Mt. Whitney, Vice Admiral Cutler Dawson.



Selv om man ikke forstår polsk, så lyder begejstrede udbrud ens på alle sprog. Det var meget populært, når en Fennec eller H-500 fra Hærens Flyvetjeneste kom ind for at lande næsten foran publikum.

N.J. Halvgaard (LAV) havde sit at se til. Han havde haft besøg af forsvarsminister Svend Å. Jensen, den polske præsident Aleksander Kwasniewski, chefen for Flyvetaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen, stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Søren Falk-Portved. Mens vi var der, ankom chefen for USS Mt. Whitney, Vice Admiral Cutler Dawson.

Dawson fik som alle andre en grundig briefing om Eskadrille 730IRF's aktiviteter på Miroslawiec, lige fra Recce Party's besøg længe før øvelsen, til familiariseringsperioden (tilvænningsperioden) under øvelsens start til, hvor mange fly, man havde med og hvor meget, der blev fløjet hver dag. Han ville vide, hvorfor man havde 14 fly med. Hertil lød forklaringen fra LAV, at når man havde lovet at flyve to gange 10 missioner om dagen, så var det det, der blev leveret. Han understregede, at flyvedligheden under hele perioden havde fungeret perfekt. Faktisk var der kun et fly, der var „faldet“ fra på grund af en mindre skade, man ikke kunne reparere på stedet. Dawson ville vide, hvordan man klarede det med flyvekontrollen og sproget. Her lød forklaringen, at samarbejdet med de polske flyveledere foregik på den måde, at polakkerne havde bedt de danske flyveledere om at tage over, så man var sikker på, at der ikke skete fejltagelser. Man havde dog visse problemer med de polske flyveregler,

det var vanskeligt at få lov til at flyve VMC (Visual Meteorological Condition) på toppen af skyerne. Et andet problem var det store fugletræk, som var ved at sætte ind. Det polske advarselssystem mod fugletræk var ikke helt det, man kunne ønske.

Efter briefing var Cutler på en rundvisning i eskadrilleområdet, hvor han tog sig tid til at tale med mange af øvelsesdeltagerne.

Stort besøg

Om eftermiddagen var der „Åbent Hus“. Man var så tilfreds med den

modtagelse og behandling, man havde fået af de polske værter, både på flyvestationen og på hotellet, at man inviterede de ansatte med pårørende til at besøge eskadrillen søndag eftermiddag. Alle regnede med, at der sikkert kom en del mennesker. Det gjorde der. Et sted mellem seks og otte hundrede var de forskellige gæst. Interessen for den udstillede Fennec og F-16 var enorm, der var tæt af mennesker omkring de to luftfartøjer under hele besøgsperioden.

MP-enhedens hunde tog kegler ud over alle grænser. Ikke mindst, da der blev vist, hvad hundene kunne. Øvelsen med at stoppe en flygtende „forbryder“ tog store kegler. En polsk værnepligtig blev overtalt til at tage beskyttelsesærmet på, hvorefter han spændte ud over marken. Det gik ham, som alle andre, der forsøger at løbe fra hunden, han blev stoppet, under stor jubel. Vi fik fortalt, at i Polen har man også tjenestehunde, men de bliver ikke trænet som de danske. Hundene følges blot med vagtsoldaten.

Ikke mindst de store drenge var vildt interesserede. Pludselig kom en lille gut farende. „Er det et våben?“, spurgte han på flydende tysk og pegede på et rør, der så ud som emballagen til et TOW-missil, og alligevel ikke. Han så noget skuffet ud, da han fik svaret, at det var det nok ikke. „Vil du gerne se våben?“ Med lysende øjne svarede han „Ja, ja, hvor er



Der er vild jubel blandt publikum. Den polske værnepligtige havde, under pres, meldt sig „frivillig“ som figurant. Nu søgte han at spæne fra hunden, som hundeføreren hidsede betydeligt op ved at råbe. Resultatet var givet på forhånd, han blev stoppet, mere jubel.

der nogen?”. „Så skal du op på toppen af shelteren, der har de rigtige Stinger missiler”. Han svarede aldrig på oplysningen, men man kunne se, han løbe op ad den stejle shelter.

I en shelter kunne man få gratis kaffe og juice, her var der kunder i butikken hele tiden. For at underholde ungerne, havde man lavet en „bod”, hvor man kunne blive sløret i ansigtet. Især drengene syntes, det var spændende. Det vakte jubel, da feltpræsten Christian Samuel Prahl, lod sig sminke i ansigtet.

MP'erne havde været en smule bekymret med hensyn til at holde de mange gæster væk fra de fly, der stod klar til at flyve, idet man under Åbent Hus fortsatte de planlagte missioner. På den måde fik gæsterne også fly-støj for alle pengene. Enhver, der har været i nærheden af en F-16, for ikke at tale om fire eller flere, der står og varmer op, har lært at sætte pris på ørepropper. Bekymringen med at nogen skulle bevæge sig ind i områder, hvor de ikke måtte komme var unødvendig, to mand til at markere grænsen til det „forbudte område” var nok. Gæsterne var især optaget af de helikoptere fra Hærens Flyvetjeneste, der hele tiden startede og landede. For ikke at glemme de F-16, der rullede ud til start. Alle syntes af have en herlig eftermiddag.

Bliver større

Endelig fik vi tag i detachementschefen oberstløjtnant N.J. Halvgaard

(LAV). Han havde haft en ganske travl dag med at tage sig af alle sine gæster, heriblandt stationschefen og en borgmester.

Vi gav udtryk for, at antallet af containere syntes at være vokset en del. „Det er nok ikke slutresultatet, vi ser her. Vi planlægger på, selv at medbringe vand, brændstof og en brand- og redningsenhed”.

Om flyveledelsen sagde LAV, at polakkerne havde bedt om assistance. „Vi gør, hvad vi kan for at være tilbageholdende i samarbejdet og ikke at komme til at virke bedre vidende. Samarbejdet med polakkerne fungerer da også godt”. For at sikre, at alt virkede, som det skulle, havde eskadrillen medbragt sine egne radioer.

I holder „stand down day” (fridag) i morgen, hvorfor det?

„Folk er ganske enkelt ved at være trætte. Det er hårdt at køre i toholds-skift over så lang en periode. Samtidig har vi haft mange syge. Én fik en diskusprolaps, én fik alvorlige hjerte-problemer og en tredje åndedrætsbe-svær. I dag har vi fire liggende i sen-gen, og i går var det 12, så vi trænger til at slappe lidt af”.

Om det at opholde sig i Polen siger LAV, at han har bedt sit personel, 235 i tal, om at vise sig i byen, hvor man bor i uniform og blande sig med befolkningen, blandt andet ved at gå ud i byen og købe ind. „Jeg mener det er vigtigt, at polakkerne får lejlighed til at hilse på os og finde ud af, at vi er almindelige mennesker som

dem selv”. Han understreger, at der indtil nu ikke havde været problemer, heller ikke når folk gik ud om aftenen. Han havde aftalt med det lokale politi, at der blev lavet patruljer bestående af en dansk og polsk MP'er samt en civil polsk betjent, som bare gik rundt i gaderne for at vise flaget. De havde endnu ikke haft noget at lave.

„Hvordan er det gået med flyene?” „Det er gået glimrende, vi har ikke haft de store problemer. Der var en enkelt, der fik problemer med radaren. I stedet for at sende den hjem til en hurtig reparation, fik vi „stumperne” herved og reparerede den selv. Jeg mener, det er vigtigt, at vi udfører så meget af det vi kan på stedet, og kun i yderste nødsfald sender flyene hjem til reparation. Det forekommer mig at være det, der kommer virkeligheden nærmest den situation, hvor der ikke er tale om øvelse”. LAV sagde, at det med at bruge „short cuts” (springe over hvor gærdet er lavest) er u hensigtsmæssigt, kommandosystemet skal bruges, og personel, der blive syge skal erstattes. „Det her drejer sig jo om at prøve virkeligheden af”, slutter han samtalen.

Dagen er ved at være slut, en voldsom haglbyge passerer hen over eskadrilleområdet. Da den er drevet væk, sender solen sine sidste stråler ned over de høje flotte fyrretræer, pludselig går tankerne tilbage til den nedlagte Flyvestation Tirstrup – ligheden var voldsom slående. □

Boeing leverer vinge til F-22 Raptor

Seattle den 19. marts 2002. Boeing har leveret det første sæt vinger til Lockheed Martins F-22 Raptor, som vil blive samlet på fabrikken i Marietta, Georgia, sidst i denne måned. De to 2.000 pounds tunge vinger er fremstillet af kompositmaterialer og titanium.

Boeing har tidligere leveret vingerne til de første ni testfly, ligesom der venter levering af otte sæt vinger til de produktionsfly, der skal anvendes under operationelle- taktiske- og evalueringsflyvninger på Nellis Air For-

ce Base, Nevada, Raptor forventes operationsklar i 2005.

Tekst: s-n

Billede Lockheed Martin

Lockheed Martin, Boeing og Pratt & Whitney udgør det hold af fly- og flymotorfabrikker, der har udviklet luftoverlegenhedsjageren F-22 Raptor. Lockheed Martin og Boeing udviklede henholdsvis YF-22 og YF-23. Det blev Lockheed Martins YF-22, der vandt konkurrencen.



Danmark fortsat med i udvikling af fremtidens jagerfly

Af N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Lockheed Martin

Der har længe været spænding om, hvorvidt den danske regering ønskede fortsat at deltage i udviklingen af Joint Strike Fighter (JSF). Nu er spændingen udløst, Danmark fortsætter sin deltagelse, hvad ikke mindst dansk industri har hilset velkommen. Om Danmark nogensinde beslutter sig for at købe flyet ligger gemt i fremtidens tåger.

13 marts 2002. Den danske regering har, i enighed med kredsen af politiske partier omkring forsvarsforliget (V, S, K, R og KRF) besluttet at fortsætte Danmarks deltagelse i udviklingen fra fremtidens jagerfly, Joint Strike Fighter (JSF), der bygges med flyfabrikken Lockheed Martin som hovedentreprenør. Med i samarbejdet er flyfabrikker som Boeing, Raytheon, Northrop Grumman, BAE Systems, flymotorfabrikkerne Pratt & Whitney og Rolls Royce. Mange flere er med, og endnu flere vil komme til, herunder med stor sandsynlighed også danske firmaer som TERMA og Danish Aerotech.

Forsvarsminister Svend Åge Jensen sagde i offentliggørelsen af beslutningen, at der er tale om en politisk aftale, der dels omfatter en statsandel på 600 mio. kr., en industriandel på 170 mio. kr. og en forsvarsandel på 110 mio. altså i alt et indskud på 880 mio. Forsvarets andel er såkaldt „non-financial“, det vil sige, at Flyvevåbnet stiller et F-16 fly med pilot, og forskellig form for eksperti-



Lockheed Martins bud på Joint Strike Fighter. Billedet er fra Fort Worth i 1998. De små billeder viser, hvilken udvikling der er sket med flyet siden da.

se til rådighed, svarende til de 110 mio. kr.

Forsvarsminister Svend Åge Jensen sagde i forbindelse med offentliggørelsen af aftalen: „Som forsvarsminister lægger jeg naturligvis meget vægt på forsvarets mulighed for at følge et af verdens mest avancerede udviklingsprojekter på tæt hold, men udsigten til, at dansk erhvervsliv kommer med i et industriprojekt, som kan give endnu større afkast end F-16 i sin tid, er absolut også et væsentligt argument“.

Papirarbejde

Den danske deltagelse i SDD-fasen (System Development and Demonstration), på dansk den periode, hvor udviklingen af JSF som væbnesystem skal finde sted skal bekræftes af et MOU Memorandum of Understanding (Skriftlig aftale), som sammen med et supplement om dansk deltagelse i SDD-fasen skal sendes til den amerikanske Kongres. Efter modtagelsen har Kongressen 31 dage til at godkende aftalen. Det anses i forhold til Danmark at være en rutinesag. Indtil videre har lande som Canada, Storbritannien og Holland skrevet under på fortsat deltagelse i projektet.

Ifølge de seneste oplysninger fra USAF, har den danske og den amerikanske regering aftalt at underskrive MOU'en den 14. maj 2002.

Ikke anskaffelse

Det at Danmark fortsat deltager i udviklingen af JSF, betyder ikke, at der foreligger en beslutning om anskaffelse af flyet, når de danske F-16 omkring 2015 er ved at være klar til udfasning. Vælger Danmark på det tidspunkt at købe flyet, vil udgifterne blive modregnet. Politikerne vil nøje følge udviklingen i projektet og bruge den opnåede know-how til, når den tid kommer, at vurdere et eventuelt køb af flyet.

Statens udgifter til deltagelse er 113 mio. kr. om året de næste tre år. Danmark kan til enhver tid forlade projektet med tre måneders varsel. Alle udgifterne i forbindelse med videreførelse af den danske deltagelse skal forelægges Finansudvalget til godkendelse.

F-16 dengang

Der har været mange måder at udregne F-16 projektets påvirkning af dansk flyveindustri. Det man i dag kan se er, at både TERMA og Danish



Fra højre Danmarks statsminister Anders Fogh Rasmussen, der sammen med (i midten) Danmarks militærattache i Washington, brigadegeneral Jens Friis Autzen (FRI) og en testpilot fra Lockheed Martin, som forklarede om flyet.

Aerotech leverer dele til F-16, og har gjort det i mange år. Begge de to firmaer er kommet op på et kvalitetsniveau i fremstilling af industriprodukter, de givet ikke havde nået uden aftalen omkring F-16. Hvor mange penge dansk industri har tjent på F-16 får vi aldrig at vide, men på én eller anden måde må det have bidraget til de to firmaers overlevelse.

Den danske deltagelse i F-16 projektet tilbage i 70'erne var en del af EPAF (European Participating Air Forces), der bestod af Belgien, Danmark, Holland og Norge. Lockheed Martin arbejder på at få genskabt et lignende projekt omkring JSF. Dengang med F-16 blev flyene samlet i Holland og Belgien. Denne gang vil det være mest sandsynligt at tro, at samlefabrikken kommer til at ligge i Storbritannien, der synes at blive den største udenlandske aftager af flyet.

Skuffelser

De nævnte landes deltagelse i den videre udvikling af JSF, der med stor sandsynlighed vil lede til køb af flyet omkring 2015 og fremover, må have været en stor skuffelse for EADS, der fremstiller Eurofighter Typhoon, og Dassault, der gerne vil sælge sin

Rafale. Begge har haft forventninger om at kunne sælge til hollænderne. Selv om Norge endnu ikke har besluttet sig, så tyder alt på, at også her falder valget på JSF. Det til trods for, at nordmændene for et par år siden flirtede meget med tanken om at købe Typhoon til afløsning for deres F-5 Freedom Fighters. Hollændernes begrundelse for at gå med i JSF-projektet er meget lig den danske.

Lang udvikling

Efter års udviklingsarbejde afsluttede man sidste år testflyvningerne fra JSF versionerne X-35A, X-35B og X-35 C.

X-35A (Konventionel jagerfly)



Testperiode 24. oktober til 22. november 2001.

Total antal flyvninger: 27
Total antal flyvetimer: 27,4
Højeste flyvehastighed: Mach 1,05
Højeste G-påvirkning: 5,5
Højeste flyvehøjde: 34.000 fod (10.363 m).

X-35C (Hangarskibsbaseret jagerfly)



Testperiode 16. december 2000 til 10. marts 2001.

Total antal flyvninger: 73
Total antal flyvetimer: 58

Total FCLP's *: 252
Højeste flyvehastighed: Mach 1,22
Højeste G-påvirkning: 4,8
Højeste flyvehøjde: 34.000 (10.363 m).

* Field carrier landing practice (øvelser i landing på hangarskib).

X-35B (STOVL*)1 jager)



Testperiode: 23. juni til 6. august 2001.

Total antal flyvninger: 39
Total antal flyvetimer: 21,5
Total antal vertikale starter: 17
Total antal korte starter: 14
Total antal korte landinger: 6
Total antal vertikale landinger: 27
Total antal missioner i X* flyvninger: 2
Højeste flyvehastighed: Mach 1,2
Højeste G-påvirkning: 5,0
Højeste flyvehøjde: 34.000 (10.363 m).

*)1 Short takeoff and Vertikal Landing) (Kort start og vertikal landing)
*)2 Short takeoff, level supersonic dash, vertical landing in a single flight (Kort start, supersonisk flyvning under vandret flyvning og vertikal landing). □



J.D. Pedersen

Gamle fly

Den sidste flyvende Lancaster III

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Blandt flyentusiaster er det at se, røre eller få lov at flyve med fly der stammer fra Anden Verdenskrig 1939-45 noget ganske specielt. The Royal International Air Tattoo på RAF Fairford i Gloucestershire, UK, byder i år på denne mulighed, dog mest nok – se, men ikke røre.

Til erindring om den første operative flyvning i 1942 med Bomber Commands Lancaster III bombefly, vil Battle of Britain Memorial Flight (BBMF) flyve opvisning på RAF Fairford i weekenden den 21/22. juli. De veteraner, der nat efter nat fløj de farlige missioner ind i hjertet af Tyskland, vil være æresgæster ved opvisningen.

Flyet

BBMF's Lancaster, PA474, rullede ud fra fabrikken i Chester midt på året i 1945. Den var øremærket til eskadrillen „Tiger Force” i det Fjerne Østen. Flyets maskingeværtårne blev demonteret, da flyet skulle anvendes til fotorecognoscering hos 82. Squadron (Eskadrille) i Afrika. Herefter kom det tilbage til Storbritannien for at deltage i undersøgelser ved The Royal College of Aeronautics (Den Kongelige Fagskole for Luftfart). I 1960'erne deltog flyet i optagelse af filmene „Operation Crossbow” og „Navarones Kanoner”, og i 1973 blev det overgivet til BBMF. Restaureringsprogrammet har blandt andet omfattet en genplacering af det midterste rygårn. Tårnet blev fundet i



Battle of Britain Memorial Flights Lancaster III fotograferet på RAF Conningsby i 1990. Dengang hed flyet „City of Lincoln”, byen der er nærmeste nabo til RAF Conningsby, hvor flyet var stationeret.

Argentina i 1975 og blev bragt hjem til Storbritannien om bord på HMS Hampshire. Endelig har en ny hovedbjælke i planerne forlænget PA474's liv i luften langt ind i dette århundrede.

Forskellig bemaling

I 1990 var PA474 bemalet som det ses på billedet med „City of ” og med identifikationsbogstaverne PM-M, der stammede fra et tilsvarende fly der under krigen fløj i Nos 103. og 105. Squadrons. PM-M fløj i alt 140 missioner, hvilket var rekord i Bomber Command. Tilskuerne i år vil se PA474 bemalet som „Mickey Mocher”, et 61 Squadron fly, der fløj lidt over 100 missioner. Mickey Mouse, der trækker en bombevogn er malet på næsen af flyet, som på det originale fly fra 1943.

Lancaster fakta

Prototypen fløj første gang den 9. januar 1941 med testpilot Bill Thorn ved pinden.

På grund af presset for flere bombefly, blev den første Lancaster leveret til RAF allerede i december 1941. Den første Lancaster-mission var mi-

nelægning ud for Helgoland den 3. marts 1942. Den første offensive mission blev fløjet natten mellem 10. og 11. marts 1942.

I 1943 var fem britiske flyfabrikker beskæftiget med at producere Lancaster bombefly.

Der blev bygget i alt 7.377 Lancasters. Heraf 430 i Canada. 3.349 fly vendte aldrig hjem fra deres mission. Omkring 21.000 besætningsmedlemmer blev dræbt, fanget eller såret. RAF Bomber Command statistik for hele krigen er endnu værre – 55.564, eller 51% af besætningsmedlemmerne blev dræbt, og 8.953 bombefly gik tabt.

Lancastereskadrillerne fløj flere operationer, 156.192, og kastede flere bomber, 604.612 t., end alle andre britiske bombefly til sammen. I maj 1942 fløj Lancaster eskadrillerne „Operation Manna”, 3.156 sortis (flyvninger), hvor man kastede 6.684 t. mad til de sultende hollændere. Da krigen var slut, fløj Lancastereskadrillerne 2.900 flyvninger for at bringe 74.000 allierede krigsfanger tilbage til Storbritannien.

Den sidste Lancaster, der fløj under krigen blev udfaset fra RAF den 15. oktober 1956. □

Flyvestation Skrydstrup

Første danske verdensmester i „Sporhundep prøven”

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

Det var en træt, men meget glad flyveroverkonstabel Bjarne Thomsen, der af sin leder, chefsergent O.D. Holt blev hentet i hjemmet og sammen med sin familie og hjælperen flyveroverkonstabel Palle Kafton blev kørt til en velkomsteremoni på Flyvestation Skrydstrup.

Flyvestation Skrydstrup den 16. april 2002. I Bevogningstjenesten var der ikke meget, der var normalt denne morgen. Klokken halv ti ville tjenestens verdensmester indfinde sig med familie samt hjælperen og



Flyveroverkonstabel Bjarne Thomsen jubler på det højeste trin på podiet, jublende over sit verdensmesterskab. Bag ham svinger hans hjælper flyveroverkonstabel Palle Kafton med Dannebrog. (Billede via Bjarne Thomsen).

hans familie. Lederen, chefsergent O.D. Holt var kørt ud for at hente de to hædersmænd. Ved ankomsten til

flyvestationen blev Bjarne Thomsen anbragt i et „modelfly” og kørt til vagten, hvor hans kolleger sammen med chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst Michael Fleischer (FLE) og chefen for Stationsafdelingen, oberstløjtnant O. Ryberg (RYE), modtog ham med en parade. Gaven fra kollegerne var et ur, hvori der var indgraveret „Verdensmester 2002”. Gaven blev ledsaget med en bemærkning om, at nu var der ikke længere en undskyldning for ikke at passe tiden.

Lang forberedelse

Sidste år blev Bjarne Thomsen danmarksmester både indenfor Forsvaret og i Danmarks Civile Hundeførerforening (DCH). Han stillede op til verdensmesterskabet for DCH med sin tjenestehund AX. Bjarne Thomsen er kendt som en viljestærk træningsnarkoman med stor flair for at få en tjenestehund til at yde sit ypperste. Han har tidligere fortalt, at man



Glimt fra modtagelsen i vagten. Fra v. chefen for Flyvestation Skrydstrup, oberst Michael Fleischer (FLE) tjenestehund 704 AX, flyveroverkonstabel Bjarne Thomsen, lederen af bevogningstjenesten chefsergent O.D. Holt og seniorsergent Finn Petersen. (Billede Brian Jacobsen, Fototjenesten, Flyvestation Skrydstrup).

ikke bliver danmarksmester med den træningstid, der er til rådighed i Flyvevåbnet, vil man virkelig nå noget, må fritiden tages med.

Til Slovakiet

Bjarne Thomsen og hans kollega Palle Kafton, som han havde fået lov at få med, startede bilen ved midnatstid natten mellem den 6. og 7. april for at køre til Vranov nad Toplou i det østlige Slovakiet. Her var de fremme hen ad klokken 18 søndag aften. Undervejs fik de problemer med at veksle penge. Slovakisk valuta kan ikke købes i danske banker. Redningen blev en McDonalds restaurant, hvor de dog måtte købe en is, før der kunne veksles penge.

Allerede søndag aften fik de anvist de arealer, de kunne bruge til at træne på. Bilen med AX blev parkeret på et videoovervåget område. Og de to kolleger gik til køjs på hotellet.

Tørt og svært

„Det var meget tørt dernede“, fortalte Thomsen, „når det er så tørt, bliver opgaven for hunden meget sværere, fordi færten næsten forsvinder“. Han fortalte, at der var 25 graders varme om dagen, men om natten faldt temperaturen til omkring frysepunktet. Mandag, tirsdag og onsdag var ingen ferie for de to. Kafton lagde spor ud, og Thomsen og AX skulle derefter løse opgaven. Thomsen fortalte, at træningen gik rigtig godt, men der manglede ligesom „det sidste“, inden han var helt tilfreds.

Indskrivning og parade

I Vranov nad Toplou, som har omkring 25.000 indbyggere, var ver-

densmesterskabet årets begivenhed. Torsdag morgen efter indskrivningen deltog alle 31 hunde med deres førere i en parade gennem byen, som endte på torvet, hvor der var samlet omkring 5.000 interesserede, som fulgte præsentationen af deltagerne. De kom fra 14 nationer. Der skulle være kommet repræsentanter fra 17 nationer, men svenskerne, nordmændene og amerikanerne kom ikke af forskellige grunde.

Torsdag aften var der lodtrækning om, hvilke dage Thomsen og hans danske civile kollega skulle deltage. Thomsen trak lørdag og søndag, og kunne således nøjes med at være tilskuer til de øvrige deltagerens anstrengelser om fredagen. De konkurrenter han kendte fra tidligere år, havde hans store interesse. „Det, jeg kunne konstatere var, at de ikke var blevet dårligere, og derfor måtte vi tage os alvorligt sammen, hvis vi ville vinde“ sagde han.

Tog sig sammen

Endelig blev det Thomsens tur til at komme i gang. Om morgenen havde han og AX lige taget den sidste træningstur. „Det gik så godt, at jeg begyndte at tro på et godt resultat“ var hans bemærkning. Og det blev et godt resultat, i virkeligheden stævnets bedste. 99 points ud af 100 mulige. Det satte virkelig en skræk i livet på de andre deltagere.

Lørdag aften var der gallamiddag. Det betød ikke fest og kalas til langt ud på natten, tvært imod, Thomsen og Kafton var hjemme i seng ved tiden. Det var søndag, slaget skulle vindes.

Ved lodtrækningen søndag morgen faldt det i Thomsens lod at være den sidste, der skulle ud at vise, hvad han

kunne. Som dagen skred frem steg spændingen. Den lokale matador havde opnået 192 points. Det betød, at hvis Thomsen endte på det samme, ville han være verdensmester på grund af de 99 points fra dagen før.

Med hornet i bund

Som de sidste gik Thomsen og AX i gang med deres opgave. „Arrangørerne havde ikke gjort det let for os“, sagde Thomsen, „samtidig var det et meget opstemt og interesseret publikum, vi havde stående ude på sidelinien“. Han tilføjede, at AX havde en af de gode dage, og da opgaven var løst, lød pointgivning på: 94! Han måtte knibe sig i armen og overbevise sig selv om, at han nu, med 193 points, var verdensmester. Glæden over at have vundet var så stor, at han og Kafton tog en tur rundt i byen i bil, - med hornet i bund.

Præmieoverrækkelsen var en ceremoni i særklasse. Thomsen fortæller, at der var mellem otte og 10.000 tilskuere på stadion. Arrangørerne havde sørget for forskellige folkloristiske optrin og musik. Det blev til mange præmier til Thomsen. Først og fremmest guldmedaljen, så to pokaler, hvoraf den ene var over 60 cm. høj. Så en pokal for de 99 points (bedste resultat). Hertil en krystalvase, 60 cm. høj på marmorfod, vægt 4-5 kg og endelig et 21" TV-apparat samt nogle erindringsgaver. Thomsen havde næsten ondt af Kafton, som i en time måtte bære gaver ud fra stadion.

Thomsen nævner, at det danske hold fik sølv i holdkonkurrencen efter et schweizisk hold. Om søndagen holdt de „danskerfest“ med champagne. Kafton måtte tidligt i seng, da de skulle starte hjemturen næste morgen klokken tre. □

Den svenske pilotuddannelse på plads

April 2002. Efter flere års usikkerhed ligger det nu fast, at pilotuddannelsen i Flygvåbnet fra 2003 skal foregå fra F3 Malmen ved Linköping. Flyveskolen på F10 Ängelholm, der i dag står for den grundlæggende flyveuddannelse (GFU) skal lukke inden årets udgang. Den grundlæggende taktiske flyveuddannelse foregår ved F16 Uppsala. I

sommer starter seks elever på et nyt GFU ved Ängelholm. De flytter til F16, når stedet lukker. Når deres kursus er slut næste år, lukkes F16. Flyveskolens personel flytter, når F10 lukker, til Malmen for at hjælpe med at gøre klar til at modtage nye elever. Målet er, at det første GFU oprettes på Malmen næste år. Når alle ændringerne er gennemført, og

Flyveskolen er helt på plads, forventer man at uddanne 40 piloter om året. Vedligeholdelsen af Flyveskolens fly, Skolflygplan 60 (SK60) bliver i fremtiden varetaget af civile flymekanikere, men dog under tilsyn af nogle få tekniske officerer.

Tekst: s-n

Udvikling af JAS 39 Gripen

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Saab

Selvom JAS 39 Gripen hører til den såkaldte fjerde generations jet-kampfly, så står udviklingen ikke stille. Svenskerne har ændret betegnelsen for de 64 JAS 39 Gripen, der skal leveres i tredje omgang (Batch Three Deliveries) til JAS 39C/D.

Den 1. februar 2002 bekendtgjorde chefen for det svenske Flyvevåben, brigadegeneral Jan Andersson i London, at Flygvapnet officielt ændrede betegnelsen for JAS 39A/B Gripen til JAS 39C og JAS 39D for den seneste forbedrede ud-

gave. Betegnelsen har en tid været anvendt uofficielt.

Det har hele tiden været tanken, at betegnelsen JAS 39C/D skulle bruges på „Batch Three”, som er leveringen af de sidste 64 Gripen til Flygvapnet. Disse fly vil have gennemgået en betydelig opgradering med montering af lufttankningsudstyr, avanceret glascockpit med farveskærme, et nyt computersystem, et miljøbestemt kontrolsystem, indbygget oxygen generator og andre forbedringer. Det har ikke på noget tidspunkt været meningen, at disse forbedringer skulle gennemføres på andre fly end „Batch Three” leveringen.

Batch Two med

Det er imidlertid blevet klart, at der er en væsentlig forbedring af Batch Two flyene på vej. De sidste 20 fly i Batch Two (96 JAS 39A og 14 tosædede JAS 39B) vil alle få monteret lufttankningsudstyr og blive opdate-

ret til Batch Three standard.

Både Saab og FVM (Flygmaterielverket) har været tilbageholdende med oplysninger om, hvornår beslutningen er truffet. Resultatet er, at Flygvapnet i fremtiden vil få et større antal mere effektive og operationsdygtige fly, der i væsentlig grad vil lukke „hullet” mellem første og anden generation af Gripen fly.

Fuld styrke i 2004

Ved udgangen af januar i år havde Flygvapnet modtaget 104 ensædede JAS 39A og 12 tosædede JAS 39B. Halenummer 39207 skal gennemgå de tests, der er nødvendige for at sikre standarden på den nye JAS 39C, medens halenummer 39208 bliver det første opdaterede fly, der kommer i tjeneste. Det første JAS 39C fly bliver overdraget til Flygvapnet, efter at Saab og FMV har prøvefløjet det i april/maj 2003, og typen forventes i operativ tjeneste i 2004. □



Saab JAS 39A som hørte til Batch One og endnu ikke står for at blive opdateret.

Eskadrille 726RF Fotorecce

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

At det danske Flyvevåben har udviklet sig fra at være et garnisionsflyvevåben til et Expeditionary Air Force (deployeringsflyvevåben) er tydeligt for enhver, der besøgte Eskadrille 730IRF på Flyvestation Miroslawiec i Polen. For hver deployering til et andet land udvider containerparken sig, og opstillingen får mere og mere præg af „dagligdag”. Denne gang havde man også Eskadrille 726RF (Reaction Force) Fotorecce med.

Flyvestation Miroslawiec den 10. marts 2002. Det kan konstateres, at „containerbyen”, der rummer alle funktionerne i Eskadrille 730IRF, er blevet udvidet. Under øvelse Strong Resolve 02 er eskadrillens funktion udvidet med opgaven fotorekognoscering, almindeligvis omtalt som fotorecce eller bare recce. Det havde betydet, at der måtte otte containere mere med.

Fotorekognoscering er en vigtig kilde til information om fjendtlige mål, om fjendens bevægelser og hvilket udstyr, han har. På trods af overvågning fra satellit er fotografering af mål på overfladen stadig aktuell. De første „fotorekognosceringsfly” blev sat ind under 1. Verdenskrig, dengang var det observatøren, der havde et håndholdt kamera med i bagsædet. I dag er kameraet bygget ind i en pod (beholder), som er monteret under et F-16 fly.



Recce Cellen'ens „hjem” under øvelsen. Ingen er ladt i tvivl om, hvor de hører til hver dag, hvis man altså lige flyver hen over containerne.

Det skal gå stærkt

Da vi kiggede indenfor i Eskadrille 726's Recce Celle, her havde lederen, seniorsergent J.F.L. Hansen forrygende travlt. Både han selv og en kollega bag ham rullede film hen over et lysbord. Filmen blev indgående studeret, der blev sat mærker med en filtpen, og filmen rullede videre indtil næste gang, de fandt noget interessant, som skulle mærkes af. Hansen fortalte om arbejdsgangen i Recce Cellen'en, at det de nu var i gang med, var frugten af planlægningen fra dagen før, hvor næste dags opgaver (taskning), allerede om formiddagen, kommer ind fra CAOC'en (Combined Air Operation Centre) (Fælles Luftoperationscenter). Når man ved hvilke mål, der skal fotograferes, går fototyderne over til piloterne for at deltage i planlægningen af fotoreccen.

Når flyet kommer tilbage med de eksponerede film i kameraerne, tager fototeknikerne filmkassetterne ud, og nu skal det gå stærkt. Recce Cellen'en har 45 minutter til at få fremkaldt filmene og aflevere en foreløbig rapport. „I det øjeblik vi får fil-

mene ind”, siger Hansen, „er det med at få fat i den rigtige film og få den fremkaldt. Vi har kun én fremkalde-maskine, og der er ikke tid til fejltagelser”.

„Vil det sige, at når i sammen med



Recce Cellen'ens leder, seniorsergent J.F.L. Hansen, længst væk fra kameraet og flyverspecialist Ann Outzen i færd med at analysere en nylig fremkaldt film.

piloten har planlagt en recceflyvning, så må piloten ikke afvige fra den lagte plan?" „Nej, det må han ikke, så går der kuk i det hele", sagde Hansen.

Sort/hvid

I den ene ende af rummet, hvor fototyderne stod, var en anden travlt beskæftiget med at med at scanne negativerne ind, så de kunne overføres digitalt. Nu kan man ikke bare sende billeder af sted, de skal tekstes, så beskueren ved, hvor de er taget, hvornår og fra hvilken højde alt sammen vigtige informationer for at kunne bruge billedet til noget som helst. „Hvorfor bruger i sort/hvide film?" spurgte vi Hansen. Han trækker lidt på smilebåndet og siger så: „Det gør vi, fordi maskinen kan nå at lave tre ruller film på ca. 15 minutter. Bag dig står en farvefremkalder, men den

er en time om at lave to film, så det går ganske enkelt ikke. Den overskrides vores berammede tid. Den bruges kun til at lave de billeder, der skal være i farver og i en meget høj kvalitet".

Hansen fortæller også, at man kan fremkalde filmene med forskellige hastigheder. Problemet er bare, at jo hurtigere det går, desto dårligere bliver kvaliteten. En dårlig kvalitet betyder, at fototyderne får det vanskeligere, når de skal analysere filmen. Resultaterne sendes digitalt til CAOC 2 i Kalkar, samme sted som står for taskningen af opgaverne, men det er kun de uklassificerede billeder, der går den vej. Så snart der er tale om klassificerede billeder bliver de sendt over et krypteret system.

Han lægger ikke skjul på, at man fra modtagerne af Recce Cellen's arbejde, blandt andet CAOC 2 i Kalkar, har modtaget ros for de gode bil-

leder.

Fotograferne

Flyverspecialist Ann Outzen er den ene af de to fotografer, der er med Recce Cellen'en. Sammen med sin kollega checker hun, at den kemi, der bruges til fremkaldelse af filmene er i orden. De film, hun arbejder med, er af en noget anden størrelse, end dem folk ellers afleverer til fotografen. Der er tale om 70 mm dobbelt-perforerede film, som er omkring 30 m lange. Er der brug for billeder taget med håndholdt kamera, kan hun også klare dette, men én af de store opgaver er at lave billeder af de film, flyene kommer hjem med. Og det både i farve og sort/hvid. Alt i alt har den 10 mand store besætning af fotografer, fototeknikere og fototydere havde nok at se til, når der flyves. □

Strong Resolve 02

De passede på Eskadrille 730IRF

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Operationsstøtteskadrigle A drog til Polen sammen med Eskadrille 730IRF, men i reduceret form, idet kun MP-sektionen var med. Deres opgave var at føre adgangskontrol med eskadrilleområdet i dagtimerne og bevogte det med hundene om natten.

Flyvestation Miroslawiec den 10. marts 2002. Den første dansker man mødte ved indpassage til



Lederen af MP-stationen, seniorsergent B.O. Toft, der til daglig er tjenstgørende på Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole på Flyvestation Karup. Han var glad for det samarbejde, han havde både med Eskadrille 730IRF, de polske MP'er og det civile polske politi.

Flyvestation Miroslawiec var altid en MP'er fra Operationsstøtteskadrigle A. Ved det første besøg på Mirosla-

wiec ringede vi til det opgivne mobiltelefonnummer for at bede MP'eren komme og hente os i vag-



STOP staves ens på dansk og polsk og betydningen er den samme. Hvis man ikke forstod det, ville flyverspecialist A. Sand fra Flyvestation Aalborg og hans tjenestehund nr. 990 Emmett være en yderligere påmindelse om ordets betydning.

ten. En lidt uforstående stemme i den anden ende af forbindelsen sagde med en smilende stemme: „Det vil jeg frygtelig gerne, men jeg sidder altså i Stettin, så det kommer nok til at vare nogen tid“. Vi takkede for tilbudet og sagde, at vi søgte en anden løsning. På det polske vagthold var der én som talte engelsk. Vi blev bedt om at følge med ind i vagten, hvor vi fik overrakt en telefon med en dansk MP'er i den anden ende af røret. Herfra gik det noget nemmere med sproget.

Adgangskontrol

Adgangskontrollen holdt til i en container. Afspærringen var en snor tværs over vejen. Da vi kørte igennem hilste vagten, der havde sænket snoren med honnør. Det var længe siden, vi havde set noget sådant.

Bag containeren stod et af de få telte vi så. Inde i teltet var der stillet en mobil hundekennel op til de otte hunde, der var med i Polen. Da vi besøgte stedet, var der to hunde i kennelen, hvoraf især den ene, en sort ulv at se på, var meget utilfreds med at være spærret inde. Seniorsergent B.O. Toft, der er leder af MP Stationen fortalte, at normalt fulgte hundene med førerne hjem på hotellet. Det gjorde, at der var mere ro over både hundeførere og hunde.

Ikke elsket

Toft fortalte også, at polakkerne bestemt ikke var begejstrede for hundene. En polsk rengøringsdame nægtede ganske enkelt at gå forbi „udyret“, og gik hver gang i en stor bue udenom, hun skulle ikke nyde noget.

„Hvad bruger i hundene til?“

„Når de sidste fra eskadrillen er taget hjem, og vi overtager opgaven med at passe på eskadrillens område, så slipper vi to hunde løse“, forklarer Toft. Han fortsatte med at sige, at polakkerne havde ganske stor respekt for hundene, og han var sikker på, at ingen havde lyst til at bevæge sig indenfor det indhegnede område.

Passer på vore egne

Toft fortalte, at når personalet ikke var på vagt, tog de hjem til Hotel Olympic i Polczyn Zdrój en ca. tre kvarters kørsel fra Mirosławiec. Her var der også oprettet en MP-station. Toft understregede, at det var vigtigt, at passe på flyvevåbnets almindelige omdømme. Derfor var der indgået et samarbejde med det polske politi og forsvaret, som betød, at en dansk og en polsk MP'er patruljerede i byen sammen med en civil polsk betjent. De havde ingen episoder haft, men Toft var glad for „at kunne vise flaget“, som han udtrykte det.

Godt samarbejde

Det var helt tydeligt, at der var et godt samarbejde mellem de to eskadriller. Hver gang en bil kørte gennem vagten, blev der udvekslet bemærkninger. På ærmet havde MP'erne Eskadrille 730IRF's mærke. Holdet var ellers sammenbragt af personel fra Flyvestationerne Aalborg, Skalsstrup og Karup samt Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole.

En af grundene til at tingene fungerede så godt var ifølge Toft, at der ikke gik lang tid fra MP'erne ankom til deres containere var stillet op. Det gjorde ikke sagen ringere, at eskadrillen riggede en antenne op, så man kunne se dansk fodbold i fjernsynet. Man havde også et godt samarbejde med de polske kollegaer. Dagen efter vi var på besøg, var alle MP'er inviteret ud at skyde med Kalasnikov angrebsgeværet. □

Samarbejdsaftale om EH-101 helikopter underskrevet

Kastellet den 22. april 2002. Sammen med den britiske forsvarsminister, H.E. Geoffrey Hoon har forsvarsminister Svend Åge Jensby underskrevet en MOU Memorandum of Understanding (Samarbejdsaftale) om det fremtidige samarbejde indenfor materiel, logistik, træning, uddannelse, doktriner med videre. MOU er et overordnet dokument, som angiver rammerne for det samarbejde, der senere skal konkretiseres. Hvad der skal ske fremover styres af en fælles styringsgruppe, som fra dansk side ledes af chefen for Flyvematerielkomman-

doen, generalmajor Lars Fynbo.

Tekst: s-n
Billede: Leif Ernst,
Forsvarskommandoen

Den britiske forsvarsminister Geoffrey Hoon t.v. og forsvarsminister Svend Aage Jensby trykker hænder efter at have underskrevet MOU Memorandum of Understanding (Samarbejdsaftale), som fastlægger de overordnede retningslinier for samarbejdet omkring købet og implementeringen af EH-101 Merlin helikopteren til dansk forsvaret.



Russisk flyindustri balancerer på et knivsæg

Af Jan Holm, Set & Sket
Billeder udlånt af Piotr Butowski

Eksporten af et 5. generations jagerfly, der først skal udvikles, er udslagsgivende for den russiske flyindustri's fremtid.

At det ikke står godt til i den russiske flyindustri, er hverken hemmeligt eller ukendt. Kun inden for jagerfly og helikoptere har man en åbenlys kapacitet.

„Derfor er skabelsen af et 5. generations jagerfly liv eller død for den russiske flyindustri,” mener Evgenij Fedosov, chefen for Statens Videnskabelige Forskningsinstitut For Flysystemer.

Etableringen af et team omkring flyproducenten Sukhoi er en af fire løsninger, men den er afhængig af eksport for at kunne finansieres. Aktuelt eksporterer Rusland fly til en række lande, eksempelvis Sukhoi Su-27 og Su-30 (i NATO kendt som Flanker) til Kina og Indien.

Indtil 2015 forventes Ruslands væbnede styrker kun at købe 7-10 procent af Ruslands flyindustri's produkter, ifølge Jane's Defence Weekly. Russiske flyselskaber forventes at ville købe 13-15 procent, mens de 75-80 procent vil gå til eksport.

Kilder fortæller Jane's, at ethvert fald i eksporten kan medføre, at den russiske flyindustri kollapsede. Oven i det vil Rusland i fremtiden være klemte ude af markedet, med mindre det kan tilbyde udenlandske kunder et nyt jagerfly omkring 2010-15.

Det lysner i øst

Under det seneste flyshow i Moskva, MAKS 2001, sporede Jane's reporter Piotr Butowski en optimisme i den russiske forsvarsindustri, der er be-



Sukhoi Su-47 med sit frække „X Wing”- design (fremadrettede vinger), hvor vingspidserne griber luften først. De små canards (forvinger) giver flyet ekstra manøvre evne.

gyndt at tænke i langsigtede, dyrere løsninger frem mod målet i 2010-15. Man mener, at det radikalt øgede forsvarsbudget og Putins underskrevne „Den militære udviklingsplan frem mod 2010” nu vil kunne gå til andet end nødreparationer og teknisk „brandslukning”, men også til udvikling af nye flytyper.

Optimismen hjælpes på vej af gode salgstal i 2001, som forventes at kunne fortsætte flere år frem i kraft af store kontrakter med Kina og Indien.

Konkurrencen er begyndt

„Udbudscommissionen vil i første kvartal 2002 vælge det projekt, der skal være Ruslands kommende 5.-generations jagerfly, og så vil den samlede russiske flyindustri producere flyet,” siger general Anatolij Kornukov, chefen for det russiske flyvevåben.

Med forventede udgifter, der varierer mellem 12 og 56 mia. kroner, kræves det, at hele flyindustrien bækker op om flyet. Selv om det kan blive svært, mener mange repræsentanter for Ruslands flyindustri, at netop dette projekt kan blive udslagsgivende for industriens fremtid.

Sukhoi-gruppen, der er udnævnt til programmets hovedkontraktør, tager udgangspunkt i Su-47, der findes i en flyvende prototype, Black-01. Den har haft en skiftende tilværelse med betegnelser som Su-32, S-37 og nu Su-47 som det projekt, man fra officielt side foreløbig lægger sin lid til.

Et andet Sukhoi-projekt er S-54/55/56, et let fly, der i sine tre varianter kan bruges både til kamp og træning.

En ny koalition er dannet omkring den anden store russiske flyproducent Mikoyan, der har to projekter. I-42, også kendt som MFI, bygger på et stort jagerfly til flere formål, mens LFI er et mindre jagerfly.

En tredje deltager er IAPO, der producerer Su-30. Her mener man, at det eksisterende Su-30 jagerfly, med kraftigt opdateret elektronik, kan blive den næste generations jagerfly.

Russisk jagerprojekt

I 2010-15 vil der være flere nye fly på verdensmarkedet at vælge imellem, eksempelvis Eurofighter og Joint Strike Fighter – i Rusland anses sidstnævnte for at være den farligste konkurrent, ifølge Jane's.

Det planlagte russiske 5. generations jagerfly har arbejdstitlen PAK FA (Perspektivnij Aviatsionnij Kompleks Frontovoj Aviatsij), der kan oversættes til Fremtidigt Flykompleks For Taktiske Flystyrker.

Det er hensigten at bygge flyet i en størrelse, der svarer til Joint Strike Fighter, men missionsprofilen ligger nærmere F-22 Raptor med luftherredømme som primære mål og jordangreb og rekognoscering som sekundære opgaver. Man forventer en produktionspris på omkring 240 millioner kroner pr. fly, hvilket også er tæt på JSF-prisen – så længe produktionsantallet bliver tilstrækkeligt højt. Selv den russiske deadline for flyets introduktion på markedet ligger tæt på den amerikanske konkurrent.

I maj 2001 var planerne, at PAK FA vil lette første gang i 2006 og være klar til serieproduktion i 2010. Første levering til de russiske styrker vil så være mulig i 2011-12.

Men udgangspunktet er fortsat, at der skal findes penge til at udvikle



Sukhoi Su-47 er et af fem konkurrerende fly om at vinde udviklingsplanerne for Ruslands 5. generations jagerfly.

jagerflyet. Den første sponsor, det russiske forsvarsministerium, er ifølge Jane's et usikkert grundlag. Den anden mulighed er de lande, der ønsker at deltage i udviklingsprojekter-

ne, og tredje mulighed er de lande, der måtte ønske at købe flyet. □

Kilder:

Jane's Information Group
Piotr Butowski, journalist/fotograf

EA-18 Hornet måske erstatning for EA-6B Prowler

I St. Louis den 8. april 2002, gennemførte Boeing fabrikkerne den tredje testflyvning med EA-18 Airborne Electronic Attack Aircraft (Luftbåren elektronisk angrebsfly). Testflyvningen blev udført med et F/

A-18F Super Hornet, som var udstyret med tre ALQ-99 jamming pods (tanke med elektronisk udstyr til forstyrrelse af fjendens radar og elektroniske kommunikationssystemer) og to ekstra brændstoftanke. Under flyv-

ningen vurderede man støj og vibrationer samt tankenes påvirkning af flyets flyveegenskaber. Det var Boeings samarbejdspartner Northrop Grumman, der havde installeret måleinstrumenterne i ALQ-99 tankene. US Navy skal inden 2008 finde en afløser for den legendariske EA-6B Prowler, der i mange år har løst opgaven med at forstyrre fjendens radar- og kommunikationssystemer. Her er EA-18 blevet et godt bud. Flyet kan udføre et komplet program i elektronisk overvågning af kommunikationssystemer og bekæmpe fjendens radar. En ny version af F/A-18 Super Hornet, som er i produktion, er en vigtig vægtstang i US Navy's overvejelser, også på grund af Northrop Grumman Improved Capability III radarsystemet som er en væsentlig forbedring i forhold til andre nye, men uprøvede fly og radar-systemer.

Tekst: s-n
Billede: Boeing



Boeings F/A-18 Super Hornet som man nu tilbyder US Navy til erstatning for EA-6B Prowler, der er legendarisk i elektronisk krigsførelse fra luften. Prowler skal udskiftes i 2008, efter planen.

Fakta om Polen

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Deltagerne i Exersice Strong Resolve i Polen havde meget andet at tænke på, end at sætte sig ind i, hvad det var for et land, de besøgte. Her nogle glimt af Polens historie og udvikling i det land, som de fleste øvelsesdeltagere oplevede i sne, slud, regn og blæst, men til slut også med et par solstrejf.

Første gang man taler om en statsdannelse i det område, der udgør Polen var da fyrst Mieszko den 1. af Piast-dynastiet hersker fra 960-992.

Polen har gennem hele sin historie været kastebold mellem sine naboer. Landet har været besat af russere, ty-



En af de mange idylliske søer i Drawsko Pomorski øvelsesområdet, som samtidig var en del af en stor naturpark. (Billede s-n).

skere og det Østrig-Ungarske kejserrige. Selv svenskerne besatte i en periode dele af landet. I 1863 forsvandt Polen fra landkortet, da det blev indlemmet i Rusland. Polens grænser har flyttet sig mange gange de sidste 1000 år.

Den Anden Verdenskrig begyndte med det tyske overfald på Polen den 1. september 1939. Den tyske kansler Adolf Hitler og hans sovjetiske kollega Josef Stalin havde aftalt at dele Polen imellem sig, det blev den 5. deling, af Polen, siden landet blev kendt som statsdannelse.

Efter krigen fik Polen sine nuværende grænser. De blev dog først endelig anerkendt af naboerne efter Sovjetunionens opløsning.

Den nuværende forfatning har sit ud-spring i grundlæggelsen af gruppe-ringens „Solidaritet” eller på polsk Solidarność, som blev stiftet i 1980 af elektrikerens Lech Walesa, der senere blev sit lands præsident. Polens vej til demokrati fra 1980 var turbulent. Sovjetunionen overvejede på et tidspunkt at gribe ind i Polens udvikling, men opgav, da landets egne militære styrker stoppede arbejderuro-lighederne. Med Polens tidligere historie in mente kan det vel næppe siges at være en overraskelse, at landet i dag er medlem af NATO.



Et katolsk kapel i byen Walcz. Kapellet var omgivet af en kirkegård som fotografen, flyverspecialist Niels Christensen, Flyvestation Aalborg, var overbevist om var forladt og nedlagt.

Det svære sprog

For de fleste øvelsesdeltagere var sproget et problem. Alene det at skul-

le udtale navne på byer og steder voldte store problemer, men der blev ivrigt forsøgt. Ind imellem fik de polske værter sig et billigt grin. At det var svært for gæsterne har sin årsag i, at polsk hører til den vestslaviske sproggruppe. Nærmere bliver det ikke af, at sproget har flere dialekter. Det skrives med det latinske alfabet og udtrykker de særlige polske lyde ved konsonantsammensætninger som for eksempel sz og zc med diakritiske tegn over, under eller gennem bogstaverne.

Sikkerhed

Polen blev, med eller mod sin vilje, medlem af Warszawapagten (WAPA) da denne blev dannet, netop i Warszawa den 14. maj 1955. WAPA var en konsekvens af dannelsen af NATO i 1949, ikke mindst det daværende Sovjetunionen følte sig truet af NATO. WAPA var primært en forsvarspagt, men også en venskabs-, økonomisk- og kulturel samarbejdspagt. Pagten omfattede Albanien, Bulgarien, det tidligere Østtyskland, Polen, Rumænien, Sovjetunionen, det daværende Tjekkioslovakiet og Ungarn. I 1989 begyndte Sovjetunionen at trække sine styrker ud af de øvrige WAPA-lande. Albanien trådte ud af pagten allerede i 1986, Østtyskland i 1990 og den 1. juli 1991 opløste de sidste seks lande pagten.

Polen har siden Warszawapagten opløsning søgt at styrke sin sikkerhed ved at samarbejde med sine naboer, ikke mindst Danmark og Tyskland. Allerhelst ville landet være medlem af NATO. I januar 1994 vedtog NATO-landene Partnership for Peace (PfP) (Partnerskab for fred), som havde til formål at styrke sikkerheden i det euro-atlantiske område. Polen meldte sig ind i PfP med det samme. Rusland modsatte sig i lang tid Polens medlemskab af NATO, men alligevel blev Polen, sammen med Tjekkiet og Ungarn, medlem i marts 1999.

Fra dansk side har man siden 1993 haft et intenst samarbejde med Polen og de øvrige tidligere Warszawapagtlande i Baltikum.

Smukt land

Når man flyver ind over det nord-



På vejen hjem fra Miroslawiec fik flyverspecialisterne Henning Jørgensen og Ann Outzen øje på denne fiskerestaurant, som de måtte se nærmere på. (Billedet flyverspecialist Niels Christensen, Flyvestation Aalborg).

vestlige Polen, ser man fra luften et land med store skove, mange søer og meget landbrugsland. Nede på jorden går turen gennem store fyrreskove, hvor man virkelig kan føle sig „dybt inde i skoven”. Der er langt til de velfriserede danske plantager. Når man kommer ud i det åbne land, ser man store bløde bakker med marker, hvoraf mange synes at ligge brak. Vejene er udmærkede, blot man sørger for at holde en passende lav hastighed. De mange vejtræer, ofte plantet tæt på vejkanterne har mærker efter påkørsel af biler.

I Danmark ser man huse overalt langs vejene og gårdene inde på markerne. I den del af Polen vi besøgte, var fraværet af enkelthuse og gårde påfaldende. I de spredte landsbyer var den fremherskende farve på husene grå, når husene var malede, var det ofte i stærke farver. Den landskabelige skønhed omkring de mange søer i området var betagende.

Fakta om Polen

Vi har fundet de efterfølgende oplysninger om Polen på Internettet, og de fastslår følgende om landet:

Geografi og Klima:

Areal 312.685 km² - kystlængde 788 km.
Statsgrænsens længde: 3495 km.

Gennemsnitlig højde over havet: 173 m.

Højeste punkt: Rysy, 2499 m.

Længste flod Wisla, 1047 km.

Største sø, Sniatwy 113,8 km².

Samlet skovareal: 8.813.000 ha.

som udgør 28,2% af landets areal.

Højeste og laveste lufttemperatur fra 1981-1997:

Maksimum: +38, 0° C.

Minimum: -35,4° C.

Polen har 16 amter og 2489 kommuner.

Befolkningstal 1998: 38,7 mio.

Befolkningstæthed: 124 pr. km².

De største byer:

Warszawa: 1.628.500 indb.

Lodz: 818.000

Krakow: 740.700

Wroclaw: 640.600

Poznan: 580.800

Gdansk: 462.300

Szczecin: 418.800.

Arbejdsstyrken: 16.232.100

Arbejdsløshedprocent: 9,9%

Møntfod: zloty (værdi 2,04 dkr.)

Bruttonationalprodukt (BNP) i zloty 1997: 469372,1 mia.

BNP pr. indbygger 12.144 zloty.

Gennemsnitlig aldersrente pr. måned er: 713 zloty, ca. 1.400 dkr.

Boligbyggeri: i 1998 blev der opført 80.800 boliger. Gennemsnitlig størrelse 93,4 m². □

På forsvarets vinger

Kramme & Zeuthen KZ III

Af flyverspecialist C.L. Hertz, FTK
Billede
Flyvevåbnets Historiske Samling

KZ III er et 2-sædet, en-motoret højtvinget monoplan, konstrueret af Kramme & Zeuthen og bygget på fabrikken Skandinavisk Aero Industri A/S (SAI). Projekteringen af KZ III påbegyndtes i sommeren 1942 på fabrikken i Aalborg. I oktober samme år var vingerne klar til beklædning, men så gik arbejdet næsten i stå, da SAI fik bestilling på et KZ IV ambulancefly. På KZ III blev der kun arbejdet i små perioder, når der var tid til det, men vinger og haleparti blev dog færdige i løbet af 1943.

Fabrikken flytter

I 1944 flyttede fabrikken til lejede lokaler i Hellerup, og der blev KZ III prototypen så endelig færdig og udstyret med en 90 hk Gipsy Minor motor. Malet som et Zonen ambulancefly med registreringen OY-DOZ blev flyet i begyndelsen af september transporteret til Kastrup og samlet. Den første flyvning fandt sted den 11. september 1944 under betingelse af, at man holdt sig under skyerne og inden for synsvidde fra Kastrup. Fly nr. 2 var færdig allerede i november og blev eksporteret til Sverige udstyret med en 90 hk Cirrus Minor motor, hvor det blev prøvefløjet den 12. december 1944 med registreringen SE-ANY (dette fly er nu ved Flymuseet i Helsingør). I slutningen af 1945 flyttedes endnu engang til en nyopført fabrik på Sluseholmen i København Sydhavn.

Forskellige versioner

KZ IIIU (9 fly) fløj første gang i september 1945 udstyret med en 100 hk Cirrus Minor II motor og døre i stål. KZ IIIU1 (3 fly), der var en ambulanceudgave af KZ IIIU og udstyret med bærelem, fløj første gang den 22. juni 1946.



Skandinavisk Aero Industris KZ IIIU som Hærens og Søværnets Fælles Flyveledelse bestilte to af i efteråret 1945. Flyet skulle anvendes til kurérflyvning.

KZ IIIU2 (49 fly) med døre i træ fløj første gang den 19. juli 1946.

KZ IIIU3 (1 fly) var en ambulanceudgave af KZ IIIU2 med bærelem, som fløj første gang den 29. oktober 1946.

Til brug i opbygningen af forsvaret bestilte Hærens og Søværnets Fælles Flyveledelse i efteråret 1945 2 stk. KZ IIIU fly til kurérflyvning. Det første fly (nr. 50) blev leveret 23. februar 1946 til Marinens Flyvevæsen og tilgik Kastrup-gruppen i Kastrup Syd. Det andet fly (nr. 51) blev leveret 18. marts 1946 til Hærens Flyvertropper og tilgik Sjællandske Flyver-afdeling i Værløselejren.

Beskudt

Dette fly deltog i øvrigt senere i en „krigshandling“. Under en transportflyvning den 29. maj 1946 fra Avnø til Kastrup blev flyet beskudt og ramt ved overflyvning af flygtningelejren ved Mosede Fort. Et riffelprojektil trængte ind i maskinen, ramte et af jernrørene i maskinens skelet og fortsatte gennem foden på flyverløjtnant Holm-Jensen og ud gennem maskinens modsatte side. Passagereren, flyverløjtnant Grønning, kom intet til. Denne hændelse resulterede i, at krigsministeriet den 5. juli 1946 ud-

sendte et forbud mod at komme for tæt nærmere end 500 m for, som ministeriet skrev „på forterne ved Mosede og Masnedø er der oprettet særlejre bl.a. for SS-folk, der skal holdes afsøndrede fra omverdenen“ og „al uvedkommende færdsel skal holdes i en vis afstand fra lejren, og at personer, der overtræder forbudet, udsættes for uden varsel at blive beskudt af de ved lejren udstillede vagtposter“.

Ny nummerering

I februar 1948 blev de to fly omnummereret til henholdsvis 611 og 612 med typenummeret 61 malet med småt over 1-tallet.

Udfaset

Allerede i 1950 var det så slut med typen i flyvevåbnet, og de blev taget ud af tjeneste i maj og august og havde da tilsammen fløjet 806 timer. Den 16. februar 1951 blev flyene solgt til civil og derefter skete følgende med dem:

611: Indregistreret 14. marts 1951 som OY-ACT tilhørende DANA Luftfart i Beldringe.

Denne handel gik dog tilbage, og i august 1951 blev flyet overtaget af J.W. Larsen, Fruens Bøge indtil den

21. april 1952, hvor den blev solgt til I/S Ejco, Nakskov. Den 6. juli 1955 overtog Ingolf Nielsen/Cimber Air OY-ACT indtil den 25. januar 1977, hvor luftdygtighedsbeviset blev deponeret. Flyet er senere blevet restaureret og ført tilbage til sit militære udseende og er nu udstillet på Danmarks Flymuseum i Helsingør.

612: Indregistreret den 21. april 1951 som OY-ACG tilhørende Sofus Grum-Schwensen i Allerød. Den 23. februar 1963 overtog A. Petersen, Birkerød flyet indtil den 5. december 1964, hvor Stjernquist's Bilskole i København blev registreret som ejer. Allerede den 28. september 1965 blev flyet solgt til J.R. Hansen, Højs-

lev og igen den 26. november 1966 til S. Breinbjerg m.fl. i Ejstrupholm. Her fløj den indtil 19. marts 1973, hvor S. Bukkehave, Tåsinge overtog flyet. Sidst blev flyet indregistreret til Anton Højland i Smørum den 19. april 1991. OY-ACG befinder sig nu i Stauning ved Veteranflymuseet. □

Opdatering af fly

Første U-2S med nyt cockpit leveret

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Lockheed Martin

Alt medens nye fly som Eurofighter og Joint Strike Fighter dominerer nyhedsbilledet indenfor flyproduktionen kommer nyheden om, at den gamle Lockheed U-2S har fået opdateret sit cockpit, hvis layout stammer tilbage fra 1960'erne. U-2S blev berømt da russerne i 1960'erne skød et af de højtflyvende spionfly ned med et jord-til-luft missil. Med satellitter svævende rundt i rummet, skulle man tro, at det gamle fly havde aftjent sin værnepligt, men nej, nu forventes det at flyve mindst 10 år endnu.

Palmdale, California, den 15. april 2002 leverede Lockheed Martin det første modificerede U-2S rekognosceringsfly til 9th. Reconnaissance Wing, som er baseret på



Et kig ned i det nye cockpit med de tre multifunktionsskærme, der sammen med en mere hensigtsmæssig placering af andre betjeningsknapper vil gøre U-2 pilotens liv betydeligt lettere under de lange flyveture.

Beale Air Force Base (AFB), California. Flyet har gennemgået en totalrenovering af cockpittet, således, at det lever op til tidens krav. I de kommende år vil der hvert år blive renoveret seks fly.

Alle fly modificeres

Samtlige USAF's 31 U-2S fly skal gennemgå modificeringsprogrammet, hvor det gamle 60'ers cockpit's layout erstattes med RAMP (Reconnaissance Avionic Maintainability Program). Et program der blandt andet omfatter

tre 6x8" multifunktionsskærme og et uafhængigt instrumentsystem. Det nye udstyr erstatter det udstyr, der ikke længere kan vedligeholdes på grund af mangel på reservedele. Samtidig letter det pilotens arbejdsbyrde og forbedrer hans overblik over situationen i og omkring flyet. Modifikationen på de 31 fly og fire to-cockpit træner vil være gennemført i 2007.

Direkte fra hylderne

RAMP opdateringen er gennemført med udstyr, som i dag findes på hyl-

derne, selv om enkelte af delene har måttet modificeres lidt for at opfylde kravene i U-2S cockpittet. En ny hoved avionic processer modtager de signaler, der aktiverede de gamle instrumenter, digitaliserer signalet og sender det videre til de nye smarte multifunktionsskærme. Tidligere sad radiokontrolpanelet bag piloten i flyets venstre side, hvilket gjorde betjeningen under flyvning meget vanskelig. Dette panel er nu flyttet om foran piloten.

Enduring Freedom

U-2S er stadig en af USA's hovedhjørnestene i fremskaffelse af efterretningsoplysninger fra luften, som den har været det i over tre årtier. Sidst under Operation Enduring Freedom i Afghanistan, viste flyet sig som en vigtig brik i indsamling af oplysninger om fjendens bevægelser. □



Et svævefly med jetmotorer har man kaldt U-2S, der med en marchhastighed på ca. 690 km/t. med en flyvetid på 13 timer kan tilbagelægge 12.000 km. Hvad der præcis gemmer sig af udstyr i U-2S er der ikke mange der ved, men man gætter på elektronisk-optiske kameraer og højsofistikerede radarsystemer.

NYT FRA IND- OG UDLAND

Aktivitetskalenderen – hvis man vil ud at se på fly



Hvem kunne ikke tænke sig en tur med Hans Majestæt Kong Frederiks gamle fly?

Vi har kigget lidt rundt i Europa for at finde spændende flyudstillinger og har fundet følgende:

International Air Tattoo på RAF Fairford den 17. til den 22. juli.

Farnborough International Air Show den 22. til 28. juli.

På DC-3 Vennernes hjemmeside: www.dc3vennerne.dk kan man finde klubbens flyveprogram for resten af året. Efter at dette nummer af FLY-NYT er udkommet, er der muligheder for at flyve med til Peenemünde, Tyskland, Stavanger i Norge, Svedinos Halmstad, Sverige samt en del ture over det danske landskab. Husk man skal være medlem for at deltage. Hvis man melder sig ind i DC-3 Venerne, så får man klubbens flotte blad og informationerne om klubbens aktiviteter med det samme.

En anden god måde at holde sig orienteret om, hvor der er flyudstilling af den ene eller den anden art, er på adressen: <http://www.airventure.de/termine.htm>.

Tekst og billede: s-n

Anerkendelse for ny teknik

Fort Worth, Texas, 28. februar 2002. En af grundene til, at Lockheed Martin vandt kontrakten om at fremstille Joint Strike Fighter var nyudviklingen af det løftesystem, der skal holde flyet i hover (svæv). Systemet består af en kæmpe vifte (fan), der er indbygget i fuselagen lige bag cockpittet. Det viste sig at være det kendte system fra Harrier overlegent, ikke mindst når der er tale om at starte fra højtliggende flyvestationer.

Det hold, der udviklede det nye løftesystem var sammensat af folk fra Lockheed Martin, Northrop Grumman, BAE Systems, Pratt & Whitney samt Rolls Royce. De har nu modtaget Collier Trophy. Trofæet blev



Lockheed Martins JSF X-35B i hover (svæv). Lemmen lige bag cockpittet åbnes for at give plads nok til de enorme mængder luft, der suges ind af viften, når flyet er i hover.

indstiftet i 1911 af „National Aeronautic Association” (Det nationale Aeronautisk Selskab) som hædrer folk, der har opnået store resultater indenfor luft- eller rumfart i USA, specielt ved at forbedre ydeevne og effektivitet på luft- eller rumfartøjer indenfor det forgangne år. Lockheed Martin har taget patent på „hjertet” af systemet. Det blev prøvefløjet første gang i juni og juli måned sidste år, hvor X-35B foretog 17 vertikale starter, 14 korte starter, 27 vertikale landinger og gennemførte fem flyvninger med hastigheder over lydens.

Tekst: s-n

Billede Lockheed Martin

Tyske MiG-29 Fulcrum til det polske flyvevåben



En af Jagdgeschwader 73 (Eskadrille 73) MiG-29 fotograferet medens den fulgte en af Lufttransportgeschwader 63's C-160 Transall på vej over Nordtyskland.

April 2002. Ifølge den polske generaløjntant Andrzej Duleba, Wojska Lotnicze Obrony Powietrznej (Det Polske Flyvevåben), chef for 41. ELT (Eskadra Lotnictwa Taktycznego) (Taktisk Eskadrille) som er stationeret på Malbork, vil enheden modtage de tyske MiG-29 Fulcrum, og dermed blive den anden polske eskadrille udstyret med dette fly.

Aftalen blev underskrevet af den tyske og polske forsvarsminister den 30. januar 2002. De 23 Fulcrums, der indtil nu har været anvendt af Jagdgeschwader 73 (JG 73) på Flyvestation Lage ved Rostock forventes at

blive overgivet til polakkerne sidst i 2002 eller måske først i foråret 2003. Flyene skal gennemgå en detaljeret inspektion og reparation hos WZL-2 den militære flyfabrik i Bydgoszcz inden den endelige levering til 41. ELT.

41. ELT var ellers dømt til nedlæggelse, når dens nuværende MiG-21 bis blev faset ud, eller overgivet til andre polske enheder. Det var også ventet, at Malbork skulle nedlægges som operativ flyvestation og i stedet fungere som alternativ for den på Minsk Mazowierki 1. ELT.

Tekst og billede: s-n

767-300 Global Tanker Transport Aircraft

St. Louis den 13. marts 2002. Boeing fabrikken forventer, at der i løbet af de næste 30 år skal fremstilles omkring 500 nye tankfly til en pris af omkring 855 mia. dkr. Fabrikken har selvfølgelig tænkt sig at sælge så mange som muligt af sine 767-300 fly ombygget til tankerollen. Leverandøren af selve tankningssystemet bliver firmaet Smith Aerospace's „Hose-and-drogue” (Slange-og-Drivanker)-system. Det italienske flyvevåben vil modtage sin første tanker udstyret med det nye system i 2005. Boeing har i de sidste 50 år fremstil-

let over 2.000 tankfly de sidste mange år med den såkaldt „flyvende bom”, som er blevet US Air Forces foretrukne metode til at tanke fly i luften.

Tekst: s-n
Billede Boeing

Boeing 767's mellemstore kommercielle transportfly, som forsynet med Smith Aerospace's „Hose-and-drogue” (Slange-og-Drivanker)-system, er Boeing's bud på det vigtigste tankfly i de kommende årtier.



F-16 forventes at flyve efter 2020

Fort Worth, Texas, 1. marts 2002.

Den amerikanske regering forventer, at F-16 Fighting Falcon vil være operativ i USAF også efter år 2020. Regeringen har derfor fornyet en kontrakt om fortsat produktion af dele til F-16 således, at både de amerikanske og de F-16, der flyver i 21 andre lande kloden rundt vil kunne holdes operative til efter 2020.

Programmet hedder „Falcon 2020” og blev startet i 1994 af den amerikanske regerings Departement of Defence (Forsvarsministeriets departement). Den første kontrakt blev indgået i 1997 og løb i fem år. Der er nu kommet nye punkter ind i aftalen. Den nye kontrakt indeholder aftaler om reparation eller returnering af væsentlige komponenter, mulighed for at rekvirere modifikationskit. På trods af at F-22 Raptor er gået i produktion og Joint Strike Fighter er under hastig udvikling, så ser det ud, som om F-16 skal være arbejdshest i 22 landes flyvevåbner mangfoldige år endnu.



Tekst: s-n

Billede: Henning Kristensen,

Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

Ny konkurrence og fremstilling af motor til A400M

April 2002. Der er blevet udskrevet en ny konkurrence om fremstilling af

turboprop-motorer til A400M, også kaldet FLA (Future Large Aircraft)

(Fremtidens store militære transportfly). Aeropropulsion Alliance, som består af Rolls Royce, SNECMA, ITP, Fiat Avio og Tecspare Aero, var ikke villige til at garantere TP400 motorens ydeevne. Motoren blev anset for at være for tung og have et for stort brændstofforbrug.

Tekst: s-n

Billede: FLA



Der har længe været stille omkring udviklingen af FLA (Future Large Aircraft) (Fremtidens store militære transportfly), nyheden om, at der igen skal konkurreres om en ny motor, tyder på, at der kan gå lang tid før flyet bliver operativt.

Opdatering på den anden side af kloden

I Williamtown, Australia, den 5. marts 2002, var repræsentanter for Royal Australian Air Force, firmaet Raytheon og U.S. Navy samt Boeing samlet for at fejre, at det første australske Hornet fly havde fået indbygget APG-73 radar, som er en betydelig forbedring af flyets evner i kamp. Ifølge planen vil samtlige 71 Hornets stationeret på RAAF Williamtown ved Newcastle og RAAF Tindal i Northern Territory blive modificeret. Selve arbejdet finder sted på RAAF Williamtown.

Første fase af opgraderingen er næsten afsluttet. Under denne fase får Hornet flyet forbedret sine kommunikations- og navigationssystemer, nye missionscomputere, en sikkerhedsradio, et GPS Global Positioning System (Globalt positionsbestemmelssystem baseret på satellitter), forbedret sit IFF (Identification Friend or Foe) (Identifikation af ven eller fjende) system og en forlængelse af armament multiplex bus i det yderste af vingen. Denne opgradering ventes afsluttet i år.

F/A 18 Hornet blev bygget af et team



Boeing F/A-18 Hornet ses sjældent i dansk luftrum. De nærmeste lande der flyver med typen, er Finland, Schweiz og Spanien.

ledet af Boeing fabrikken. Boeing byggede den forreste del af fuselagen (flykroppen) og vingerne samt forestod samlingen af flyet. Northrop Grumman Corp. var underleverandør

af den centrale og bagerste del af flykroppen. General Electric fremstillede motoren, og Raytheon fremstillede radaren.

Tekst: s-n
Billede: Boeing

Grækenland har købt C-27J Spartan



Lockheed Martin Aeronautics og Alenia Aeronautica's C-27J, også kendt under øgenavnet „En halv Hercules”

Marietta, Georgia den 5. marts 2002. Grækenland har bestilt 12 og taget option på yderligere tre stk. C-27J Medium Range Transport Aircraft (Transportfly med mellemlang rækkevidde). Flyet fremstilles af Lockheed Martin sammen med den italienske flyfabrik Alenia Aeronautica. C-27J er en videreudvikling af den italienske to-motorede C-27A/G.222 transportfly. C-27J har samme dimensioner som G.222, men har fået sin ydeevne betydelig forbedret og samtidig indbygget et digitalt 1553B baseret integreret avionic. C-27J har samme motorer, som sidder i C-130J, nemlig Rolls Royce AE2100 med Dowty propeller med seks blade fremstillet af compositmaterialer, og endelig har flyet fået „glascockpit”. Italien har allerede bestilt 12 stk. af C-27J. De to kontrakter blev vundet i konkurrence med EADS-CASA C-295 og CN-235.

Tekst: s-n
Billede Lockheed

F-22 Raptor Lot 3 produktion

1. marts 2002 meddelte Lockheed Martin at, F-22 Raptor industriholdet havde fået en kontrakt på US\$ 215.3 mio. fra USAF til køb af de nødvendige dele, som har en lang produktions- og leveringstid (long-lead items) for at kunne fremstille og samle yderligere 23 F-22 i Lot 3 produktionen. Tidligere havde Bush administrationen anmodet Kongressen om at måtte anskaffe de 23 fly som en del af budgettet for finansåret 2003.

Long-lead items er komponenter til fly, som kræver specielle råmaterialer, der har en lang leveringstid, og som på grund af deres kompleksitet har en lang produktions- og leveringstid. Det betyder, at ordrer på disse dele til flyet skal afgives i meget god tid for at

være sikre på, at de er til stede den dag, de skal anvendes. Der er tale om titanium i store mængder, komponenter til landingsstel, den gennemsigtige canopy over cockpittet og pivot'er af compositmaterialer til fastgørelse af flyets horisontale stabilisatorer i halen.

Hvis det går som planlagt, vil de 23 Raptor's (halenumrene 4041 til 4067) blive leveret til Langley Air Force Base (AFB), Va. i slutningen af 2005. Flyet leveres til 1st. Fighter Wing, hvor de vil være klar til, hvis der er brug for det, at støtte amerikanske militære operationer et eller andet sted på kloden.

Tekst: s-n

Billede Lockheed Martin



F-22 Raptor er et formidabelt fly. Det kan på nuværende tidspunkt gennemføre et angreb på et andet fly fra en 70° vinkel. Man arbejder seriøst på, at flyet skal kunne gennemføre et angreb fra uanset hvilken vinkel, det befinder sig i.



Longbow nummer 233 leveret til US Army

Meza, Ariz. den 3. april 2002. US Army modtog den 3. april AH-64D Longbow nr. 232 og nr. 233, det antal, der skulle leveres indenfor det, der kaldes „multi-year I“, svarende til en femårs periode. I „multi-year II“ skal Boeing levere yderligere 269 Apache Longbows. Kontrakten om denne levering blev underskrevet i 2000 og betyder, at der samlet er skrevet kontrakt om levering af 501 stk. Longbows. Ud over USA, anvender Israel, Storbritannien, Holland, Singapore, Japan og Egypten AH-64D Longbow kamphelikopteren.

Tekst: s-n

Billede: Boeing.

Bagsiden denne gang:

To af Eskadrille 730IRF's F-16 på Flightlinen på Flyvestation Miroslawiec. Vandpytterne og de lavthængende skyer fortæller, at en haglbyge lige har passeret flyvestationen. Vejret var især i den første del af øvelsesperioden en kedelig faktor med sne, regn, slud og lave temperaturer, hvad der gjorde livet svært for især Eskadrille 543RRF. Læs mere om det inde i bladet. (Billede s-n).



Flyvevåbnets
Bibliotek



392000114923

FLYNNYT

NR. 4 AUGUST 2002



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør P.E. Andersen
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

Redaktør

N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00, lokal 7999
75 88 35 53 (privat)
40 80 17 77 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout og trykning:

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:
Fredag den 30. august 2002.

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

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

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Det begyndte med en svæveflyvemodel	3
Flyvevåbnet lige nu - og i fremtiden	8
Flyvevåbnet afslører oliesynder	9
Fra „Garnisonsflyvevåben“ til „Expeditionary Air Force“	10
På mission i Kirgisistan	13
Dobbeltjubilæum hos Søværnets Flyvetjeneste ..	15
Jeg taler dansk	16
Operation Skak – kold krig i Østersøen	17
Singapore medlem af Longbow familien	17
F-35 Draken og den kolde krig	18
Flyvevåbnets største skole overdraget	19
MiG tjener penge, men trues af fogeden	22
Hun var ikke nem at tale med	23
A walk down the line	24
Sidste Åbent Hus – Måske	27
P-3 Orion står foran udskiftning	28
Nye fugle til Danmark	29
Alle fly tankes med det samme	30
Mi-24 Hind har fået en efterfølger	32
Joint Strike Fighter på europatur	34
Farvel i torden og lynild	36
Første kvindelige F-16 pilot på vej	37
Der Luftnachrichtendienst in Denmark	38
Da danskerne fik vinger	38
International øvelse på Flyvestation Aalborg ..	39
Nye tider for krigsmæssig reparation af startbaner	40
Danmark fortsat med i udviklingen af Joint Strike Fighter	41
Europa halter bagefter i udvikling af fly	42
Joke blev til ramme alvor	43
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND	44 - 47
Planlagt afgang	44
CH-47F til US ARMY	45
Ellehammer-pokalen til RØR	45
F-15E Eagle kastede fem JDAM under én flyvning	45
Baltere på uddannelse på Flyvestation Karup ..	46
Billund lufthavn indviet	46
Hjemmeværnet på plads	47
To gange F-35 på Flyvestation Værløse	47

Forsiden denne gang:

La Patrouille de France er et af verdens bedste opvisningsteams. Med deres lille blåmalede Alpha Jet E, har de underholdt millioner af flyfans rundt om i verden. Den 9. juni var det nordsjællænderne, københavnere og masser af mennesker fra resten af landet og det nærmeste udland, der måtte beundre teamets piloters koordinations- og flyveevner over Flyvestation Værløse, hvor vejrguderne tillod et „godtvejrprogram“. Denne søndag fik langt over 100.000 tilskuere deres lyst til luftakrobatik styret. At de er efterspurgt fortæller det forhold, at de havde over 10 opvisninger i juni 2002.

(Billede: Jens-Erik Rasmussen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Det begyndte med en svæveflyvemodel

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Der er et spring fra at flyve med svæve- og linestyrede modelfly på Svane-møllens Kasernes Gymnastikskoles areal til at sidde bag pinden i en F-16. Springet fra pilotsædet i en F-16 til stillingen som forsvarschef må siges at være næsten af samme længde, men det er i korte træk pensioneret general og tidligere forsvarschef Christian Hvidt's (VIT) livsbane i forsvaret. Nu fortsætter banen med en bestyrelsespost i rederiet A. P Møller og mange andre gøremål.

To minutter før den aftalte tid kommer forhenværende forsvarschef, Christian Hvidt med pilotnavnet VIT ind af døren. Han er solbrændt og som altid smilende. Han synes ikke mærket af den politiske mediestorm, han har været igennem de sidste par måneder. Han er, som altid, den smilende og imødekommande person, der husker navne på folk, han har mødt langt tilbage i tiden, og som han altid har haft en bemærkning til.

Modelfly

VIT's første forbindelse med flyvningen går tilbage til barndommen i København, hvor han fløj med svævefly- og linestyrede modeller på Gymnastikskolens arealer ved Svane-møllens kaserne. Det var ikke den aktivitet, der ledte ham ind på tanken

om at blive pilot. Det skete først meget sent i gymnasietiden, hvor det gik op for ham, at han skulle være soldat. Da det var klart, så han en annonce i avisen, hvor der stod: „Bliv jagerpilot og aftjen din værnepligt samtidigt”. „Det opfattede jeg som en god mulighed for at få et brud i det at skulle læse videre i fem-seks år for at blive civilingeniør”.

Optagelsesprøven i 1960 fandt sted på Vartov Kaserne. „Det var noget af en begivenhed, idet jeg var sammen med en del officerer fra Hæren, som jeg senere mødte på Avnø. De skulle alle være artilleriflyvere. De var i øvrigt nogle hårde bananer og meget ældre end mig”.

Værløse/Avnø

Den 3. august 1960, lige efter vel overstået studentereksamen mødte VIT til tjeneste på Flyvestation Værløse. Han måtte som alle andre nyindkaldte foretage den lange vandring ned gennem munderingsdepotet, hvor udrustningen blev udleveret. „Det endte med, at jeg stod i den anden ende af depotet med et regnslag og en papirsæk, som langsomt blev fyldt med udrustning”. „Her kom den første overraskelse. Han havde fået at vide, at han skulle være rekrut på Værløse, men udenfor holdt en bus, og turen gik til Flyvestation Avnø. VIT og hans kammerater protesterede noget mod at skulle til Avnø. Svaret var, at det var lavet om, og at det ikke betød noget, da de alligevel ikke ville komme hjem, de første mange uger.

Første solotur

„Kan du huske din første solotur?” „Dengang var det standard, at vi fløj 10 til 12 timer inden den første soloflyvning. Min instruktør hed M.B. Pedersen (MAP). Dengang var oberstløjtnant A.H. Jørgensen chef for Flyveskolen, ham havde jeg også som instruktør”. A.H. Jørgensen



Den 17. januar 1961. Daværende flyveelev, Christian Hvidt (VIT) er lige landet efter sin første soloflyvning i en Chipmunk. (Billede lånt af VIT).

skulle tjekke VIT ud til soloflyvning. Der var blot det ved det, at han ikke kunne lade være med at flyve flyet. „Hvis man var lidt i tvivl, så skulle man bare lade ham sætte flaps, det gjorde han altid til den rigtige tid” fortalte VIT. Det betød, at næstkommanderende major Aagaard (AGA) sagde: „Jeg tager lige et par landingsrunder med VIT. Han tog ingen chancer”. De to landingsrunder gik fint, og VIT gik solo. Efter turen fik han overrakt en, på grund af årstiden, noget vissen buket blomster. „Det var en skøn fornemmelse!” sagde han. Derefter fulgte den obligatoriske tur i branddammen. Det var den 17. januar 1961.

VIT mindes også tiden på sergent-skolen, som blev afviklet sammen med selve flyveskolen, og sagde: „Der var nogle officerer, og især en oversergent Pedersen, der foretog sig ting, der ikke kan lade sig gøre i dag. Vi tog, det som det kom, og syntes det var i orden. Blev der protesteret, var holdningen, „Du er jo frivillig, og kan du ikke lide at være her, kan

som langsomt fasede flyene ud og sendte piloter og teknikere over i Eskadrille 727-16. For at sikre Air Defence ekspertisen tog vi piloter ind fra Flyvestation Aalborg”.

Karriereskift

„Du opgav flyvningen til fordel for ledelsesopgaver, hvad fik dig til det?”

„Man bliver jo forberedt til ledelsesopgaver ved at gennemgå officersuddannelsen, og hvis man som jeg har interesse for ledelse, og også talent for det, det vil sige har forholdsvis let ved at håndtere et chef-job, er det næsten indlysende at gå den vej. Samtidig må man erkende, at der skal meget mere til, hvis den flyvende del af forsvaret skal være effektiv, og det skal sikres, at ressourcerne bruges bedst muligt også sammen med de andre værn”.

Noget af grundlaget for VIT's valg af videre karriere var et ophold ved the Royal Air Staff College, Bracknell, England. Efter dette kom han til FTK som sektionschef, hvor han var med til at give de Taktiske Skydnin-ger den form, de har i dag.

I tiden som sektionschef i FTK kom han med i internationale opgaver og opdagede glæden ved at være med til at påvirke udviklingen i Flyvevåbnet og være med til at træffe

beslutninger, der fik vidtrækkende betydning. Han var glad for at opleve, at han havde prokura med hjemmefra, der ofte var mere omfattende end den, andre landes officerer af højere grader var udstyret med.

Til Forsvarskommandoen

Indtil 1983 havde VIT fløjet. Med overtagelse af stillingen i Forsvarskommandoen (FKO), som sektionschef i Forsvarsstabens Operations- og Planlægningsstab, var det slut med at flyve. Nu var det ikke længe kun Flyvevåbnets interesser, der skulle tilgodeses. VIT siger: „Jeg havde general J. Lyng som chef, meget lærerigt, vil jeg gerne sige!” VIT var chef for sektionen i en ganske lang periode fra 1984-1987. I den periode beskæftigede han sig en stor del med emnet forsvarsforlig. Arbejdet i FKO adskilte sig betydeligt fra at være selvstændig eskadrillechef: „Nu måtte man selv ud at tage fotokopier”, sagde han med et smil. „Til gengæld mærkede du tydeligt, at der blev lyttet til dig. Du har nogle meget dygtige sagsbehandlere, og det hele var en kæmpe udfordring”.

Stationschef på Karup

I 1987 og 1988 var VIT chef for Flyvestation Karup, hvor han igen fik

lejlighed til at flyve Draken, men nu med instruktør. Tiden på Karup varede indtil 1989, hvor han blev udnævnt til oberst og stabschef i FTK, begge steder fløj han igen Draken, men kun med instruktør.

Nu begyndte det for alvor at gå stærkt, i 1990 blev han flyttet til FKO som chef for FKO's Operationsstab. I 1991 hed opgaven; chef for Forsvarsstabens Operations- og Driftsstab.

Herefter fulgte i 1994 til 1996 opgaven som Permanent dansk repræsentant i Militærkomiteen, og endelig i 1996 blev han chef for forsvarsstaben, den næsthøjeste stilling i forsvaret.

Tragedien

„Du blev udnævnt til forsvarschef på den mest tragiske baggrund, man kan forestille sig. Hvordan havde du det den dag?”

„Vi har en virkelig god ting i Forsvaret. Vi er uddannet til at vide, at chefen kan falde fra, og vi er aldrig i tvivl om, hvem der træder til. Det viste sig også den 3. august 1996, da det gik op for os, hvor omfattende og tragisk den ulykke var. Midt i al gruen kunne vi konstatere, at Forsvaret kan det, vi skal kunne, nemlig at sikre, at forsvaret fungerer. Det beviste vi under de meget tragiske omstændigheder. Vi viste også, at selv om vi havde tårer i øjnene og var knuget af sorg, så havde vi rank ryg og kunne stå igennem en ulykke af en karakter, vi aldrig før havde set magen til i fredstid, og som jeg håber, vi aldrig skal opleve igen”.

Flyvevåbnet i international opgave

„Hvordan oplevede du den 13. oktober 1998, da Flyvevåbnet sendte jagerfly af sted til Grazzanise?”

„Jeg var ret sikker på, at Flyvevåbnet nok skulle klare sig godt. For mig var det allervigtigste, at Flyvevåbnet også var med. Jeg har meget stor forståelse for den politiske beslutningsproces i forbindelse med at sende danske soldater ud i internationale opgaver. Her har det danske Folketing optrådt fantastisk seriøst”. Han er også glad for, at forsvarschefen har været dybt involveret, hver gang politikerne skulle træffe beslut-



En af forsvarschefens mange officielle pligter var at dekorere personel, der havde gjort sig særlig bemærket. Her hilser han på sergent Jesper Kingo Lysstrup, Eskadrille 541, som han lige har dekoreret med Forsvarets Tapperhedsmedalje. (Billede, Leif Ernst, Forsvarskommandoen).



Forsvarschefen, nr. tre fra h. interesserede sig meget for, at personellet kun blev sendt af sted på internationale opgaver med den bedst tænkelige udrustning. Her besigtiger han det enkeltmandsudrustning, der blev udleveret på Flyvestation Amendola i 1997. (Billede s-n).

ning om udsendelse af danske styrker.

VIT har mange lovord til overst for politikernes modenhed og ansvarsbevidsthed i alle de internationale opgaver, man har sendt danske soldater ud til. Han understreger, at når der var tale om internationale opgaver, så var der aldrig tale om indenrigspolitisk drilleri fra oppositionens side, alle var seriøse.

Set fra den operative side var VIT glad for, at piloterne var trænet i luft-tankning, at våbensystemerne til opgaven var i orden, og at Danmark i det hele taget var på højde med den opgave, der skulle løses.

Hans tilfredshed med personellets indsats er stor, han har billedlig talt „svært ved at få armene ned“, når han taler om ALLE danske soldaters indsats i international tjeneste.

Fremtiden

„Hvad skal du lave nu?“

Det var tydeligt at se, at spørgsmålet var ventet – VIT klarede op i et

smil og sagde: „Jeg skal bruge mere tid på familien og gode venner. Og så skal jeg, og det er ikke engang løgn, fange nogle muldvarpe og gøre mere ved haven“. Ud over de private gøremål, har VIT fået henvendelse om flere bestyrelsesposter. „En af dem bliver som medlem af hovedbestyrelsen i A.P. Møllers selskaber i USA, som hedder „Maersk Incorporated“, hvor jeg bliver valgt ind i bestyrelsen om kort tid. Det er et firma, som har en del underselskaber, og som dækker A.P. Møllers aktiviteter i USA fra containertransport til havnefaciliteter og det at drive skibe. Det er en opgave, jeg ser frem til med stor glæde“. VIT roser A.P. Møller for alt det firmaet i tidens løb har gjort for forsvaret. Ikke mindst da Olfert Fischer skulle til Golfen i 1990. Rederiet har aldrig tænkt økonomi, men ønsket at støtte Danmark i de internationale opgaver. VIT er også med i et projekt om organdonation, som han ønsker at gøre mere ved. Han fortsætter som formand for foreningen Danske Flyvere.

VIT slutter samtalen med at sige: „Det var en ærgerlig måde, jeg blev nødt til at gå på. Det havde jeg ikke troet kunne finde sted i Danmark. Men jeg har følt en kolossal opbakning til de beslutninger, jeg har taget. Jeg har haft meget travlt med at svare på de 220 breve, jeg har modtaget. Alle brevskriverne bakker op om forsvaret og har støttet mig. Dem der ikke er enige skriver muligvis ikke breve, men det har været en glæde for mig at få så mange positive tilkendegivelser“.

„Er der ingen negative breve kommet?“

„Jo, der er kommet to. Den ene uden navn.“

VIT lægger ikke skjul på, at hans tid som forsvarschef har været et „tomands job“. „Uden min kone til at tage sig af alle de repræsentative pligter ved jeg ikke, hvordan det var gået. Hun har været en uvurderlig støtte, noget man ikke skal underkende betydningen af. Hun har virkelig lært sig noget om Forsvaret de sidste 20 år“.

Samtalen er slut. Efter et fast håndtryk til farvel forsvinder VIT ud i solskinet på vej mod den nye tilværelse, han lige har beskrevet. □



FLYNYT mødte en forhenværende forsvarschef og general, der var afklaret med tilværelsen og så frem til en ny tilværelse blandt andet som bestyrelsesmedlem i en af rederiet A.P. Møllers selskaber. (Billede s-n).

Flyvevåbnet lige nu - og i fremtiden

Af oversergent Anders Dahl Valgreen, Flyvertaktisk Kommando



Oversergent Anders Dahl Valgreen, Flyvertaktisk Kommando, gør i sit indlæg opmærksom på de vanskeligheder forandringen fra „Garnisonsflyvevåben“ til „Expeditionary Air Force“ betyder for mange ansatte. (Foto Flyvevåbnets Fototjeneste, FTK).

Jeg sidder som oversergent og faguddannet data- og elektronikmekaniker ved Flyvertaktisk Kommando og er altså medlem af flyvevåbnets stampersonelgruppe. Lige som mange andre i denne tid gør jeg mig naturligvis nogle tanker omkring vores jobmæssige situation i flyvevåbnet nu og i fremtiden. En del af den snak, der falder på arbejdspladsen, har jeg forsøgt at trække det helt essentielle ud af og sætte ordene på papir. Jeg har gjort det, fordi jeg mener det er nødvendigt og med det spinkle håb, at ordene vil kunne gøre en forskel et sted i et dansk forsvar, som jeg personligt sætter stor pris på og er glad for at være en del af

Expeditionary forsvar

Landets politikere og forsvarets øver-

ste ledelse ønsker forsvarets styrker omstillet til et „Expeditionary“ forsvar frem for et solidt nationalt forsvar af Danmark. I begrebet „Expeditionary“ ligger en evne til at være fleksibel, at kunne sammensætte en specialstyrke på tværs af organisationer og strukturer, og som evner at rejse ud i verden for at deltage i fredsbevarende og endda fredsskabende operationer i tæt samarbejde med vores allierede. En sådan omstillingsproces er naturligvis vanskelig og kræver nytænkning og mod. Mod til at foretage dramatiske ændringer i en i øvrigt ganske velfungerende, men dog ekstremt traditionsbundet og træg organisation som forsvaret.

Netop processen hen mod 'Expeditionary' er vi flyvevåbnet allerede i fuld gang med. En hel del af flyvevåbnets fastansatte (kerne-personellet) har sandsynligvis endnu ikke erkendt dette. Ikke desto mindre deltager flyvevåbnet allerede i flere operationer i udlandet, som har krævet voldsomme ændringer. Lige pludselig skal ledelsen ude på tjenestestederne til at udvælge og afgive et større antal medarbejdere til disse nye opgaver i udlandet. Lige pludselig skal medarbejderne omstille sig fra at forrette daglig tjeneste på en lille, tryk flyvestation i Danmark og til at være professionel soldat i et usikkert udland. Lige pludselig skal familien i baglandet omstille sig fra at have en far, mor eller et familiemedlem, der kommer hjem hver dag efter „just another day at the office“ til at leve med stor usikkerhed og savn i perioder. Seneste eksempler på omstillingsprocessen er Danmarks deltagelse i kampen mod terrorismen i Afghanistan samt den nyligt afholdte øvelse i Polen, hvor alle grene af forsvaret har deltaget med et meget stort antal styrker.

Hvor skal vi hen

Jer er ikke et øjeblik i tvivl om, at

holdningen hos stampersonelgruppen i flyvevåbnet i dag kombineret med gruppens høje faglige niveau kan skabe de rette betingelser for, at gruppen som helhed kan klare omstillingsprocessen mod et „Expeditionary“ flyvevåben med bravur. Jeg er desværre heller ikke et øjeblik i tvivl om, at processen er på en forkert kurs i øjeblikket.

For det første melder flyvevåbnets ledelse ikke klart nok ud omkring processen, så den enkelte medarbejder føler stor usikkerhed omkring sin stilling og sin fremtid. Hvad er flyvevåbnets bærende idegrundlag for tiden? Hvor skal vi hen?

For det andet er kerne-personellet presset af generelle nedskæringer, fordi ledelsen som følge af det politisk bestemte forsvarsforlig forsøger at „slanke“ flyvevåbnet, netop for at der skal være råd til de meget dyre



Den 27. oktober 1998 var „Expeditionary Air Force“ en realitet. Da vadede Eskadrille 730IRF's standard over eskadrillens områder på Flyvestation Grazzanise. Missionen var ikke en øvelse. Det kunne blive første gang en dansk pilot, måske, skulle bruge sine missiler for alvor.

operationer i udlandet. Enten giver forsvarrets ledelse ikke landets politikere de korrekte oplysninger om omkostningerne ved at udsende tusinder af danske soldater til operationer i udlandet. Eller også er der bare ikke politisk vilje til at sætte de nødvendige ekstra bevillinger af til operationerne, når det kommer til stykket. Hvis flyvevåbnet skal levere et professionelt stykke arbejde i udlandet, er den første betingelse, at der er reelle resurser at trække på i Danmark, men disse er ledelsen i flyvevåbnet i gang med at rationalisere væk. Hvem skal sendes med ud og opbygge de danske enheders infrastruktur og tekniske systemer på baserne i udlandet, hvis alt kernepersonellet er væk. Værnepligtige?

For det tredje er det i dag et ganske ubehageligt faktum, at en ansat i flyvevåbnet får mere i lønningsposen under deltagelse i en øvelse i et frede land som f.eks. Polen, end han får, med risiko for liv og lemmer, udsendt som professionel soldat i et område i nærheden af Afghanistan. Hvem kan fortsætte med en professionel indsats under de betingelser? Det kan godt være at personel i forsvaret har forpligtet sig til at sætte livet på spil for Danmark, men her går grænsen altså for min loyalitet. Enten kommer der flere penge til udbetaling til den enkelte under operativ tjeneste i udlandet, eller også har kernepersonellet i nær fremtid næsten ikke andet valg end at søge andre udfordringer, f.eks. i det civile, hvor lønnens størrelse som regel følger arbejdsindsats og arbejdsbetingelser og ikke en traditionsbundet tjenesteplichtserklæring.

Frustration

For det fjerde risikerer en højtuddan-



Det er mandag den 13. oktober, her i shelter 73 stod et af de seks fly der skulle til Grazzanise for at blive sat ind som Air Defence fly i NATO's indsats mod den serbiske diktator Slobodan Milosevics fly. Den aften var alvoren til at tage og føle på.

net specialist i flyvevåbnet i dag at blive fast tilknyttet en STO enhed i en stilling, som intet har med hans speciale at gøre. F.eks. en tekniker tilknyttet en operationsstøtteeskadrille for at passe et job med at laste og losse et transportfly på en base i udlandet. Hvorfor skal vedkommende ikke udsendes til en stilling, som han er uddannet til at bestride, og samtidig kan han naturligvis deltage på lige fod med de andre på basen i de nødvendige STO-opgaver? Svaret ligger i, at vores faglige organisationer har betinget sig, at minimum 25% af de udsendte soldater skal være fra stampersonelgruppen. Et ganske rimeligt krav set ud fra et ønske om en professionel indsats, men da omstillingsprocessen kun lige er startet, er vi flyvevåbnet endnu ikke gearret til at kunne levere det nødvendige antal

folk, der passer lige til de opgaver, som skal løses. Derfor har flyvevåbnets kernepersonel i de seneste par år ofte været udsat for at blive brugt til noget helt andet, end det de er uddannet til. Det er klart frustrerende, og når man hertil lægger summen af de generelle nedskæringer og manglende retningslinier, så mister den enkelte simpelthen motivationen til at yde en ekstra indsats på arbejdet. Dette sætter desværre sit præg på flyvevåbnet af i dag.

Jeg er stadigvæk glad for at være en del af det danske flyvevåben, men der er ikke helt den samme rare følelse af sammenhold og god stemning, jeg så ofte før har følt. □

Flyvevåbnet afslører oliesynder

Mandag den 6. maj gik endnu en „oliesynder“ i Flyvevåbnets net. På en position 1 sømil (1852 m) nord for Hanstholm, opdagede et af Flyvevåbnets F-16 fly et skib, der trak en stribe af olie efter sig. Informationen blev sendt til Søværnets Operative

Kommando (SOK), som er ansvarlig for forsvarrets overvågning af havmiljøet.

SOK sendte en af Flyvevåbnets redningshelikoptere til positionen. Besætningen kunne konstatere, at forureningen drejede sig om fiskeolie.

Der blev taget billeder af skibet og samlet prøver af olien op fra havoverfladen.

Tekst: s-n
Kilde: FTK Presseofficer

Fra „Garnisionsflyvevåben” til „Expeditionary Air Force”

Af Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen

Da de danske politikere i 1990 besluttede at sende korvetten „Olfert Fischer” af sted til den Perisiske Golf for at støtte USA’s indsats i krigen mod Saddam Husseins besættelsesstyrker i Kuwait, var dansk udenrigs- og sikkerhedspolitik med et slag totalt ændret. Lini- en er blevet fortsat, og Flyvevåbnet kom som det sidste værn også i indsats under krigen i Kosovo. Dette har skabt store ændringer i Flyvevåbnets

hverdag, ændringer som har gjort livet meget anderledes for mange.

Den sikkerhedspolitiske situation er under konstant forandring, og denne - vores historiske tid - er præget af en søgen efter en ny stabil tilstand. De forskellige operatører på den sikkerhedspolitiske scene (organisationer og nationer) søger at finde deres nye roller. Heriblandt Danmark og dansk Forsvar! Det er ikke sandsynligt, at der på kort sigt kan etableres en ny stabil tilstand, hvorfor vi må leve i en situation med konstant tilpasning til en mere eller mindre hurtig udvikling. Vores fremtid vil derfor blive præget heraf. Vi skal således kunne omstille os hele tiden, og det vil stille stadig større krav til fleksibilitet i vores struktur, vores koncepter og doktriner, herunder større krav til fleksibiliteten hos alt personel såvel mentalt som fysisk. Al dogmatik må således lægges på hyl- den, og vores organisering må løbende og situationsbestemt tilpasses.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen siger i artiklen blandt andet: „Vi skal således kunne omstille os hele tiden, og det vil stille stadig større krav til fleksibilitet i vores struktur, vores koncepter og doktriner, herunder større krav til fleksibiliteten hos alt personel såvel mentalt som fysisk”. (Billede, Flyvevåbnets Fototjeneste, FTK).



Eskadrille 730IRF’s F-16 Fighting Falcon fly linet op på Flyvestation Amendola i Syditalien i 1997. Det var det første varsel om, at Flyvevåbnet kunne regne med i en fremtid at komme til at deployere udenlands. (Billede s-n).

Flertal for aktiv politik

Der er et overvældende politisk flertal for, at Danmark skal fortsætte den nuværende aktive sikkerheds- og udenrigspolitik. Danmark vil derfor formentlig i vores forudseelige fremtid bidrage til konfliktløsning i internationalt regi (Peace Support Operationer) med et bidrag, som repræsenterer mindst vores „fair share”. Der er også klart vist en vilje til, at de danske bidrag skal være vægtige – om ikke i størrelse og antal, så i kvalitet og ved deltagelse i alle operationstyper – også der, hvor der er fare for, at det vil kunne gøre ondt. Det er stadig vores fornemste opgave at forsvare fædrelandet og gennemføre den daglige suverænitetsbevarelse („Homeland Defence”), men lige nu er vores primære og vanskeligste opgave at skabe de nødvendige kapaciti-

teter til, at vi kan leve op til den nye faglige udfordring i f.m. bidrag til konfliktløsning i internationalt regi; nemlig etablering af et „Expeditionary Air Force” med mange forskellige operationsmuligheder og stor fleksibilitet i udførelsen.

Det er ikke muligt at forudse, hvor næste mission vil kunne gå til. Hvem havde i sin vildeste fantasi forestillet sig, at vi i løbet af et år ville operere i en konflikt i Afghanistan med C-130 og F-16 fra en base i Kirgisistan – og som et bevis på vores fleksible muligheder med en helt nyopstillet AM-CE enhed. Vi er godt på vej – vi er i gang – og vi gør det foreløbigt ikke så ringe endda. Vi gør os hele tiden nye erfaringer, som vi skal passe på ikke glemmes igen. Dette er en særlig vanskelig proces, som jeg vil lægge ekstra vægt på i den nærmeste tid. Vi må have etableret nogle sikre metoder og procedurer specielt for denne vanskelige disciplin.

Air Power er valgt

Lige nu ser det unægtelig ud som om vores særlige specialitet „Air Power” er „the political choice”, som det er udtrykt af andre. Der er således ingen tvivl om, at den vare, vi kan levere, nemlig Air Power, er efterspurgt til tidens konfliktløsning. Vi ved også godt, at denne vare i længden ikke kan stå alene, men min pointe er, at vi vil blive brugt.

Jeg er altså ikke i tvivl om, at vores fælles fremtid bliver med en form for „expeditionary” livsstil. Jeg er også sikker på, at vi løbende og altid vil skulle tilpasse os en udvikling, men lad os nu holde fast i Forsvarschefens Vision 2010 og sætte en sådan termin for komplet kvantitativ og kvalitativ etablering af mindst de kapaciteter, som lige nu er beskrevet i STYREAK-arbejdet. Undervejs vil der være bred basis for Flyvevåbnets deltagelse i internationale operationer på både fleksibelt og højt kvalitativt niveau, ligesom vi konstant skal leve op til vores reaktionsstyrkeforpligtelser.

Expeditionary Air Force

Jeg har flere gange omtalt etableringen af et „Expeditionary Air Force”. Den vision er vores fremtid – det er



Personel fra Eskadrille 730IRF i færd med at etablere eskadrilleområdet på Flyvestation Amendola i Syditalien. Endnu var betegnelsen „Expeditionary Air Force” ikke opfundet, men virkeligheden var der allerede. (Billede s-n).

besluttet! Men det er også en lang proces, som vi skal igennem. Man ændrer nemlig ikke et „garnisonsflyvevåben” til et „Expeditionary Air Force” med en befaling eller med et knips med fingrene. Det er en vanskelig proces, som vil kræve både store mentale og fysiske udfordringer og en stor portion holdningsbearbejdning af vores store – og alene af den grund – lidt træge organisation.

Som sagt, så ændrer vi ikke en stor organisation så dramatisk, som denne ændring vil være, med et knips med fingrene. Vi kan jo ikke starte på en frisk. Vi har den arv, vi har, både materielmæssigt og personelmæssigt.

Materiellet er vi ved at forny stort set rub og stub, og der er i planerne yderligere nye gode og relevante projekter, så vejen er banet for, at vi kan deltage i international konfliktløsning uden at være til gene på grund af manglende teknologi eller manglende materielmæssig kvalitet.

På personelområdet har vi en personelstyrke, som har tjent os professionelt og effektivt i mange år, ja i virkeligheden i „for” mange år. Vores gennemsnitsalder er noget over, det vi kunne ønske i relation til kravene i forbindelse med deltagelse i internationale operationer. Den forandringsproces, vi skal igennem for at skabe fleksible „expeditionary airmen”, skal gennemføres med en god portion finfølelse og nænsomhed. Men vi

kender vejen og hovedretningen, og vi er på vej! Og dette er ikke til diskussion, men mange metoder og alle gode ideer og erfaringer vil være til diskussion hel tiden.

Overordnet model valgt

Vi har også valgt Flyvevåbnets overordnede model: At reaktionsstyrker eller kapaciteter til internationale operationer er kapaciteter, som hele Flyvevåbnet bidrager til. Alt personel og alle organisatoriske enheder skal kunne bidrage og meget fleksibelt. Faggrænser vil kun være grænser, for så vidt det forstås, som værende begrænset af nødvendige kundskaber og faglige niveauer.

Vi er netop kommet hjem fra øvelse Strong Resolve. Den største flyvevåben øvelse i udlandet nogensinde. Det var vores første store øvelse som „Expeditionary Air Force”. Øvelsen blev i store træk gennemført meget tilfredsstillende, men der er mange erfaringer, som vi nu skal til at arbejde, som en del af vores fælles vej mod målet. Og som ventet er der flest erfaringer i relation til vores nye enheder, Operationsstøtteeskadrillerne, hvor mange var involveret uden for deres traditionelle faggrænser. Jeg har længe brugt udtrykket „Expeditionary Air Force” i mangel af et godt dansk ord. Jeg vil tro, at mange har været udfordret af denne vision

om vores fælles fremtid. Det har nok i høj grad været opfattet meget positivt og logisk for den tid, vi lever i, men måske også noget teoretisk og lidt uvedkommende. Jeg tror mange i forbindelse med vores deltagelse i Operation Enduring Freedom og øvelse Strong Resolve har fået idegrundlaget tættere på kroppen og nu har mærket konceptet mere eller mindre fysisk.

Personel på reaktionsstyrkekontrakt

Grundlaget for vores kommende „Expeditionary Air Force“ er vores formelle reaktionsstyrketilmelding i NATO regi. Disse reaktionsstyrkeenheder skal være klar på et højt beredskab for at kunne deltage i NATOs kollektive forsvar som del af det danske bidrag til en eventuel krig eller konflikt i medfør af NATOs artikel 5 forpligtigelse. Henset til Flyvevåbnets begrænsede fredstidsstørrelse må NATO reaktionsstyrkeenhederne, herunder især Operationsstøtteeskadrillerne, opstilles af både fast personel og personel på reaktionsstyrkekontrakter. Personel på reaktionsstyrkekontrakt vil imidlertid ikke altid kunne indkaldes og klargøres til udsendelse inden for den til rådighed værende beredskabstid. Derfor er det nødvendigt at supplere disse enheder midlertidigt med yderligere fast personel, indtil personellet på reaktionsstyrkekontrakt er klar til indsættelse. Dette personel skal naturligvis være uddannet og klar til opgaven på lige fod med enhedernes organisatoriske personel (øvrigt fast personel og personel på reaktionsstyrkekontrakt). For det faste personel, der indgår i disse enheder som supplement for personel på reaktionsstyrkekontrakt, vil en iværksættelse med minimum beredskabstid betyde umiddelbar udsendelse til operationsområdet samtidig med, at personellet på reaktionsstyrkekontrakt indkaldes og gøres klar til udsendelse. Når denne klargøring er tilendebragt, vil dette personel, så snart det er muligt, blive udsendt til afløsning af det faste personel, der alene indgår i eskadrillerne som supplement, således at dette faste personel hurtigst muligt kan returnere til Danmark for at udfylde de normale funktioner, som i en sådan



Også Eskadrille 543IRF var med på øvelsen på Flyvestation Amendola. Her demonstreres opladning af en launcher (afskydningsrampe). (Billede s-n).

situation er specielt kritiske i flyvevåbnets organisation.

Med det nuværende trusselsniveau er en fuld iværksættelse af NATO reaktionsstyrkeberedskabet næppe sandsynligt. Den mest sandsynlige operationsform, som vi vil opleve i den nærmeste fremtid, vil således give visse væremissioner, hvor NATO eller en koalition under ledelse af en større nation beslutter sig for at bidrage militært til international konfliktløsning. Vi kunne kalde sådanne missioner for „internationale operationer“ i modsætning til ovennævnte „artikel 5 operationer“. I sådanne tilfælde vil nationerne og dermed også Danmark tilbyde et styrkebidrag, som er afpasset efter det på alle måder praktisk mulige og i høj grad relateret til en formodet varighed af en sådan operation. Dette betyder, at der ved styrketilmeldingen vil blive taget hensyn til, hvilke opgaver vi fortsat skal løse i hjemlig regi og andre steder, samt naturligvis hvor meget personel, der rent praktisk er til rådighed for en udsendelse, som måske skal roteres flere gange - og med hensyn til en fornuftig udskiftningstakt. I forbindelse med sådanne operationer vil det være mest sandsynligt, at vi skal bruge noget af vores reaktionsstyrkekapaciteter, men tiden til styrkeopbygning vil tillade aktivering af

personel på reaktionsstyrkekontrakter og hovedparten af det faste personel, der indgår i disse enheder som supplement for personel på reaktionsstyrkekontrakter, vil således ikke blive udsendt som erstatning for personel på rådighedskontrakt.

Efterskrift:

Ovenstående indlæg fra Chefen for Flyvertaktisk Kommando, Generalmajor Leif Simonsen giver svar på en del af de spørgsmål og problemstillinger, der rejses i indlægget „Flyvevåbnet lige nu - og i fremtiden?“ fra Anders Dahl Valgreen. I næste nummer af FLYNYT vil Flyvertaktisk Kommando's deciderede svar på indlægget blive bragt. □



J.D. Pedersen

På mission i Kirgisistan

Af sergent Bjarne Pedersen
Billeder Flyveroverkonstabel
Mikkel Hagestrøm

For blot få år siden ville det have været noget nær utopi: Danske soldater udstationeret i en tidligere sovjetisk republik i Centralasien mindre end 400 kilometer fra grænsen til Kina. Men efter terrorangrebene den 11. september 2001 betragter mange det som en naturlig ting, at også danske soldater er med i forreste linje, når det gælder bekæmpelse af international terrorisme.

Flyvestation Karup en solbeskinnet lørdag morgen i maj 2002. Godt 20 soldater fra Flyvevåbnet er i færd med at sige farvel til familie, venner og bekendte, inden de går ombord i et ventende Hercules-fly, der skal bringe dem til en afkrog af verden, nok kun de færreste af dem havde regnet med at blive sendt til, da de i sin tid gik ind i Forsvaret. Målet for turen hedder Manas og ligger i den tidligere sovjetiske republik Kirgisistan.

Historien bag

De danske soldater, der er ved at gå ombord på flyet, skal afsted for at afløse kollegaer, som har været i Kirgisistan siden februar. Historien bag Flyvevåbnets deltagelse i denne operation går dog helt tilbage til december 2001, hvor der blev taget politisk beslutning om, at også Danmark skulle yde et militært bidrag til USA's krig mod Talebanregimet og al-Qaeda netværket i Afghanistan.

For Flyvevåbnets vedkommende bestod bidraget af en C-130 Hercules

med besætning og støttefunktioner samt en såkaldt AMCE-enhed (Air Movement Control Element), der har til opgave at laste og losse fly. Det danske C-130 element kom naturligt nok fra Eskadrille 721 på Flyvestation Værløse, mens AMCE-enheden hovedsageligt blev opstillet af personel fra Flyvestation Karup suppleret med frivillige fra en række af Flyvevåbnets øvrige enheder.

De to danske enheder udgjorde ved udsendelsen totalt set ca. 75 mand, og i slutningen af februar var de første af disse på plads på Manas Lufthavn, hvor amerikanerne allerede siden midten af december havde været i gang med at opbygge en støttebase for de igangværende operationer i og omkring Afghanistan.

Amerikanerne har i øvrigt lejet det meste af lufthavnen, og kalder den nu for Peter J. Ganci Junior Air Base, opkaldt efter chefen for New York's brandvæsen, der selv omkom den 11. september i forsøget på at redde folk ud af det brændende World Trade Center.

Velkommen til Manas

Det første, der slår Æn, når man træ-



Dannebrog hales ned ved AMCEholdets område på Manas Lufthavn.

der ud af Hercules-flyet på Manas Lufthavn, er, hvor frodig den omkringliggende natur er. Under den sidste del af vores flyvning mindede landskabet mest af alt om et goldt månekrater. Men som vi står her, er der både højt græs og træer så langt øjet rækker, og i det fjerne kan man se høje bjerge, som dækker ca. 270 grader af horisonten.

Efter ankomsten er det tid til at komme gennem de kirgisiske myndigheders emigrationskontrol, som er et kapitel for sig selv. Kontrollen er både langvarig og omstændig, men sådan er det i denne del af verden: Bureaucrati er en stor del af hverdagen. De danske soldater tager det dog med godt humør, og kan efter en halv times tid fortsætte til det, der skal være deres hjem de næste måneder.

Lejren

Få hundrede meter fra indgangen til lufthavnen ligger den teltlejr, som for øjeblikket fungerer som midlertidigt hjem for ca. 2000 soldater fra hele verden. Ca. halvdelen af disse er fra USA, mens de resterende – udover Danmark – kommer fra Australien, Frankrig, Norge, Syd Korea, Spanien og Holland.

Det multinationale aspekt ses, straks man kommer ind i lejren. Ved vagten står en amerikansk og en sydkoreansk soldat side om side og kontrollerer ID-kort, og når man kommer indenfor afspærringen, er det første vi ser en række flagstænger, hvor de respektive flag vajer side om side med det kirgisiske.

Selve lejren udgøres af lange rækker af grønne og sandfarvede telte, der hver er hjem for op til 8 soldater. Desuden er der opstillet en del andre telte af forskellig størrelse rundt omkring, som gør det ud for bad, vaske-ri, velfærdsområde, biograf m.m. Det hele er omkranset af en høj dækningsvold med pigtråd og bevægelsessensorer.

I en af de lejr-gader, som de sirligt opsatte telte former, vajer et lille Dannebrog fra en flagstang, og vi får at vide, at det er der danskerne bor.

For at give bare en snert af hjemlig hygge, kaldes gaden for Rabalderstræde, og udenfor nogle af de danske telte har man lavet forskellige former for udsmykning og små terrasser med blomsterkasser, som ville få det til at rykke i fingrene på selv Søren Ryge.

Placeret centralt i lejren er det amerikanske feltkøkken – til daglig blot kaldet chow-hall – som, ifølge lejrens beboere, ikke får mange kokkehuer. En dansk flyverspecialist fortæller således, at han tabte sig 10 kilo de første to måneder, han opholdt sig i lejren. Men da bestod menuen hovedsageligt også af feltrationer og man måtte efter sigende identificere sin mad alene ud fra farven, idet konsistensen og lugten var omtrent den samme, hvad enten det drejede sig om morgen-, middags- eller aftensmad. Situationen er dog langsomt blevet bedre – eller mindre dårlig, som nogle udtrykker det – og det er nu muligt at få både Mathilde kakao-mælk og noget, der svagt minder om bacon og røræg, til morgenmad. Vi får dog at vide, at der netop er blevet indviet et nyt fransk køkken på luft-havnsområdet, og da det efter sigende bl.a. skulle servere ægte rødvinssauce, er det noget, de danske maver forventer sig en del af.

De danske enheder

Multinationalt samarbejde er kodeordene for begge de danske enheder i Manas.

For C-130-delen arbejder man tæt sammen i det såkaldte EPAF-samarbejde (European Participating Air Forces – Deltagende europæiske flyvevåbner) med Norge og Holland, der begge stiller med en C-130. Man har således fordelt nogle af de forskellige funktioner og opgaver imellem sig, så hver nation ikke behøver at stille med et fuldt støttehold til deres eget fly.

Opgaven for den danske C-130, såvel som de øvrige C-130'ere på basen, er at flyve fragt og forsyninger ud til forskellige lokaliteter og enheder i regionen. Dette foregår normalt fuldt feltmæssigt, og uden at gå for meget i detaljer kan fortælles om en episode, hvor det danske fly skulle aflevere to paller med gods på en nærmere bestemt lokalitet. Fra flyet



EPAF velfærdsområdet, som dog også er åbent for alle andre nationaliteter på basen. Området består af et stort telt og bærer navnet „Valhalla“.

først rørte landingsbanen til det var i luften igen, gik der 11 minutter, og da dette inkluderer tid til at taxie, samt losse de to paller, har der næppe været spildt mange sekunder på overflødige foretagender.

Den last, som bl.a. den danske Hercules flyver ud i regionen, er ofte blevet pakket og lastet af det danske AMCE-hold, som udgør ca. 1/3 af den samlede danske styrke i Manas. Sammen med kollegaer fra Frankrig og USA står de for at modtage og losse kæmpemæssige transportfly, der flyver forsyninger ind til de allierede styrker. En del af disse forsyninger skal sendes videre ud til andre enheder, og bliver derfor pakket om og læsset på de mindre C-130 fly, som er istand til at starte og lande på kortere og dårligere baner end de store fly.

Selv om de tre lande, der stiller personel til AMCE-holdet, arbejder tæt sammen i det daglige, er forholdet mellem danskere og amerikanere dog noget for sig selv. Rent praktisk er disse to enheder nemlig smeltet sammen til en med fælles kommandostruktur, mens franskmændene mere eller mindre kører deres eget parallelle løb.

Til at yde forskellige former for praktisk og logistisk støtte til de to ovenstående danske enheder, er der endvidere udsendt en række enkeltpersoner og grupper, som er med til

at få dagligdagen til at fungere. Det drejer sig bl.a. om en regnskabsfører, en sygeplejeske, administrationspersonale og et Militærpoliti detachement, som hver især også har et udpræget samarbejde med tilsvarende personelgrupper fra andre lande indenfor deres respektive fagområde.

Det operative

Flere af de danske soldater på Manas giver udtryk for, at de med deres tilstedeværelse føler at være en del af noget stort, og faktisk er med til at „gøre en forskel“. Flere nævner det faktum, at der på lufthavnen også er stationeret kampfly fra Frankrig og USA, som dagligt flyver missioner over Afghanistan. Disse fly har som oftest skarpe bomber med, når de starter på deres mission, men det sker ofte, at bomberne ikke er med tilbage igen, når flyene lander. Det faktum gør, at mange føler at have en plads „ude i den spidse ende“.

Inden længe er det dog sandsynligt, at de franske og amerikanske fly på Manas får selskab af bl.a. danske F-16 kampfly, som også kommer til at flyve missioner ind over Afghanistan. Det er i øjeblikket planen, at Danmark til oktober, sammen med Norge og Holland, skal stille et antal fly, som dels skal supplere, dels afløse, nogle af de fly, der allerede befinder sig i regionen.

Hjem igen.

Et typisk ophold for en dansk soldat på Manas varer ca. tre måneder, men afhængig af jobfunktionen kan det variere fra seks uger og helt op til seks måneder. Så længe behøver deres udsendte dog ikke vente. Efter 18 timers ophold i Kirgisistan går turen

nemlig igen mod Danmark mandag middag. Med ombord på Hercules'en er denne gang en flok trætte soldater, som for de flestes vedkommende ikke har set familien, siden de blev sendt af sted i februar.

Turen hjem afbrydes af en mellemlanding og overnatning i Syd-

europa. Men tirsdag middag – efter på fire dage at have tilbragt mere end 22 timer i luften – får vi atter dansk grund under fødderne, og for de hjemvendte soldater er det tid til at gense familie og venner og måske få et par velfortjente fridage. □

Dobbeltjubilæum hos Søværnets Flyvetjeneste

Af Henning Rose, Flyvematerielkommandoen

Billeder Per Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse



Chefen for Søværnets Flyvetjeneste, kommandørkaptajn K. Rasch Larsen (RAS), gennemgik i sin tale Søværnets Flyvetjenestes historie og de barske forhold, man arbejder under i Nordatlanten.

Søværnets Flyvetjeneste (SVF) fejrede sit 25 års jubilæum som selvstændig niveau III myndighed. Samtidig kunne man fejre, at det var 40 år siden Alouette-fligten blev oprettet den 1. februar 1962.

Mandag d. 29. april 2002 kunne Søværnets Flyvetjeneste (SVF) fejre 25 års jubilæum som selvstændig myndighed. Det foregik i SVF's faciliteter på Flyvestation Værløse. Mange gæster var mødt frem for at gratulere: Generaler, admiraler, tidligere SVF chefer, medarbejdere og leverandører.

Efter at Søværnets Tamburkorps havde åbnet højtideligheden, gik chefen for Søværnets Flyvetjeneste, kommandørkaptajn K. Rasch Larsen (RAS), på talerstolen. RAS kom i sin tale ind på oprettelsen af SVF som en selvstændig Niveau III myndighed i Søværnet med status som Eskadre, hvilket skete d. 29. april 1977. RAS

nævnte, at man også fejrede 40 år som enhed, idet Alouette-fligten blev oprettet 1. februar 1962 som en Flight under Flyvevåbnets ESK 722. Han nævnte videre, at SVF i de 25 år havde udrettet meget, især i Nordatlanten, men at dette ikke kunne gøres, uden at der var et godt samarbejde med Flyvematerielkommandoen, Hovedværkstedet og Flyvestation Værløse.

Hårde arbejdsvilkår

Chefen for Søværnets Operative kommando, kontraadmiral Tim Sloth Jørgensen nævnte i sin tale, at SVF havde gjort det godt, først med Alou-



Søværnets Tamburkorps var et festligt indslag på jubilæumsdagen. Bag korpset ses Søværnets først fly, „Glenten“, og th. det nyeste, en levetidsforlænget Lynx Mk. 90B.

ette III og dernæst LYNX helikopteren. Årene havde vist, at flådehelikoptere er effektive, og at der derfor er mange nye opgaver at tage fat på. SVF har således fået tilført en ny ressource i form af de levetidsforlængede LYNX Mk. 90B. Opgaverne i Nordatlanten foregår ofte under næsten umulige forhold, hvilket SVF desværre også har måttet sande, idet Lynx S-187 totalhavarede på Færøerne, hvorved to omkom. Han kom

ind på fremtiden for SVF og nævnte, at SVF i 2004 flytter til Flyvestation Karup, hvor alle Forsvarets helikoptere samles. Selv om opgaverne er de samme, er tilhørsforholdet endnu ikke afklaret, sagde han, og han ønskede derefter SVF tillykke med de 25 år.

Historien med

Efter de to taler fortalte historisk

konsulent H.C. Berg om flyvningens udvikling i Danmark, hvor han bl.a. nævnte, at det i år er 90 år siden, at Marinen uddannede sin første marineflyver; H.C. Ullidtz, og at Marineministeriet kort efter d. 25. marts 1912, fik sit første fly foræret af generalkonsul V. Ludvigsen. Maskinen var en kopi af en Henry Farman, bygget af Robert Svendsen. Den fik af Marinen navnet „Glenten“. □

Flyvevåbnets Officersskole

Jeg taler dansk

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Når man møder en person i en fremmed uniform ved et fremmed fly, så henvender man sig på engelsk. Det er vedtaget adfærd i det danske Flyvevåben. Overraskelsen var følelig, da der bliver svaret dansk næsten uden accent: „Du kan godt tale dansk til mig, det forstår jeg” vi havde mødt kadet Egidijus Mickus.

Flyvestation Værløse lørdag den 8. juni 2002. Der er landet en litauisk Antonov An-2. Et ikke særligt smukt, men meget rustikt udseende russiskbygget biplan, som fløj første gang i 1947. Flyet har et vingespán på 17,98 m og i næsen sidder der en 1.000 hk. Shvetsov Ash-62I T stjernemotor, der er 3,96 m. op til overkanten af vingen, og så er flyet udstyret med halehjul. Flyet var i øvrigt hjemmehørende på Flyvestation Siauliai i det nordvestlige Litauen. De litauiske teknikere sværmer omkring flyet, og nu skal der tankes. En



Kadet Egidijus Mickus, 21, fra Kaunas i Litauen, er elev på Flyvevåbnets Officersskole og under Åbent Hus på Flyvestation Værløse fungerer han som forbindelsesofficer for sine landsmænd. Billedet her er taget i cockpittet på en litauisk An-2.

litauisk forbindelsesofficer med nogle helt ukendte gradstegn hjælper med kommunikationen. Vi spørger ham på engelsk, om han er forbindelsesofficer til besætningen. „Du kan godt tale dansk til mig, det forstår jeg!” Ordene kommer helt uden tøven og meget formfuldendt. Det var

imponerende, her var en historie.

Sprogskole

Egidijus Mickus, 21, og fra Kaunas i Litauen, fortæller: „Da jeg var færdig med gymnasiet kom jeg ind i forsvaret på Hærens Officersskole. Her blev jeg udtaget til at gennemgå officersuddannelsen ved det danske Flyvevåbnets Officersskole (FLOS)”.

Med lidt undrende stemme spurgte vi: „Hvor har du lært at tale så godt dansk. Dansk er kendt for at være et svært sprog at lære”

Mickus fortæller, at han har tilbragt et år på sprogskole på Svanemøllens Kaserne. „Vi havde fem timers undervisning om dagen, fem dage om ugen. Det var ganske hårdt, men dansk kan læres”. Han giver udtryk for, at dem der ikke har lært dansk efter måske mange år i landet nok er lidt dovne, og fortsætter: „De første ni måneder boede jeg hos en dansk familie. Både for at øve sproget, men også for at lære noget om dansk kultur og levevis”

Hjem til Litauen igen

„Hvor lang tid har du gået på officersskolen?” „Jeg har gået der et år nu, og er færdig næste år til juni. Derefter skal jeg hjem til Litauen for at få min funktionsuddannelse”.

Mickus fortæller, at han er glad for at gå på FLOS. „Det kan ind

imellem være svært at følge med på et fremmed sprog, men mine medkædetter er utrolig flinke til at hjælpe mig”.

Han fortæller også, at det kan være svært at skulle være hjemmefra så længe ad gangen. „Jeg kommer kun hjem til jul og i sommerferien. Samtidig er det rasende dyrt at ringe til

Litauen, så det bliver heller ikke til så meget”. Mickus må klare sig med de kost- og lommepege, han får udbetalt, medens hans opholder sig på FLOS, og det giver ikke råd til de store udskejelser. På trods af den stramme økonomi, er han glad for at være i Danmark.

Samtalen bliver afbrudt, da nogen

råber op i cockpittet, hvor samtalen foregik. „Nu kommer dit jetfly”, ud gennem cockpitvinduet kunne man se en litauisk L-39, som var ved at lande. Micus fór ud af flyet for at komme ned og tage mod sine landsmænd. □

Anmeldelse

Operation Skak – kold krig i Østersøen

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Af Bent Aalbæk-Nielsen
Sidetal 244 sider
ISBN 87-7466-376-3
Udgivet på Bogen

Operation Skak – kold krig i Østersøen, blev læst i to omgange, fordi tiden i første forsøg slap op. Bent Aalbæk-Nielsen har begået en spændende og læseværdig roman om dengang, den Kolde Krig var rigtig kold.

Den handler om dengang i 80'erne, hvor den danske fredsbevægelse havde sin storhedstid. Og, hvor en del danske politikere sørgede for, at resten af NATO's tillid til Danmark kunne ligge på et meget lille sted. Disse to faktorer giver i romanens handling Sovjetunionen den ide, at NATO ikke vil komme Danmark til undsætning, hvis man foretager en invasion af landet. De kommunistisk dominerede fredsbevægelser udviklede sig, for sovjetiske penge, til ren 5. kolonne virksomhed, og indgik viligt i at hjælpe Sovjetunionen med at overtage landet.

I romanen følger man den sovjetiske ledelsens planlægning af overtagelsen, som man tror kan gennemføres forholdsvis „fredeligt” på grund af Danmarks dårlige ry i NATO. Man følger den danske skoleleder med de



Forfatteren Bent Aalbæk-Nielsen fotografert med sin bog foran en MiG-23 på Koldkrigsmuseet på Langeland.

kommunistiske holdninger og hang til magt. Han står for planlægningen af 5. kolonnevirksomheden i Danmark. Endelig følger man en gruppe hjemmefærnsfolk på Langeland, som, uden at vide af det, kommer til at spille en væsentlig rolle i det spægede spil.

Bogen bærer tydelig præg af forfatterens indgående viden om de po-

litiske forhold dengang, og kendskab til dansk forsvar og den måde ikke mindst Flyvevåbnet og Hjemmeværnet fungerer og agerer på.

For de, der oplevede den periode i 80'erne, hvor dansk forsvars- og udenrigspolitik, hvor visse politikere, godt støttet af fredsbevægelserne, blev en torn i øjet på vore allierede, er bogen et gensyn med disse, hvis navne ikke er nævnt, men som uvægerligt dukkede op under læsningen. □

Singapore medlem af Longbow familien

Den 17. maj 2002 modtog Singapore den første af en levering på et ikke opgivet antal AH-64 Apache Longbow kamphelikoptere. Man har ikke ønsket at oplyse antal og leveringsperiode til pressen. Longbow er en imponerende kamphelikopter, der kan gennemføre loop, hammerhoved stall og split S-manøvrer selv med standard bevæbning. Ud over US Army, har ni lande nu bestilt AH-64A eller AH-64D Apaches. Indtil nu har Boeing leveret 1.000 helikoptere af typen. Inden udgangen af dette årti, er der planlagt levering af yderligere 1.000.

Tekst: s-n

Museer

F-35 Draken og den kolde krig

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Der var engang en Kold Krig. Med Murens fald i Berlin i november 1989 blev den aflyst. Verden havde været vidne til Sovjetunionens opløsning og den deraf følgende nedlæggelse af Warszawa-pagten. Den 6. april 1993 betød ophøret af den kolde krig nedlæggelse af Langelandsfortet. Den 16. juli 1997 blev fortet indviet som Koldkrigsmuseum.

Den 15. maj 2002 var det dejligt vejr. Turen fra Fyn over Tåsinge til Langeland er meget smuk i solskin. Målet var Koldkrigsmuseet helt nede i „fodenden” af Langeland.



Russisk MiG-23 er en altvejs jagerbomber med en Tumanski R-29B jetmotor bygget i Sovjetunionen i 1982. Engang opererede det over „Fredens Hav”, som Sovjetunionen yndede at kalde Østersøen. Det har givet været tæt på både Langelandsfortet og den Draken, der nu er dens nærmeste nabo.



Lederen af Stationsfligten på Flyvestation Karup, seniorsergent Hans Christensen fotograferet ved den Draken, han på Flyvevåbnets Historiske Samlings vegne havde flyttet til sit nye hjem i Koldkrigsmuseet ved Bagenkop på det sydlige Langeland.

Museumsinspektør Ole Mortensøn, tog imod og forklarede, at turen skulle fortsætte til fods ad grusvejen. „Jamen, hvor har du dit museum?” „Det ligger derinde bag ved hegnet,

men det vi skal se nu er vore „nye” fly. Som du sikkert ved, har Flyvevåbnets Historiske Samling (FHS) været så venlig at låne os et Draken fly”. Mortensøn var meget glad for det samarbejde, han havde haft med lederen af FHS major E.B. Jørgensen og lederen af Stationsfligten på Flyvestation Karup, seniorsergent Hans Christensen, som havde sørget for, at flyet blev stillet op.

Godt beskyttet

Den tid er heldigvis forbi, hvor man stillede fly ud i den saltholdige danske luft på en stage. Koldkrigsmuseets F-35 Draken, halenummer 005 står godt beskyttet i en hal, hvor der er tørt. Som nabo har Draken fået en MiG-23 fremstillet i Rusland i 1982 og solgt til Polen. Her købte Koldkrigsmuseet den i foråret 2001. I sin operative tilværelse var flyet stationeret på Flyvestation Radzikowo i Pommern og fløj jævnligt øvelsesflyvninger over Østersøen. Tanken om at de to fly måske har mødt hinanden over „Fredens Hav” er ikke

usandsynlig.

MiG-23 er en altvejrs jagerbomber med en Tumanski R-29B jetmotor, der kan bringe flyet fremad med en max. fart på 2445 km/t. Aktionsradius var 1300 km. Flyet er 17 m langt, vingspan max 14,25 m. Bevæbningen var en GSj-23 dobbeltløbet 23 mm maskinkanon. Resten af bevæbningen var missiler, raketter og bomber.

Koldkrigsmuseet

Det må siges at være mere end naturligt at oprette et Koldkrigsmuseum i det gamle fort. Da det var aktivt fra 1954 til 1993 kunne fortets 150 mm kanoner gøre det af med stort set alt,

hvad der kunne flyde i Store Bælt. Efter at Dansk Røde Kors en overgang havde anvendt stedet som flygtningecenter, foreslog Langlands Museum, at man skulle bevare fortet, som var den sidste danske søbefæstning så autentisk som muligt, de gamle kanoner skulle ses i en historisk sammenhæng, derfor koldkrigsmuseet.

Nede i museet står de ting, marinesoldaterne brugte i alle årene. Soldaterne er skiftet ud med mannequindukker. Man kan stadig se en seniorsergent sidde og betjene sin gamle Siemens T-100 fjernskriver og se plottegasten ved sit plottebord. Kanon nr. 1 er eleveret klar til skud, og bag den kan man se radarantennen

køre rundt på sin mast.

Gerne flere besøgende

Ole Mortensøn fortalte, at det første år havde museet 18.000 besøgende. Sidste år var besøgstallet dalet til 13.000, et tal han håber vil stige igen.

Deres udsendte kan kun anbefale et besøg på museet, der vækker minder om dengang, da Foto Flighten på Flyvestation Karup tog billeder af russiske missiler på dækket af sovjetiske skibe på vej mod Cuba. Det var i 1962 for 40 år siden. Man kan kun glæde sig over, at den noget anspændte periode i Danmarkshistorien er kommet på museum. □

Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole Flyvevåbnets største skole overdraget

Tekst og billeder

N.M. Schaiffel-Nielsen

År med byggerod er forbi. Den 5. april overdrog chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen brug retten til chefen for Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole (FFOS), oberstløjtnant Erik Balle. Nu skal skolelivet for alvor til at begynde.

F FOS den 30. april 2002. Der er ikke ret meget, der er på sin gamle plads på FFOS. Vi ledte umiddelbart forgæves efter chefens kontor. Når man ser sig søgende omkring, kommer der straks hjælp: „Hvad leder du efter?“ „Hvad har i gjort af chefens kontor?“ „Du skal bare fortsætte lige frem, så finder du



Chefen for Flyvevåbnets Operationsstøtteskole, oberstløjtnant Erik Balle, har grund til at smile. Han har fået en ny moderne skole, hvor opgaven er, ikke bare at uddanne folk, men også i et omfang få dem til at blive i Flyvevåbnet.

ham nede i hjørnet!” Det gjorde vi. Erik Balle er flyttet ind i et nydeligt indrettet kontor/mødelokale. Vi spurgte Balle, om han var tilfreds med sin „nye” skole. „Ja det er jeg.

Især er jeg glad for, at vi langt hen ad vejen har haft stor indflydelse på det store renoverings- og nybyggeri”. „Hvor mange m² taler du om?“ „For at blive lidt teknisk, så omfattede F 3080 projektet, som arbejdet hed, 2500 m², der blev renoveret og 600 m² nybyggeri. Heri mangler vi endnu renoveringen af bygning 11, som HAWK W bliver boende i, indtil de skal flytte ned i Bunker 1137. Vi kunne godt undvære bygningen indtil næste år. Blandt andet for at spare HAWK W for at skulle flytte to gange”.

75.000 elevdage

„Hvornår kommer I for alvor i gang?”

„Det gør vi til næste år. Vi har planlagt 75.000 elevdage, det vil sige en elev i én dag. De mange elever vil blive undervist på 49 forskellige uddannelser”.

„Hvor mange ansatte har skolen til at løse den opgave?”

„Lige nu er vi i gang med at uddanne de reserveofficerer og befalingsmænd, der skal hjælpe til med uddannelsen af det store indtag af



Indgangspartiet eller hoveddøren til Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole opført i zink. Til venstre for hoveddøren en plan, der leder den besøgende rundt på skolen.

værnepligtige fra februar næste år. Når vi er oppe på fuld styrke, har vi 100 fastansatte og 35 værnepligtige reserveofficerer og sergenter til at forestå uddannelserne”.

Operationsstøtteeskadrillerne

„Skolen har en slags „ekstraopgave” med at opstille Operationsstøtteeskadriller (OPSESK) til Eskadrille 730IRF og 543RRF. Hvilke erfaringer bragte deltagelsen i Exercise Strong Resolve i Polen?” Balle ser en smule betænkelig ud, inden han svarer: „Vi drog den erfaring, at organisationen er for lille. Ikke mindst når man betænker, at implementeringen af DE HAWK og Stinger i Eskadrille 543RRF vil give eskadrillen mulighed for at sprede sig endnu mere. Det vil gøre vores muligheder for at bevogte enheden endnu „tyndere”. Balle fortsætter med at fortælle, at man også på materielområdet har mange ønsker, man skal have opfyldt, før OPSESK kan fungere optimalt. Manglen på personel med rådighedskontrakter var også følelig under øvelsen: „Vi har måttet trække hårdt på skolens eget personel og på fast personel fra flyvestationerne. Vi har designeret 14 mand til hver eskadrille, det betyder 25% af skolens ansatte. Det tal bliver vi nødt til at re-vurdere, så skolen kun besætter absolutte nøgleposter. Vi oplevede des-

værre, at ikke alle, der blev kommanderet til OPSESK, var lige positive. Ikke mindst fordi deres daglige tjeneste lå meget langt fra den opgave, de skulle løse i Polen og under forhold, der ikke kan kaldes luksuriøse. Vi vil prøve at motivere de fastansatte ved at foreslå, at tjenestestederne i flyvevåbnet leverer personel til et delelement. På den måde opnår vi, at personellet kender hinanden, inden de drager af sted på øvelse”.

Balle fortsætter med at sige, at der bliver en lang vej at gå, inden man får fyldt OPSESK op med folk på rådighedskontrakt. Det kan i virkeligheden først ske, når FFOS for alvor kommer i gang med at uddanne værnepligtige menige og sergenter fra næste år.

Flot skole

Vi forlod oberstløjtnant Balle sammen med major S. Aa. Randrup, der viste os rundt på skolen ad 100-vis af meter lange gange. Det første vi løb ind i var postfordelingen. Det minde om noget, man havde på et mindre postkontor på landet i gamle dage. Masser af hylder med masser af rum, således at hver af de ansatte selv kunne finde sin post og aflevere, hvad vedkommende havde til forsendelse.

Den der første gang træder ind i „ankomsthallen” på FFOS må forbe-

rede sig på at skulle bevæge hovedet fra den ene side til den anden for at overskue „forkontoret”. Et stort lyst og venligt lokale med en meget lang skrank, hvor man kan blive betjent. Turen fortsatte hen til de to store rum, som igen er delt op i båse. Her er der plads til, at delings- og gruppeførere kan holde deres planlægningsmøder. Hver bås er udstyret med PC'er, så planer kan skrives ned med det samme.

EDB og internt TV

Ingen, der besøgte FFOS, bliver ladet i tvivl om, at nyere tids kommunikationsmidler har holdt deres indtog. Både i det daglige arbejde og i fritiden. Vi var ikke nået langt ned ad gangen, før vi løb ind i pilotaspirant J.P. Møller, der var i fuld gang med at hente informationer ind fra det civile Internet til brug for en opgave. Møller var færdig med den grundlæggende flyveuddannelse og var tjenstgørende ved FFOS, indtil han skulle begynde på officersskolen.

Den nye bygning, der så at sige samlede skolen, så man kan bevæge sig hele vejen rundt, rummer den store „samlingsstue” i hvis fjerneste ende, man ser „Titanic”. Grunden til navnet er, at disken, eller baren om man vil, ligner Titanics bov. Major Randrup forklarer, at lokalet er frug-



Major S. Aa. Randrup, der viste rundt på den nye skole, fotograferet ved „Postkontoret”.



En af „båsene”, hvor delingsføreren og hans hjælpere kan planlægge deres undervisning, øvelser med mere.

ten af et krav til arbejdsgiveren om et spiselokale. „Vi er imidlertid så heldige, at folk er så glade for lokalet, at det allerede nu bliver brugt til afslutningsfester og lignende, så investeringen har vist sin værdi”.

Vi har bemærket, at der flere steder sidder et TV-apparat på væggen. „Hvad bruger I dem til”, spørger vi Randrup. Han fortæller, at ikke bare er der TV-apparater rundt om i fællesrummene, men også på elevernes værelser. „De er ikke sat op bare for underholdningens skyld”, forklarer han. „Vi sender alle mulige slags oplysninger fra bustider, cafeteriets åbningstider, tilbud fra velfærdstjenesten om arrangementer i omegnen, men også øvelseslister og andre oplysninger, der vedrører den daglige tjeneste. Ingen bliver forholdt noget som helst, men alle må så også lære at søge oplysningerne”.

Man har lige haft premiere på en kanal, der forsynes af Forsvarets TV. Her kan de ansatte se udsendelser som „Military Globe” og daglige nyhedsudsendelser klokken 19 under navnet „FTV News”. Endelig ligger der muligheden for, at FFOS kan udsende egne optagelser på nettet. At der også er oplysning om mulighederne for videreuddannelse i forsvaret, ja det giver jo næsten sig selv.

Nye kvarterer

For den, der i 1959 boede i bygning

20 med to kolde brusere og ditto vandhaner, er gensynet med de værnepligtiges kvarterer en meget positiv oplevelse. Der bor fire mænd/kvinder på hvert kvarter. Rummet er ikke voldsomt stort, men praktisk indrettet. I stedet for de moderne stålskabe, der normalt er for små til den udleverede udrustning, har FFOS „tiltuset” sig de gamle bøgetræsskabe med geværstativ i lågen fra nedlagte kaserner. De er blevet slebet af og lakeret og ser næsten nye ud. Randrup forklarer, at man derved har sparet en del penge og samtidig fået et brugervenligt skab. Mellem sengene er der fire mindre skabe til private ejendele. Toilet og badeforhold er 2002-standard. I baderummet står et apparatur til aftapning af vand til rengøring – værnepligtige gør stadig selv rent på stuerne – dette apparatur, forklarer Randrup, doserer selv den rigtige mængde sæbe: „På den måde undgår vi et utilsigtet overforbrug og sparer miljøet”, siger han.

Hvem husker ikke de gamle tørrestuer, altid for små og altid overfyldte. Det er slut. Når tøjet er blevet vådt, hænges det ind i et tørreskab. Døren forsynes med en hængelås, og systemet går i gang. Når tøjet er tørt, henter man det igen. Tager sin hængelås med sig og der er plads til den næste. Der er skabe til ca. 2/3 af skolens elever. Det slår til, mener Randrup, da ikke alle kommer hjem med våde uniformer på én gang.

Gamle bygning 20 er endt som „Pudsestue”, men hvilken pudsestue. Alt er indrettet efter de gældende miljøforskrifter, med udsugning og så videre. Bordenne har en passende højde og er beklædt med en gummiagtig belægning, man er lige ved at tro, at pudsning kan blive helt fornøjeligt – eller?

Når de værnepligtige har fri, er der en „Netcafe”, som de kan anvende, gratis. „Kan det gå?” Lyder det tvivlende spørgsmål. „Indtil videre er vi ikke indstillet på at skulle opkræve penge for brugen. Det er så små penge, der er tale om, og vi kan administrere os ihjel på de småpenge” svarer Randrup.

Holde på folk

Oberstløjtnant Balle lagde i den indledende samtale ikke skjul på, at alle disse tiltag har til formål så at sige „at holde på folk”. „Det er vigtigt for os i en tid, hvor kampen om de unge er så hård, at fremstå som en moderne virksomhed med en ledelsesform, som de unge kan forstå og acceptere. Derfor har vi også måttet investere i bygninger, der er tidssvarende og indbydende”, sluttede Balle samtalen.

For det personel i Flyvevåbnet, der skal på kursus på FFOS, og som skal bo på skolen kan man kun sige, til lykke, det er ikke så ringe endda. □



Et kig ind i et af kvartererne, hvor de værnepligtige skal bo. De gamle bøgetræsskabe har fået deres renæssance. Til gengæld er møbler og TV ganske nyt.

Flyvestation Værløse



DRAKEN TEAM Karup havde et usædvanligt stort besøgstal. Dagen igennem var der et flow af mennesker der dels ville fotografere i cockpittet og dels i teltet ville vide mere om, hvad DRAKEN TEAM er for noget.



Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole havde den største udstilling af alle. Udstillingen udgjorde den vestlige begrænsning af udstillingsområdet. Billedet her er taget klokken ni søndag morgen. To timer senere var her „sort“ af mennesker.



Den ene af stævnets speakere, seniorsergent Torben Thomsen havde en lun dag i sit speakertårn. Dels med at fortælle om, hvad der foregik oppe under himlen og dels med at efterlyse folk, der var blevet væk for hinanden. Til gengæld havde han den bedste udsigt af alle.

A walk d



La Patrouille de France drøner forbi publikum. Ikke et ansigt, 47 og AWACS havde helt mistet tiltrækningskraften. Billedet er taget på søndag. (Billede Ann-Charlotte Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse)

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

At besøge Åbent Hus på Flyvestation Værløse blev til en lang historie om flyvningens udvikling fra 1910 til 2002. Inde i en hangar kunne man se Glenten fra Marinens Flyvevæsen og udenfor fly fra 1947 til i dag, med en Mock Up af Joint Strike Fighter, eller F-35, som rosinen i pølseenden.

Flyvestation Værløse den 9. juni 2002. Klokken er otte om morgenen, udstillingsområdet an-

der fred og ro. Solen er klar, og du kan høre fuglesang forbi, og fuglene flyver på fløjen af de



Hans Kongelige Flyvevåbnets Fred den nye forsvarschef for Flyvestation Værløse (JOS). (Billede Ann-Charlotte Eriksen, Flyvestation Værløse)

n the line



...nod kameraet. Publikumsmagneter som DC-3 Vennernes C...
le ide om, hvor mange mennesker der var på Værløse den...
se).

...og man kan sta-
nere var freden
gere steder.
... fandt man F-35



...prins og kaptajn i
er i samtale med
elsø, th., og che-
oberst Sven Hjort
sen, Fototjene-

Draken, halenummer AR-113, hvor
mange, der i dagens løb blev fotogra-
feret i flyet, ved ingen med sikker-
hed. I teltet lige bag flyet holdt Kurt
Hald og hans Draken Team Karup til.
Kurt Hald fortæller, at man havde en
fin dag med mange gæster.

Sorte fugle

Efter at have passeret forbi et par F-104 Starfighters og en tyrkisk F-4 Phantom stod vi overfor to sortmalede Sea Harrier's FA2. Farven fremkaldte undren, og piloten blev stillet spørgsmålet: „Hvorfor i alverden maller man et jagerfly sort?“ „Det gør man, fordi de bliver brugt som „fjendefly“ under øvelser over havet. Havde de været grå, som de fly der anvendes operativt, ville de være for vanskelige for eleverne at få øje på“, så blev vi så kloge.



To Antonov An-2 fra henholdsvis Litauen, nærmest kameraet, og Letland deltog i udstillingen.



Åbent Hus på Flyvestation Værløse den 9. juni 2002, det var dagen, hvor far fik lagt nakken tilbage, medens sønnen syntes, at larmen var lige streng nok. (Billede Allan Kristiansen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).



Chefsergent og leder af udstillingstjenesten, Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, Per A. Rasmussen i samtale med pensioneret major Oluf Eriksen (ERI).

Museum

I det hele taget var det bemærkelsesværdigt, så mange gamle fly, der var med på udstillingen. Litauerne viste deres Antonov An-2, som fløj første gang i 1947 og kom i operativ tjeneste i 1949. Ikke langt fra den kunne man se en English Electric Canberra PR. Mk 9, som fløj første gang i 1949 fra 1951-61, der blev bygget mere end 1350 fly af typen. RAF har flere gange truet med at udfase det, men alligevel har man ikke fundet en erstatning for det som foto- og rekognosceringsfly.

Af de lidt nyere blandt „de gamle” var den polske PZL TS-11 Iskra, som dog kunne ses i luften, eller på lang afstand ved hangar 46 nord for hovedbanen.

I alt var der udstillet ca. 85 fly på jorden, medens der var ca. 66 i luf-



To Sea Harrier FA2 fra Royal Navy kunne ikke undgå at tiltrække sig opmærksomhed. De er malet sorte fordi eleverne nemmere skal kunne få øje på dem i luftkamp over vand.

sigt i selen for at præsentere Flyvevåbnet. Chefsergent og udstillingsleder ved FOV, Per A. Rasmussen,

mange, der besøgte Åbent Hus på Værløse. Et gæt på mellem 125.000 og 150.000 er ikke urimeligt. Mange af de ansatte vi talte med tilskriver premierløjtnant Torben Kjeldsen og kaptajn Henrik Gram Pedersens tilrettelæggelse og gennemførelse af en massiv PR-kampagne æren for det store besøgstal.

Det, der faldt i øjnene, var det gå-på-mod og den entusiasme, alle vi talte med lagde for dagen for at arrangementet skulle lykkes. Som én



Nærmest kameraet to portugisiske Alpha Jet's. Flyet er en tysk-fransk produktion som er ved at blive en seværdighed. Ikke mindst på grund af størrelsen. Nede i baggrunden ses British Aerospace SYSTEM Hawk 200.

ten, ca. fordi der var til og frameldinger.

Udstillingerne

I telte og hangarer var der allehånde udstillinger, som på den ene eller anden måde knyttede sig til flyvning og flyvevåbnet. Flyvevåbnets Officersskole havde en stand, der virkelig kunne lokke de unge mennesker indenfor. De havde lavet en landingsbane, og ved en PC'er kunne de unge så få lov at lande et fly på banen. Ikke langt derfra var Flyvevåbnets billed- og plancheudstilling stillet op. Her havde Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste (FOV) virkelig lagt

havde mange lovord om sit samarbejde med Flyvevåbnet's Fototjenester om at levere de rigtige billeder. Og flotte var de.

Foreninger med relation til flyvning, både civilt og militært, var til stede. Der var Flyverhjemmeværnet, DC-3 vennerne, Luftfartsskolen og man kunne blive ved. Til de, der havde mere øre for musik end jetlarm, blev der spillet af Flyvestation Aalborgs Brass Band, Værløse Garden og Hjemmeværnets Orkester, Nordsjælland.

Rekord

Ingen ved vel i virkeligheden, hvor



Oversergent ved militærpolitiet på Flyvestation Værløse, M. Johansen og hans tjenestehund Nicky, 5 år, havde valgt sig et ganske specielt form for udrykningskøretøj, en „Long John”. Ifølge Johansen elsker Nicky den form for transportmiddel.

sagde: „Det kan godt være, vi næsten skal lukkes, men vi skal lige vise, hvad vi kan”.

Om onsdagen tale vi med premierløjtnant Torben Kjeldsen, som kunne fortælle, at man medens de mange mennesker var på besøg havde haft 108 efterlysninger fra speakertårnet

og seks tilfælde af sygdom, der alle skyldtes dehydrering. „For at hindre, at folk, der sad i de lange køer, ikke tørstede, sendte man folk ud langs med bilkøerne med vand, juice og hvad der ellers fandtes af flydende på flyvestationen, som man serverede for de tørstende gæster. Kjeldsen for-

talte videre, at man i dagene efter Åbent Hus havde modtaget et utal af e-mails, hvor folk takkede for en god oplevelse. Rent ud sagt, sagde Kjeldsen: „Vi har alle sammen svært ved at få armene ned efter den succes!” □

Flyvestation Værløse

Sidste Åbent Hus – Måske

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvestation Værløses Åbent Hus den 9. juni blev måske det sidste nogensinde. Bliver det tilfældet, må man sige, at flyvestationen tog afsked med sine naboer med mæner.

Lørdag den 8. juni 2002.

Solen bager ned fra en skyfri himmel. Vejrudsigten for i morgen søndag lyder på noget tilsvarende. Her sidst på lørdag formiddag er udstillingsområdet på Flyvestation Værløse ved at være fyldt op med fly. Ikke alle udstillere er kommet på plads endnu. Flyvevåbnets officersskoles kadetter slider i det med at lave en „landingsbane”, bane 23. Ved hjælp af en masse elektronik, er det meningen at de unge besøgende i morgen skal prøve at „lande” et fly på banen. Kampen om ungdommen er hård i disse tider med små årgange.

I hallen ved siden af, er Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste ved at gøre klar til premieren på Flyvevåbnets udstilling. Det sidste mangler endnu. Det er firmaet, der leverer plancherne der er ved at trykke dem færdig. Det sidste kommer først søndag morgen. Nerver på? Ja måske en smule.



Chefen for Flyvestation Værløse, oberst Sven Hjort (JOS) sagde om udstillingen: "Jeg er utrolig imponeret over den ildhu, personalet har lagt for dagen for at få udstillingen til at lykkes!". (Billede Ann-Charlotte Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).

Sidst Åbent Hus

Vi mødte chefen for Flyvestation Værløse, Sven Hjort (JOS), 59, i informationsteltet og benyttede lejligheden til at spørge: „Hvor stor sandsynlighed er der for, at Værløse igen holder Åbent Hus?”

„Den er ikke særlig stor, når man tænker på, at der om kort tid vil være 89 medarbejdere tilbage på flyvestationen”.

„Hvor mange har du haft i arbejde for at få arrangementet op at stå?”

„I alt vel omkring 300 mand. Skal det gentages, vil det betyde, at der

skal tilføres betydelige ressourcer udefra næste gang, det er Værløse's tur”.

„Hvor lang tid har det taget at planlægge og etablere udstillingen”. „Vi begyndte den endelige planlægning ved årsskiftet. Først havde vi dog en debat om, om vi overhovedet skulle holde Åbent Hus. Vi havde emnet oppe i samarbejdsudvalget, og jeg følte, at stemningen var overvejende for, at vi gennemførte arrangementet, selvom der var tvivlere rundt om bordet. Vi sagde til Flyvertaktisk Kommando, at vi var klar”

Hvad nu

„Så dukkede Enduring Freedom op og gav en masse ekstra arbejde”, fortsatte JOS. Det betød, at man måtte holde endnu et møde for at vurdere, om det var muligt at fortsætte forberedelserne. Det besluttede man at gøre. JOS sagde, at selv med omstruktureringen hængende over hovedet, så var der ingen, der gav op. „Jeg er utrolig imponeret over den ildhu, personalet har lagt for dagen for at få udstillingen til at lykkes!” Ikke mindst er han imponeret over den pressestrategi, der blev lagt og den måde, den blev ført ud i livet på. „De har talt med aviser, store og små. De har fået TV2 på banen med en omtale, og man kunne blive ved. Især fremhævede han programmet. Tro det eller ej, men det er også „hjemmelavet” med et virkeligt professionelt snit af én af vore folk i Fototjenesten, men vi måtte have det trykt ude i byen”.



I det store informations- og pressetelt havde oversergent Joan B. Mortensen, Kontakt og Velfærdstjenesten og Anni Nielsen fra Stationsafdelingen travlt med at sætte flyveprogrammet for morgendagen ind i programmet. (Billede s-n).

Omstruktureringen

Midt i forberedelserne til festen er det ikke muligt at undgå at spørge til omstruktureringen, om det sagde JOS, „Det er godt, at beslutningen nu ligger fast, og at folk har fået besked om, hvor de fremtidigt skal gøre tjeneste”. „Er der fundet plads til alle?” „Desværre mangler vi endnu at genplacere ca. 150 personer, hvoraf de ca. 100 er civile. Vi har et særligt program kørende for de civile. Det sker i samarbejde med kommunerne rundt om flyvestationen, med Værløse kommune som koordinator” „Hvordan har man det personligt som stationschef, når man skal lukke den flyvestation, man er chef for?”. I stedet for at sige: „Det vil jeg ikke svare på!” sagde JOS med et smil: „Det har jeg endnu ikke haft tid til at tænke over”. Deres udsendte sad og ventede på, at der skulle komme en sort streg i JOS's pande.

Og der blev pakket

Ude foran i informationsteltet sad oversergent Joan B. Mortensen fra Kontakt- og Velfærdstjenesten sammen med Anni Nielsen fra Stationsafdelingen og lagde morgendagens flyveprogram ind i programmet. Hvor mange, der skulle lægges ind, fik vi ikke at vide, men udenfor teltet sad en halv snes medlemmer af Tjenestestedeskadrillen og udførte det samme arbejde.

Ude i den vestlige ende af udstillingen var Flyvevåbnets Førings- og Operationsstøtteskole i færd med at stille deres udstilling op. Skolen sætter ikke sit lys under en skæppe, hvad tydeligt fremgik af det medbragte skilt, der blev rejst over indgangen til deres udstilling.

Sen fyraften

De fly, der næste dag skulle udstilles,

blev ved med at komme ind. Lettiske, litauiske fly. Helikoptere fra Hærens Flyvetjeneste og civile fly, der ikke lige kunne identificeres. Det polske opvisningshold skulle lige pudse formen af, det samme skulle to franske Mirage – tak for en opvisning, man skulle tro, de to fly var limet sammen med usynligt lim. De mange, der havde taget opstilling udenfor hegnet ved Sønder Sø, fik noget for pengene.

Henad mod klokken nitten stilnede støjen fra flyene af.

Bag ved det hele arbejdede alle de skjulte funktioner. Chefsergent og leder af Bevogtningstjenesten (BVT) T. Machon, havde sit at se til. Han og hans personel skulle have afmærket parkeringspladser. Der skulle laves aftaler med det civile politi, og samtidig skulle de mange medlemmer af hjemmevernet, som næste dag skulle være med til at styre trafikken, instrueres. Vi fik en kort snak med Machon, derefter var han optaget resten af dagen.

Én af dem, der måtte lide under den gode pressedækning, var oversergent K.W. Roldsted. Han var vagthavende hos BVT. Hans telefon ringede meget tit. Spørgsmålene var lidt utjenstlige, idet de kom fra folk, der gerne ville vide et eller andet omkring morgendagens udstilling, lige fra åbningstid, til parkeringsmuligheder og meget andet. Roldsted var lige ved at ønske, at de pressefolk havde haft lidt mindre succes, hvorefter han grinede og tog telefonen igen. □

P-3 Orion står foran udskiftning

15. maj 2002 meddeler Lockheed Martin, at firmaet har indgivet et forslag til et fly til erstatning for P-3C og EP-3E Orion flyet. Orion flyet blev sidste år mere end kendt, da en P-3 fra US Navy havde et sammenstød med en kinesisk jager og måtte nødlande i Kina. Orion flyet fløj første gang i 1959. Forslaget er det første skridt på vejen til udskiftning af US Navy's Multi-mission Maritime Aircraft (Fly til anvendelse af forskellige maritime luftovervågnings-

opgaver). Firmaet forventer at kontrakten om dette første skridt underskrives i begyndelsen af juni 2002.

Tekst: s-n

Billede: Lockheed Martin

P-3 Orion, det første fly fløj første gang i 1959. Siden da har flyet overvåget havene for US Navy, hvad enten det har været ved Færøerne eller ud for den kinesiske Stillehavskyst. Nu synes dens dage at være talte.



Nye fugle til Danmark

Af Jan Holm, Set & Sket

Hæren er det første danske værn, der tager UAV'er (ubemandede fly) i brug.

Tårnfalkene, som forsvarets UAV'er meget passende hedder, kom til landet i oktober 2001, i form af to komplette UAV-systemer, hvert bestående af fire mini-fly og tilhørende jordudstyr. Sammen med leverandøren SAGEM fra Frankrig har man i april foretaget „Site Acceptance Test“, der i praksis er en test af hele systemet og kontrol af, at man får det, man betaler for, og sideløbende har man uddannet og trænet de enheder, der skal bruge flyene. Enhederne eksamineres i juni. Den officielle overdragelse til Dronningens Artilleriregiment sker i efteråret.

Fjernsyn via video

Tårnfalken er et ubemandet rekognoseringsfly, der under næsen er udstyret med et almindelig dagslys kamera og et infrarødt kamera. Herfra sendes levende videobilleder til jordstationen. Da vejret i Danmark ofte er overskyet og diset, omfatter anskaffelsen en Synthetic Aperture Radar (SAR), der gør det muligt at „se“ igennem skyer.

„Det er et meget kompakt og enkelt system, vi har valgt,“ siger ingeniør Ejnar Mellemkjær fra Våbenteknisk Afdeling. Han leder UAV-projektet.

„Det er hurtigt at uddanne folk til det, nemt at opstille, og så giver det nogle fantastiske resultater.“

Flyene kan fjernstyres til en afstand af op til ca. 180 km, hvorfra de også kan sende videobilleder i høj kvalitet tilbage til de mobile kontrolstationer. Selve flyvningen udføres efter en forprogrammeret flyveplan, som efter behov kan korrigeres fra kontrolstationernes computerskærme.



Når tårnfalken forlader sin mobile rampe, er hele dens flyvning planlagt og indkodet. Den kan flyve hele missionen selv uden indblanding fra kontrolcentret, også i eventuelle nødsituationer og under landingen. Operatøren kan dog til hver en tid skride ind og give flyet nye ordrer. (Billede via FMK).

Hærfuglen med det passende navn

Tårnfalkene bliver underlagt Dronningens Artilleriregiment.

UAV'erne anskaffes til fjernopklaring, dels fordi man undgår at sende personel ind i fjendtligt område, og dels fordi små ubevæbnede fly udgør et lavt trusselsbillede – de er „svære at se“ for fjendens øjne og våben. Endelig er førerløse fly væsentlig billigere i drift end konventionelle fly. „Tårnfalken vil medvirke til en markant forbedring af den operative og taktiske efterretningstjenestes evne til at hente „her og nu“-oplysninger om fjendens bevægelser og dispositioner,“ fortæller Ejnar Mellemkjær. En anden typisk opgave kan være at filme et målområde, efter at det har været beskudt.

UAV'erne kan også lave for eksempel miljøovervågning, trafikovervågning (det franske politi anvender for eksempel en tidligere version af Tårnfalken til trafikovervågning om-

kring Paris), redningsopgaver, overvågning af smuglere og bistand ved bekæmpelse af brande (infrarød kamera kan „se“ gennem røg og er meget velegnet ved for eksempel mosebrand, der kan ulme i månedesvis).

„Fuglene har et stort internationalt potentiale, ikke mindst fordi Sverige, Holland og Frankrig bruger samme type UAV“, fortæller Ejnar Mellemkjær, der forestiller sig et samarbejde mellem de fire lande under internationale operationer.

„Med den samme flytype og det samme udstyr kan vore fly fungere med de forskellige landes jordkontrolstationer – og omvendt.“

Flysikkerhed som i bemandede fly

Ubemandede fly anvendes blandt andet for ikke at udsætte piloter for risiko over fjendtligt område. I fredstid flyver UAV'erne dog efter de samme sikkerhedsregler, som gælder for be-



Tårnfalken på vej ned til landing, bemærk de tre airbags under flyet. De sikrer, at det ikke kommer til skade ved landingen. (Billede via FMK).

mandede fly. Kontrolcentret informerer de civile kontroltårne med flyveplaner, præcis som ved flyvninger med bemandede fly.

Tårnfalken er certificeret til flyvning over civile områder. De militære flyvninger sker i områderne i Oksbøl og Borris, og mellem de to øvelsesområder har man etableret luftkorridorer.

Inden tårnfalken sendes af sted fra den mobile rampe, er hele dens flyvning indkodet, inklusive de omfattende sikkerhedsprocedurer, som den selv forvalter.

„Disse procedurer er en central del af hele sikkerheden, uddannelsen og træningen,” siger Ejnar Mellemkjær.

Blandt andet er flyet programmeret til at undgå bymæssig bebyggelse, både under selve flyvningen og i en eventuel nødsituation. Da vil flyet automatisk søge mod nærmeste sikre landingsområde, hvor faldskærmen bliver udløst. Under landingen lyder flyets bipper, der minder om den lyd, en lastbil udsender, når den kører baglæns.

UAV'erne er udstyret med samme strenge grad af sikkerhed som almindelige fly – med dublering af alle vigtige systemer. Det gælder især datakommunikationen mellem fly og kontrolstation – og helt specielt den del, der bærer kontrolsignalerne til og fra flyet. Her er hele tre sender/modtager-systemer. Der er også to uafhængige

navigationssystemer, et traditionelt gyrosystem og et satellitstyret.

Hvis forbindelsen ud til fuglen mistes totalt, er det programmeret til selv at finde sikkert tilbage til landingsområdet og lande med sin faldskærm.

Hvis motoren svigter, ryger også generatoren, der leverer strøm til stort set alle systemer. I stedet træder et batteri i aktion i 15 minutter – i den tid er UAV'en programmeret til i glideflugt at komme væk fra beboede områder og derpå lande ved at udløse faldskærmen.

Desuden har Air Vehicle Operator, operatøren, mulighed for at skride ind og stoppe flyvningen og udløse faldskærmen. □



Kunstnerens opfattelse af, hvorledes det ser ud når Tårnfalken er på „spejdetur” over fjendens område, se oppe i hjørnet th. (Billede via FMK).

Flyvestation Værløse

Alle fly tankes med det samme

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

I samme øjeblik piloten lukker ned for motoren, ruller tankbilen fra Fly-

tankingstjenesten op på siden af, eller bag ved flyet, for at tanke det op igen. Nu kan man ikke hælde samme slags brændstof på alle fly, nogen skal have

højoktan flybenzin, mens de fleste nøjes med jetpetroleum.

Flyvestation Værløse den 8. juni 2002. Flyverspecialister-



Flyverspecialisterne A. Schwarz og Kim Hoffmeyer, i samtale ved „Fars Lille Muldyr“, som tankbilen uofficielt hedder, medens der tankes F-18 eller på dansk flybenzin på den gamle Antonov An-2.

ne Kim Hoffmeyer og Aage Schwarz har travlt lige nu. De er i færd med at tanke den litauiske An-2 biplan. Her er ikke noget med nymodens single point tilslutning af slangen på flyet, nej, det foregår med almindelig pistolhane. Den litauiske tekniker får sin kvittering for, hvor meget brændstof, han har modtaget. De to hopper ind i tankvognen type MAN 8.150, på døren står en anden betegnelse, som vist ikke er officiel, nemlig: „Fars Lille Muldyr“. Humoren får altid sit.

Turen går over til hydranten på nordsiden af banen, hvor „Fars Lille Muldyr“ bliver fyldt op, klar til næste opgave.

Sikorsky S-61

Derfor skifter vi til tankvogn af typen SCANIA 114L, en „nem“ sag med en 340 hk. motor. Tankvognen virker overvældende i forhold til Iskra'en. Man kommer til at tænke på udsagnet „at skyde gråspurve med kanoner“. Men det får være, til daglig er tankvognen ikke for stor. „Forleden, da jeg tankede AWAC'en, måtte jeg hjem for at hente mere brændstof“ forklarer Hoffmeyer.

Lige nu gælder opgaven at få 1065 l. brændstof hældt på én af eskadrille 722's S-61'ere, som har været ude på en øvelsestur. Tankningen foregår med pistolhane. Medens tælleren

snurrer, står vi og ser på nogle små tal i en lille rude, den tæller også med. Tallet er et godt stykke over 30 mio. Hoffmeyer bekræfter, at det er det antal liter, der er løbet gennem pumpen. „Det er nu ikke så stort, den her er en af de nyeste tankbiler“. Han hilser af med teknikeren, der har overvåget tankningen, og turen går videre ned til de polske Iskraer.

Iskra venter

Det polske opvisningsteam kaldet „Iskra Demo Team“, der består af otte TS-11 Iskra er parkeret nede foran C-130 hangaren. De venter nu på at

blive eftersat og tanket.

En tekniker er meget ivrig for at få fat i slangen og fylde kropstanken på Iskraen op. Da den er fyldt, kom turen til de to små vingetanke. Her skulle påfyldningen ske med stor forsigtighed, da brændstoffet ellers sprøjtede ovenud af påfyldningshullet.

De polske teknikere er i fuld gang med at lave eftersyn på flyene efter flyvningen. På et par stykker har man taget næsen af, så man kan se hvilke instrumenter, der gemmer sig under skærmen.

Et stykke borte er flyverspecialist Kresimir Katana i færd med at tanke de franske Mirage fly, der tidligere havde givet en fantastisk opvisning. „Hvad er det for en tankvogn, du kører rundt i, den ligner en af de gamle FIAT'er“. „Det er du ikke helt forkert på, det er faktisk den gamle prototype til FIAT'erne, du står og ser på“.

Skal blive

Det er svært at tale med nogen på Flyvestation Værløse uden at komme ind på den forestående nedrosling af flyvestationen. Om den sag er alle enige, det er en dårlig ide. Både Hoffmeyer og Tanaka kender deres fremtid. De skal overføres til bevogtningstjenesten på Flyvestation Værløse, men samtidig skal de beholde deres status som tankvognsoperatører, hvad de selvfølgelig er glade for, alt mens de beklager de kollegers situation, som ikke kan blive på flyvestationen. □



Tankning af de små PZL TS-11 Iskra lette angrebs- og træningsfly. I dette tilfælde indgår flyene i det polske opvisningsteam.

ILA 2002

Mi-24 Hind har fået en efterfølger

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Selv om den russiske flyveindustri har svære tider, så kommer der stadig nyudviklinger. Mi-24 Hind, kamphelikopteren, der i årtier var et mysterium for vesten, er i dag solgt til en snes lande. Den er ved at være nedslidt, men den har nu fået en afløser, Rostvertol Mi-35M, som russerne håber at kunne afsætte til de gamle og helst også nye kunder.

Berlin Schönefeld 6. maj 2002.
På turen ned forbi udstillingen



Rostvertol Mi-35M set fra den modsatte side, hvor piloten stiger ind fra styrbords side, medens skytten kravler ind fra bagbord.



Rostvertol Mi-35M i den næsten klassiske russiske opbygning med de stumpe vinger til at bære våbensystemet og samtidig være med til at yde en smule opdrift. Th. for helikopteren ses pod'en med plads til de fire 122 mm S-13 raketter.

af de mange militære helikoptere fremstillet af vesteuropæiske helikopterfabrikker, falder øjnene på en grøn kamphelikopter, der hidtil ikke har været særlig kendt eller omtalt.

Der er et eller andet kendt over den, og alligevel ikke. De aerodynamiske linier er anderledes, end de plejer at være på helikoptere bygget i det østlige Europa. Da der ikke er sat noget skilt op, der fortæller, hvad det er vi ser, spørger vi ham, der holder opsyn med helikopteren, hvad det er for en type. Hans engelsk afslører, at han kommer fra den østlige del af Europa. Jo, kunne han fortælle, det er en russisk Rostvertol MI-35M, efterfølgeren for Mi-24 Hind. Vi får lov at kigge ned i cockpittet, det var lidt af en overraskelse. Her var to Russkaya Avionika tofarvede multifunktions-skærme og Head Up display. Piloten kan bruge Night Vision Goggles (nattesynsbriller). Cockpittet afslører også et eyesight sigtesystem som styrer både den 23 mm GSh-23 maskinkanon under næsen og missilerne. Vor hjemmelsmand fortæller, at Mi-35M er en videreudvikling af basis-helikopteren med typebetegnelsen Mi-35, som også findes i en K-version. Helikopteren blev første gang

vist i Vesteuropa på flyveudstillingen på le Bourget i Paris sidste år.

Våbensystemer

Foruden den dobbeltløbede 23 mm GSh-23 maskinkanon råder skytten, der sidder i det forreste cockpit, over op til 16 ATAKA missiler. Eller op til fire B8-V20-A enheder med S-8 80 mm raketter med 20 raketter i hver enhed. I stedet kan der monteres to B13L enheder med S-13 122 mm raketter med fem raketter i hver enhed. GSh-23 maskinkanonen har 450 skud, men foruden kan der i pods monteres to GSh-23L med hver 250 skud.

Mange anvendelsesmuligheder

Som kamphelikopter kan Mi-35M anvendes til nedkæmpelse af kampvogne, pansrede mandskabsvogne samt mod personel. Den kan anvendes mod faste mål på land og mindre flydende mål på havet, nedkæmpelse af landgangstropper samt mod langsomt- og lavt flyvende fly. Som angrebhelikopter kan den medtage otte soldater i kabinen. I transportversionen kan den medtage 1.500 kg gods i kabinen og 2.400 kg i sling. Endelig kan den bruges til evakuering af sårede på to bærer og to siddende i kabinen sammen med en sygepasser/læge.

Materialer og selvbeskyttelse

De tider, hvor russiske fly var lavet af „jern“, er forbi. Mi-35M har fået en ny type let rotorhoved og rotorblade af glasfiber.

Til selvbeskyttelse er helikopteren monteret med chaff (metalstrimler til forstyrrelse af fjendens radar), flares



Cockpittet i Mi-35M er blevet kraftig moderniseret i forhold til Mi-24.



Rostvertol Mi-35M set lige forfra, hvor man ser direkte ind i de dobbeltløbede GSh-23 23 mm maskinkanoner. Ved siden af den sidder en ny UOMZ gyrostabiliseret GOES 342 dome, som indeholder henholdsvis FLIR og laserafstandsmåleren.

(ildkugler til forvirring af våben med infrarøde søgesystemer). Udstødningen er blevet blændet af for at nedsætte varmekoncentrationen, og endelig er både skytte og pilot samt vitale dele i helikopteren beskyttet med armering. Der fortælles ikke noget om, hvad denne armering kan modstå.

Data

Mi35M har to VK-2500 motorer, der hver yder 2.400 hk. Normal startvægt er 10.800 kg og max. 11.500 kg.

Hvis den skal færgeflyves, kan den dog veje op til 12.000 kg. Den flyver med en normal hastighed på 260 km/t. og kan max. flyve 310 km/t. Højeste flyvehøjde i hover (svæv) er 3.100 m, medens max. service flyvehøjde er 5.500 m. Normal rækkevidde er 450 km, men ved færgeflyvning op til 1.000 km. Besætningen består af piloten og skytten, hvor skytten sidder i det forreste af tandem cockpittet.

Vi fik fortalt, at skytte og pilot begge er uddannede piloter, og at man kan bytte plads, som man vil. □

Nye fly

Joint Strike Fighter på europatur

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Den danske regering og dansk flyindustri har investeret 800 mio. kr. i fortsat deltagelse i udviklingen af Joint Strike Fighter, eller F-35, som den nu hedder. Alligevel er det ingenlunde sikkert, at det bliver F-35, der om 10-15 år skal erstatte F-16. Lockheed Martin fabrikken gør imidlertid stor reklame for flyet. Først så vi det i Berlin i maj og derefter på Flyvestation Værløse i juni. Senere vil det kunne ses på Farnborough Air Show i Storbritannien.

Berlin Schönefeld den 6. maj 2002. Der stod den så, Lockheed Martins F-35. Vi havde set billeder i massevis af flyet, men selv om det „kun“ var en Mock Up, så var det alligevel meget nærmere, „the Real Thing“. Cockpittet stod åbent, og en del interesserede havde samlet sig omkring flyet.

På én eller anden måde synes flyet i faconen at være et familieskab til F-16, og alligevel ikke. Flyet er 15,47 m langt og vingspandet 10,05 m sammenlignet med F-16's længde på 15,02 længde og 10,00 m, vingspan, men det er noget mere buttet at se på. Det skyldes, at alle våben skal bæres inde i flyet for at gøre det så „Stealthy“ (Skyggeagtigt) som muligt. Pro-



Der stod den så Lockheed Martins F-35, indtil den blev valgt som USA's nye jagerfly i dette årtusinde, kaldet F-35 (Joint Strike Fighter) (Fælles Jagerfly Program). Helt grå og en smule buttet på grund af brøndene til våbnene. At der var tale om en publikumsmagnet fremgår så tydeligt af billedet. (Billede s-n).

blemet med våben der hænges på vingerne og under bugen på flyet er, at de giver nogle kraftige ekko på fjendens radar, det har man på F-35 altså undgået.

Smart cockpit

Det var spændende at få lov at se ned i flyets cockpit. Engang, og det var indtil den 6. maj 2002, var det „State of the art“, hvis et jagerfly havde tre LCD multifunktions-skærme, hvor piloten kunne læse de oplysninger, han havde brug for.

Kigget ned i F-35's cockpit afslørede én stor multifunktions-skærm, som dækkede hele området i konsollen foran piloten og en enkelt mindre nedenunder. Knapper, som cockpits normalt har været overbefolket af, fandtes næsten ikke. Til gengæld kunne man få at vide, hvad man ville ved at røre ved skærmen. På skærmen står kun de oplysninger piloten ønsker at have fremme for at kunne

gennemføre sin mission. Motor og avionic kontrolleres automatisk, og kun hvis noget går galt, kommer oplysningen automatisk frem på skærmen og fortæller piloten, hvad der er galt.

På Værløse

Tirsdag den 15. maj landede en Boeing C-17 Globemaster III på Flyvestation Værløse, og ud trillede man den samme Mock Up, som vi havde set i Berlin ni dage tidligere.

Den 21. maj var chefen på Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen (VON) fløjet til Værløse for at få vejet en helikopter. Det var en smule forvirrende, fortalte han. „Politiet var i fuld gang med at øve avanceret bilkørsel på den taxiway, jeg skulle bruge, så jeg måtte passe på ikke at komme til at vælte deres røde kegler. Pludselig får jeg så øje på F-35 foran Hangar 46, det var ikke lige det, jeg havde for-

ventet”.

Medens helikopteren blev vejet, udnyttede VON tiden til at se nærmere på F-35. Han fortalte, at han oplevede flyets konstruktion som meget kompakt, og at konstruktionen så ud til at være betydelig stærkere end F-16. „Faktisk mindede vingetykkelsen noget om det, vi kender fra Draken”, sagde han. Han fik også lejlighed til at kigge ind i de to brønde, hvor han i den ene kunne se en bombe med seks halefinner, det var en JDAM (Joint Direct Attack Munition) eller på dansk en laserstyret MK84 jernbombe på 2.000 pund. Ved siden af sad AMRAAM Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor rækkevidde). I den anden brønd sad



Cockpittet er et imponerende skue i enkelthed. Én stor og én meget lille LCD-skærm er, hvad piloten har brug for, for at kunne kontrollere hele flyet, avionik, våbensystemer og mekanik. Alle kræfter er sat ind på at sikre, at piloten kun har de oplysninger, der er bydende nødvendige for at gennemføre missionen. (Billede s-n).

der foruden en AMRAAM en JSOW (Joint Stand of Weapon) (Beholder, som indeholder våben, der først frigøres over/på målet). VON var også oppe for at se ned i cockpittet og var imponeret af det avancerede layout. Han var måske mest imponeret af,



Hos flyfabrikken Lockheed Martin er der ikke noget der hedder „godt nok”. Sådan var der også da man opdagede, at Mock Up'en af F-35 havde fået nogle ridser. To mand, Tom Copeland og Keith Jokisch, blev sendt til Værløse for at udbedre skaderne. Her er det Copeland, der er ved at sprøjtemale den sidste ridse.

hvor meget plads der var til piloten. ”Almindeligvis er cockpits ikke noget man stiger ned i, men noget „man tager på”, sagde han.

Glæde

Chefen for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Lars Fynbo sagde da den danske regering havde vedtaget at fortsætte med at deltage i udviklingen af flyet: „Onsdag den 22. maj var en glædens dag. Da tiltrådte Folketingets Finansudvalg, at Danmark kan deltage i udviklingsfasen af Joint Strike Fighter kampflyet. Dette betyder, at Flyvevåbnet får uvurderlig information om det p.t. mest avancerede kampfly og også muligheden for at påvirke udviklingen af det i en retning, der bedst tilgodeser Flyvevåbnets forventninger til et nyt kampfly. Det betyder også, at dansk industri vil blive medproducenter på flyet. Der er derimod ikke en beslutning om, hvilket kampfly, der skal afløse F-16, ligger 8-10 år ude i fremtiden”.

Skrammer i lakken

På Flyvestation Værløse måtte man den 8. juni lede forgæves efter F-35. Hvor var den mon? Endelig var der en ansat ved Flyvematerielkomman-

doen, der kunne fortælle, at den da stod nede i Hangar 6, hvor man var ved at pudse den op til udstillingen. Ganske rigtigt, nede i Hangar 6 fandt vi Tom Copeland og Keith Jokisch i fuld gang med at reparere på Mock Up'en. Copeland forklarede, at flyet



Et kig op på det ene af de to halefinner, hvor man har udsmykket toppen af finnen med flagene fra de nationer, der er med, eller forventes at gå med i videreudviklingen af flyet. (Billede s-n).

havde fået en del skrammer under transporten fra Berlin til Værløse. De havde haft det skilt af for at reparere skaderne. Jokisch var i fuld gang med at give bagbords plan den sidste gang sprøjtemaling, medens Cope-land vaskede bagbords vinge ren. Hos Lockheed Martin er perfektion en dyd, og præcis klokken 18 rullede man flyet ned på sin plads i udstillingen.

Trækplaster

Under „Åbent Hus” på Flyvestation Værløse var F-35 virkelig et trækplaster, køen for at komme op og kigge ned i cockpittet var lang.

James D. Latham, som arbejder for Lockheed Martins europæiske afdeling i Bruxelles fortæller til FLYNYT, at man har sagt til chefen for Flyvestation Værløse, oberst Svend Hjort (JOS) at han må bruge Mock

Up'en som han har lyst, bare han ikke flyver med den.

Efter Værløse fortsætter europaturen til Flyvestation Breda/Gilze-Rijen i Holland. Turen slutter ved det store Air Show på Flyvestation Farnborough i England, hvorefter Mock Up'en returnerer til USA. □

Hærens Flyvetjeneste

Farvel i torden og lynild

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det var den sidste HFT (Hærens Flyvetjeneste) familiedag på Flyvestation Vandel. Feststemningen var det måske så som så med. En koldfront tyngede skyerne ned i 100 m's højde. Himlens sluser åbnede sig og vandet stod ovenud af kloakkerne, men alting vendte sig til det bedre.

Lørdag den 15. juni 2002 var det sidste chance for at holde HFT-dag på Flyvestation Vandel. Præcis klokken ti blev Dannebrog og HFT's estandard ført frem til flagstængerne og flagene hejst.

Ved enden af Hangar 27 havde ni mand travlt med at stille op på to geledder. Mogens Weigart var menig ved Artilleriflyvebatteriet (AFLBT) i 1961-62. Han havde samlet otte af sine gamle kammerater. Iført uniformer fra dengang marcherede de ni, under kommando af pensioneret ma-



Dannebrog og Hærens Flyvetjenestes estandard blev ført fra af tv. en Hughes H-500 og th. en AS550C2 Fennec helikopter. Billedet tydeliggør vejsituationen, og en lille time senere tordnede det, og der faldt 15 mm regn på 20 minutter.

jør og tidligere pilot i AFLBT, Jørgen Petersen (ROJ), ind på tarmac'en, hvor styrken blev meldt af til chefen for HFT, oberstløjtnant Jannik Skov (NAK). Den oprædten blev efterfulgt af klapsalver.

Lukketid

NAK lagde i sin tale ikke skjul på, at det var sidste gang, man kunne mødes på Vandel. Han mente imidlertid, at hærflývning med helikoptere havde en stor fremtid for sig i dansk for-

svar. Han fortsatte: „Udviklingen vil le om få år meget let kunne føre til, at forsvaret skulle vælge mellem at overføre det halve af Flyvevåbnets budget og personel til HFT, eller lade HFT integrere i Flyvevåbnet. Man har valgt den sidste løsning”. Han var af den opfattelse, at den erfaring der ligger i HFT, vil komme til at spille en rolle, når antallet af helikoptere i forsvaret øges. „På den baggrund er der al mulig grund til at være stolt af HFT og vore ansatte, som rummer værdien af de fælles anstren-

gelsler.

Torden og lynild

Næppe havde NAK sluttet sin tale før den forventede koldfront gjorde sig gældende med styrtregn, torden og lynild. Det styrtede ned. Hangar 27 blev det sikre tilflugtssted for ansatte og de mange tidligere ansatte, der var kommet til stede. Også AFL-BT's første chef, dengang kaptajn-løjtnant B.O. Fabricius. Der var almindelig gensynsglæde overalt, mange af de piloter og observatører, der havde gjort tjeneste for 35-40 år siden, benyttede lejligheden til at hilse på deres gamle enhed.

Flyveopvisning

Der var ikke et øje tørt, da Thomas Dam i en Piper L-4 Grasshopper gik på vingerne for at vise, hvad en Piper kan. Når det lille fly har kørt ca. 32 m ned ad banen „roterer” det, det vil sige er i luften. Landingsafløbet er, afhængig af vindstyrken, ikke over 150 m. Fly kan, fløjet med let hånd, „luske” rundt i lufthavet i omkring fem timer, altså et glimrende fly til observation.

Selvfølgelig var der også opvisning med H-500 og AS550-C2, en Piper L-18C Super Cub samt en Chipmunk.



Ved talerstolen chefen for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant Jannik Skov (NAK), der blandt andet sagde: „Udviklingen ville om få år meget let kunne føre til, at forsvaret skulle vælge mellem at overføre det halve af Flyvevåbnets budget og personel til HFT, eller lade HFT integrere i Flyvevåbnet. Man har valgt den sidste løsning”. Bag ham ni mand fra hold 1961/62 i datidens tjenesteuniform.

Inde under sløringsnettet stod Hærens Flyvetjenestes gamle Piper L-18C Super Cub. I dag indregistreret OY-AZR, det gamle halenummer var Y-652, flyet kom til Danmark 7. maj 1957, desværre er det ikke flyvedygtigt mere.

Fremtid som eskadrille

HFT's fremtid ligger på Flyvestation

Karup, hvor enhedsbetegnelsen på et ikke nærmere angivet tidspunkt, vil blive „Eskadrille 724”, man kan så sende en tanke tilbage til den gamle „Lørneeskadrille”, som den hed, da den fløj med Hawker Hunter. Den fysiske flytning af HFT kommer til at foregå i maj og juni måneder næste år. □

Første kvindelige F-16 pilot på vej

Fredag den 28. juni 2002. Det særlige ved denne dato var, at den dag fik den første kvinde i Danmark bekræftet, at hun er udtaget til at fortsætte sin flyveuddannelse til jagerpilot. De øvrige kvindelige piloter i Flyvevåbnet flyver enten helikopter eller transportfly. Sergent Line Bonde (INE), fra Billund, har hermed afsluttet den grundlæggende flyveuddannelse ved Flyvevåbnets Flyveskole på Flyvestation Karup. Hermed er det slut med flyvningen de næste 22 måneder, hvor hun skal gennemgå officersuddannelsen ved Flyvevåbnets Officerssskole i Jonsstruplejren.

Hvis der ikke sker ændringer, kan INE derefter se frem til at skulle gennemgå uddannelsen som jagerpilot på en den fælles NATO flyveskole ENJEEP på Sheppard Air Force Base, eller på NATO Flying Training in Canada (NFTC) på Flyvestation Moose Jaw i Canada. Den samlede danske presse udviste stor interesse for INE, som i dagene omkring nyheden blev sendt ud, måtte tale både med lokale Tv-stationer, landsdækkende TV og den skrevne presse.

Tekst: s-n

Billede:

Flyvevåbnets fototjeneste FTK



Anmeldelse

Der Luftnachrichtendienst in Denmark

Af Hans A. Schrøder

Denne besynderlige tysk/engelske titel dækker over et imponerende værk om den tyske kontrol- og varslingsstjeneste i Danmark under den anden verdenskrig. Forfatteren er oberst M. Svejgaard, i Flyvevåbnet kendt som SES. Dette værk på 134 sider er en dybdybende beskrivelse ikke bare af de tyske radarstationer, men af hele den organisation, som stod bag det tyske luftforsvar i Danmark.

Med sit grundige kendskab til kontrol- og varslingsstjeneste i almindelighed kan forfatteren også i detaljer redegøre for, hvorledes de tyske procedurer var og systemets stærke og svage sider. Forfatteren har også afdækket de svagheder, som den teknologiske udvikling under krigen medførte ikke mindst på området for elektronisk krigsførelse, og ikke mindst, hvad tyskerne så gjorde ved det.

Skønt mange timer gennem årene må have været brugt ved skrivebordet for at få styr på alle de mange oplysninger, så er der bestemt ikke alene tale om et skrivebordsarbejde. Forfatteren har stædigt udviklet en detektivisk sans for betonfundamenter, så han med usvigelig sikkerhed kan sige, hvilke type

radarer, der har været placeret på dem.

Værket vrimler med aldrig før publicerede fotografier af de tyske radarstationer, mange af dem af enestående kvalitet. De fleste af dem er taget af daværende kaptajnløjtnant senere oberst Frits G. Tillisch, som var medlem af Generalstabens Efterretningssektion, som i 1945 kortlagde og gennemfotograferede de tyske radarstationer, inden de blev destrueret af Royal Air Force.

Mange vil sikkert overraskes over, hvor avanceret det tyske system var. Allerede i 1943 havde man IFF. Da Royal Air Force indførte IFF, kunne tyskerne aktivere den, hvis besætningen ikke havde husket at slukke helt for den, når de bevægede sig ud over Nordsøen. De britiske pathfinder fly anvendte i vid udstrækning deres H2S navigationsradar for med sikkerhed at kunne finde deres mål. Denne radar kunne tyskerne følge. Royal Air Force benyttede HF til kommunikation, og den kunne tyskerne aflytte, allerede medens flyene stadig befandt sig over England.

Svagheden ved det tyske system var en meget lang kommandovej op igennem et hierarki af radarcentraler, før meldingerne var endeligt filtrerede og plottet i bunkeren i Karup. Desuden var tyskerne bagefter englænderne, når det dreje-

de sig om at indføre PPI scoper. Det medførte, at radarstationerne havde en meget begrænset kapacitet til at håndtere mange mål på en gang. Endelig led tyskerne som bekendt af en for dem nærmest katastrofal mangel på brændstof hen imod slutningen af krigen, så nedskydningen af allierede fly slet ikke stod mål med kontrol- og varslingsstjenestens kapacitet.

Forfatteren har valgt at skrive værket på engelsk for derved at give det en mulig større udbredelse, men det vil næppe give problemer for den interesserede læser. Og hvem vil det så være? Anmelderen vil påstå, at det vil være alle, som interesserer sig for Danmarks luftforsvar, idet begivenhederne under besættelsen også var en del af dansk luftforsvars historie, selvom aktørerne ikke var danske.

Skønt værket er smukt trykt/printet, er det desværre udgivet i A4 format i et ringbind, selvom det bestemt fortjente en bedre „indpakning“. Det skal nu ikke hindre nogen i at anskaffe det, da det bestemt er indholdet, der tæller.

Værket er på 134 sider og koster kr. 300,- incl. moms, men plus porto. Det fås ved henvendelse til forfatteren oberst M. Svejgaard, Poppelvej 5, 7470 Karup, tlf. 97 10 18 63. Så bliver det tilsendt vedlagt et girokort. □

Anmeldelse

Da danskerne fik vinger

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Af Toni Mygdal-Meyer
Sidetal 325
Illustrationer 55 s/h
ISBN 87-02-00750-9
Udgivet på Gyldendal

Da danskerne fik vinger er en dokumentarisk beretning, der begynder i

somrene 1909 og 1910. For første gang oplevede danskerne drømmen om vinger blive til virkelighed, da de så og hørte mennesker bevæge sig gennem luften ved hjælp af motorkraft.

Fra de spæde famlende forsøg over kløvermarken i det 20. århundredes begyndelse fortæller bogen om udviklingen frem til de toptunede F-16 jagere. Der er personlige beretninger af piloter fra Flyvevåbnets blodige, tabsgivende år i begyndelsen af 1950'erne, og der er

skildringer fra Anden Verdenskrig og den Kolde Krig overvåget fra luften.

Da danskerne fik vinger formidler det, der til alle tider har været kendetegnende for flyvningens pionerer, fra Alfred Nervø og Robert Svendsen til en langt senere tids test- og jagerpiloter: Modet, nysgerrigheden og glæden ved at mestre det suveræne og flyve højere og hurtigere end nogensinde før. □

Flyvestation Aalborg

International øvelse på Flyvestation Aalborg

Af N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Henning Skree

Det internationale samarbejde i NATO betyder, at fly flytter sig fra det ene land til det andet. Når flyet har stået stille en vis tid, skal det klarmeldes igen. Af den grund afholder man øvelsen AMPLE TRAIN, som går ud på at uddanne teknikerne i de forskellige NATO og PFP-lande på andre landes flytyper for at kunne foretage en klarmelding, den dag en gæst har brug for det.



International teknikersammenkomst ved en tyrkisk F-16. Fra v. er det tre tyrkere, med rygsækken og skråhuen to italienerne, iført kamuflageuniformer to ungare og endelig i de lyseblå jakker to finner.

Flyvestation Aalborg 29. april 2002. Fra den 29. april til den 3.



Fra venstre brigadegeneral Jens Sannom, premierløjtnant og pilot M.L. Andersen (MON), kaptajn Jørgen Kuhlmann og seniorsergent Karsten Pedersen, Flyservice Flyvestation Aalborg.

maj løb øvelsen AMPLE TRAIN af stablen på Flyvestation Aalborg. Fra NATO-landene deltog USA, Grækenland, Belgien, England, Frankrig, Italien, Norge, Polen, Tjekkiet, Tyrkiet, Tyskland, Ungarn og Danmark. Fra PFP (Partnerskab for Fred)-landene deltog Finland, Litauen, Slovakiet og Sverige.

Personellet fra de nævnte lande skulle træne i tankning og klarmelding af fly. Ikke bare individuelt, men også i hold sammensat af personel fra forskellige lande. AMPLE TRAIN er den eneste øvelse i NATO, som kun omfatter teknisk personel. De fly de mange teknikere fik at øve sig på var tyrkiske, belgiske, norske og danske F-16 Fighting Falcon sammen med franske Mirage og tyske Tornados. Til støtte for øvelsen var der tankfly fra USA og radarovervågningsfly (AWACS) fra NATO og England. Selve flyveaktiviteten foregik i området omkring Aalborg, ned langs den jyske vestkyst til øvelsesområdet ved Oksbøl.

Kørt i mange år

Seniorsergent Karsten Pedersen fra Flyservice på Flyvestation Aalborg, var den praktiske mand i uddannelsen af teknikerne fra de nævnte lande. Han fortalte om AMPLE TRAIN, at øvelsen har kørt i mange år, hvor Danmark først kom med fra 1996. Tidligere var der to øvelser om året med én i NATO's Nordregion og en tilsvarende i Sydregionen. De mange konflikter rundt i verden har stillet så store krav til ressourcerne, at man nu nøjes med én øvelse om året, hvor man så hvert andet år skifter mellem regionerne.

Få fly

Af fremmede fly havde Pedersen kun to Mirage, to Tornadoer og en kort periode to Jaguar fly og 16 F-16 fly til rådighed for de ca. 100 teknikere, der alle skulle familization have

check out eller certificeres til state (niveau) C, det vil sige, at de sammen med piloten skulle kunne klarmedle et fly af én af de nævnte typer. "Det er efterhånden blevet sådan, at F-16 flyene er langt i overtal", sagde han. „Jeg må så indrømme, at det er nemt for en dansk tekniker at bestå testen, når det drejer sig om at lave klarmelding på for eksempel et norsk F-16 fly”.

Uddannelsen foregår på den måde, at eleven i første runde blot følger med, medens en uddannet klarmelder gennemfører klarmeldingen af flyet. Næste gang udfører han klarmeldingen sammen med den uddannede klarmelder og endelig tredje gang skal han gøre arbejdet selv under overvågning af en sensor. Herefter afgør sensor, om eleven har bestået. Uanset, at klarmelder har fået sit C-certifikat, så foregår klarmeldingen på pilotens ansvar. Det certifikat,

der udstedes, var tidligere kun gyldigt i et halvt år, den periode er nu forlænget til et år.

Sproget

Vi spurgte Karsten Pedersen, hvordan det gik med sproget, når så mange forskellige lande var repræsenteret. „Det gik ganske godt. Ifølge papirerne skulle alle kunne tale og forstå engelsk i forhold til „level two”, men det holdt ikke helt i virkeligheden”. „Kan sprogforbistring ikke blive et problem for flyvesikkerheden?” „Helt afgjort nej. På hvert hold var der altid én, der mestrede sproget så godt, at fejltagelser kunne undgås. Vi slipper ingen løs med et certifikat, hvor der er den mindste tvivl om, hvorvidt opgaven er forstået og kan udføres helt forsvarligt”. □

Nye tider for krigsmæssig reparation af startbaner

Af Anders V. Fridberg, informationsmedarbejder ved FOV
Billede via FOV

I et af Flyvestation Karups yderste hjørner, helt ude ved hegnet, hvor det militære terræn støder sammen med bondemandens mark, lærer en seniorsergent to værnepligtige menige at kører store entreprenørmaskiner og lappe huller i asfalten. Et lille, men vigtigt speciale, går nye tider i møde.

Seniorsergent Elias Ludvig Kaas har ikke noget imod at blive forstyrret, mens han underviser si-



De to værnepligtige på kurset øver sig med maskinerne. Grundprincipperne er lært på en formiddag, men rutinen kræver øvelse, øvelse og atter øvelse.

ne to værnepligtige i internationalt tegnsprog for rendegraveroperatører og frontlæsser chauffører. De to er nemlig de første af slagsen på et RA-

OS - Repair of Aircraft Operating Surfaces - kursus. Og deres ankomst varsler nye tider for RAOS sektionen på Flyvevåbnets Førings- og Operati-

onsstøtteskole, der de senere år har haft svært ved at få fyldt pladserne på kurserne op. Behovet for personel, der kan lappe bombekraterer i start- og taxibaner på landets flyvestationer er naturligvis ikke så stort, som da truslen om et massivt angreb fra øst var mere nærværende, men det betyder ikke, at RAOS bare kan gå i glemmebogen. Som i andre grene af forsvaret er det vigtigt, at man bevarer en evne til regenerering, så evnen kan genoplives, hvis trusselsbilledet igen ændres.

Udvikling af fleksible metoder

Behovet for RAOS-personel kan imidlertid også blive aktuelt i forbindelse med fredsstøttende operationer. „Der er måske ikke så stor risiko for luftangreb, der hvor vi sender vores fly hen, men mindre ødelæggelser kan jo også være nok til at holde flyene på jorden, og så kan der godt blive brug for nogen, der har lært at lave startbaner”, siger seniorsergent Kaas. Netop med henblik på deltagelse i internationale missioner, arbejder flyvevåbnet i disse år på udvikling af nye metoder i RAOS-arbejdet, der kan reducere behovet for at medbringe tonstunge fliser til re-

parationerne. Ligesom værnet deltager i udviklingen af et lettere og mere fleksibel entreprenørkøretøj, der, ud fra den samme filosofi, der ligger bag standard flex skibene, kan monteres med forskellige redskaber alt efter behov.

RAOS eller kaos

RAOS handler, meget groft sagt om, at fylde jord og andre materialer i de huller, der kommer, når en bombe har ramt startbanen, og at lægge nogle meget store fliser rigtig pænt og meget lige ovenpå, så startbanen igen kan bruges af de følsomme jagerfly. Og det er ikke bare noget, man lige gør. Slet ikke hvis det skal gøres under det tidskrav på 3 timer, NATO opererer med i en skarp situation. „Det hedder RAOS, men hvis du ser på, vil du nok sige, at det ligner kaos”, siger seniorsergent Kaas med et grin „Der er 12 mand, der arbejder med nogle store maskiner på et meget lille område og under et stramt tidspres. Derfor er det nødvendigt, at alle kender rutinerne og ved, hvad de skal. Ellers når de det ikke, eller også er der nogen, der kommer til skade”. Seniorsergent Kaas understreger flere gange, at de værnepligtige, der

kommer igennem hans kursus, ikke bliver eksperter i at køre hverken frontlæsser, dumper eller rendegra-ver. „Jeg kan kun lære dem nogle grundprincipper, men til gengæld lærer de noget om alle funktionerne, lige fra at bruge betonsav til at køre frontlæsser, så alle kan afløse alle. Vi har det ikke som amerikanerne. De har en mand, der kun kan skovle, det er han så tilgængelig også rigtig, rigtig god til, men den måde at arbejde på kræver nogle mandskabsmæssige ressourcer, som vi slet ikke har”.

Det er de to værnepligtige soldater, Albrechtsen og Mathiasen, tilsyneladende tilfredse med, ligesom de i det hele taget er godt tilfredse med at være blevet sendt ud til seniorsergent Kaas i hjørnet af flyvestationen for at lære RAOS. Det er planen, at de senere skal på sergentskole og derefter tilbage til RAOS-sektionen for at fungere som holdførere for det hold på 12 værnepligtige, der kommer næste år. „Det er helt perfekt, at vi kun er to på holdet. Det giver en meget mere intensiv undervisning”, fortæller Mathiasen, mens hans kollega øver sig i at fylde grabben på en frontlæsser med grus. Det er ikke så nemt, som man lige skulle tro. □

Danmark fortsat med i udviklingen af Joint Strike Fighter

I Washington den 28. maj 2002 underskrev Mr. Aldridge, for den amerikanske regering og hr. Jørgen Hansen-Nord for den danske regering aftalen om Danmarks fortsatte deltagelse i udviklingen af Joint Strike Fighter (JSF). Hvor længe endnu man vil betegne flyet JSF vides ikke, men i fremtiden kommer den til at hedde F-35, en betegnelse der vil vække minder hos mange ansatte i Flyvevåbnet.

Den fortsatte deltagelse giver dansk forsvar indsigt i den teknologiske udvikling af det meget avancerede fly, hvad der ikke er mindre væsentligt, man får også indflydelse på selve udviklingen af de logistiske forhold omkring projektet. For Dansk industri betyder deltagelsen store muligheder for at udvide samarbejdet med udenlandsk industri på en række højteknologiske områder.

Forsvarsminister Svend Aage Jensby

sagde: „Jeg glæder mig over, at vi nu har underskrevet aftalen med USA og dermed sikret den fortsatte danske deltagelse i det udviklingsprojekt,

som er vigtig for såvel dansk industri som dansk forsvar”.

Tekst: s-n

Billede: Via Deputy Poul S. Hansen



Fra underskrivelsen af Memorandum of Understanding (aftalen). Fra v. Mr. Aldridge og hr. Jørgensen Hansen-Nord.

Militære transportfly

Europa halter bagefter i udvikling af fly

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

En urolig verden har gennem mere end ti år stillet store krav til militære transportfly fra de tungeste, som kan flytte stor vægt og volumen til de mindre, som kan fordele det de største fly bringer frem til forsyningsbaserne oftest tusinder af kilometer væk fra oprindelseslandet. I forsøget på at forbedre den militære lufttransport har europæerne i årevis planlagt bygningen af et transportfly i størrelsen mellem Lockheed Martins C-130J og Boeings C-17 Globemaster III. Udviklingen går langsomt.



Kunstnerens opfattelse af en start med A400M fra en flyveplads omgivet af skov. (Billede EADS).



På Airbus's stand i Berlin kunne man se denne imponerende model af A400M, skåret igennem, så lasten kunne betragtes udefra. (Billede s-n).

Berlin Schönefeld den 6. maj 2002. Storbritannien, Tyskland, Frankrig, Spanien, Tyrkiet, Belgien og Luxembourg blev for to år siden enige om at fremstille „Fremtidens Transportfly”, dengang kaldet Future Large Aircraft. Planen var, at de otte lande til sammen skulle købe 196 fly til en pris af 18 mia. euro (1 euro =

7,76 dkr.). Tyskland skrev sig for 73 fly, men senere har regeringen kun afsat penge til 40 fly.

For EADS, som ejer 80% af den fælleseuropæiske flyfabrik Airbus er kontrakten afgørende. Enten skal man reducere sin indsats på området production af civile fly med nedsatte indtægter til følge for at kunne øge sin indsats på udviklingen og bygningen af A400M, som er firmaets største enkeltkontrakt nogensinde. Problemet med A400M er, at Airbus kører programmet som en forretning, og derfor skal alle aftage det lovede antal fly. Ønsker man et lavere antal, skal der forhandles om en tilsvarende højere pris.

Senest forlyder det, at Tyskland har underskrevet en slags „sidekontrakt”, men Forbundsagen har fortsat ikke bevilget pengene.

Penge et problem

På et møde sagde præsidenten for Sammenslutningen af luftfartsindu-

strier i Tyskland (BDLI), Rainer Herlich, ifølge Aviation Weeks Show News, at Europa risikerer at få en andenklasses flyindustri, hvis der ikke snart bliver stillet flere midler til rådighed for udviklingsarbejdet (R&D) indenfor luftfartsindustrien. „USA

var allerede langt foran i brugen af penge på R&D før terrorangrebet den 11. september sidste år, siden har man bevilget endnu flere penge til udvikling”. Han fortsatte med at udtrykke sin frygt for, at Europa ikke i fremtiden vil kunne udruste sine eg-

ne styrke med europæisk producerede fly.

Han understregede, at politikerne måtte komme med flere penge og at den europæiske flyindustri måtte organisere sig bedre. □

Flyvestation Værløse

Joke blev til ramme alvor

Tekst og billede

J.B. Jensen, Flyvestation Værløse

Det er ikke kun flyvemaskiner med flere tusinde HK, der letter fra Flyvestation Værløse, det kan også være en af flyvestationens motorcykler, som en Honda 400.

Det startede lidt som en joke. Chefen for Flyvestation Værløse havde besøg af Politimesteren fra Gladsaxe. Det har han hvert andet år, og i det mellemliggende år er vi på besøg hos dem. Det er en gammel tradition, hvis præmisser jeg skal vende tilbage til. Lad mig bemærke, at Flyvestationen har et ekstraordinært godt samarbejde med politiet, i særdeleshed med politiet i Gladsaxe. Under Politimesterens besøg på flyvestationen i 2001, blev der drøftet mange praktiske forhold. Ganske „tilfældigt” kom vi ind på de faciliteter, flyvestationen stiller til rådighed for politiet. Ud over indkvartering, cafeteria, pistolskydebanen, etc. er det nok primært rullebane Delta, som vi stiller til rådighed. Det er her politiets motorcykelbetjente har mulighed for at øve sig uden øvrig forstyrrende trafik, end når opmærksomheden bliver fanget af landing/take off af fly fra selve hovedbanen.

En aflyst flyvning

Ved det årlige mødes slutning invite-



10 motorcykelbetjente fra Gladsaxe Politi klar til at gå i gang med at øve sig på rullebane Delta.

rer værten på et program, der er hemmeligt. Da vi var på besøg hos politiet i 2000, fik vi en chance til at køre over Øresundsbroen, det var før den blev åbnet. Da de var på besøg hos os i 2001 var planen at flyve politimesteren og fire motorcykelbetjente med motorcykler til Flyvestation Skrydstrup i en C-130 Hercules. De fire betjente ville benytte lejligheden til at køre hjem, politimesteren skulle selvfølgelig flyve med os tilbage til Værløse. Lidt ærgerligt „brækkede” C-130 ned, så der blev ikke noget af denne tur. Til gengæld skylder vi igen Søværnets Flyvetjeneste (SVF) endnu en tjeneste, idet de villigt lod en LYNX give alle deltagerne fra politiet en flyvetur i området. Det er ikke det samme, men vi modtog megen anerkendelse for turen, en anerkendelse som herved er givet videre til SVF.

Flyvestationen har allerede på nuværende tidspunkt modtaget en invitation for 2002, vi glæder os og venter allerede spændt på, hvad pro-

grammet vil blive. Vi kender dagsordenen for formiddagen, men eftermiddagen er en dyb hemmelighed, som selv FE – dyb respekt for ledelsen i FE – ikke ville kunne knække.

Med på kursus

Jeg har kørt motorcykel i mere en 30 år. Derfor kom jeg ganske „tilfældigt” til at nævne på det seneste møde, at det kunne være godt for samarbejdet, hvis politiet tillod at en person, in casu mig, at deltage, se og opleve, hvorledes vores faciliteter bliver brugt. Med andre ord inviterede jeg mig selv til at deltage på et to dages motorcykelkursus på lige vilkår med politibetjentene i deres motorcykel (MC) kursus. At jeg ikke skulle have sagt dette, kommer jeg også tilbage til, men der var ikke tvivl i politimesterens stemme, da han sagde: „Det er hermed vedtaget”.

Inden jeg går videre med mine genvordigheder med det MC kursus, som jeg deltog i, så lad mig lige for-

klare lidt om Flyvestationens samarbejde med politiet.

Pas på bremsen

Rullebane DELTA er ca. 1000 m lang, og bred som en tosporet motorvej (med mindre instruktørerne stiller orange kegler op for at gøre den ekstremt smallere). Der deltog ca. 20 af politiets motorcykelbetjente klædt i BMW 1200 og sort læder, samt undertegnede klædt i kampuniform og HONDA 400. Jeg var uendelig optimistisk. Jeg mener, 30 år på motorcykel giver en vis erfaring, skulle jeg da mene.

Ca. 15 minutter efter kursus start, var jeg „air borne” solo. Sidste gang jeg fløj solo var i en CHIPMUNK og selvom landingen var noget voldsom dengang med Chipmunk'en, var det intet mod dette. Det kostede et venstre blinklys på Honda'en og derud-

over intet andet end min sårede stolthed (hvilket efter min mening var langt det værste). Lad mig give et godt råd til potentielle og nuværende motorcyklister: Hug ikke forbremsen i når der er vådt på vejen! Jeg lover dette er et godt råd.

Efter endnu 15 min. drev jeg af sved. Kun under ganske få øvelser kom farten over ca. 50 km i timen. Generelt kørte vi langsomt, men de øvelser vi skulle igennem, var vanskelige. Jeg troede, at dette kursus skulle være en slags „ude af kontoret og slappe af dage”. Da vi var færdige over middag, var jeg totalt udmattet. Jeg tror, at det var en af den slags oplevelser, som jeg i tidernes morgen lærte som en „AH HA – oplevelse”. Nu ved jeg, hvad begrebet står for.

Respekt

Jeg har i dag endnu mere dyb respekt

for politiets motorcykelbetjente end på noget andet tidspunkt – jeg har mødt en enkelt før, sådan rent trafikmæssigt, hvilket konkret var til statens fordel. Motorcykelbetjentene gennemgår en yderst professionel uddannelse, der kræver ganske særlige egenskaber (f.eks. at kunne dosere trykket på forbremsen korrekt og have en særdeles god balanceevne). Jeg kan ikke komme ind på alle de øvelser, som jeg gennemgik, lad mig blot sige, at maksimal bremse med både for og bagbremse fra ca. 140 km i timen (jeg kunne ikke tvinge Honda'en højere op på den givne afstand) ikke er for tøsedrenge. Det troede jeg, – jeg har lært noget andet.

Et par sidste råd: Pas på derude, „ride safely”, og vis respekt for politiets motorcykelbetjente. □

NYT FRA IND- OG UDLAND

Planlagt afgang

Tirsdag den 30. april sagde Flyvestation Karup farvel til redaktøren af VINDPOSEN, seniorsergent John Richtendorff. Afgangen var, ifølge Richtendorff planlagt allerede 60 år tidligere hjemme i Thy, hvor han blev født netop den 30. april. Dagen fik yderligere betydning for ham, idet hans barnebarn Ida, 12 år, blev døbt i Flyvestation Karups Kirke samme formiddag.

Det var en over 100-tallig skare fra nær og fjern, der ønskede at tage afsked med „Mr. Karup”. Hans arbejde som både redaktør og velfærdsofficer havde skaffet ham en stor venne- og bekendtskabskreds. Antallet af talere, der ønskede at hylde den kommende pensionist, var mange. Flyvestation Karup var, på grund af stationschefens deltagelse i kursus, repræsenteret ved chefen for Stationsafdelingen, oberstløjtnant P.C. Søgaard. Søgaard havde mange rosende ord til Richtendorff og sluttede sin tale med at kommandere seniorsergenten „Ret” – „Til civil, træd af”.

Tekst: s-n
Billede: N.P. Nielsen



Under overvågning af barnebarnet Ida, og under kommando af oberstløjtnant P.C. Søgaard, th., trådte seniorsergent og redaktør John Richtendorff af til civil.

CH-47F til US ARMY



Boeing CH-47F fotograferet under den første prøveflyvning den 25. juni 2001. Prøveflyvningen fandt sted på Boeings prøveflyvningsområde i Philadelphia ved Delaware River.

Wilmington den 15. maj 2002.

Boeing har leveret den første CH-47F Chinook helikopter til US Army. Prototypen af CH-47F fløj første gang den 25. juni 2001. Den allerførste Chinook var i luften første gang tilbage i 1961, altså for mere end 40 år siden. De gennemførte ændringer er en forbedret avionik, stærkere motorer og færre vibrationer. Den første helikopter tages ind til opdatering på fabrikken i Philadelphia i januar 2003 og den første leveres til tjeneste i midten af 2004.

Chinook, serienummer 8002, er den første af de to Engineering and Development (EMD) prototyper, der er fremstillet i US Army's moderniseringsprogram. 8002 skal først på ud-

stilling hos Army Aviation Association og America i Nashville, Tenn. USA.

Testflyvningerne er planlagt til at finde sted hos US Army's Lead the Fleet Program på Fort Rucker, Ala., når udstillingen er slut.

US Army planlægger at opdatere 300 af deres 432 CH-47D til F-versionen, hvilket vil sikre, at Chinook helikopteren vil flyve for US Army indtil midten af 2030.

Der er planlagt tilsvarende opdatering af de Special Operations Chinook's, der flyver for US Army Special Forces.

Tekst: s-n

Billede: Boeing

Ellehammer-pokalen til RØR

23. maj 2002 meddelte Vejle Amts Folkeblad, at den tidligere chef for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Anker S. Sørensen (RØR), f.t. tjenstgørende ved Reaction Force Air Staff, Kalkar ved Düsseldorf, har modtaget Ellehammer-pokalen. Det skete ved den 11. uddeling af pokalen i Købehavns Lufthavn i Kastrup. Pokalen uddeles af Danske Flyvejournalisters Klub.

RØR har en lang og usædvanlig karriere bag sig i forsvaret. Først var han tjenstgørende ved Gardehusarregimentet i Næstved. Herefter fulgte tre år ved Siriuspatruljen på Grøn-

land, hvorfra han søgte til Flyvevåbnet og blev én af de første F-16 piloter. Han har i dag fløjet mere end 3000 timer i F-16. 1996-98 var han chef for Flyvestation Vandel, hvorefter han blev chef for Flyvesikkerhedssektionen i Flyvertaktisk Kommando. Det var for denne tjeneste, han blev tildelt Ellehammer-pokalen.

Tekst: s-n.



F-15E Eagle kastede fem JDAM under én flyvning

St. Louis 14. maj 2002. En af US Air Forces F-15E jagerbombere demonstrerede F-15E's slagstyrke, da den kastede fem Boeing GBU-31 JDAM (Joint Direct Attack Munition) (Bombe der styres ved hjælp af GPS eller TN) mod fem separate mål.

Flyet, der kom fra 416. Test Squadron (Eskadrille) startede fra Edwards Air Force Base. Bølgen på de fem bomber blev udløst over målområdet fra 25.000 fod (7.620 m) højde med en flyvehastighed på Mach 0.8. Det var den sidste test på JDAM i



Boeing F-15 E Eagle med fem stk. JDAM (Joint Direct Attack Munition) (bombe der styres ved hjælp af GPS eller TN) på stationerne under flyet.

Smart Weapons Integration på F-15E. Boeing har kontrakt om fremstilling af 50.000 JDAM kits til montering på 1.000 og 2.000 pounds bomber. Man er for tiden i gang med at udvikle et JDAM kit, der kan anvendes på 500 pounds bomber.

Tekst: s-n

Billede Boeing

Baltere på uddannelse på Flyvestation Karup

Flyvestation Karup mandag den 6. maj om eftermiddagen landede et litauisk transportfly med 14 letter, 14 litauere og 11 estere på flyvestationen. De 39 baltere udgør det personale, der skal danne den baltiske „Air Movement Control Element” på basen Manas i Kirgisistan til støtte for Operation Enduring Freedom i Afghanistan. På Flyvestation Karup har de gennemgået uddannelse i at laste og losse militære og civile transportfly, der skal transportere gods til basen Manas i Kirgisistan. Seniorsergent Søren Nielsen, Flyvertaktisk Kommando, som stod for uddannelsen af balterne sammen med premierløjtnant af reserven Daniel Munk, var mere end godt tilfreds med balternes indsats. „De var uhyre velmotiverede, og så gik det fint med det engelske sprog. De bedste hjalp dem, der kunne knap så meget”. Nielsen var duperet af det håndlag, der blev lagt for dagen, når der skulle pakkes paller, køres gaffeltruck og alt det, der ellers hører til, når en



Balterne er lige ankommet med en litauisk AN-26.

lufttransportopgave skal lykkes. I forlængelse af opgaven på Karup skal Nielsen på et senere tidspunkt til Tallinn, hvor han på en konference

skal briefe om lufttransport.

Tekst: s-n
Billede: N.P. Nielsen, Vindposen

Billund lufthavn indviet

Søndag den 26. maj 2002. I strålen af solskin og en frisk sydøstlig vind blev den nye lufthavnsterminal på Billund Lufthavn indviet. Lidt skuffende måtte lufthavnen dagen efter konstatere, at der „kun” kom om-

kring 15.000 betalende gæster. Billund lufthavn var i mange år „reserveflyvestation” for Flyvestation Vandel, idet flyvestationens banesystem ikke kunne bære fly som C-141 og C-5A Galaxy. I de år udviklede

der sig et ganske særligt samarbejde mellem de ansatte på lufthavnen og flyvestationen. Billund lufthavn blev anlagt som en græsbane allerede i 1961. I 1964 åbnede den som en rigtig lufthavn. Dengang lå den i Flyvestation Vandels kontrolzone. Dette ændrede sig snart til, at Flyvestation vandel kom til at ligge i Billund Lufthavns kontrolzone. Samarbejdet udviklede sig videre til, at Billund Lufthavn to gange, hver gang når der skulle lægges ny belægning på Billunds baner, lånte Flyvestation Vandel i en uges tid. Det vil ikke kunne ske mere, fra 1. juli næste år har Billund Lufthavn luftrummet ganske for sig selv. Flyvestation Vandel lukker. Med nedgangen i lufttrafikken siden 11. september sidste år har mange udtrykt tvivl om, hvorvidt udbygningen til 850 mio. kr. er klog. Til det siger lufthavnschef Krab Jørgensen, at det netop i svære tider er vigtigt at man foretager investeringer, som leder frem mod bedre tider.

Tekst og billede: s-n



Den imponerende nye lufthavnsbygning set fra tarmac'en, hvor man må håbe, der kommer til at parkere rigtig mange fly i fremtiden.

Hjemmeværnet på plads

Billund Lufthavn den 26. maj 2002. Mellem de tusinder af gæster ved åbningen af Billund lufthavn sås jævnlige en lyseblå uniform. Det var medlemmer af Flyverhjemmeværnet, de var ude for at „vise flaget“ og for at hverve nye medlemmer til Luftmeldekorpsset (LMK) og Tjenestestedskorpsset (TJEK). Det skete i samarbejde med både Marinehjemmeværnet og Hærhjemmeværnet. Det syntes lidt synd, at den flotte udstilling var blevet anbragt i lufthavnens brandstation, som lå lidt afsides i forhold til det område, hvor publikum ellers opholdt sig. En strategisk anbragt Chipmunk, og en Landrover fra udrykkestyrken tiltrak alligevel en del kunder. Vi talte med chefen for Luftmeldeeskadrille 212, Vejle, kaptajn Steen Anneberg. Han var ikke utilfreds, og sagde: „Ja, det kan godt være vi bor lidt afsides, men indtil nu har vi ikke mindre end fem navne bare fra Billund-området, der er interesseret i at komme ind i Luftmeldekorpsset, det synes jeg er rigtig pænt. Om de så alle bliver medlemmer kan kun tiden vise“.



Ind imellem var der ganske mange, som ville vide mere om Flyverhjemmeværnet.

Som et led i hvervefremstødet havde Flyverhjemmeværnet arrangeret „Flyverhjemmeværnsdage“ på syv forskellige flyvestationer fra Bornholm over Skrydstrup til Aalborg i perioden fra den 25. maj til 22. juni, hvor man virkelig havde lagt sig i selen for at demonstrere, hvad LMK og TJEK har at byde på. Hjemmeværns-

konsulent Erik Justesen oplyser, at der på landsplan deltog 88 i „Flyverhjemmeværnsdagene“. Derudover gav udstillingerne anledning til 61 skriftlige henvendelser, hvor folk ønskede at få mere at vide om Flyverhjemmeværnet og Tjenestestedskorpsene.

Tekst og billede: s-n

To gange F-35 på Flyvestation Værløse



Ingen havde vel ventet, at det i maj måned 2002 skulle blive muligt at fotografere to fly, begge med betegnelsen F-35 i porten til Hangar 46 på Flyvestation Værløse.

25. maj 2002 kunne man på Flyvestation Værløse opleve at se to F-35 jagerfly ved siden af hinanden. Det ene fly kendes under betegnelsen JSF og det andet under Draken. Det eneste de to fly i virkeligheden har til fælles er, at de den 9. juni skal på Static Display i forbindelse med Flyvestation Værløses Åbent Hus arrangement. Et andet fælles træk, bemærkede chefen for Flyvestation Vandel, oberstløjtnant Finn von Gersdorff Carstensen (VON) er tykkelsen på vingerne. „En virkelig solid konstruktion“, sagde han.

Når halenummer AR-113 har udstået sin tjeneste som udstillingsfly ved Åbent Hus, skal det transporteres videre til Roskilde, hvor fritidsklubben „Viadukten“ har lånt det af Flyvevåbnets Historiske Samling. AR-113 blev modtaget i Danmark den 8. november 1971 og udfaset igen den 21. december 1993. Om den splinternye F-35 nogensinde kommer til at gøre tjeneste i det danske Flyvevåben kan ingen svare på i dag.

Tekst: s-n

Billede: Erik Skov, HVKVÆR

Bagsiden denne gang:

Man tager en gal svensker. Og en AirCat Grumman 164. Så klæder man svenskerne ud som Pippi Langstrømpe. Stiller hende op på vingen og laver en halsbrækkende gang flyveopvisning foran et mere end 100.000-talligt publikum. Sidstnævnte står nede på jorden og ser undrende til, medens flyet „tumler“ rundt i luftrummet. Opvisningsholdet kalder sig Scandinavian Air Show AB (Aktiebolag). De stammer fra Västerås og består af ca. tyve mennesker, der har Air Show som hobby. Piloterne flyver til daglig passagerfly, hvor de ikke kan få afløb for trangen til koldbøtter i lufter. Det fik de så på Værløse.

(Billede, Jens-Erik Rasmussen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse).



Flyveväbnets
Bibliotek



392000112149

FLYNYT

NR. 5 OKTOBER 2002



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør P.E. Andersen
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

Redaktør

N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00, lokal 7999
75 88 35 53 (privat)
40 80 17 77 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout og trykning:

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:
Fredag den 24. oktober 2002.

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

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

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Tanker omkring Air Movement Control Element hold I	3
Østrig har valgt Eurofighter	5
Makedonien ligger langt fra Oksbøl	6
Flyvevåbnets Åbent Hus 2003	7
Forsvarskommandoen har åbnet en idéboks	8
Der var run på at komme med	9
Chipmunk prøvefløjet på Værløse	10
Nu er russerne også på markedet	11
Den kvalificerede dialog	13
C-130J Hercules mod californiske ildebrande	13
Flymodifikation på rekordtid	14
Flymekanikertræf på Flyvestation Avnø	16
Det var en herlig dag	17
Program for Flyvehistorisk Forening	17
Udstationering til Makedonien	18
Femte Apache AH-64D Longbow bataljon meldt operativ	20
Byggeri som aldrig før i fredstid	24
Anskaffelse af nye tankfly udskudt	27
Menneskene med vinger	28
Et uroligt hjørne på Balkan	29
Bjergene er fjenden	32
Forvirret skipper	33
Dansk F-16 test af missil i Nordsverige	34
899 Naval Air Squadron	36
Nye transportfly til Aeronautica Militare Italiana	38
Støjklage med positiv udgang	39
Åbent Hus på Vandel Flyveplads, ApS	40
De kan nu flytte 75 tons ad luftvejen	41
RAF Central Flying School er fyldt 90 år	43
KORT NYT FRA IND- OG UDLAND	44 - 47
RAF Hercules C-130J operativ i Afghanistan	44
Årets Soldat ved Hærens Flyvetjeneste	44
Nyt Garnisonsmuseum i Aalborg	44
Det ingen tør tænke er sket igen	45
US Air Force i kamp for F-22 Raptor	45
Religiøse hensyn på forsvarets præmisser	45
Nye havovervågningsfly til Italien og Tyskland	46
Første serieproducerede Eurofighter Typhoon præsenteret	46
Der flyves stadig på Vandel Flyveplads	46
Dansk forsvar mangler penge	47
Lydmursbrag ved Silkeborg	47

Forsiden denne gang:

Et sjældent syn, Eskadrille 721's tre Challenger 604 på vej over Limfjorden. (Billede, Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg).



Tanker omkring Air Movement Control Element hold I

Af kaptajn K. H. Sørensen,
Flyvestation Karup
Billeder Mikkel Hagstrøm,
Flyvevåbnets Fototjeneste,
Flyvertaktisk Kommando

Forfatteren sætter den danske deltagelse i Operation Enduring Freedom i perspektiv, så det kan forstås. Han lægger ikke skjul på de vanskeligheder, han oplevede i opstarten til deltagelsen. Han skjuler heller ikke sin glæde over at have arbejde sammen med vore allierede og er stolt over det, der kom ud af samarbejdet. Sidst, men ikke mindst sætter han den danske deltagelse i perspektiv ud fra sin personlige holdning og stilling som leder i Flyvevåbnet.

Det var med blandede følelser, at jeg ganske kort før jul tabte en lodtrækning og blev udpeget til at lede AMCE-I (Air Movement Control Element = laste og losse hold) i Kirgisistan i forbindelse med „Operation Enduring Freedom” (OEF). Blandede fordi opgaven lød spændende, og operationen havde et godt formål, men samtidig var opgaven meget uklar og indebar lang tids fravær fra det vigtigste i mit liv - min familie.

De svære forberedelser

Det vigtigste i en enhed er personel-



Fra venstre: En dansker, en franskmænd, to danskere, to amerikanere og en dansker. Det er et bagagebur, der skubbes i den danske Herkules fra den amerikanske 60K-loader.

let. Ca. halvdelen blev udpeget på Flyvestation Karup (FSNKAR), og resten tilgik i form af frivillige fra resten af Flyvevåbnet. Jeg var selvfølgelig bekymret over, om man kunne sammentømre en sådan enhed og få den klar til tiden, men mine bekymringer skulle hurtigt blive gjort til skamme.

Hele forberedelsesfasen foregik i et miljø af mangelfuld information, kontraordrer og udskudte udsendesdatoer. Alt sammen med baggrund i det enorme arbejde der skal til for at få hundrede af beslutningstagere i regeringer, flyvevåbner og ved de enkelte enheder til at finde fakta i den enorme mængde af information og samtidig få alle til at gå i samme retning. Som leder vidste jeg, det ville blive sådan, men frustrationerne kom alligevel, hvilket også er naturligt. Alligevel fandt personellet hurtigt sammen – måske hjulpet af, at vi jo alle stod i samme båd. Og trods de mange vanskeligheder en sådan udsendelse altid vil give, kløede perso-

nellet på AMCE-I på med god moral. Vi fik stablet et AMCE på benene, som rent faktisk viste sig at være særdeles godt forberedt.

Endelig, i slutningen af februar, blev vi efter flere forsøg sendt af sted i små hold. Undertegnede kom med den første flyver herved d. 21/2 og kunne fejre fødselsdag dagen efter i omgivelser, der ikke just opfordrede til fest og ballade!

God modtagelse

Jeg var meget spændt på, hvordan vi ville blive modtaget af især det amerikanske flyvevåben (USAF). C-130 delen skulle samarbejde med EPAF, som står for European Participating Air Forces – Deltagende europæiske flyvevåbner. Et samarbejde mellem Norge, Danmark og Holland om udsendelse af C-130 elementet. AMCE skulle derimod primært arbejde sammen med USAF. Mine bekymringer blev igen hurtigt gjort til skamme. Fra første dag mødte vi kun venlig-

hed og åbenhed. Og skulle vi være i tvivl om, vi var velkomne, blev det hurtigt sat på plads af de amerikanske soldater. Uanset hvor meget jeg frittede dem ud, vaklede de aldrig i deres taknemmelighed overfor koalitionen støtte.

Og det var ikke kun soldaterne herude, der var glade for vores deltagelse. Det var en stærk oplevelse for mig personligt, at se de mange breve og kort som børn og unge fra USA har sendt til soldaterne herovre, hvor de udtrykker stolthed og taknemmelighed for vores indsats - på den dejlige og åbne måde som børn og unge nu kan udtrykke sig på. Måske virker det netop stærkt, fordi børns åbne og uskyldige opfattelse af verdenen står i så hård kontrast til de voldsomme begivenheder, der ligger bag denne operation - og fordi det, efter min opfattelse, er dem vi har den største forpligtigelse til at beskytte mod noget lignende.

Samarbejdet

Vi var velkomne, men ville vi også kunne finde sammen i et samarbejde? I starten holdt det danske AMCE sig for sig selv. Vi arbejdede sammen med amerikanerne og franskmændene og kom hurtigt ind i en rytme. Vi fik hurtigt amerikanernes respekt ved en god, engageret og professionel indsats. Rent faktisk troede de i starten, at vi aldrig havde lavet andet. Da C-130 delen af detachementet så småt begyndte at komme, var AMCE-I allerede godt samarbejdet med især amerikanerne.

Det var meningen, at vi skulle arbejde adskilt fra det øvrige detachement og dette sammenholdt med amerikanernes åbne og venlige indstilling, fik den amerikanske chef og undertegnede til at lægge planer for tættere samarbejde. Trods overraskende stor modstand fra noget af personellet, valgte vi at sammenlægge de to enheder. Modstanden blev dog hurtigt overvundet, og jeg er ret overbevist om, at de fleste i dag betragter dette som et positivt tiltag - et tiltag, der blandt andet resulterede i varme venskaber på tværs af nationaliteter. Jeg tolkede det som en ubetinget tillids erklæring til vores enhed, at vi blev fuldt integreret som en del af „376 Expeditional Aerial Port Squa-



En dansker opererer en amerikansk AT 10K gaffeltruck og er klar til at losse en dansk Herkules. Det er en loadmaster, der fungerer som „spotter“ - et amerikansk udtryk for en person, der dirigerer gaffeltrucks og k-loaders. Ude til venstre står den danske tolk og „snakker immigrationen igennem“ med lokale kirgisiske officerer.

dron“ med undertegnede som „deputy commander“.

Desværre kom vi ikke nær så tæt på franskmændene - måske fordi mange af dem ikke kunne engelsk.

Frustrationer

Nu skal man endelig ikke tro, at det hele var lykke og fromme - langt fra. Mange af jer har hørt fortvivlede meldinger fra frustrerede soldater. Nogle af frustrationerne har været berettiget, mens andre efter min mening, skyldes, at den enkelte soldat ikke har sat perspektiv på sin deltagelse i denne krig.

Når man som soldat skal separeres fra sin familie, flyttes til verdens ende og bo under forhold, som står i skærende kontrast til de luksuriøse og ordnede forhold man kommer fra, så falder man let i den grøft, hvor alt skal kritiseres. Maden er dårlig, kollegaerne irriterende, informationen mangelfuld, ledelsen inkompetent, og intet virker, som det burde. Det hele er på godt jysk TRÆLS. Jeg er sikker på, at familien derhjemme tænker på samme måde, når den lille skriger, den store er uartig, huset ligner et bombekrater, og der er ingen til at hjælpe, lytte og støtte. I de situ-

ationer kan det være svært at se meningen med denne „dumme“ mission, og mytterilignende ord kan komme over ens læber. Som leder betyder det, at du i stedet for at koncentrere dig om opgaven, må bruge mange ressourcer på at takle disse frustrationer fra personellet, samtidig med at man selv risikere at blive en del af det „negative kor“. Når det sker, er det, at man skal sætte tingene i det rette perspektiv. Det vil sige måler de ulemper, man udsættes for i forhold til formålet med at være her.

Perspektivet

Af og til bør ethvert menneske gøre op, hvilke værdier der er værd at kæmpe for. Den 11. september 2001 var en af disse dage. Den dag blev jeg kaldt ind i opholdsstuen af en af mine medarbejdere. Man havde på CNN set, at et fly var fløjet ind i WTC. Vi stod og så på det brændende tårn og den ulykke, som vi troede det var, da det andet fly torpederede det andet tårn. I vantro måtte vi konstatere, at det kun kunne være et terrorangreb. Vi stod og så på, hvordan tusinde af mennesker mistede livet for øjnene af os - Peter J. Ganci, jr. Air Base, som vi opererer fra i Kirgi-

sistan, er i øvrigt opkaldt efter en af dem. Han var chef for New York City Fire Departement og satte livet til denne dag efter en heltemodig indsats. Da jeg kørte hjem den dag, var jeg fuld af følelser omkring de mange mennesker, hvis skæbner blev ændret radikalt denne dag. Vores egen sårbarhed og afmagt var tydelig, og jeg håbede af hele mit hjerte, at hele verdenen reagerede på denne afskyelige handling, og forfulgte de kujoner, der stod bag den. Som familiefar skal man bare sætte sig ind i den situation som hundrede, måske tusinde børn skulle igennem, da de fik at vide at mor eller far eller måske begge ikke kommer hjem! – aldrig mere! Ingen danskere omkom d. 11/9, men det beror udelukkende på held og ikke dygtig planlægning fra terroristernes side. Der er ingen tvivl om, at de mennesker, der foretager disse handlinger, ringeagter andres liv i en sådan grad, at de er ligeglade med, om det er din eller min familie, der bliver dræbt. Bare de kan komme af med deres budskab. Der er derfor heller ikke tvivl i mit sind om, at denne kamp er værd at tage op – også for Danmark.

Det er i dette perspektiv, jeg har svært ved at beskæftige mig med mit eget velbefindende. For i det perspektiv bør vi være fokuseret på vores opgave frem for os selv. Det her drejer sig ikke om dårlig mad, manglende information, uforståelige regler eller mangelfuld styring fra et stort bureaukrati omgivet med tusinde og

atfer tusinde af variable. Det er underordnede ting, som aldrig vil blive perfekte – men som vi dog skal arbejde målrettet på at forbedre. Men det som det her drejer sig om, er at kæmpe for de værdier, man tror på. Og i den sammenhæng er jeg klar til at bringe ofre. Det oplevede jeg desværre, at der var mange, der ikke var.

Opgaven løst

Hvordan klarede vi så opgaven? Kan vi vende stolte hjem trods alle frustrationerne og de mange ting, der alligevel gik galt?

Der er ingen tvivl i mit sind om, at AMCE hold 1 har løst opgaven. Vi udførte en masse laste og losse operationer – over 7.000.000 lbs. cargo var vi med til at handle. Det blev desværre til alt for få pakkeopgaver. Og det blev aldrig til nær den arbejdsmængde, vi var stillet i udsigt, men jeg ved, at vi ville have kunnet klare det – INGEN tvivl om det!

Jeg kommer således hjem som en glad leder, for de væsentligste ting endte positivt, og de negative ting var egentlig kun krusninger på overfladen. Jeg kommer hjem som en stolt dansk soldat af mange årsager. Jeg er stolt over og enig med vores folketing, da de hurtigt tilbød USA støtte til den nuværende operation. Jeg er stolt af, at Flyvevåbnet fik stablet et AMCE på benene trods mange uklarheder omkring opgaven. Jeg er stolt over, at Flyvevåbnet kunne melde ud allerede i januar – AM-

CE er klar! Jeg er stolt over, at Flyvevåbnet valgte at deployere AMCE uden at vente på de øvrige bidrag, og jeg er stolt over, at holdet viste sig at være særdeles velforberedt – især takket være de dygtige soldater, jeg har haft æren af at have under min kommando. Jeg er stolt over, at mit personel løste opgaven så professionelt, at vi fik anerkendelse af en USAF enhed, som aldrig havde lavet andet.

Men jeg er først og fremmest stolt over som enkeltperson, at have deltaget i „Operation Enduring Freedom“. For uanset hvor ydmyg min deltagelse end måtte være, sætter den mig i stand til at kunne se min kone, børn og ikke mindst mig selv i øjnene og sige; „hej - jeg har gjort noget. Jeg har ydet mit bidrag til en sikrere verden for mine børn“. Det har jeg det rigtig godt med. Det kan jeg altid være stolt af. Det håber jeg også min familie kan forstå, så det kan lindre lidt på afsavnet.

Så uanset om man oplever frustrationerne som udsendt, i forbindelse med forberedelserne for næste hold eller som pårørende derhjemme, så husk at sætte det i rette perspektiv. Vær stolt over jeres indsats, at I sender et klart politisk signal - og vid, at I også er der for de tusinde af børn, der den 11. september 2001 mistede deres forældre for altid – ikke kun 3-6 måneder.

Now that's what we're here for... ☐

Østrig har valgt Eurofighter

2. juli 2002. Efter ugers intense forhandlinger og konsultationer meddelte den østrigske forbundskansler Wolfgang Schüssel, at Østrig havde valgt Eurofighter Typhoon som afløser for F-35 Draken.

European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) havde tilbudt Østrig 24 ensædede fly til 1.791 mia. Euro (kurs 7.57 dkr.) som forhandlingsgrundlag indtil kontrakten underskrives i oktober i år. Selv om

den svenske Gripen var hans favorit, understreger forsvarsminister Scheiber det teknologiske potentiale, der ligger i Typhoon. Samtidig vil Østrigsk industri modtage ordrer, der svarer til 200 % af købesummen. Den østrigske regering har været igennem en tid med vanskelige interne forhandlinger. Således ønskede industriminister Grasser at købe belgiske F-16 MLU, som man kunne have fået til en ganske favorabel pris.

Onsdag den 7. august kunne man i Jyllands-Posten læse, at østrigerne har indsamlet 624.720 underskrifter i protest mod købet. Det svarer til 10,65 % af de stemmeberettigede i landet. Blot 100.000 underskrifter ville have været nok til, at regeringen igen skulle behandle sagen i parlamentet. Wolfgang Schüssels regering fastholder, at protesterne ikke får indflydelse på den indgåede aftale.

Tekst: s-n

Afskedsparade

Makedonien ligger langt fra Oksbøl

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Afskedsparader for personel, der skal ud i international tjeneste er blevet hverdag i dansk forsvar. Uanset dette, var det ikke hverdag for de 24 mand af Hærens Flyvetjeneste/ Flyvevåbnet, der havde fået syet mærket FOX med NATO-stjernen i O'et på højre skulder. For de fleste af dem var det første gang, de skulle sige farvel til familie, kolleger og fædreland.

Mandag den 5. august 2002.
Allerede et kvarter over 12 var



Oversergent og skytte på panserværnshelikopter AS550C2 Fennec, Erik O. Leth med sit nye enhedsmærke på højre skulder.



Forsvarsminister Svend Aage Jensby sagde farvel til hver enkelt af deltagerne i helikopterdetachementet. Her er det én af Flyvevåbnets teknikere, der ønskes god tur.

der liv på platformen foran Hangar 27. Årsagen var afskedsparaden for helikopterdetachementet, der skulle af sted til Makedonien for at indgå i den hollandsk ledede NATO-operation Task Force Fox (TFF).

De to æresdelinger fra Hærens Flyvetjeneste (HFT) og Flyvestation Vandel (FSNVAN) sammen med Flyvestationens Fanekommando skulle lige øve kommandoerne og bevægelserne igennem én gang til. Klokken 14 ville forsvarsminister Svend Aage Jensby, forsvarschef og general Jesper Helsø sammen med chefen for Hærens Operative Kommando (HOK), generalmajor Jan Scharling ankomme.

I Hangar 27 var der stillet stole op til familier og pårørende, som var inviteret til at overvære paraden.

Uvant opgave

For de to enheder, der til dagligt mere er optaget af at flyve eller reparere og vedligeholde helikoptere, var det tydeligt, at eksercits ikke er den dis-

ciplin man beskæftiger sig mest med. HFT må nok siges at føre på dette felt. Efter nogle øvelser, kunne man se, at „børnelærdommen“ dukkede op til overfladen, og det så ganske hæderligt ud.

Præcision

Med vanlig præcision ankom først chefen for HOK, generalmajor Jan Scharling. I sin tale takkede han Flyvertaktisk Kommando og Flyvestation Vandel for samarbejdet i forbindelse med forberedelserne til udsendelse af Helikopterdetachementet. Han udtrykte sin overbevisning om, at de 24 mænd og kvinder ville løse den opgave, de havde fået, på bedst vis og være gode ambassadører for dansk forsvar. „Den opgave I skal ned at løse, er i princippet den samme som den I hidtil har løst. Den vil dog komme til at foregå under ganske andre forhold, der er langt fra den hjemlige sandkasse i øvelsesterænet i Oksbøl til bjerglandet Makedonien“.

Forsvarschefen sagde blandt andet: „Danske soldater har altid haft ry for at være professionelle og dygtige. I er ingen undtagelse. Han understregede, at forsvarrets øverste ledelse med udsendelsen af detachementet har et ønske om at leve op til de forpligtelser, der følger med Danmarks alliancer, den demokratiske tradition og humanistiske livssyn. Forsvarsministeren sagde, efter at have gennemgået historien om udsendelse af danske styrker til verdens urocentre siden 1990: „I er med til at mindske risikoen for, at situationen i området løber løbsk. Den danske indsats har skabt stor respekt. Jeg er, som tidligere forsvarspolitisk ordfører og nu forsvarsminister, meget stolt af at sende jer af sted med et formanende: „Pas godt på jer selv – og pas godt på hinanden”.



Efter paraden fik de pårørende lejlighed til at se nærmere på Fennec helikopterne. Ikke mindst de små drenge syntes, at fars arbejdsplads var sej.



Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen deltog i receptionen efter paraden. Her ses han i samtale med en af teknikere og hans familie.

Talte med alle

Efter paraden var der tid til, at familierne fik set nærmere på Fennec helikopteren. Især de små drenge syntes, at fars arbejdsplads var sej. Forsvarets ledelse, fra forsvarsministeren over forsvarschefen til lederen af helikopterdetachementet var alle vel klar over, at hvis ikke de udsendtes hjemmefront var i orden, så ville det smitte af på indsatsen ude i verden. De havde alle i deres taler understreget det vigtige i en god kommunikation mellem de udsendte og deres familie.

Det fremgik af samtaler med både ledelse og deltagerne i Task Force Fox, at man fra HFT side har gjort en stor indsats for at skabe det nødvendige netværk både familierne imellem, og til HFT. □

Flyvevåbnets Åbent Hus 2003

5. juli 2002. Flyvestation Skrydstrup kan den 1. maj 2003 fejre sit 50 års jubilæum som flyvestation. Flyvestationen vil fejre sit jubilæum den 15. juni med et Åbent Hus, hvor man vil lægge mange kræfter i at gøre netop dette Åbent Hus til noget ganske særligt. Med det stadig mere udbredte militære samarbejde i Europa vil fly-

vestationen søge at få så mange forskellige fly til Skrydstrup som overhovedet muligt. Man håber samtidig på en bred deltagelse af forskellige opvisningsteams. Arrangementet kommer også til at omfatte: Faldskærmsudspring, helikopterdemonstrationer, udstilling af materiel og udrustning fra Flyvevåbnets enheder.

Hertil skal lægges udstillinger fra Hjemmeværnet, Soldaterforeninger, veteranfly, svævefly og modelfly. Med det mål, kan Flyvestation Skrydstrup godt bede flyentusiaster i hele landet om at sætte kryds i kalenderen søndag den 15. juni 2003.

Tekst: s-n

Forsvarskommandoen har åbnet en idéboks

Af fuldmægtig Irene Witthøft,
Analysesektionen,
Forsvarskommandoen

En af forsvarschefens mærkesager for indeværende år er at komme i dialog med personalet om det, han kalder „Afskaffelse af selvskabte plager”. Hermed er enhver, der har en god ide til at lette livet for sig selv og andre, budt velkommen til at sende sit forslag til Forsvarskommandoen.

Det er vigtigt for arbejdsglæden i Forsvaret, at medarbejderne føler, at arbejdet er hensigtsmæssigt tilrettelagt, så de oplever, at de har de bedst mulige betingelser for at løse deres opgaver effektivt. Derfor er en af Forsvarschefens (FC) mærkesager 2002, „Afskaffelse af selvskabte plager”.

Målet er at gøre Forsvaret til en bedre arbejdsplads ved at sikre, at arbejdet er hensigtsmæssigt tilrettelagt. Herved forbedres Forsvarets evne til at løse pålagte opgaver effektivt, og medarbejdernes arbejdsglæde øges.

Første skridt

Første skridt mod målet er at afskaffe selvskabte plager - det vil sige - Forsvaret skal afbureaukratiseres! I den forbindelse er det Forsvarets forpligtigelse at udnytte de mange idéer til afbureaukratisering, der uden tvivl findes hos medarbejdere på alle tjenestesteder.

Den, der har skoen på, ved jo bedst, hvor den trykker -. Derfor: „Vær med til at afskaffe de selvskabte plager - det kan skabe bedre arbejdsbetingelser for dit tjenestested, for dine arbejdskolleger og for dig selv.”

For at du nemt skal kunne fremsætte et forslag til afskaffelse af selvskabte plager har Forsvarskommandoen

(FKO) oprettet „FKO idéboks” til afskaffelse af selvskabte plager. Idéboksen giver alle medarbejdere mulighed for at fremsætte forslag til afskaffelse af selvskabte plager.

Selvskabte plager

FKO idéboks skal sikre, at alle medarbejdere har mulighed for at blive hørt og derved får mulighed for at bidrage til Forsvarets bestræbelser på at skabe grundlaget for effektivitet og tilfredshed på arbejdet.

Men hvad er en selvskabt plage? Det afhænger selvfølgelig af øjnene, der ser! En selvskabt plage kan være en stabsprocedure, forvaltningsprocedure eller forretningsgang, der enten ikke er eller ikke opleves at være relevant, et lovkrav eller et led i god forvaltningsskik. Det kan også være forældede bestemmelser, direktiver, forvaltningsregler og procedurer, der forårsager dobbeltregistreringer, eller det kan være unødige eller langvarige godkendelsesprocesser og rutiner.

Spørgsmål som: „Skal det virkelig være nødvendigt at...”, eller tanker som: „Hvorfor gør vi det ikke på denne måde...” kan være indgangsvinkler til at formulere en selvskabt plage.

Hvorhen med ideerne

Forslaget sendes direkte til Forsvarskommandoen via idéboksen, og du kan til enhver tid aflevere dit forslag i idéboksen. FKO idéboks er oprettet på Forsvarets Integrerede Informations Netværk (FIIN). Har du et forslag, sætter du dig ved en FIIN opkoblet PC og klikker ind på en af følgende hjemmesider Forsvaret (FSV), Forsvarsstaben (FST) eller FKO.

På FSV er FKO idéboks oprettet under linket FC mærkesager, FKO idéboks. På FKOIFST er FKO-idéboks oprettet under linket Stabsinformation, Forsvarschefen, FKO idéboks.

Anonym behandling

Når du har fundet hjemmesiden FKO-idéboks, kan du vælge at sende en besked til FKO via linket „send en e-mail”. Du skriver dit forslag til afskaffelse af en selvskabt plage og trykker på end knappen. Dit forslag modtages i

Forsvarskommandoens Kontrolstab, der kvitterer med tak for modtagelsen, registrerer forslaget og sørger for, at det bliver behandlet. Dit forslag vil kort efter modtagelsen i Forsvarskommandoen fremgå af den samlede oversigt over indkomne forslag som et anonymiseret resumé - det vil derfor ikke fremgå, hvem der har fremsat forslaget. I det tilfælde, anonymiteten vil blive brudt ved at nævne den myndighed, forslagsstilleren inddrager i forslaget, vil myndighedens navn blive udeladt. Du kommer til den samlede oversigt ved at vælge linket: „se oversigten over fremsendte forslag” på FKO idéboks hjemmeside.

De bedste forslag og ideer, modtaget i løbet af et år, vil blive præmieret af Forsvarschefen. Kriterier til udvælgelse af de bedste forslag vil om kort tid fremgå af hjemmesiden.

Fokus på ideer

Anvendelse af medarbejdernes idéer til forbedring og effektivisering af det daglige arbejde er ikke nyt for Forsvaret. Forsvaret modtager hyppigt rationaliseringsforslag fra enkeltpersoner, som behandles under Forsvarskommandoens bestemmelser (FKQBST) 401-5. Med FKO idéboks ønsker Forsvaret at skabe ekstra fokus på de idéer, præcise eller mindre præcise, der kan føre til en afbureaukratisering, og som ikke umiddelbart kan formuleres og fremsendes som et rationaliseringsforslag. Alle, der indsender et forslag til afskaffelse af selvskabte plager, vil blive orienteret om muligheden for at fremsende forslaget i henhold til FKQBST 401-5 med henblik på antagelse og præmiering.

Forsvarskommandoen er bevidst om, at det er særdeles vanskeligt at skabe fornyelse og fremdrift, hvis man ikke lytter til og forstår hinanden. FKO idéboks kan derfor også ses som udtryk for Forsvarschefens ønske om at fremme dialogen mellem medarbejdere og ledelsen i Forsvaret. Medarbejderne får med FKO idéboks en mulighed for at få indflydelse på Forsvarets samlede virksomhed.

Læs mere om FKO-idéboks på hjemmesiden. □

Der var run på at komme med

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Lockheed Martin

I løbet af sommeren har otte lande meldt sig for at deltage i videreudviklingen af Joint Strike Fighter. Ikke mindst Israel har haft store problemer og har det stadig. Det drejer sig om penge.

I slutningen af juni måned kunne Lockheed Martin meddele, at Italien ville investere USD 1.02 mia. i udviklingen af Joint Strike Fighter (JSF), eller F-35 som flyet vil blive betegnet, over de næste 10 år. Det gør landet til den tredje største interesserent i projektet efter USA og Storbritannien, sidstnævnte er gået med til at investere USD 2 mia.

Lockheed er den største investor med USD 18.9 mia. efterfulgt af Boeing. De investerede penge vil blive brugt til at fremstille 22 testfly. Når programmet engang er slut forventes det, at der vil være fremstillet 3.000 fly af typen.

Italiens valg af F-35 er et hårdt slag mod Eurofighter, som begynder leveringen af sit Eurofighter Typhoon adskillige år før F-35. Italien forventes at købe omkring 100 F-35 sammen med de 121 Eurofighters, man allerede har bestilt.

Det statsejede Finmeccanica har udtalt, at tre af firmaets fabrikker skal være med til at fremstille F-35. Også Fiat SpA, Italiens største flyfabrik, forventes at deltage i produktionen. Lockheed Martins talsmand John Kent derimod forventer, at 25 italienske firmaer vil deltage i produktionen.

Israel vil gerne med

I slutningen af juni måned kæmpede



Syv lande, nemlig Storbritannien, Italien, Holland, Canada, Danmark, Norge, Australien og sidst Tyrkiet, foruden USA, har nu sluttet sig til den videre udvikling af Joint Strike Fighter.

den israelske regering hårdt for at finde de USD 200 mio., der skulle til for at få lov til at deltage i SDD, System Development and Demonstration (Udviklings- og demonstrationfasen). Ikke mindst fordi den israelske industri havde udtalt, at en manglende deltagelse ville blive „særdeles skadelig“. Israelske kilder sagde til Flight International, at selv om Israel sikkert vil blive et af de første lande, der modtager det nye fly, så vil israelsk industris deltagelse blive „marginal“.

Australien med

I lang tid var Australien nølende i sin holdning til deltagelse i udviklingen af F-35. Efter indstilling fra det australske flyvevåben om at erstatte de efterhånden aldrende F/A 18 Hornet og F-111C taktiske jagerbombere med F-35. Beslutningen kom kun tre uger før den deadline, amerikanerne havde sat for en evt. deltagelse.

De foreløbige planer siger, at man ønsker at købe op til 100 F-35. Den 27. juni sagde forsvarsminister Robert Hill på en pressekonference i Canberra, at beslutningen først vil

blive truffet engang i fremtiden, da man ikke i dag kan vide, om man til den tid vil have et behov, der ligner op mod 100 fly. Da F-35 hele tiden vil blive opdateret i forhold til den løbende tekniske udvikling, kan det ske, at det australske forsvarsministerium beslutter sig til at købe få fly ad gangen for at få fordel af den sidste teknologiske udvikling. Hill tilføjede, at spørgsmålet om køb forventes afgjort i 2006.

Tyrkiet nummer syv

Tyrkiet blev det syvende land, der kommer til at deltage i udviklingen af F-35, da landet den 11. juli sagde ja til at gå med. Tyrkiet vil i programmets løbetid investere USD 175 mio. i projektet. Da Tyrkiet længe har vaklet i sin stilling til deltagelse, er der ingen tvivl om, at vicepræsidenten hos Lockheed Martin var tilfreds, da han sagde: „Vi har et mangeårigt samarbejde med både den tyrkiske regering og den tyrkiske flyindustri på grund af samarbejdet omkring F-16 programmet. Vi er glade for at kunne fortsætte samarbejdet, nu omkring F-35“. □

Gamle fly

Chipmunk prøvfløjet på Værløse

Af N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder J.E. Rasmussen,
Fototjenesten,
Flyvestation Værløse

Old soldiers never die, siger et gammelt ord, sådan synes det også at være med Flyvevåbnets Flyveskoles gamle Chipmunk. En mandag i august blev én af dem igen prøvfløjet på Flyvestation Værløse.

Flyvestation Værløse den 5. august 2002 gjorde pensioneret major og nu civil luftkaptajn, Wagn Langebek (BEK) klar til at prøvflyve den Chipmunk han og hans fem kolleger havde arbejdet på i syv år. Prøveflyvningen gik godt, og nu kan de fem se frem til at kunne flyve i flyet de næste fire år.

AAA

De tre kryptiske A'er dækker over navnet Aeronautisk Aktivitetscenter, som ligger nede i Avedøre. De var fem om, med byggechef og luftkaptajn i SAS, Jens P. Jensen, i spidsen at genopbygge den gamle Chipmunk. Ingen af de fem er teknikere, men Jensen har bygget sin egen flyver, en Lancair 320, hjemme i garagen, og må derfor siges at have et solidt kendskab til luftfartøjer.

Langebek fortæller, at det har kostet de fem rigtig mange timer og en solid klat sparepenge at restaurere det gamle fly.

Lånt

Flyet er i virkeligheden Flyvematerielkommandoens. Herfra havde man



Den nyrestaurerede Chipmunk klar til at rulle ud til prøvflyvning fra Hangar 72 på Flyvestation Værløse, hvor den har fået sit foreløbige hjemsted.

udlånt flyet til Veteranflyveklubben i Stauning, som så igen har lånt det ud til AAA, mod at de satte flyet i stand. Med udlånet og istandsættelsen fulgte også retten til at flyve med flyet i fem år efter istandsættelsen. „Desværre”, sagde Langebek, ”er der gået lidt lang tid, så nu er lånetiden nede på fire år.

Når der ikke flyves med flyet, er det garageret i Hangar 72, og de fem håber på, at der kan findes plads til flyet på Flyvestation Værløse de næste fire år.

Når man ser nærmere på billedet af flyet, vil man se, at den civile indregistrering hedder OY-FLV, det lugter langt væk af reklame. Connie Lou i Statens Luftfartsvæsen oplyser, at man blot kan bede om en trebogstavforkortelse og, hvis det er ledigt, så får man det. Helikoptere skal dog altid hedde OY-H og to bogstaver mere. Svæveplaner skal have et X i de sidste tre bogstaver, og endelig skal balloner have et O i midten af de tre sidste bogstaver.

Fortid

BEK har, som flyvernavnet antyder, en fortid i flyvevåbnet. Efter Flyveskolen på Avnø i 1955 og pilotuddannelsen i Canada, kom han til Eska-

drille 726, hvor han fløj F-86 Sabre. Siden har han fløjet F-104 i Eskadrille 726 og haft en tid som instruktør på Aunø, altså fløjet Chipmunk der. Hvad halennummer P-143's fortid angår, så kom flyet til Danmark den 5. juni 1953. Efter at være brugt af flyveelever på Flyvestation Avnø i næsten 24 år, blev det den 21. marts 1977 udfaset af Flyvevåbnets tjeneste. □



Lige nu prøvflyvningspilot, men ellers pensioneret major, og i det civile luftkaptajn, Wagn Langebek (BEK) i cockpittet på Chipmunk, halennummer P-143 før den første prøvflyvning efter restaureringen.

Jettrænere

Nu er russerne også på markedet

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Der stod et lille jetfly og varmede op før en demonstrationstur. Et eller andet gik åbenbart ikke efter proceduren, for motoren blev lukket ned igen. Det var kamuflagebemalingen på flyet, der sammen med støjen tiltrak opmærksomheden. Det var malet i grønne og brune jordfarver, just ikke den kulør fly fremstillet i det vi kaldte Vesten for tiden præsenteres i – den var heller ikke „vestlig“, det var et nyt russisk let angrebs- og træningsfly.

Berlin, Schönefeld, den 6. maj 2002. Midt i virvaret af store transportfly, civile som militære, potente jagerfly fra F-4 Phantom til Eurofighter, er de svære at overse, de små lidt ydmyge lette angrebs- og træningsfly, der stort set alle sammen har et vingespan omkring 10 m og måler omkring 12 m i længden. De har også det til fælles, at de alle sammen er tosædede.

Gennem mylderet af publikummer fik vi øje på et tosædet fly malet i de kamuflagefarver, som mest kendes fra de østeuropæiske lande, nemlig sort, en stærk grøn og en brunlig jordfarve. Flyet, en Yakolev YAK-130D, var ganske få uger før blevet valgt som det fremtidige træningsfly



Den russiske Yakolev YAK-130 som er udviklet i samarbejde med Aermacchi, men hvor sidstnævnte har trukket sig ud af projektet. Resultatet af udviklingsarbejdet er blevet, at det russiske flyvevåben har valgt YAK-130 som fremtidens lette angrebs- og træningsfly.

i det russiske flyvevåben. Det er et let angrebs- og træningsfly, som sælges af firmaet Rosoboroelexport. Her fortæller man, at flyet er en videreudvikling af YAK-130, men på mange måder et ganske andet fly. Flyet er udviklet af Yakolev i samarbejde med Aermacchi, men det partnerskab er ophørt, og flyet er nu Yakolev's alene.

Det er skabt til at kunne flyve mellem 10. og 15.000 timer og holde til 20.000 landinger over en periode på 30 år. Flyet kan bære tre tons våben, så som laser styrede bomber og missiler ophængt på seks stationer under vingerne. Meget mere kan man ikke få at vide om YAK-130D.

Den spanske udgave

Bag os stod den spanske CASA C-101 Aviojet under betegnelsen C-101EB, som efter sin jomfruflyvning i 1977, kom i operativ tjeneste i det spanske flyvevåben tilbage i 1980. I den bevåbnede eksportversion hedder flyet C-101BB og kan forsynes med enten to maskingeværer eller én 30 mm maskinkanon under kroppen. På vingerne er der seks stationer, hvor man kan ophænge bomber, raketter, styrede missiler eller ECM

(Electronic Counter Measure). Gennem tiden har det spanske flyvevåben modtaget 88 stk. af typen. Derudover er der solgt fire til Honduras, 16 til Jordan og 57 stk. til det chilenske flyvevåben.

Den tysk/franske

Lidt borte stod der en Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet. De to firmaer er forlængst blevet opslugt af EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) (Det europæiske luftforsvars- og rumselskab). Alpha Jet'en har for længst fløjet sin sidste time for Luftwaffe, medens den ifølge Janes All The Worlds Aircraft flyver videre for det franske Armée de l'Air. Men flyveentusiaster, der kalder sig „Red Buffalo's" har holdt liv i den gamle tyske Alpha Jet, som i øvrigt fløj sin første tur den 26. oktober 1973. Flyet blev eksporteret til Belgien og Togo i Afrika.

Mere tysk

EADS fortsætter sin udvikling af det lette angrebs- og træningsfly Mako. Forskellen på Mako og de andre lette jetfly er, at Mako kan flyve supersonisk. Firmaet har regnet ud, at der in-



EADS' (European Aeronautic Defense and Space Company) (Det europæiske luftforsvars- og rumsselskab) bud på et State-of-the-art (moderne) let angrebs- og træningsfly, MAKO, som man regner med indenfor de næste 25 år skal være med til at erstatte de ca. 2.500 fly af samme type som forældes i perioden.

denfor de næste 25 år skal udskiftes omkring 2.500 lette angrebs- og træningsfly, og den kage vil man have sin del af ved at tilbyde Mako'en. Flyet vil blive fremstillet i to versioner, en én- og en tosædet model med samme motorkraft. Træningsversionen med et tandemcockpit og reduceret motorkraft samt et reduceret våbensystem. Den ensædede version, det lette angrebsfly, vil få den mest moderne radar, elektronisk udstyr til at imødegå angreb, komplet digitaliseret avionic og et avanceret våbensystem. Flyet er konstrueret „Stealthy“, det vil sige har en lav profil på fjendens radar. Det opnår man blandt andet ved brug af kompositmaterialer og en radar cross-section på mindre end én kvadratmeter. Og så bliver den billig i brug mindre end halvdelen af, hvad det koster at flyve med et almindeligt kampfly.

Den italienske MB 339

Ved den italienske Aeromacchi MB 339 stod Marketing Executive, Dr. Andrea Pedrazzini, han viste os venligt rundt om flyet og fortalte om dets fortræffeligheder. MB 339 er udviklet fra MB 326, og de første to prototyper fløj henholdsvis den 12. august 1976 og den 20. maj 1977. Herefter blev der fremstillet seks forproduktionsfly, som blev sendt til det italienske flyvevåben til evaluering. I 1978 var det planen, at man skulle have omkring 100 fly leveret.

MB 339 er også et let angrebs- og træningsfly, men kan til sammenlig-

ning med YAK-130D kun medføre 1.815 kg. våbenlast.

I 1988 var der stadig gang i produktionen af MB-339, nu med i version C. Våbensystemet var blevet udvidet med to 30 mm maskinkanoner i pods under vingerne, men samlet var våbenlasten fortsat 1.815 kg. Italienerne havde selv købt 102 fly. Argentina 10, Dubai 5, Nigeria 12, Ghana to, Malaysia 13 og Peru 16.



Den italienske Aeromacchi MB 339 som siden den første gang var i luften i august 1976 er blevet opgraderet adskillige gange og har et cockpit, der meget ligner de mest moderne jetfly så som Eurofighter Typhoon.

Gennem hele MB-339's levetid er den blevet opdateret. Et kig ned i cockpittet afslørede tre LCD multifunktionsskærme og et layout der så særdeles moderne ud.

Amerikanerne

Red Bulls havde endnu et fly med, nemlig en North American T-6 Texan, men med fornavnet Harvard. Ikke den nye moderne Texan, men den gode gamle Harvard med gittercockpit, der kan skydes tilbage og med mulighed for at elev og lærer bytter plads under flyvningen, som det skete engang i det danske flyvevåben sidst i



Den spanske CASA C-101 Aviojet C-101BB, som fløj første gang i 1977 og altså er på vej mod skelsår og alder:

1940'erne. Desværre stod flyet stille under udstillingen, det ville have været en fryd at høre dens 550 hk. Pratt & Whitney motor køre. Det første fly blev fremstillet i 1938, og under den Anden Verdenskrig fra 1939-45 blev der fremstillet omkring 15.000 i USA og Canada. Det danske Flyvevåben købte 39 af slagsen i 1949, i 1959 udgik de af tjeneste.

Det var en helt spændende dag på Schönefeld, hvor de lette angrebs- og træningsfly kom til at fylde en hel del. □



Den tysk/franske Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet, som for længst er udfaset af det tyske Luftwaffe, medens Armée de l'Air fortsat anvender flyet. Red Bull's holder den stadig i luften over Tyskland, næsten 30 år efter den første flyvning i 1973.



Den ene af „Red Bull's“ to Harvards T-6 malet i farver, der mildt sagt virker en smule afvigende, nemlig lilla. Desværre måtte vi nøjes med at se flyet på jorden.

Flyvematerielkommandoen

Vil den kvalificerede dialog

Af Steen Laursen

Foto flyveroverkonstabel Ann-Charlotte Eriksen, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

I de første dage i august blev der foretaget kommandooverdragelser ved en række myndigheder i forsvaret. Også i Flyvematerielkommandoen (FMK). Ved en højtidelighed fredag den 2. august overtog generalmajor Klaus Langballe Axelsen (KAX) jobbet som chef for FMK efter generalmajor Lars Fynbo. I sin tale gav KAX udtryk for, at han ikke har til hensigt at starte sit job med at være ydmyg i ordets traditionelle forstand. Men at være ydmyg i respekt for den fysiske virkelighed – hvad der kan og ikke kan lade sig gøre – og for FMK's opgaver, medarbejdere og virksomhedskultur, samt for de betingelser, opgaverne skal løses under. KAX forventer samarbejdsvilje og loyalitet. Han vil have begrundede meninger på rette tid og sted, synspunkter og argumenter. Han vil ikke opleve ja-sigere, men kvalificeret dialog fra medarbejdere, der søger indflydelse i tide – til gengæld lytter



Fra v. den nye chef for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Klaus Langballe Axelsen (KAX). I midten forsvarschefen, generalmajor Jesper Helsø og aftrædende chef for Flyvematerielkommandoen, generalmajor Lars Fynbo.

han opmærksomt og giver råderum. Medarbejderne i FMK kan være fuldstændig sikre på fuld opbakning fra chefens side i udøvelsen af deres virke. Omvendt forventer han, at man ubetinget følger, og om nødvendigt forsvarer, truffne beslutninger og

den argumentation, der ligger bag. „De beslutninger, jeg skal og vil træffe, sker på et så velfunderet og helst alment accepteret grundlag, som det overhovedet er muligt. Men ansvaret er mit og mit alene.“ □

C-130J Hercules til kamp mod californiske ildebrande

Marietta, Georgia. Den 3. juni 2002. For tre dage siden leverede Lockheed Martin den første af to CC-130J Hercules til 146th Wing hos California Air National Guard (ANG). Det er ANG's mening, at flyene skal bruges til at bekæmpe de skovbrande, som Californien og nabostaterne ofte plages af. CC-130J bliver udstyret med det mest moderne Airborne Fire Fighting System (AFFS) (Luftbåren brandbekæmpelsessystem), som er udviklet af firmaet Aero Union. Hermed er

ANG udstyret med verdens mest moderne luftbårne brandbekæmpelsesmiddel.

AFFS, der er udviklet for United States Department of Agriculture-Forest Service (Den amerikanske Skovstyrelse), anses for at være det mest effektive og billige system, man kender. AFFS kan levere op til 4000 US Gallon (15.141 l.) vand på forskellig vis, alt efter hvilken type brand, der skal bekæmpes.

Tekst: s-n

Billede: Lockheed Martin



Det imponerende udstyr der skal monteres i CC-130J Hercules, inden den er klar til at bekæmpe skovbrande over Californien.

Flymodifikation på rekordtid

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Lockheed Martin

Hærens Flyvetjenestes (HFT) panserværnshelikoptere har aldrig før været deployeret til områder med uro. Den pludselige beslutning om udsendelse af et Helikopterdetachment til Makedonien stillede krav om, at der blev monteret ballistisk beskyttelse af både helikopter og besætning. Det betød, at mange fik travlt.

I begyndelsen af juli fik ingeniør Henning Rose, Flyvematerielkommandoen (FMK) en opgave. I sin enkelthed lød den på, at tre Fennec helikoptere skulle have ballistisk beskyttelse, det vil sige beskyttelse af besætning og helikopter mod beskydning fra jorden. Der findes et standard sæt som umiddelbart kan monteres i helikopteren. Det skulle blot bestilles hos leverandøren. Her havde man imidlertid solgt det man havde til Singapore.

Nu skulle der findes en løsning i en fart. Problemet var, at helikopternes afrejsedato var fastsat til den 10. august. Der var kun et at gøre, selv lave et forslag til den ballistiske beskyttelse og lade Danish Aerotech i Karup gå i gang med at løse opgaven.

Fart på

I Danish Aerotech (DA) arbejder tidligere kaptajn i Flyvevåbnet Michael Christiansen. Han husker, at han modtog bestillingen på beskyttelsesmåtterne til helikopterne den 15. juli og bestillingen på pladerne til sæder-



Pladen, som ligner et armlæn, der beskytter besætningsmedlemmet mod beskydning fra jorden. Lignende plader er monteret i bunden og på ryggen af sædet.

ne fulgte den 22. juli.

En Fennec blev fløjet til Karup, så Christiansen og hans hjælper kunne gå i gang med at måle op og lave tegninger til firmaet, der skulle stå for fremstillingen. DA indledte et samarbejde med kaptajn og testpilot Lars-Henrik Thorngren (SUN), i Flyvertaktisk Kommando (FTK) PPS. Fra Vandel kom testpilot, premierløjtnant T. Lassen (OBE) og flyvesikkerheds-officeren ved HFT, major E.O.V. Aarestrup (VAM), nu var al ekspertisen samlet og arbejdet skred fremad.

Weekenden før mandag den 5. august var der to, der virkelig var kommet på arbejde. Christiansen ved DA, som skulle have måtterne færdige, så de kunne være på Flyvestation Vandel om mandagen, hvor Flymaterielværkstedet stod klar til at hjælpe med monteringen.

På Sjælland sad testingeniør og testpilot på jagerfly ved FMK, Hans Rasmussen og svedte over sin opgave, som var at udarbejde et testprogram for modifikationen. Hans arbejdsgrundlag var Roses oplæg plus alle de mapper, der er dokumentationen på en AS550C2 Fennec panserværnshelikopter.

Langt fra enkelt

Uanset hvor lille en ændring man foretager på et luftfartøj, skal det kontrolleres. Det sker ved at veje luftfartøjet, inden man går i gang med modifikationen. Når den er gennemført, vejer man igen. Man skal vide, om tyngdepunktet har ændret sig.

Testpilot OBE foretog et cockpit-check sammen med Rasmussen. Der er meget opmærksomme på, at installation af beskyttelsespladerne ikke har gjort arbejdet i cockpittet vanskeligere.

Rasmussen fortæller i et kort pussterum mellem de forskellige test, at han synes, det arbejde, han er i gang med er meget spændende. Ikke mindst fordi, der ikke er plads til kompromiser i det arbejde, han er i gang med. „Det drejer sig hele tiden om at tilgodese flyvesikkerheden, hvilket i samme åndedrag også er personellens sikkerhed”, siger han. Sekundet efter ligger han på ryggen inde under helikopteren for at se på, at flymekanikeren flytter nogle ledningsbundter, der havde fået for lidt plads på grund af måtten. I hele proceduren ser Rasmussen til, at alt går rigtigt til. Han synes at have et øje på

hver finger.

Briefing

Tirsdag over middag er beskyttelsesmätte og ditto plader på plads i helikopteren, og vejningen er foretaget. Nu skal der prøveflyves. Inden flyvningen er der briefing, hvor VAM gennemgår de nødvendige tilladelser for, hvad man må. Først skal der foretages en „Ground Test“ (test på jorden) af Crew Station (cockpittet). Det omfatter Field View, det vil sige udsigten til instrumenter, advarsel-lamper og alt det andet i cockpittet. Man får en snak om, hvad man skal kalde modifikationen under pkt. 2000 i Flight Manual, VAM foreslår TFF Configuration. Seniorsergent og kvalitetsinspektør Kurt H. Toft får til opgave at finde ud af, om der i forvejen findes en konfiguration med denne betegnelse. Beslutningen lyder videre på, at man først lader helikopteren stå på jorden med motoren kørende. Selve Flight Test består af først, Hover (svæv), IGE (In Ground Effect) og derefter hover OGE (Out of Ground Effect). Når det er gennemført, gennemføres fremad flyvning med 60 knob, hvorefter farten øges, og der gennemføres to drej i 60 graders bank, som giver en belastning



Der bliver monteret beskyttelsesplader i bunden af helikopteren. Det er flyveroverkonstabel Michael G. Hansen, Flyværkstedet, der er i gang med at montere pladen, medens testingeniør Hans Rasmussen, nærmest kameraet, følger processen.

på ca. 2 G, svarende til, at matten kommer til at veje to gange mere end den normalt gør. Toft ville gerne have helikopteren ned efter de to drejninger for at se, om snapplåsene var blevet påvirket af den øgede vægt. Endelig ville han have gennemført en test af flyvning med åben dør.



„Rundbordskonference“ om ballistisk sikring af Fennec helikopteren. Fra v. er det lederen af Flymaterielværkstedet, kaptajn Søren Christensen, Michael Christiansen fra Danish Aerotech, testingeniør- og pilot Hans Rasmussen fra Flyvematerielkommandoen, flyvesikkerhedsofficeren ved HFT, major E.O.V. Aarestrup, skjult testpilot, premierløjtnant T. Lassen (OBE) og Mads Mammen fra Danish Aerotech.



Uden hjelm premierløjtnant og testpilot, T. Lassen og testpilot- og ingeniør Hans Rasmussen, der er ved at gøre klar til at gennemføre et cockpitcheck.

Det lykkedes

I løbet af torsdag og fredag fik man monteret beskyttelsesmætter- og plader i yderligere to helikoptere. Hermed var operationen ikke slut. Der skulle også monteres GPS Global Positioning System (Globalt positi-

onsbestemmelsessystem baseret på satellitter) i alle tre helikoptere. Først var det planen at montere den lille seks tommer skærm ovenpå instrumentkonsollen. Det sagde OBE nej-tak til, det ville forstyrre pilotens udsigt alt for meget. Man fandt så en plads nederst til venstre i selve konsollen, hvor piloten kun behøvede at dreje hovedet lidt for at se, hvor han befinder sig.

Vi fik rig lejlighed til at se flyelektrikerne svede over at få trukket kabler til både antenne og strømforsyning. Samtidig havde pladesmeden fra Hovedværksted Værløse, Jacob

Christiansen, travlt med at lave beslag til monteringen af skærmen. I øvrigt blev den sidste helikopter prøvefløjet og godkendt fredag aften klokken 21.30.

Smart hjælpemiddel

Hvis man skal til Skopje fra Vandel, er en GPS lige sagen. Det hele kører på Windows 98 styresystemet. Man sætter sig ned og planlægger sin flyvning på en almindelig Pc'er, hvorefter man loader alle oplysningerne over i GPS'en. Tænder for skærmen, og så er det bare at følge

de oplysninger, man selv har lagt ind. Sådan kort fortalt.

Lørdag morgen klokken et kvarter over ni startede de tre helikoptere deres 18 timer lange flyvetur mod Skopje. Det gik fint indtil man nåede ned til Alperne, så ville vejret ikke spille med længere. En solid front hindrede helikopterne i at komme over Alperne. Presseofficeren ved HFT, major René Christophersen sagde mandag den 12. august til FLYNYT: „Turen er gået fint så langt, men sikkerheden byder, at de venter på bedre vejr”. □

Flyvestation Avnø

Flymekanikertræf på Flyvestation Avnø

Tekst og billede Bent Byriël, „gammel” flymekaniker.

Politikerne kan lukke flyvestationer, men de kan ikke slette deres eksistens af de tidligere tjenstgørendes hjerter. Venerationen for det gamle tjenestested er stærk, så selv om Flyvestation Avnø lukkede den 1. februar 1993, så er trangen til et gensyn stadig til stede.

24. maj 2002 blev der på opfordring af to tidligere flymekanikere afholdt et „Flymekanikertræf” på den nedlagte Flyvestation Avnø. Der deltog 70 i arrangementet, af dem var enkelte pårørende og venner, men ellers var det „gamle” og „nyere” flymekanikere, der var mødt op.

Fødselsdagssang og gensyn

Efter en kort orientering, og efter at

have sunget fødselsdagssang for en tidligere chef for Flyveskolen, da denne endnu var på Avnø, oberst D. Thestrup, der havde bedt om at få lov at være med, gik man rundt og så på de gamle hangarer og bygninger, som snart forsvinder, og med sig selv mindedes gamle dage.

Klokken 12 var der tændt op i grillen i betonhangaren, som var stillet til rådighed af Skov- og Naturstyrelsen. Man kunne få varmet de medbragte bøffer, pølser eller, hvad man nu havde med.

Alarmering

Fra begyndelsen var stemningen god, og den blev ikke mindre under og efter spisningen, hvor der blev udvekslet mange minder om dengang i de gode gamle dage på Avnø.

Efter spisningen kom der en alarmering. Alle skulle udenfor for at overvære en overflyvning af en T-17 fra Eskadrille 721. Hvordan eskadrillen havde fået at vide, at man var samlet, vides ikke, men tak for det! E.V.H. Jensen optrådte i en uniform med mathdistingtioner fra dengang i 1952, hvilket også var med til at skabe stemning, tak også for det!



De gamle flymekanikere samlet i betonhangaren til spisning. Math årgang 1952, E.V.H. Jensen hilser her hjertelig på én af de gamle kollegaer.

Klokken 17 var det slut. Alle tog af sted efter en minderig dag på den gamle flyvestation og en oplevelse rigere. □

Flyvestation Vandel

Det var en herlig dag

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Det at man nærmer sig lukketid har ikke gjort interessen mindre for at få lov at besøge Flyvestation Vandel. Selv førskoleårgangene vil gerne nå at få et glimt af flyvestationen. Denne dag var det børnehaven i Vandel, der havde bedt om at komme indenfor.

Flyvestation Vandel den 21. august 2002. De kom i bus, de 24 børn med deres pædagoger. Det første besøg gjaldt Flymaterielværkstedet. Børnene havde lovet, at de ikke ville pille ved helikopterne, for så kunne det gå så grueligt galt. Alle 24 stillede pænt op to og to med hinanden i hånden. Når man måler en meters penge i højden, er selv en Fenec helikopter et ganske stort luftfartøj. En H-500 er heller ikke at kimse ad når man kan få lov at sidde i pilotens sæde, også selvom det kun var et øjeblik. Overraskende nok var pigerne lige så interesseret som drengene.

Brandbiler

Flyevæbnets gamle Rosenbauer

crashtender har ikke mistet sin tiltrækningskraft på små piger og drenge. Der var ikke et øje tørt da flyverspecialist Peter L. Brænder kørte det store køretøj ud af garagen, vel og mærke med blå blink og nogle trut i udrykningshornet. Vel ude viste han, hvor langt vandkanonen på taget kan kaste vandet. „Nøøjhhh! Der kommer meget vand” bemærkede en lille gut.

Peter Brænder hev en sideslange ud af crashtenderen. Det var blevet tid til at lege med „vandpistol”. Igen stillede børnene, helt automatisk op i en lang række og ventede på, at det blev deres tur. Én efter én fik børnene en brandhjelme, der var mange numre for stor, på. Med Brænder som hjælper fik de lejlighed til at prøve „verdens største vandpistol med 8.000 l vand i”, det var spændende. Seancen blev afbrudt, da Velfærdstjenesten bød på is. Så snart isen var spist, var børnene klar til mere „vandpistol”.

Gummibåden

Flyveroverkonstabel Anders Olesen iklædte én af pædagogerne en flyvedragt og anbragte hende på en stol, hvor sædet var en gummibåd. Ét af børnene fik lov at udløse gummibåden, det gav et spjæt i de fleste, da båden foldede sig ud. Det sjoveste var nu alligevel at få lov at sidde i båden og gemme sig i det røde overtræk, medens man kunne se ud gennem det klare vindue.

Det var en herlig dag, hvis ikke le-



En drøm for enhver lille pige på fem år, at få lov til at bruge verdens største „vandpistol”, dog med hjælp af flyverspecialist Peter L. Brænder. (Billede Vandel Børnehave).

deren af børnehaven havde sagt, at det var tid at komme hjem, så havde de sikkert leget på brandstationen endnu. Både børnene og de ansatte havde en dejlig dag. □

Program for Flyvehistorisk Forening

Den 17. juni 2002 meddelte Flyvehistorisk forening følgende datoer for foredrag i foreningen:

Onsdag den 16. oktober 2002: Danmarks Forsvar under den kolde krig, ved oberstløjtnant Hans A. Schrøder.

Onsdag den 20. november 2002: Luftrekognoscering og overvågning med fokus på mål og midler før og nu, ved major Henrik Kanstrup (LAN).

Onsdag den 15. januar 2003: Red-

ningsoperationer ved Apostlens Tomme-finger i Sydgrønland oktober 1971, ved orlogskaptajn Per Nielsen. Kilde: Fritz Kragh.

Tekst: s-n

Udstationering til Makedonien

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Det kom som en overraskelse for personalet fra Hærens Flyvetjeneste og Flyvestation Vandel, da de i juli måned i dagspressen kunne læse, at udenrigsminister Per Stig Møller havde lovet at stille lette helikoptere til rådighed for Nato's Operation Amber Fox i Makedonien.

Flyvestation Vandel/Hærens Flyvetjeneste. Nok var det en overraskelse, men det var ikke første gang personalet skulle gøre klar til at deltage i en eller anden form for fredsbevarende aktivitet på Balkan. I januar 1995 kom ordren om at gøre



Som det ses, er Camp Able Sentry et ganske indbydende sted i et land med smukke bjerge.

klar til at tage til Bosnien for at sikre freden efter den fire år lange borger-

krig i området. Dengang fik personalet ved Flymaterielværkstedet udleveret den nye kampuniform Model 84 med tilhørende oppakning, sammen med fragmentationsveste og lyseblå kasketter. Og håndvåbnene blev udskiftet med gevær M/75, den korte model. Månederne gik med beredskab, men lige efter jul samme år blev beredskabet ophævet. Ingen udrykning denne gang.

Familierne

Denne gang var der mere alvor i sagen. Den 24. juli blev der indkaldt til orientering af de familier, hvor far, mor, søn eller datter var udpeget til at skulle af sted til Makedonien.

Familierne fik blandt meget andet at vide, at operationen vil vare frem til den 26. oktober med en eventuel option om, at den kan forlænges indtil den 26. december.

Både de der skal deltage i turen til Makedonien og deres familier var tilfredse med den givne information. En bemærkede, at enheden havde



Hovedvagten ved Camp Able Sentry.

sørget for, at de udsendte kendte hinandens adresser. Ved receptionen i forbindelse med afskedsparaden sagde chefen for Hærens Flyvetjeneste, oberstløjtnant Jannik Skov blandt andet: „Jeg vil ikke påstå, at jeg har oprettet Hærens Flyvetjenestes „Hjemmeservicekompagni, men vi vil gøre hvad vi kan, hvis nogen af jer får brug for hjælp”.

Lang forberedelse

Den 7. til 9. juli havde Hæren med deltagelse af to fra Hærens Flyvetjeneste, et såkaldt Fact Finding Team (Opklaringshold) på besøg i Camp Able Sentry i Makedonien for at se på, hvad der fandtes af faciliteter. Det er ikke småting teamet skal forholde sig til under sådan et besøg. Det går på alt, fra hvor lang tid en Fennec kan flyve og, hvor mange passagerer den kan tage med, til, hvor folk kan blive indkvarteret, vasket og komme på toilettet, samt hvor man kan opstille værkstedstelt. En ting som det at komme af med det affald, der dagligt produceres indgår også i de forhandlinger, man havde med amerikanerne på stedet. Som man besøgte de forskellige enheder på stedet, viste det sig, at det var amerikanerne man måtte holde sig til.

Folk kan blive syge under udstationering, og derfor måtte holdet klarlægge, hvor de skulle behandles, enten man nu havde brug for læge eller tandlæge. Skulle nogen komme til skade udenfor lejren, så kunne amerikanerne stille transport til rådighed, enten i bil eller helikopter.

Der er penge involveret i sådan en udstationering, mange penge. Afregningen foregår i Euro. For eksempel koster det 9 og 10 cent pr. USD dag at holde liv en soldat, vand på flasker koster 3 USD for 24 halve liter.

Hærens personel har efterhånden prøvet dette utallige gange. Det forhindrede dog ikke én af deltagerne fra Flyvevåbnet i at være passende imponeret over den metodiske og professionelle måde, Hæren løste opgaven på.

Uddannelse

Det personel, der blev udpeget til at deltage i deployeringen til Makedo-



Om vinteren er vejret, som det fremgår af billedet, måske ikke det mest behagelige. Også på dette område er Makedonien et land med store kontraster.

nien fra HFT, Flyværkstedet og Flyvekontrollen blev overført til HFT den 15. juli for at deltage i den missionsorienterede uddannelse. En af de ting der blandt andet skulle læres, var brugen af gevær (GV/96). Hertil kom uddannelse i at rydde miner, „Det er kun noget, vi må gøre i absolut nødstilfælde”, fortalte flyverspecialist Kjeld Thuesen, „det er jo en opgave for specialister”.

Personellet blev også uddannet i brugen af GPS Global Positioning System (Globalt positionsbestemmelssystem baseret på satellitter) samt det videoudstyr, der placeres på Fennec'en. Også emner som forsikringsforhold og chefens beføjelser under udstationeringen blev der undervist i.

Klar organisation

Da det hele var overstået, og man begyndte at omsætte planerne til virkelighed, var der ingen, der kunne være i tvivl om, hvem der gjorde hvad. Det danske element (DANELM) bestod af Hærens Flyvetjeneste (HFT) med Flyvertaktisk Kommando (FTK), og det vil i virkeligheden verden sige Flyvestation Vandel, som den enhed der leverer støttepersonel i form af teknikere. For helikopterdelingens vedkommende var ansvarsfordelingen den samme. Når der tales om forsyning og vedligeholdelse var

det HFT og Flyvematerielkommandoen (FMK), der havde den fælles opgave, igen kom FMK personellet fra Flyvestation Vandel. Det kan lyde lidt gnidret, men der er også tale om en fællesværnsopgave.

Når HELDET er nået frem, vil den indgå i Nato's styrke i Makedonien under operationel kontrol af chefen for Task Force Fox.

Opgaven

Den opgave de tre Fennec helikoptere i helikopterdetachmentet/Task Force Fox (HELDET/TF FOX) skal løse i det ansvarsområde de har fået, er let lufttransport, være til rådighed for Mobil Command and Control, hvis der opstår en situation i området der kræver det, og endelig at flyve med VIP (Very Important Person). Det de tre Fenne's kan, er at udføre recognosceringsopgaver med eller uden passager(er). Foretage lette transportopgaver og slingoperationer. Optræde som platform for en mobil kommandostation og endelig udføre video- og fotooptagelser (Combatcamera) fra luften.

Danmark har tilbudt, at helikopterne kan flyve indtil 65 timer om ugen.

Meget med

På platformene ved Panserværns-

kompagniets hangar kom der fra slutningen af juli flere og flere containere til. De blev fyldt op med udrustning, reservedele og hvad man ellers havde brug for. På paradedagen begyndte de første trækere at dukke op. Dagen efter stod der pludselig 10-12 trækere fra firmaet Roland-Much på rullevejen. Containerne kom på hjul, hvorefter turen gik til Skopje. Hele forsyningsopgaven lø-

ses af DANILOG, som oversat betyder Det Danske Internationale Logistikcenter.

Torsdag den 8. august rejste forkommandoet af sted fra Billund Lufthavn og mandag den 12. var der afgang for hovedstyrken, ligeledes fra Billund lørdag den 10. august lettede de tre helikoptere for at flyve til Camp Able Sentry ved Skopje, en flyvetur på sammenlagt 18 timer. Når

man ved, at en Fennec kan flyve i to timer ad gangen med en fart på små 200 km/t, så bliver der ganske langt til Camp Able Sentry.

Presseofficeren ved HFT, major René Christophersen har lovet, at FLYNYT kommer med i fordelingen af nyhedsbrevene fra Makedonien, så nyt vil følge i næste nummer af bladet. □

Anderledes fly

Femte Apache AH-64D Longbow bataljon meldt operativ

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

USA har meldt sin 5. AH-64D Apache Longbow Battalion operativ. Longbow kamphelikopteren er en af verdens mest avancerede kamphelikoptere, som indtil nu er solgt til 10 nationer.

Mesa, Arizona, USA, den 3. januar 2002. Ved en ceremoni på Fort Hood, Texas, den 6. december sidste år blev den amerikanske hærs 1st Attack Helikopter Battalion, 101st Aviation Regiment (1. Helikopterbataljon af 101 Luftbårne Regiment) meldt operativ. Det skete efter seks måneders intensiv træning, hvor enheden havde fløjet sammenlagt 3.000 timer. Ud over flyvetimerne, havde enhedens personel gennemgået en intensiv teoretisk undervisning og eksaminering i felttjeneste, som blandt meget andet inkluderede to skydninger med skarp ammunition.

Uddannelsen på Fort Hood blev gennemført af 21st Cavalry Brigade. Ud-



Bell UH-1D US Army's helikopter, der tog det store slæb i Vietnamkrigen med at bringe sårede tilbage og transportere forsyninger frem til slagmarken. Ved krigens begyndelse var den ubevæbnet, senere blev der monteret et maskingevær i hver dør til selvforsvar, den blev hermed den første våbenbærende helikopter. Her vist med tyske nationalitetsmærker. Billedet er taget på Flyvestation Vandel i august 1976. (Billede s-n).

dannelsen var rettet mod den enkelte med kollektiv uddannelse op til bataljonsniveau. Alle piloterne modtog deres grunduddannelse på Fort Rucker, Alabama, medens det tekniske personel blev uddannet på Fort Eustis, Va.

Sjette enhed under uddannelse I mellemtiden er den 6. enhed gået i gang med uddannelsen på Fort Hood.

Den forventes færdiguddannet i løbet af i år. Alt imens er den syvende Apache Longbow enhed ved at gøre klar til at gennemgå uddannelsen, der skal lede frem til operativ tjeneste. Den amerikanske hær deployerer sine Longbow enheder rundt om i verden. Den første US Army Apache Longbow Bataillon blev deployeret til Sydkorea sidste år i oktober.

US Army er i fuld gang med at modernisere sin flåde af AH-64-A Apache helikoptere til typen Apache Longbow, som er udrustet med et bedre langtrækkende avionik system, elektronik og våben, som kan anvendes i et integreret våbensystem. Boeing fabrikkerne har kontrakt med US Army om at opgradere 501 AH-62A til Apache Longbow.

Begyndte i Vietnam

Nok deltog der helikoptere i Korea-krigen i begyndelsen af 1950'erne, men de fik for alvor deres gennembrud som militært transport- og senere kampluftfartøj under Vietnamkrigen. Det begyndte med, at Bell UH-1 helikopteren først transporterede sårede fra slagmarken og forsyninger til fremskudte tropestyrker. Efterhånden som krigen tog til i omfang, blev UH-1'eren også brugt til at føre angrebsstyrker i tusindvis frem over det uvejsomme terræn. Tabene var store. Så store, at US Army aldrig har kunnet fortælle det nøjagtige antal. Det førte til udviklingen af Bell UH-1 Huey, som blev forsynet med et maskingevær i hver sidedør og pods på hver side med 2,75" raketter. Ved hjælp af ilden fra maskingeværerne og raketterne kunne man i et vist omfang holde fjenden nede under ind og udflyvning fra landingsområdet. Huey'en havde fortsat ingen pansring til beskyttelse af skytter og piloter. I 1965 fløj første AH-1 (Attack Helicopter) Cobra for første gang. To år senere, i 1967, blev de første af 100 bestilte AH-1G sat i operativ tjeneste i Vietnam. De var udstyret med pods under de to korte vinger til XM-18 raketter. Under næsen var der monteret en beholder med en TAT-102 General Electric XM-114 maskingevær (minigun). Senere fik Cobraen én 40 mm raketkaster monteret under næsen og to 7,62 mm roterende maskingeværer i pods under vingerne.

Cobraen havde en besætning på to mand, hvor skytten sad i det forreste tandem sæde. Den var udstyret med en Lycoming T53-L-13 turbojet motor på 1.100 shp. Det gav den en flyvehastighed på 350 km/t. med en aktionsradius på 240 km. Med den var den første kamphelikopter i verden implementeret. Indtil 1998 var der blevet fremstillet 1.600 af typen.



Bells Hueycobra, her vist i US Marine Corps versionen, AH-1J. Denne version havde en treløbet 20 mm XM-197 maskinkanon monteret under næsen. På stubvingerne kunne den bære enten pods (beholdere) til raketter eller miniguns (maskingeværer). Billedet er taget på Flyvestation Vandel i august 1976. (Billedet s-n).

Cobraen har over årene gennemgået en rivende udvikling, idet den har fået to motorer og alt moderne udstyr indenfor bevæbning og avionik.

Den kolde krig

Selv om Vietnam-krigen sluttede, så var Den Kolde Krig stadig i fuld gang. NATO-landene måtte se i øjnene, at den Sovjetiske kampvognsstyrke fortsat voksede op gennem 70'erne og 80'erne til et forhold, der lignede 3:1. De amerikanske og europæiske kampvognsstyrker ville stå svagt, hvis det kom til et angreb mod Vesteuropa. Amerikanerne overvejede, hvad de kunne gøre, og det førte til udviklingen af en avanceret kamphelikopter, hvis opgave alene var at bekæmpe kampvogne med stor effektivitet. Udviklingen hed Boeing AH-64 Apache, som var i luften første gang i 1975. Den kunne enten bevæbnes med 16 AGM-114 antitankmissiler eller 76 raketter. Under næsen havde den en 30 mm maskinkanon. I 1986 blev de første AH-64 Apache sat i operativ tjeneste ved US Army. Man vidste, at man havde fået en barsk helikopter, men man vidste ikke meget om, hvordan den ville klare sig i en kampsituation. Det fik man svaret på i januar 1991.

Hind et problem

Under den kolde krig var der en udbredt frygt for den Sovjetiske Mi-24 Hind. Der var masser af rygter omkring Mi-24, men det lykkedes russerne at holde dens eksistens hemmelig i mange år. Først da Mi-24 blev sat ind i Afghanistan i 1981 fik verden for alvor kendskab til denne veritabile krigsmaskine, der med en vægt på 11 tons kunne skyde en hastighed på max. 334 km/t. Bevæbningen var afskrækkende, idet den havde både fremadrettede maskingeværer og maskinkanoner. Hertil kom pods med raketter og panserværnsmissiler på de korte vinger. I nødsfald kunne Hind også udstyres med bomber. Man havde dengang en mistanke om, at den også kunne bevæbnes med luft-til-luft missiler, og at én af dens opgaver var at skyde Apache helikoptere ned.

Hind'ens ilddåb i Afghanistan var i første omgang en betinget succes. Den duede ikke til at snige sig frem. Disse forsøg endte med, at flere helikoptere fløj i jorden. Taktikken blev ændret til at gennemføre angrebet med fuld fart og på den måde skræmme afghanerne. Det lykkedes i vidt omfang. De hellige krigere frygtede virkelig Hind'en og gav den navnet „Djævelens Stridsvogn“. Den mang-



Operation Enduring Freedom. Her er Warrant Officer Brian Roush i gang med Preflight inspektion af sin AH-64 Apache helikopter på Flyvestation Bagram i Afghanistan. Roush er pilot og tilknyttet Company A, 3rd Battalion, 101st Aviation Regiment (Air Assault). (Billede Cpt. Tom Bryant, CFLCC Public Affairs Office).

lende agilitet gjorde, at frygten for Hind'en i et luftslag mellem helikoptere blev reduceret betydeligt.

Golfkrigen

Da solen gik ned over ørkenen syd for den irakiske grænse den 16. februar 1991, havde verden holdt vejret i spænding i ugerne efter, at Saddam Hussein havde besat Kuwait. I det svindende dagslys startede en enhed af AH-64 Apache. De kunne flyve om natten takket være deres Night Vision Goggles (NVG) (Nattesynsbriller). Deres opgave var at ødelægge de irakiske radarstationer. De fløj af sted i under 15 m's højde. Da de var 5 km fra frontlinien, havde irakerne stadig ikke opdaget dem, og anede derfor ikke, hvad de kunne vente i løbet af få øjeblikke. Ordren til at skyde kom, og alle helikopterne åbnede ild med deres Hellfire anti-tankmissiler og med 30 mm kanonen. Hele angrebet varede et kvarter, så var varslingsystemet brudt sammen, og F-117 Night Hawk kunne stryge ind og foretage deres angreb.

Selvbeskyttelse

AH-64A besætningen sidder i tan-

dem med piloten bagerst og skytten forrest. Pilotens opgave er at holde øje med, hvad der sker ud til siderne, medens skytten gennem sit FLIR Forward Looking Infrared scope (Infrarød søger, som ser fremad) holder øje med, hvad der sker foran helikopteren. Besætningen er beskyttet af stålplader mod beskydning med håndvåben. Ellers ligger egenbeskyttelsen i helikopterens bevægelighed og evne til at snige sig frem langs jordoverfladen Nap of the Earth (NOE) også kaldet. Helikopterens udstødning er gjort diffus for at dæmpe varmen fra udstødningen, hvilket gør det vanskeligt for varmesøgende raketter til „låse“ på helikopteren. Ovenpå flystellet sidder en ALQ-44, kaldet en diskokugle, som udsender et kraftigt infrarødt signal, som også forvirrer jord-til-luft varmesøgende missiler. Fra beholdere på siden af helikopteren kan piloten skyde Flares (varmekugler) ud, ligesom han også har en beholder med Chaff (staniolstrimler), som blænder fjendens radar og giver et radarstyret missil et forvirrende spor at gå efter. Endelig har helikopteren to motorer, men kan flyve videre på én motor, hvis det bliver nødvendigt.

Afledningsangreb

Den 24. februar 1991 var 101. Airborne Division Apache helikoptere klar til at gennemføre et afledningsangreb. 2. Armoured Division skulle angribe midt på fronten, medens hovedangrebet ville finde sted over begge flanker. Opgaven lød på at gennembryde fjendens linier, der blandt andet bestod af lange grøfter fyldt med olie. På passende steder var der passager, hvor det var meningen at lokke de amerikanske styrker ind, for så at angribe dem fra baghold.

Saddam Hussein's Republikanske Garde havde gravet sig godt ned i stærke stillinger. Planen var at snige sig ind i de sædvanlige 6 til 15 m's højde. Problemet var bare, at der intet skjul var at finde i den gølge ørken. Det lykkedes ikke. Irakerne, forsynet med laser afstandsmålere åbnede ild mod helikopterne med morterer, så snart de var indenfor rækkevidde, og pludselig var Apache'ne midt i skudlinien. I dette inferno skulle det vise sig, at det indbyggede sigte i hjelmen, som viser både data fra helikopteren og kan bruges som sigte, kaldet IHADDS Integrated Helmet And Display Sighting System, kom besætningerne til stor nytte. Det gjorde det blandt andet muligt også at anvende helikopterens 30 mm maskinkanon.

Skytterne søgte hele tiden efter lønnende mål på jorden. De kunne blandt andet finde dem ved hjælp af helikopterens målsøgningssystem kaldet TAS (Target Acquisition System). Det består af et NVG-system og et dagslyskamera og et lasersystem. Skytten kan vælge sit mål med et joystick, som var der tale om et videospil. Han lyser så på målet, og sender missilet af sted. Hellfire missilet har en søger i næsen og søger selv ned mod laserpletten på målet. Til slut gav den Republikanske Garde op, og Apache'erne vendte næsen hjemad. Som ved et mirakel havde alle overlevet angrebet.

Apachen derimod havde bevist, at den kunne klare sig under fjendtlig beskydning.

Helikopter tager fanger

De amerikanske Apache besætninger

skulle få sig en oplevelse, de aldrig havde drømt og da slet ikke trænet. Pludselig myldrede en række irakiske soldater op af skyttegravene foran deres helikopter og overgav sig. Hvad nu? Over radioen blev Black Hawk helikopterne tilkaldt for at flyve fangerne tilbage bag fronten. For første gang i historien havde en helikopter taget krigsfanger.

Efter Golfkrigen har AH-64A Apache været sendt på opgaver, der ligger meget langt fra det, man oprindeligt uddannede besætningerne til, nemlig panserbekæmpelse. En af de mere kuriøse opgaver var at flyve patruljer langs med Rio Grande, USA's grænseflod mod Mexico. Her fik nar-kosmuglerne pludselig formindsket deres muligheder for at slippe uset over grænsen. Med FLIR og NVG, jagtede helikopterne smuglerne. Resultatet var et fald i indsmugling af stoffer. Men så snart patruljerne op-hørte, tog smugleriet til igen.

Næste opgave, der lå langt fra den oprindelige, blev deltagelsen i konflikten i Bosnien, hvor Apacheerne rykkede ind i 1995. For besætningerne var det en meget stressende opgave. Man kunne ikke bare „skyde først og spørge bagefter”. De fløj rundt over et område, hvor alle var bevæbnede og meget opsatte på at slå hinanden ihjel. Apachebesætningernes opgave var vel nærmest at ligne ved: „Den store dreng i klassen, der slår en proper næve og ved sin blotte tilstedeværelse hindrer de andre knægte i at slås”. I overført betydning vidste den store dreng aldrig, hvornår han blev angrebet bagfra. Senere fulgte så konflikten i Kosovo under de samme omstændigheder.

Afghanistan

Det kan ikke siges med sikkerhed, hvornår AH-64D Longbow blev deployeret til Afghanistan for at deltage i Operation Enduring Freedom.

Longbow

Robin Hoods langbueskytter (Longbow) var frygtet af Sheriffen af Nottingham's styrker. De var nemlig svære at få øje på mellem træerne og havde stor præcision og gennemslagskraft. Af de samme grunde bør AH-64D Longbow være frygtet af



AH-64D Apache Longbow er en rigtig „sniger”. Her har piloten gemt sin helikopter bag træerne ved søbredden. Inden nogen (fjenden) får tænkt sig om, kan helikopteren stige op over trækrønerne. Afhængig af, hvor mange helikoptere der deltager i missionen, kan piloten på helikopteren styre affyringen af 16 op til et meget stort antal Hellfire antitankmissiler, kun begrænset af, hvor mange helikoptere, der deltager i operationen. (Billede Boeing).

enhver panserstyrke. I hver bataljon findes der nu otte Longbows, som er udstyret med en radome til US\$ 3 mio. på toppen af rotormasten. Denne radar kan skanne 360° rundt i alt slags vejr, står den på jorden dog kun 270°, og udvælger sig 256 mål i én skanning. Ved hjælp af kommunikationssystemet kan piloten styre de ra-

darstyrede Hellfire antitankmissiler fra alle de øvrige Longbows, også dem uden radar, i enheden. Faktisk kan D-modellen affyre 16 Hellfire missiler på få sekunder. Ifølge amerikanernes oplysninger kan fem D-modeller udslutte en panserbrigade på ganske få minutter. □

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det sidste forsvarsforlig har skabt et sandt byggeboom på Flyvestation Karup. På Flyvestation Karup skal man tilbage til begyndelsen af 1940'erne for at finde en lignede aktivitet. Al den byggeaktivitet betyder, at Flyvestation Karup får en tilgang på ca. 595 mænd og kvinder.

Flyvestation Karup den 31. juli 2002. Vi må pænt vente til en lastbil med byggematerialer havde passeret gennem vagten. Vi holdt ind ved hovedkvarteret og kunne konstatere et nærmest konstant flow af civile lastbiler med byggematerialer på vej ind gennem vagten.

I hovedkvarteret mødte vi direktør Flemming Hansen som tilsynsførende med den voldsomme byggeaktivitet. Han har en fortid som major og chef for Økonomi- og Ejendomssektionen på Flyvestation Karup. Han fortæller, at byggeriet skrider frem efter planen, og at enhederne kan forvente, såfremt der ikke kommer for-



Den nye Site, hvor Eskadrille 532 i fremtiden skal bo.



sinkelser, at flytte ind til næste år i maj og juni måned.

Når det hele engang står færdigt, er der bygget 13.500 m² og ombygget 4.500 m².

Imponerende

Med tegningerne af byggeriet til de samlede helikopterenheder i baghovedet kørte vi med presseofficeren, major Niels C. Raun, af sted for at se nærmere på de mange byggerier. Ude ved skydebanerne står Hangar 22 og

Et kig ud over det værkstedskompleks, der i fremtiden skal vedligeholde helikopterne fra de kommende Eskadriller 722, 724 og 728.

ig før i fredstid



Nødstyrværksted, i det daglige kaldet SUN, holder til i Hangar 24. Den udvendige skal af den gamle hangar fortæller, at den blev bygget af Organization TODT i begyndelsen af 1940'erne. Indvendig har Bygningstjenesten sat sit præg på hangaren med en ny støttekonstruktion under taget i ståldragere støttet af søjler af limtræ. Den tyske version kunne ikke længere bære et tykt lag sne. Oversergent Kurt Kaufmann, SUN-værkstedet på Flyvestation Vandel, der næste år skifter Vandel ud med Karup, sagde om det nye værksted: „Det bliver alle tiders værksted. Vi blev under planlægningen spurgt, hvordan vi ønskede hangaren indrettet, og det er blevet fulgt, hvad jeg er meget glad for.

Til næste år kan hangarens indre ikke kendes igen. Det bliver konstrueret en 1. sal til lager og stueetagen bliver delt op i rum til værksteder og funktioner, der er nødvendige for at et SUN værksted kan fungere.

Medens vi var der, var man i færd med at tage de gamle porte ned. Det skete ved, at en gaffeltruck kørte gafflerne gennem plastikruderne, løftede de gamle portsektioner af og kørte dem væk. Håndværkerne forklarede, at de ville blive erstattet af to moderne Faltex porte.

Meget jordbaseret luftforsvar

Ved Materielafdelingens hovedkvarter var der allerede opført en vaske-

ser lidt betuttet ud midt i en kæmpe-mæssig byggeplads. Soklerne til de nye bygninger til Eskadrille 724 (Hærens Flyvetjeneste) og Eskadrille 722 (Rednings- og Transporteskadrillen) samt Eskadrille 728 (Søværnets Flyvetjeneste) står lysende i solskinet, og man kan få en ide om, hvorledes det hele engang kommer til at se ud.

Ombygninger

Det gamle Sæde- Udrustnings- og

Eleverne på Kontrol- og Luftforsvarsgruppens nye skole på Flyvestation Karup skal flytte ind i denne nye elevfløj.





„Det er ikke til at se det, hvis man ikke lige ve' det", men dette er et kig ind i det nye Sæde-, Udrustnings- og Nødstyrsværksted. Til næste år er rummet delt i to etager. Med lager på 1. sal og værksteder i stueetagen.

hal til Kontrol- og Luftforsvarsgruppen (KLG). Herfra gik turen videre ned til den gamle Hangar 1. Den kan kun genkendes på den tyske byggestil. Hele fronten har fået nye porte, og hangaren skal være værkstedsområde for Eskadrille 532 og en del af Kontrol- og Luftforsvarscenter Vest (KLC V) stab. Ved Bunker 1137 KLC V nye hovedkvarter samt det nye Flyvevåbnets Air Command and Control System (ACCS) (Luftkommando- og Kontrolsystem), der bliver aktiv fra næste år, når Eskadrille 602 Bækskov og Eskadrille 601, Skagen, begge ændrer status til radarhoveder, som sender deres informationer til Vedbæk og ACCS på Karup.

Videre går det til Eskadrille 532 Site, her er man i fuld gang med at opføre en Site til Eskadrille 532, som er kommet til Karup fra Fyn.

Mere plads til flere

Mellem administrationsbygningen og garagen på Flyvestation Karups Brandstation er en gravemaskine ved at fjerne en sokkel og gamle byggematerialer. Det er forarbejdet til bygning af en garage til de nye brandbiler, som desværre på grund af forskellige fejl endnu ikke er kommet i operativ drift.

Ved gavlen af Operationsafdelingen er man i færd med at gøre klar til

at opføre en ny fløj. „Her skal være plads til både terrænborde og akvarier", blev det forklaret. Deres udsendte lignede et stort spørgsmålstegn.

„Ja, der skal gøres plads til både folk fra Hæren og Søværnet", lød den smilende og lidt drillende forklaring. Ved cafeteriet står en indkvarteringsbygning til eleverne på KLG Skolen næsten færdig.

På hele turen rundt på Karup var der gule skilte og, som der blev sagt, var det som om alle skiltene til byg-

gepladserne på Flyvestation Karup viser hen til KLG. Sagt af en ansat ved KLG, men med et stort gran af sandhed.

Projekt med fremtid

I HAWK Afdeling Vest talte vi med chefen for afdelingen, oberstløjtnant Henrik „Herluf" Larsen. „Ja, det er rigtigt, at jeg en stund endnu er chef for afdelingen, hvor vi kan sige, at vi er os selv. Til næste år bliver vi en del af KLC V og flytter ind i annekset i Bunker 1137. Inde i bunkerens kerne bliver Control and Reporting Centre (CRC) (Luftoperationscenter Vest) placeret. Det betyder, at bunkerens får samme funktion, som den havde under den tyske besættelse fra 1940-45"

„Hvad betyder al det byggeri for jer i fremtiden?"

„Det betyder, at vi næste år får samling på hele KLC V og KLG Skolen, men med undtagelse af Eskadrille 533 som bliver liggende på Flyvestation Skrydstrup". Han fortæller videre, at der bliver bygget et halvtag ud fra Bunker 1137, hvor alle enhedens kontrolvogne og BATMOBILEN skal stå. De vil hele tiden været opdateret med de samme oplysninger, som findes i systemet inde i bunkerens. „Det betyder", siger „Herluf", "at vi har opnået hele tiden at være operationsklar til at kunne



Brand- og Redningstjenestens nye crashtenders er for høje til at komme ind i de gamle garager; derfor skal der bygges nyt mellem administrationsbygningen og den gamle garage.

deltage i operationsstøtterollen". „Betyder det, at den opgave fjernes fra Eskadrille 543 på Sjælland?" Svaret lød: „Da opgaven hele tiden har været en fællesopgave for det gamle Luftværnsgruppen, i dag KLG, var det fra starten forkert at kalde udrykkeenheden for Eskadrille 543. Nu hedder det i stedet Danish Ground Based Air Defence Rapid Reaction Force (DAGBATRAF) (Dansk Jordbaseret Luftforsvar, den Hurtige Udrykningsstyrke).

Endelig fortæller „Herluf", at KLG Skolen får undervisningslokaler i bygninger tæt ved CRC'en, så man kan udnytte installationerne til undervisningsbrug.

Mange skal til Karup

Operationsstøtteskolen, omtalt i sidste nummer af FLYNYT, ender med at have 99 ansatte. Det jordbaserede missilforsvar leverer en tilgang til Karup med 58 ansatte. Flytningen af KLG Skolen fra Skagen til Karup betyder en tilgang ud over de allerede ansatte ved KLG på 145. Flytningen af Hærens Flyvetjeneste betyder, at der kommer 88 ansatte fra Flyvevåbnet og 103 ansatte fra Hæren til Karup. Eskadrille 722 leverer 235 ansatte, medens der kommer 24 fra Søværnet i alt 259 ansatte. Er man lidt hurtig med en elektronisk kugleramme, giver det i alt en tilgang i perso-



Hangarbyggeriet til Eskadrille 721 på Flyvestation Aalborg fotograferet fra luften af flyveroverkonstabel Henning Skree, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg.

nel på 708. Af dem er de 113 ankommet i begyndelsen af marts i år.

Byggeri på Aalborg

På Flyvestation Aalborg gik man i marts måned i gang med at bygge en hangar til Eskadrille 721. Arbejdet omfatter nedbrydning af en tidligere kontorbygning og en bunker samt bygning af to hangarer til henholdsvis Challenger og C-130 Hercules. Dette byggeri omfatter også mellembygninger og sidebygninger sammen

med tilpasning af en hangar og nogle vej- og terrænbefæstigelser. Herudover skal der anlægges en forplads foran de to hangarer samt taxi- og rullebaner. Eskadrille 723's gamle eskadrillebygning skal ombygges og have en tilbygning. Det gamle motorværksted skal ombygges til ladestation, og det tidligere cafeteria bliver modificeret til afgang- og ankomstterminal. Det sidste, der hører med i projektet, er omlægning af brændstofledninger. □

Anskaffelse af nye tankfly udskudt

Juli 2002. De efterhånden aldrende Tristar og VC10 tankfly på RAF Brize Norton, som skulle have været afløst af nye fly i 2007, kan se frem til at skulle fortsætte yderligere 12 måneder. Det skyldes en revision af aftalen om Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA). Ministry of Defence (det Britiske Forsvarsministerium) har forhandlet med de to konsortier, der bød ind på opgaven med at stille civile tankfly til rådighed for RAF. Lord Batch, minister for materielanskaffelser, sagde til RAF News: „Efter at have modtaget tilbudene fra de to konsortier, er forhandlingerne gået langsommere end vi havde forventet". De to konsortier er Air Tanker Ltd, som består af Rolls-Royce,

EADS, Halliburton, KBR, Cobham og Thales og the Tanker Transport Services Company Ltd, som består af BAE Systems, Boeing, Sercro og Spectrum Capital. Det de to firmaer

har budt ind på, er at stille ca. 20 tankfly til rådighed over en periode på 27 år.

Tekst og billede: s-n



Lockheed Martin Tristar er fra 1972 og det sidste fly rullede ud af fabrikken i 1985. I RAF har flyet fungeret som tankfly så længe, at det trænger til at blive erstattet af et nyere fly. Disse nyere fly vil være civilt ejede, og ingen ved endnu hvilken af de to konsortier, der har budt på opgaven der får den. Flyet her er fotograferet på RAF Cottesmore i 2001.

Menneskene med vinger

Af oversergent A.B. Nielsen,
kommende redaktør af FLYNYT
Billede chefsergent T.I. Ibsen,
Flyvevåbnets Flyverskole

I forbindelse med ansættelsen af den nye redaktør af FLYNYT, skulle aspiranterne interviewe chefen for Flyvevåbnets Flyverskole, oberstløjtnant Carsten Simmelsgaard (SIE). Oversergent A.B. Nielsen så at sige vandt konkurrencen, og vi bringer her resultatet af hans indsats.

Det lille T-17 fly svirrer over mit hoved, idet jeg går ind ad døren til Flyveskolen (FLSK), der har haft logi på FSN Karup siden 1993. Der flyver altså én af slagsen, disse „overmennesker“ til pilotelever, der er sluppet igennem et nåleøjje, der knapt lader sig ane i mikroskop. Jeg må ind til OL Carsten Simmelsgaard (SIE), CH/FLSK, der selv startede som elev 2/8 1968, for at høre om dette folkefærd, der vil gøre karriere i fuglenes element. SIE tiltrådte som chef for FLSK den 1. juli 2000.

Det er vel en selvfølge, at det er topmotiverede elever, der møder op den første dag?

Helt klart. Det er modne mennesker, der ved, hvad de vil. De søger ikke ind, blot fordi det kunne være „sjovt“ at flyve. De er stillet i udsigt en tjenestepigt på 17 – 18 år efter endt uddannelse, så derfor er det velovervejede unge, som besidder stor selverkendelse, men uden overdreven selvtillid.

Er der kommet flere kvindelige ansøgere på banen?

Nej, vi har p.t. én pige gående, den første i længere tid. Hun bliver måske Danmarks første kvindelige jagerpilot. Det er ligesom om, at fart



FLYNYT's nye redaktør oversergent Arne B. Nielsen er klar med blok og fotografiapparat efter den 1. januar 2003.

og teknik ikke siger pigerne så meget, som det gør hos drengene.

Pilotuddannelsen hos den enkelte har høj – hvis ikke første – prioritet i tilværelsen, og presset for stadig at „hænge på“ er ofte stort. Kan det ikke være belastende for et parforhold? Jeg plejer indledningsvis at fortælle de unge mennesker, at de skal ikke regne med at se ret meget til kæresten under uddannelsen. Der er mange lektier om aftenen og i weekenden. Så trøster jeg dem med, at hvis forholdet er intakt efter uddannelsen, må der være tale om ægte kærlighed. Efter 1 – 2 måneder afholder skolen en „forældredag“, hvor hele familien er velkommen.

Disse landinger...

Hvad finder gennemsnitseleven mest vanskeligt inden for henholdsvis teori og praktik?

Meteorologi er efter manges mening noget, en vis herre har skabt. Andre, som ikke er så stærke i matematik finder f.eks. aerodynamik noget vanskeligt.

Inden for praktikken er det ofte „skolelandinger“, som udføres med lang finale med stille og rolig udflad-

ning og sætning ved første banekegle, der volder problemer. T-17 er nem at få i luften og lande, men kan være lidt „besværlig“ i luften. Nøddlandingsøvelser og navigation er også kilder til vanskeligheder.

Flyvesikkerhedsmæssigt ligger der et stort ansvar i hænderne på skolen og instruktørerne, når en elev cleares til solo.

Under solo-check vurderer instruktøren, om eleven er i stand til at udføre en sikker og fornuftig flyvning. Efter vellykket solo-tur bliver eleven igen sendt på vingerne, hvorefter instruktøren indfinder sig i tårnet og er i radiokontakt med eleven og under „close surveillance“.

Ansvar er også stort, når udvælgelsen til videreuddannelse skal foretages. Den er jo af stor betydning for såvel Forsvaret som den enkelte elev. Det er et ansvar, der hviler tungt på alles skuldre. Hvis eleven har for mange minuspoint, bliver den såkaldte Elimination-kommission, som har CH/FLSK som formand, inddraget i sagen. Her bliver alle aspekter taget op, og instruktører og en psykolog deltager også. Ikke mindst får eleven selv lejlighed til at udtale sig.

Har du nogle eksempler på, hvordan elever reagerer, når de må pakke sit grej og sige farvel til skolen? Langt de fleste virker fattede, mens nogle få udtrykker dyb skuffelse. Hos andre anes ligefrem lettelse, og enkelte siger endda, at det ikke „lige er mig“ og forstår godt, at hjemsendelsen er en realitet.

Hvad ville du fremhæve som en væsentlig forskel mellem dengang, du selv var elev, og i dag?

I dag lægges der meget mere vægt på teori og procedurer. Nu ligger der også et meget større pres på eleverne, end da jeg i sin tid kom ind. Jeg var blot en glad dreng på 19, der lige var udsprunget fra gymnasiet, og syntes, at det kunne da være „meget sjovt“ at flyve.

Nu lever RDAF Flying School op til sit navn

Hvordan blev skolens miljø påvirket

i forbindelse med Kronprinsens ophold og uddannelse her på stedet for to år siden?

Der var egentlig ikke nogen påvirkning; bortset fra lidt nye rutiner, idet Kronprinsen fik sin egen instruktør samt enetimer. Han skulle „blot“ uddannes til en solo-tur, og skulle således ikke gennemgå idræt, engelsk og officers-grundkurset på Flyvevåbnets Officersskole.

Hvor mange ansøgninger om optagelse havner i jeres postkasse på årsbasis?

I meget runde tal 350. Heraf dukker ca. 10% op hos FLSK, og igen halvdelen af dem bliver udtaget til videreuddannelse og bliver dét, de kom for, piloter.

Danske piloter har deltaget i operationer i forbindelse med Balkan-konflikten og senest under „Enduring Freedom“. Er der elever, der lader sig påvirke af dét, for dybest set bliver de jo uddannet til luftens soldater?

Det påvirker dem da, og ikke underligt. Jeg plejer at starte med at sige, at som verden ser ud i dag, kender ingen fremtiden. De får at vide – og er indstillet på det – at de skal være omstillingsparate, hvis det politiske system beslutter, at Danmark skal have andel i opgaven med at forsvare demokratiet rundt om i verdenen.

De fleste er nok klar over, at når en pilot kommer færdig ud af „pro-

Optagelse på flyveskolen kræver beståelse af optagelsesprøvene til pilotaspirant. Desuden skal man have gennemgået militærtjeneste og opnået minimum grad af sergent - i Søværnet dog officer.

Skolen gennemfører grundlæggende kurser i flyvning med elever fra Flyvevåbnets, Søværnets og Hærens. Endvidere gennemfører den flyvekurser for flyvelæger samt uddanner alle flyveinstruktører i Forsvaret.

Eleven starter med ELEMENTÆRKURSUS I FLYVNING, som varer cirka 5 måneder og omfatter teori og praktisk flyvetræning. Dette foregår i det svenskbyggede højvingede propelfly SAAB SUPPORTER T-17. Teori og praktik bliver hovedsageligt afviklet sideløbende. Eleven gennemgår 15 lektioner inden sin første solo, derefter yderligere 12 lektioner samt 5 „solo-ture“. Altså i alt 32 lektioner.

Teorien: Aerodynamik, meteorologi, flyveteori, flyopbygning, navigation, flyvesikkerhed, flyvemedicin, psykologi og engelsk.

Praktikken: Grundlæggende manøvrering, stall-øvelser, nødlandingsøvelser, grundlæggende instrumentflyvning, forberedelse til flyvning, fysisk uddannelse & træning, spin, landinger, kunstflyvning, navigation i lav højde, briefing & debriefing samt solo-check & final-check.

Elementærkurset efterfølges af OFFICERSGRUNDUDDANNELSE på Flyvevåbnets Officersskole af 24 mdrs. varighed. Herefter følger et kort OVERBYGNINGSKURSUS på cirka 12 timers flyvning, inden den videre pilotuddannelse i USA eller Canada.

duktionshallen“, har det været en kostbar affære. Hvad koster uddannelsen af en pilot?

For en jagerpilot, cirka 18 millioner kroner. Det er derfor naturligvis af overordentlig stor betydning, at det er de rigtige folk, vi sender videre i systemet. Også af hensyn til eleven selv, idet uddannelsen varer cirka 5 år. Meget tid vil være spildt for den

enkelte, hvis han ikke består på falderebet.

Lidt filosofi til slut. „Overmennesker“, startede jeg med at tænke. Lad mig revurdere og blot kalde dem mennesker, som du og jeg, på godt og ondt. Men at de er knagende dygtige og målbevidste, det kan selv den største skeptiker ikke tage fra dem. □

Makedonien

Et uroligt hjørne på Balkan

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Europas urolige hjørne, Balkan, er blevet kendt område for dansk forsvar. Sidst har Hærens Flyvetjeneste og Flyvevåbnets sendt personel til Makedonien med det formål at

overvåge valget den 15. September.

De fleste kender Makedonien som Alexander den stores hjemland, det var ham, der løste den gordiske knude ved at hugge den over. Senere har det vist sig noget vanskeligere at „løse knuder“ på Balkan.

Det historiske Makedonien var delt i tre dele: Pirin-Makedonien, Agæiske Makedonien og Vadar Ma-

kedonien. Disse områder hører i dag under henholdsvis Bulgarien og Grækenland.

Historisk har Makedonien haft en strategisk betydning i området. Følgende har været, at de omliggende lande altid har søgt at få kontrol med landet.

Mange herrer

Makedonien har haft mange herrer. Indtil den første Balkankrig i 1912-

13 havde landet været en del af Alexander den Stores rige, Romerriget, Storbulgarien, Det Byzantinske rige og det Osmanniske Rige. Efter den 2. Balkankrig, også i 1913, blev det delt mellem Bulgarien, Grækenland og Serbien. Efter 1. Verdenskrig overtog serberne helt kontrollen. Under 2. Verdenskrig var landet besat af Bulgarien og Tyskland, hvorefter Vadar Makedonien blev én af de seks Jugoslaviske republikker.

Egen herre

Da det gamle Jugoslavien gik i opløsning omkring 1990, stemte 95% af makedonerne i 1991 for uafhængighed. 72% af befolkningen deltog i Valget. I marts 1992 havde de sidste serbiske styrker forladt landet.

At blive herre i eget hus betød, at grækerne var utilfredse med, at landet kaldte sig Makedonien og at de ikke ville tillade landet at bruge en sol i flaget. Internt var de etniske albanere utilfredse med, at der ikke blev undervist på albansk, og at det albanske flag ikke måtte vaje over officielle bygninger. I dag er uenigheden med Grækenland bilagt, og der undervises i albansk på lærerseminariet.

FN ind

Den interne uro og truslerne udefra



Den nuværende makedonske republik omgivet af mod vest Bulgarien, mod nord Jugoslavien, mod øst Bulgarien og endelig mod syd af Grækenland. (Microsoft Encarta).

fik den 11. december 1992, FN's Sikkerhedsråd til at oprette en fælles nordisk styrke i landet. Styrken blev ledet af brigadegeneral Finn Særmark-Thomsen. I 1993 blev styrken forstærket med 300 amerikanske sol-

dater. For første gang i historien kom amerikanske soldater under kommando af en ikke amerikansk officer. Særmark-Thomsens evner som problemløser er kendt langt ud over Danmarks grænser.

Efter den sidste ballade med det albanske mindretal sidste år, blev en dansk spejderenhed fra Garderhusarregimentet sendt til Makedonien. Opgaven var at overvåge indsamlingen af oprørernes våben i august-september 2001. Task Force AMBER FOX, som NATO-operationen hedder, er nu sidst blevet forstærket med et helikopterdechement fra Hærens Flyvetjeneste som består af personel fra Hæren og Flyvevåbnet. Opgaven denne gang var at overvåge valget den 15. september. □

Fakta om Makedonien

Areal:	25.713 km ² .
Hovedstad:	Skopje med ca. 450.000 indbyggere.
Terræn:	Bjergrig. Floder: Struma og Vadar er de største Søer: Ohrid, Prespa, Scutari, de udgør til sammen 679,2 km ² .
Klima:	Middelhavsklima med varme somre. I bjergområderne kolde vintre med meget sne. Mildere i dalene.
Politisk system:	Republik.
Politiske partier:	Alliancen i Makedonien (SM); Albansk parti for demokratisk Fremgang (PDP). Det serbiske folks demokratiske Parti (NDS) et etnisk parti.
Møntfod:	Denar.
Befolkning:	Ca. 2.050.000, heraf 67 % makedoniske slaver, 23% albanere, ca. fire % tyrkere, ca. to % ungarere, to % serbere og to % af anden etnisk oprindelse.
Middel levetid:	Mænd 68 år, kvinder 72 år.
Sprog:	Makedonsk, tæt forbundet med bulgarsk og skrevet med kyrillisk bogstaver.
Religion:	Kristne, hovedsagelig ortodokse, medens albanerne er muslimer.
Analfabetisme:	10 %.



J.D. Pedersen

One aircraft ...



... all missions



GRIPEN

www.gripen.com

THE AFFORDABLE AND SUPERIOR SECURITY SOLUTION FOR NATIONAL DEFENCE AND NATO COOPERATION

GRIPEN – IN SERVICE TODAY

Flyveforhold

Bjergene er fjenden

Af Sune Wadskjær Nielsen, informationsmedarbejder ved FOV
Billeder N.M. Schaiffel-Nielsen

Det er det bjergrige terræn og det omskiftelige sydlandske vejr, der var det største faremoment for besætningerne på de tre danske Fennec helikoptere på deres vej til Makedonien.

Major Erik Aarestrup med flyvernavnet VAM, som er chef for operationssektionen ved Hærens Flyvetropper, tager sig tid til tale med FOV's udsendte, selv om der er nok at se til dagen før Fennec-helikopterne drager sydpå. På væggen i kontoret hænger et kort over Makedonien, hvor det tydeligt fremgår, hvorfor det er nødvendigt at flyve Task Force Fox's chef, den hollandske brigadegeneral de Jonge, rundt i en helikopter: „Helikoptere er et 'must' på grund af områdets beskaffenhed. Havde der været motorveje med den smule land, som Makedonien består af, havde det været muligt at køre, men der er meget dårligt terræn. De bruger helikopterne til at afkorte generalen eller VIPernes tid på landevejen”, forklarer VAM.

Voldsomme vejrphenomener

For helikopterpiloter er vejret mere end et oplagt emne for smalltalk. Det er vigtigt for flyvesikkerheden at kende vejr-situationen: „Vores største fjende dernede er terrænet og vejret, når vi nærmer os efteråret. Det ved vi fra de tyske piloter, som har opereret der før os. Bjergene i sig selv er jo en fare på grund af metrologien. Der kan forekomme op- og nedadgående vinde og turbulens. Derfor er vi glade for, at vi starter ud i en godtvejr-



I midten flyvesikkerhedsofficeren ved Hærens Flyvetjeneste, major E.O.V. Aarestrup (VAM), der her diskuterer placeringen af GPS Global Positioning System (Globalt positionsbestemmelsessystem baseret på satellitter) i cockpittet med testpilot og ingeniør i Flyvematerielkommandoen, Hans Rasmussen.

periode, hvor vi får mere og mere rutine, til vi nærmer os dårligtvejrperioden, som kommer fra efteråret. Specielt i Balkanområdet har man nogle hurtige vejrudviklinger med blandt andet tordenvejr. Når vi nærmer os vinteren, så kan der forekomme underafkølet regn (islag, red.), som er et kæmpeproblem. Det kan man slet ikke flyve i. Jeg var selv nede på 'fact finding' og der så vi en masse højspændingsledninger på tværs af bjergene, og de er meget svære at se i dårligt vejr". Inden helikopterne for alvor går i gang med VIP-flyvningerne i Makedonien vil piloterne foretage øvelsesflyvninger, hvor faremomenter som højspændingsledninger bliver indtegnet på et kort. Til gengæld er der ifølge VAM ikke så meget at frygte fra indbyggerne i Makedonien: „Generelt er trusselvurderingen sat til middel af efterretningstjenesten. Når vi nærmer os valget, vil der selvfølgelig være noget mere aktivitet i området. De skudrapporter, vi modtager, omtaler mest skydning på grund af festivitets og bryllupper”.

Bjergflyvning i Norge

Det kommer ikke helt bag på Hærens Flyvetjeneste, at deres helikoptere nu skal operere i et bjergrigt område. Det har de forberedt sig på i årevis: „Lige siden 95-96 har vi sagsbehandlet internationale operationer sammen med HOK og Flyvematerielkommandoen for at se, hvilke tiltag, som skal foretages med hensyn til helikoptermodifikationer og missionsorienteret uddannelse. Vi har haft piloter igennem bjergflyvningsuddannelse i Norge. Vi har trænet nogle flyvetekniske ting, som er en forudsætning for at kunne flyve i et bjergområde med mindre, man vil tage en utrolig stor risiko.”

Rotation hver 3. måned

Missionen i Makedonien kommer til at vare enten til 26. oktober eller 26. december for folkene fra Hærens Flyvetjeneste. Det sidste tilfælde er akavet i forhold til Hærens Flyvetjenestes rotationscyklus på tre måneder: I forbindelse med vores planlæg-

ning af vedvarende udsendelser er vi kommet frem til, at en rotationscyklus på tre måneder er det mest forsvarlige. Fra Hærens Flyvetjeneste mener vi meget alvorligt, at vi skal sikre os, at folk hele tiden holder sig operative. Ligesom man i flyvevåbnet kører seks ugers rotation, fordi man ønsker at vedligeholde den operative status. Det gælder alt personel. Her har vi en mission, der maksimalt varer fire og en halv måned. Derfor ligger vi midt i en tre og en seks måneders mission. Vi har et praktisk problem, for der er kun seks mand, der er uddannet på bjergflyvning, og vi kan ikke nå at uddanne resten. For at tilsikre os, at flyvesikkerheden er i top, så tager vi vores piloter hjem i forbindelse med orlov. Efter en ferie, får de lov til at øve sig i de taktiske discipliner, som man ikke kan øve i missionsområdet. Når de så er oppe på mærkerne, sender vi dem ned igen. Hærens Flyvetjeneste kører altså en løbende rotation over fire og en



AS550C2 Fennec, halenummer P-352, medens den var ved at blive klargjort til flyvning i Makedonien. TFF står for Task Force Fox.

halv måned frem for at udskifte hele personellet efter tre måneder.



Pladesmeden i færd med at montere GPS'en i konsollen i cockpittets venstre side.

Forvirret skipper

12. juli 2002 meddeler Flyvertaktisk Kommando, at det dårlige vejr i uge 28 afspejlede sig i antallet af udførte redningsmissioner, der løb op i 15 fordelt på seks ambulanceflyvninger, tre assistancer til politiet, to redninger, to eftersøgninger, en miljøflyvning og en såkaldt elektronisk eftersøgning.

En af de mere udsædvanlige opgaver fandt sted den 8. juli, da redningshelikopteren fra Flyvestation Værløse skulle hjælpe en fritidssejler, der havde mistet orienteringen ved Sjællands Odde. Helikopterens pejleudstyr fandt ham i den nordlige del af Sejro Bugt. Skipperen var da blevet så forvirret, at han ikke kunne følge

I lejr med amerikanerne

De udsendte fra Hærens Flyvetjeneste skal bo i en amerikansk lejr, hvor der er masser af faciliteter og vejrinformationer at trække på. Samtidig er det i nærheden af det danske NSE (National Support Element), som VAM roser for at være meget professionelle. På grund af de gode indkvarteringsforhold kan Hærens Flyvetjeneste, som har rigeligt med opgaver herhjemme i efteråret blandt andet støtte til politiet i forbindelse med EU-formandskabet, begrænse mandskabet på missionen til 25 mand. I Makedonien skal to helikoptere holdes klar til at flyve, mens den sidste er i reserve. Hærens Flyvetjeneste har sat 65 flyvetimer om ugen som det maksimale antal. □

de anvisninger han fik. Slut på hjælpeaktionen blev, at han fik ordre til at kaste anker, hvorefter Marinehjemmeværnet blev bedt om at sende et skib ud for at hjælpe den vildfarne.

Tekst: s-n
Kilde: FTK Nyt

Flyvevåbnet

Dansk F-16 gennemførte test af avanceret missil i Nordsverige

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billeder Henning Kristensen, Foto-
tjenesten, Flyvestation Aalborg

Indtil nu er der kun affyret to AMRAAM Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor rækkevidde) fra et F-16 MLU fly. Bemærkelsesværdigt er begge blevet affyret af de danske piloter fra danske F-16 MLU fly. Det første blev affyret af testpilot Jens Børsting (JØB) på Eglin AFB, USA, i 1998. Det andet i 2002 af testpi-



Kaptajn og testpilot Casper B. Nielsen (PEL), Flyvertaktisk Kommando, her fotograferet ved det AMRAAM testmissil han affyrede på Vidsel Test Range i Norrbotten i Sverige. Bemærk især de afkortede halefiner på missilet.



På vej ned til landing på Vidsel Test Range landingsbane i Norrbotten i Sverige.

lot, kaptajn Casper B. Nielsen (PEL) på den svenske testrange Robot Forsøgsstation Nord (RFN) i Vidsel, Norrbotten.

August 2002. Kaptajn og testpilot Casper B. Nielsen (PEL) fortæller om de spændende øjeblikke, hvor han den 30. juli fløj ad den i forvejen bestemte rute i 15.000 fod (4.500 m) højde, og med en flyvehastighed på nøjagtig mach 0,9. Imod kom en svensk drone af typen MQM 109 med en hastighed på mach 0,7. Da afstanden til dronen var 14 nautisk mil (25,9 km) lød kommandoen „Fire” i hans hovedtelefon. Tommelfingeren pressede affyringsknappen i bund, og det nye AMRAAM missil

type AIM-120 FMS C-5 forlod vingetippen og rasede mod målet. PEL var mere end godt tilfreds med, at missilet, der ikke havde nogen sprængladning, få sekunder senere rev næsen af dronen.

Samarbejde med Raytheon

Det hele begyndte hos firmaet Raytheon i USA, som har udviklet det nye AMRAAM missil. De stod og skulle bruge et testområde (Test Range). Dem findes der flere af i USA. De er imidlertid dyre at bruge og svære at komme ind på. Raytheon undersøgte prisen, den var høj. Derefter skulle man bruge en F-16 MLU, man hørte på prisen hos US Air Force, det var meget dyrt.

Raytheon så sig om i verden og fandt ud af, at Vidsel Test Range, kaldet Robot Forsøgsstation Nord, i Norrbotten, kunne bruges, prisen var rimelig, og, vigtigst af alt, den kunne godkendes af de amerikanske myndigheder. Herefter spurgte man det danske Flyvevåben, om man ville stille et F-16 MLU fly med tilhørende testpilot og følgefly til rådighed. Flyvevåbnet sagde ja, og sagen endte på PEL's skrivebord i Flyvertaktisk Kommando (FTK).

Planlægning

PEL gik i gang med at lave en „Test Plan for AMRAAM C-5 Test Firing”. „Det var en opgave jeg ganske enkelt ikke kunne sige nej til. Der er tidligere kun affyret et AMRAAM missil fra en F-16 MLU, og her sad jeg med muligheden for at få lov at affyre nummer to i verden”.

„Hvorfor valgte man det danske Flyvevåben til opgaven?”

„Det er fordi, de danske F-16 MLU flys systemer (avionics), er dem, der mest ligner de fly, missilerne er udviklet til”.

„Hvem skal bruge de nye missiler?”

„AMRAAM C-5 relaterer sig til F-22 Raptor og den nye Joint Strike Fighter (JSF) eller F-35. I de to fly skal missilerne opbevares inde i flyets krop. Det betød, at de gamle AMRAAM 120B fylder for meget, hvorfor Raytheons har udviklet C-5 versionen, hvor man har halveret størrelsen på missilets finner. Samtidig er



F-16 MLU, halennummer ET-198 med PEL ved pinden og løjtnant M.L. Andersen (MON) i bagsædet på vej ud mod et af deres flyverlivs mest spændende oplevelser – affyringen af et AMRAAM testmissil.

styresystemet blevet modificeret, hvilket har givet plads til mere brændstof. Alt i alt betyder det, at man har fået et missil, der fylder mindre, men har større rækkevidde”. PEL fortæller videre, at også Finland deltog i testaffyringerne med et F-18 fly. Han udtrykte sin beundring for både den svenske og finske ekspertise. „De har jo i mange år måttet, så at sige, klare sig selv, uden samarbejde med omverdenen, og det synes jeg de har gjort rigtig godt”.

Det var ikke papirarbejde alt sammen, der måtte flere rejser til Sverige og mange møder med alle de involverede parter til, før testprogrammet var klar.

Pretest

Nu sætter man sig ikke bare op i flyet, flyver af sted, medens andre starter dronen et andet sted, skyder dronen ned og lander igen. Dronen koster omkring fire mio. kr., og hertil kommer prisen for missilet.

Inden den aktuelle affyring finder sted, fløj PEL en tur med et AMRAAM missil, som hedder Integrated Test Vehicle (ITV). Missilet kan ikke flyve, det kan end ikke affyres fra flyet. Det er indrettet således, at det afgiver alle de signaler, der skal til, for at få flyets systemer til at tro, at

missilet er affyret. De opfører sig derefter, som om affyringen havde fundet sted, og man kan på den måde teste alle flyets systemer. Alle de data, der kommer ud af den operation monitoreres på jorden, så man efterfølgende kan kontrollere, at alt er i orden.

Det virkelige missil virker således: Flyets radar har låst på målet, der som oftest vil være udenfor pilotens synsvidde (Beyond Visual Range). Piloten affyrer missilet, som flyver af sted mod målet under kontrol af flyets radar. På et tidspunkt under flyvningen aktiveres missilets egen radar. Når det har låst på målet, fortæller missilet piloten, at han kan bryde af. Hvis piloten i det fly missilet er på vej imod ikke kan foretage undvigemanøvrer, der kan udkonkurrere missilet, er hans fly dømt til undergang.

Affyringen

Den 30. juli da testaffyringen skulle finde sted, var alle 150 mand, heraf 14 danskere, på deres pladser. I kontrolcentret på jorden sad alle ingeniørerne ved deres pulter klar til at følge affyringen. Ved de otte testinstallationer rundt på Test Rangen sad der folk som blandt andet kunne følge affyringen visuelt og monitorere den. Andre igen havde opgaven med at

styre fly og drone. „Det foregik på den måde, at jeg først fløj en prøvetur rundt på den forud bestemte flyverute, medens dem der styrede dronen gjorde det samme. Da det var afprøvet, kom vi til den alvorlige del. Jeg blev guided fra jorden for at overholde både højde og hastighed. Affyringen skulle finde sted indenfor en „kasse“, der var ca. fire km. i firkant. Inden jeg nåede kassen, var der „count down“ fra 10, hvilket er en meget lille margen, når man flyver med en hastighed på mach 0,9”.

„Registreres dataene både i flyet og på jorden?”

„Nej i dette tilfælde havde man valgt kun at registrere dem på jorden.

Samtidig var der et vidvinkel videokamera monteret på flyet, og i ledsageflyet, med premierløjtnant J. Adamsen (SAM) ved pinden, sad fotograf Henning Kristensen fra Fototjenesten på Flyvestation Aalborg i bagsædet. Han skulle optage affyringen med et high speed videokamera”.

Succes

PEL lægger ikke skjul på sin glæde over, at der var tale om en fuldræffer.

„Hvorfor lod man missilet ødelægge dronen?”

„Det var i virkeligheden ikke nødvendigt at gøre det. I testmissilet er

der indbygget en lille sprængladning, som, hvis den aktiveres, får missilet til at dele sig. Den kan aktiveres tre sekunder før missilet når målet og derved undgå at ramme det. Raytheon havde imidlertid valgt at ville bevise, at missilet kunne ramme målet direkte, og derfor „ofrede” man dronen”.

„Indtil nu er der kun affyret to AMRAAM missiler fra F-16 MLU. Kan du forklare, hvorfor de begge er blevet affyret fra danske F-16 MLU fly?”

„Det kan jeg faktisk ikke, men man kan da tillade sig at tro på, at dem der har bedt os om at deltage tror, at vi magter opgaven”. □

Anderledes fly

899 Naval Air Squadron

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

No 899 Naval Air Squadron (NAS) gav en forrygende opvisning på Flyvestation Værløse med deres Harrier FA2. Vi har set på, hvor de kom fra, og hvem det var der fløj dem.



Sea Harrier optræder foran publikum på Flyvestation Værløse. Det er en sikker publikumstræffer når flyet pænt bukker for publikum. Synd at piloten ikke kan høre klapsalverne. (Billede Jens-Erik Rasmussen, Fototjenesten Flyvestation Værløse).

Flyvestation Værløse den 9. juni 2002. De larmede og bul-

Piloterne Lieutenant Will Hynett og Lieutenant Commander Rob Schwabb, der gav publikum en imponerende og meget larmende oplevelse på Flyvestation Værløse.

drede mere end noget andet jetfly medens de stod stille i luften foran publikum. Børn stak fingrene i ørerne og det samme gjorde de mindst hårdføre af forældrene. Folk kom med undrende udbrud over at se to jetjager stå stille i luften, danse rundt, vugge fra side til side for til

sidst at bukke smukt for publikum inden de fløj væk. Se, det var en oplevelse de mere end 100.000 satte pris på. I de to fly sad piloterne Lieutenant Will Hynett og Lieutenant Commander Rob Schwabb og var godt tilfredse med, hvad de så, nemlig et 100.000-talligt publikum hvis udelte opmærksomhed de næsten kunne føle i cockpittet.

Uddannelsen

I dag ankommer de fleste nye piloter ved 899 NAS direkte fra flyveskolen på Royal Air Force (RAF) (Flyvestation) Anglesey, hvor de er blevet uddannet på Hawk. De har omkring 400 flyvetimer med i logbogen. Disse flyvetimer stammer fra flyvning i et Tucano, et avanceret propeldrevet skolefly og resten på Hawk.

Umiddelbart stationeres den nye pilot på RAF Shawbury i en uges tid for at lære hover, det vil sige stå stille i luften i en Squirrel helikopter som forberedelse til senere vertikal eller kort start og landing, forkortet V/STOL i Sea Harrier.

Efter to ugers uddannelse på jorden går turen til simulatoren, hvor piloten skal trænes i at mestre alt det der sker i det travle Sea Harrier FA2 cockpit under flyvning.

Efter bare to træningsflyvninger med instruktør i en Harrier T Mk 8 skal piloten flyve solo. Efter at have opnået en sikkerhed i at flyve FA2,



Sea Harrier FA2 malet sort. At flyet ser flottere ud i den farve, har intet med det flotte at gøre. Flyet anvendes som „fjendtligt“ fly under kampøvelser over havet, hvor den sorte farve er lettere at få øje på for eleverne.

begynder den nye pilot at træne hover samt korte starter og landinger. Når det er på plads følger uddannelsen i instrumentflyvning, navigation, formationsflyvning og natflyvning.

Ski jump

Flyvning ud over rampen på et engelsk hangarskib hedder "Ski Jump". Det gør det fordi startbaner skræner blødt opad. Det har den effekt, at flyet så at sige slynges op i luftrummet

så den første del af flyets bane i luften er ballistisk, og først efter få øjeblikke ude over rampen, er der tale om flyvning. Den form for starter er det nødvendigt for piloten at øve, og når han kan det, har han gennemført fase 1 af den operative flyveuddannelse kaldet (OFT 1).

Under OFT 2 fortsætter uddannelsen i en ensædet jager med rekognoscering og øvelser i angreb på jordmål. Hertil kommer øvelser i luftkamp, bombning og skydning med maskinkanon. Alt dette skal være på plads inden piloten skal lære, hvordan man bruger flyets Blue Vixen Radar på den bedste og mest effektive måde. Der er tale om en kombination i brugen af radaren og det moderne AMRAAM Advanced Medium Range Air to Air Missiles (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor rækkevidde) og Sea Vixen. Det man vil opnå er, at gøre piloten og hans fly til et effektivt luftforsvarsfly i NATO samarbejdet.

Efter at have klaret OFT 2, som har taget op mod seks år, overføres piloten til enten Nos 800 eller 801 NAS som er til søs på et af de tre hangarskibe af Invisible klassen.

Fremtidens fly

Joint Force Harrier (JFH), den fælles Harrier styrke, blev oprettet med fly



Det ene af de to Sea Harriers, der deltog i opvisningen på jorden, malet i den sædvanlige søgrå farve.

fra både Royal Navy (RN) og RAF fordi begge værn skal flyve med det fly, der i fremtiden skal afløse Sea Harrier FA2 og RAF's Harrier GR 7. De nye fly kan operere både over land og hav, og forventes at komme i tjeneste i 2012. RN skal, som det er fastsat i Strategic Defence Review fra 1998, operere med sine fly fra hangarskibe. På kort sigt begyndte man allerede for to år siden at harmonisere de operative koncepter for Sea Harrier og GR7 med det mål at effektivisere begge organisationer. Det betød blandt andet, at den operative kontrol med RN's Sea Harrier Squadrons blev flyttet fra Royal Naval Air Station (RNAS) Yeovilton til Flag Officer Commanding of 3rd Group i RAF Strike Command. Sea Harrier's vil dog fortsat operere fra NAS Yeovilton indtil de fases ud i 2007. I samme periode vil Nos 800 og 801 blive genformeret på RAF Cottesmore og udrustet med Harrier GR9.

En fælles træningseskadrille bliver oprettet på RAF Wittering, hvilket betyder enden for No 899 Naval Air Squadron deltagelse i maritim V/STOL flyvning.

Fakta om Sea Harrier:

Længde:	14,15 m
Vingespæn:	7,70 m
Højde:	3,61 m
Max hast:	869 km/t.
Motorydelse:	9.706 kg
Startvægt:	11.612 kg

Lidt eskadrillehistorie

899 Naval Air Squadron blev oprettet den 15. december 1942 i den Anden Verdenskrigs 3. år. Det skete på RNAS Hatson på Orkney Øerne, dengang fløj man med Seafire fly. I januar 1943 blev eskadrillen overført til hangarskibet HMS Indomitable. Efter en kort træningsperiode på floden Clyde, blev skibet sendt til Middelhavet, hvor flyene fløj jagerbeskyttelse under den allierede invasion på Sicilien. I Oktober var man til bage i Nordirland. I april 1944 gik turen med HMS Khedive til Middelhavet, hvor man fløj 201 missioner til støtte for den allierede landgang i Sydfrankrig. Den 27. september 1945 blev eskadrillen nedlagt, da havde

man fløjet over 500 operative missioner.

Den 7. november 1955 genopstod No 899 NAS udrustet med Seahawks og tog del i Slaget om Zueskanalen. I 1957 var det igen lukketid for eskadrillen, som da havde fløjet 4000 timer og logget 2000 dæklandinger på 14 måneder. I 1961 genopstod eskadrillen nu udrustet med Sea Vixen Mk 1 og stationeret på RNAS Yeovilton, denne gang gik der til 1972 før man lukkede, igen.

Falklandskrig

Det er symptomatisk for No 899 NAS historie, at hver gang der var optræk til ballade et eller andet sted i verden, så dukker eskadrillen op. Således også igen de 31. marts 1980, hvor No 700A Squadron blev til 899 NAS. I 1982 deployerede eskadrillen til HMS Hermes for at deltage i Operation Corporate, på dansk Falklandskrig, hvor man med sikkerhed kan sige, at eskadrillen var med til at gøre en forskel, og hvor de Argentinske fly mere end frygtede at møde de meget agile Sea Harriers. □

Nye transportfly til Aeronautica Militare Italiana

2. juli 2002 godkendte den italienske regering modtagelsen af de første 10 C-130J i den forlængede version. Typebetegnelsen i USAF for den samme model er CC-130J. Flyene blev derefter fløjet til Pisa i Italien, hvor 46th Air brigade af Aeronautica Militare Italiana (AMI) det italienske Flyvevåben overtager flyene. Med 22 C-130J fly i ordre, bliver Italien, efter Storbritannien, Europas anden største bruger af C-130J. Det fly Italien modtager er udstyret med et højt sofistikeret avionik- og selvforsvarssystem. Hertil skal lægges, at flyene både kan tanke andre fly i luften og selv refueles, smart kaldet „Receiver-Tanker“, hvilket øget brugsværdien af flyet betydeligt. Italienerne forbedrer deres transport-

kapacitet betydeligt, idet de 27. juni underskrev en kontrakt med Alenia Aeronautica om køb af de første 12 C-27J Spartan transportfly, også kaldet „Mini Hercules“. Flyet er udviklet i et samarbejde mellem Lockheed

Martin og Alenia Aeronautica. Leveringen af den første fuld konfigurerede C-27J til AMI vil finde sted i 2005.

Tekst: s-n



Tre af de 10 C-130J, som det italienske flyvevåben (Aeronautica Militare Italiana) har købt står her klar til levering på fabrikken i Marietta, Georgia, USA. (Billede Lockheed Martin).

Støjklage med positiv udgang



Fra v. et Saab Supporter T-17, Gulfstream GIII og Dronningens Challenger som børnene var meget optaget af.
(Billede s-n).

Af kaptajn Jan Rasmussen (JUM),
Operationssektionen,
Flyvestation Værløse

At beboerne rundt om Flyvestation Værløse i tidens løb har leveret en lang række klager over støjende luftfartøjer er en kendt sag i hele Flyvevåbnet. Støjklager kan klares på mange måder. Denne gang blev det klaret efter devisen, „If you can't beat them, coope' them". Det fik alle en god dag ud af.

Det var mandag formiddag, dagen efter flyvestationens „airshow" og de deltagende luftfartøjer havde hele formiddagen fløjet fra Værløse, mod hjemmebaserne eller

til andre airshow.

Kl. 1030 ringede den trådløse telefon, som er den almindelige tilgang til flyvestationen og som udenfor normal arbejdstid er tilknyttet vagthavende officer, men som i dagtimerne serviceres af Operationsafdelingens Transportsektion.

Klage

Telefonen blev dog besvaret af en sagsbehandler fra Operationssektionen, der af en spinkel damestemme blev forespurgt, „om larmen fra de afgående luftfartøjer ville fortsætte hele dagen". Det kunne sagsbehandleren desværre kun bekræfte, hvorefter hun oplyste, at hun var børnehavepædagog, og at en del af børnene i den nærliggende daginstitution var bange på grund af den til tider pludselige larm fra startende luftfartøjer. Pågældende institution ligger umiddelbart syd for banen.

Efter lidt henholdende samtale foreslog sagsbehandleren meget pæ-

dagogisk, at hvis „man" nu tog børnene op i nærheden af hegnet, hvor de kunne se luftfartøjerne, ville børnene formentligt blive mere trygge, når de opdagede, hvad der var årsag til larmen. Pædagogen ville overveje forslaget og samtalen sluttede, og sagsbehandleren betragtede denne henvendelse for afsluttet.

Besøg

Sådan skulle det dog ikke gå, for lidt senere modtog transportsektionen en telefonisk besked fra pågældende pædagog. Hun oplyste, at de ville følge forslaget og var på vej mod flyvestationens Sydvagte med 10 børn og 3 voksne. „Aben" blev lynhurtigt afleveret til den „pædagogiske sagsbehandler", der hurtigt indså, at han hellere måtte afse den fornødne tid til besøg fra institutionen.

Sikkerhedsofficeren gav hurtigt adgangstilladelse, dog „under forudsætning af ledsagelse af pågældende sagsbehandler". Sydvagten blev in-

strueret om, at gæsterne skulle vente ved vagten, indtil sagsbehandleren var nået frem. Der blev også truffet aftale om transport efter rundvisningen kl. 1230.

Dronningens flyver

Gæsterne og sagsbehandleren nåede Sydporten nogenlunde samtidig. Efter en kort præsentation fortsatte følget over perimetervejen, op over markerne med kurs mod udstillingsområdet med de resterende luftfartøjer fra „Static Display”. Den østlige bane var i brug, og samtidig med at følget i enkeltkolonne passerede hen over marken, lettede en tysk Transall transportmaskine. Det var perfekt timing, og ungerne jubled. Glæden blev ikke mindre, da kolonnen kom til en Challenger og sagsbehandleren fortalte, at det var en af

„Dronningens” flyvemaskiner.

Ørepropper

Idet følget passerede elektronikværkstedet, dukkede der et venligt væsen op med en håndfuld høreværn (gule propper til at stoppe i ørene), og det næste stykke tid gik med at instruere gæsterne om brugen og isætning af propperne. Det er lidt besværligt at få propperne til at passe, da de skal rulles sammen til en lille oval prop lidt mindre end øregangen, sættes ind i øregangen og holdes inde, indtil proppen har tilpasset sig øregangens størrelse. Efter et stykke tid lykkedes det at få placeret propperne korrekt hos alle børn og voksne.

Derefter fortsatte turen forbi en Hercules, samt et par mindre luftfartøjer, herunder en Thunderbolt II, der var ved at starte op. Larmen fra på-

gældende Thunderbolt II, der lidt senere udførte „Low pass” over banen, var overvældende, og et par af børnene blev lidt forskrækket og skulle have en tryk og trøstende hånd.

Positiv udgang

Efter et stykke tid var besøgstiden ved at være overstået, og vi begav os hen til Søværnets Flyvetjeneste, hvor vi blev hentet af den aftalte bus. Den pædagogiske sagsbehandler blev sat af i Sydvagten, mens de øvrige blev kørt de få hundrede meter til institutionen.

Børn og pædagoger så ud til at nyde behandlingen, og vi kan formentligt godt „risikere” besøg en anden gang. Klager over støjgener kan således godt få en positiv udgang! □

Vandel Flyveplads, ApS

Åbent Hus

på Vandel Flyveplads, ApS

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Firmaet Vandel Flyveplads, ApS, har efterhånden overtaget en god bid af Flyvestation Vandel. Hver gang flyvevåbnet kan undvære et område, overtages det af Vandel Flyveplads, ApS. Firmaet har siden lejet banesystemet ud til Drag Race og mange andre former for motorløb. Støjen har skabt et modsætningsforhold til naboerne i Vandel og Randbøl.



Ole Bundgaard Jensen på talerstolen for at byde sine naboer velkommen til en dag, hvor oplysningerne om, hvad firmaet Vandel Flyveplads, ApS, blev lidt flere.

Flyvestation Vandel den 18. august 2002. Firmaet Vandel Flyveplads, ApS, som sidste år købte

Flyvestation Vandel for 47,5 mio. kr. holdt åbent hus denne søndag. Firmaet har gennem det sidste år været

bombarderet med spørgsmål fra lokalbefolkningen om, hvad man vil bruge det store område til. Svarene har, måske i sagens natur, været ret svævende.

Motorløb og slam

Når man pludselig råder over et banesystem af ca. tre kilometers længde, er det naturligt at leje det ud til folk, der gerne vil køre dragsters. Køretøjer med op til 600 hk., som brænder al energien af på nogle få hundrede meter. Den støjudvikling, der herved opstår, har fået mange af naboerne til at klage. En borger i Vandel udtrykte overfor bladet sin længsel efter dengang man kunne nøjes med at lytte til F-16, Harrier og A-10 jagerfly.

Naboerne i Vandel er kede af støjen, medens naboerne i Randbøl er kede af, at de meget smalle sogneveje skal klare en dagstrafik på op mod 30.000 biler. Firmaet har sine godkendelser i orden fra Vejle Amt, men det gør jo ikke støjen og trafikken mindre.

Grindsted kommune har talt med Vandel Flyveplads, ApS, om at kun-

ne køre en større mængde slam ud på flyvestationen. Igen kom der protester fra naboerne. Ved åbent hus havde man taget slamprøver med, for at overbevise beboerne om, at det ikke lugtede og ikke indeholdt tungmetaller og gift, der kan ødelægge grundvandet. Resultatet af dagen blev, at der ikke bliver spredt slam ud over de nyplantede skove. Om der bliver det på landsbrugsjorden står hen i det uvisse.

Lille tilslutning

Firmaet havde virkelig gjort en indsats for at få borgerne i tale. Man havde hyret støjeksperter til at fortælle om støjudviklingen fra aktiviteter som: Skydebaner, road racing, kørsel med dragsters og meget andet. Grindsted kommune var der med en ekspert i slam, så gæsterne kunne få mere at vide om, hvad udlægning af slam betyder. Der var arrangeret en almindelig rundtur i bil for folk, der gerne ville se flyvepladsen, der var en historisk rundtur med foredrag om flyvepladsen historie siden 1943 og endelig var der gåtur, hvis det var det man helst ville.

Det usandsynligt gode sommervejr var givet årsagen til, at der kun kom omkring et par hundrede mennesker. Arrangøren, Ole Bundgaard Jensen var skuffet over tilslutningen, han havde håbet at få mange flere af sine naboer i tale.

Skuffede deltagere

Mange af deltagerne i arrangementet var skuffede. Ikke over arrangementet, men over, at dansk forsvar har nedlagt den flyvestation, som de nu siden 1943 havde vænnet sig til var en del af deres liv. Der kom mange spørgsmål om, hvorfor man dog havde gjort det. Forklaringen om, at forsvaret, med den ændrede verdenssituation, ikke har brug for så mange kaserner og flyvestationer, og at skatter, vedligeholdelse og miljøafgifter var blevet en økonomisk belastning på forsvarsbudgettet, skabte ikke den helt store forståelse.

De der kom, drog hjem mere oplyste, end da de kom. Om forholdet mellem Vandel Flyveplads, ApS, og naboerne blev bedre kan ikke vurderes. □

Cargolifter

De kan nu flytte 75 tons ad luftvejen

Af N.M. Schaiffel-Nielsen

Tanken om at flytte store og uhåndterlige industriprodukter på op til 160 tons ad luftvejen er utænkelig med fly. I Briesen-Brand lige syd for Berlin gøres der noget ved sagen. En ballon, der kan flytte 75 tons ad gangen er langt

fremme i udviklingen og drømmen, luftskibet, der kan klare de 160 tons, er også godt på vej. Om drømmen nogensinde bliver til virkelighed trues af, at firmaet den 7. juni ved retten i Cottbus erklærede sig for insolvent.

Briesen-Brand den 7. maj 2002. 60 km syd for Berlin kører man ind på den nedlagte russiske flyvestation Briesen-Brand. Hvad den hed

indtil 1989 fik vi ikke at vide. Ad eroderede rulleveje går det hen mod firmaet Cargolifter AG's kæmpehangar. På begge sider af rullevejen ligger der betonselters. Enkelte er taget i brug til andre formål, medens resten lider under manglen på vedligeholdelse. De er nærmest ruiner. Mødet med Cargolifters kæmpehangar, 360 m lang, 107 m høj og 210 m bred, tager næsten luften fra den besøgende. Nakken skal lægges godt tilbage for at se op under tagkonstruktionen, hvor et par „fluemenesker“ arbejder på en loftkran. Henne i den ene ende står en Cessna 172 og ligner en model børn leger med.



Den gamle russiske flyvestation i Briesen-Brand ca. 60 km syd for Berlin i delstaten Brandenburg. Banesystemet er stadig intakt, medens eskadrilleområderne er på vej mod ruin. (Billede CargoLifter).

75 tons luftkran

Udviklingen af CL 160 CargoLifter, lettere end luft, stillede krav om udvikling af en ny teknologi, nye tanker og ideer samt midler og metoder. Det var grunden til, at CargoLifter AG, gik i gang med at udvikle CL 75 Air-Crane (luftkran), som man betegner som en absolut nyskabelse indenfor lufttransport. Man havde et behov for at teste de materialer, der skulle anvendes for at bære den tunge last, og derfor købte man den 61 m i diameter store ballon.

Udviklingsarbejdet gik også på at konstruere et modul, der kunne rumme 13x6x6 m stort „gods“, som kunne hænges op under ballonen. Hertil kom udviklingen af et kabelsystem, som dels kunne bære vægten af lasten, samt stå for det træk der kom, når ballonen skal flyttes.

Lasten bæres af et „kronekabel“, som sidder på toppen af ballonen, herfra går der kabler, svære kabler, ned til yderligere to rundtgående kabler, som fordeler vægten på ballonhylstret.

Inden man kom så langt, skulle der også udvikles et system til at fylde den enorme ballon med 110.000 kubikmeter helium. Mængden af helium skal også styres i forhold til lasten.

Udviklingsarbejdet var den 7. maj så vidt, at man turde vise forsøget på at flytte en ca. 40 tons tung minerydder fra Bundeswehr for journalister, men vist ikke mindre vigtigt for en

tysk og en britisk brigadegeneral.

Imponerende størrelse

Der hang den så i luften den sammenlagt 81 m høje luftkran. I lastmodulet stod minerydderen, som var blevet kørt ind over en ca. 2 m høj rampe. Folkene fra CargoLifter ville vise, hvorledes de kunne flytte lasten ca. 400 m hen og tilbage. Antallet af kabler, blev det forklaret, ville blive reduceret, efterhånden som udvik-

lingsarbejdet skrider frem. Fra bærekablerne gik der fire wirer ud til fire tunge lastvogne. Ballonen hævede sig langsomt fra jorden og forventningen var, at flytningen ville begynde. Nu er al begyndelse svær og mange omstændigheder, især af sikkerhedsmæssig karakter gjorde, at man kom til at vente en rum tid, inden flytningen kom i gang.

Endelig begyndte ballonen at bevæge sig hen mod kæmpehangaren med en hastighed på ca. 10 km/t. Lastbilernes chauffører modtog deres køreordre over radio, og styringen skete blandt andet ved hjælp af et GPS-system, som vi ikke blev nærmere indviet i.

Vand er vigtigt

Man kan stå og undre sig over, hvordan man holder ballonen i balance, når man kører en ca. 40 t. tung minerydder ud af modulet. Det sker ved, at man erstatter godsets vægt med vand. Selve flytningen af det tunge gods er afhængig af vindhastigheden. Man giver ikke nogen forklaring på, hvilke forholdsregler man har i tilfælde af, at det blæser op, men hvis vindhastigheden er over det tilladte, indsætter man flere tunge køretøjer til at styre ballonen.

CargoLifter siger, at systemet kan



Den „lille“ model i 1/8-del størrelse af CargoLifter CL 160 præsenteres for publikum. (Billede CargoLifter).



Minerydderen på de godt 40 tons transporteres i adstadigt tempo gennem luften af de fire store lastbiler på jorden. I baggrunden kæmpehangaren, hvor CL 160 CargoLifter senere skal bygges. (Billede s-n).

operere i temperaturer ned til -50 C . Ballastsystemet vil blive konstrueret således, at vand kan holdes flydende uden tilsætning af frostvæske. En kendt procedure i arktiske områder er at bore et hul i isen og pumpe vandet med så stor hastighed, at det ikke fryser i slangen.

Den første solgt

Den 16. marts i år solgte CargoLifter den første CL 75 AirCrane til firmaet Heavy Lift Canada, Inc., prisen var 9,7 mio. USD. Firmaet har samtidig taget option på yderligere 25 CL 75'ere, til en pris a' 10 mio. USD

stykket. Luftkranerne skal bruges i det nordlige Canada ved Mackenzie flodens delta, hvor man er i gang med at udvinde olie.

Indtil luftkranen leveres i 2002, er man om vinteren afhængig af, at isen bliver 1,2 m tyk, så der kan anlægges „isveje“. Anskaffelsen af CL 75 gør, at man forlænger isvejenes „levetid med ca. 50 dage på grund af de formindskede krav til istykkelsen.

Samtidig billiggør CL 75 transporten. Arbejdsbetingelserne i Arktis er barske, ned til minus 60° C , og man forventer at skulle bruge én mio. USD for at tilpasse CL 75 til disse forhold.

Økonomien

Ifølge bladet Aviation Weeks er det lykkedes CargoLifter at skaffe penge nok til endnu nogle ugers drift, inden selskabet igen skal til at tænke over, hvor den næste euro skal komme fra. Firmaet mangler fortsat 420 mio. euro (1 euro = 7,45 kr.) oven i de 300 euro, man allerede har investeret i udviklingen af CL 160. En lettelse midt i situationen er salget af CL 75 til Canada.

Den 7. juni gik firmaet i betalingsstandsning. Man har lukket sit kontor i USA og flyttet administrationen fra Berlin til Brand. Målet med betalingsstandsningen er at redde firmaet og fortsætte udviklingen af CL 160.

Endemålet

Selv om CL 75, som kan sælges, er et produkt af udviklingsarbejdet, så er målet den 260 m lange CL 160, som forventes i serieproduktion i 2004/2005. En miniudgave af CL 160, „Joey“, som er fremstillet i en 1/8-del størrelse, havde sin jomfruflyvning i 1999, og har givet mange gode testresultater, som kan bruges i videreudviklingen af CL 160. Det enorme luftskib har en diameter på 65 m og rummer fyldt med helium 550.000 kubikmeter. Den forventes at kunne flytte sin last med en hastighed på 90 km/t. op til 10.000 km.

Hvis man vil vide mere om projektet er adressen på hjemmesiden: www.cargolifter.com, hvor der findes omfattende informationer om det spændende projekt. □

RAF Central Flying School er fyldt 90 år

12. maj 2002 fyldte Royal Air Force Central Flying School, Cranwell, 90 år. Siden grundlæggelsen i 1912 har skolen haft én chef fra marinen, fem oberstløjtnanter fra Hæren, tre Wing commanders, 14 Group Captains og 25 air Commodores. Med sine 90 år er Central Flying School den ældste flyveskole i verden. Den blev grundlagt i en absolut pionertid. Det var kun ni år siden brødrene Wright havde foretaget den første flyvning med et luftfartøj tungere end luften.

Tekst og billede s-n



Central Flying Schools Chipmunk fotograferet ved RAF's 75 års jubilæum på RAF Marham i 1993.

RAF Hercules C-130J operativ i Afghanistan

RAF Lyneham i juni 2002. De første fire af Royal Air Forces (RAF) C-130J ved No 30 Squadron (eskadrille) har været på operativ opgave i Afghanistan. Squadron Leader Mark

Pearce sagde til RAF News om flyvningerne: „Vi havde seks besætninger med i Golfen fra Nos 24 og 30 Squadron sammen med teknikere også fra de to eskadriller. Det var for-

udsat, at vi skulle flyve ind i Afghanistan både nat og dag. Med K-modellen kunne vi kun flyve om natten på grund af truslen..

Tekst: s-n

Årets Soldat ved Hærens Flyvetjeneste

Lørdag den 15. juni 2002 blev flyverspecialist og klarmelder Ole Sten, Observationshelikopterkompagniet (OBSHELKMP) udnævnt til „Årets Soldat” hos Hærens Flyvetjeneste (HFT) på Flyvestation Vandel. Udnævnelsen fandt sted på den årlige „Familiedag”. Netop i år var der særlig mange. Grunden var, at det var sidste gang der kunne holdes familiedag på Vandel. Derfor havde man inviteret alle tidligere ansatte i HFT og Artilleriflyvebatteriet med. Chefen for HFT, oberstløjtnant Jannik Skov (NAK) begrundede udnævnelsen af

Ole Sten med denne motivering: „Ole har i mange år leveret en bund solid indsats i kompagniet. Han er professionel og omhyggelig i sit arbejde med helikopterne, og han har stor erfaring og er en væsentlig arbejdskraft for kompagniet. Ole Sten sætter en ære i, at der ikke kan sættes en finger på hans præstationer, og at flyvesikkerheden kommer først. Han er rolig, høflig og korrekt i sin optræden, og ofte god for en humoristisk bemærkning. Alt dette gør ham respekteret og vellidt i og udenfor kompagniet”. Herefter overrakte



NAK Sten HFT's ur som bevis for udnævnelsen. Detachmentet i baggrunden er holdet fra 1961.

Tekst og billede s-n

Nyt Garnisonsmuseum i Aalborg

Den 22 juni så et nyt museum dagens lys i Aalborg, dets fulde navn er Aalborg Forsvars- og Garnisonsmuseum, museet har til huse i en gammel tysk vandflyver-hangar på Skydebanevej 22.

Museet dækker hæren - flyvevåbnet - hjemmevernet - politiet - redningsberedskabet og Aalborg Garnison, og rummer en blanding af mange effekter fra de forskellige tidsperioder i forsvarets historie, fra forskellige våbentyper til svævefly og jettfly, ligesom anden verdenskrig er rigt repræsenteret. Her kommer Danmarks Flyvehistoriske Selskab (DFS) ind i billedet med Blenheim udstillingen, der repræsenterer det engelske angreb på Aalborg den 13. august 1940 lige som museet har lånt en Messerschmitt 109 motor og en B-17 propel fra museumshangaren i Tirstrup.

DFS har således markeret sig flot i det nordjyske. Alt arbejde har været udført på frivillig basis, for mit eget

vedkommende med en del kørsel og flere dage med udstillingsarbejde. Museet har åbent dagligt fra kl. 10 til 17 frem til 27. oktober. Museet vil være lukket i vinterhalvåret, da der

ikke er mulighed for opvarmning. Pris 30 kr. for voksne og 10 kr. for børn.

Tekst: Ib Lødsen



Flyvevåbnet er smukt repræsenteret på det nye Garnisonsmuseum i Aalborg, her har Henning Kristensen, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg, fanget næsen af Canadair F-104G Starfighter, halenummer R-851, som er sat i stand som var den lige rullet ud af produktionshallen.

Det ingen tør tænke er sket igen

På Flyvestation Lviv Ukraine den 27. juli 2002 blev 84 mennesker dræbt og ikke under 155 kvæstet, heraf mange alvorligt, da et SU-27 kampfly styrtede til jorden under en flyveopvisning. Det, der skulle være en festdag i anledning af flyveregimentets 60 års jubilæum for familier til flyvestationens ansatte og øvrige tilskuere, ændrede sig med et slag til en frygtelig tragedie. Piloten Vladimir Toponar, der havde 1900 flyvetimer, og navigatør/pilot Jurij Jegorov, 2000 flyvetimer, nåede, få meter over jorden, at skyde sig ud med katapultsædet. Straks efter

ulykken var der adskillige gætterier på årsagen lige fra pilotfejl til teknisk defekt. Et øjenvidne sagde til pressen, at motorerne "blev stille" umiddelbart før styrtet. De ukrainske myndigheder reagerede ved at fyre forsvarschefen, chefen for Flyvevåbnet og arrestere de to piloter. Sidst noget lignende fandt sted var på Flyvestation Ramstein i Vesttyskland, hvor tre italienske fly fra opvisningsholdet Frece Tricolore styrtede ned blandt publikum og adskillige blev dræbt eller kvæstet. Dengang betød det betydelige stramninger i sikkerheden ved flyveopvisninger i

Vesteuropa. Hvad der vil ske denne gang kan kun undersøgelserne og fremtiden vise.

Søndag den 4. august meddelte den russiske TV-station NTW, at man ved at køre nogle tv-optagelser af opvisningen i slow motion havde konstateret, at to genstande passerede lige forbi flyet lige før det styrtede. Det ledte til gisninger om, at flyet skulle være blevet beskudt og at avionic'en herved var blevet beskadiget, og at det kunne være årsag til styrtet.

Tekst: s-n

Kilde: Morgenavisen Jyllands-Posten og NTW.

US Air Force i kamp for F-22 Raptor

Juli 2002. Det amerikanske flyvevåben havde så småt begyndt at glæde sig til, at den aldrende F-15 Eagle, med godt 30 år på bagen, skulle erstattes af det nye luftoverlegenhedsjager (Air Superiority Fighter) F-22 Raptor, som man regnede med at skulle modtage 339 af. Sommeren er blevet til lidt af et mareridt, idet nogle af den amerikanske forsvarsminister Donald Rumsfeld rådgivere har anbefalet, at der kun fremstilles 180 af typen. Kampen for at få fremstillet de 339 F-22 spidser til. USAF skal

have overbevisende argumenter klar i løbet af september, hvor Pentagon begynder at udarbejde budgettet for 2004.

Tekst: s-n

Air Superiority Fighter (luftoverlegenhedsjager) F-22 Raptor, som US Air Force nu kæmper for at få lov at fremstille 339 af. (Billede Lockheed Martin).



Religiøse hensyn på forsvarets præmisser

8. juli 2002 var debatten om hovedbeklædning i forsvaret, affødt af religiøst tilhørsforhold, et hedt emne i debatten i pressen. Forsvarsminister Sv. Aa. Jensby (V) sagde i sin tilkendegivelse i debatten: „Regeringen lægger stor vægt på en bedre integration i det danske samfund af mennesker med en anden etnisk oprindelse end dansk, som på reel baggrund har opholdstilladelse i Danmark.” Han fandt, at det var naturligt, at Forsvaret påtager sig et ansvar i integrationsprocessen. Finansministeriet har sat en målsætning der siger, at 3,2 % af statens ar-

bejdspladser skal besættes med personale med anden etnisk baggrund end dansk.

Baggrunden for debatten var, at Forsvarskommandoen udsendte et „Udkast til retningslinier vedr. imødekommelse af religiøst begrundede ønsker og behov”. Det skete ud fra opfattelsen af: „At forskellige mennesker skal behandles individuelt for at få lige muligheder”, og „Etniske minoriteter i Forsvaret skal mødes med respekt for de værdier og normer, leve- og tænkemåder, som de bringer med sig”. Debatten endte derhenne, hvor nogen forestillede sig

Den Kongelige Livgarde på vagt foran Amalienborg, iført turban. I Storbritannien har man et stort islat af etniske mindretal ansat i forsvaret, men en turban er endnu ikke set foran Buckingham Palace. Til gengæld har man set sikker med turban i den daglige tjeneste.

Tekst: s-n

Kilder: Forsvarsministeriets pressemeddelelse Forsvarskommandoen: Hvad handler „Turbansagen om?” Dagspressens læserbreve

Nye havovervågningsfly til Italien og Tyskland

Den 26. juli 2002. De tyske og italienske havovervågningsfly af typen Dassault (Breguet) Atlantic er ved at være 40 år gamle og trænger til udskiftning. Flyfabrikken Lockheed Martin har tilbudt de to lande et antal nye P-3 Orion overvågningsfly til maritim luftovervågning (MPA-R). Der er tale om 10 fly til Tyskland og 14 til Italien, til en samlet pris på USD tre mia. Det P-3 fly som fabrikken har tilbudt de to lande har vinger, der er fremstillet af korrosionssikret materiale, og T56-14 motoren er blevet forbedret. Selve det operative system i flyet er også blevet forbedret. Tilbage står så, om de to lande er interesseret i tilbudet, al den stund der ikke er europæiske fly af denne type på markedet.

Tekst: s-n



Lockheed Martin Orion P-3 havovervågningsflyet, som flyfabrikken har tilbudt Italien og Tyskland at købe. (Billede Lockheed Martin).

Første serieproducerede Eurofighter Typhoon præsenteret

Farnborough den 23. juli 2002. Den første Eurofighter, Instrumented Production Aircraft (fuldt udstyrede serieproducerede fly), blev præsenteret for publikum på Farnborough Airshow. Flyet blev fløjet af testpilot Wing Commander Dave „Charlie” Chan, som er udnævnt til at være chef for den reformerede No 17 Squadron. Flyet blev under overflyvningen ledsaget af tre af Develop-

ment Aircraft (DA) (udviklingsflyene) DA1 Heinz Spolgen (Tysk), DA2 Chris Worning (Dansk) og DA 4 Brian Kemp (Britisk).

No 17 Squadron vil blive formeret på British Aerospace Systems flyveplads i Warton. Efter endelig formering forlægges NO 17 til RAF (Flyvestation) Coningsby.

Tekst: s-n



Der flyves stadig på Vandel Flyveplads



Mandag den 5. august stryger en PA-38 indregistreret OY-JPG igen hen over startbanen på Flyvestation Vandel/Vandel Flyveplads. Dobbeltnavnet skyldes, at flyvelederne i kontroltårnet er ansat i Flyvevåbnet, men

Billund Air Centre (BAC), civil flyveskole på Billund Lufthavn OY-JPG, som lige har været nede at lave en „touch and go”, det vil sige røre landingsbanen med hjulene, på Vandel flyveplads, men under kontrol af flyvelederne på Flyvestation Vandel. Når man sælger en flyvestation i små stykker ad gangen bliver begreberne ind imellem komplicerede.

banen de kontrollerer, er ejet af Vandel Flyveplads ApS. Indtil 1. april i år betalte firmaet der ejer OY-JPG, Billund Air Centre (BAC), som er en flyveskole, landingsafgifter til Flyvevåbnet. Efter den 1. april er det Vandel Flyveplads, ApS, der kræver pengene ind.

Flyverspecialist Benny Abildgaard, Wing Ops, Flyvestation Vandel fortæller, at BAC bruger Vandel, fordi de små fly er en smule i vejen i Billund når der rigtig er gang i ankomst og afgang af store fly. „Vi kan byde på meget mere fred og ro til flyveeleverne, og derfor er de glade for at flyve på Vandel”.

Tekst og billede: s-n

Dansk forsvar mangler penge

Mandag den 5. august kunne man i dagspressen læse, at dansk forsvar mangler penge. Forsvarsminister Svend Aage Jensby kunne konstatere: „Vores internationale engagement har allerede, ifølge vores prognoser, og konkrete tal medført, et overtræk på 800 mio. kr. når vi når slutningen af 2004“. Han gav udtryk for, at man

allerede har omstruktureret og rationaliseret i en sådan grad, at der ikke kan hentes ret mange flere penge på den konto.

Ministeren har en lang ønskeseddel ud over forbedringen af den tilstedeværende transportkapacitet til flytning af tropper og udstyr. Om ønskerne sagde han: Det danske forsvar

har brug for er beskyttelse mod kemisk, atomar og biologisk krigsførelse. Der skal indkøbes bedre kommunikationsmidler og jord-til-luft overvågning. Der skal ske en forøgelse af de danske specialstyrker, og det koster penge, fordi de skal have et ypperligt udstyr.

Tekst: s-n

Lydmursbrag ved Silkeborg

Den 6. august 2002 omkring klokken ni, modtog Flyvertaktisk Kommando flere opringninger fra beboere omkring Silkeborg. Årsagen til opringningerne var, at de alle havde hørt et kraftigt lydmursbrag. Flyvertaktisk Kommando kunne blot bekræfte, at to F-16 havde gennemført overlydsflyvning over Jylland da

braget fandt sted.

Den autoriserede træningsflyvning fandt sted i 12.500 m's højde, ca. 700 m over minimumshøjden for overlydsflyvning. De meteorologiske forhold gjorde, at luftlaget over flyene kom til at virke som en slags spejl der sendte lydbølgerne tilbage mod jorden. Da der samtidig ikke var me-

kanisk eller termisk turbulens som kunne ødelægge lydbølgerne. Flyvertaktisk Kommando kunne ikke gøre andet end at beklage de gener braget havde påført beboerne omkring Silkeborg.

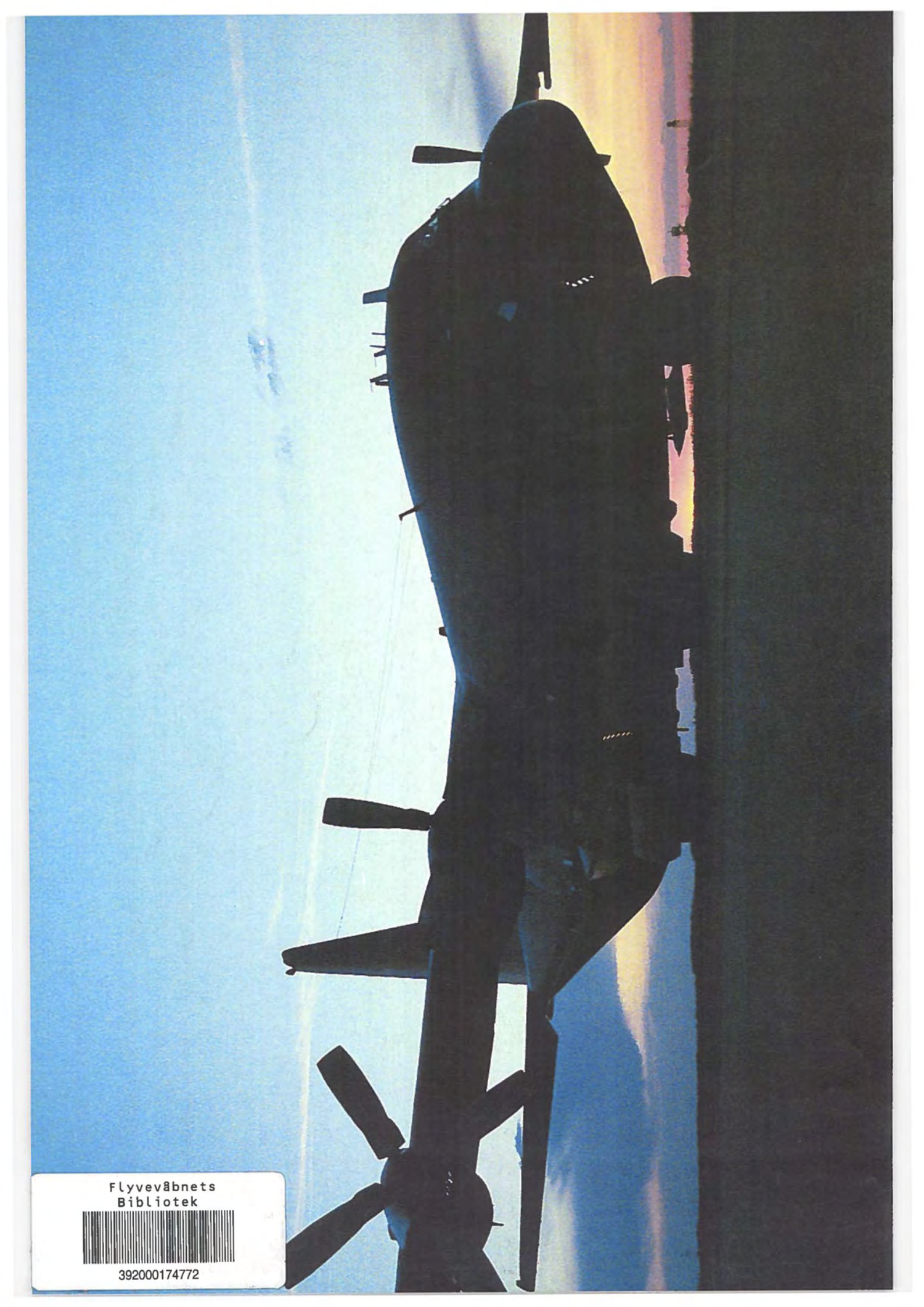
Tekst: s-n

Kilde: Flyvertaktisk Kommando

Bagsiden denne gang.

Aftenstemning på Manas Flyvebasen i Kirgisistan. Den danske C-130H Hercules og folkene fra lasteholdet får sig et velfortjent hvil inden det går løs igen næste morgen.

(Billede Mikkel Hagstrøm, Flyvevåbnets Fototjeneste, Flyvertaktisk Kommando).



Flyveväbnets
Bibliotek



392000174772

FLYNNYT

NR. 6 DECEMBER 2002

FLYVEVÅBNETS BIBLIOTEK
JONSTRUPVEJ 240
2750 BALLERUP

28



FLYNYT:

Udgives af:

Flyvertaktisk Kommando
Flyvestation Karup
7470 Karup

Redaktion:

Oberstløjtnant, ansvarshavende
redaktør P.E. Andersen
Inspektions- og Våbenkontrolsektionen
Flyvertaktisk Kommando
99 62 49 50, lokal 5201

Redaktør

N.M. Schaiffel-Nielsen
Flyvestation Vandel
75 88 52 00, lokal 7999
75 88 35 53 (privat)
40 80 17 77 (Mobil tlf.)
75 88 56 35 (Telefax)
E-mail: flynyt@post11.tele.dk
Intranetadresse: FLYNYT

Postadresse:

FLYNYT
Flyvestation Vandel
7184 Vandel

Layout og trykning:

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:
Mandag den 23. december 2002.

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

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

ISSN: 0907-1962

INDHOLD:

Flyvevåbnets nutid og fremtid	3
Bulder og brag over Vestjylland	4
Forsvaret aflyser turban som hovedbeklædning	6
Kirgisistan ligger langt herfra	7
Parade i respekt og opbakning	9
Forvirringen reduceret	10
Flyvning over Afghanistan	11
A400M skal baseres på Brize Norton	13
Reduktion i antal fly per eskadrille	13
Minder fra Ganci Air base	14
NHIndustries NH 90 er gået i produktion	17
F-16 i aftensol	18
Manden med kontoret i venstre lårlemme	19
Manden med de mange hatte	20
Måske hjælpeprojekt i gang i Lusovka	21
F-16 våbensystemer	23
10.000-vis af tons gods flyttet	24
„Tirsdagsmesse“ og samarbejde	27
Lockheed Martin med i kampen om at levere fly til US Navy	28
Windmill 07 you are cleared for take off	29
150 stk. F-35 til Royal Air Force	30
Første operative flyvning – var det krig?	31
Anmeldelser	33
De passer godt på deres hunde	34
Meteorologi under fremmed himmel	35
Luftkrig mellem Europa og USA	37
Det ser ud til at blive godt	39
Fugle er en alvorlig trussel mod fly	40
Sikkerhed er alfa og omega	42
Dansk Flyvehistorisk Forening er fyldt 40 år	44
Jeg er til rådighed	45
Flyvevåbnet rykkede ud til privatpilot i vanskeligheder	46
Den udødelige F-16 Fighting Falcon	47

Forsiden denne gang:

Solnedgang over Flight Linen på Ganci Air Base. Et sådant stemningsbillede står i skærende kontrast til årsagen til, at en dansk F-16 MLU Fighting Falcon kunne fotograferes 4.700 km fra sin hjembase og med den opgave at skulle støtte amerikanske tropper på jorden i kampen mod al Qaeda terroristerne. (Billede s-n).

Flyvevåbnets nutid og fremtid

Af Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, OB S. Falk-Portved

FLYNYT nr. 4 – 2002 bragte en artikel under overskriften „Flyvevåbnet lige nu – og i fremtiden”. Artiklen stillede en række spørgsmål omkring Flyvevåbnets omstilling til „Expeditionary Air Force”. Det er forfatterens opfattelse, at Flyvevåbnet i sin omstilling til „Expeditionary Air Force” er på en forkert kurs. Herudover stillede artiklen en række spørgsmål, der generelt kunne samles under fire overskrifter:

Hvad er Flyvevåbnets bærende idegrundlag for tiden? Har Flyvevåbnet ressourcer til at omstille sig? Hvordan aflønnes personel, der deltager i internationale missioner? Hvilke funktioner kan vores stampersonel anvendes i?

Idegrundlag

Flyvevåbnets idegrundlag ligger i besvarelsen af spørgsmålet: Hvorfor har Danmark et Flyvevåben i dag? Det korte svar er: Det har Danmark, fordi vi er en suveræn stat og ønsker at forblive så. Ser man det i lidt historisk perspektiv, så har den teknologiske udvikling siden Anden Verdenskrig medført, at „the air power promise” kan leveres. Det vil sige, at våbenaflevering kan ske „quickly, precise, hard, anytime, an-y-where”. Air power er i de senere år blevet kaldt „the political choice”, fordi det er hurtigt, ekstremt mobilt, præcist og med minimal risiko for eget militært personel og civile. Grundlaget for air power er investering i højt udviklet og moderne teknologi, der på grund af den præcise våbenaflevering er „cost/effective” at indsætte i forhold til risiko og effekt. Derfor giver besiddelsen af air power stor politisk indflydelse i bl.a. koalitionsammenhænge, specielt for små, højt industrialiserede lande. Flyvevåbnet har således en god kapacitet til at give

danske politikere indflydelse på den mest fundamentale politik for en selvstændig stat, sikkerhedspolitikken.

Air Power

Flyvevåbnets opgave er at levere air power. Derudover giver personellens kvalifikationer i samspil med det højt teknologiske materiel et væsentligt bidrag til det civile samfunds fredstidsopgaver. Primært leveres specialiseret lufttransport, et SAR beredskab og en overvågning af territoriet, herunder suverænitetshævdelse, som næppe kunne leveres uden Flyvevåbnet organisation, personel og materiel. Derfor har Danmark et Flyvevåben.

Omstillingen

Omstilling fra et „Garnisons Flyvevåben” til „Expeditionary Air Force” koster. Det koster såvel personelmæssige ressourcer i form af ændrede operationsmønstre, som mere håndgribelige ressourcer i form af penge og materiel. I første række vil der altid være tale om en omfordeling og prioritering. Dette har allerede medført et „leaner but meaner” Flyvevåben. Forsvarets deltagelse i internationale operationer siden korvetten „Olfert Fischer’s” tog til Golfen i 1991 har lært os meget. I dag er der materiel til rådighed, der stiller os fuldt på højde med de nationer, vi normalt sammenligner os med, og på flere områder er vi ofte bedre stillet. Og vi lærer og udvikler os stadig. Flyvevåbnets udsendelser er markant forskellige fra øvrige værnets udsendelser. Dette er naturligvis en konsekvens af vores operationsvilkår, men også fordi vi er et værn med mange specialister. De seneste udsendelser har vist, at Flyvevåbnet ikke har mulighed for at sende specifikke enheder ud, men at hele Flyvevåbnet normalt vil blive involveret. De hjemlige opgaver skal fortsat passes, og ofte må specialister trække en ekstra



Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Søren Falk-Portved siger om Flyvevåbnets nye opgaver: *Personellet er ikke alene Flyvevåbnets vigtigste ressource, personellet er Flyvevåbnet. Udfordringen er i dag at kunne løse de mangeartede opgaver, som Folketinget pålægger os.*

tørn såvel ude som hjemme. I Flyvevåbnets videre udvikling er redundans blevet et nøgleord, fordi vi i dag må erkende, at der mange nøglepersoner, som belastes meget hårdt. Stampersonellet er fortsat den faste kerne og skal også i et „Expeditionary Air Force” levere de specialist ydelser, de gør i dag – med den ekstra dimension, som en skarp international mission giver. Efterhånden som vi får uddannet flere, tror jeg på, at vi får en bedre mulighed for omskiftning/backup på nøglepositioner – redundansen bliver bedre. Ressourcerne og viljen til omstilling er der, vi skal bare blive bedre til at anvende dem rigtigt.

Komplicerede aftaler

Det danske løn- og aftale-system er kompliceret. Min erfaring fra tidlige-

re tjeneste og nu gør, at jeg ikke er i tvivl om personelorganisationernes gode vilje til at få aftalerne indpasset i den nye virkelighed, som det internationale engagement kræver. Aftalekomplekset er gennem mange år blevet udviklet til en beredskabs- og øvelsessituation, hvor realsituationen var næsten utænkelig. Derfor har vi i forbindelse med udsendelser set mange eksempler på utidssvarende måder at honorere indsatsen på, bl.a. at øvelser i nogle situationer honoreredes bedre end en reel international indsats. Forsvarskommandoen har ta-

get initiativ til at få rettet disse uhen-sigtsmæssigheder, og jeg tror på, at der findes løsninger, der tilgodeser såvel personellet, som de mange forskellige udsendelsesformer, der efterhånden er blevet vores daglig-dag.

Personellet er værnet

Flyvevåbnets personel skal med supplement af rådigheds- og reserveper-sonel kunne løse også de ny interna-tionale opgaver. Personellet er ikke alene Flyvevåbnets vigtigste ressour-

ce, personellet er Flyvevåbnet. Ud-fordringen er i dag at kunne løse de mangeartede opgaver, som Folketinget pålægger os. Og vi har et meget langt stykke hen ad vejen den perso-nelmæssige kapacitet såvel som det nødvendige materiel. Den teknologi-ske udvikling har gjort Flyvevåbnets kapaciteter til en efterspurgt vare. Vores fælles opgave er at levere va-ren.

Efter C130, AMCE og F-16 ind-sættelse i Operation Enduring Free-dom er jeg ikke i tvivl om vi kan, og at den rette kurs er sat. □

Skarpskydning

Bulder og brag over Vestjylland

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Tactical Fighter Weaponry (TFW), flyvevåbnets årlige taktiske skydninger blev aflyst. Opgaver i udlandet havde sænket antallet af personel, så de ikke kunne gennemføres. I stedet blev der over tre dage kastet skarpe bomber, skudt med maskinkanon og affyret 2,75" raketter over Kallesmærsk Hede nord for Blåvand by.

28. august 2002. Whraaaaaam – to gange 19 stk. 2,75" raketter knalder ned i målområdet nord for Bøffelstilingen. Sort røg og støv vælter op i luftrummet og former en kæmpesky, der langsomt driver ind over heden.

Et lille minuts tid før udbrød én af tilskuerne: „Der kommer han!“. Alles øjne ser i fingerens retning, mod sydøst. En lille prik blev hurtigt til en F-16. Pludselig kom en punkteret streg



Kæmpe støvskyer rejser sig over den efterårsbrune Kallesmærsk Hede, efter at en F-16 har affyret 2x19 2,75" raketter mod målene på jordoverfladen.

af ildkugler til syne skråt ned fra flyet i retning mod målet. Øjnene slap flyet og søgte at følge med den tynde røg, der var resultatet af, at raketmotorerne var aktive – så fulgte de to gange 19 brag lige oveni hinanden. Følgende tanke løb gennem Deres udsendte hoved: „Tak skal du ha! Det er godt, man ikke befinder sig i målområdet lige nu“.

Fattigmænds TFW

Normalt plejer området ved Bøffelstilingen at være fyldt med telte og lastbiler med karosser. I år var det

blevet til et enkelt telt og tre lastbiler med karosser. Toiletforholdene var imponerende. To transportable toiletter fra Kontrol- og Luftforsvarsgruppen ragede op over stedet. „Meget morsomt“, sagde en oversergent fra Hæren, „indregistrerede toiletter, der kan kasseres af den motorsagkyndige, fordi stoplygterne ikke virker. Ganske interessant!“ Sådant er der så meget.

Hæren med

Lidt overraskende kunne man ude i klitterne se flere Stinger Missilgrup-



Her ankommer de første bomber MK82, Low Drag, det vil sige med lille luftmodstand, som skal hænges på det F-16 jagerfly, som er parkeret inde i shelteren.

per. „Hvad laver HAWK her?” spurgte vi seniorsergent A.C. Christensen. „De var ikke i operationsordren, men de kom i går aftes, og fik anvist de pladser, hvor du kan se dem. De har vel set en god mulighed for lidt øvelse mod „live” mål”. Man kan da også roligt sige, at Stinger grupperne flittigt profiterede sig ved at sigte mod de mange fly, der kom ind i løbet af dagen.

Forsager

Flyene blev ved med at komme ind. Det næste „run”, var en F-16 med to gange tre MK82 Low Drag bomber. En MK82 bombe vejer 500 pund eller 226,79 kg. Det lyder måske ikke af så meget, men: Når man med det blotte øje kan se de seks bomber forlade flyet, og følge deres fald ned mod målet, så gyser det ikke så meget. Når man derefter ser eksplosionerne, ser røgskyen, derefter hører braget, mærker lufttrykket og føler jorden ryste, så gyser man.

Flere gange gik det godt, men pludselig var der en bombe, der „bounchede”, det vil sige slog smut to gange. Der kom kun tre eksplosioner. Nu vidste alle, hvad de havde at gøre. Den ueksploderede bombe skulle findes og sprænges væk.

Den får tre kilo

Vi talte med seniorsergent S.E. Henriksen, der var leder af det EOD (Ex-

plosive Ordnance Deposite) (Rydning af sprænglegemer) hold, der nu skulle i arbejde. „Ja, så får jeg da 500 kr. mere i løn i dag”, sagde han med et smil. Han tilføjede mere alvorligt, at man ikke skal tænke for meget på, hvad resultatet af at tjene de 500 kr. i værste fald kan blive. „Hvad gør du når I har fundet den?” „Jeg lægger en tre kilos sprængladning på den, og når den bliver tændt, skulle det hele gerne ryge i luften”.

Respekt

Oppe på den store bunker i Bøffelstillingen havde langt over 100 tilskuere efterkommet Flyvevåbnets invitation til at overvære øvelsen med kast af „live” ammunition. Ikke kun de lokale havde sagt ja-tak, nej der var gæster både fra Rinkenæs i Sønderjylland og Hadsten ved Randers samt fra flere byer i Tyskland.

Ved middagstid måtte oversergent Jenny Skytte, der var vært på „Vejle Stadion” som udsigtspunktet kaldes, fortælle dem, at der blev et stop i skydningen til klokken 14. Årsagen var ikke kun den omtalte forsager, men også, at der skulle være begravelse i Oksbøl Kirke. Flyvevåbnet viste den afdøde den respekt ikke at larme hen over området og kaste bomber, medens begravelsen fandt sted. Det forstod tilskuerne.

Vi talte med en tysk familie, som synes det var en stor oplevelse at få lov at se med, når det danske flyvevåben var på arbejde. Andre, der var taget i sommerhus for at nyde roen og freden ved den jyske vestkyst, syntes det var en overraskende oplevelse, men følte ikke deres ferie ødelagt af den grund.

CAT

CAT er ikke det engelske ord for en



Fra v. er det holdlederen, oversergent Per Steckner, flyverspecialist J.S. Nielsen, flyveroverkonstabel C.S.K. Wilms og nederst i billedet flyverkonstabel J.T. Kjærsgaard, der er i færd med at hænge en MK82 jernbombe op på F-16's RTE-9 Rack Tripple Ejection – 9 (bombekasterophæng til tre bomber). En operation, der foregår med megen følelse og omhu.



Vor hjemmelsmand i den Centraliserede Ammunitionstjeneste på Flyvestation Skrydstrup, oversergent Bo Dietz-Larsen. Han er i færd med det sidste papirarbejde på opladning af et F-16 jagerfly med MK82 High Drag bomber. High Drag betyder, at bombens haler folder sig ud, når den er kastet og bremser bombens hastighed.

spindende kat, men står for Centraliseret Ammunitionstjeneste. Vi tog videre til Flyvestation Skrydstrup for at se, hvor meget arbejde denne enhed skulle præstere før våbnene blev kastet over Kallesmærsk Hede.

Oversergent og leder af opladningsholdene Bo Dietz-Larsen tog imod. Han forklarede, at al ammunitionen for længst var klargjort med brændrør, og hvad der eller skal til, for at ammunitionen virker, når den bliver kastet. „Vi får ca. tre uger før øvelsen at vide, hvor meget vi skal købe hjem og klargøre, så vi ikke pludselig står og mangler noget, når øvelsen er i gang”.

Kompliceret affære

Vi fik lejlighed til at se, hvor omfattende en opgave det er, når de seks MK82 Low Drag (lav luftmodstand) bomber skal hænges på den RTE-9 Rack Tripple Ejection – Type 9 (bombekasterophæng til tre bomber), der er fastgjort til en pylon under flyets vinge. Traktoren rullede ind foran shelteren med bombevognene, mere professionelt kaldet TLT'er (Tailer Lift and Transport). Én bombe på hver vogn. Vognene blev stående udenfor shelteren, og med håndkraft skubbet på plads under RTE'en. Bombevognen virker også som don-

kraft, og med håndkraft pumpes bomben op i position, så de to øskner på bomben kan gøres fast i RTE'en. En kompliceret proces, hvor ord som „Svirvel”, „Sonoid spole” og mange andre tekniske betegnelser flyger gennem luften. Vi afstår fra at gøre dette til en lærebog for CAT-folk. Arbejdet skrider roligt fremad under holdfører, oversergent Per Steckners ledelse. Han forklarer, hvorledes nogle stempler på RTE'en støder bomberne nedad og væk fra RTE'en, når piloten trykker på udløseren i cockpittet. Han viser også, hvorledes en sikkerhedsanordning bestående af to sprængladninger kan frigøre RTE'en fra sin pylon. „Det sker kun i nødsituationer, hvor piloten bliver nødt til at kaste hele bombelasten på én gang. Sker det, bliver bomberne ikke armeret og sprænges ikke, når de rammer jorden”.

Klokken nærmer sig fem. Bo Dietz-Larsen siger, at man vil vente med at lade det sidste fly op til i morgen, det har efterhånden været en lang dag. Han fortæller, at man foruden de aktuelle skydninger også har den almindelige daglige tjeneste at tage hensyn til. Herudover har man også folk på Manas i Kirgisistan og på Grazzanise i Italien. „Vi kan sagtens få tiden til at gå, det er værre at få den til at slå til. Ind imellem må vi

trække på folk fra andre tjenestesteder for at nå det hele”. Smilende slutter han med at sige: „De folk, der for år tilbage gjorde tjeneste i CAT'en får sig noget af et chok, når de vender tilbage og ser, hvorledes arbejdsrutinerne har ændret sig”.

Facts om bomber

Når der tales om ammunition, flyger det med smarte forkortelser gennem luften, vi prøver her at give en kort forklaring om, hvad forkortelsen GBU-12 dækker over. Det er en laserstyret bombe MK82, der er udstyret med et „styresæt”, så flyets laser kan styre bomben mod målet.

En MK82, er en ganske almindelig dum jernbombe på ca. 250 kg. Den kan forsynes med en „Nose Plug”, som er en stål næse, der sikrer, at bomben får en større gennemtrængningsevne. Bomberne kan forsynes med enten en FMU113 brændrør, som detonerer bomben over jorden, eller med en FMU81LD, som gør, at bomben først detoner, når den rammer målet. Så er der MK84 bomben, der ligner MK82 på en prik bortset fra, at den vejer næsten 1000 kg. Endelig er der CRV-7, som er en 2,75” raket, der primært anvendes mod skibsmål. □

Forsvaret aflyser turban som hovedbeklædning

Tirsdag den 10. september 2002 meddelte Ritzaus, at forsvarschef, general Jesper Helsø efter et møde i koncernledelsen har besluttet, at der ikke skal indføres turban eller kalot som hovedbeklædning i dansk forsvar. Forsvarschefen sagde, at det har gjort indtryk på ham, at soldater med anden etnisk eller religiøs baggrund har givet udtryk for, at de ikke ønsker særlige regler for hovedbeklædning.

Tekst: s-n

Udrejse

Kirgisistan ligger langt herfra

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Udstationering af personel fra Flyvevåbnet har hidtil holdt sig indenfor Europas grænser. Denne gang gjaldt det Kirgisistan. På Flyvestation Aalborg måtte koner, kærestes, børn og forældre sige farvel til deres kære klokken kvart i syv. På Flyvestation Skrydstrup kunne man vente til klokken 10.

Flyvestation Skrydstrup den 21. september 2002. De to busser satte sig i bevægelse, især fra den ene blev der vinket kraftigt til familie og venner. Her i den enkelte i de to busser var tankerne meget forskellige. Det eneste man vidste med sik-



Afsked på Flyvestation Skrydstrup. De to grønne busser var, meget mod forventning, særdeles komfortable. Heldigvis, for turen til Holland tog næsten 11 timer.

kerhed var, at endemålet var lufthavnen i Manas syd for Kirgisistans hovedstad Bishkek. Men det første mål var den hollandske Flyvestation Eindhoven i det sydlige Holland.

Det blev en meget lang tur. Ved totiden blev der holdt frokostpause

på en rastepads syd for Hamburg. Flyvestation Skrydstrups Cafeterias gode, solide og velmagende madpakker blev indtaget i regnvejrs op af skraldespande, på kantsten og for enkeltes vedkommende i tørvejr ved borde med duge, men det smagte lige godt, hvor end man havde fået sig placeret. Af én eller anden grund, havde alle indbyggerne i omegnen af Oldenburg sat sig i deres bil den lørdag eftermiddag for at skabe en kø, der holdt sig en god times tid. Major T.A.A. Carlsens tålmodighed blev sat på en svær prøve, han havde omkring 100 middagsbestillinger på hotel Kohningshof, som han pr. telefon måtte udsætte et par gange. Hans mellemand, seniorsergent Preben Schultz fra Flyvestation Skrydstrup fik hotellet til at holde maden varm. Da holdet endelig nåede frem ved godt nitiden om aftenen, var der god og velmagende hollandsk mad klar til de sultne og noget trætte rejsedeltagere.

KDC-10

Søndag startede som det rene luksus. Man kunne sove længe og hotellets



Frokostpause mellem Hamburg og Bremen. Danske soldater tilpasser sig situationen. Her er det skraldespandene, der bliver anvendt som bord, medens Flyvestation Skrydstrups gode madpakker blev indtaget.

morgenmad var ikke til at kimse ad. Lidt før middag blev der udleveret madpakker. Klokkeren 1230 var der afgang til det, der lignede en bedre civil lufthavn, men det var terminalen på Koninklijke Luchtmacht's Flyvestation Eindhoven, hvor Eskadrille 334, transporteskadrillen holder til. For alle der havde haft deres betænkeligheder om transport i et luftfartøj fra et østland, var det en stor tilfredsstillelse at se en McDonnell Douglas KDC-10 stå ude på platformen, hvor man var i færd med at laste masser af materiel i den forreste halvdel af flyet.

Der var check-in efter de regler, man kender i en civil lufthavn. Det gav dog et lille gib i den nydelige check-in dame, da mågejægeren anbragte sit jagtgevær, ganske vist i læderhylster på bagagevægten. En vagt blev tilkaldt, som efter at have set en NATO Travel Order, hvor der var skrevet tilladelse til at medbringe geværet på, beslaglagde det og bar det ud til videre sikker transport.

Klokkeren 15 rullede KDC-10'eren ud til start, og efter en tur ned over Tyrkiet landede det i Manas Airport klokken 21.50. Undervejs havde man oplevet en service som i et bedre passagerfly med mad og drikke, dog minus alkoholiske ditto. Det tog nogen tid at komme ud af flyet. En KDC-10 er et ganske stort fly, og ham, der



Flyvestation Eindhoven i Holland. Koninklijke Luchtmacht's KDC-10 transport-, passager og tankfly „Prins Bernhard“ bliver bordet af danske flyversoldater.

stod for det med landgangstrappen, havde regnet forkert, flyet var for højt til den første trappe. Da den rigtige trappe var kommet på plads, gik det stærkt med at komme ud. Ved foden af trappen stod Detachment Com-mander, oberstløjtnant Anker G. Kock (KOC) og gav hånd og bød velkommen til hver enkelt.

Ind i Kirgisistan

Rundt om lyste militærpolitifolkene med de røde baretter op i mørket. Så

langt hjemmefra var det betryggende at se dem. Så gik det, ad de mest hullede rulleveje, i de kendte amerikanske „skolebusser“ ind til terminalen, hvor alle blev samlet i et rent, men nøgent rum. „Tag det bare med ro“, sagde én af MP'erne, det her kan komme til at tage lang tid. Man lejrede sig på gulvet. Kirgiserne havde bestemt det anderledes, kort efter var der antræden på fire rækker og kontrollen af ID-kort og NATO Travel Orders begyndte. Så var det ud i „skolebusserne“ igen. Det blev til en solid rystetur under kørslen til lejren. Urene var blevet skruet fire timer frem så klokken var pludselig blevet fire om morgenen.

Turen ind i lejren viste, at amerikanerne ikke tager nogen chancer. Efter angrebene mod de amerikanske styrker i Beirut og på flere amerikanske ambassader, var vejen ind mod vagten sikret med "Road Blocks" i en grad, så ingen mere kunne køre en lastbil med sprængstof direkte ind i lejren. Op i ca. 2,5 m højde var der også bygget en sikringsmur op, man tog ingen chancer.

Det tog sin tid at få tildelt en seng i et telt, der viste sig at ligge i det fjerneste hjørne af lejren. Det værste var nok belægningen med løst grus, det er en barsk sag at vandre i.

Valhalla

Alle blev læsset af ved det dansk-norsk-hollandske samlingssted Val-



Teltlejren på Ganci Air Base, klokken er omkring fem om morgenen lokal tid. En ny lastbil med udrustning og bagage er lige kommet ind, nu drejer det sig om at finde ud af, hvis, der er hvis.

halla, hvor der var en kop kaffe. KOC bød velkommen og lovede, at han næste dag ville være mere med delsom. Så blev der råbt navne og teltnumre op, men I kommer til at vente til jeres bagage kommer, lød beskeden. Det varede ikke længe, men i mørket tog det sin tid at finde frem til, hvis der var hvis, men det lykkedes. Bagagen blev lastet ind i en VW bus, og så gik det til fods ned mod teltet. Underlaget var løst grus, et underlag alle kom til at hade af et godt hjerte, fordi det hele tiden skred under fødderne, men sikkert effektivt, når den kirgisiske sommer er forbi og nedbøren kommer.

Klokken halv seks kunne man tørne ind, men serveringen af morgenmad sluttede klokken otte. Samtidig var alle kommet til en verden af lyde, hvor generatorer, støjende lastbiler, startende fly og andre støjkluder var noget, man lige skulle vænne sig til. Efter halvanden time var det slut med ikke at sove, men at ligge ned.



Endelig fremme i teltet. Klokken nærmer sig 0530. Alle er trætte og ved, at der venter en lang dag om et par timer. Servering af morgenmad slutter klokken 0800. Det blev ikke til megen søvn det døgn.

Velkommen til den første og spændende dag på Manas eller „Peter J. Ganci, Jr. Air Base”, som amerikane-

nerne har døbt den militære del af lufthavnen. □

Parade i respekt og opbakning

Flyvestation Aalborg den 9. september 2002. Bare to dage før årsdagen for den ufattelige terrorhandling, hvor to passagerfly blev fløjet ind i World Trade Centre på det sydlige Manhattan i New York var der af-



Paraden inspiceres på Flyvestation Aalborg. Fra v. er det chefen for Eskadrille 726, major Uffe Holstner Jørgensen, forsvarsminister Svend Aage Jensby. Bagerst fra v. chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen og chefen for Forsvarsstaben viceadmiral Tim Sloth Jørgensen.

skedsparade på Flyvestation Aalborg for det personel, der skal med de seks F-16 MLU Fighting Falcon til Manas i Kirgisistan. Danmark var, som resten af den vestlige verden opskræmt over terrorhandlingen. Vreden mod dem der udførte den var stor og er det stadig. Den danske regering gav tilsagn om at støtte USA's kamp mod terrorristerne, en støtte der nu bliver virkelighed.

Paraden blev inspiceret af forsvarsminister Svend Aage Jensby, chefen for Flyvertaktisk Kommando, Leif Simonsen (SIM) og chefen for Flyvestation Aalborg, oberst Carsten Schultz (TUL).

Chefen for Flyvertaktisk Kommando, generalmajor Leif Simonsen sagde i sin tale til deltagerne i missionen: ”Vi holder paraden for at vise jer vores tillid, respekt og opbakning og for at ønske jer held og lykke, fordi det er en militær mission I skal ud på og en militær opgave I skal løse”. Generalmajoreren gennemgik de begivenheder, der er gået forud og under-

stregede, at Manas ikke er det værste sted at være, meget er gjort for at personalet har rimelige forhold. Han sluttede med at sige: „Heldet følger gerne den dygtige og vel forberedte. Der står vi stærkt. Lykke opnås ved at udføre en vigtig mission, ved at have et godt kammeratskab og ved at være hjælpsom og betænksom i det tætte samarbejde med hinanden og kolleger fra andre nationer”. Han udtrykte sin forventning om at opgaven blev løst med oprejst pande og at der blev udvist den professionalisme, handlekraft og selvstændighed, sund fornuft og omtanke, som den danske soldat er kendt for, og sluttede med at sige: „Husk – I er et team – I er afhængige af hinanden – I skal drage omsorg for hinanden og passe på hinanden, ligesom I skal holde kontakt til jeres kære i Danmark. Både de og vi står bag jer. Ja, hele Danmark står bag jer”.

Tekst: s-n

Billede: Henning Skree, Fototjenesten, Flyvestation Aalborg

Forvirringen reduceret

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

At komme til en amerikansk teltlejr i Kirgisistan midt om natten er en ganske overvældende og forvirrende oplevelse. Man kan ikke se ret meget, og i mørket ligner alle telte hinanden. Det lavede kaptajn Kennet R. Hansen betydelig om på dagen efter ankomsten.

Ganci Air Base den 22. september 2002. Det var et hold trætte, og af en smule jetlag plagede danskere, der mødte op ved de deltagende nationers flagstænger klokken 11 denne mandag formiddag. Der blev foretaget en inddeling i passende

hold. Vi kom til at følges med kaptajn Kennet R. Hansen. Han gjorde sit til at sætte forvirringen på plads. Deltagerne fik at vide, hvor de forskellige nationer boede, hvor den amerikanske kostforplejning og BX/PX lå. Det amerikanske kapel, der også bruges af danskerne, hollænderne og nordmænd, fik man placeret på „landkortet” ligesom placeringen af den franske cafe blev udpeget.

Vandringen rundt i teltlejrens grus og støv syntes endeløs. Bedre blev det ikke af, at man skulle ned i det operative område for at få en sikkerhedsbriefing af den norske kaptajn Robert Flataas. Hans briefing gik ikke mindst på sikkerhedsforholdene inde i Bishkek. Her havde man en afmærket firkant, der omfattede midtbyen, hvor man anbefalede de besøgende at blive indenfor, hvis de tog til byen. Dette område var beskyttet af MP'er fra en af de tre EPAF lande, som gik patrulje i området sammen med det lokale politi. Til gengæld var der andre steder på bykortet store cirkler der indikerede, at her var kri-

minaliteten særlig høj. Efter briefinggen vandrede holdet tilbage til teltlejren for at holde frokost.

En tur på Linen

Efter frokost startede vandringen igen. Gennem det løse grus nåede holdet ud på „fast og banet vej” ned mod lufthavnen. Til venstre lå den civile del og til højre Koalitionens Flight Line, her begyndte „Peter J. Ganci, Jr. Air Base”. Man får for alvor et indtryk af, hvor meget materiel der var blevet fløjet ind til basen af C-5A Galaxy, Antonov An-124, Il-76 og C-130 Hercules. Store gaffeltrucks larmede rundt. Man blev helt glad for, at hastighedsgrænsen var 20 km/t. på Flight Linen og ellers 10 km/t. i lejrområdet, hvorfor? Fordi en højere hastighed rejste en støvsky, der kunne tage vejret fra selv den bedste.

Nede for enden af Flight Linen lå en flykirkegård. Her lå eller stod russisk byggede transport- og passagerfly af mange forskellige størrelser sammen



Og så vandrede de ellers af sted over Ganci Air Base's kæmpeområde med kaptajn Kennet R. Hansen i spidsen. Her er de nået til skellet mellem lufthavnen og flyvestationen. Bemærk sammenblandingen af Mil Mi-8 helikoptere og i baggrunden en C-130 Hercules. Ser man godt efter på billedet, kan det konstateres, at flere er blevet „vandbærere” – det blev alle efter den formiddag, en god soldat gik vel omkring to km på en liter vand.

med helikoptere i varierende størrelser. Et af passagerflyene havde kun fløjet 600 timer, inden det endte udenfor rullebanen.

Vi kommer på plads

Detachment Commander og ældste danske officer var to af de tre kasketter oberstløjtnant Anker G. Koch (KOC) havde på, da han indledte sin briefing af holdet. Han lagde ikke skjul på, at tilstandene kunne opfattes en smule kaotiske. Forklaringen var, at man, inden alt kunne falde på plads, skulle have franskmændene og US Marine Corps ud af deres områ-

der, inden danskerne kunne flytte endeligt ind. Han vidste godt, at indkvarteringerne endnu ikke var helt tilfredsstillende: „Men vi satser på, at ingen skal flytte mere end én gang”, sagde han.

Han advarede mod at opføre sig tankeløst, hvis man var på besøg inde i Bishkek. Han understregede, at der var flere eksempler på, at folk var blevet overfaldet og berøvet deres værdigenstande. Sidst var det gået ud over fire amerikanske marinesoldater, der havde været i sauna. Især den ene var blevet så medtaget af overfaldet, at han måtte på hospitalet.

Således opmuntret med mange go-

de råd og løftet om, at forholdene efter nogle uger ville blive normale, og at man, som KOC med et smil sagde: Kunne læne sig tilbage, lægge benene op på bordet og sige: „Jamen nu går det jo godt”, kunne man igen begive sig på en solid travetur tilbage til teltlejren og et velfortjent bad efter en varm og støvet dag.

Et af resultaterne af den lange tur i det løse grus var, at flere af holdet efterfølgende måtte til behandling hos lægen for nogle solide vabler. Værst gik det ud over feltpræsten Christian Prahll, han fik lægens tilladelse til at gå i sandaler. □

C-130 på Manas

Flyvning over Afghanistan

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Eskadrille 721 har været på én af sine længste opgaver i udlandet. Denne gang en flere måneder lang udstationering til Ganci Air Base oprettet af amerikanerne som en del af Manas Airport syd for hovedstaden Bishkek i Kirgisistan.

Ganci Air Base den 23. september 2002. Oberstløjtnant N.J. Hellgren (JØN) er travlt optaget af sine to PC'er. Med et meget tilfreds ansigtsudtryk er han ved at slette alle de filer, han har oprettet gennem de sidste to og en halv måned. Han er en glad mand, for nu skal han hjem til Danmark igen.

„Det har været en rigtig god oplevelse”, siger han, „vi har haft et blændende godt samarbejde med nordmændene og hollænderne i



Oberstløjtnant og Detachment Commander for C-130 og Air Movement Control Element på Ganci Air Base, Kirgisistan N.J. Hellgren i færd med at tømme sin computer for de mange filer, han havde produceret under opholdet på basen. Nu skulle han hjem, og det kunne ikke gå hurtigt nok, nu havde han været på Manas siden begyndelsen af juli måned.

EPAF (European Participating Air Forces) C-130, som jeg har haft fornøjelsen af at være Detachment Commander for i den seneste tid”.

Masser af flyvning

„Hvor meget har de danske C-130 fly fløjet?”

„Det er blevet til 450 timers ope-



Eskadrille 721's „arbejdshest" C-130H Hercules, halenummer B-680, fotograferet på Flight Linen sammen med sin hollandske og norske kollega. Deres tid i Kirgisistan var ved at rinde ud. For B-680's vedkommen havde den fløjet 450 timer i området og transporteret over en halv million tons gods.

rativ flyvning fordelt på 79 missioner. På dem har vi transporteret 750 passagerer og flyttet 1.181.283 pounds (535.820 kg) gods. Jeg er stolt af at kunne sige, at vi kun har måttet aflyse otte planlagte flyvninger i hele perioden". En amerikansk oberstløjtnant, der skulle tale med JØN fik tallet oversat. Hans bejaede, at det var en flot præstation.

JØN fortsatte med at fortælle, at smedene (flymekanikerne) havde udført et excellent job, hvilket understreges af, at man kun havde haft de nævnte otte aflysninger. „Når flyet kom hjem, nogle gange midt om natten, lavede de eftersyn på flyet, så det var klar til at flyve igen næste dag. De lidt større eftersyn blev indpasset efter flyvningerne, eller henlagt til dage, hvor der ikke var planlagt flyvninger", forklarede JØN. Han lagde ikke skjul på sin tilfredshed med den indsats, alle i detachementet havde vist under opholdet i Kirgisistan.

Parade for to

JØN havde været chef for Air Movement Control Element (AMCE), og denne kommando skulle nu overdrages til Detachment Commander for F-16 detachementet, oberstløjtnant Anker G. Koch (KOC). Det var nu lettere sagt end gjort. Paraden blev

fastsat til klokken 10. Fem minutter i 10 kom meddelelsen om, at personellet ved AMCE ikke kunne møde op til paraden. De var i fuld sving med at laste og losse to fly. Det lod de to oberstløjtnanter sig ikke slå ud af. Kommandoen skulle overdrages på behørig vis. Det stillede op ved flagstangen med Dannebrog, hvorefter JØN under honnør meddelte: „Hr. oberstløjtnant, jeg overdrager herved kommandoen over AMCE til dig". KOC's svar kom prompte: „Kommandoen overtaget til hjemrejse, træd af".

Drilsk

Nu var alt gået så godt, og man var klar til at flyve den sidste operative mission. Så skete det, der ikke måtte ske, IFF'en (Identification Friend or Foe) (Instrument til identifikation af ven eller fjende) stod af. Nu var gode råd dyre. Først prøvede man at låne et instrument fra et andet fly. Man kunne godt låne, men instrumentet passede ikke i flyet, så der var kun én vej, få sendt et nyt instrument fra Danmark. Lige pludselig blev de ca. 4.600 km der er hjem til en voldsom barriere. Man forventede instrumentet med British Airways den 24., men den gik ikke, så først den 25. kunne teknikerne gå i gang med at skifte instrumentet ud. Herefter kunne de 30

mand vende næsten hjemad. Det skete fulgt af misundelige blikke fra dem, der havde tre måneder igen. □



Den mindste parade Deres udsendte nogensinde har overværet. Til venstre Detachment Commander for C-130 detachementet og AMCE, oberstløjtnant J.N. Hellgren (JØN) og til højre Detachment Commander for F-16 detachementet, oberstløjtnant Anker G. Koch.

Nye transportfly

A400M

skal baseres på Brize Norton

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede EADS

Medens den politiske usikkerhed omkring fremstillingen af fremtidens store transportfly synes at fortsætte, har Royal Air Force (RAF) besluttet, at de A400M fly, der skal tilgå RAF omkring 2010 skal stationeres på RAF Brize Norton.

RAF NEWS skriver i det sidste nummer i august, at RAF har udpeget RAF (Flyvestation) Brize Norton til hjembase for A400M, som til den tid skal afløse de gamle C-130K Hercules og de fire lejede Boeing C-17 Globemaster III. Man har vurderet, at Brize Norton vil være det mest økonomiske valg, idet hangarerne, der kan huse fire A400M. Hvad der herefter skal ske med RAF Lyneham, i dag C-130 base og St. Mawgan, som er hjembase for RAF tankfly, vil blive besluttet i begyndelsen af næste år. Tankflyene forventes erstattet af civile fly på kontrakt.

Med i beregningerne for implementeringen af A400M, er også reduktionen i antallet af besætningsmedlemmer og teknikere. Blandt andet er det besluttet, at hoved- og flyværkstedsvedligeholdelse fortsat skal



A400M, også kaldet Future Large Aircraft (fremtidens store transportfly), eksisterer stadig kun på papiret og i tegnerens bevidsthedsverden. Problemet med, at Tyskland har bestilt 70 fly, men kun sat penge af til 40, kan meget vel være med til at vælte hele projektet.

foretages af RAF personel, medens andre vedligeholdelsesopgaver skal udliciteres. Det betyder, at når C-130K fases ud, vil der forsvinde 800 jobs, heraf 30 civile stillinger under MOD (Forsvarsministeriet) fra RAF Lyneham.

Oprettelsen af den nye transportflyvestation Brize Norton betyder oprettelse af 700 RAF stillinger og 35 under MOD. Effekten af omlægningen er en personelreduktion på omkring 100 stillinger.

Fremtiden

En talsmand for RAF siger, at det er „et stærkt ønske“ at se A400M programmet gennemført, og at man fortsætter samarbejdet med partnerlandene om at få bragt kontrakterne om fremstillingen på plads så snart som muligt. Han slog også fast, at man ikke for tiden overvejer at købe C-17, selv om denne mulighed er til stede, hvis det skulle vise sig, at A400M programmet ikke udvikler sig som planlagt. □

Reduktion i antal fly per eskadrille

Reduktion i antal fly per eskadrille August 2002. US Marine Corps AV-8B Harrier II eskadriller kan se frem

til, at når de engang modtager den nye F-35B i VTOL (vertikal start og landing) versionen, vil antallet af fly

per eskadrille blive reduceret fra 24 til 20.

Tekst s-n

Minder fra Ganci Air base

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Når man som menneske har deltaget i noget stort, hvad man må opfatte Operation Enduring Freedom som, så vil erindringerne om det store ofte være baseret på erindringerne om de mange små ting, hverdagen var fyldt med.

Ganci Air Base lørdag den 28. september 2002. Det de fleste vil huske, er gruset rundt om Valhalla, støvet og deres søgen efter bagagen i mørket. Herefter følger erindringerne om vandringen gennem det



Flyverspecialist Gustav Elleman præsenterer her et af de omtalte „Festivaltoiletter“. Når 45-50 grader varm luft vælter ud, når døren åbnes, så ændres betegnelsen til det gammelkendte, nemlig „Lokum“.



En rigtig søvnforstyrrer. Her står den, den franske Mirage 2000 og ser ganske fredelig ud, men når den om natten slår efterbrænderen til, er der flere der vender sig i søvne, eller bander lidt i halvvågen tilstand.

løse grus, der gav efter for hvert skridt og gjorde gangen over jorden besværlig. I samme øjeblik huskes også de stærke lamper, der oplyste teltbyen, de skar i øjnene.

Det næste, der dukker op er erindringerne om, hvor vanskelig det var blevet at pleje den personlige hygiejne. Det var slut med bare at gå på badeværelset og børste tænder og gå i bad og på toilettet. Fra nu af var der altid et hav af mennesker i badeteltet og trængsel ved de meget små håndvaske. Når man skulle i brusebad, var det slut med blufærdigheden, man måtte i glimt optræde som gud havde skabt én foran måske 20 mennesker af forskellige nationaliteter. Der var tydelig forskel på, hvor meget de enkelte nationaliteter gjorde for at dække deres fysiognomi. Spanierne syntes at have det sværest. Brusekabinen var meget trang, 50, måske 60x60 cm. At blive vasket krævede en vis smidighed, for slet ikke at nævne det at tørre sig bagefter.

Toiletbesøg foregik på det, der på gammelt dansk hedder lokummer, også kaldet „Festivaltoiletter“, vel og

mærke langt væk fra den nærmeste håndvask. Stanken var, i omkring 35 graders varme, ulidelig, men man vænner sig. Alternativet til de stinkende „Festivaltoiletter“ var de amerikanske træk-og-slip toiletcontainere, men her var den normale dør erstattet af et forhæng af plastik, så hellere stanken, som sikrede en smule privatliv.

Om at bo i telt

At bo i telt sammen med 10 andre mennesker hvis vaner man ikke kender, kræver diplomati på højeste plan. Deres udsendte boede i et telt, hvor der var personel fra både de administrative, operative, tekniske og ikke mindst det kulinariske tjenestoområde. Fra starten var der en god stemning i teltet – en rå, men hjertelig tone, er vel den bedste beskrivelse af forholdet mellem beboerne. Forholdene gjorde, at klokken 22 måske 22.30 var de fleste kravlet i soveposen, og lyset blev slukket. Skulle nogen op om natten, foregik det i mørke, man generede ikke ved at tænde lys. Skulle der bruges lys, var det

lommelygten, der måtte i brug. Beboerne havde forskellige mødetider, men man gjorde, hvad man kunne for ikke at genere dem, der kunne, få lidt mere søvn. Snart blev teltet „indrettet“ med „garderober“, det var rundstokke, der blev bundet fast i de bændler, der sad øverst i teltvæggen. Hertil kom, at hver mand havde en jernkasse, hvor han kunne læse sine personlige ting inde.

Vand

Ingen af dem, der har været på Ganci Air Base i sommerperioden, vil nogensinde glemme containerne med vandflasker af mærket „Vitel“. Containerne stod på strategisk rigtige steder. Det var et almindeligt syn at se, folk gå rundt med en flaske vand i hånden. Flaskerne indeholdt enten 1,5, 3/4 eller en halv liter. De sidste var at foretrække, da de kunne sidde i sidelommen på kampuniformen. På rigtig varme dage gik Deres udsendte omkring 200 m på en slurk vand, som iøvrigt var gratis.

Maden

Det næste, der dukker op i erindringerne, er maden. Mad blev pludselig en faktor, der fyldte mere i hverdagen end ellers. Grunden var indlysende, der var ikke meget andet end arbejde at tage sig til, derfor blev mad vigtig.



Der var som sædvanlig tryk på i det hollandske køkken, da vi bad Brian With og Linda Starr om at stille op til fotografering. Maden var god, og hollænderne kunne tælle op til 11-1200 frokostdeltagere pr. dag.

tigt. Den amerikanske kostforplejning var de første dage ikke noget at skrive hjem om. De fleste fandt maden rædselsfuld, Deres udsendte var én af dem. Der skulle kun gå få dage, så skiftede kvaliteten af maden betydeligt, og den blev rigtig god.

Når man kom ind i teltet var ritualet, at man skrev sig på den liste, der havde et dannebrogssflag i toppen. Navn og grad, man skulle vide, hvor regningen skulle sendes hen. Så fulgte håndvask. Det forgik over en va-

skekumme på 50x50x50 cm. Her var rigtig plads til at pjaske.

Allerede på andendagen fortalte rygterne, at den hollandske kostforplejning nede i OPS-området var åben, og et stærkt rygte sagde, at maden der var rigtig god. Hvem traver ikke gerne halvanden km for at få europæisk morgenmad? Vi gjorde. Rygtet startede en sand folkevandring af danskere mod den hollandske kostforplejning. Her var rigtigt brød – sågar rugbrød, pålægget lignede det, de fleste var vant til hjemmefra, selv kaffen faldt i de flestes smag. Desværre serverede hollænderne på grund af pladmangel i køkkenet, ikke middagsmad, så den måtte indtages i den amerikanske kostforplejning. Hvad der var sket bliver aldrig opklaret, men måske havde den amerikanske kok hørt om, at hollænderne på bare én dag serverede 1100 måltider, medens han måtte notere sig en mangel på kunder. Den amerikanske mad steg i kvalitet. Efter den ene dag at have ført en kamp op ad bakke for at skære kødet frit fra de serverede Spareribs, kunne man dagen efter skære oksesteget med bagsiden af plastikkniven. Det var bare begyndelsen, dagen efter blev der serveret Hamburgere og Hot Dogs, det var en Hamburger, der ville noget, og dermed var linien lagt. Nu behøvede man ikke længere frygte aftensmaden.



Fritid – mændene samlet til tøjvask i Laundry, eller vaskeriet, som det hedder på dansk. Her havde man god tid til at få sig en snak om de sidste begivenheder i lejren og på Flight Linen.

Lydene

Om dagen lagde man ikke så meget mærke til de mange lyde fra, vi nævner i flæng: Generatorer, gaffeltrucks, air condition anlæg, hostende kirgisiske lastbiler, startende fly af alle typer, stemmer, fejmaskiner og, hvad der ellers frembringer støj.

Om aftenen ændredes lydbilledet. Imellem støjen fra generatorer, air condition anlæg og de få biler, der fortsat kørte rundt, kunne man pludselig høre cikaderne synge – man kunne for en kort stund blive helt romantisk – men det blev så afbrudt af brølet fra flere startende franske Mirage 2000, der skulle på togt over Afghanistan, romantik sløjfet!

Om natten ændrede lydene sig igen, de blev på én eller anden måde mere dæmpede. Selv generatorerne syntes langt væk. Starten af et russisk bygget passagerfly blev mere til rumlen end til egentlig støj. Hvad man ikke kunne overheøre, var starten af F-16 kampflyene, braget, når efterbrænderen blev slået til, fyldte ganske rummet. Det mest irriterende var to ældgamle GMC lastbiler, der stod udenfor. Hver morgen klokken seks blev de startet og larmede derefter i et kvarters tid for så at blive stoppet igen. Om de skulle ud at køre? Nej da! Nå men natten var forbi, og dagens „støjbillede” tog over.

Apostlenes heste

Allerede den første dag kunne de fleste føle sig som infanterister, vel og mærke dengang infanterister bevægede sig til fods. Vi har nævnt den løse grusbelægning i teltlejren. Det eneste sted Deres udsendte har oplevet lignende grusbelægning var på Thulebasen i Grønland. Her var temperaturen til gengæld minus 20 grader mod Ganci's op til omkring de 35 plusgrader i solen. Støvet var en sikker følgesvend. Vi ved ikke, hvornår det sidst havde regnet. Støvler uniformer og alt blev støvet. Den lille frygt for, hvornår den „slæbbare” (læs bærbare) PC'er brød sammen på grund af støvet, var begyndt at melde sig. De små infame fluer, der blev meget aggressive i varmen, var et andet irritationsmoment.

Det var ikke alles fødder, der havde det lige godt. Nogle måtte behandles for vabler hos lægen og fik



Aftenen har sænket sig over teltbyen. Man hører kun fødder, der vandrer gennem det knasende grus – det sker i evig søgen efter en fasttrådt sti. Cikaderne synger, og lyden af generatorerne er ligesom dæmpet lidt af mørket.

lov at gå i sandaler. Deres udsendtes gamle vel tiltrådte „raflebægere” overlevede det hele, og selv en dagsmarch på mellem 15 og 20 km kunne ikke frembringe en vable. De nye støvler så smartere ud – men de gjorde så til gengæld mere ondt.

Fritiden

Fritid er et ganske sparsomt begreb på Ganci. Mange har 12 timers arbejde og 12 timer fri. Spisningen bortset fra frokost foregår i fritiden. Hvad man ellers kan foretage er at spille pool eller bordtennis i Valhalla, det enlige fjernsyn kan ikke tilfredsstille mere end et ønske ad gangen, man må vente på, at „stilleområdet” i den franske cafe bliver til dansk område den 10. okt. Vi søgte efter en magelig stol, hvor man kunne læse, men fandt ingen. Læsning kunne forgå i sengen med en lommelygte som ”standerlampe”. Andetsteds i bladet kan man læse om de tilbud, der med tiden vil blive. Man skal bare huske, at man kun kan forlade lejren to dage om måneden.

Fritiden betyder også tid til tøjvask. „Mor” er næsten 5.000 km borte, derude mod nordvest. Nu er det mændenes, og et fåtal af kvinders, tur til at samles til en sladder over vaskemaskinen. Deres udsendte kan fortælle, at det er en ganske hyggelig fritidsbeskæftigelse.

Det psykiske arbejdsmiljø

Når man står midt på en mark i Kirgisistan og skal have en „flyvestation” bragt til at fungere, så stilles der krav til det gode humør. Det mødte vi masser af. Noget af det mest imponerende ved danske soldater er deres evne til at tilpasse sig. Air Movement Control-folkene var det første eksempel, vi så på speciel dansk tilpasning. Det synes at foregå efter devisen: „Er det ikke hjemligt, så gør det hjemligt”. I „Rabalderstræde” i teltlejren skilte den danske gade sig markant ud fra de øvrige gader. Man havde tømret verandaer og andre tilbygninger sammen for at gøre det lidt „hyggeligt” i et „parcelhuskvarter”, der bestod af ens telte. Den slags hjælper meget på psyken.

Den samme psyke måtte også stå sin prøve under opbygningen af OPS-området og Flight Linen. På trods af, at mange ting manglede, så var der også meget til stede, og det gik man så i gang med at få til at fungere, i forventning om, at det manglende så var med det næste fly. Mange vi talte med sagde: „Ja, det er godt nok irriterende, men det kommer jo nok alt sammen”. Så må vi vel hellere hviske, at der findes en enkelt pessimist iblandt. Det var også ham, der sagde: „Ja, vent du bare to måneder så er det slut med al den optimisme!” Måtte han tage grusomt fejl.

Ferietur

Når man taler med dem, der mange gange har været sendt ud for at opfylde politikernes løfter om en dansk indsats, så er det, der irriterer dem mest, at mange af dem: „Der går og trykker sig derhjemme”, tror, at der

er tale om ren ferie, som i øvrigt er godt betalt. Deres udsendte havde svært ved at få øje på „ferien” i arbejdsdage på 12-14 timer i op til 35 graders varme. De der har læst indledningen vil også vide, at en ferie på et dansk vandrehjem ligger i luksus-

klassen i forhold til forholdene på Ganci, som i øvrigt er bedre end andre steder her i nabolaget. Deres udsendte næde at dele små 14 dage med de udsendte og mener, at deres indsats gør, at vi kan være os selv bekendt som nation. □

Helikoptere

NHIndustries NH 90 er gået i produktion

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen
Billede Eurocopter

NHIndustries helikopter, NH90, er gået ind i produktionsfasen. Delene til helikopteren samles på fabrikken i Donauwört ved München.

Første og bagerste sektion til NH90 blev i juli leveret til Eurocopter Deutschland fabrikken i Donauwört ved München. Den midterste sektion produceres af Donauwört. Alle tre dele samles herefter til den første serieproducerede NH90. Cockpittet bliver fremstillet hos Eurocopter i Marignane i Frankrig, og centerdelen af fuselagen fremstilles af Agusta i Brindisi, Italien.

Lige nu er fabrikkerne ved at fremstille de næste otte moduler, som bliver leveret til Eurocopter Deutschland, hvor de samles. Hertil kommer, at serieproducerede transmissionssystemer er under afprøvning hos Agusta Cascina Costa fabrikken.

Der er tegnet kontrakter med underleverandørerne, som skal fremstille motorer, FLIR Forward Looking Infrared (Infrarød søger, som ser fremad) systemet, radar og alle andre dele, som NHIndustries har designet til helikopteren.

Lang udviklingstid

Også for NH90 gælder det, at man ikke udvikler en helikopter på dag til dag basis. Faktisk blev NH90 programmet annonceret i december 1990, hvor de fire NATO lande Frankrig, Tyskland, Italien og Holland meddelte, at de var enedes om et koncept for en ny helikopter. I maj 1996 fløj den første prototype på den internationale luftfartsudstilling i Berlin.

NH90 var med i overvejelserne til det sidste, da Danmark i år købte Agusta/Westland EH101 som erstatning for Sikorsky S-61 redningshelikopteren.

Norge har bestilt 24, Sverige 25 og Finland 20 NH90'ere. Hertil kommer, at de fire produktionslande samlet har bestilt ca. 300 NH90'ere i forskellige konfigurationer som: Transporthelikopter, Redningshelikopter og Ubådsjager. □



Cockpittet, der er fremstillet hos Eurocopter, Marignane i Frankrig. Fabrikken skal også fremstille, rotor, halegearkasse, elektriske systemer og flight control systemet. Her fotograferet hos Eurocopter Deutschland fabrikken i Donauwört ved München.

F-16 i aftensol

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

F-16 flyenes ankomst denne fredag blev en lærebog i rygtesmederi, gætteri og mangel på eksakt viden. Ikke alle kommunikationsmidler var kommet til at køre. Først skulle flyene lande klokken 15. Herefter var der frit slag for rygter om deres ankomst mellem klokken 16 og klokken 19. Alle syntes at vide „noget”. I Flyvekontrollen vidste man ingenting, man havde nemlig ingen telefonforbindelse til Base Ops.

Ganci Air Base fredag den 27. september 2002. Der var de, i

omkring 1000 fods højde. De ni F-16 kom ud af solen med kurs mod bane 08. Én efter én brød de af for at gå ind i landingsrunden og lande. Lidt skuffende, vi havde fået at vide, at de ville lande to og to, men flight commanderen havde besluttet noget andet. Med det nationale flag hejst, var det en skuffelse, at det var et hollandsk fly, der landede som det første. Flere landede, og endelig landede halenummer E-018 efterfulgt af E-004 og E-017, klokken var 17.30 lokal tid i Kirgisistan.

Flight Linen

US Marine Corp's fotograf havde været så venlig at køre os ud til banen for at tage billeder. Da det sidste fly var landet, ville fotografen ned for at tage billeder på Flight Linen. Vel vidende, at man skulle være på en liste over det personel, der havde adgang til Linen, spurgte vi ham, om han var på listen. Det mente han ikke var nødvendig. Han fik ikke adgang og blev meget irriteret. Resultatet, Deres fotograf fik en ny gåtur på en kilometer hjem til OPS-området. Inde på Flight Linen var der stor

modtagelse af de danske og hollandske piloter. Både chefen for EPAF og den danske Detachment Commander var dernede for at tage imod. Også mange kolleger var mødt op for at byde velkommen.

En af piloterne var uforstående overfor de mange rygter om, hvornår de skulle lande. Ifølge den flyveplan de havde sendt, landede de et kvarter før den planlagte tid. En anden mente, at flyveplanen var sendt så tidligt, at den var dumpet ud af systemet, og det kunne være på den måde gættierne var opstået.

Flot syn

Det var blevet sen spisetid. I den amerikanske kostforplejning blev der serveret pizza med kartoffelmos og brun sovs- hertil det righoldige salatbord. Mæt og tilfreds kom Deres udsendte ud af spiseteltet. Efter få skridt hørtes den kendte lyd af F-16 fly, der nærmer sig. Alle stoppede og kiggede op på den stadig rødfarvede, men mørke himmel, hvor de tre F-16 stod som skarpe silhuetter. □



Halenummer E-018 var det første danske F-16, fly der landede på Manas Lufthavn, for så at rulle ned til Flight Linen, som lå på det, amerikanerne havde døbt: „Peter J. Ganci, Jr. Air Base”.

Manden med kontoret i venstre lårlomme

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Når man er næsten 5000 km. hjemmefra, kan selv små sociale problemer vokse sig store med en enorm hastighed. Vel vidende, at dette kan ske, har Flyvevåbnet sendt en socialrådgiver af sted sammen med det første hold til Ganci Air Base på Manas Lufthavn i Kirgisistan.

Ganci Air Base den 30. september 2002. Her er masser af papir og masser af kontorer. Derfor er det lidt befriende at træffe socialrådgiver Lars Kaastrup Olesen som frejdigt erklærer, at han har hele sit kontor placeret i venstre lårlomme. Smilende følger han til, at han måske godt kunne bruge et „forkontor“, en lille lomme udenpå den store.

Han fortæller, at det er 10. gang han er sendt ud i international tjeneste. Han sagde videre, at han holder meget af denne måde at arbejde på.

„Her er ingen administrative barrierer, her kan man gå lige til sagen, og mine udrykninger med de internationale styrker har været særdeles lærerige for mig“. Faktisk beskriver han disse ture som en slags erhvervspraktik, hvor han får lejlighed til at se problemerne på nærmeste hold, hvilket sætter ham i stand til at fortælle det næste hold om, hvad det er, de vil møde af problemer, når de skal af sted ud.

Ikke ynke, men hjælpe

„Jeg skal ikke ynke folk, men hjælpe

dem med at få deres tilværelse til at fungere, når det begynder at knibe. Min, og alle andres, opgave her er at få det hele til at fungere. Det duer ikke, at piloten sidder i sit cockpit og tænker på alt muligt andet end den opgave, han er i gang med. Det gælder også for alle andre. Har man det dårligt, så falder kvaliteten af ens arbejde, og her kan det få fatale følger, hvis noget ikke bliver gjort 100%“. Kaastrup Olesen opfatter også sig selv som en slags sikkerhedsventil. Han er manden, der har tavshedspligt, hvad alle ved. Til ham kan man sige, lige hvad man har lyst til, man kan med hans egne ord: „Få bylden klemt ud, uden at det har konsekvenser“.

Olesen er samtidig chefens rådgiver i sociale sager. Et forhold han ikke mener, anfægter hans arbejde med at hjælpe folk eller lytte til dem. „Du skal huske, jeg har tavshedspligt, og det lægger jeg stor vægt på“.

For lidt hjælp

Lars Kaastrup Olesen er ikke helt tilfreds med de udsendes vilkår. „Det danske samfund har besluttet sig for at deltage i denne vigtige opgave, en beslutning jeg er enig i“. Efter at have sagt dette, slap enigheden op, han synes ganske enkelt ikke, at samfundet derhjemme tager sig nok af de pårørende til dem, der er sendt ud. „Før var de to til at klare to, måske tre børn, der skulle i skole og børneinstitution. Nu må, oftest konen, klare denne opgave alene. På grund af at mange i forsvaret flytter rundt, er deres netværk måske langt væk, så det familiemedlem eller de venner, der kunne træde hjælpende til, bor i den anden ende af landet“. Olesen sagde, at dette problem er størst i Flyvevåbnet, hvor mange har stiftet familie. I DIB'en, hvor personellet er mellem 20 og 25 år, er situationen en ganske anden. Han ønsker sig en større an-

svarlighed fra det samfund, der sender folk ud og mener, man burde træde til med mere hjælp

Privilegium

Olesen sagde som afslutning på interviewet: „Jeg føler mig som et privilegeret menneske, fordi jeg så ofte har fået lov til at leve mellem de mennesker, jeg har stor respekt for og som jeg, hvis de får behov, også kan hjælpe“.

Han var ikke tilfreds med at skulle hjem onsdag den anden oktober. Det kom han heller ikke. Hjemflyvningen blev aflyst på grund af tekniske problemer med flyet. □



Socialrådgiver Lars Kaastrup Olesen fotograferet sammen med den kirgisiske taxachauffør Alex, der kunne i hvert fald to engelske ord, nemlig: „Danish“ og „Money“.

Manden med de mange hatte

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Han var over det hele. Han tog imod personel. Han briefede en syv-otte hold den samme dag. Han svarede på spørgsmål fra et utal af mennesker hver dag. Alle havde problemer med at finde deres blivende sted i teltlejren og i OPS-området, og alle spørgsmål havnede det samme sted nemlig hos Detachment Commander oberstløjtnant Anker Kock (KOC).

Ganci Air Base den 27. september 2002. Det sidste hold ankom natten mellem søndag og mandag. Det var småt med telte og senge, men alle kom under tag. Nu skulle man så til at indrette sig med alle de

funktioner, det kræver for at kunne flyve med operative jagerfly.

På afstand fulgte vi KOC. Han syntes ikke at have et ledigt øjeblik, så snart én var færdig med at tale med ham, stod den næste klar. Han lyttede intenst til alle de mange spørgsmål, synspunkter, tanker og ideer, og svarene kom venligt og i et sprog, der afslørede en nær tilknytning til egnen omkring Flyvestation Aalborg, hvor han til daglig er chef for Eskadrille 726.

Mange hatte

Årsagen til al den trafik skal findes i det faktum, at KOC er DETCO, det vil sige Detachment Commander for det danske F-16 detachment. Herefter er han Deputy DETCO (Næstkommanderende) for EPAF F-16 Detachmentet og endelig eskadrillechef for den danske eskadrille. Man kan roligt sige, at det burde være hatte nok for én person.

Opbygning

KOC har været på Manas i en måned. Han kom hertil som leder af TEF (Theater Enabling Force), det

kan bedst oversættes ved „klargøring af en bar mark til operativ brug”. Det personel, der skulle klargøre området bestod af norske og hollandske specialister på hver deres område. „Én af opgaverne”, fortæller KOC, „var at rejse en stor telthangar, som er fremstillet i Danmark. Den er imidlertid blevet forsinket, men vi er i gang med at stille containerne op inde i hangaren, som skal rumme siddeværksteder og meget andet”. „Hvad gør I, når tingene bliver forsinkede?”

„Ja, hvad gør vi, vi laver simpelthen noget andet. Det drejer sig hele tiden om at få løst opgaverne. At forsinkelser opstår kan nok ikke undgås, men så må vi prioritere om”.

„Når I at blive færdige, til flyene kommer i morgen?”

„Ja, vi er på højde med planen, men det har ikke været let, da franskmændene først var ude den 23. september. Det franske område, som vi skal overtage, bliver gradvist tømt med 100 mand ad gangen, men de er forsinket til ca. midt i oktober. Nu har de imidlertid forladt så meget, at vi i næste uge kan indrette en internetcafé i et af deres telte. Først med tre og senere med seks stationer.

Selv flyttet rundt

Først den 24. september fik KOC sit eget kontor. Indtil da havde han også flyttet fra telt til telt. „Noget af det mest irriterende var manglen på elektroniske forbindelser hjem til Danmark. Det gav ind imellem årsag til forsinkelser.

Klokken blev 2030 inden dette lille interview med KOC kunne finde sted på „terrassen” foran hans telt på hjørnet af „Rabalderstræde”, hvor en stor del af danskerne bor. „Rabalderstræde” skiller sig i den grad ud fra de andre nationers gader. Ved KOC's telt var der et lille „tarn” med spir. Andre terrasser ned ad gaden havde også fantasifulde udsmykninger. Et vidnesbyrd om, at man ikke skal give den danske soldat lang tid, før han begynder at indrette sig og sætte sit personlige præg på omgivelserne. □



Fra paraden, da franskmændene overdrog kommandoen til den hollandske chef for EPAF-styrken fra Danmark, Holland og Norge. Det er Detachment Commander, oberstløjtnant Anker G. Kock (KOC) der ses som nr. 2 fra venstre.

Hjælpearbejde

Måske hjælpeprojekt i gang i Lusovka

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Lusovka er en lille fattig landsby ved foden af bjergene syd for Bishkek i Kirgisistan. Et hold danskere har allerede tidligere set på muligheden for at gennemføre et folk-til-folk hjælpeprojekt i landsbyen. Arbejdet gik i stå, men chefsergent Frank Nelsson har taget projektet op igen.

Lusovka søndag den 29. september 2002. Langsomt dukker bjergene ud af den blå dis. Vi befinder os i en taxa på en meget hullet og støvet grusvej syd for hovedstaden Bishkek. Taxachauffør Alex har ingen respekt for fart. Han har allerede fået én fartbøde på vejen ind mod Bishkek. Det dæmpede hans lyst til fart i en kortere periode. Vejskilte er ikke eksisterende. Derfor blev det til mange stop, hvor der på russisk blev spurgt om vej. Der eksisterer et kirgisisk sprog, men det bruges kun meget lidt. At spørge om vej i Kirgisistan tager meget lang tid. Vi forstår ikke et ord, men føler hele tiden, at anvisningerne er upræcise, hvad de også var, men endelig dukker den blå „Byport“ i Lusovka frem.

Alderdomshjem

Frank Nelssons plan var, at den danske styrke skulle gøre en indsats for forældreløse børn. Den opfattelse slog en koldbøtte undervejs. Vi blev, sammen med vor kirgisiske tolk Yuliana Khilazheva, modtaget af kultur-

medarbejder Asel Adjigulova ved et hjem for gamle og handikappede. De besøgende var dårligt kommet ud af bilen, før de gamle og især masser af børn stimlede sammen. Alle ville trykke hånd og hilse på.

Ved hjælp af tolken førte Nelsson en lang samtale med Asel om, hvad man kunne forestille sig danskerne kunne hjælpe med. For bedre at få en ide om, hvor man kunne hjælpe, gik de besøgende indenfor i bygningen. Det var en barsk oplevelse at se køkkenet. Loftet var ved at falde ned, fordi ventilationsanlægget ikke fungerede. Køgekøderne til madlavningen var gamle og ubehagelige at se på. Dansk arbejdstilsyn ville omgående have lukket køkkenet, sundhedsilsynet ville have fået „hjerterstop“. Der var ikke plads til nogen „Smily“ her. Spiselokalet var befolket med møbler, som var mere end vakkelvorne. Asel beskrev, at de var uegnede for mange af de handikappede at sidde på. Det krævede ikke megen fantasi at tro på hende.

Et toiletbesøg var en karsk oplevelse. Ikke bare var stedet forsømt i almindelighed, men rengøring var et begreb, der glimrede ved sit fravær.

Børneklub

Efter det deprimerende besøg på hjemmet for de gamle og handikappede gik turen til Asel's landsby Tusovka. Her blev de besøgende vist rundt i en tom bygning, der tidligere havde fungeret som biograf og teater. Asel forklarede gennem tolken, at hun gerne ville have sat bygningen i stand og indrettet til en klub for børn. Bygningen var meget forsømt, men med håndsnilde og maling kunne man komme langt. En elektriker til at sætte installationen i stand var også påkrævet. Det var tydeligt, at Asel var meget interesseret i musik. Hun gav et par numre til bedste på et klaver, der ville have fået enhver klaver-



Frank Nelsson havde kun været på stedet et øjeblik, da han blev kapret af den lille pige, som absolut ville holde ham i hånden.

stemme til at bryde sammen. Alligevel lød det, smukt og klapsalven fra de besøgende fik hende til at smile genert.

Området rundt om bygningen var velegnet til placering af en stor legeplads under de skyggefulde træer, ligesom der også var plads til en boldbane.

Nelsson spurgte flere gange til, om der var lokale myndigheder, der skulle blandes ind i projektet. Asel undgik at svare direkte på spørgsmålet, og blev hele tiden ved at understrege, at hjælpen skulle ske direkte fra danskerne til hende.

Det er ingen hemmelighed, at korrupcionen er en plage i landet. Vi fik at vide, at de der arbejdede på alderdomshjemmet ikke fik nogen løn. Hvis de for eksempel fik det tøj udleveret de gamle skulle have, ja så ville de sælge det for at skaffe sig penge. Det forlød også, at hvis de offentlig ansatte fik udbetalt de penge, der skulle bruges til hjælpeprogrammet, ja så forsvandt pengene på mystisk vis.

Nelsson fortalte efter besøget, at han var helt på det rene med, at skulle det lykkes ham at skaffe penge til projektet, skulle arbejdet i videst muligt omfang laves efter aftale med lokale håndværkere om udførelse af arbejde, og at de skulle betales direkte af ham.

Tragedie

Det var tydeligt, at besøget påvirkede deltagerne. Der stod alle med deres vestlige velfærdsoptimisme og så på de smilende, nogle snottede og beskidte børn, som alle ville trykke i hånd, eller endnu bedre holde i hånd med disse underlige fremmede i deres pæne rene tøj. Deres udsendte fik en oplevelse, som sent vil blive glemmt, da en gammel kone, hun var måske bare sidst i 50'erne, kom hen og tog min hånd og kyssede den, og sagde en hel masse, som jeg ikke forstod. Hun ville have mig til at gå med. Hvorhen ved jeg ikke, jeg måtte trække min hånd til mig for at følge dem, jeg skulle skrive om. Episoden var gribende, og hun så såret ud, da jeg gik.

På førstesalen sad de gamle mænd og røg – det stank som hash – og humøret var højt. Én af dem kunne dårligt stå på benene, og stemmen lød, som havde han en kæmpebrandert på. Alle i snavsede slidte klæder. Det var i den stund, deltagerne lærte, at måske kunne de hjælpe, men frelse verden, det kunne man godt opgive, alle gode intentioner til trods.



Fra v. er det flyverpræst Christian Prah, velfærdsbefalingsmand Svend Jensen, Frank Nelsson, tolken Yulianna Khilazheva, kulturmedarbejder Asel Adjigulova og to af køkkenpersonalet. Det man diskuterer er, loftets tilstand, som tolken har øjnene rettet imod.

Vil gerne hjælpe

Frank Nelsson fortalte, at han havde talt med flere af de danske medlemmer af EPAF styrken, som gerne vil hjælpe til med at bygge legepladser eller på anden måde hjælpe.

Planen for at komme kirgiserne til hjælp var, at søge penge hjemme i Danmark til hjælpeprogrammet. Nelsson troede på, at der må kunne findes et institutionskøkken, der skal udskiftes. Det kunne sendes til Lusovka med jernbane. Han troede også på, at der et eller andet sted, måske på en nedlagt kaserne findes stole,

der kan erstatte de vakkelvorne „sidderejskaber“, som fandtes i spiselokalet.

Nelssons forbindelser i Kirgisistan var tolken Yulianna Khilazheva og hendes studiekammerater fra Universitetet i Bishkek, som gerne vil yde en indsats sammen med danskerne og Asel Adjigulova. Om det hele bliver til noget afhænger af, om der kommer støtte til projektet fra Danmark.

Hollænderne og nordmændene havde sat projekter i gang, men det var ikke muligt at finde ud af, hvor langt de var.

Tvivlsom

Lusovkas beliggenhed en times kørsel fra Manas gjorde, at både præsten, Christian Prah og socialrådgiveren Lars Kaastrup Olesen havde deres tvivl om at man kunne hjælpe så langt borte. Begge var betænkelige ved afstanden og projektets størrelse. Chefen for F-16 detachementet, oberstløjtnant Anker G. Koch havde også sine tvivl. Alle mente, at der måtte findes et projekt i nærheden af Ganci Air Base, så man kunne spare de lange køreturer. Nelsson arbejdede imidlertid videre på projektet, som vi vil forsøge at følge, af gode grunde på stor afstand. □



På skiltet står der på russisk: Den Kirgisiske Republiks Arbejds- og Socialministerium – Nizhne-Sirophimovskiy – Hjem for gamle og pensionerede mennesker.

F-16 våbensystemer

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

De danske F-16 MLU Fighting Falcon jagerfly, der er udstationeret på Peter J. Ganci Air Base, i Kirgisistan er udrustet med de mest moderne våbensystemer til løsning af opgaven med at yde støtte til tropper på jorden.

Denne danske F-16, halenummer E-004, blev fotograferet dagen efter ankomsten til Peter J. Ganci, Jr. Air Base i Kirgisistan. På vingetippen ses et AIM-120 AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missiles) (Avanceret luft-til-luft missil med mellemstor rækkevidde), det vil sige over 30 km. Missilet vejer 156,8 kg, har en diameter på 17,8 cm og er 3,65 m langt. Missilet styres på den måde, at flyets radar låser på målet. Herefter affyres missilet. Undervejs åbner missilet sin egen radar og fortæller piloten, når det har

lås på målet. AMRAAM missilet er et såkaldt „Fire and Forget Missile“, det vil sige „skyd og glem missil“. Det vil sige at piloten, når missilet har fortalt ham, at det har lås på målet, kan flyve væk.

Præcisionsbomber

Under vingen ved den store Pod ses en GBU-12 Paveway, laserstyret 500 pounds bombe. GBU står for Guided Bomb Unit) eller på dansk „styret bombe“. I dette tilfælde en 227 kg tung jernbombe af typen MK82, der er blevet udstyret med styrefinner og et laser søgehoved. Til sammen vejer bomben og laserudstyret 280 kg og er 3,28 m langt. Rækkevidden afhænger af fra hvilken højde, flyet kaster bomben, som ikke har raketmotor eller lignende.

Infrarød måludpegning

GBU-12 styres af et system kaldet LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red For Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse nat og dag i lav højde). LANTIRN-pod'en kan lige skimtes mellem spidsen af AMRAAM og den store pod under flyets

vinge. Det er den kraftige laserstråle fra pod'en, der styre bomben mod målet.

Maskinkanonen

F-16 har inde i kroppen monteret en M-61 20 mm Vulcan automatkanon. M-61 er en hydraulisk drevet 6-løbet Gatling automatkanon, som kan skyde op til 6000 skud i minuttet. Kanonen kan enten bruges i luftkamp „Dogfight“ eller til beskydning af jordmål, når flyet skal yde nærstøtte til styrker på jorden.

Passivt selvforsvar

Nu sender man ikke et fly ind over fjendeland uden, at det passivt kan forsvare sig selv. Flyet's Radar Warning Receiver (udstyr der advarer piloten om, at en radar sigter eller lyser på flyet). Hertil kommer pods med Flares (lyskugler der skydes ud fra flyet for at vildlede varmesøgende missiler) og Chaff, der skydes ud for at blænde fjendens radar. Hertil kommer elektroniske sendere som kan blænde fjendens radar og ødelægge hans radiokommunikation. □



Halenummer E-004, fotograferet ind over pigtråden på Flight Linen på Peter J. Ganci, Jr. Air Base i Kirgisistan.

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det hedder en Cargoyard (Godsgården). Palle står ved palle „pakket” og klar til at blive fløjet til et sted i Asien eller Frankrig, Holland, Danmark eller et af de andre lande i Koalitionen. Danske gaffeltruckførere kører rundt med de tungt lastede paller med en elegance man kan misunde dem. Flyet, der skal lastes denne gang, er en KDC-10 ved navn Prins Bernhard.

Ganci Air Base den 25. september 2002. Området omkring Cargoyard er et stort støjende område. Gaffeltrucks af alle størrelser kører rundt mellem hinanden. Man kan så undre sig ikke så lidt over, hvad en dansk pølsevogn gør midt i al den aktivitet. Ved pølsevognen er der en dør i hegnet. Ved døren står et skilt med teksten: Welcome to 376th EAPS Passenger and Air Terminal Operations Center – Ganci Air Base KYRGYZSTAN.

Inde bag hegnet finder vi teltet, hvor AMCE (Air Movement Control Element) (Lufttransportelementet) holder til. I det store telt, bag det amerikanske kontor finder vi det danske. Det er bemandet med lederen, kaptajn Michael V. Pedersen, til daglig ansat i Driftssektionen i Stationsafdelingen på Flyvestation Karup. Klistret fast til en anden PC'er sidder chefsergent Arne Nyvang, han er flyttet 4.700 km væk fra Lufttransportkontoret på Flyvestation Karup, hvor hans daglige opgave på en måde ligner det, han laver nu, hvor han har travlt med at planlægge lastning af hhv. en C-130 Hercules og en hol-



Sådan så det ud, når lasten skulle helt op til lastelugen på den hollandske KDC-10, godset op til lugekarmen. Bag den en 10.000 pounds gaffeltruck som er ved at anbrin-

landsk KDC-10. Senere på dagen kommer der en C-5 A Galaxy med mere gods, som skal losses og fordeles til modtagerne. De kan enten befinde sig på Ganci Air Base eller i et af de lande som Operation Enduring Freedom omfatter. Er der tale om det sidste, skal lasten brydes ned i mindre portioner omlastet i C-130 Hercules fly, som kan lande på pladser, hvor de store fly som C-5A og An-124 ikke kan.

Vi skal måske lige fortælle, at ind

imellem har den omtalte pølsevogn holdt åben, og der blev solgt røde danske pølser og hotdogs fra den. Det har været en enorm succes, ikke mindst blandt amerikanerne.

Sammenbragte børn

AMCE-holdet var sammensat af personel fra mange forskellige tjenestefelter, i flæng kan nævnes: Bevogtningspersonel, en assistent fra Kontrol og Varsling, en CU-vejleder og

ns gods flyttet



et Pris Bernhard. Nedenfor lastelugen står den franske K-loader, som skal løfte første palle på K-loaderen.

mange andre brancher.

Jobbet stiller store krav til præcision på alle måder. Fejl kan udvikle sig til en katastrofe, hvis flyet kommer i luften med en dårlig pakket og sikret last. Alle har måttet lære det nye håndværk på korte kurser hjemme i Danmark og på Ganci efter „learning by doing” metoden.

Det var en fornøjelse at besøge et godt samarbejdende team, der syntes at få ros for sin indsats fra alle sider. Ude i Cargoyarden (godsområdet)

havde holdet indrettet sig i to små containere plus en selvbygget mellembygning. Den begyndte som en veranda, men havde nu fået én endevæg. „Jeg er sikker på”, sagde Michael Pedersen, at når vinteren kommer, så bliver der opført endnu en endevæg, så det ender med at blive et helt hus.

Korrekt pakning

En af opgaverne for de 26 mænd i

teamet er at pakke pallerne med det gods, der skal sendes med. Det er en opgave, der ikke kan løses med let hånd, tværtimod. Hvis ikke nettene er spændt korrekt, så godset ligger helt fast på pallen, kan man regne med to ting. Et, flyets loadmaster bliver ikke glad, tværtimod, og samtidig har man vundet retten til at lave arbejdet om, og det med det samme. Forsinkelser i flyafgange på grund af en dårlig surret last tolereres ganske enkelt ikke.

Vi fulgtes med chefsergent Nyvang og lederen af Cargoyarden, seniorsergent Ole Skjærbæk over i C-130 området for at se på de paller, der skulle til Danmark den følgende dag. Nyvang hev i nettet, som uheldigvis gav efter. „Det skal laves om”, kom det bestemt, og det var Skjærbæk ikke i tvivl om. Sporede man en smule ærgrelse i hans ansigt?

Laste og losse fly

De to andre opgaver er at losse og laste flyene. Det sker enten ved hjælp af „loaders”, det vil sige en fladvogn med ruller på. Loaderen kan løftes op, så den kommer til at passe med højden på flyets lastrampe, hvad enten den sidder foran på en C-5 Galaxy eller bagpå på en C-130 Hercules. Det er ganske imponerende at se, hvorledes et par mand skubber adskillige tons ind eller ud af flyet på én gang. Anderledes forholder det sig, når det er en KCD-10, der skal lastes eller losses. Så skal lasten løftes højt op og ind gennem flyets side, til den opgave bruges en K-loader, som kan hæves op til lastelugens karm.

Alle skal hjælpes

Man skal ikke være længe på Ganci, før man finder ud af, at ressourcerne er knappe. Det gælder ikke mindst gaffeltrucks, især de to, der kan løfte 16 tons og dermed en hel 40 fods container. Medens Nyvang er ved at briefe det hold, der er på vagt, dukker en kollega fra F-16 holdet op, han skal gerne låne en 16 tons gaffel-

truck. Nyvang ryster venligt på hovedet og siger: „Den låner vi ikke ud”. Kollegaen fortæller, at man har en kører med kort til gaffeltruck'en, men svaret er stadig nej. Det let desperate blik i kollegaens øjne blegner bort, da Nyvang begynder at regne op, nærmest for sig selv, hvornår man ville være i stand til at hjælpe F-16 folkene. Det ender med at blive engang sidst på eftermiddagen.

Svigtet aftale

Klokken 16 skulle en hollandsk KDC-10, „Prins Bernhard”, lastes. I hvert fald ifølge den afgivne flyveplan. Sådan gik det ikke. Til den aftalte tid stod godset på paller ude ved flyet. K-loaderen var bestilt hos



Med front mod kameraet er det næstkommanderende ved AMCE, chefsergent Arne Nyvang, der får sig en snak med lederen af Cargoyarden (godsområdet), seniorsergent Ole Skjærbæk. De blev enige om, at nettet ikke var stramt nok – om igen for den der havde pakket pallen.

franskmændene, og de to 10.000 pounds gaffeltrucks stod klar. Det eneste der manglede, var besætningen. Arne Nyvangs ansigtsudtryk skiftede fra vanlig venligt til noget, der lignede stadiet „tordensky”. Hans uforbeholdne mening om besætningsholdning til andre funktioner udleder vi af hensyn til verdensfreden.

Lastningen i gang

Endelig klokken 17 dukkede besætningen op. Loadmasterne åbnede sidelugen i flyet, og franskmændene kørte sin K-loader hen til flyet under vejledning af én af loadmasterne. Der er tale om et stykke arbejde, der skal udføres med, så at sige, fri hånd, men med stor nøjagtighed. Forkanten af loaderen skal køres næsten ind til lastelugens karm og parallelt med denne. Det kostede et par forsøg, men så var man klar. De store 10.000 pounds gaffeltrucks kom med pallerne, som skulle over på loaderen. Kaptajn Michael V. Pedersen dirigerede med hurtige håndbevægelser truckføreren frem mod loaderen. Palletten fylder så meget, at der er cirka fem cm frigang i hver side på loaderen. Vi fulgte med ved siden af gaffeltrucken, ganske rigtigt, da Pedersens hånd foretog nikkebevægelser fremad, så sænkede truckføreren gaflerne og pallen lå præcis, hvor den skulle. En træklods blev anbragt under pallen og gaffeltrucken blev kørt lidt længere tilbage. Igen blev pallen løftet og trækloden fjernet. Nu kunne pallen endelig lægges helt på plads, hvorefter loaderens kæder på gulvet trak lasten frem og proceduren kunne gentages med den næste palle.



Det er lederen af AMCE, kaptajn Michael V. Pedersen der dirigerer gaffeltruckføreren. Lige nu skal den tunge palle flyttes to centimeter til højre. Det blev den, og det hele passede sammen.

Lange vagter

De to vagthold er på arbejde 12 timer ad gangen. I weekend'en forlænger man vagterne således, at natholdet



Velkommen til AMCE (Air Movement Control Element), men der var bare ikke nogen hjemme, alle var ude for at laste/losse fly.

kan komme på dagarbejde og vice-versa.

Da vi var forbi, var der rimelig travlt. Vi fik dog at vide, at nok var der meget at bestille: „Men hvad pokker skal vi ellers lave i den ud-

ørk?“ lød kommentaren. Maden bestod af feltrationer. Tonen var, hvad man kan kalde: „Rå, men hjertelig“. Nu bidrog det nok lidt til muntherheden, at den 10. oktober ville være sidste arbejdsdag. „Så skal vi have en

rigtig farvefest inde i Bishkek, inden vi skal tilbage til Danmark“ lød beskeden, vi var ikke i tvivl om, at det ville blive en god fest. □

Samarbejde

„Tirsdagsmesse“ og samarbejde

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Dansk lovgivning om samarbejde suspenderes ikke fordi man befinder sig 4.700 km hjemmefra. Lov er lov og skal holdes. Derfor bød oberstløjtnant Anker Kock (KOC) denne søndag eftermiddag velkommen til valg til Samarbejds- og Fritidsudvalg samtidig med, at han annoncerede, at han én gang om ugen, hver tirsdag ville „messe“ om, hvad han havde at fortælle af nyt.

Ganci Air Base søndag den 29. september 2002. Der var stuvende fuld i „Valhalla“, da KOC steg op på en stol for at meddele, at han i fremtiden, hver tirsdag, ville bestige „Speakers Corner“ for at fortælle om, hvorledes tingene udviklede sig. „Lige nu har de fleste af os mangler, men vi arbejder på at afhjælpe dem“. Han fortsatte med at sige, at den 10. oktober ville alle være på plads. Han kunne glæde forsamlingen med, at man var ved at oprette en Internetcafe med tre stationer nede i OPS-området, og når der blev plads, ville der komme yderligere tre til.



Oberstløjtnant Anker G. Kock under lysekronen i „Valhalla“, stedet døbte han selv „Speakers Corner“. Her vil han holde „Tirsdagsmesse“, hver tirsdag, forstås.

Hjælp hinanden

KOC meddelte, at amerikanerne fortsat gerne ville have danskerne ind under de amerikanske regler, der blandt andet siger: „Total forbud mod alkohol“. KOC mindede om, at man havde en undtagelse for EPAF-styrkerne om at kunne drikke to øl om dagen. Alligevel var det blevet konstateret, at enkelte havde fået for meget at drikke. „Den går ikke!“ understregede KOC, „Vi må hjælpe hinanden med at overholde reglerne. Sker det ikke, skal der ikke herske tvivl om, at det er amerikanerne, der har kommandoen og kan bestemme,

at vi ikke mere kan drikke en øl“. Han sluttede med at sige: „Nu håber jeg, alle har forstået budskabet!“

Bishkek og terminalen

„Reglerne for besøg i Kirgisistans hovedstad Bishkek, 30 km nord for Manas er blevet ændret“, meddelte KOC, „nu skal folk være hjemme senest ved midnat“. I øvrigt ville der blive åbnet for besøg i byen fra den 3. oktober.

Lufthavnsterminalen overfor lejren kunne man besøge fra klokken 0600 til 22. Hvis man gik på besøg i terminalen, skulle man samtidig sætte et kryds i sit alkoholkort, hvilket betød slut på indtagelsen af alkohol den dag. KOC gentog, at man skulle huske at skrive sig på sedlen i vagten når man gik i terminalen, og skrive hvornår man forventede at komme tilbage. Når man kom hjem, skulle man skrive det faktiske tidspunkt på sedlen, kvittere med sin underskrift og derefter gå direkte til sit telt og blive der resten af dagen/aftenen. Dette for, at sikkerhedsstyrken senere kunne kontrollere, at de, der havde forladt lejren, også var tilbage. For udenforstående kan det lyde som en restriktiv holdning, men Deres udsendte hørte mange positive tilkendegivelser om ordningen. Alle vi talte med, var glade for, at man kerede sig om den enkeltes sikkerhed i et land, hvor ikke alle bød soldater fra Vesten velkommen.

MP'erne meddelte, at man under besøg i Bishkek skulle følges ad tre og tre, og mindst én af de tre skulle have en mobiltelefon med for at kun-

ne tilkalde hjælp. „Vi patruljerer i byen i civil, men kan ikke være der hele tiden. Vi kommer så hurtigt, vi kan, hvis I beder om hjælp. Husk vi er der for at hjælpe jer” lød det klare budskab.

De specielle telte

Lige udenfor „Den franske vagt” var der to af de karakteristiske kirgisiske telte. I teltene kunne man købe forskellige drikkevarer, også alkoholiske, og så en slags te. Teen, der blev kaldt French Tea, havde den virkning, at folk ikke længere var herre over, hvad de gjorde og i øvrigt mistede orienteringsevnen. „Derfor er de to telte forbudt område”, blev det meddelt. Samtidig faldt der en kraftig advarsel mod at indtage French Tea i terminalen.

Velfærd

Velfærdsbefalingsmand Svend Jensen besteg „Speakers Corner” for at fortælle om hvad, „Velfærden” kunne byde på. Han sagde, at man godt vidste, at de tre velfærdstelefoner, hvor man kunne ringe hjem til Danmark for lokaltaksten fra Flyvertaktisk Kommando til det kaldte nummer, var for lidt. Der ville blive oprettet to mere. De to internetstationer ved „Valhalla” ville blive forøget med yderligere seks. Samtidig ville han søge en „Stand Alone” maskine sat op, så man kunne skrive sine breve i fred, lægge det på en diskette og sende det hjem på internetmaskinen på få sekunder. Han ville arrangere „Lære hinanden at kende-arrangementer” sammen med nordmændene

og hollænderne tre gange om ugen. Der var planer om at lave fodboldlandskampe, og man ville tage kontakt til DBU for at få landsholdstrøjer. „Vi har fået et beløb fra FTK til transport, pengene kan kun bruges til transport”, understregede han, „men vi kan bruge dem til at arrangere guidede ture i Bishkeh, så vi får set det ting, der er værd at se”. Ud over det nævnte, ville han søge at arrangere trekking ture. Ture til bjergene, så man kunne komme til at løbe på ski. De, der ville, kunne komme til at spille golf, eller tage til skeettskydning. „Ellers har jeg nogle forskellige spil og ketsjere, I kan låne, hvis det har interesse”. Endelig kunne han fortælle, at der hjemmefra ville komme bandede udsendelser fra TV2 SYD, Midt- og Vest og Nordjylland samt TV2's nyhedsudsendelser. „De vil ganske vist være en uge gamle, men det er da bedre end ingenting”, sagde Svend Jensen.

Han sluttede sit indlæg med at meddele, at der skulle vælges et Fritidsudvalg, som skulle bestå af hans ringhed som formand, og de øvrige medlemmer skulle udpeges af de enkelte grupper.

Valg til samarbejdsudvalget

Igen steg KOC op på „Speakers Corner”, denne gang for at meddele, at der skulle afholdes valg til samarbejdsudvalget. „Ved denne handling må jeg ikke være til stede, så skulle der være flere spørgsmål, skal de komme nu”, han så ud over salen et øjeblik, „Der synes ikke at være nogen, så er jeg gået!” – Uuuuud, lød det fra forsamlingen, hvis man



Velfærdsbefalingsmand, chefsergent Svend Jensen kunne fortælle, at han ville holde „lær-hinanden-at-kende-arrangementer” med hollænderne og nordmændene. Det gik op for os, at det at være den, der står for velfærden, har en travl opgave.

ikke kunne se smilene på alles ansigter, også KOC's, ville tilkendegivelsen have været en uartighed, nu kunne den kun opfattes som det stik modsatte.

Hurtigt delte personellet sig op i de grupper, der skulle vælge de repræsentanter, der skulle sidde i samarbejdsudvalget. Meget kort tid efter kunne man høre klapsalver fra grupperne, som tilkendegav, at man var blevet enige. □

Lockheed Martin med i kampen om at levere fly til US Navy

Marietta, Ga. den 10. september 2002. Kampen om at få lov at levere US Navy's nye Multi-mission Maritime Aircraft (MMA) (fly til anvendelse til forskellige missioner) blev skærpet, da Lockheed Martin indgik en USD 7mio. stor kontrakt om udvikling af første fase af Component

Advanced Development (CAD) program. Lockheed Martin vil arbejde hårdt for at finde en løsning, der reducerer brugerens omkostninger. Målet er at komme frem med løsninger som gør, at firmaet kan håbe på at komme med i fase II udviklingen for til slut endelig at få leveringen af

MMA.

I august måned påbegyndte British Aerospace System et program, der skal gøre dem konkurrencedygtige i forhold til Lockheed Martin.

Tekst: s-n

Flyvekontrol

Windmill 07

you are cleared for take off

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Flyvekontrollen i Manas Lufthavn syd for Bishkek i Kirgisistan har i lang tid oplevet mere trafik end nogensinde tidligere. Nu starter og lander tunge vestlige transportfly og hurtige jagerfly med større og mindre intervaller. Sproget er ikke længere kun kirgisisk, det blandes med engelsk og ind imellem også fransk.

Manas Lufthavn den 27. september 2002, formiddag. I områdekontrollen på 4. sal sidder korporal i US Marine Corps, Jason Humphreys og kigger på sin radarskærm. Han holder øje med, at flyene ikke kommer for tæt på hinanden. „Det er nu ikke så svært”, siger han, „for der er omkring en halv time mellem hvert fly”. Når flyene nærmer sig lufthavnen, sender han dem over til Approach, som så leder flyene den sidste del af vejen ind, til de bliver overgivet til Tårnet lige inden landing. Humphrey siger, at alt materiellet er russisk og i øvrigt meget ældre end ham selv. Men det fungerer udmærket, forklarer han.

Vi forsøger at få en snak med den kirgisiske approach controller, det lykkedes kun med god vilje fra begge sider. Kirgisisk er ikke deres udsendtes stærke side, kontrolleren havde lært sig en del engelsk, men mest fraseologien, der anvendes i kommunikationen med flyene.

Var det så som så med moderne

instrumentering i flyvekontrollen, så fik vi at vide, at FAA, den amerikanske udgave af Statens Luftfartsvæsen havde været på Manas for at inspicere ILS (Instrument Landing System), instrumentlandingsystemet, som også de danske F-16 fly benytter sig af under indflyvning og landing, var i perfekt stand. Igen en af de mange yderligheder vi mødte i et meget fremmedartet land.

Amerikansk, dansk, fransk, kirgisisk

Endelig nåede vi op til 7. etage, hvor tårnkontrollen holdt til. Til venstre

sad Sergent Chef Stephane Segas, hans opgave var at holde styr på de franske Mirage jagere og gribe ind, hvis der opstod sproglige eller andre problemer. Lige før Mirage flyene landede, kom der også en pilot i tårnet. Til daglig gør Segas tjeneste på Flyvestation Salon, som ligger ved Marsailles i Sydfrankrig. Han glædede sig i øvrigt til at skulle hjem den 10. oktober.

I den anden ende af det lange kontrolbord fyldt med radioer, betjent af en kvindelig kirgisisk flyveleder, sad seniorsergent fra Flyvekontrollen på Flyvestation Skrydstrup, Jens Pedersen. Hans opgave var at være til ste-



Fra venstre er det Brad McKnight, flyveleder fra US Marine Corps sammen med seniorsergent og flyveleder Jens Pedersen. De sad begge og førte lister om de fly, der startede og landede. „Vi bruger meget tid på administration”, sagde Jens Pedersen med et smil. De to var hele tiden meget opmærksomme på trafikken på jorden, uanset om der var tale om biler eller fly.



I områdekontrollen på 4. sal sidder korporal i US Marine Corps, Jason Humphreys og kigger på sin radarskærm. Han holdt øje med, at flyene ikke kom for tæt på hinanden. Materiellet var gammelt, men fungerede udmærket.

de, når de danske fly opererede. Medens vi var i Tårnet holdt han øje med, hvornår alle fly startede og landede. Hver operation blev noteret på en liste med kaldesignal og start-/landings tidspunkt. „Vi bruger meget tid på administration” forklarede han smilende. Ved siden af ham sad Brad McKnight, flyveleder fra USMC, han holdt øje med de samme fly og rapporterede tilbage til Base OPS, når et fly var startet eller landet. Hver gang et EPAF fly taxiede på banesystemet, var de to særdeles opmærksomme på alle bevægelser på flyfeltet, ikke mindst på biler.

Vi kiggede lidt på de Call Signs (kaldesignaler) EPAF nationernes C-130 Hercules transportfly brugte. Det var ikke overraskende, at hollænder-

ne brugte Windmill (vindmølle), danskerne Hamlet og nordmændene Huskey, hermed havde man understreget sit nationale tilhørsforhold.

Larmende radioer

Den kvindelige kirgisiske flyveleder førte kommunikationen med flyene. McKnight fortalte, at mange kirgisere havde lært så meget engelsk, at de kunne klare radiokommunikationen med flyene. For en sikkerheds skyld, var der dog placeret en tolk i Tårnet. I et dansk kontrolltårn er der normalt ret stille. Flyvelederne taler med dæmpede stemmer i radioen, og gæster tier stille, når der korresponderes med flyene. I Manas tårn var det anderledes. Højtaleren var skruet op til,

hvad der formodes var maksimum styrke, og flyvelederen talte ind i mikrofonen, der sad en halv meter borte. Jens Pedersen forklarede, at man i visse lande synes at måle effektivitet af det udførte arbejde i decibel.

„Hvad kan være kritisk, når man udfører flyvekontrol et fremmed sted?”

„En af de ting der i hvert fald er kritisk, er pladsens højde over havet, nemlig 2.100 fod. Under indflyvningen skifter man fra, at flyenes højdemåler er indstillet på QNH'en, det vil sige lufttrykket ved havets overflade, til, at piloten får opgivet QFE'en, det vil sige trykket ved pladsens overflade. En misforståelse her betyder, at piloten, hvis han tror, han flyver på QNH'en ligger 2.100 fod lavere end han tror, det kan blive katastrofalt”.

Forfald

Tårnbygningen var efter sigende kun 12 år gammel. Alligevel var alt i forfald. Man skulle passe godt på ikke at falde i det hullede linoleum på gulvet. Loftpladerne hang ned fra loftet i varierende højder. Pudset faldt af væggene, nogle steder var det blevet liggende, andre steder var det fjernet. Malingen skallede af konstruktionerne. På taget af bygningen nedenunder lå der ganske enkelt en losseplads med alt fra murbrokker over plastikflasker til papir. Tårnet havde dobbelte vinduer, hvor der var omkring en halv meter mellem glasset. Her førte myriader af fluer en herretilværelse. At glasset ikke var blevet pudset i årevis var mere end tydeligt. Rengøringsdamens indsats for at vaske den hullede linoleum stod i kontrast til de upudsede vinduer. □

150 stk. F-35 til Royal Air Force

30. september 2002 meddelte det britiske Forsvarsministerium, at man havde bestilt op til 150 stk. F-35B STOVL (Short Take-off/vertical-landing) (Kort start og vertikal landing) jagerfly til RAF. Da flyet kan flyve supersonisk og i øvrigt er „Stealthy” (svært at se på radar), anså man F-35B som det bedste tilbud, som er er-

statning for den aldrende Harrier i RAF og den lige så aldrende Sea Harrier hos Royal Navy. Det første fly forventes i tjeneste i 2012. Købsprisen forventes at blive omkring £ 10 mia. (x med ca. 12 kr.). Briterne er allerede i gang med at planlægge bygningen af næste generation af hangarskibe, hvor F-35B skal statio-

neres. Samtidig nævnes det, at man, når F-35B om et halvt hundrede år er udtjent, måske skal til at tænke på „erstatningsfly”, som ikke styres af en pilot.

Tekst: s-n
Kilde: RAF NEWS

Operation Enduring Freedom

Første operative flyvning – var det krig?

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Det var meningen, at Flyvevåbnets F-16 skulle have fløjet den første operative mission fra Ganci Air Base den 1. oktober, altså på Flyvevåbnets 52 års fødselsdag. Det lykkedes ikke, så derfor blev det den 2. oktober, tidlig morgen, da de første to F-16 med et brøl tog luften for at flyve de ca. 1000 km sydpå til deres patruljeområde, skulle de i krig?



Det sidste fly blæser motoren igennem for sidste gang før „Shut Down”, det vil sige motoren stoppes. Med dette pust startede piloten en ganske voldsom lokal sandstorm.

Emnet blev besvaret af forsvarsminister Svend

Aage Jensby med et: „Vi er ikke i krig!”



Som altid, når fly vender tilbage fra en mission, strømmer det til med linevogne og teknikere, som skal efterse fly og tale med piloten om, hvorledes flyet har opført sig under flyvningen. Når den samtale er slut, kører piloterne tilbage til Linechefen for at tale med ham, inden de fortsætter til debriefing på missionen hos efterretningsofficeren.

Ganci Air Base den 2. oktober 2002. De to F-16 er lige landet efter deres første patruljeflyvning over Afghanistan. Flyene havde alle våben med tilbage. Piloterne fortæller samstemmende, at de har haft en god tur uden særlige begivenheder. Den ene af dem sagde: „Nu har vi prøvet det, og det var ikke så galt”. Uanset humøret var højt, var det tydeligt at se, at de var trætte efter den lange tur. Ingen af dem sagde noget om det, men adrenalinet har med sikkerhed kørt rundt i kroppen. Når spændingen er udløst, melder trætheden sig for alvor.

Ikke krig

Forsvarsminister Svend Aage Jensby svarede interviewer på TV2 således, da han blev spurgt om, om Danmark var i krig: „Danmark deltager i en afgrænset militær operation i den internationale kamp mod terrorisme. Det sker med baggrund i et FN-mandat. Ifølge artikel 51 i FN Konventionen ifølge hvilken man helt legitimt kan gennemføre en sådan operation, idet man skønnede, at man opererede med en fare for den internationale sikkerhed og fred”.

„USA kalder det krig mod terror. Hvis man ikke skal kalde det krig, hvad skal man så kalde det?”

„Det er en begrænset militær operation. Og, hvis der er noget der er svært at definere ud fra en folkelig betragtning, så er det begrebet krig”. Ministeren sagde, at han godt kunne forstå, at flyvere og specialtropper oplevede det, de deltog i som krig, men han ønskede at holde sig til den definition, han gav i indledningen af interviewet.

Frygteligt land

En af piloterne sagde om det at flyve over Afghanistan: „Det er dog et frygteligt land at flyve over. Ingen af de huse, vi så, var højere end to etager. Hvis ham, bin Laden, har tænkt sig at gemme sig i bjergene til evig tid, så er jeg ikke i tvivl om, at det kan lade sig gøre. Aldrig i mit liv har jeg set bjerge med så mange revner og sprækker”.

„Hvorfor blev det netop jer to, der skulle flyve den første tur?”. Grinende blev der svaret: „Selvfølgelig for-

di vi er de bedste”. Under den fem en halv time lange flyvetur havde de tanket fem gange fra tankflyet. „Vi var egentlig planlagt til seks”, sagde en af piloterne, men vi havde brændstof nok til at kunne flyve hjem, så den sidste tankning blev aflyst”.

Piloterne havde ikke høje tanker om, hvad der ville ske med dem, hvis de blev taget til fange, en af dem sagde: „Fanden, hvis de folk dernede fik fat i en, så blev man sikkert flået og sat op som fugleskræmsel”.

Tidligt op

Efter en nat med ikke alt for megen søvn, tændte de to ud af køjen klokken tre om morgenen for at være klart til at slippe bremserne på startbanen klokken syv. Der går meget tid med planlægning, komme ud til flyet, få startet op og rulle ud til banen. Så snart piloterne var nede af stigen, var klarmeldereren eller på engelsk „Crew Chief'en” der med det obligatoriske spørgsmål: „Var der nogen problemer med flyet?” „Nej” var svaret, „det har virket perfekt”. Det er det svar en klarmelder helst vil høre, han er nemlig perfektionist og bryder sig ikke om, at der er noget galt med „hans fly”.

„Nu skal det gøre godt med en kop kaffe” sagde den ene af piloterne og hoppede ind i den koghede folkevognsbuss, som skulle køre ham tilbage til OPS-området. Først skulle han dog lige en tur rundt om Flight Linen for at tale med linechefen, seniorsergent H.B. Nielsen.

Stærk oplevelse

Begge piloter havde tidligere fløjet patruljeflyvninger i forbindelse med krisen i Kosovo. Til Morgenavisen Jyllands-Posten sagde de, at når de fik en ordre til at angribe et bestemt sted, ville de ikke tøve et sekund. Det er dog mere vanskeligt end som så. „Vi har selv pligt til at afgøre, om en bygning, bil eller noget andet er det rigtige mål. Vi skal se på det først og vil aldrig kaste en bombe uden at være helt sikre på, at målet er korrekt”. Piloterne har gjort sig mange tanker om deres opgave, en af dem sagde: „Det værste jeg kunne forestille mig at gøre i mit liv er at smide en bombe det forkerte sted. Det ville være den

ultimate fiasko. I givet fald ville jeg nok tage hjem og lægge min hjelm på hylden”.

Ansvarer hviler tungt på piloterne. Deres F-16 MLU er udstyret med LANTIRN (Low Altitude Navigation and Targeting Infra-Red For Night) (Infrarødt navigations- og målsigteudstyr til anvendelse nat og dag i lav højde). Det betyder, at når de har kastet bomben, vil den med sikkerhed ramme indenfor ganske kort afstand fra, eller direkte i målet.

De to piloters sidste ord til avisen var: „Vi håber, at folk derhjemme er klar over, at vi gør et professionelt job. At Danmark ikke bare er med „for sjov”. Og at vi bør være her og deltage i denne mission. Hvis man har et Flyvevåben, skal man være parat til at være med, når det bliver alvor”.

Flyvning aflyst

Den 11. oktober stoppede al flyvning. Et eller andet sted i systemet var det kikset med at skaffe diplomatisk clearance til at flyve gennem Tadsjikistans luftrum. Den ansvarlige myndighed i den slags sager er Udenrigsministeriet. Stabschefen ved Flyvertaktisk Kommando, oberst Søren Falk-Portved sagde til dagspressen, at man i øjeblikket ikke kunne få de nødvendige diplomatiske clearancenumre (slots). Videre sagde han: „Jeg kan kun sige, at der diplomatisk i Udenrigsministeriet arbejdes på højtryk for at bringe tingene på plads”. Stabschefen havde ikke lyst til at kommentere sagen yderligere og ønskede ikke at komme med udtalelser, der kunne fornærme nogen.

Det gjorde ikke sagen lettere, at Tadsjikistan ikke har diplomatisk repræsentation i Danmark, men at man skulle klare tingene via repræsentationen i Berlin.

Stoppet i flyvningerne kom til at vare til den 21. oktober om eftermiddagen. Da var de diplomatiske tilladelser igen i orden, og man kunne genoptage patruljeflyvningerne. □

Anmeldelse

Det sku' vær' så godt

Af Hans A. Schrøder

Siden forfatteren i 1954 som værnepligtig sergent kom til Flyvevåbnets første permanente radarstation, og til han med midlertidig grad af oberst blev pensioneret fra en stilling i NATOs Internationale Militære Stab i Bruxelles, har han næsten uafbrudt beskæftiget sig med Danmarks luftforsvar og varslingstjeneste.

I denne bog beskrives hele udviklingen af Danmarks områdeluftforsvar under den kolde krig, og det dokumenteres, hvorledes amerikanerne overøste det unge flyvevåben med våbenhjælp. Desværre havde amerikanerne ikke begreb om luftforsvar,



og derfor blev Flyvevåbnet allerede fra begyndelsen skævvredet, således at det ikke blot blev et „pilots" air force!, men først og fremmest et „fighter bomber pilots air force“.

Resultatet var, at det luftforsvar, som i realiteten var nøglen til, at resten af forsvaret kunne få operationsfrihed til at virke ved mobilisering og i krig, blev relativt svagt, og dets livsvigtige kommando- og kontrolsystemer bestående af radarstationer og operationscentraler blev overordentlig sårbare.

Bogen er på 335 sider med 179 illustrationer og koster kr. 328.- incl. moms og forsendelse. Bogen kan bestilles hos Flyvevåbnets Bibliotek på tlf. 44 89 37 02 eller telefax 44 89 71 11 eller på flybib@flb.dk.

Anmeldelse

Angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940



Skrevet af Hans A. Schrøder

I 1999 udgav Flyvevåbnets Bibliotek bogen om angrebet på Værløse Flyveplads den 9. april 1940. Da den hurtigt blev udsolgt, besluttede biblioteket at udarbejde en ny udgave, som dels adskiller sig fra den første ved at være med fast bind, men først og fremmest har fået et tillæg på 16 sider, der fortæller om, hvad der blev af Hærens flyvemaskiner, efter at de blev konfiskeret af tyskerne den 29. august 1943.

Som den tidligere udgave indeholder bogen flyveren - senere oberst - Vagn Holms dagbog for den 8. og 9. april 1940, hvor han den 8. foretog

en rekognosceringsflyvning til Sønderjylland og herunder observerede de store tyske flådestyrker på vej nordover.

Desuden er den tyske operationsordre for angrebet gengivet og en række øjenvidneberetninger suppleres med eskadrillernes og flyverafdelingernes officielle rapporter.

Endelig er der en vurdering af, hvorfor det gik, som det gik.

Bogen er på 162 sider med 91 illustrationer. Den koster kr. 198.- incl. moms og forsendelse. Den kan bestilles på tlf. 44 89 37 02 eller telefax 44 89 71 11 eller på flybib@flb.dk.

De passer godt på deres hunde

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

At være tjenestehund i Kirgisistan er en varm affære. Derfor er der indrettet en speciel hundekennel i telte, hvor temperaturen holdes på 25 grader C. Her er også et „køkken“, hvor der laves mad til hundene. Arbejdet derimod, det slipper de ikke for.

Til at passe på alle andre ansatte var der også et antal tjenestehunde, deriblandt fire danske med fører. Både danskerne og amerikanerne er enige om, at om natten gør hunden det ud for mellem 10 og fem vagtsoldater. Vor amerikanske hjemmelsmand gav udtryk for, at hunden blev før træt end vagtsoldaten.

Sergent John Dralle inviterede os

ud for at se hundegården. Da vi ankom var den koreanske dyrlæge ved at behandle én af hundene, som havde revet en negl (klo) løs. Dralle fortalte, at man var mere tryk ved den amerikanske dyrlæge og hans sygeplejerske. Ikke fordi han ikke troede på den koreanske dyrlæge, men sproget var en stor barriere. Han fortalte også, at hundene var under rutinemæssigt tilsyn af den amerikanske dyrlæge for at sikre, at deres sundhedstilstand var i orden.

Varmen hård ved hundene

At være hund i omkring 35 graders varme er en barsk oplevelse for hunden. Inde i kennelen, som var indrettet i et telt med air condition, boede der seks hunde, norske og danske. Den indlagte air condition sørgede for, at der var 25,4 graders varme ved gulvet og 20 grader oppe under loftet, hvem ville ikke gerne være hund under de forhold. Det skal så tilføjes, at uden air condition, ville temperaturen ved middagstid være omkring 50 grader C.

Hver hund havde sit eget bur i teltet. I hvert bur stod et hundehus i pla-



Tjenestehund nr. 958 Eros ser ud, som om den godt kunne snuppe en bid fotograf. Det er også derfor dens fører, sergent John Dralle, holder godt fast i halsbåndet. Som det ses, har Eros en Iglo, den kan søge ind i, hvis den ønsker en smule privatliv.

stik formet som en Iglo. Her kunne Dralles tjenestehund, 958 Eros, søge en smule privatliv. Om det fik den til at føle sig hensat til køligere himmelstrøg, ved vi ikke. Omvendt kan man sige, at hundene havde større mulighed for privatliv end soldaterne. Til gengæld bider soldater normalt ikke hinanden.

Hvor har de det godt

At være hundefører er en livsstil. Uden hunden er hundeføreren fortabt. Derfor lægger de fleste af dem al deres energi i at sikre, at hunden er en god tjenestehund. Om de har fri eller ej, skal hunden plejes og trænes. Dralle og hans norske kollega Berntsen tog en tur ud i det åbne land sydvest for lufthavnen for at træne. Dralle lagde et spor på omkring 300 m ud. Undervejs lagde han forskellige små genstande, som Eros skulle finde. Han var spændt på, hvordan hunden ville reagere på den meget tørre



Kollega Berntsen fra den norske hundetjeneste i færd med at søge efter en person i solnedgangen. Vi fik at vide, at hunden under den slags søgning går med næsen et godt stykke over jorden. Modsat når den skal finde ting, er næsen helt nede i sporet.

jord, det stride græs og masser af lave buske med pigge på. Fra nogen afstand kunne vi konstatere, at Eros var komplet ligeglad med stift græs og torne, den havde næsen direkte nede i sporet og fandt de ting, han havde lagt ud. Dralle så meget tilfreds ud med sin hund efter øvelsen.

På i 24 timer

Hundeførerne og deres hunde indgår i bevogtningen af Ganci Air Base. Hundene er med på patruljer om natten. Om hundeføreren så har fri hele dagen. Nej, dagen bruges til at holde rent i hundekennelen, være til stede når dyrlægen kommer, træne med hundene og være i beredskab. Træningen foregår altid udenfor Luft-havnsområdet, på den måde er hundeførerne med til at vise ubudne gæster, at man er til stede. Sker der noget specielt i løbet af dagen, kan



Sergent John Dralle viser stolt „køkkenet” i hundekennelen frem. Her er ryddeligt og meget rent. Hundenes maver tåler ikke, at man sjusker.

hunde og hundefører også tilkaldes. Som alle andre, nok har de „fri”, men

kan hentes med øjeblikks varsel. □

Meteorologi under fremmed himmel



Meteorolog Martin Ditlevsen i arbejde på sit kontor i teltet på Ganci. Foran sig har han et vejrkort fra den tyske vejrtjeneste GMGO, som også forsyner ham med vejroplysninger fra hans naboer i Kirgisistan.

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Vejret er et af de emner, der interesserer mennesker mest, og et af de emner der tales mest om, men som ingen kan gøre noget ved. I stedet kan man ud fra tilstedeværende oplysninger søge at forudsige det. Til det har man på Ganci oprettet en Flyvevejrtjeneste, som betjenes af personel fra de tre EPAF-lande, der deltager i Operation Enduring Freedom.

Ganci Air base den 30. september 2002. Vi sidder på terrassen foran, skal vi kalde det „Flyvevejrtjeneste Ganci Air Base” under opbygning og spørger meteorolog Martin Ditlevsen, der til daglig er meteorolog i Vejrtjenestecenter Karup, ca. 4.700 km herfra: „Hvordan påvirker det vejret, at vi befinder os så langt inde på fastlandet?”

„Da der ingen hav er omkring os, får vi ikke nær så mange og dybe lavtryk. Det betyder også en del, at vi befinder os så meget længere sydpå. Her ligger vi på omkring 48 grader nordlig bredde og 75 grader østlig længde og på et stort plateau i 637 m's højde, og omgivet af bjerge. Det betyder, at vi ikke får nær så meget nedbør”. Ditlevsen fortæller, at opvarmningen af luften også betyder en hel del for flyenes bæreevne. Bjergene har indflydelse på dannelse af kraftige tordenbyger, der også giver anledning til en kraftig vind. Han sagde videre, at det forhold, at der er meget vand i området i form af søer og moser betyder, at man til vinter kommer til at opleve en del tåge.

Oplysninger fra Europa

„Hvor får du de vejroplysninger fra, du skal udarbejde dine vejrudsigter efter?”

„Dem får vi fra den tyske militære vejrtjeneste kaldet GMGO”

„Har du ikke kontakt med den lokale vejrtjeneste?” „Jo, og vi har da også besøgt dem og håber på en godt samarbejde”.

Medens vi ventede på Ditlevsen stod vi inde i kontoret og betragtede de skærme, der viste vejrkort fra Tyskland, som også dækkede Kirgisistan. Man fik pludselig den globale landsby ind på livet. De meteorologiske oplysninger fra de kirgisiske vejrstationer, kom ind på Vejrtjenestens skrivebord på Ganci, men altså via Tyskland.

Lokale observationer

Ude ved startbanen fandt vi den Radiosondestation som lederen, seniorsergent Keld Bødker er ansvarlig for. Det eneste vindue i containeren var smadret. Hærværk! var den første tanke. Historien var en ganske anden. Keld Bødker kunne fortælle, at det



Fra v. meteorolog Knud Jacob „Simon” Simonsen, Sergeant-major og observatør, Gerard Schaepman og lederen af Radiosondestationen, seniorsergent Keld Bødker.

russiske fly, der havde transporteret containeren med radiosondestationen, den automatiske vejrstation og andet meteorologisk grej fra Danmark til Ganci ikke havde haft trykudligning i lastrummet med det resultat, at den nye automatiske vejrstation „Meteorological Automatic Weather Station”, bare kaldet MAWS201M, var blevet ødelagt. I alt var der blevet ødelagt materiel for ca. en halv million på grund af den manglende trykudligning.

Skaden havde den konsekvens for de hollandske vejrobservatører, at de nu måtte lave manuelle vejrobservationer fra Radiosondestationen og sende dem ind til Vejrtjenesten i OPS-området, indtil en ny dansk MAWS kom om tre uger.

Det var lidt af en katastrofe at miste MAWS'en, som automatisk kan registrere og videresende alle de meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for flyvningen og for at lave vejrudsigter. „Heldigvis har vi en meget dygtig sagsbehandler hjemme i Flyvematerielkommandoen (FMK),

han har allerede bestilt en ny i Finland som vi regner med at have i løbet af tre uger. Det er ganske godt klaret”, sagde Bødker.

Op i 30 km's højde

Vi spurgte Bødker: „Hvor tit sender du en radiosonde op i atmosfæren?” „En gang i døgnet ved midnat GMT-tid, det vil herude sige klokken seks om morgenen. Hvis der opstår behov for det, så sender vi én op udenfor terminen”.

Bødker fortæller, at når instrumentet skal sendes op i atmosfæren, så fylder han en ballon med tre kubikmeter helium. Han kunne bruge brint, men det er for farligt i det tørre klima, hvor statisk elektricitet hurtigt kan lave en gnist og bringe brinten i brand (eksplodere). Fyldning af ballonen foregår også udendørs af hensyn til sikkerheden.

EPAF samarbejde

Medens vi taler med Bødker kommer den hollandske sergeant-major Gerard Schaepman kørende på sin cykel. Et teknisk apparat alle os der var henvist til apostlenes heste i høj grad misundte ham. Schaepman er vejrobservatør, og en af dem der skal tilbringe en del tid ude i radiosondecontaineren i de kommende uger. Han ville gerne vide, hvornår „festivaltoiletlet” blev flyttet ud i nærheden af stedet, lige nu var man henvist til det franske toilet, som lå rimelig langt væk. Bødker havde på vejen ud været hos forsyningsfolkene for at høre, hvor når toiletlet ville blive flyttet, og svaret var - snart - det var Schaepman tilfreds med. □



J.D. Pedersen

Luftkrig mellem Europa og USA

Tekst N.M. Schaiffel-Nielsen

Den verbale „Luftkrig” mellem de fire europæiske producenter af Eurofighter Typhoon og Lockheed Martins F-35 (Joint Strike Fighter) spidser til. Amerikanerne synes ikke at levne Typhoon mange chancer, medens europæerne stadig tror på deres produkt. Vi har set på

ordkrigen, der blandt andet føres i The Dallas Morning News.

Ernst Obermeier, en af topcheferne for den tyske flyfabrik i Manching, der skal fremstille de 180 Eurofighter, som Tyskland har bestilt, sagde sidst i august til Richard Whittle fra The Dallas Morning News: „Vi er klar til konkurrencen”, dem han ville konkurrere med var Lockheed Martin og deres F-35. Efter to besværlige årtier, har det konsortium, der består af fire lande endelig fået deres Eurofighter i produktion. Den lille, men livlige, fabrik i Manching i Bayern planlægger at

samle 180 Eurofighters ud af de 620, de fire nationer har planlagt at købe. Storbritannien planlægger at købe 232, Italien 121 og Spanien 87. Hvert land har sin egen samlefabrik. Den første produktionsmodel fløj i foråret. Da kunne man glæde sig over, at Østrig ville købe 24 Eurofighters til en pris af USD 1,75 milliard. Den kontrakt havde Lockheed Martin håbet, at F-16 vandt.

Mammutsalg

Lockheed Martin har indtil nu solgt 4.058 F-16 over hele kloden og har yderligere 311 i ordre. F-16 Fighting Falcon har i mange år været det jagerfly, der solgte bedst og dermed



Eurofighter Typhoon, som europæerne gerne vil sælge så mange af som muligt, men som har fået en stærk konkurrent i Lockheed Martins Joint Strike Fighter, som i fremtiden vil komme til at hedde F-35A, B, eller C. (Billede EADS).

været lederen i et multimilliardsalg i markedet for jagerfly.

Lockheed Martin siger, at man håber, at F-35 vil følge i F-16's fodspor og fortsat være det jagerfly, USA's allierede vil købe. Man ser frem til at eksportere mellem 2000 og 3000 fly oveni det tilsvarende antal, som forventes leveret til Storbritannien og USA.

European Aeronautics Defence and Space Co. (EADS), der består af

forkert beslutning. Men hvor EADS er, der er vi også".

Værdig modstander

Repræsentanter for både Pentagon og Lockheed Martin er af den opfattelse, at EADS ikke skal stille for høje forventninger til et kommende salg.

„Eurofighter er klart et formidabelt jagerfly“ sagde Mac Stevenson, vicepræsident i Lockheed Martins Aero-

danskeren Chris Worning, at Eurofighterens ekko på fjendens radar er betydelig mindre end F-16's.

Forsinkelser

Af én eller anden grund, syntes Eurofighter hele tiden at være bagud, trods en god timing i begyndelsen af udviklingen. Det skyldes blandt andet nedskæringerne i forsvarsbudgetterne i Europa efter murens fald i 1989. Hertil skal man lægge forsinkelserne, der opstod på grund af politiske forviklinger mellem de fire lande. De oprindelige planer om at sætte Eurofighter på markedet i midten af 1990'erne, hvor man troede, at F-16's popularitet ville falde, var gode, men tiden blev af nævnte grunde forpasset.

Senest har det betydet, at Østrig har reduceret sin bestilling til 18 fly. Den græske bestilling er måske ikke så sikker, som EADS håber på. Det er også blevet bemærket, at grækerne på samme tid er interesseret i både F-16 og Mirage 2000.

Prisovervejelser

Bill Dane, der er markedsanalytiker på jagerfly hos Forecast International Inc. i Connecticut, ser prisen på USD 58 mio. for en Eurofighter som en klar ulempe. Den er betydelig dyrere end en F-16 til USD 30 mio., afhængig af, hvorledes flyet ønskes udrustet. F-35 forventes at komme til at koste gennemsnitlig USD 50 mio., når det engang skal leveres.

Nogle amerikanere tilskriver derfor fortsat Eurofighter en chance på markedet. Som det blev sagt: „Nogle vil købe Eurofighter om ikke for andet, så for ikke at handle med USA. Andre vil købe den, fordi USA's love forhindrer salget af flyet til dem“.

Et er sikkert, det vil vare år før man ser enden på den europæisk/amerikanske konkurrence. På passagerflymarkedet står det europæiske Airbus konsortium særdeles stærkt og overgår i perioder Boeing i leverancen af nye fly – en udvikling, man for bare ti år siden ikke havde troet mulig. □



Her er det Lockheed Martins F-35A, standardmodellen, som kan anvendes både som luftforsvarsfly og til angreb mod jordmål. Prisen for dette fly forventes at blive omkring USD 50 mio., medens Typhoon vil komme til at koste omkring USD 58 mio. Alt afhængigt af, hvor avanceret udstyret skal være. (Billede Lockheed Martin).

British Aerospace Systems, Alenia i Italien, Spanien og Tyskland vil imidlertid gøre, hvad de kan for at skubbe Lockheed Martin ud af markedet. Også selv om Grækenland har udsendt den endelige bestilling af 60 Eurofighters til 2004.

Konsortiet prøver at sælge Eurofighter til Australien, Holland, Norge, Portugal, Saudi Arabien og Singapore. Obermeier sagde, at selv om Holland og Norge havde tegnet kontrakt om deltagelse i den videre udvikling af F-35, så forventer han, at de bestiller Eurofighters i dette efterår.

„Konkurrencen bliver ganske hård“ sagde den internationale direktør for Pentagons Joint Strike Fighter kontor. ”De er stadig i gang i Australien i forsøget på at overbevise australierne om, at de har taget en

nautics Co. division, som driver fabrikken i Fort Worth. Det er klart en værdig modstander til F-16, men vi betragter ikke flyet som en konkurrent til F-35.

Man mener, at det at F-35 er et enmotoret jagerfly som er meget „Stealthy“, det vil sige knap synlig på radar, og det, at det har en avanceret radar og avionic som gør, at det kan anvendes både som luftforsvarsfly og til angreb mod mål på jorden, gør den til en vinder. Yderligere en fordel ser man i, at flyet går i produktion i 2006.

Man indrømmer dog Eurofighter, at det, at den kan flyve to gange lydets hastighed og det, at dens deltagelse gør den meget bevægelig er store fordele. Man peger også på, at flyet ikke er så „Stealthy“ som F-35. Til det siger testpilot ved EADS,

Det ser ud til at blive godt

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Vedligeholdelse af fly under feltmæssige forhold kan være vanskeligt. Lederen af Flight Linen, seniorsergent H.B. Nielsen var sikker på, at når telt-hangaren var bygget færdig og med rådighed over fire andre mindre hangarer, hvoraf de tre kunne lukkes i begge ender, havde man kapacitet nok til at vedligeholde flyene.

Ganci Air Base den 2. oktober 2002. Det er en ganske solid gåtur nede fra Flight Linen, hvor de danske F-16 står og op til værksteds-



Lederen af Flight Linen, eller Line Manager, som det hed i det lokale sprog på Ganci Air Base, H.B. Nielsen, fotograferet medens han igen måtte besvare et opkald på radioen.



Felthangaren under opførelse. Som man kan se, er der containere i to etager. De skal indeholde specialværksteder, kontorer og opholdslokaler. At containere blev sat op først, forklarede med, at „teltstænger“ og teldug var forsinket, og ud fra devisen: „Er det der ikke som skal bruges, laver vi noget andet“, og sådan var det.

området. Her fandt vi lederen af Flight Linen seniorsergent H.B. Nielsen i fuld gang med papirarbejdet. Han var ganske godt tilfreds med tingenes udvikling. „Vi mangler en del før vi er på plads, men det går den rigtige vej“.

Er det vi ser udenfor „flyværkstedet“?

„Ja, det kan man godt kalde det. Alle de containere du ser, vil komme til at indeholde specialværksteder og sågar et opholdslokale til teknikerne“. Han fortalte, at stedet kaldes „Maintenance Operation Centre“ (Det operative vedligeholdelsescenter), eller bare MOC'en. Stedet vil være i drift 24 timer i døgnet bemandet med enten danske, hollandske eller norske teknikere.

„Hvor længe arbejder I ad gangen?“

„Vi har inddelt vagterne i 12 timers skift“.

„Hvad så, hvis nogen bliver syge eller skal have en fridag?“

„Det løser vi ved, at dem der er tilbage arbejder det længere“.

Godt samarbejde

Nielsen fortæller, at de første dage var der ikke meget samarbejde. Alle var fokuseret på at få deres nationale del til at køre. „Nu, efter bare få dage, begynder samarbejdet at fungere. Jeg er sikker på, at det bliver godt, når bare vi alle tager hensyn til de nationale forskelle, der nu engang er“.

Han er også ganske godt tilfreds med, at alle de danske fly, der er blevet sendt til Ganci, alle har fået indsat den såkaldte „bananfiting“ som gør, at man ikke indenfor et snæver tidsinterval skal foretage et eftersyn, som kræver, at motoren skal trækkes tilbage, hvad der er rimelig tidkrævende.

God plads

Nielsen fortæller, at foruden Flyværkstedet, hvor der bliver plads til to fly ad gangen, så råder EPAF-teknikerne over tre andre „rundbuehangarer“, hvoraf de to kan lukkes i begge ender. „Den tredje hangar, den der er åben i begge ender, skal vi dele med spanierne, som bruger den til ef-



„Rundbuehangaren” som EPAF-teknikerne skulle dele med det spanske SAR-helikopterdetachement. Her har spanierne kørt den ene af deres to Super Pumaer ind til eftersyn.

tersyn og vedligeholdelse af deres to SAR-helikoptere”

I Nielsens kontor var der et konstant leben. Den hollandske presse var på besøg og ville tale med en hollandsk og en dansk tekniker. Af radiokorrespondancen kunne man forstå, at det ikke lige var teknikerens livret, men efter nogen snak frem og tilbage indvilgede de. „De danske fly er 15 minutter ude!” lød en melding hende fra døren. „Det kan ikke passe” sagde Nielsen og kiggede på tavlen. De kommer først hjem om en time eller halvanden”. Tingene faldt til ro igen.

Beroliget af, at der var lang tid til, at de danske fly kom hjem fra deres første mission, sagde vi farvel til Nielsen og fortsatte vandringsen på Ganci. □

Flyvesikkerhed

Fugle er en alvorlig trussel mod fly

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

15 birdstrikes på fem måneder, hvoraf en enkelt kostede 200.000, ikke kroner men USD, kan få enhver flyvesikkerhedsofficer op af stolen. Den danske fuglebekæmper kom på noget af en opgave, da han kom til Ganci Air Base, hvor amerikanerne som de første begyndte at tage truslen fra blandt andet de mange råger alvorligt.

Ganci Air Base den 2. oktober 2002. Vi kører med flyverspecialist, redningsassistent og ikke mindst fugle- og vildtbekæmper Mogens Sørensen en tur rundt om startbanen i Manas, kaldet Ganci Air Base. Sørensen viser os, hvor problemerne med fuglene er. Ude i vestenden havde man slået græsset.

Sørensen forklarer, at den slags er en ren invitation til fugle til at slå sig ned. Fugle hader højt græs, fordi det hindrer dem i at se deres naturlige fjender.

„Kan du se de sort/hvide afmærkningsblokke inde på marken ved banen?” „Ja, hvad betyder de?” „Det er afmærkning af en nødlandingsbane for tunge bombefly som for eksempel Bear, man skal ikke glemme, at vi er på en gammel sovjetisk flyvestation, der nu, efter at der er puttet mange millioner dollars i den, er blevet til et luftfartsknudepunkt i Centralasien”.



Flyverspecialist, redningsassistent og ikke mindst fugle- og vildtbekæmper Mogens Sørensen i færd med at udarbejde den nye bestemmelse for fuglebekæmpelse på Ganci Air Base. Som det ses, er geværet aldrig langt væk.



Turboprop Tu-134 passagerflyet fra „Kras Air” (Luftfartsselskabet Havari) sådan frit oversat, som Sørensen ikke ville flyve med. Bag flyet ses et udsnit af det enorme flyvefelt, som han skal holde fri for fugle.

Medens vi kører ud ad rullevejen får vi øje på en Turboprop Tu-134, på siden af flyet står der „Kras Air” (Luftfartsselskabet Havari) sådan frit oversat. Sørensen var sikker på, at han ikke ønskede at flyve med et luftfartsselskab med det navn.

Nede ved vestenden viser Sørensen os, hvor man har fældet en del træer og væltet en sivskov, som vildtet kunne skjule sig i.

Ny bestemmelse

På Sørensens lille kontor ligger der adskillige bøger om og med fugle på bordet. Han fortæller, at amerikanerne har udarbejdet en bestemmelse, de kalder „Bird/Wildlife Aircraft Strike Hazard Plan” forkortet (BASH) (Plan for bekæmpelse af fugle og vildt på flyvestationen) er den mundrette danske oversættelse af navnet.

Det Sørensen er i gang med, er at kortlægge dyre- og fuglelivet på Ganci. Han skal også finde ud af, hvilke områder der skal tørlægges, og hvor græsset skal slås og sivskove fjernes.

„Hvad skal der stå i din nye plan?”

„Jeg tager det bedste fra den amerikanske plan og føjer det bedste til af de bestemmelser, vi hjemme har tilpasset de lokale forhold. Det kan vi overlade til kirgiserne, når vi engang forlader stedet. Så har de da noget at bygge videre på”.

Mange Bird Strikes

Siden april måned har der været 15 bird strikes på Ganci. Det er blandt andet gået ud over en USMC F-18 Hornet, en australsk Boeing 707, en spansk C-130, en fransk KC-135 og så videre. Skaden på Boeing 707'eren beløb sig til 200.000 USD. Der er med andre ord mange penge at spare ved at holde fuglene væk. „Hvilke fugle er det, der er årsag til de mange bird strikes?”

„Det er primært råger. De slår sig ned og overnatter i 1000-vis på nogle højspændingsledninger nord for flyvestationen. Rågerne begynder at flyve ca. en halv time før solopgang. Nogle af dem bliver på markerne nord for pladsen, som de så indimellem passerer i flokke på mellem 10 og 100. Men det er primært svaler,

der har været årsag til de mange bird strikes”.

Aktion mod fugle

„Hvad har amerikanerne gjort for at skræmme fuglene væk?”

„Indtil nu har man gjort det, at man har lejet to kirgisiske fuglejægere, udrustet med kaliber 20 hanegeværer. De kommer her tre timer ad gangen to gange om ugen”. „Det synes ikke at være meget, hvad med dig, har du forbindelse til flyvekontrollen, så de kan kalde dig ud, hvis rågerne kommer?”

„Vi er stadig i opbygningsfasen. Jeg har ingen radioforbindelse til flyvekontrollen og deler bil med fire andre, men med tiden er jeg sikker på, at jeg bliver mere mobil og får en radio så jeg kan tale med flyvekontrollen, så vi kan reducere risikoen for bird strikes”.

Vi forlader Sørensen med indtrykket af en mand, der holder meget af sit arbejde, og ved en rasende masse om fugle og deres adfærd. □

Sikkerhed er alfa og omega

Tekst og billeder
N.M. Schaiffel-Nielsen

Koalitionsstyrken befinder sig i et land, hvor man ikke kan være sikker på, at alle synes at 11. september var en katastrofe og en afskyelig handling. Derfor er der lagt vægt på at sikre, at personel og fly ikke kommer noget til. Det er den danske STO-enhed med til at sørge for. For første gang består enheden af personel af reserven med undtagelse af chef, næstkommanderende, MP'er og hundeførere.



Kaptajn Lars Krarup ved de velvoksne hampplanter i en vejgrøft sydøst for Lufthavnen i Manas.



Turens overraskelse. En sø omkranset med træer. Midt i søen en lille ø, hvor et par svaner holdt til „Vær'sågod", sagde Krarup smilende og slog ud med armen, „dette er også Kirgisistan". Det var betagende smukt.

Ganci Air Base Kirgisistan den 26. september 2002. Det er, som sædvanligt, en solbeskinnet morgen, lidt kølig, men i løbet af en times tid vil varmen være til at tage og føle på.

Premierløjtnant Lars Krarup har travlt, der er tusind spørgsmål at svare på. Imens sidder vi og venter i Land Roveren. Vi skal på tur med Krarup for at se, hvor stort et område det er EPAF (European Participation Air Forces) (De deltagende europæiske Flyvevåbner) skal sikre mod uventlig indtrængen.

Turen går ned ad Flight Linen og ad en hullet asfaltvej ud mod banens østende. På et stykke af vejen er kirgisiske arbejdere ved at lægge et nyt lag asfalt på. Lige linier og helt jævne flader er et begreb, som her i landet forstås anderledes. Turen fortsætter rundt om den østlige baneende, og Lars Krarup fortæller, at der indenfor muren rundt om flyvestationen er en ca. tre meter dyb pansergrav. Varmen tager til, det støver ulideligt, og halsen råber hele tiden på vand.

Fælles vagt

Major Jesper Myrtue, der er chef for det danske STO (Survival to Operate) (Overlevelse for at kunne operere) detachment, fortæller, at styrken består af 36 mænd og kvinder. Af dem er fem MP'ere og fire hundeførere, alle fastansatte, resten af personellet er af reserven og på kontrakt for den periode, de skal være i Kirgisistan. Den samlede STO-enhed består af ca. 200 amerikanere og ca. 200 danske, hollandske og norske soldater. Det med samarbejdet mellem de forskellige lande får vi bekræftet ved den første vagtpost, vi stopper ved. Her står Staff Sergeant Sims Brandon vagt sammen med sergent Brian Poulsen.

Poulsen er en absolut veteran i udrykningsstyrken, han var den første der var ude med udrykningsstyrken. Det var i Hude ved Husum i Tyskland i 1997, da Eskadrille 543 fik sin godkendelse som udrykningsstyrke i NATO. Han var også den første, der gik skarp patrulje i Kirgisistan, ligesom han var den første, der gav en postinstruktion i en skarp situation.

Ingen i STO er i tvivl om, hvorfor man er her, alle omtaler hele tiden situationen som „skarp”. Med skarp menes det forhold, at man er vel klar over, at ikke alle synes det er en god ide, at vi er her.

Medens vi står og taler med Poulsen ankommer et amerikansk delvist pansret køretøj, en såkaldt HMMWV (udtales HUMWE) Highly Mobile Multi-Wheeled Vehicle UP-ARMORED (Højmobilt flerhjulert armeret køretøj), et amerikansk køretøj der er skudsikkert mod håndvåben. Det viser sig, at chaufføren er flyverkonstabel af reserven K. Marrup, som just er blevet omskoleet til det noget aparte udseende køretøj.

Ikke fladt

Lars Krarup havde hjemmefra fået fortalt, at Kirgisistan, bortset fra bjergene ca. 80 km borte, var flad som en pandekage. Medens vi er på vej op ad bakken, fortæller han: „Jeg må sige, at jeg har ændret opfattelse”. Han er bekymret over, at der er så mange bakker i det område, han har et medansvar for at sikre mod angreb. Turen går ad en sandet vej langs med muren omkring lufthav-



Udrykningsstyrkens veteran, sergent Brian Poulsen på vagt sammen med Staff Sergeant Sims Brandon fra US Marine Corps. Poulsen har været med helt fremme lige fra den første udrykning til Hude ved Husum i 1997.



Nybyggeri i landsbyen „Big Brother”. Huset nærmest kameraet er opført af solbrændte lersten. Beboelseshuset i baggrunden er derimod opført af brændte mursten.

nen. Langt fremme kommer to danske STO-folk gående imod os. Som altid stopper Krarup for at snakke med vagterne. Vi spurgte vagterne, om der var noget at passe på. „Ja, prøv lige at se derover, der har nogen gravet sig under muren for at komme ind og stjæle et eller andet fra flyvrage”. „Har I haft nogen episoder?” „Ja, i går var der to unge fyre, der var inde. De kom ud med en gammel pulverslugger. Da vi råbte dem an, smed de pulversluggeren og stak af”. Med et ønske om fortsat god tur gik vagterne videre mellem træerne. De mange træer gjorde området ganske besværligt at bevogte. Vi foreslog senere Myrtue at fælde dem. Han spurgte: „Ved du hvad det koster at fælde et træ her på egnen?”, svaret var „Nej”, „omkring 1.000 USD, så det kan vi godt glemme!” kom det tørt.

Big Brother

Krarup fortæller, at der ligger en by lidt længere inde i det område, EPAF har ansvaret for. „Vi kalder den „Big Brother”, men det er fordi, ingen kan udtale dens rigtige navn”. Turen fortsætter ned gennem byen, hvor der er et lille marked. Alle, både børn og voksne vinkede venligt til bilen, en lille fyr kom endda hen og gav hånd. Turen gik videre op på toppen af bakken, hvor man havde fri udsigt ind over lufthavnen. „Dette sted, og

den forladte fabrik dernede, er vores „ømmepunkt”, enhver kan herfra nå et hvilket som helst punkt på lufthavnen med en mellemtung mortar.

Samtidig starter flyene lige hen over området, og de er meget sårbare under start og landing, hvor de ikke



Fodpatrulje på en sandet vej rundt om Manas Lufthavn. Det er et hårdt job at patruljere med hele udrustningen på, når middagssolen producerer temperaturer omkring de 35 grader C. Indtil nu var det alvorligste de to vagter havde stødt på, en tyveknegt der havde stjålet en gammel pulverslugger. Den smed han og løb, da han blev råbt an.

kan manøvrere særlig hurtigt". For at forhindre, at „nogen" satte sig fast i området, sendte man „stresspatruljer" gennem området. Han understregede, at STO ville gøre meget for at sikre EPAF-flyene, når de ankom den 27. september.

Overraskelser

Krarup standser bilen og siger: „Hop ud, så skal du se!" Han viser nogle store kraftige hampplanter frem. „De gror fantastisk godt her på stedet", sagde han og fortsatte med et skævt smil: „Det er kun et spørgsmål om at få dem presset og sendt hjem", pause, „men det er sikkert ikke en god ide!" Turen fortsatte ind mod „Big Brother". Fattigdommen lod sig ikke skjule. Ude på majsmarkerne boede bønderne i hytter hele sommeren, medens de passede majs, forklarede Krarup. Vi nærmede os byen, og de første beboelseshuse dukkede op. Nogle bygget af mursten, andre af solbrændte lersten.

Turen fortsatte ad jord- og grusveje, der havde huller på op til en halv meters dybde. Pludselig gik turen næsten gennem en skov. Vejen førte ned til en kæmpeoverraskelse. En sø omkranset med træer. Midt i søen en lille ø, hvor et par svaner holdt til

„Vær'sågod", sagde Krarup smilende og slog ud med armen, „dette er også Kirgisistan". Vi var virkelig kommet til overraskelsernes land.

Termisk overvågning

Major Myrtue fortalte, at der var etableret termisk overvågning på nogle høje punkter. Amerikanerne havde termiske kikkerter, som kunne „se" flere kilometer, hvilket gjorde det muligt at overvåge flyvestationen om natten. Det termiske overvågningssystem bakkes op af passive følere anbragt på hegnet og hertil kommer så overvågning med hundepatruljer. En anden passiv del af sikkerheden er de såkaldte HESCO bastioner. Det er en væg ca. én meter tyk. Den består af en firkantet „kasse" af trådnet. I hjørnerne af kassen er der kroge, som kasserne kan hænges sammen med. Indersiden af trådnettet er beklædt med en fiberdug, der holder på det grus, kassen fyldes med. Vejene er fyldt med betonklodser „Roadblocks" efter et system, der gør det umuligt at køre en lastbil fyldt med sprængstof direkte ind i lejren. Ovenpå Hesco-bastionerne er der anbragt NATO pigtråd. Det blev ikke anset for at være nok, så der er bestilt yderligere 40 miles pigtråd til

sikring af teltlejren og OPS-området.

Team Builder

Personellet af reserven kom alle steder fra. Vi traf blandt andet en mejerist fra Bornholm, der også havde været med i Polen i foråret. Vi talte med sergent af reserven og udsendt for første gang, Steffen Højfeldt, som er godt tilfreds med at være kommet med på Flyvevåbnets første skarpe mission. I det civile liv laver han team building kurser for de firmaer, der enten vil træne deres medarbejdere i at samarbejde bedre, eller måske indgyde dem lidt mere selvtillid. Hans sidste opgave var en af de sjove. Et firma havde bestilt en „Skattejagt" på Avernakø, hvor skattejægerne blandt andet skulle skyde til måls med „appelsinkanon", sådan en fyr kan skyde op til 400 m. fortæller Højfeldt. „Der var ikke meget instruktørvirksomhed i den opgave, men den skulle forberedes, vi skulle hjælpe dem, der løb vild, og endeligt var det sjovt" sagde han. Højfeldt blev uddannet sergent i Flyvevåbnet i 1999. Han havde meddelt sin arbejdsgiver, at han har kontrakt med Flyvevåbnet. Det har ikke givet anledning til problemer fortalte han. □

Dansk Flyvehistorisk Forening er fyldt 40 år

Helsingør den 5. oktober 2002.

Danmarks Flyvehistoriske Forening havde henlagt sit 40 års jubilæum til Danmarks Flyvemuseum i Helsingør. Omkring 250 medlemmer og gæster samledes mellem de gamle fly for at fejre dagen. Blandt dem foreningens første formand Hans Kofoed, det var dengang foreningen var en underafdeling af Kongelig Dansk Aeroklub. Det blev en dag, hvor de mange flyveinteresserede fik udvekslet mange minder og erfaringer. Gennem de 40 år, har Dansk Flyvehistorisk Forenings medlemmer været

med til at restaurere og dermed redde mange af forsvarets gamle fly, et af de ældste er „Mågen 2" en Donnet Leveque Type A (F.B.I), som forsvaret modtog i fjerde måned i 1913.

Tekst: s-n

Billede: Per Hedesmann, Fototjenesten, Flyvestation Værløse

Med den flot restaurerede Republic F-84G i baggrunden fortæller Paul E. Ancker (POL) fra talerstolen om, hvorledes det var at være pilot på flyet dengang tilbage i 1950'erne.



Jeg er til rådighed

Tekst og billede
N.M. Schaiffel-Nielsen

Langt fra de hjemlige kyster bliver danskerens behov for at deltage i de kulturelle aktiviteter han eller hun kender hjemmefra forstærket, også når det gælder de kirkelige handlinger.

Ganci Air Base den 30. september 2002. Pastor Christian Prahls er en usædvanlig præst i et usædvanligt sogn. Han er 4.700 km væk fra pastoratet hjemme i Hoptrup i Sønderjylland, og her hedder hans „sogn“ Peter J. Ganci, Jr. Air Base. Man kan møde ham alle steder i „sognet“, hvad enten det er i teltbyen, hvor alle bor, nede i OPS-området eller ude på linen. Altid ser man ham i samtale med sine „sognebørn“. De kender ham alle sammen, og de har ikke noget imod at fortælle en lystig historie om præsten, der i Polen fik et kors med Den Hellige Jomfru på i fødselsdagsgave. Hvorfor? Fordi han ved en gudstjeneste i Polen havde glemt at tænde alterlysene og måtte låne en lighter af en af kirkegængerne på første række, det ønskede man ikke gentaget.

Ved den første gudstjeneste på Ganci tændte Prahls da også alterlysene med sin specielle lighter, hvilket fik minderne frem hos dem, der havde været med i Polen.

Mere religiøse

„Hvordan er det at være præst for en flok udsendte soldater?“

„Det er en dejlig opgave. Jeg gør alt, hvad jeg kan for at være til stede. I lørdags nåede jeg rundt til alle tjenestestederne undtagen tankfolkene“ sagde Prahls og fortsatte, „til forskel



Flyverpræst Christian Prahls ved sit alter i det amerikanske kapel, hvor han holder gudstjeneste for de udsendte. Om det at holde gudstjeneste under disse forhold sagde han: „Rammerne er frie og det gør tingene lidt vanskeligere. Hjemme har jeg et 1000 år gammelt kulturhus, kirken, at støtte mig til, her skal jeg selv skabe rammerne“.

fra sognet derhjemme, er jeg her tæt på alle“.

„Der kom 70 til din gudstjeneste i torsdags, bliver folk mere religiøse, når de er langt hjemmefra?“

„Jeg tror, det har noget at gøre med, at vi herude er i samme båd. De deltager i gudstjenesten, fordi jeg deltager i deres hverdag. Det ligger også i kulturen, og her er et sted, de fleste er kendt med hjemmefra på den ene eller anden måde. I den sammenhæng mener jeg, at præsten har en vigtig funktion“. Prahls sagde videre, at hjemme har man ikke så stort et behov for at markere sin identitet, det behov forstærkes automatisk, når man er langt hjemmefra. Han peger her på opførelsen af danske kirker mange steder i udlandet.

Gudstjenesten

Vi fulgte med Prahls over i det amerikanske kirkerum, som er indrettet i et

telt. Det er smukt indrettet med tæpper på gulvet og stole af mahogni. Prahls finder sin feltpræstkasse. Den indeholder de ting, der skal til for at holde en feltgudstjeneste. I kassen er der et lille trækors, to alterlysestager med lys, en bibel, 60 soldatersangbøger, en alterkalk og 24 bægere. Ved torsdagens gudstjeneste var der så mange til alters, at de 24 bægere ikke slog til, så i stedet blev der brugt plastikbægere. Prahls mente ikke, at Vorherre havde noget imod brugen af plastikbægere. Med et lille smil sagde han: „Og så var jeg også fri for at skulle vaske alterbægerne af bagefter“.

Om det at holde gudstjeneste i det fremmede for soldater sagde han:

„Her er der ingen traditioner, der binder gudstjenestens form. Jeg ved, at nogle præster i den situation henfalder til at blive en smule poppede og måske fortælle en lille vittighed un-

der prædiken. Det gør jeg ikke. Jeg er her for at forkynde evangeliet, og ikke tale folk efter munden. Samtidig med er det min erfaring, at folk her udmærket kan leve med at blive præ-senteret for en halv times alvor".

Prahl sagde også, at det at rammerne er så frie, gør tingene lidt sværere for ham. „Hjemme har jeg et 1000 år gammelt kulturhus, kirken, at støtte mig til. Når folk kommer ind i huset ligger der en stemning af højtid og stilhed over det. Samtidig har folk en helt klar forventning til den måde gudstjenesten afvikles på, det giver mig tryghed, den tryghed fin-

des ikke her. Her skal jeg selv skabe rammerne, hvilket ikke gør arbejdet lettere".

Sjælesorg

„Udøver du også sjælesorg?" Prahl sidder lidt og tænker over spørgsmålet, inden han svarer: „Sjælesorg er alt fra at tale med ham eller hende, der bare ikke har det godt, og til at tale med folk, der er kommet ud i en af livets store kriser, hvor livet virkelig gør ondt. Det sidste sker ikke så ofte". Prahl sagde videre om emnet, at han var glad for det danske

system, hvor man har besluttet, at han har den samme grad, som den han taler med. „Jeg har heller intet kontor med kontortid, men bevæger mig rundt mellem folk, så de kan se mig. Er der én der har brug for at tale med mig under fire øjne, ja, så arrangerer vi det".

Prahl sad lidt og bakkede på sin pibe, før han sagde: „Så er det også min opgave at tage mig af dem, der på én eller anden måde er en smule udenfor fællesskabet. De findes desværre, men det kræver stor forståelse og følsomhed ikke at trænge sig på", slutter Prahl samtalen. □

Flyvevåbnet rykkede ud til privatpilot i vanskeligheder

Af oversergent A.B. Nielsen, Flyvertaktisk Kommando

10. september ved middagstid startede et privatfly, et et-motors fly af typen Piper PA-28, fra Allerød Flyveplads. Med 3 venner som passagerer ville piloten flyve til Samsø, som han havde gjort så mange gange før. Han checkede vejret to gange om formiddagen, og meteorologen meldte OK med hensyn til sigt og skyhøjde. Vejret var dog præget af dis, der blandt andet skyldtes de mange skovbrande i nærheden af Moskva. Men det skulle ikke give anledning til vanskeligheder i forbindelse med den planlagte flyvning.

Måtte vende om

Den lille Piper fløj via Frederikssund, Holbæk og Røsnæs, inden den befandt sig over Samsø. Flyet var undervejs hele tiden i radiokontakt med Copenhagen Information, som er et landsdækkende civilt flykontrolor-

gan. Vejret over Samsø var stadigvæk rimeligt, men piloten kunne „ikke li' skyerne", som han udtrykker det. Han besluttede derfor at returnere til Allerød med det samme og ad samme rute. Undervejs fløj han for sydligt, og fik derfor problemer med at finde Holbæk. Han kontaktede derfor Copenhagen Information igen for radarassistance for at få en kurs til Frederikssund.

Radarassistance uden effekt

Det viste sig, han ikke var i stand til at følge anvisningerne givet af Copenhagen Information. På grund af den kraftige dis og stærke sollys mistede han sine visuelle referencer og kunne ikke se nogen horisont. Imidlertid var hans kunstige horisont på instrumentbrættet „tiltet", altså ude af drift. Hans kompas var meget ustabil og kunne ikke anvendes til at holde nogen kurs. Så i stedet for at flyve nordøst fløj han nu nord-nordvest. To skydeområder i Isefjorden, som var aktive, måtte indstille skydningerne, da flyet havde kurs mod

disse, Flyet gennemfløj da også skydeområderne. Da Piper'en lidt senere befandt sig ved et skydeområde nord for Sjællands Odde, skønnede Copenhagen Information, at en fortsættelse af hidtidig fremgangsmåde ville være formålsløs.

Flyvevåbnet indrages

Det militære kontrolorgan, Eskadrille 515, blev nu forespurgt, om de havde et fly i luften, der kunne assistere. Et F-16 jagerfly på øvelse tog nu kontakt med Piper'en og „fandt" ham ved Hundested. Jagerflyet lagde sig tæt på, for at privatpiloten visuelt kunne følge dette. Da F-16 flyets laveste hastighed er større end privatflyets marchhastighed, måtte F-16 flyets flere gange dreje af og på ny indhente privatflyet bagfra, Piper'en blev fulgt til lige nord for Værløse, og da piloten fik visuel kontakt med landingsbanen, fik han besked på at lande i Værløse frem for at forsøge at finde Allerød. Et lille militært T-17 fly, der i forvejen var i luften ved Holbæk, blev dirigeret op til lige syd

for Arresø, for at agere backup for F-16 flyet og være behjælpelig med informationer. Privatflyet landede på Flyvestation Værløse 2 1/2 time efter dets start, og hermed kunne historien godt være slut. Men ikke helt.

Taknemmelig for god modtagelse

Piloten udtrykker, at ved ankomsten til flyvestationens ventesal, følte han og passagerne det næsten som en VIP-modtagelse. De blev godt modtaget og fik serveret kaffe. F-16 piloterne, der var landet kort forinden,

kom ind og fik en samtale med privatpiloten, der var lidt flov over den situation, han var havnet i. F-16 piloterne forklarede ham om det rigtigste og fornuftigste i at lande her og nu Værløse, hvor man kunne se banen, og så mødes på jorden og finde ud af, hvad der videre skulle ske. Denne beslutning havde krævet nogle velmente formaninger i luften, og det var en god oplevelse for privatpiloten at få denne beordring bearbejdet. Piloten fatter Piloten oplyser, at stemningen i flyet under hele hændelsen havde været god, og han havde forklaret sine passagerer, at på

grund af vejret må man somme tider ændre sine planer. Der havde ikke været optræk til panik. Dog var en af passagererne efter landingen blevet lidt „blød i knæene“. Også dette var der råd for, idet vedkommende blev tilset af flyvestationens læge for begyndende chok-reaktion, som dog hurtigt fortog sig. Der blev ringet efter en taxa, så alle fire kunne vende hjem. Piloten og hans passagerer følte sig overordentligt godt behandlet, og tog trods hændelsen fra Flyvestation Værløse med godt humør. Ikke mindst på grund af samtalen med F-16 piloterne. □

Den udødelige F-16 Fighting Falcon

Under Farnborough International Air Show i slutningen af juli sagde vicepræsidenten for Lockheed Martin's F-16 programmet, John Bean til pressen: „Lockheed Martin's F-16 program er blevet genfødt i det 21. århundrede med robust ny teknologi, nye konfigurationer i produktionen og en ikke før set international organisation, alt sammen med til at udbygge flyets position som et af de mest anvendelige multimissions jagere i verden”.

John Bean har ikke så lidt at have sine udtalelser i. Indtil nu har fabrikken solgt over 4.000 F-16. På det seneste har man fået ordre på omkring 300 fly fra lande som Grækenland, Israel og De arabiske Emirater. Det betyder, at produktionen på fabrikken i Fort Worth, Tx., vil blive tredoblet næste år.

Bean sagde videre, at ordrerne styrker fabrikken position og yderligere salg i fremtiden af de avancerede Block 50 og 60 F-16.

Forbedringen af Block 50 flyene omfatter conformal tanks (ekstra tanke



F-16 Fighting Falcon monteret med conformal (tilpassede) tanks (ekstra tanke bygget monteret på flyet langs ryggen over vingerne). Udviklingen af conformal tanks begyndte tilbage i 1994. På trods af, at der kan være 440 U.S. gallons, kan flyet fortsat trække 9 G. Faktisk er G-påvirkningen kun øget med under én procent, når flyet er konfigureret til kamp.

over vingerne), indbygget avanceret udstyr til elektronisk krigsførelse og en APG-68(V)9 radar. Forbedringerne på Block 60 flyene omfatter en stærkt forbedret radar kaldet Active Electronically Scanned Array Radar, integreret navigations- og måludpegnings FLIR system, større motorkraft,

„glas“-cockpit og en ny kommerciel avionic/software, der kører over en fiber optik high-speed data bus. Bean lagde ikke skjul på F-16's betydning i udviklingen af både F-22 Raptor og Joint Strike Fighter.

Tekst: s-n

Billede: Lockheed Martin

Bagsiden denne gang.

Under besøget på alderdoms- og handikaphjemmet i Lusovka samlede der sig hurtigt 20 - 30 børn, der alle ville trykke hænder og „tale“ med de høje besøgende med de lange næser. Ungerne var ganske enkelt ikke til at stå for, og de var vilde med at blive fotograferet. Børnene indgik også i det hjælpeprojekt som chefsergent Frank Nelsson forestillede sig at gennemføre. Projektet omfattede indretning af en forladt bygning til et mødested for børn. Nelsson havde også en plan om, at der skulle fremskaffes musikinstrumenter til en musikstue, og til de mindre børn var det planen at indrette en legeplads på grunden. (Billede s-n).



Flyvevåbnets
Bibliotek



392000171501