FLY VEVÅBEN NYT

INFORMATION!

Flyvevåbnets effektivitet er bl. a. afhængig af kvalitet og omfang af den interne oplysningsvirksomhed. Samtidig må det erkendes, at flyvevåbnets organisation og størrelse gør det vanskeligt at holde personellet informeret om, hvad der foregår i værnet, og hvorfor tingene sker netop på den måde, de gør.

Denne publikation skal søge at tilgodese en del af informationsbehovet ved, dels at bringe aktuelt stof, dels at bringe artikler om områder inden for flyvevåbnets virksomhed, som ikke er alment kendte.

Publikationen udgives af Flyverstaben og vil komme ca. en gang pr. måned, alt afhængig af stoffets aktualitet.

Ud over ovennævnte stof imødeses gerne fra tjenestestederne sådanne lokale nyheder, som kan være af interesse for hele flyvevåbnet.

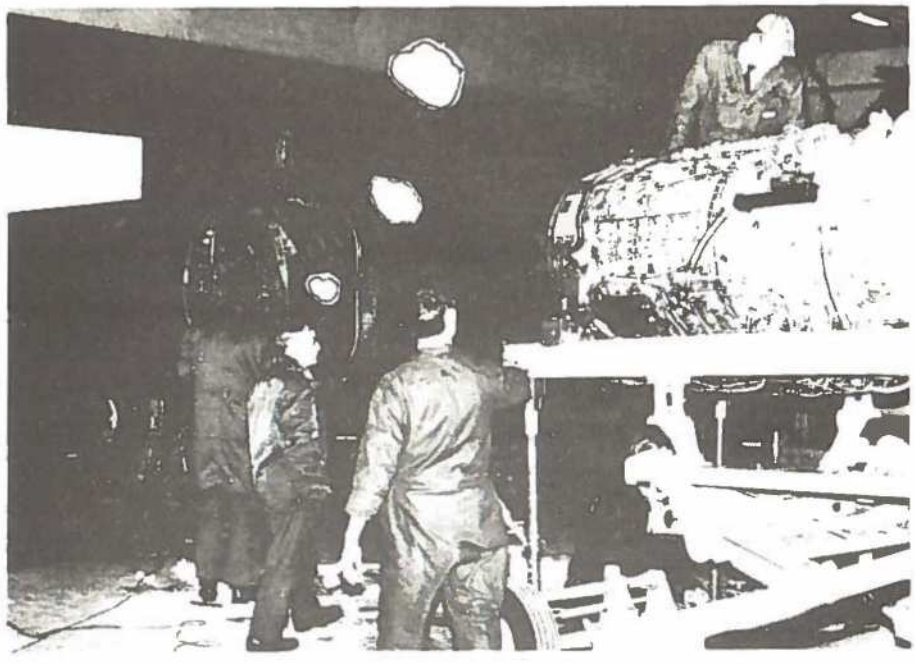
Det er mit håb, at FLY vevåben NYT - bistået af personellets ris og ros - må opfylde sin mission, at fremme trivsel og flyvevåbnets effektivitet.

Holst-Knudsen

FLYVERSTABEN

MAJ 1971

Bare vi bli'r færdige inden
Kontroludvalget når hertil!!!



RATIONALISERING AF FLYVEMATERIELKOMMANDOEN.

Forsvarsministeriet har den 5 APR 1971 nedsat et kontroludvalg til at forestå en rationalisering af Flyvematerielkommandoen, og udvalget har fået følgende sammensætning:

Direktør, civilingeniør Mogens Halbye, H. D., formand,
Afdelingschef P. V. Christiansen, Forsvarsministeriet,
Generalmajor P. Orm Hansen, Chef for Flyvematerielkommandoen,
Generalmajor K. H. Lindhardt, Chef for Forsvarsstabens Materielstab,
Generalmajor N. Holst-Sørensen, Chef for Flyvevåbnet.

Kontroludvalgets opgave bliver at forestå en rationalisering af den samlede Flyvematerielkommando - i lighed med den igangværende rationalisering af hærens og søværnets materielkommandoer.

Kontroludvalget har holdt sit indledende møde, og dets medlemmer vil samlet eller enkeltvis i den nærmeste tid orientere sig om Flyvematerielkommandoens arbejdsopgaver og organisationsopbygning.

Til at bistå kontroludvalget i dets arbejde er udpeget:

Major J. Skjøth og
Civilingeniør H. Hartmund, begge Flyvematerielkommandoen.

Til løsning af de enkelte rationaliseringsopgaver vil der blive tale om medvirken af medarbejdere fra Flyvematerielkommandoens forskellige afdelinger, ligesom private konsulentfirmaer kan tænkes indkaldt til løsning af såvel generelle som specielle opgaver.

For at fastholde forståelsen af de til enhver tid igangværende rationaliseringsbestræbelser - samt for at undgå misforståelser - vil kontroludvalget bestræbe sig på - med passende mellemrum - at give orientering om arbejdet.

Chefskonferencer

er betegnelsen for de møder, der periodisk afholdes af Chefen for Flyvevåbnet med deltagelse af chefer for flyvevåbnets enheder og nøglepersonel fra Flyverstaben.

Efter organisationsændringerne i 1970 opstod et behov for, at der i flyvevåbnet, som et supplement til de vanlige kanaler, skabtes et forum for en uformel kommunikation mellem flyvevåbnets chefer.

Her kunne drøftes principielle spørgsmål og indledningsvis ikke mindst sagsafgrænsningsproblematikken mellem Forsvarskommandoen - Chefen for Flyvevåbnet - flyvevåbnets enheder.

Af praktiske grunde er chefskonferencerne blevet opdelt i konferencer for de "eksterne chefer" (kommandoerne og de store flyvestationer m.fl.) og for skolechefer m.fl..

Den første konference afholdtes kort efter etableringen af "den nye Flyverstab" i SEP 1970. Der er herefter afholdt yderligere 5 konferencer, den sidste i første uge af MAJ 1971.

De i alt 6 konferencer (3 for hver kategori) har haft deltagelse af ca. 20 chefer pr. konference.

Blandt de behandlede emner kan nævnes:

- personelsituationen, generelt,
- forfremmelseskriterier,
- klassificering,
- omlægning af sergentuddannelsen,
- den nye officersuddannelse,
- forsøget med henlæggelse af rekrutuddannelse på Flyvestation Ålborg.
- NADGE - implementeringen,
- bedømmelsessystemet,
- pilotsituationen,
- cafeteriasagen.

På alle konferencerne har Chefen for Flyvevåbnet orienteret om aktuelle flyvevåben-sager, Forsvarschefsmøder, Forsvarsrådsmøder, Forsvarskommissionsmøder, møder i ministerium og om møder med Forsvarsministeren.

Konferencen har i sig selv ikke besluttende karakter. Men mange af drøftelserne slutter med direktiver om sagsbehandling i tilslutning til behandling af problemerne i de respektive enheder og stabe.

Den praktiske tilrettelæggelse og gennemførelse af konferencerne varetages af personel fra Flyverstaben i samarbejde med Flyvevåbnets Kursusinstitution, der på forbilledlig vis, på forskellige kursusinstitutioner, har skabt den rigtige ramme om konferencerne.

Chefskonferencerne vil fortsætte, og efter en pause i sommerperioden er de næste konferencer planlagt afholdt sidst i SEP 1971.

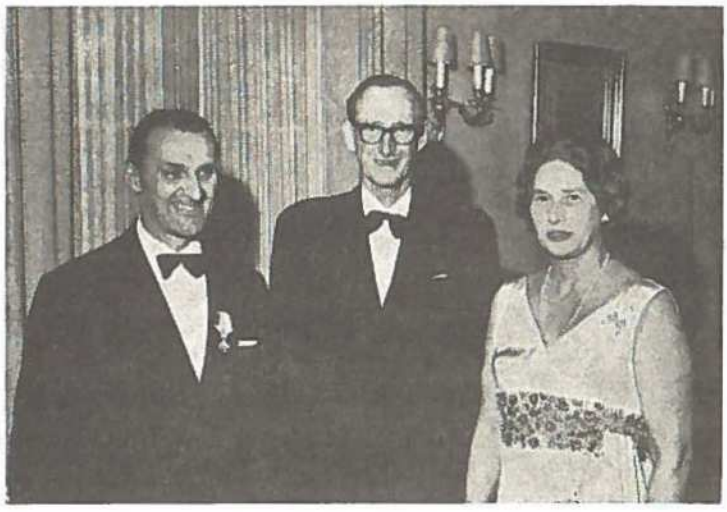
Henvendelse vedrørende F L Y vevåben N Y T bedes rettet til:

major K. Brøns - Hansen, (01) 89 05 01, lokal 2335 eller

seniorsergent K. Bladt Petersen, (01) 89 05 01, lokal 2344.

Hædersbevisninger.

Chefen for Flyvevåbnet, generalmajor N. Holst-Sørensen, er tildelt den højeste udmærkelse inden for dansk militæridræt - DANSK MILITÆRT IDRÆTSFORBUNDS HÆDERSTEGN.



Forbundets protektor, Hans Kongelige Højhed Arveprins Knud og Hendes Kongelige Højhed Arveprinsesse Caroline-Mathilde efter overrækkelsen af D.m.i.s hæderstegn til generalmajor N. Holst-Sørensen

Endvidere er nedennævnte tildelt:

DANSK MILITÆRT IDRÆTSFORBUNDS GULDEMBLEM

Generalløjtnant H. J. Pagh,
Generalmajor N. Holst-Sørensen,
Oberst E. G. F. Panduro Christensen
Løjtnant B. N. Andersen.

DANSK MILITÆRT IDRÆTSFORBUNDS GULDMANCHETKNAPPER

Oberstløjtnant K. Abildskov,
Major A. T. Bruhn,
Løjtnant P. E. Hansen.

* * *

LANDSSKYTTER

Følgende fra hold MAJ - 70 har kvalificeret sig som landsskytter i flyvevåbnet:

GEVÆR:

250949 - 0085 menig J. B. Jensen, ESK 544
med 220 point.
Antal skytter: 721.

MASKINPISTOL:

280845 - 2467 menig H. O. M. Sørensen, ESK 541
med 170 point.
Antal skytter: 154.

MASKINGEVÆR:

210749 - 1581 sergent K. Jeppesen, ESK 533
med 132 point.
Skydningen har fundet sted medens sergenten var elev på FLSS.
Antal skytter: 149.

TILLYKKE

Dansk Terrænsport Forbund afholdt i dagene 1 - 2 maj d. å. danmarksmesterskabsstævne i Nymindegab.

Blandt de ca. 540 civile og militære, der deltog, var der 3 hold fra Kvindeligt Flyvekorps.

Det ene hold blev Danmarksmestre i Dame A - klassen - foran 8 hold.

De 2 øvrige hold placerede sig i B - rækken som henholdsvis nr. 4 og 9 af 18 hold.

På billedet ses Danmarksmestrene - fra venstre

KP Hanne Sumborg,
KP Gullan Agerbak,
KF Aase Spliid,
SKLT Vivianne Bak - Jensen.

-ooOoo-

Dansk Orienterings - Forbund afholdt Danmarks- og Forbundsmesterskaber i natløb den 8 maj d.å. i Gern Bakker ved Silkeborg.

I sidstnævnte mesterskab for damer deltog KP Hanne Sumborg, der blev nr. 2 af 11 deltagere.

HUSK

Nijmegenmarchen 1971, hvis officielle betegnelse er: "55. Internationale Vierdaagse Afstansmarsen", gennemføres i tiden 20 - 23 JUL 1971 i området omkring den hollandske by Nijmegen.

Marchen gennemføres - som det fremgår af betegnelsen - for 55. gang, og blev første gang gennemført i 1909, arrangeret af "De Koninklijke Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding".

Marchen gennemføres i 4 på hinanden følgende dage med en dagsmarch på 30 - 50 km inden for 11 timer, afhængig af alder og køn. For mandlige militære deltagere således:

- 19 - 49 år 40 km med mindst 10 kg udrustning eller 50 km uden udrustning
- 50 år og derover 40 km, ingen udrustmimg.

Chefen for Flyvevåbnet har i konsekvens af den stigende interesse, dels for denne march, dels for marcharrangementer i almindelighed udsendt bestemmelser for deltagelse i Nijmegenmarchen. Eksemplarer af bestemmelserne kan rekvireres fra Flyverstabens Uddannelsesafdeling.

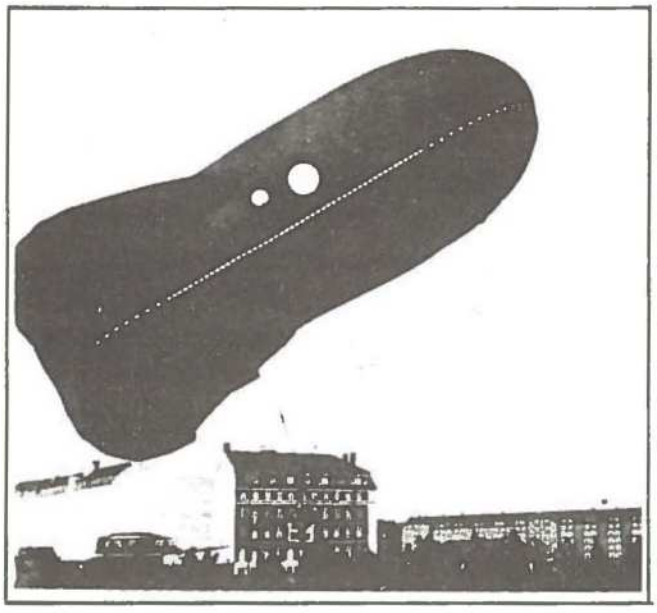
Ved den foreløbige tilmelding har 1 hold med 16 deltagere fra Luftværnsgruppen, samt 29 enkeltdeltagere tilmeldt sig marchen.

Som Dansk Delegationsleder for samtlige danske uniformerede kontingenter til Nijmegenmarchen 1971 er udpeget:

Oberst H. J. F. Freisleben, Chef for Region IV og Fynske Livregiment.

Som Flyvevåbnets Kontingentleder er udpeget:

Oberst K. Jørgensen, Stabschef ved Chefen for Flyvevåbnet.



Fra Flyhistorisk Samling

Observationsballon type "R" går til vejrs over Amager engang i 3o'erne.

Gennem størstedelen af flyvevåbnets mere end 20-årige levetid var interessen for flyvehistoriske emner hos værnet og dets personel for det meste ret ringe, hvilket næppe kan undre, når man betænker de store krav, som flyvevåbnets opbygning og hele forcerede virksomhed stillede til personellets indsats. Hver havde således nok i sine egne problemer. Omend denne tilstand nærmest har kronisk karakter, så er der dog i de senere år sket en stabilisering, der først og fremmest må tilskrives personnellets stadig voksende faglige erfaring og kunnen.

Som et biprodukt af denne stabilisering har interessen for dansk militærflyvnings historie været stadig stigende, ikke mindst på baggrund af forskellige jubilæumsarrangementer. Denne øgede respekt for historie og tradition gav sig bl.a. udslag i en del private bogudgivelser samt - i den daværende Flyverkommando - arbejde med tilvejebringelse af heraldiske mærker til flyvevåbnet. En vis historisk forskning foregik samtidig og i 1968 påbegyndtes en række interviewer med militærflyvningens pionerer, idet man ønskede at bevare disses mundtlige beretninger for eftertiden. I dag ligger den Flyvehistoriske Samling således inde med 27 særdeles værdifulde bånd.

Siden den militære flyvning påbegyndtes herhjemme, er der nu forløbet snart 60 år, og uanset det ikke gennem disse år endnu er lykkedes at etablere et flyvemuseum, endsige et flyvevåbenmuseum, blev der dog i forbindelse med revisionen af forsvarets øverste ledelse, oprettet en særskilt Flyvehistorisk Samling i Flyverstaben.

Ikke mindst gennem udadrettet arbejde må det forventes, at denne samling vil kunne afdække så meget, hidtil upåagtet stof, at dette - i forbindelse med allerede indsamlet og ret omfattende materiale - vil kunne give et repræsentativt billede af dansk militærflyvnings historie og dermed bidrage til at skabe øget interesse og respekt for flyvevåbnet i dag.

Det flyvehistoriske materiale, som man er interesseret i, har i første omgang været begrænset til følgende perioder / begivenheder:

Hærens Ballonpark,

Hærens Flyveskole, Flyverkorpset og Hærens Flyvertropper 1912 - 1950.

Marinens Flyveskole og Marinens Flyvevæsen (Luftmarinen) 1911 - 1950,

Danske flyveres deltagelse i vinterkrigen i Finland 1939 - 1940,

Begivenheder på Værløse flyveplads den 9 APR 1940.

Den danske Brigades Flyeskadrille,

Danske flyveres deltagelse i 2. verdenskrig på allieret side.

Enhver, der mener at have noget at berette om et eller flere af de ovennævnte emner, skal være meget velkommen. Ganske særlig er man for øjeblikket interesseret i at få klarlagt flyenes placering på Værløse den 9 APR 1940.

Af genstande, som Flyvehistorisk Samling er interesseret i at erhverve eller besigtige, kan bl. a. nævnes:

Dele af luftfartøjer,

modeller,

udstyr, uniformer, dekorationer o.lign.,

dagbøger, breve, optegnelser,

fotografier, tegninger,

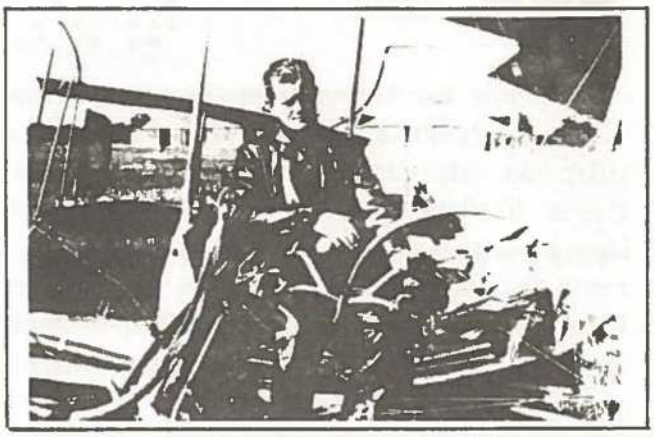
trofæer, plaketter, præmier.

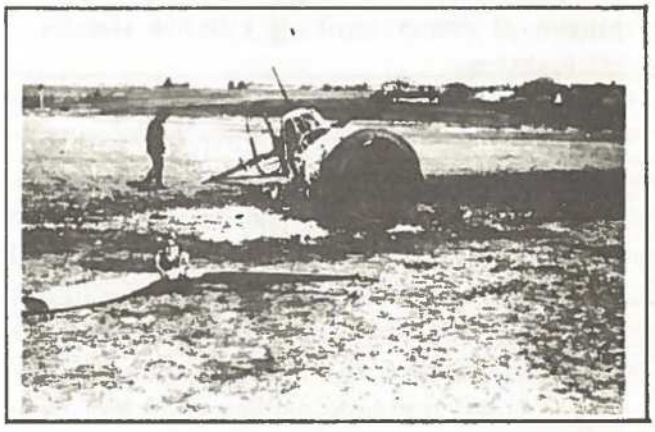
Det skal endvidere bemærkes, at flyvevåbnet allerede råder over - og vedligeholder - en del luftfartøjer, samt materiel fra tiden efter den 2. verdenskrig, men beretningen herom fortjener et kapitel for sig selv, som senere vil blive skrevet.

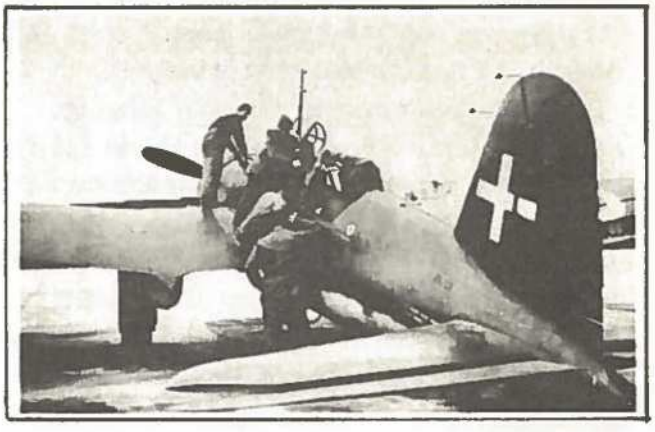
Henvendelser til Flyvehistorisk Samling bedes stilet til:

Chefen for Flyvevåbnet,
P A - sektionen,
Flyvestation Vedbæk,
2950 Vedbæk.

Der kan også ringes til Overassistent L. A. T. Ege på telefon (01) 89 05 01 lokal 2335







1. billede

Enhver landing på Hærens Flyveskole - man kunne gå fra - var også dengang en "god" landing.

2. billede

Værløse Flyveplads den 9 APR 1940. (De udbrændte rester af FOKKER D.XXI, J. 49).

3. billede

Et af Den danske Brigades 15 SAAB B 17C fly klargøres på Såtenäs den 5 MAJ 1945

4. billede

Fra isflyvningen mellem Sjælland og Fyn vinteren 1929.

EDB-løn

Det har for flyvevåbnets personel næppe været en overraskelse, at flyvevåbnet på et tidspunkt ville omlægge lønningsadministrationen til elektronisk databehandling (jf. tidligere orientering). At det så netop skete med den lønspecifikation, som hver enkelt lønmodtager modtog ved årsskiftet, indeholdende januar måneds løn, har måske overrasket, og det er da også grunden til, at første nummer af denne publikation iler med at orientere lidt om baggrunden for og virkningen af denne ændring i en for alle så vital funktion.

At flyvevåbnet i fortsættelse af eller sideløbende med rationaliseringsforanstaltninger på forskellige, fortrinsvis administrative områder også havde et ønske om at forenkle eller helt fjerne en række manuelle og tidsrøvende arbejdsopgaver i forbindelse med den mere og mere komplicerede lønningsadministration var naturligt og nødvendigt. I den forbindelse kan man blot tænke på de konstante ændringer, der foretages i lønningslove, overenskomster og de administrative merbelastninger, som f. eks. kildeskat, ATP m.v. har afstedkommet.

Når dertil kommer, at netop lønninger og øvrige ydelser er et velegnet objekt for administrativ databehandling og endvidere ret ensartet fra styrelse til styrelse i statsadministrationen, besluttede Forsvarsministeriet i 1966 - i fortsættelse af tidligere undersøgelser - at nedsætte en arbejdsgruppe til analyse af personel- og lønadministrationen i de tre af værnene, og herunder fremsætte forslag til et rapporteringssystem for personel- og lønoplysninger, således at disse oplysninger kunne indgå direkte i det da allerede opbyggede "Statens Standardlønsystem".

Det kan her nævnes, at bl. a. Statsbanerne, Post- og Telegrafvæsenet, Rigspolitiet, Børne- og Ungdomsforsorgen m. fl. institutioner igennem flere år helt eller delvis har fået beregnet og udbetalt løn ved hjælp af standardlønsystemet. For forsvarets vedkommende blev søværnet det første værn, der indgik i systemet (1969 - 70), hvortil kommer diverse institutioner under Forsvarsministeriet. Pr. 1 JAN 1971 påbegynde flyvevåbnet produktionskørsel, således at ca. 15 - 16000 månedslønnede lønmodtagere under Forsvarsministeriet i dag får beregnet og udbetalt løn i dette system. Det påregnes, at hæren kan afslutte opbygningen af et rapporteringssystem, således at hærens månedslønnede personel kan medinddrages primo 1972.

I flyvevåbnet blev opgaven - at opbygge et rapporteringssystem og et "filtreringsprogram" - løst ved nedsættelse af en arbejdsgruppe, der fra foråret 1968 til sommer 1970 har tilrettelagt et rapporteringssystem, der i hovedtrækkene baserede sig på det i forvejen anvendte personelrapporteringssystem via fjernskrivere og en til rapporteringens gennemførelse udarbejdet håndbog (HFLV 500 - 1). Denne håndbog indeholder reglerne for regnskabskontorernes rapportering på de ca. 30 forskellige personelkategorier, der findes i flyvevåbnet, de for hver enkelt lønmodtager nødvendige ca. 20 grundoplysninger, suppleret med personeldata og endelige de ca. 200 forskellige løndele, der dækker de nævnte 30 kategorier af personel.

Det er således en betragtelig mængde data, der skal rapporteres til lønsystemet hver måned for flyvevåbnets ca. 7800 månedslønnede personer. Det skal dog her nævnes, at der selvfølgelig i systemet er indbygget en del automatik, der af sig selv sørger for beregning af den egentlige løn, baserende sig på den en gang givne person - status, sørger for oprykning til højere løntrin på de fastlagte datoer, foretager dyrtidsregulering, kontinuerlig beregning af konstante løndele (eksempelvis stedtillæg, bonus, pensionsbidrag o.s.v.). Den omtalte rapportering vil derfor primært - ud over ændringer til grunddata og faste ydelser / fradrag - omfatte variable indtjente ydelser, der svinger fra måned til måned, såsom døgntillæg, overarbejdsbetaling, flyvetillæg o.s.v., men vil alligevel repræsentere omkring 10 000 data, hvortil kommer identifikation (personnummer), pr. måned, eller svarende til ca. 15 - 16 000 fjernskriverlinier.

Ved Chefen for Flyvevåbnet er der i forbindelse med en etableret LØNDATAFUNKTION udarbejdet et særligt FLYLØN-pro-

gram, der "filtrerer" de indkomne data, "trækker" personeloplysninger fra det eksisterende personeldata-lager (FLYPEP), "ombygger" oplysningerne i den form, som ønskes i standardlønsystemet, for endelig at "lægge" oplysningerne på magnetbånd for videre behandling/beregning i standardlønsystemet.

Hvad vil denne administrative nyskabelse så bevirke for lønningsadministrationen (regnskabskontorerne m.fl.) ?

Indledningsvis må det nævnes, at iværksættelsen af EDB-løn har været særdeles belastende for flyvevåbnets regnskabspersonel på grund af en krævet præcis og omhyggelig indløftning af grunddata m.v. for ca. 7800 lønmodtagere (ca. 130 000 data) som indledning til en 3 måneders parallelkørsel (OKT - DEC 1970) med manuel lønberegning, sideløbende med rapportering til det maskinelle system og efterfølgende kontrol af begge sæt lønspecifikationer i nævnte 3 måneder.

Ud over en mere ensartet administration af lønmodtagerne vil det løn-administrative arbejde ved flyvevåbnets regnskabspligtige myndigheder blive forenklet og/eller reduceret, idet der som hovedtræk kan nævnes:

1) den manuelle udfærdigelse/beregning af lønspecifikationer, samt overførsel til pengeinstitut bortfalder,
2) bogføring på lønkonti vil praktisk talt bortfalde,
3) kildeskattetræk og afregning vil ske automatisk i lønsystemet, ligesom årlige skatte opgørelser og ferieopgørelser vil være maskinelt udfærdigede,
4) kvartalsvise ATP-afregninger ligesom indeholdelse af afregning af skatterestancer, kontingenter, lønforskrivning m.m. bortbortfalder.

Herudover vil en række andre større og mindre arbejdsområder bortfalde eller blive forenklet, men en ret så omfattende rapportering af oplysninger vil træde i stedet.

På andre områder vil reformen virke forenklende, idet der fra systemet leveres et betydeligt mere tilgængeligt materiale til brug for budgetterings- og statistikarbejde, end det forekommer i dag. Ligeledes opnås der lettelser for revisionsarbejdet og for de myndigheder og institutioner, der skal modtage lønfradrag (kontingenter, afdrag på lån, pensionsbidrag o.s.v.).

FORSVARSMINISTERIET **LØNSPECIFIKATION**

LØNKODE	LØNDELSNAVN	ANTAL ENHEDER	LØNNING OG TILLÆG	FRADRAG
		IALT		

LØNMÅNED	PENGEINSTITUT	KONTONUMMER	NETTOLØN

HKAT	LØNRAM	TRIN	OPRYK DATO	TJ GÆLD TILGANG	TJ GÆLD SALDO	FERIEPENGEGRUNDLAG DETTE ÅR

TRÆKPCT	VOL FRADRAGSBELØB	A INDKOMST DENNE MD	A SKAT DENNE MD	A INDKOMST DETTE ÅR	A-SKAT DETTE ÅR

ARBEJDSGIVER NR 5513804

STILLING	NAVN	PERSONNUMMER

MYNDIGHEDSNAVN	KODE	VÆRNSKODE	

Den enkelte lønmodtager vil fortrinsvis mærke ændringen ved den nye lønspecifikation (fig.). Denne anvisning er en såkaldt lønspecifikation, idet kun nødvendig identifikation fremgår ved udlevering til modtageren. Selve specifikationen er udformet med henblik på, at stå så informativ som muligt, og det vil således bemærkes, at samtlige løndele er udtrykt i klart sprog og opdelt i en lønnings/tillægsside og en fradragsside. Specifikationen udviser det/de pengeinstitutter, hvortil nettolønnen er anvist, og hvilken lønmåned det vedrører.

Det fremgår endvidere af specifikationen, hvilken status lønmodtageren har (indplacering i lønramme/overenskomst, løntrin), og hvornår ny oprykning vil finde sted. Tilgang og saldo på tjenstlig gæld samt optjent feriepengegrundlag i pågældende år er nøje specificeret. Hertil kommer kildeskatteoplysninger med angivelse af trukket skat for lønmåneden og total for året samt skattepligtig inkomst, ligeledes for aktuel måned og total for året.

For at opnå en korrekt beregning og anvisning af løn skal det påpeges, at hver enkelt lønmodtager kan bidrage hertil, bl. a. ved omgående meddelelse om ændring i anpengeinstitut (løn- og bonuskonti). Til dette formål forefindes der ved samtlige rapporterende C-enheder en blanket, "Oplysning om pengeinstitut", der skal udfyldes af lønmodtageren og bilægges enhedens daglige melding.

Ligeledes er det af største vigtighed, at månedlige opgørelser over indtjente variable tillæg (overarbejde, flyvetillæg, søn- og helligdagsbetaling o.s.v.) afleveres til enheden snarest efter den 1. i måneden, da opgørelserne skal være regnskabskontoret i hænde senest den 3. for at sikre beregning og udbetaling i samme måned.

Det skal bemærkes, at indeholdelse og afregning af kontingenter, afdrag på løn m.m. vil ske direkte mellem standardlønsystemet og berørte organisationer, låneforeninger m. fl., hvorfor f. eks. ind- og udmeldelser af faglige sammenslutninger er at betragte som et anliggende mellem lønmodtageren og berørte organisation.

Det har ikke været hensigten i detaljer at beskrive alle procedurer m. v., der indgår i denne administrative reform, men blot at give en kortfattet orientering. Regnskabskontorets funktion som serviceorgan vil imidlertid i det væsentligste ikke være berørt af ændringer, hvorfor enhver tvivl eller konstateret fejl vil kunne afklares ved lønmodtagerens henvendelse til regnskabskontoret.

HVORFOR?

Fastrinsret (Precedence) ACTION	Fastrinsret (Precedence) INFO	Dateldsgruppe (DTG)	Signalinstruktioner (Message Instructions)
FRA (FM) CHF			Præfix GR
TIL (TO) FSNÅLB - KAR - SKL - SKP - VER - AVN - BOR - GUN - KAG - KON - MID - SIG - SKA - STE - TOR - TIR - VAN - VED - FTK - FMK - FLOS - FLSS - FLVRKS - FLKS.			Klassifikation (Security Classification) UKL
			Udfærdiges af (Originators No) PA 12o5 - R 030836 Z

Næppe havde flyvevåbnets selvbeklædere anbragt deres navnemærker på venstre brystlomme, før de fik ordre til at bære mærkerne på højre lomme!!!

Begrundelsen for denne flytning af mærket er simpelthen den, at man normalt vender højre side mod den person, man hilser på, hvorfor anbringelsen af mærket på denne side psykologisk set er "rigtigere".

I øvrigt kan oplyses, at det udleverede navnemærke - for selvbeklædende personel - er ejendom, og at dette personel er pligtig til at være i besiddelse af navnemærke.

Erstatningspris er p.t. kr. 3,50. Låseknapperne er forbrugsgods.

Navnemærkerne kan gennem tjenestestederne rekvireres ved de munderingsforvaltende myndigheder.

KAN MAN ØGE MOTIVATIONEN FOR DEN PLIGTIGE TJENESTE I FLYVEVÅBNET ?

Med henblik bl. a. på ovennævnte er det bestemt, at grunduddannelsen for værnepligtige menige, der efter rekrutuddannelsen skal forrette gavntjeneste ved Flyvestationerne Ålborg og Skagen, som forsøg henlægges til førstnævnte flyvestation og gennemføres ved dennes foranstaltning.

De værnepligtige, der vil blive berørt af dette forsøg, er udpeget blandt mødende med bopæl i Nordjylland, suppleret med ca. 60 værnepligtige med bopæl øst for Store Bælt - af hensyn til rationel udnyttelse af instruktører m. fl. Sidstnævnte vil efter afslutning af grunduddannelsen blive tilkommanderet flyvevåbnets tjenestesteder øst for Store Bælt.

Forsøgene omfatter holdene MAJ-71 og AUG-71.

Formål med forsøget er primært at undersøge, hvorvidt grunduddannelsens placering i tjenestestedets miljø vil kunne skabe større overensstemmelse mellem den nødvendige landmilitære uddannelse og senere gavntjeneste, og herved øge motivationen for den pligtige tjeneste i flyvevåbnet.

I den grundlæggende uddannelse vil der ikke finde ændringer sted i forhold til uddannelsen, der finder sted ved Flyvevåbnets Rekrutskole, idet den gennemføres i overensstemmelse med de i FLVBST 180-7 anførte direktiver. Der vil ligeledes blive udtaget ca. 20 rekrutter - pr. hold - til som befalingsmandselever at gennemgå Flyvevåbnets Sergentskole.

Flyvevåbnets Rekrutskole reduceres med 1 eskadrille i forsøgsperioden.

UDDANNELSE AF RESERVEOFFICERER.

Med undtagelse af det flyveruddannede personel - piloterne - er der inden for de sidste år ikke uddannet og ansat officerer af reserven i flyvevåbnet.

Årsagen hertil må blandt andet ses i den nye personelstruktur. Efter denne skal behovet for officerer primært opfyldes af de tjenestemandsansatte A- og B-officerer. Reserveofficerer skal alene anvendes som mobiliseringssupplement til A- og B-officererne.

Behovet for reserveofficerer er således ret begrænset, og i øvrigt kun til stede inden for visse tjenestefelter. Endvidere vil officererne kun være tjenstgørende i det omfang, uddannelsen til mobiliseringsfunktionen gør det nødvendigt.

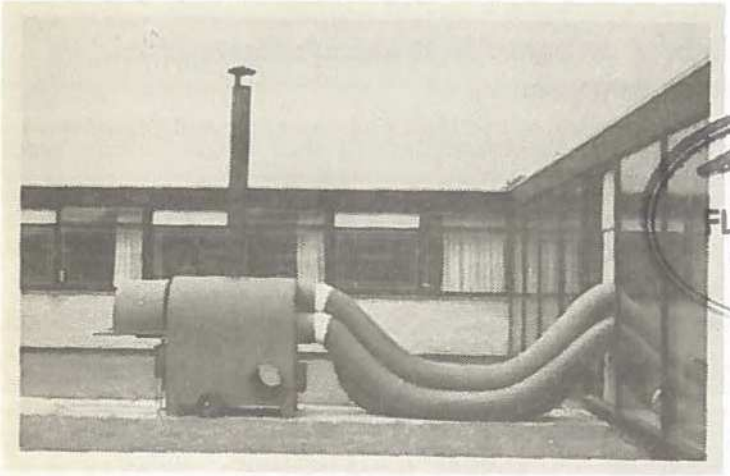
Det må indvidere konstateres, at interessen for reserveofficersuddannelsen gennem de senere år har været faldende. Sidste uddannelse ved Flyvevåbnets Reserveofficersskole blev gennemført med 2 elever, hvilket må siges at være lidet rentabelt og en medvirkende årsag til, at skolen i JUN 1970 indstillede sin virksomhed.

Omend behovet for reserveofficerer er begrænset, må det imidlertid opfyldes. Der er derfor truffet aftale med Chefen for Hæren om uddannelse af et antal befalingsmænd ved Hærens Reserveofficersskole.

Indledningsvis er 3 sergenter fra Flyvevåbnets Sergentskole optaget på Infanteriets Reserveofficersskole på Kronborg med henblik på fortsat tjeneste i 76-feltet, og et antal befalingsmænd fra Luftværnsgruppen vil gennemgå reserveofficersuddannelse på Artilleriets Befalingsmandsskole i Ringsted, samt videre operativ uddannelse og tjeneste ved raketeskadrillerne. Begge kategorier vil efter uddannelsen forrette 2 - 3 års tjeneste før indtræden i mobiliseringsreserven.


... jamen - hør nu efter
hvad j e g siger !!
... at han tør !

FLYVEVÅBEN NYT



SOMMEREN ETABLERET I FSB

FLYVERSTABEN
JUL 1971

FLV UDADTIL

Flyvevåbnet modtager i årets løb mange anmodninger fra organisationer, komiteer, klubber o.lign. om deltagelse i forskellige arrangementer landet over.

En meget stor del af disse er anmodninger om helikopterdemonstrationer, men da SAR-beredskabet m.m. selvfølgelig kommer i første række, må flyvevåbnet sige nej til en del af disse anmodninger.

Flyvevåbnet har på nuværende tidspunkt allerede deltaget i en række arrangementer, og der er yderligere givet tilsagn om at medvirke i følgende:

1o jul 1971	Flyvestævne, Nykøbing Sj.
11 jul 1971	Byfest, Nyborg
25 jul 1971	Regatta, Bagsværd Sø
8 aug 1971	Sommerfest, Trend
21 aug 1971	Byfest, Svendborg
29 aug 1971	Livredningsøvelse, Kobæk Strand.

Endvidere vil flyvevåbnets udstilling "Uddannelsesmuligheder i Flyvevåbnet" være at finde ved følgende arrangementer:

7 - 10 jul 1971	Ungskuet i Herning
17 - 20 jul 1971	Ringridderfest Gråsten
23 - 25 jul 1971	Odsherred Flyveklub.

BØR ved en HUGHES 500

TILLYKKE

Nu får hæren også helikoptere - den første blev prøvefløjet på Flyvestation Værløse onsdag den 29 april, en anden er udtaget til prototype for radioinstallation ved Flyvematerielkommandoen. Artilleriflyvebatteri Vandel (pr. 1 juli Hærens Flyvetjeneste) har 4 helikopterpiloter, der er uddannet i USA, og 6 erfarne artilleriflyvere påbegyndte den 15 april en grundlæggende helikopteruddannelse på Hughes 3oo på Flyvestation Vandel. Helikopteruddannelsen på Vandel forestås af chefinstruktør Schylstöm med en hjælpeinstruktør P. Christensen, begge SAAB, idet hæren har kontraheret med SAAB om grundlæggende helikopteruddannelse af 2 hold á 6 mand på Hughes 3oo.

I juli påbegyndes omskoling til Hughes 5oo af de første lo helikopterpiloter fra hæren. Denne omskoling var indeholdt i kontrakten i forbindelse med købet af hærens helikoptere, idet fabrikken (Hughes Tool Company USA) stiller 1 instruktør til rådighed i 3o dage. Et antal teknikere har allerede modtaget uddannelse på Hughes 5oo i USA og England, derudover er der gennemført teknisk kursus på Flyvestation Værløse af 14 dages varighed for 2 hold á lo mand, kursus udføres med bistand af en teknisk repræsentant fra fabrikken.

Indtil hæren har opnået en passende helikoptererfaring, har flyvevåbnet indvilget i at yde hæren bistand og herunder at stille en checkpilot til rådighed.

Som checkpilot er udpeget major B. Sørensen, Flyvestation Værløse, endvidere vil kaptajn V. Dahl, Eskadrille 722, senere blive omskolet på Hughes 5oo for at kunne virke som stedfortræder for major B. Sørensen. Begge er i øvrigt allerede omskolet på Hughes 3oo for i forbindelse med den grundlæggende helikopteruddannelse på Vandel at kunne medvirke som checkpiloter ved eliminering af elever.

Major B. Sørensen har sammen med et hold teknikere gennemgået teknisk kursus på Hughes 5oo på Flyvestation Værløse. Majoren er i forbindelse med kursus blevet omskolet på Hughes 5oo for senere under omskoling af hærens piloter at kunne virke som instruktør og checkpilot.

FORSVARSMINISTEREN

OM INFORMATION

Med fremkomsten af FLYvevåbenNYT har samtlige værnsstabe taget konsekvensen af personellets behov for større information og for styrkelse af kommunikationer.

Gennem de seneste år er der af myndighederne på mange måder udfoldet store bestræbelser for at holde personellet orienteret om udviklingen inden for myndighedens område. Den udvikling, som forsvaret i de senere år har gennemgået, og som fortsat finder sted på organisations-, personel- og materielområdet, har forstærket personellets interesse for at modtage oplysning om trufne foranstaltninger og baggrunden herfor. Bestræbelserne på at opfylde informationsbehovet må tillige ses som en forlængelse af bestemmelserne i samarbejdsloven og i øvrigt som en erkendelse af, at trivsel og dermed enhedernes effektivitet kun kan fremmes, såfremt hver enkelt medarbejder bliver fuldt informeret om alle forhold, der har betydning for organisationen og dens løsning af de stillede opgaver.

Det er mit håb, at FLYvevåbenNYT må bidrage til, at personel af alle kategorier i flyvevåbnet kan opnå bedre forståelse for, hvad der sker i værnet og dermed for, hvorledes hans/hendes arbejde passer ind i helheden.

R. Gerner

* * * * *

Personkontrollen i FLV

Flyverkommandoen nedsatte i 1968 en arbejdsgruppe med den opgave at foretage undersøgelse og vurdering af personkontrollen på flyvevåbnets etablissementer med rationalisering for øje.

Sidste år afsluttede dette arbejde, hvorefter Chefen for Flyvevåbnet i marts 1971 har iværksat dele af de fremsatte forslag, bl.a. adgangs- og besøgsbestemmelserne.

Af økonomiske og personelmæssige årsager har man dog måttet tage forbehold over for personelnormerne og materielanskaffelserne, der er foreslået i betænkningen.

Med det formål at foretage en analyse af de forhold set i relation til den aktuelle mulighed for deres gennemførelse har Chefen for Flyvevåbnet nedsat en ny arbejdsgruppe. Denne vil snarest fremsætte forslag til norm for personel og hunde til anvendelse i flyvevåbnets fredsmæssige bevogtning.

FLYVEVÅBEN NYT

I forbindelse med udgivelsen af nærværende publikation er der i Flyverstaben nedsat et redaktionsudvalg.

Repræsentanterne hertil er udpeget således, at flest mulige sektioner - og dermed sagsområder - er repræsenteret.

Udvalgets sammensætning:

Major K. Brøns-Hansen, formand,
seniorsergent K. Bladt Petersen, sekretær og lay-out.

Uddannelsesafdelingen:

Major K.R. Pedersen, UO-sektionen,
kaptajn O. Juul Rasmussen, UG-sektionen.

Personelafdelingen:

Løjtnant F. Cramer Larsen, PP-sektionen,
løjtnant J.K. Weinschenck, PF-sektionen.

Flyvesikkerhedssektionen:

Major E. Qvistgaard Hansen.

Flyverstabslægen:

Major P-E.H. Alsøer.

Forsvarsstaben/Flyverstabens Fællesreproduktion:

Tegner E. C. Hansen.

FIGUR-SKYDNING

I forbindelse med åbningen af Flyvevåbnets mesterskab i

FLY-FEMKAMP

på Flyvestation Skrydstrup den 9 JUN 1971 blev

løjtnant F.C. Helbo, Flyvestation Karup og
løjtnant N.R. Horten, Flyvestation Skrydstrup

hædret af Dansk Militært Idrætsforbund med forbundets sølvmanchetknapper som en anerkendelse af det arbejde, de pågældende tidligere har udført i forbindelse med FLY-FEMKAMP.

Nu 10 flyverpræster

Med det formål at udbygge den kirkelige betjening af flyvevåbnet har Forsvarsministeriet godkendt, at der kan antages indtil 15 flyverpræster med flyverprovsten som tilsynsførende og koordinator for den gejstlige tjeneste.

Flyverpræsterne bliver tilknyttet - designeret til - enhederne efter følgende plan:

- Flyvestation Skalstrup (tillige Eskadrille 534 og 544)
- Flyvestation Ålborg
- Flyvestation Karup
- Flyvestation Skrydstrup
- Flyvestation Tirstrup
- Flyvestation Vandel
- Flyvestation Værløse
- Flyvestation Vedbæk (flyverprovsten)
- Flyvestation Kongelunden
- Flyvestation Sigerslev
- Flyvestation Middelgrunden
- Flyvestation Stensved og Flyvestation Avnø
- Flyvestation Kagerup og Flyvestation Gunderød
- Flyvestation Tórshavn
- Flyvestation Bornholm
- Flyvestation Skagen.

Foreløbig er der antaget lo flyverpræster.

NYT KURSUSCENTER ?

Chefen for Flyvevåbnet har via Forsvarskommandoen til Forsvarsministeriet fremsat forslag om oprettelse af Flyvevåbnets Specialskole. Skolen agtes anvendt som uddannelsescenter for et stort antal kortere kurser med fagligt indhold. Der er tale om uddannelser, som tidligere har været placeret ved Træningskommandoen, Flyvevåbnets Reserveofficersskole og Flyvevåbnets Konstabelskole samt ved flyvevåbnets operative og logistiske enheder.

Kurserne vil blive frekventeret af befalingsmænd af graderne sergent til oberst og tilsvarende civile. Skolens placering er endnu ikke fastlagt. Dog synes Værløse/Jonstrup-området at være en nærliggende mulighed.

Af de kursustyper, der påtænkes henlagt til Flyvevåbnets Specialskole, kan bl.a. nævnes:

- kursus i operativ signaltjeneste
- kursus i elektronisk krigsførelse
- forsynings-/forvaltningskurser
- flyvelederkurser
- taktiske efterretningskurser
- visse fællesværnskurser.

Chefen for Flyvevåbnet har pr. 1 juni nedsat en arbejdsgruppe med opgave at vurdere omfanget af skolens virksomhed, herunder fremsættelse af forslag til kursustyper og kursusindhold, der i relation til virksomheden på flyvevåbnets øvrige skoler, bør henlægges til skolen.

Nej, det er vel ikke lige netop det, ret mange higer efter. Men alligevel - er der ydet en prisværdig indsats, ud over det normale, så bør den påskønnes. Derfor har vi også i flyvevåbnet efterhånden opbygget et anerkendelses-"system", der i dag består af:

MEDALJEN FOR UDMÆRKET LUFTTJENESTE

SØLVBÆGER MED INSKRIPTION

ANERKENDELSE FOR SÆRLIG RÅDSNARHED OG FREMRAGENDE LUFTMANDSKAB

ANERKENDELSE FOR FREMRAGENDE TJENESTE.

Medaljen for udmærket lufttjeneste blev indstiftet af Kongen i 1962, jf. KFF B 23 af 16 jun 1962, bestemmelserne for tildeling af denne er senere ændret, idet Kongen den 21 apr 1971 har resolveret, at medaljen kan tildeles personel i hele forsvaret.

Den tildeles piloter eller besætningsmedlemmer for særlig fortjenstfuld og udmærket tjeneste i luften, enten ved

- at have forrettet en sådan lang og særlig udmærket lufttjeneste, som har kunnet tjene som et inspirerende eksempel for andre, eller ved

- en enkelt lejlighed under overordentlig kritiske forhold at have vist fremragende tjeneste i luften - særlig hvor menneskeliv eller materiel er reddet ved koldblodighed og udmærket luftmandskab - for så vidt der ikke herved er taget en utilbørlig risiko, idet efter almindelig luftmandskab en anden udvej var nærmest foreliggende.

Det tilhørende ordensbånd er skråstribet med smalle, røde og hvide striber, og ved gentagen tildeling forsynes båndet med et spænde med det pågældende værns mærke i sølv.

Medaljen er indtil nu tildelt 12 personer.

Sølvbæger med inskription har Chefen for Flyvevåbnet opnået Forsvarsministeriets tilladelse til at tildele i nogle tilfælde, hvor man ikke har ment at kunne anbefale tildeling af medaljen, men hvor man dog har ønsket at udtrykke en særlig anerkendelse.

Sølvbægeret er tildelt 26 personer, heraf 21 i forbindelse med SKAGERRAK-forliset.

Anerkendelse for særlig rådsnarhed og fremragende luftmandskab blev indstiftet 15 mar 1957 og tildeles piloter eller andre besætningsmedlemmer, når disse i en kritisk situation har udvist en særlig rådsnarhed og udpræget godt luftmandskab. Den tildeles af Chefen for Flyvertaktisk Kommando og indføres i vedkommendes logbog, ligesom den optages på en særlig formular.

Den er indtil nu tildelt 45 personer.

Anerkendelse for fremragende tjeneste er indstiftet af Chefen for Flyvevåbnet den 1 jan 1971. Den kan tildeles alt personel i flyvevåbnet, men vil naturligvis normalt blive givet til ikke-flyvende personel. Anerkendelsen gives til personel, der ved en enkelt eller eventuelt flere lejligheder under kritiske forhold har vist fremragende tjeneste.

Anerkendelsen udfærdiges på et diplom, der tildeles vedkommende. Den er uddelt en gang, nemlig - som det vil ses af gengivelsen - til kaptajn P.H. Appel, flyveleder ved Flyvekontroltjenesten på Flyvestation Værløse, hvis fremragende tekniske og psykologiske assistance til en civil pilot, bragte denne frelst igennem en række kritiske situationer under flyvning i ringe vejrforhold.

Tildeling af medaljen, sølvbæger og anerkendelser vil fremtidig blive refereret i denne publikation.

* *

RESOLUT

Menig 020350-0645 Jørgen Work Rosenkilde var den 23 jun. 1971 beskæftiget i Eskadrille 724's område, da han bemærkede, at et engelsk jagerfly af typen Lightning MK 6 under forbikørsel lækkede brændstof fra højre vinge.

Da der et øjeblik efter udbrød brand i brændstoffet, løb Rosenkilde hen mod flyet og fik fat i en skumslukker, der var opstillet i nærheden.

Med skumslukkeren bekæmpede han branden i brændstoffet på cementbanen under flyet.

Herefter fik Rosenkilde fat i en pulverslukker og fortsatte bekæmpelsen af ilden i flyets vinge til brand- og redningstjenesten nåede frem.

Jørgen Rosenkildes resolutte indsats var i høj grad medvirkende til, at begrænse ildens omfang og dermed skaden på det engelske fly.

Menig J. W. Rosenkilde ved det engelske fly.

ÅRETS SKYTTER

Ved duelighedsskydninger 197o/71 har nedennævnte placeret sig som

ÅRETS BEDSTE SKYTTE I FLYVEVÅBNET.

Gevær.
290336-0545 løjtnant L.O. Andersen
ved Flyvestation Værløse med 232 points.

Maskinpistol.
040731-1167 seniorsergent-2 P.J. Johannsen
ved Flyvestation Skrydstrup med 182 points.

Maskingevær.
250845-0691 seniorsergent-2 P.G. Jensen
ved Luftværnsgruppen med 160 points.

Pistol.
200729-0813 løjtnant K.G.P. Schade
ved Flyvestation Ålborg med 287 points.

VI ILER med gratulation til

seniorsergent O.K. Frederiksen,
overkonstabel J.F. Andersen,
løjtnant H.E. Larsen og
oversergent N.N. Nørgaard

alle Flyvestation Skrydstrup.

Ovennævnte deltog i Dansk Terrainsport Forbunds danmarksmesterskab 1971.

D'herrer Frederiksen og Andersen var med til at vinde A-rækken for herrer.

D'herrer Larsen og Nørgaard var med til at vinde B-rækken for herrer, og dette hold fik endvidere BEMI-pokalen for bedste resultat i disciplinerne kortlæsning og afstandsbedømmelse.

Blot ærgerligt - at de startede for Haderslev Terrainsportsforening og ikke Flyvestation Skrydstrups idrætsforening, for så havde flyvevåbnet besat 1. og 2. pladsen i A-rækken, idet Flyvestation Karup besatte 2. pladsen.

oberst Bjarkov ses i midten

OBERST H.L.V. BJARKOV fyldte 8o år den 7 jun d.å.

Oberst Bjarkov - en af dansk flyvnings pionerer - deltog indtil sin afsked i 1956 i hele begyndelsen, udviklingen, ændringerne og genopbygningen af det danske flyvevåben.

FLYvevåbenNYT har derfor kigget lidt i Historisk Samlings arkiv.

Blandt de mange "udklip" der findes om oberst Bjarkov plukkede vi følgende fra DAGENS NYHEDER fra 3 jun 1956 - i anledning af oberstens 65-års dag.

Citat: "Stjal" en flyvemaskine.

Det er hyggeligt at sidde sammen med oberst Bjarkov og tale flyvning. Hele den gamle tid bliver manet frem - det spinkle maskineri - de simple hjælpemidler, som datidens flyvere havde. Men om sine egne bedrifter fortæller obersten helst ikke - spring det over, siger han.

En af de mest spændende opgaver han kom ud for var, da han som ung flyver rejste til Tyskland for Dansk Luftrederi, i hvis ledelse bl.a. sad John Foltmann. Den unge danske flyveofficer rejste civil, og hans mission var højst uofficiel - han skulle hente en maskine, som det danske flyveselskab havde købt. Det var en tidligere tysk krigsmaskine - og den stod i Warnemünde. I Tyskland var revolutionen paa sit højeste, og da Bjarkov kom til Warnemünde, fik han den besked af kommandanten, at maskinen var beslaglagt - og han fik endvidere at vide, at hvis han søgte at stikke af med den, blev han skudt. Ydermere havde tyskerne fjernet nogle faa motordele - men Bjarkov lod sig ikke gaa paa. Han kom ind i hangaren, fik maskinen klar - og en tidlig morgen startede han for fuld drøn ud fra hangaren med maskinen. Tyskerne skød som gale, men i luften kom danskeren - og maatte saa nødlande uden for Warnemünde. Hans forfølgeres bil var lige i nærheden, da han fik maskinen trukket i vejret igen og satte kurs mod Danmark, hvor han landede velbeholdent uden for Nykøbing F. Der var endnu jernkors paa maskinen, da den blev trillet ind i en hangar ved Ringsted.

BIRD STRIKE

I dagene 15 og 16 juni afholdtes i København møde i "Bird Strike Committee Europe", den europæiske komité til forebyggelse af kollisioner mellem fly og fugle.

Foruden Danmark består medlemslandene af Norge, Sverige, Holland, Belgien, Vest-Tyskland, England, Frankrig, Svejts, Italien, Spanien samt Canada og USA.

Komitéens formål er imellem de pågældende nationer at udveksle erfaringer vedrørende foranstaltninger til forebyggelse af kollisioner mellem fly og fugle.

Som et resultat af komitéens arbejde kan nævnes, at trækfugle i dag følges med radar, fra Norge til Gibraltar, og meldinger udveksles nationerne imellem, når træk af fugle foregår.

Med det formål at blive i stand til at forudsige fugletræk har syv af Nato-landene i komitéen, deriblandt Danmark, med støtte fra "Nato Science Committee" påbegyndt et forskningsarbejde for at se, hvilken indflydelse vejret har på fugletræk.

Antallet af kollisioner mellem fly og fugle er i Danmark ca. 75 om året, mens antallet i Europa overstiger 2000.

Formand for komitéen er major Ejlif Schneider, flyvesikkerhedsofficer ved Flyvertaktisk Kommando.

Denne måge - med et vingefang på 1,3 m. - nåede ikke væk, da C-47, nr. 688, den 25 aug 1969 på FSNVÆR var på vej i luften.
Resterne af mågen vejede 0,7 kg.

ENDNU ENGANG

THE 5th INTERNATIONAL HELICOPTER RESCUE MEET er i juni måned afholdt på ROYAL AIR FORCE STATION, WEST RAYNHAM, NORFOLK, ENGLAND.

Dette MEET, der består af udstilling af redningsudstyr og et S.A.R. (Search and Rescue) SEMINAR inkluderer også en konkurrence med deltagelse af følgende:

ROYAL AIR FORCE (vært), ROYAL NAVY, UNITED STATES AIR FORCE, ROYAL NORWEGIAN AIR FORCE, GERMAN AIR FORCE, GERMAN NAVY, ROYAL NETHERLAND AIR FORCE, ROYAL BELGIAN AIR FORCE, ROYAL DANISH NAVY samt ROYAL DANISH AIR FORCE.

Helikoptertyperne var BELL, HUSKY, WESSEX, WHIRLWIND, ALOUETTE og S-61.

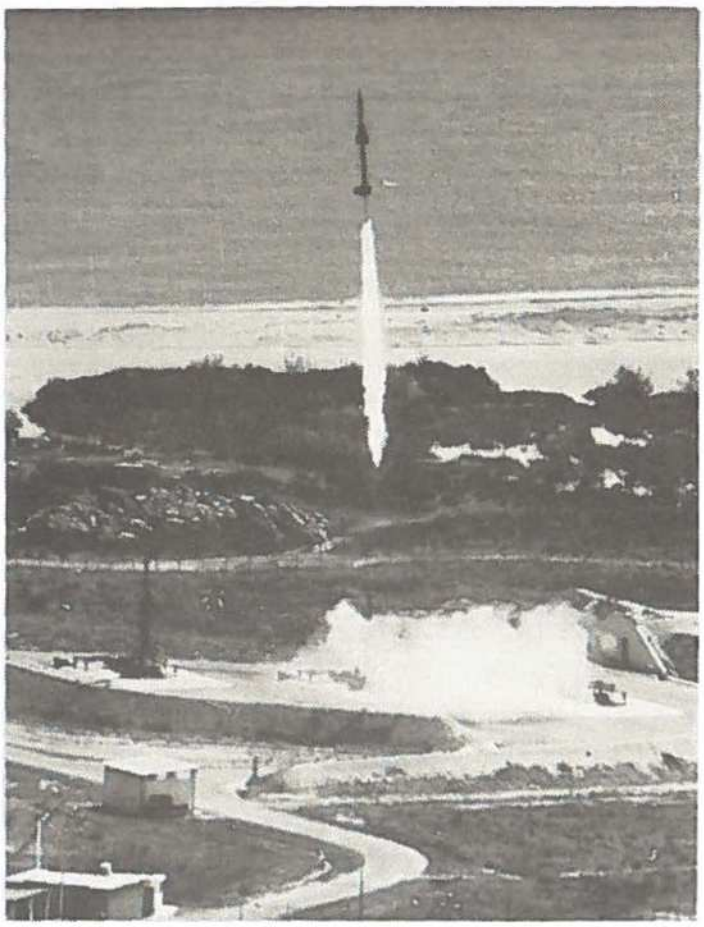
Konkurrencen, der omfattede NAVIGATION - SCRAMBLE og PRECISION WINCHING, blev vundet af ROYAL NAVY, anden pladsen besat af ROYAL AIR FORCE, tredie pladsen delt mellem UNITED STATES AIR FORCE og ROYAL DANISH NAVY; ROYAL DANISH AIR FORCE blev nr. 6.

Det må bemærkes, at hvor såvel ROYAL DANISH NAVY som ROYAL DANISH AIR FORCE lå som "middel" i øvelserne NAVIGATION og PRECISION WINCHING, lå begge helt i top i øvelsen SCRAMBLE.

De danske deltagere roser værtsnationen ENGLAND i høje toner for et særdeles vel tilrettelagt MEET.

Da vindernationen automatisk er vært ved næste MEET, står ENGLAND således for tur for anden gang!

SARDINIEN



Historisk oversigt.

Siden NIKE-raketter blev indført i 1959 og HAWK-raketterne i 1965, har der med undtagelse af 1968 været udført skarpskydning med disse en gang om året. Fra 1959 - 1967 blev skydningerne gennemført i USA på et skydeområde i New Mexico ørken ca. 75 km nord for grænsebyen El Paso.

Fra 1966 - 67 var det planen fremover at gennemføre skydningerne på det af NATO opbyggede skydeområde på Kreta (Grækenland), hvilket ville tilgodese ønsket om kortere rejsetid for det deltagende personel med heraf følgende kortere fravær fra tjenestestederne i Europa.

Samtidig med etableringen af skydeområdet på Kreta - kaldet "NAMFI" - havde Tyrkiet og Italien opbygget deres egne skydeområder; Italien havde således etableret sit på østkysten af Sardinien ca. 8o km fra hovedbyen Cagliari (kendt fra tipskuponer). På "NAMFI" skyder USA-styrkerne i Europa, Tyskland, Holland, Belgien og Grækenland, medens deltagelse fra norsk og dansk side blev opgivet under hensyntagen til den politiske situation, der opstod ved regeringskuppet i Grækenland.

I 1968-69 lykkedes det fra norsk og dansk side at opnå aftale med det italienske forsvarsministerium om benyttelse af skydeområdet på Sardinien således, at den for raketpersonellet nødvendige skarpskydningstræning kunne genoptages.

Skydeområdet på Sardinien kaldes "Salto di Quirra" Test and Training Missile Range og kan anvendes af såvel NIKE- som HAWK-eskadriller. På området er fast opstillet materiel for en NIKE-enhed, og HAWK-materiel bringes og opstilles af italienerne, når skydninger skal finde sted.

Første danske skydning med NIKE-raketter fandt sted i efteråret 1969, den anden i efteråret 197o og den tredie har lige fundet sted i maj-juni. Med HAWK-raketter blev der skudt første gang på Sardinien i foråret 197o og anden gang maj-juni i år sideløbende med NIKE-skydningerne.

Afvikling og deltagelse.

For NIKE- og HAWK-eskadrillerne er den årlige skarpskydning en art eksamen, og fra hver eskadrille deltager nødvendigt personel til opstilling af 2 hold, idet radar- og ildledepersonel udgør 2 "fuldtallige" hold, hvorimod raketbetjeningspersonel er reduceret. Herudover deltager teknikerpersonel for radarudstyret samt teknikere, der samler, kontrollerer og monterer de fra dansk side medbragte raketter (sejlet til Sardinien).

Personel fra én NIKE- og en HAWK-eskadrille bringes til Sardinien af eskadrille 721 fra Værløse, med afgang en fredag og hentes igen efter 9 dages ophold, idet de afløses af efterfølgende eskadriller, hvorved den samlede skydeperiode varer ca. en måned.

Skydningerne afvikles således:

Mandag overtages materiellet, og klargøring påbegyndes; til denne klargøring er tilladt 5 timers effektiv tid, og brug af længere tid giver strafpoint.

Tirsdag skal eskadrillen efter et "dagligt" check være klar på 15 min. beredskab for NIKE og 5 min. for HAWK. Når denne beredskabsgrad er opnået, foretages en "ORE" (Operational Readiness Evaluation), og taktiske afprøvninger af reaktion og kendskab til SOP's, sidstnævnte udføres ved hjælp af tilsluttede simulatorer.

Onsdag og torsdag afvikles skarpskydningerne i 2 faser med 1 skydning pr. deltagende hold. HAWK skyder efter droner, der er sendt ud over Middelhavet, og som fra 5o-6o km afstand kommer ind i et "angreb". NIKE skyder efter elektroniske mål, der indføres i systemet fra en simulator. Et engagement skal opnås på først indkomne kurs og på størst mulig afstand fra rakettens rækkevidde.

Fredag kan være reservedag for skydning, men anvendes normalt til aflevering af materiel og oprydning.

Vurdering og pointgivning.

Resultaterne af skydninger måles efter et pointsystem, idet NIKE-eskadrillerne starter fra 2ooo points og HAWK fra 245o points. For hver fejl, der begås, trækkes point fra, svingende fra 1-25 afhængig af fejlens art. Bedømmelsen foretages af italienske eksperter, der følger alle operationer fra samling af raketterne til afgivelsen af sidste skud. Hver fase har tildelt et antal points fra puljen på de 2ooo henholdsvis 245o, hvorfor en eskadrille, der for eksempel under en "ORE" mister 12o points, kun vil miste de loo points, der er afsat til denne fase og få tildelt et O.

For at en eskadrille kan anses for tilfredsstillende, skal den have mindst 7o% af de tildelte points i behold.

Resultatet 1971.

Bedste NIKE-eskadrille blev 534 og bedste HAWK 542.

Det var på flere måder en interessant oplevelse som uvildig observatør og "ikke luftværnsmand" at overvære en uges skydning på Salto di Quirra. Efter ovenstående faglige gennemgang af målsætning og program for skydningerne kan jeg nøjes med at give betragtninger af mindre faglig, teknisk og elementær art.

Inspirerende var det at overvære, hvorledes personellet, mandskab såvel som befalingsmænd, gik til opgaven. Bemærkelsesværdig gode resultater opnåedes også. Det fremgik klart, at mange måneders fortræning, et snævert tillidsforhold på tværs og på langs og den enkeltes respekt over for opgaven hører til de ingredienser, som gør det muligt - i det afgørende øjeblik - at tilfredsstille de forventede krav. Her er det mennesker og teknik i forening. En stærk men særlig disciplin er fornøden. Blot en enkelt svigter, det være sig ved ubetænksomhed, svigtende ydelse, mindre god vilje, utilstrækkelig forståelse for samarbejde eller for ringe solidaritetsfølelse - og løsningen risikerer at "gå i vasken". Mere end på mange andre felter gælder her, at "selv en liden tue kan vælte et stort læs".

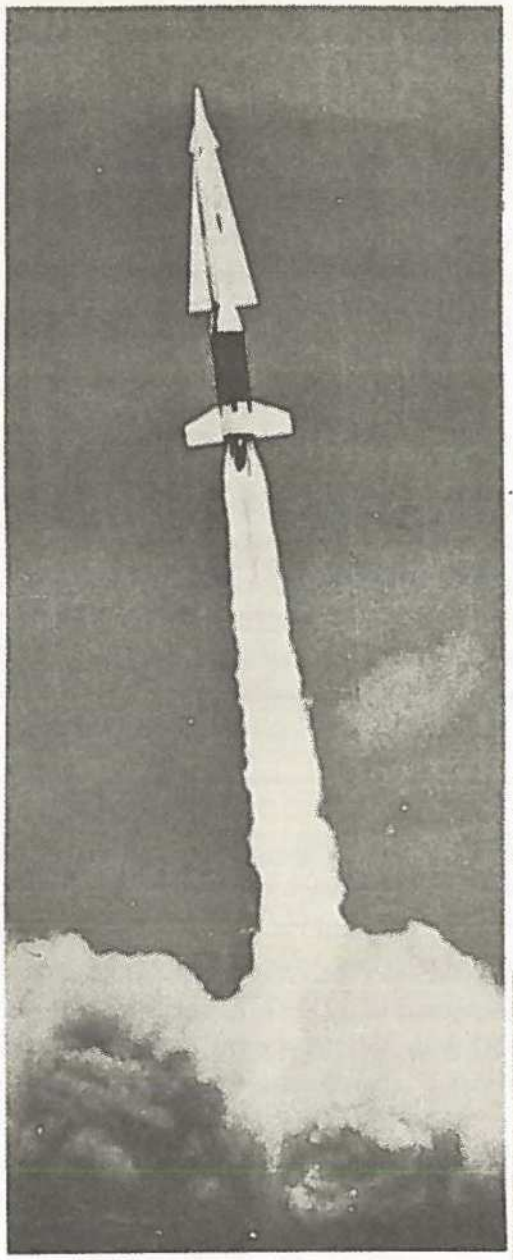
Skydningerne viste, at en enorm præcision kan opnås. Det er et farligt våben, når det håndteres rigtigt. Meget farligt endda! Fjendtlig indflyvning i et raketforsvaret luftrum er en risikabel og dyr affære. Det er et godt aktiv til dansk forsvar i det hele taget og bidrager umiddelbart til den enkeltes forståelse af, at det "kan nytte" at være vel forberedt.

Fra et højdepunkt lige vest for stillingerne med udsigt ud over Middelhavet og stillingsområderne overværes affyringerne. En bygning bag os rummer kontrol- og sikkerhedsofficerer med nødvendige instrumenter - et mini "Cape Kennedy" - en højttaler formidler informationer ud til os tilskuere. For 1o min. siden "stak" en drone af med en hvæsen og en røghale efter sig - mod øst ud over havet. Dronen er nu på vej ind mod HAWK-eskadrillen - fra højtaleren lyder nedtællingen, og rampen med HAWK-raketterne er drejet rundt i skudretningen - et lille "nik" fra raketrampen viser, at målet er "set". Ordet "FIRE" lyder, og med en køn blå og orange ildhale efter sig er HAWK'en på vej mod målet, et ildglimt ude over havet et minut efter viser os, at målet er nået.

Det er aften, NIKE-eskadrillen er alarmeret, og en Hercules-raket står lodret mod himlen klar til affyring. Personellet i eskadrillen har nu afsluttet deres kontrolleringer af systemet, og det "fjendtlige" mål er opfanget på radarerne i 2oo km afstand, nærmende sig med en hastighed af ca. 15oo km i timen. Fra højttaleren kommer oplysninger - "området er frit, der må skydes" og kort efter "5 - 4 - 3 - 2 - 1 - FIRE". Et kæmpe ildglimt viser sig under raketten og med en buldren som fra et ekspresstog løfter den sig hastigt ud af en stor røgsky for 7 til 8 sekunder senere at forlade sit første trin (boosteren) højt oppe på nattehimmelen. Trin 2 er startet, og i ca. et halvt minut kan man følge lysglimtene fra raketten, der højt, højt oppe styres ud til møde med målet, som på ganske få meters afstand ved mødestedet bliver udsat for den store sprængladnings virkninger.

Det var interessant at følge de italienske skydeledere og kontrollører i deres virksomhed. Dygtige folk. Virtuoser var de. Samtidigt hjælpsomme og kollegiale. Deres vurdering af præstationerne synes præget af retfærdig objektivitet.

Også andre aspekter er værd at fremhæve. Bl.a. markeredes med tydelighed konfrontationen mellem en militær afdeling og vilkår, som vi i Danmark forlængst har forladt. Ved samtale med værnepligtige menige fremgik det, at adskillige på baggrund af de stedlige underbringelsesforhold og forplejningsmuligheder - måske ret ofte endda - sendte en venlig tanke hjem til "den gamle kaserne"! Det var, som om man nu pludselig så mangt og meget i et andet lys.



SKUD GÅET

Det gælder også de sociale forhold, som umiddelbart stak i øjnene, her bl.a. de fattige landarbejderboliger, som lå spredt rundt i det smukke naturskabte og fortryllende landskab. Familier på 12 - 14 medlemmer eller flere pakket sammen i lavloftede primitive huse med gulvareal på højst 2o-3o m2 - og hvert med den karakteristiske kugleformede bageovn klistret uden på gavlen. Ved udendørsvæven sad husets signora og med flid sikrede de små (mange) puslinger tøj på kroppen. Eller også lå hun på sine knæ nede ved flodbredden og vaskede tøj, som hendes forgængere også gjorde det i oldtiden.

Slid, slæb og primitiv familiehygge er hovedparten af hendes livsindhold. Manden arbejdede i marken med okseforspand, tuskhandlede eller holdt Siesta - måske mest det sidste --. Og alligevel mødte man disse mennesker - fattige af Guds nåde - smilende hjælpsomme og venligtsindede. En hård kontrast til de velbjærgede nordboere med al deres velfærd og surhed og kildeskat. Med enorme problemer. Det er kun få år siden, skolebørn i København demonstrerede foran Christiansborg, fordi velfærdsmyndighederne - som nogle sagde - ikke ville betale ferierejsen på landet, da forældrene, vel hjemkommet fra en af Spies' eller Præstens luksusrejser til Mallorca, ikke syntes, de selv havde råd.

Hvad de nordiske vikinger måske undrede sig mest over, var pigerne. Kønne, ja smukke var de fleste. Og de mest elegante var forsynede med ægte overskæg, velplejede i modsætning til vikingernes hårpragt. Nogle havde endda udviklet enorme, nedhængende moustacher. En naturlig kosmetik - og billig.

Men her syntes vikingerne modløse og ærgerlige! der er alligevel "en kant" - eller et skæg.

Det stod dem klart, at ønsker man at virkeliggøre sine drømme, må man først og fremmest vågne op. Og ingen kan føle sig mere hjælpeløs end ejeren af en syg guldfisk.

Billederne viser bl.a. afskydninger på Sardinien.

Der er langt igen, men

Mandag den 19 APR gik afprøvningen af NADGE-udstyret ind i en ny fase, nemlig afprøvningen af de operative funktioner i NADGE (software). Når man går igang med afprøvning af software og systemet i det hele taget, burde al teknisk udstyr (hardware) være installeret og afprøvet, men et så kompliceret udstyr og med så mange firmaer involveret kan man vel ikke forvente, at det er tilfældet. Derfor havde Konsortiet NADGECO og FLYVEVÅBNET aftalt, at System Operational Function Test (SOFT) i Danmark skulle deles i faser, og planen for SOFT i Danmark blev fastlagt i marts måned.

Nadge Functional Test er i store træk opdelt i 2 kategorier 2-D og 3-D og har på Nato-plan fundet sted i Norditalien ved hjælp af Nadge Central Test Team, der var sammensat af repræsentanter fra alle NATO nationer. Ideen bag at lave disse central test også kaldet First Configuration Test (FCT) var at samle så mange test som muligt og undgå alt for mange gentagelser på de enkelte stationer. Derved vil NADGECO ved hjælp af FCT-Data-Package plus gentagelse af nogle få test og 1 uge operationel demonstration være i stand til at bevise, at den enkelte station fungerer som den skal i følge specifikationerne.

FCT blev påbegyndt den 1 AUG 1970 og vil først være afsluttet den 1 JUL 1971 - der har været ydet en stor indsats, såvel fra NADGECO som fra NATO's side for, at den del af NADGE-testing skulle blive så effektiv som mulig for på den måde at lette afprøvningen af de enkelte stationer. Da NADGE-systemet i forvejen er forsinket, må man desværre sige, at vi alle er presset for tid. De fejl, der blev fundet i Computer-programmerne under FCT, har NADGECO kun delvis været istand til at få rettet, inden man gik ind i den næste fase "On Site Testing". De danske Computer Sites er de, der er længst fremme med hensyn til hardware installering og derfor de første til at blive afprøvet i SOFT; man kan sige heldigvis, for derfor bliver vi også de første, der får systemet i operation - man kan også sige uheldigvis, for derfor må vi overtage systemet med nogle urettede fejl i programmerne - disse vil dog blive rettet inden udgangen af 1971.

Som sagt i begyndelsen af denne artikel var den 19 APR skæringsdatoen. Heldigvis havde flyvevåbnet forberedt sig godt ved i MAR 1971 at oprette National Test Team (NTT), som senere vil blive nedlagt, og hvis personel til den tid vil indgå i bemandingen af OC 500 VEDBÆK. Personelmangel har de fleste, men Kontrol- og Varslingstjenesten har det vel nok i særdeleshed i øjeblikket, hvor man fortsat skal operere det manuelle system og uddanne folk på det nye (NADGE), samtidig med at vi skal afprøve og indkøre NADGE for at være klar til at overtage vor del af ansvaret for NATO's luftforsvar. Aftalen med NADGECO var at se på den samlede SOFT aktivitet og se hvilke test, vi ville være i stand til at udføre nu, og hvilke vi måtte vente med til senere, og så planlægge hele aktiviteten i faser. Resultatet blev 3 faser for Vedbæk, 2 for Skagen og 1 for Skrydstrup. Det er navnlig forsinkelsen af Simuleringsudstyret, der vil forsinke den endelige afslutning af NADGE-TEST i Danmark, men som det ser ud i øjeblikket, vil dette simuleringsudstyr blive installeret om 3-4 måneder og de sidste test udført inden udgangen af 1971.

Status pr. 1 JUL er, at fase 1 Skagen og fase 1 og 2 Vedbæk er udført med et godt resultat; der er ingen tvivl, NADGE-udstyret vil være et godt hjælpemiddel for kontrol- og varslingspersonellet til at hæve kvaliteten indenfor luftforsvaret. Men man må ikke glemme, at NADGE er et Semi-Automatic System, hvorfor kommunikationen mellem mand og maskine er af overordentlig stor betydning. Der er langt igen, inden vi har lært at beherske dette sprog, men vi har de bedste forhåbninger.

NADGECO NEWSLETTER skriver:

DENMARK 'EXAMPLE TO NATO'

"Denmark is setting an example to NATO Europe by the comprehensive and efficient way it is bringing its NADGE system into operation this year," said General J. M. Accart, Director of Nadgemo, during his recent visit to Denmark.

The General was speaking at a lunch given in his honour by the Chief of the Royal Danish Air Force, Major-General Niels Holst-Sorensen, and attended by senior members of the Danish Defense headquarters, RDAR headquarters, the RDAF Air Materials Command and Nadgeco.

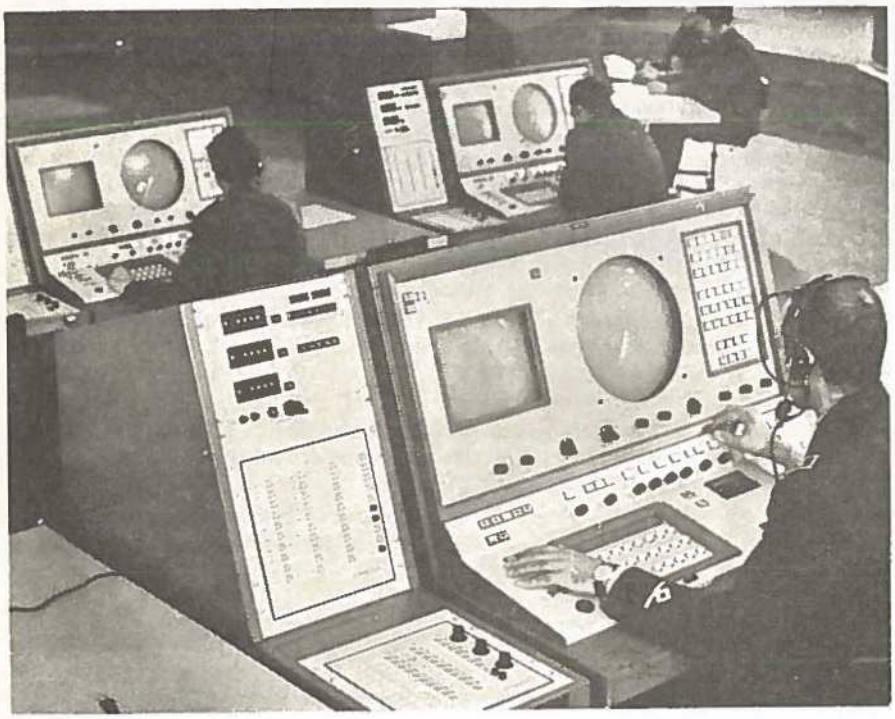
General Accart was accompanied by Mr. R. Buller and Major Ryt Hansen of Nadgemo. The party was able to see at first hand the extensive planning and organisation that the RDAF has put in motion to provide integrated participation between RDAF and Nadgeco in the system test phase—SOFT—and for subsequent takeover of the NADGE system. The RDAF is providing full operational test crews during SOFT working under the operational direction of the Nadgeco test conductors.

During his inspection of the main site operations room—now complete with all its remote radar inputs—the General saw a practical briefing of RDAF aircrew. These aircrew are flying the live weapons missions for SOFT and were getting a chance to "fly the consoles" for a better understanding of their part in the test exercise.

RDAF aircraft later flew the General's party to the new "Ares" radar recently completed by Thomson-CSF and the Marconi/Thomson-CSF improved Early Warning Station handed over to the RDAF last year.

The party were guests at a dinner given by Nadgeco's National Manager, S. John Gorton, attended by Colonel K. Jorgensen, Chief of Staff of the RDAF, and senior members of the RDAF H.Q. and AMC.

DIRECTOR OF NADGEMO
og
CHEFEN FOR FLYVEVÅBNET



CONTROL-RUM

Billedet til højre viser:

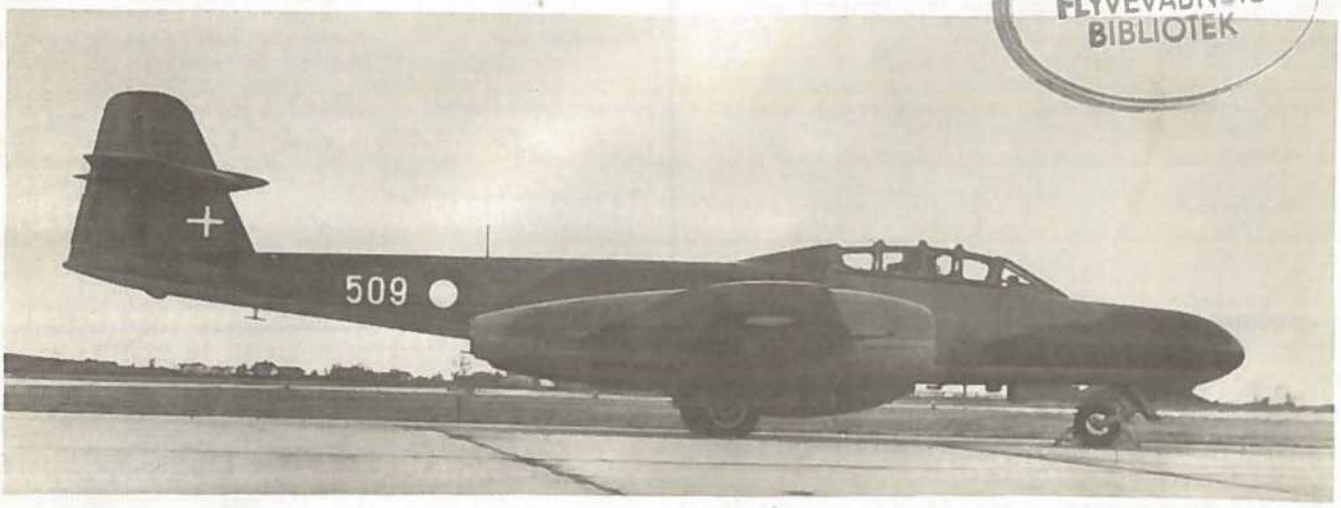
General J.M. Accart, GM P. Orm-Hansen,
OBLT J.B. Danielsen og GM N. Holst-Sørensen

HJŒLP

med til at der gives alt personel i flyvevåbnet mulighed for at læse FLYvevåbenNYT.

379

FLY VEVÅBEN NYT



Danmark vil også have et antal nat-jetjagere

Når luftvåbnet en gang er helt udbygget har vi 15 eskadriller

Det er meningen, at luftvåbnet ialt skal disponere over 15 eskadriller jetjagere, når udbygningen af dette våben til sin tid er helt tilendebragt. Men det vil tage lang tid endnu, og foreløbig har vi endnu ikke modtaget den første maskine fra USA ifølge den amerikanske våbenhjælp.

15 eskadriller er det samme som 375 jetjagere. En del af disse skal imidlertid kunne gå i aktion om natten, og derfor er luftvåbnet interesseret i at få skaffet det nødvendige udstyr til nat-jetjagere. Det drejer sig først og fremmest om en del vigtigt radarudstyr, som vi formentlig kan få fra England. I luftvåbnets ledelse har man i nogen tid arbejdet med dette problem.

Det er fortsat meningen at gøre Karup og Værløse til de to vigtigste baser for luftvåbnet, men hvordan man ellers skal fordele jetjagerne er ikke helt afgjort endnu. Det synes dog givet at Aalborg og Skrydstrup også får jetjagere. Muligvis vil man af hensyn til forsvaret af København også stationere jetjagere i Kastrup, men det er ikke videre godt at bruge denne store lufthavn både til civile og militære formål. Dette problem er dog også ganske uafklaret endnu.

lasse.

FLYvevåbenNYT indleder i dette nr. rubrikken "For 2o år siden".

Ovennævnte artikel er et klip fra AFTENBLADET, den 1 aug 1951.

Læsere - der måtte være i besiddelse af stof til denne rubrik - er meget velkomne til at tilsende redaktionen dette.

FLYVERSTABEN

AUG 1971

OBS !

Midtersiderne er ikke nummereret af hensyn til det personel, der måtte ønske at udtage organisationsskemaet til brug i det daglige arbejde.

FLYVEVÅBEN NYT NR. 3

Udgiver:	Flyverstaben, Flyvestation Vedbæk,	telf.(01)89 0501
Redaktionsudvalg:		
Formand:	Major K.Brøns-Hansen,	lokal 2335
Sekretær og lay-out:	Seniorsergent K.Bladt Petersen,	lokal 2344
Udvalgsmedlemmer:		
Uddannelsesafdelingen:	Major K.Røn Pedersen,	lokal 2369
	Kaptajn O.Juul Rasmussen,	lokal 2364
Personelafdelingen:	Løjtnant F.Cramer Larsen,	lokal 2315
	Løjtnant J.W. Weinschenck,	lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Major E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslægen:	Major P-E.H. Alsøer,	lokal 2354
Forsvarsstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	1600	

NORDISK MESTER

Ved de nordiske mesterskaber i svæveflyvning 1971 har følgende flyvevåben-personel placeret sig således:

Nordisk mester i Standard klassen:

Seniorsergent H. Lindhardt, Flyvematerielkommandoen.

Der deltog 12 i denne klasse.

H. Lindhardt blev nr. 5 og premierløjtnant N. Sejstrup, Flyvestation Ålborg nr. lo i det samlede resultat.

LANDSSKYTTE I FLYVEVÅBNET, hold AUG 7o.

Gevær.

040450-0759 menig H. Jespersen ved Flyvestation Bornholm (ESK 503) med 220 points.

Maskinpistol.

290850-0051 menig P. Blokdal-Pedersen ved Flyveskolen med 165 points.

Maskingevær.

120450-2443 menig A. Pedersen ved Flyvestation Karup (BKESK 1137) med 122 points.

BIKINI

I vinteren 1964 havarerede flyverløjtnant Kierkegaards F-86D fly over det nordlige Kattegat, og piloten måtte forlade flyet. Han landede i sin faldskærm i Ålbæk Bugt, hvor vandtemperaturen var omkring 0° C. Med nød og næppe overlevede Kierkegaard turen i det kolde vand; hans legemstemperatur var langt under normalen, og hans tilstand kritisk, da han ankom til hospitalet uden bevidsthed. Inden denne begivenhed fandt sted, havde man i flyvevåbnet, først og fremmest i Flyverkommandoen og Flyvertaktisk Kommandos Flyvesikkerhedssektion, diskuteret problemet om træning af personellet i overlevelsesteknik i vand. Der gennemførtes allerede den gang øvelser i svømmehal, men alle var enige om, at dette ikke gav deltagerne en tilstrækkelig realistisk erfaring. Flyverløjtnant Kierkegaards havari gav sagen en vending, som forårsagede, at man indledte undersøgelser af, hvordan andre flyvevåben løste dette træningsproblem. Både Royal Air Force og det svenske flyvevåben udførte træning på åbent vand.

Det besluttedes at iværksætte en lignende undervisning og træning i flyvevåbnet, hvorefter øvelse BIKINI for første gang løb af stabelen i sommeren 1965 under ledelse af Flyvertaktisk Kommando.

"BIKINI 65" havde stor succes. Alle deltagerne var enige om, at man her virkelig havde udbytte for alle pengene. Øvelsen gennemførtes med støtte fra søværnet ved et bevogtningsfartøj og en marinekutter. Det deltagende personel blev kastet i vandet med deres nødudstyr i Æbeltoft Vig og blev derefter trukket efter bevogtningsfartøjet med ca. 6 knobs fart. Øvelsen gav et udmærket billede af de forhold, som kunne opstå, såfremt en faldskærm trak en pilot efter sig over det oprørte hav.

Succesen er blevet gentaget med mindre variationer de følgende år, således at der stadig var nyt at lære for flyvevåbnets flyvende personel. I efteråret 1969 var der i Flyvertaktisk Kommandos øvelsesledelse en tydelig fornemmelse af, at øvelsen burde

kunne gøres endnu mere realistisk. Gennem Flyvestation Skrydstrup erfarede Flyvertaktisk Kommando, at nye piloter, lige hjemsendt fra uddannelse i USA, alle havde gennemgået træning i PARASAIL i USAF. Ved nærmere undersøgelser viste det sig, at hollænderne lavede PARASAIL over vand med alt flyvende personel ca. 1 gang om året. Efter at Flyvertaktisk Kommandos personel var blevet uddannet i PARASAIL, bl.a. i Holland, introduceredes PARASAIL over åbent vand i august 1970.

PARASAIL består i, at deltagerne med nødudstyr i form af gummibåd m.m. ispændes en særlig faldskærm, som ved hjælp af en nylonwire trækkes op i vinden af en trækbåd efter samme grundprincip, som man anvender ved opsætning af en legetøjsdrage. Når ekvipagen når en højde på ca. 70 m udløses wiren fra trækbåden, hvorpå skærm og deltager svæver ned mod vandet med påfølgende landing som i en almindelig faldskærm. PARASAIL kan også udføres over land, hvor man anvender et motorkøretøj som trækkraft.

Øvelse BIKINI 1970 var lagt an som en ren træning i svævning og landing med faldskærm. Søværnet gav som i de øvrige år støtte i form af skibe. En torpedobåd benyttedes som trækbåd. Desuden medvirkede en marinekutter. I modsætning til tidligere støttede også Hæren øvelsen med instruktører fra Jægerkorpset og bromateriel fra Jyske Ingeniørregiment. Startplatformen var en stor tømmerflåde (10 x 15 m), forankret midt i Æbeltoft Vig. Intet andet flyvevåben anvender iøvrigt tømmerflåde som platform for PARASAIL.

Øvelse BIKINI 1971 som finder sted fra 9 - 27 aug på Flyvestation Tirstrup og i Æbeltoft Vig, afvikles efter samme retningslinier som øvelsen i 1970. Enkelte ændringer til forbedring af øvelsen har været nødvendige, baseret på erfaringer fra 1970. Således er tømmerflåden udvidet til 12 x 23 m for at skaffe et længere tilløb. Søværnets torpedobåd er i år udskiftet med en lejet civil trækbåd af typen "Coronet Playmate" med 170 hk. Dette skulle bevirke større manøvredygtighed og hurtigere afvikling af øvelsen. Både Hæren og Søværnet støtter øvelsen med henholdsvis instruktører og en marinekutter samt frømænd. Øvelsen i år har iøvrigt vakt en del opmærksomhed i udlandet. Der kommer således besøgende fra Holland, Norge, Sverige, Canada og Portugal.

Efter erfaringer gjort i 1970 er der ingen tvivl om, at PARASAIL er en øvelsesform, som er kommet for at blive. Den giver det flyvende personel mulighed for, uden risiko, at prøve faldskærmslanding på vand under helt realistiske forhold, idet den anvendte skærm opfører sig som en normal faldskærm under landing og dermed også giver de samme problemer, som den enkelte således får mulighed for at lære at løse.

I næste nummer bringer vi flyverløjtnant Kierkegaards erfaringer fra et timelangt ophold i havet den 19 JAN 1963.

KVINDER I FORSVARET

I dette forår traf Forsvarsministeriet beslutning om at udnytte den lovmæssige bemyndigelse i personellovens paragraf 4, stk. 3, til at antage kvinder til frivillig tjeneste i forsvaret.

Den 5. juli udsendte Forsvarsministeriet de administrative bestemmelser (KFF B 12-1971) for nyordningen, der træder i kraft 1. september 1971.

SAMME VILKÅR SOM MÆND

Alene det forhold, at bestemmelserne for det kvindelige personel er indarbejdet i de hidtidige bestemmelser for mandligt stampersonel, viser det grundlæggende princip i nyordningen, at det kvindelige personel ansættes på lige fod med mandligt stampersonel, hvad angår kvalifikationskrav, uddannelse, anvendelse, avancement, løn, adgang til civiluddannelse m.v.

Af enkelte undtagelser kan nævnes, at kvinder tidligst kan antages som 18-årige. Kvinderne modtager i uddannelsestiden - denne er 12 mdr. - en større kontant løn - kr. 1381,91 pr. måned - end den mandlige konstabelelev. Dette på grund af den manden påhvilede værnepligt.

Det kvindelige personel har for nærværende ikke mulighed for at avancere ud over seniorsergentgraden, idet ordningen kun omfatter stampersonelgruppen.

Endelig påregner man ikke at anvende kvinden til direkte kampopgaver, bortset fra selvforsvar og nærforsvar af det object, hvor den pågældende gør tjeneste.

HVORNÅR OG HVORMANGE

Antagelserne i flyvevåbnet vil blive påbegyndt pr. 1. november d.å. Indledningsvis vil man her koncentrere sig om tjenestefelterne

kontrol- og varslingstjeneste,
forsyningstjeneste og
administrationstjeneste.

Man påregner pr. 1. november at antage indtil 40 konstabelelever heraf 20 til kon-

trol- og varslingstjeneste og 10 til hver af de andre tjenestefelter, hvilket vil blive gentaget pr. 1. februar 1972. Således vil flyvevåbnet indenfor finansåret 1971/72 sigte mod at antage ialt 80 kvindelige konstabelelever.

I hæren vil man indledningsvis antage indtil 10 elever pr. november 1971 og indtil 25 pr. august 1972, medens søværnet begynder uddannelserne af de første 30 i april 1972.

Den første antagelsesprøve i flyvevåbnet finder sted i ugen 13-18 september d.å. ved Flyvevåbnets Rekruttering i Jonstrup. Oplysningsmateriale udarbejdet af Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste er fordelt bl.a. til flyvevåbnets tjenestesteder, ligesom antagelsesmuligheder m.v. har været bekendtgjort gennem annoncering i dagspressen.

UDDANNELSEN

på Konstabelskolen varer som nævnt 12 mdr. og omfatter en grundlæggende generel uddannelse (rekrutuddannelse), en grundlæggende specialuddannelse samt praktisk tjeneste (OJT - on the-job-training) på et af flyvevåbnets tjenestesteder.

Bortset fra den grundlæggende generelle uddannelse af personellet til kontrol- og varslingstjenesten oprettes der ikke særklasser for de kvindelige konstabelelever, idet disse vil komme til at indgå i de planlagte klasser for det mandlige personel.

Uddannelsen vil foregå - for alle - på Flyvevåbnets Konstabelskole i Jonstrup, på Flyvevåbnets Kontrol- og Varslingsskole på Flyvestation Kagerup (kun specialuddannelsen af personel til kontrol- og varslingstjenesten) samt som nævnt en periode med praktisk tjeneste på et tjenestested.

Det første kvindelige personel kan således forventes ved flyvevåbnets tjenestesteder maj-juni 1972 som konstabelelever og fra november 1972 som konstabler.

HVORFOR

Forsvaret er en arbejdsplads som alle andre og derfor med i den almindelige udvikling i samfundet, hvor kvinden ganske naturligt glider ind i de arbejdsområder, der traditionsmæssigt har været varetaget af mænd.

Hertil kommer, at antagelse af kvindeligt personel vil frigøre mænd til egentlige kampopgaver, hvilket er en uvurderlig hjælp i bestræbelserne for at opretholde de fastsatte styrkemål.

Det er i den forbindelse væsentligt at understrege, at der med anledning af nyordningen ikke vil blive foretaget afskedigelser af allerede ansat militært eller civilt personel.

Det kvindelige stampersonel er udelukkende påtænkt anvendt som supplement til det mandlige militære personel.

NY FORENING

Udvalget vedrørende befalingsmandsuddannelsen og arbejdsklimaet i forsvaret, det såkaldte "Klimaudvalg", har i 1. delbetænkning om forudsætninger for et militærpædagogisk reformarbejde bl.a. fremhævet, at reformbestræbelser på uddannelsesområdet bør udgå fra persongrupper og institutioner inden for forsvaret, og dette militærpædagogiske reformarbejde må have karakter af en generel, vedvarende og stimulerende pædagogisk aktivitet, således at de veje ad hvilke de generelle pædagogiske mål søges realiserede, til stadighed vil kunne tilpasses de skiftende vilkår.

I denne forbindelse fandt Klimaudvalget, at en af foranstaltningerne til at fremme dette reformarbejde måtte være oprettelsen af en speciel pædagogisk uddannelse for officerer.

Som bekendt oprettedes fire år senere, den 1 december 1970, det første Pædagogiske kursus for officerer ved Forsvarsakademiet med deltagelse af 18 officerer fra de tre værn, Hjemmeværnet og Civilforsvaret.

Det samarbejdsklima, der blev grundlagt under kursus afvikling ønsker de 18 elever bevaret og udbygget, ligesom man har fundet det ønskeligt klart at identificere sig som en af de persongrupper, hvorfra reformbestræbelser også kan udgå.

Disse ønsker og forhåbninger har eleverne ved kursus afslutning manifesteret ved stiftelsen af en "DANSK MILITÆRPÆDAGOGISK FORENING", hvilket herved meddeles.

Foreningens formål er, gennem udveksling af tanker, meninger og oplysninger at fremme medlemmernes pædagogiske kundskaber og ved udadrettet virksomhed medvirke til udbredelse af relevant militærpædagogisk viden og erfaring.

Som medlemmer af foreningen kan være:

- enhver, der har gennemgået Pædagogisk kursus for officerer ved Forsvarsakademiet,
- enhver person, der har bidraget til at fremme den pædagogiske forskning og/eller udvikling inden for forsvaret, og
- som æresmedlemmer kan optages personer, der har ydet særlige bidrag inden for den pædagogiske forskning.

Foreningens virksomhed består i:

- afholdelse af møder med foredrag af pædagogisk art med efterfølgende diskussion, samt
- at søge at bidrage til den pædagogiske udvikling i forsvaret ved at søge offentliggjort nye tanker og ideer i militære tidskrifter m.v. eller ved at stille foredragsholdere til rådighed.

På foreningens stiftende generalforsamling blev følgende valgt til foreningens første bestyrelse:

Formand, orlogskaptajn E.Schollert, Forsvarskommandoen, Forsvarsstabens Personelafdeling,

Næstformand, major L.Ingemann Rasmussen, Flyverstabens Personelafdeling,

Sekretær, sektionsleder K.B.Kristoffersen, Civilforsvarsstyrelsen,

Kasserer, major E.Andersen, Intendanturkorpsets Skole,

Suppleanter, orlogskaptajn G.Mathiesen, Marinestabens Uddannelsesafdeling,
major P.Poulsen, Hærstabens Personelafdeling.

DET KAN SMUTTE

På et militært etablissement i Vedbæk-området er sikkerheden i højsædet, hvilket kan illustreres med følgende hændelsesforløb:

Det konstateres at:

1. Nøgle til stabens centrale nøgleskab er ikke til stede.

2. Reservenøglens kustode er ikke til stede.

3. Opbevaringssted for reservenøgle er naturligvis forsvarligt aflåst.

4. Nøgle til opbevaringssted for reservenøgle er naturligvis forsvarligt opbevaret, nemlig i stabens centrale nøgleskab, hvortil nøglen - som beskrevet i pkt. 1 - ikke er til stede.

* * * * *

Canadair CF-104 with its parachute-brake deployed during landing

NYE FLY

Som det vil være bekendt, bl.a. gennem dagspressen gav finansudvalget i maj d.å. sin tilslutning til, at der kunne anvendes et beløb på ca. 44 millioner kr. til anskaffelse, ombygning og istandsættelse af 22 CF-104 fly - heraf 7 to-sædede.

Flyene har været anvendt af de canadiske styrker i Vesttyskland.

Forsvarskommandoen har nu - med Forsvarsministeriets bemyndigelse - iværksat anskaffelsen via Flyvematerielkommandoen, og her påregner man at kunne afslutte forhandlingerne og tegne kontrakt i denne måned.

Der vil dog gå nogen tid inden disse fly vil kunne indgå i altvejrsjagereskadrillerne på Flyvestation Ålborg, idet visse modifikationer skal gennemføres forinden.

Denne modifikation vil på de 7 to-sædede træningsfly blive udført ved Flyvematerielkommandoen, medens den på de resterende 15 - af tekniske årsager - vil blive foretaget i udlandet.

AFVIKLING AF FLYVEVÅBNETS BUDGET 1970/71

Personelorienterede udgifter - materiel m.v.

UDDANNELSE M.V.

DIV

1,8 1,7 Diverse

5,6 5,6 Uddannelse

1,4 1,6 Time- & dagpenge

3,0 3,0 Div. løntillæg, overarb.betaling m.v.

3,0 2,7 Løn til andet timelønnet personel

8,4 8,3 Løn til timelønnet værkstedspersonel

2,0 2,1 Løn til kontraktansat civ. personel

11,9 11,9 Løn til overenskomstansat personale

2,8 2,7 Løn til daglønnet personel

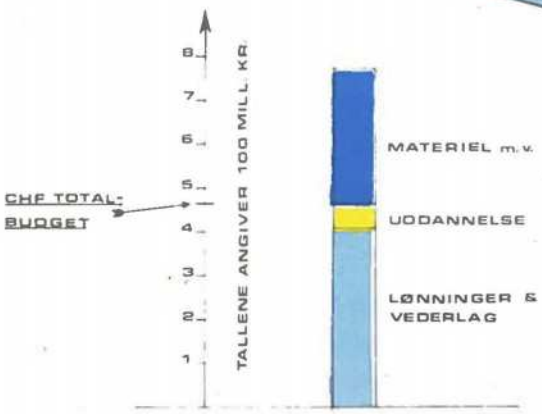
3,1 3,1 Løn til månedslønnet personel (vpl.)

36,0 36,1 Løn til andre månedslønnede personel til frivillig tjeneste

7,6 7,5 Løn til pers. af res. (friv. vedv. tjeneste)

13,3 13,6 Løn til militære og civile tjenestemænd

PERSONELORIENTEREDE UDGIFTER



BUDGET 1970/71: KR. 460.315,000 (100 %)

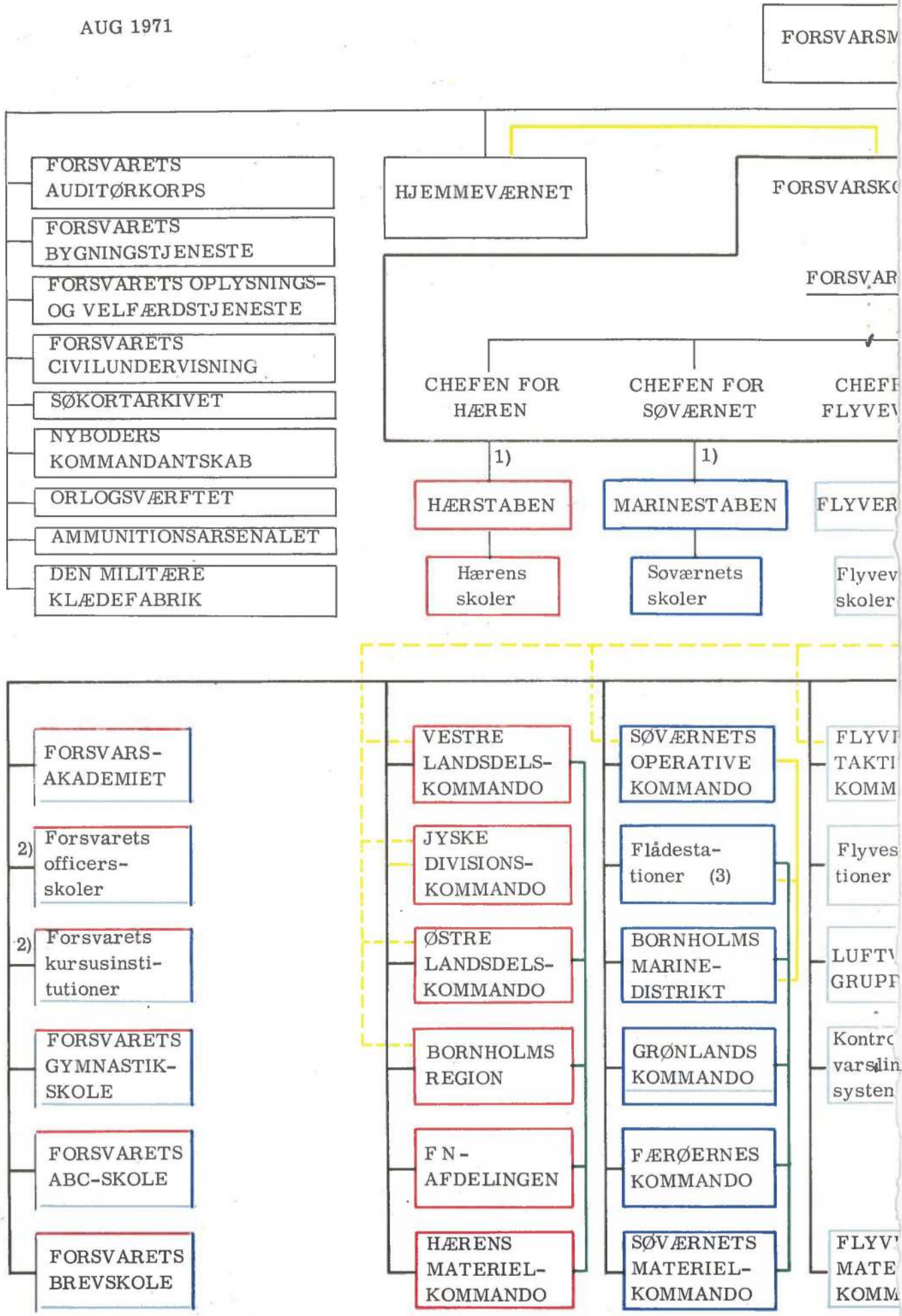
FORBRUG : 461.076,000 (100,2 %)

Det budgetterede beløb er repræsenteret ved den ubrudte indercirkel.

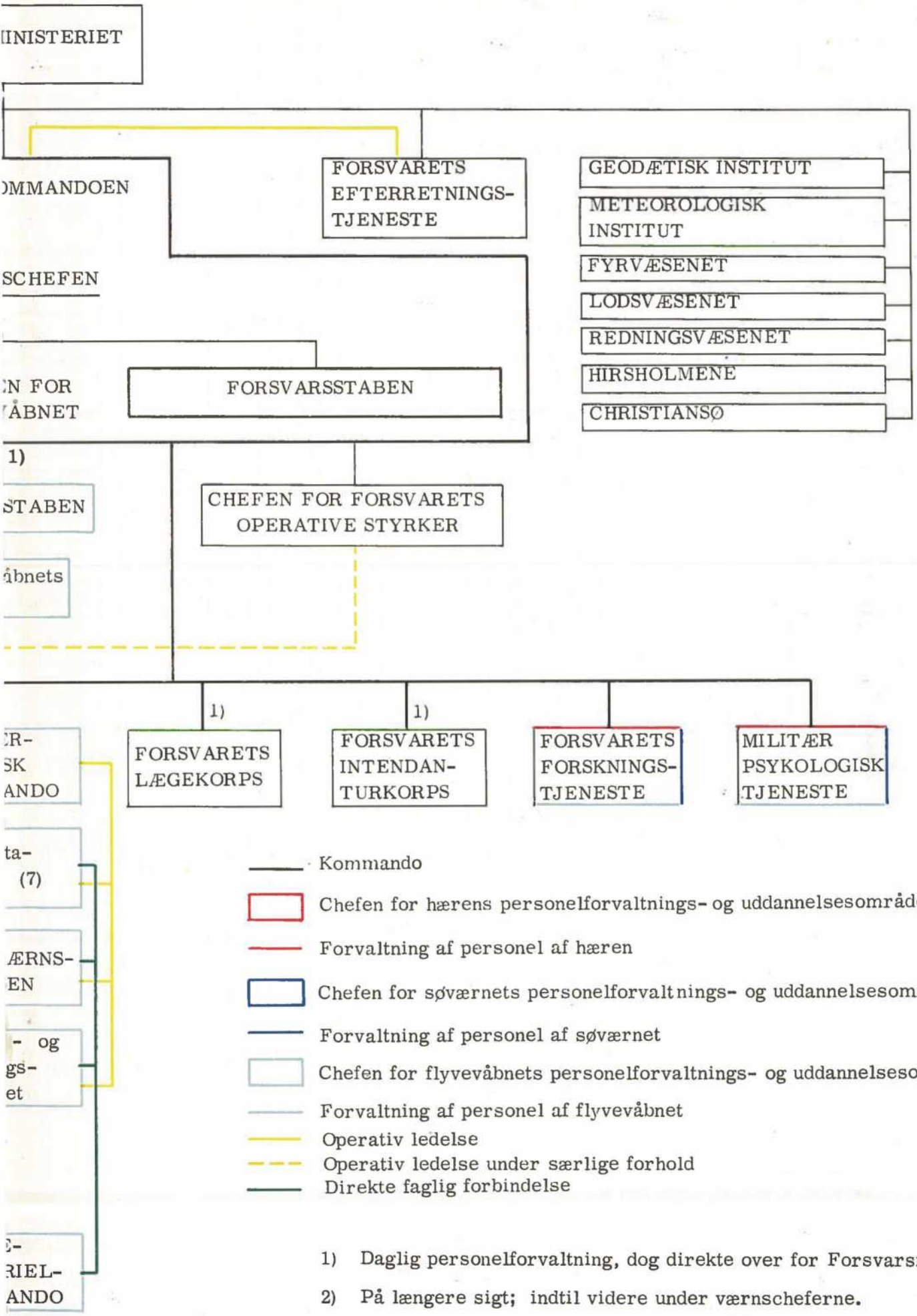
Afvigelser er vist som "merforbrug" (rød) henholdsvis "mindreforbrug" (grøn) til indercirklen.

De i cirklen stående tal udgør det budgetterede beløb i % af Chefen for Flyvevåbnets totalbudget.

De udenfor stående tal udgør det faktiske forbrug i % af Chefen for Flyvevåbnets totalbeløb.


FORSVARSM
FORSVARETS AUDITØRKORPS
FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE
FORSVARETS OPLYSNINGS- OG VELFÆRDSTJENESTE
FORSVARETS CIVILUNDERVISNING
SØKORTARKIVET
NYBODERS KOMMANDANTSKAB
ORLOGSVÆRFTET
AMMUNITIONSARSENALET
DEN MILITÆRE KLÆDEFABRIK
HJEMMEVÆRNET
FORSVARSK
FORSVAR
CHEFEN FOR HÆREN
CHEFEN FOR SØVÆRNET
CHEF FLYVE
1)
1)
HÆRSTABEN
MARINESTABEN
FLYVER
Hærens skoler
Søværnets skoler
Flyvev skoler
FORSVARS-AKADEMIET
2) Forsvarets officers-skoler
2) Forsvarets kursusinsti-tutioner
FORSVARETS GYMNASTIK-SKOLE
FORSVARETS ABC-SKOLE
FORSVARETS BREVSKOLE
VESTRE LANDSDELS-KOMMANDO
JYSKE DIVISIONS-KOMMANDO
ØSTRE LANDSDELS-KOMMANDO
BORNHOLMS REGION
FN-AFDELINGEN
HÆRENS MATERIEL-KOMMANDO
SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO
Flådesta-tioner (3)
BORNHOLMS MARINE-DISTRIKT
GRØNLANDS KOMMANDO
FÆRØERNES KOMMANDO
SØVÆRNETS MATERIEL-KOMMANDO
FLYVI TAKTI KOMM
Flyves tioner
LUFTV GRUPP
Kontro varslin systen
FLYV MATE KOMM

FREDSTIDSORGANISATION



1) Daglig personelforvaltning, dog direkte over for Forsvarsministerie

2) På længere sigt; indtil videre under værnscheferne.

SARDINIEN

set med en menigs øjne

Det er med store forventninger, at man som en af de få menige, der er så heldige at blive udtaget, med sin eskadrille drager af sted til Sardinien til de årlige affyringer **af Nike og Hawk missiler (ASP). Dels har** en værnepligtig ikke mange muligheder for at komme til udlandet i de 12 måneder, han er indkaldt, dels skal det blive spændende at se, hvordan de tilsyneladende livløse raketter, som man til daglig går og pusler om, ter sig under en realsituation, og hvordan livet i almindelighed foregår på en militærbase i udlandet.

Man er forberedt på, at det hverken er "Spies" eller "Tjæreborg", man skal rejse med, og derfor er det med en smule nervøsitet, at man sætter sig til rette i transportmaskinens (C-54) hængekøjesæder i Værløse. Da det er gået op for én, at "vidunderet" faktisk godt kan flyve uden alt for mange krumspring, forsvinder denne nervøsitet dog pure, og resten af flyveturen (godt 7 timer) forløber uden problemer.

Efter veloverstået landing i Cagliari, Sardiniens hovedstad, får vi menige den første opgave - rengøring af flyet. Den består dog kun i, at 2 mand skal tømme toiletspandenes indhold ud i havet, som ligger 500 m borte. En fløjtende italiensk flyversoldat på cykel fungerer som guide, og det lykkes ham at finde den nærmeste omvej ned til stranden, så turen med den ikke ligefrem velduftende vædske i stedet bliver på over 1 km.

Da denne lille mission er tilendebragt, er hele styrken rede til at tage ud til basen, hvor skydningerne skal foregå - 75 km fra Cagliari. Til transporten benytter det italienske flyvevåben en af den italienske hærs busser, og man har formået en sømand til at betjene roret! Han kører, som var det et skib i stormvejr, han betjener. 40 km af strækningen foregår ad en snoet bjergvej, hvor vi ofte er ubehageligt nær dybe afgrunde. Men frem kommer vi.

Indkvarteringen går forholdsvis hurtigt, for alle undtagen officererne skal sove i praktisk taget samme rum, der dog hist og her er adskilt af tynde vægge, som der kun er blevet råd til at lade gå halvt op til loftet! Følgen er, at der hersker en infernalsk larm i "sovesalen" til langt ud på natten, når den sidste gruppe lidt højrøstede danskere er kommet hjem fra restaurationsbesøg. Når tilmed en hel hær af særdeles kampivrige og temperamentsfulde italienske fluer og myg går til angreb på én fra klokken 5 om morgenen (daggry), kan man nok forstå, at det er en hel præstation at møde bare nogenlunde frisk til arbejdet.

Toiletterne i vores bygning er et helt kapitel for sig. Systemet består af et hul i jorden, foran hvilket aftrykket af 2 fødder er støbt. Ud fra disse oplysninger kan man nok selv gætte sig til, på hvilken måde de betjenes.

Forplejningen på basen er det så som så med. Vi har vore bange anelser om maden hjemmefra, idet det er blevet os (konstabler + menige) pålagt at medbringe bestik og drikkekrus af hygiejniske årsager, og ved synet af vores messe bliver den sidste appetit frarøvet os: Et stort, aflangt, nusset skur. Af nysgerrighed går jeg en dag derind og spiser. Maden smager faktisk tåleligt; men omgivelserne er absolut ikke appetitvækkende, hvorfor jeg på resten af turen for det meste lever af spaghetti, vi kan få på et civilt cafeteria, der findes inden for basens område.

Det er spørgsmålet, om vi har grund til at beklage os over alle disse uvante forhold på basen, for vi lever jo blot under de samme betingelser, som de italienske værnepligtige til daglig er underkastet; et er dog sikkert: Efter sådan en oplevelse priser man sig lykkelig over at være soldat i Danmark og ikke i Italien.

De 2 første dage bliver brugt til at vænne sig til de uvante forhold - især til de billige drikkevarer. Efter disse dage under totalt afslappende former begynder turens hovedformål: Affyringen. Nu skal der pludselig arbejdes for fuld knald - for mit vedkommende fra kl 0730 - 2030 den første dag, og det kræver en hel del at koncentrere sig så længe. Gennemførelsen af affyringen foregår næsten som en almindelig ORI hjemme i Danmark med knasende dygtige italienske evaluatorer til at registrere de fejl, vi begår.

(ORI - Operational Readiness Inspection udføres af et særligt sagkyndigt inspektionshold fra Luftværnsgruppens stab.

Formålet er gennem uanmeldte inspektioner af Luftværnsgruppens enkelte eskadriller på alle tider af døgnet at undersøge, hvorvidt eskadrillen ville være i stand til at affyre sine raketter inden for den givne tidsfrist (afhængig af beordret beredskab) og med den fornødne sikkerhed for at træffe. Inspektionen omfatter kontrol af den enkelte operatørs duelighed samt en gennemgribende afprøvning af det tekniske udstyr. red.)

Efter adskillige problemer kommer så det store øjeblik, da vi er klar til at sende det første missil af sted. En fjernstyret drone er blevet sendt op som mål, og det gælder nu om at komme så tæt på den som muligt med raketten uden dog at ramme, da dronen er meget dyr. Med en enorm kraft forlader missilet launcheren, og ikke mange sekunder senere har det pulveriseret dronen, hvilket de italienske evaluatorer ikke bliver ligefrem henrykte over, da de helst ser den bragt sikkert tilbage til basen og brugt til en ny affyring. Men nu får man rigtig indtryk af, hvilket dødbringende våben et hawk-missil er.

Problemer med raketterne bevirker efterhånden, at trætheden og irritationen begynder at melde sig hos personalet. Alligevel er det i hvert fald for en menig med en lidt anden indstilling, at man går til sagen på Sardinien end hjemme i Danmark. Man ved, at man ved at udføre det stykke arbejde, som er pålagt én, bibringer til gennemførelsen af en affyring. Man er motiveret for arbejdet til forskel fra hjemme, hvor man aldrig står over for en realistisk situation og derfor føler det hele mere meningsløst. Desuden vil sammenholdet i eskadrillen på en sådan tur altid være bedre end under et normalt beredskab. Man vil uvægerligt få større kontakt med de overordnede, og så kan man for øvrigt have sin egen mening om, hvor stor denne kontakt burde være. Der er ingen tvivl om, at en ASP er en stor chance for officererne til at skabe et godt forhold i eskadrillen.

Efter endt skydning arrangeres et stort missile-away party, hvorunder et par af de italienske evaluatorer afslører sig som værende nogle fremragende operasangere og sætter ekstra kolorit på en meget munter aften. Adskillige flasker rødvin bliver sat til livs, inden eskadrillen vakler til køjs.

ASP'en slutter som den begynder: Med afslapning. Vi rykker teltpælene op og flytter de 2 sidste dage på luksushotel i Cagliari. Det er som at blive lukket ind gennem himmeriges porte at træde ind i det hotel: Dobbeltværelser, ingen fluer, vidunderlige senge, ved hvis sider der er radio og et helt batteri af knapper til betjening af døren, lyset og stuepigen!

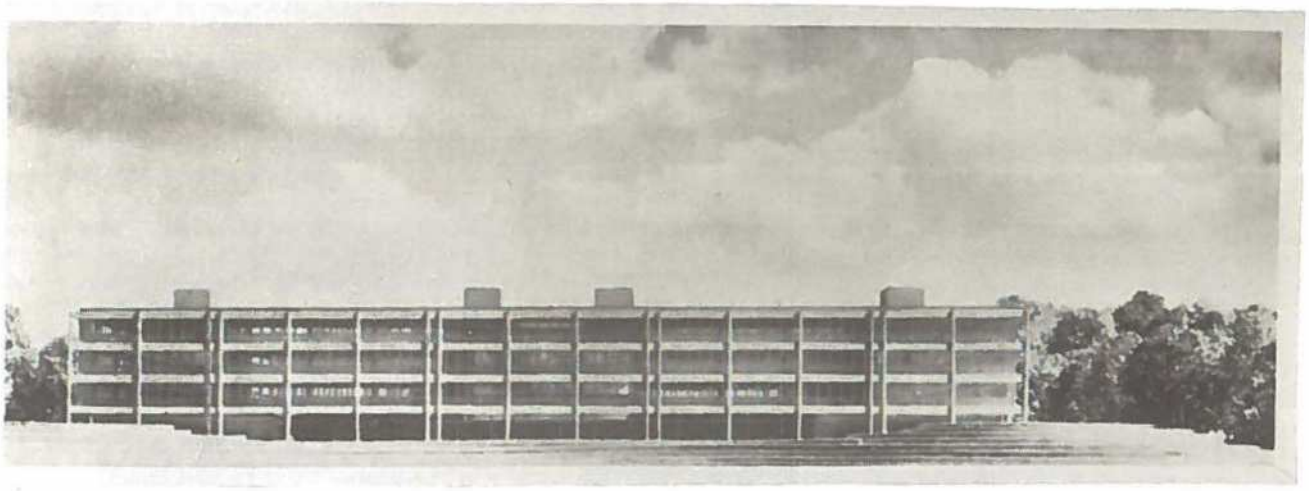
En stor del af tiden i Cagliari bliver brugt til at købe ind. Gade op og gade ned går man og ser på butikker; bliver man træt, er der altid en fortovscafe inden for rækkevidde, således at ingen overanstrenger sig unødigt.

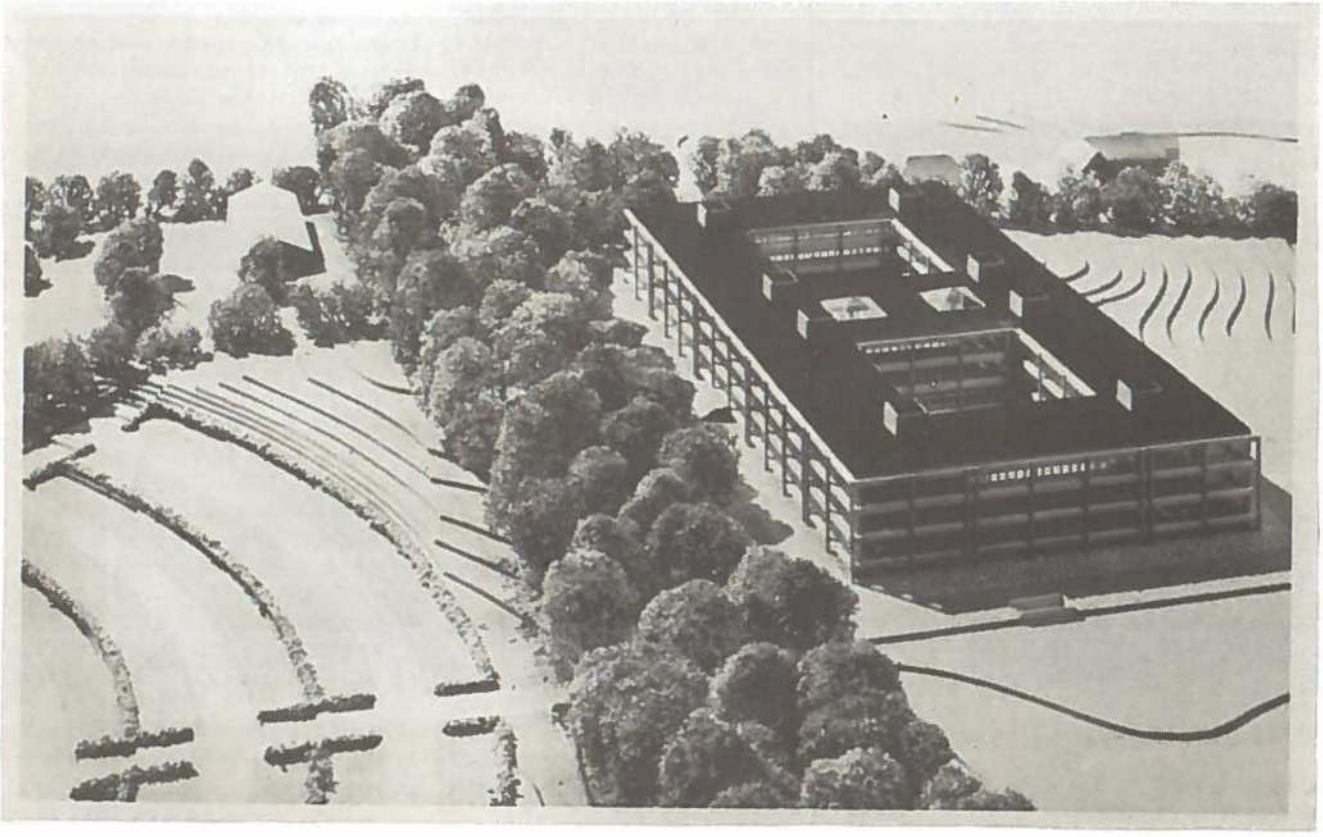
Efterhånden begynder vi at længes hjem, for de sidste penge bliver snart brugt, og selv om Cagliari er en dejlig by, kan man hurtigt få set, hvad der er værd at se.

Derfor er der ingen triste miner, da vi sætter os op i maskinen, som i første forsøg formår at bringe os helskindet tilbage til Værløse, til trods for at olien pibler ud fra en af motorerne (nogle af de andre eskadriller har måttet vende om efter at være kommet i luften).

Efter hjemkomsten spørger man uvægerligt sig selv, om ens forventninger til ASP'en blev indfriet. Det er klart, at turen for en stor dels vedkommende har formet sig anderledes, end man hjemmefra har forestillet sig, og at der har været hændelser, man gerne havde været foruden. Men tager man alt det fremmedartede og uvante med godt humør, vil jeg absolut betegne turen som en oplevelse - en særpræget, men stor oplevelse, som man kunne ønske flere menige kunne tage del i.

Nedenstående billeder er model af Forsvarskommando-bygningen, der er under opførelse i Vedbæk-området.





Besøg på Flyvestationerne Værløse og Skalstrup fredag den 14. maj 1971

Den 14. maj oprandt med sol og varme og alt tydede på, at det blev en dejlig dag, og det blev det, i al fald for de befalingsmænd af Flyvevåbnet, som har erholdt hæderlig afsked med pension.

14 pensionister, i alderen fra 63 til 84 år, mødte ovennævnte dag på Flyvestation Værløse, efter indbydelse af flyvestationens chef, oberst H. Christensen.

Kl. 10,00 bød obersten velkommen og udtalte bl.a., at der var visse ting, som stationen gerne ville vise, men noget af det vigtigste var, at vi kunne mødes, tale sammen og mindes, og det skal siges, at der blev set, talt og gamle minder opfrisket.

Af det vi så, skal nævnes de meniges indkvartering dags dato, d.v.s. vi så tomme senge og aflåsede skabe. Nutidens menige sover hjemme hos mor eller hos konen.

Politisoldaternes udrustning og materiel blev forevist; når vi tænker på vor udrustning, som væsentlig bestod af et gevær, tornyster og en spade, og så se politisoldatens udrustning af i dag, forstår man, at det koster at have et forsvar.

Flyvemateriel blev forevist, og det undrede os noget, at vi foruden flyvevåbnets materiel også så flyvemateriel henhørende under søværnet og hæren; vi kom til at tænke på det gamle "Hærens og Søværnets Flyvevæsen".

I den gamle messe "A" så vi lokaler, som blev anvendt af Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste. Der var bibliotek, læsestuer, kontor for lederen af velfærdstjenesten, samt et mødelokale til "Samarbejdsudvalget", et udvalg, som vi gamle ikke kendte i vor tid. Når jeg tænker på samlingsstuer og deres udstyr i min tid, så mangler jeg ord til at beskrive disse lokaler med de meget smukke og praktiske møbler, og den hygge, som her fandtes.

Kl. var nu 12,15 og det var frokosttid. Vi var noget spændt på, hvordan vi fik en bid brød og en øl. Vi havde hørt, at den forrige forsvarsminister havde afskaffet både kostforplejning, udsalg og messer og indført noget han kaldte "cafeteria". Vi så os i tankerne udstyret med en spisebillet i hånden og bagest i en kø af 200-300 menige og befalingsmænd stille op til udlevering af dagens ret.

Men vi blev glædeligt overrasket. I den gamle messe "B", som nu er istandsat og nydelig møbleret, var der dækket op med lækkert smørrebrød, øl og snaps. Det var officersforeningen, der havde sørget for dette. Vi var lige ved at føle os hjemme. Ved frokosten fik vi lejlighed til at hilse på nu tjenstgørende befalingsmænd og snakken gik - og tiden.

Opbrud - for tidligt - og kørsel til Flyvestation Skalstrup. Flyvevåbnets nyeste flyvestation. Vi fik forevist ESK 534's afskydningsområde og forklaret mange tekniske detailler, som det kneb med at forstå, men interessant var det. Fra eskadrillens område kørte vi til flyvestationens hovedkvarter med administrationsbygning, hangarer og mandskabsbygninger, nyt og imponerende.

Kl. 17,15 var vi atter på Flyvestation Værløse og kl. 17,30 blev der serveret gule ærter og hvad dertil hører. Det var atter officersforeningen, der havde sørget for dette arrangement. Ved middagen var der tjenstgørende befalingsmænd, som havde gjort os den glæde at komme til stede. Snakken gik, oplevelser og minder drøftedes og en dejlig dag var nu ved at være slut.

På pensionisternes vegne en hjertelig tak til chefen for Flyvestation Værløse, oberst H. Christensen og chefen for Flyvestation Skalstrup, oberst I. J. D. Schrøder, officersforeningen på Flyvestation Værløse og alle andre, som var med til at gøre dagen uforglemmelig for os pensionister.

Det var en dag, som står i mindet fast.

P. K. Petersen.

INTERNT TELE VISION (ITV) eller fjernsyn over lukket kredsløb er ikke nogen ny foreteelse, men først i disse år trænger ITV igennem som et hjælpemiddel i større omfang. Dette hænger sammen med den tekniske udvikling, idet TV optage- og båndudstyr tidligere var uhyre kompliceret materiel, der krævede en stor stab af operatører og teknikere.

Der opstod imidlertid et behov for til mange formål at råde over et mindre kompliceret apparatur, som alle efter en kortvarig instruktion kunne bruge, og resultatet er, som vi kender i dag, kompakte kameraer med tilstrækkeligt indbygget elektronik til at kunne give et færdigt billedsignal til en TV-modtager via et kabel, samt videobåndmaskinen, hvor billedsignaler fra et kamera overføres til et bånd og afspilles herfra, på samme måde som en båndoptager bruges.

Det er jo efterhånden et almindeligt syn at se hylderne på et supermarked blive overvåget ved hjælp af internt TV. Adskillige industrier overvåger processer ved hjælp af ITV bl.a. EL-værker og kemiske værker.

Inden for undervisningssektoren har man ligeledes taget ITV i brug. Nævnes kan, at uddannelse af læger i stort omfang bygger på, at de vordende læger følger operationer m.v. på TV - eller mere afspiller billedbånd fra operationer.

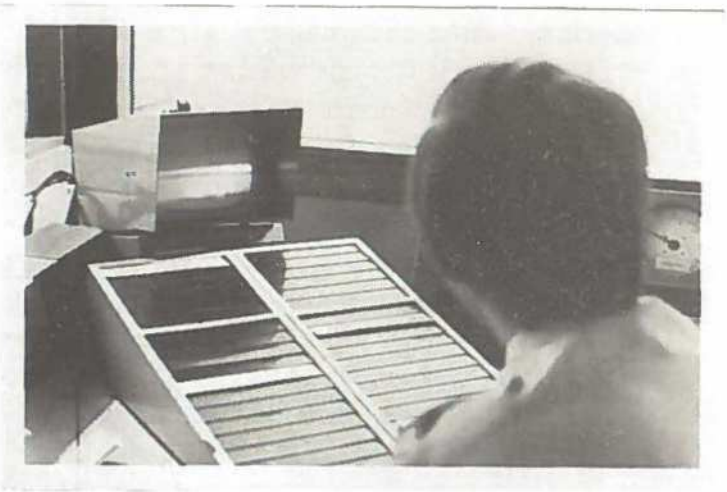
I flyvevåbnet tog man i 1966 ITV i brug. Flyvestation Værløses østlige baneende kan ikke visuelt overvåges fra tårnet, hvorfor ITV blev taget i anvendelse.

Senere er der til forsøg opstillet ITV-sæt ved

Flyvevåbnets Officersskole,
Flyvevåbnets Konstabelskole og
Flyvevåbnets Rekrutskole.

Sættene består af 1 videobåndmaskine, 3 monitorer, 2 kameraer samt 1 mixerenhed med kontrolmonitor til styring af optagelserne, herudover er der anskaffet diverse udstyr til brug ved optagelser.

Sættene skal indenfor forsøgsperioden, der løber til 1 FEB 1972, anvendes ved følgende områder:



- konfrontationsmiddel i forbindelse med ledertræningen på Flyvevåbnets Officersskole og ved Flyvevåbnets Sergentskole,

- specialoptagelser af arbejdsprocedurer ved værksteder m.v.,

- parallelundervisning, samt
- optagelser, der kan erstatte udrykninger.

Efter forsøgets afslutning vil materialet blive vurderet, og der vil blive taget stilling til yderligere anvendelse af ITV.

Der er ingen tvivl om, at flyvevåbnet fremover vil få gavn af ITV i undervisningen, man skal blot tænke på, at det alene er et hjælpemiddel, der skal forøge udbyttet af undervisningen, og som ikke må anvendes for dets egen skyld.

SÅ ER MAN IGANG

Kontroludvalget, som blev omtalt i FLYNYT MAJ 1971, har nu afsluttet sin kortlægning af Flyvematerielkommandoens nuværende organisation, en kortlægning, der er en konstatering af den øjeblikkelige situation og ikke indeholder nogen form for analyse eller rationaliseringsforslag, men er tilvejebragt som udgangspunkt for en foranalyse af organisationen.

Arbejdet med denne foranalyse er overdraget de to konsulentfirmaer ASBJÖRN HABBERSTAD A/S og Industrikonsulent IKO A/S, hvor førstnævntes arbejdsområde bliver Flyvematerielkommandoens stab og sidstnævntes bliver hovedværksteder, forsyningsdepoter og de operative enheders to vedligeholdelsesniveauer, værksteds- og brugerniveau, hvilket vil sige stations- og eskadrilleværksteder.

Udvalgets sekretærer vil fungerer som kontaktmænd for de to konsulentfirmaer, major J. Skjøth ved foranalysen af Flyvematerielkommandoens stab og civilingeniør H. Hartmund ved foranalysen af øvrige nævnte enheder.

Foranalysen vil blive udført af 2-3 konsulenter fra hvert af de to firmaer gennem en periode på ca. 2 måneder fra omkring den 15 aug 1971 og vil bestå i interviewer med ledere og medarbejdere, gennemgang af bestemmelser og undersøgelse af forretningsgange for sagstyper.

På grundlag af foranalysen udarbejder konsulenterne derefter forslag til en grov, samlet rationaliseringsplan med tilhørende beskrivelse af forslag til delprojekter i den egentlige rationalisering.

Dette forslag skal danne basis for Kontroludvalgets indstillinger om iværksættelse af en række konkrete rationaliseringsopgaver.

Som det fremgår af ovenstående, beror resultatet af foranalysen, der vil danne grundlag for hele rationaliseringen af Flyvematerielkommandoen, ikke kun på konsulenternes indsats, men i allerhøjeste grad på de informationsbidrag, som hver enkelt leder og medarbejder i Flyvematerielkommandoen og ved øvrige nævnte enheder yder til foranalysen, hvorfor et gnidningsfrit og positivt samarbejde med konsulenterne er nødvendigt.

* * * * *

Chefskonferencerne

indledes nu igen, og der er foreløbig planlagt følgende:

1971-IV: For "externe" chefer m.fl.:

mandag den 27 september 1971, formiddag til
tirsdag den 28 september 1971, frokost.

1971-V: For chefer og ledere i uddannelsessektoren:

tirsdag den 28 september 1971, eftermiddag til
onsdag den 29 september 1971, eftermiddag.

1971-VI: For chefer og ledere indenfor den personeladministrative sektor:

onsdag den 29 september 1971, sen eftermiddag til
torsdag den 30 september 1971, sen eftermiddag.

Konferencerne afholdes ved Flyvevåbnets Kursusinstitution på kursusejendommen "Højstrupgård" i Helsingør.

SERGENTUDDANNELSE I FLV

På Flyvevåbnets Sergentskole har uddannelsen til sergent i de senere år været gennemført ens for såvel værnepligtigt som frivilligt personel.

Udover generelt at uddanne eleverne til befalingsmænd har uddannelsen haft til formål at give eleverne kendskab til instruktørvirksomhed samt føre dem frem til at kunne virke som gruppeførere i nærforsvaret af flyvevåbnets anlæg.

Der har været rejst en del kritik af, at der i uddannelsen ikke blev skelnet mellem værnepligtige elever og overkonstabler med flere års tjeneste, og at uddannelsen ikke for alles vedkommende direkte sigtede mod den senere tjeneste.

Det kan medgives, at en del af den rejste kritik har været berettiget. Det må således indrømmes, at befalingsmandsuddannelsen - f.eks. uddannelsen af stampersonellet i de tekniske tjenestefelter - ikke nødvendigvis bør have samme omfang og indhold som uddannelsen af den værnepligtige sergent i 76-feltet.

Sergentuddannelsen er nu blevet omlagt. Med de pr. 1 JUL 71 påbegyndte klasser gennemføres uddannelsen i to faser - en 4 måneders generel befalingsmandsuddannelse fælles for alle, og en 2 måneders specialuddannelse afhængig af den enkelte elevs senere tjeneste. De værnepligtige elever gennemfører begge faser. Stampersonellet, som i forvejen har gennemgået en specialuddannelse, gennemfører kun den generelle befalingsmandsuddannelse , men vil umiddelbart efter udnævnelsen gennemgå et særligt kursus i arbejdsledelse.

Med ovennævnte omlægning er tilstræbt en mere målrettet uddannelse. Det er vort håb, at uddannelsen vil virke attraktiv for såvel de værnepligtige elever som stampersonellet, og være værdifuld for både eleverne og flyvevåbnet som helhed.

Nedsættelse af flyvehistorisk fællesudvalg

Under Chefen for Flyvevåbnet og Kongelig Dansk Aeroklub nedsættes pr. 1 SEP 1971 et permanent flyvehistorisk fællesudvalg med den opgave at indsamle og varetage historiske effekter fra dansk militær og civil flyvning samt at fremme planerne vedrørende oprettelse af et flyvemuseum.

Fællesudvalget får følgende sammensætning:

OB	K. Jørgensen, Chefen for Flyvevåbnet (formand)
OASS	L.A.T. Ege, Chefen for Flyvevåbnet
CING	G. Larsen, Flyvematerielkommandoen
CING	H. Harboe, Kongelig Dansk Aeroklub
CING	L. Prytz, Kongelig Dansk Aeroklub
FM	H. Kofoed, Kongelig Dansk Aeroklub.

* * * * * * * * *

Ved redaktionens afslutning af dette nr. blev det oplyst i Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste, at der havde været ca. 1200 henvendelser fra kvinder, der ønskede oplysning om Forsvaret.

Heraf har 172 ansøgt om ansættelse, der fordeler sig med

86 til hæren,
23 til søværnet og
63 til flyvevåbnet.

Af sidstnævnte ønsker en enkelt at blive uddannet til pilot.

Nadgeco Newsletter

August 1971

RDAF gets first CRC—ahead of NIS

On Thursday, June 17th, the Royal Danish Air Force took possession of the first NADGE automatic control station.

This is the first CRC to be completed and its implementation has been a model of smooth and efficient progress by all concerned.

Installation started at the end of November last year and at that time completion was forecast, on NIS 7.4, as mid-July 1971. However, by January, as a result of close cooperation between the RDAF and Nadgeco/MES personnel on site, work was already a month ahead of schedule and equipment testing had started.

In February, a revised target was set which called for system test in May and hand-over by mid-June.

Precisely on time, the RDAF/Nadgeco system test team went into operation in the second week of May. Two weeks later, a swinging party was in progress to celebrate an outstandingly successful operational demonstration and a test programme completed a week ahead of schedule.

To perform the first full-scale NADGE 'ops demo'—to run the site for a week under operational conditions—was a significant undertaking for the RDAF. The credit for its success must go to the comprehensive planning and preparation of Lt. Col. H. Hoy-Hansen's test team, with particular mention of Maj. K. Whitt's control of operations.

Nadgeco's National Manager, S. J. Gorton, congratulates the Station Commander, Major C. O. Jensen.

Key members of the RDAF/NCO team responsible for the first CRC. From left to right: Lt. S. H. Andersen, technical officer; P. Hunter, Nadgeco site supervisor; Lt. F. Hansen, technical officer; J. Y. Glendinning, Nadgeco Chief of Site Operations Denmark; D. Reeves, Nadgeco site system engineer; F/Lt. E. W. Hansen, Station Technical Leader; S. J. Gorton, Nadgeco National Manager; and Maj. C. O. Jensen, Station Commander.

Recently all host nations were invited to send representatives to Milan to become acquainted with the activities of the newly formed NATO Programming Centre (NPC) Cell. The NPC Cell will be responsible for controlling the configuration of software programmes for all of the Nadgeco and Hughes Aircraft Company improved sites in NADGE. This very important task will be carried out temporarily in Milan until permanent facilities are made available elsewhere.

Seen above are some of the personnel who attended the two-week briefing course in Milan.

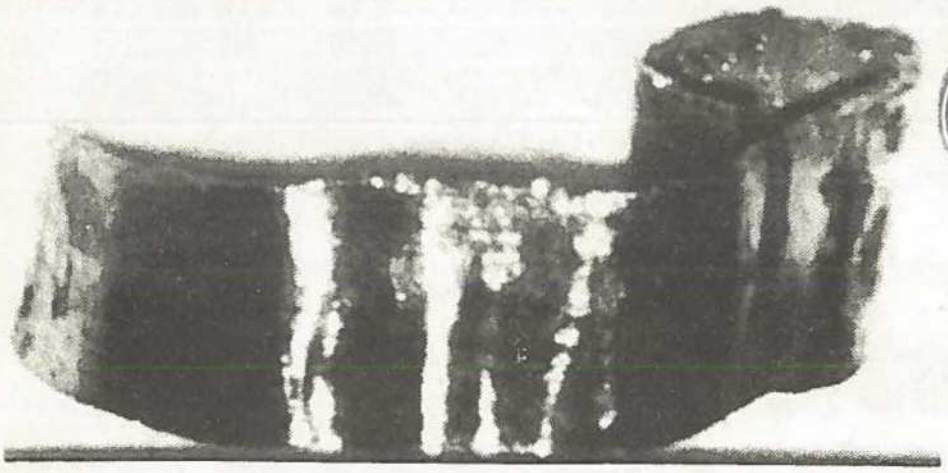
NPC Cell

DENMARK

Another transfer of custody was signed on July 16. We are especially proud of this one because it is our most complex site. Including the two in Italy, that made three computer site handovers in less than one week. July 12 saw the start of operator training in this country following the extensive off-site training at Erndtebruck.

BIKINI 71

FLY VEVÅBEN NYT



Den i teksten omtalte metallignende spån (ca. 0,5 X 2 m/m)

Større flyvehavari med DRAKEN nr. A-015 den 27 juli 1971 ved Flyvestation Karup

Da ovennævnte havari har givet anledning til særlig megen presseomtale, har Chefen for Flyvevåbnet fundet det rigtigt herved at give flyvevåbnets personel en orienterende status i sagen. Flyvehavarikommissionen har nylig udfærdiget rapport vedr. undersøgelserne og har fremsat en foreløbig konklusion, idet undersøgelserne ikke endnu er endeligt afsluttede.

Der kan ikke herske tvivl om, at havariet skyldes en teknisk forstyrrelse i motoren, der medførte, at piloten måtte forlade luftfartøjet på grund af utilstrækkelig motorkraft til fortsat flyvning. Flyvehavarikommissionens arbejde har da også hovedsageligt bestået i, at finde grunden hertil.

For at motoren i nutidens jet-luftfartøjer skal kunne fungere under alle de forhold som kræves, medfører det, at luftfartøjets systemer bliver ret så komplicerede og, som i dette tilfælde, også sårbare overfor selv ganske små fejl. Det vil føre for vidt her, at beskrive alle disse systemer, det skal blot nævnes, at alle har været gennemgået kritisk af flyvehavarikommissionen, og at der heri kun er fundet en fejl, der har kunnet medføre motorens manglende kraftudvikling inden havariet.

En detalje i et af systemerne er et kanal/rørsystem (P2 system) hvis opgave det er, at transmittere motorkompressorens afgangstryk til brændstofregulatoren (Manöverlåda) bl.a. via en dyse i det såkaldte BLANDINGSMUNSTYCK i en enhed kaldet LUFTMÄNGDGIVAREN. Brændstofregulatoren er afhængig af dette signal for at kunne levere brændstof til motoren i det korrekte brændstof/luft forhold.

Ved denne dyse blev der fundet en metallignende spån af størrelsen ca 0,5 x 2 mm. Såfremt dysen blokeres, vil signalet til brændstofregulatoren ændres derhen, at brændstoftilførsel i forhold til kompressorens afgivne luft bliver reduceret, med tab i motorkraft til følge.

Det efterfølgende er udskrift af flyvehavarikommissionens bemærkninger til ÅRSAGEN TIL HAVARIET:

> Flyvehavarikommissionen kunne, udfra de indtil nu foreliggende undersøgelsesresultater, med relativ stor vished angive årsagen til motorens manglende accelerationsevne som forårsaget af en helt eller delvis tilstoppet P2 dyse i BLANDINGSMUNSTYCK i LUFTMÄNGDGIVAREN. Ligeledes kunne flyvehavarikommissionen med lignende vished angive, at tilstoppelsen er forårsaget af et fremmedlegeme, der har befundet sig i P2 lufttrykkanalsystemet mellem filter og P2 dysen inden havariet, for på et tidspunkt under flyvningen, hvor motorforstyrrelserne blev konstateret, at have lagt sig i en blokerende stilling over nævnte dyse.

Den relativ store vished begrundes i, at to kendte fortilfælde, hvor motorens fejlfunktionering var identisk med det foreliggende (dog konstateret på jorden), begge blev udbedret ved, at et fremmedlegeme, af lignende udseende og form som det i dette tilfælde konstaterede, blev fjernet fra BLANDINGSMUNSTYCK, hvorefter motoren funktionerede korrekt.

I det første af disse to fortilfælde (24 maj 1971) blev fremmedlegemet fundet løst i kammer for P2 trykkets indløbsdyse ved BLANDINGSMUNSTYCK.

I det andet fortilfælde (som rapporteret ved UR FSNKAR) blev fremmedlegemet fundet fastklemt i udboringen umiddelbart foran den egentlige dyse.

Der er således mulighed for, at et fremmedlegeme kan blokere P2 dysen, hvorved en fejlfunktionering af motoren kommer til udtryk, for på et senere tidspunkt at løsgå fra denne position, for eksempel i forbindelse med afmontering og håndtering af enheden, hvori BLANDINGSMUNSTYCK er en del.

Efter udførelse af S.T.F./RM6C/1 blev der i P2 luftkanalsystemet mellem filter og P2 dyse fundet i alt yderligere fire tilfælde af fremmedlegemers tilstedeværelse, som dog ikke havde medført konstaterede fejlfunktioneringer af motoren.

Efter det for flyvehavarikommissionen oplyste, er der konstateret en vis identitet mellem materialeart af fremmedlegemerne og materialet i filterhus for P2 luft.

Fremmedlegemet fundet i forbindelse med undersøgelser af dette havari er ikke undersøgt nærmere, men der kan konstateres en stor ydre lighed mellem dette og det i forbindelse med fremsendelse af UR FSNKAR fundne.

Begge disse fremmedlegemer giver det umiddelbare indtryk at være borespåner og har ikke karakter af afrivninger eller lignende, der kan opstå i forbindelse med opbrydninger under luftfartøjets anslag mod jorden eller senere beskadigelser opstået i forbindelse hermed.

Fremmedlegemet kan heller ikke sammenlignes med eventuelle brudstykker fra den brudte vinkelfitting mellem P2 luftfilter og MANOVERLÅDA.

At den fundne spån er indført i P2 lufttrykkanalsystemet efter brud på vinkelfitting anses således for lidet sandsynlig.

Såfremt der ved en analyse af det fundne fremmedlegeme kan konstateres identitet mellem materialet af denne og materialet i filterhus eller anden del eller komponent i P2 lufttrykkanalen, fra filter til P2 dyse i BLANDINGSMUNSTYCK, må flyvehavarikommissionen konkludere, at årsagen til motorens manglende accelerationsevne er tilstedeværelsen af dette fremmedlegeme, som har befundet sig i kanalsystemet inden havariet, og på et tidspunkt, hvor motorforstyrrelserne blev konstateret under flyvningen, har fundet vej til P2 dysen i BLANDINGSMUNSTYCK og har forårsaget blokering af P2 dysen heri. Flyvehavarikommissionen kan ikke for nærværende udtale sig om fremmedlegemets herkomst.

I perioden 4 og 5 oktober d.å. og siden udsendelse af den foreløbige rapport, hvoraf ovenstående er udskrift, har Flyvehavarikommissionen ladet foretage undersøgelser af den fundne metalspån samt filterhus ved INSTITUTET FOR METALFORSKNING, KUNGLIGA TEKNISKA HÖGSKOLAN i Stockholm.

Disse undersøgelser fastslår, at der er identitet mellem materialet i den fundne metalspån og materialet i et ganske bestemt område af filterhuset.

Efter alt at dømme hidrører spånen fra filterhusdelen, og det kan således med al rimelighed udelukkes, at spånen er trængt ind i kanalsystemet udefra efter brud på omtalte FITTING. Spånen har da befundet sig i kanalsystemet inden havariet.

Flyvehavarikommissionen vil i samråd med Flyvematerielkommandoen fortsætte undersøgelserne i håb om at kunne klarlægge årsagen til dette forhold.

Fra faneindvielsen ved Luftværnsgruppen den 1. oktober 1971.

Två tekniker vid F16 — Tage Larsson och Sten Ekmyr — har i fem omgångar varit i Danmark för att hjälpa till vid inflygningsskedet på 35XD. Här ger de några glimtar från arbetet vid en dansk flygbas.

Eftersom F16 förfogar över fpl 35C har vi fått förmånen att i fem omgångar gästa Karups flyvestation för att vara behjälpliga vid inflygningen på fpl 35.

RESEBREV

Karups flyvestation på Jylland omfattar eskadrille 725, 727 och 729 plus ett transportförband. Flygstationen, som byggdes av tyskarna under kriget, omfattar ett jättestort område. Avståndet mellan eskadrille 725 och 729 är hela tio kilometer. Tjänstgjorde man på eskadrille 725 fick man åka sju kilometer för att få lunch.

De förband som nu utrustats med Draken är ett attackförband och ett spaningsförband. Den 25 maj 1971 kom den första Draken. Den händelsen firades f ö med gratis öl i hangaren för hela personalen, varvid givetvis även vi svenskar fick läska oss.

Det var ingalunda bara de stora avstånden på flygstationen som imponerade på oss. Lika imponerande var det sätt, på vilket man kommit igång med flygningarna med Draken. Redan före 1 december 1970 hade två flygplan en gångtid på 150 timmar och var alltså mogna för E-tillsyn. För oss svenskar lät det nästan otroligt att man flugit 150 timmar utan bromsbyte. Ett för Draken nytt bromssystem och en 3 km lång landningsbana förklarade det hela. Kanske inte så underligt om vi från F16 kände lite avundsjuka. Ibland kan vi ju på 35A och 35C få byta bromsar efter 5 timmars flygning.

De danska 35XD skiljer sig på många sätt från svenska fpl 35. Bland annat har 35XD två fälltankar på 1250 l vardera. Vidare något att notera: flygplanmotorn startas på flygplanets eget batteri utan något markaggregat.

De flygklara flygplanen förvaras utomhus på klargöringsplatserna året runt. Klargöringsplatserna är utspridda på ett ganska stort område och kan väl närmast jämföras med ett "bakom" hos oss. Tankningen sker med tankbilar och en servicebil cirkulerar mellan de flygplan som är under klargöring. Detta gör att det finns ganska lite materiel på glargöringsplatserna. Bara ett syrgasaggregat och ett påfyllningskärl för startbränsle.

Intrycket är att tjänsten flyter mycket smidigt. Allt verkade dirigeras från ett OPS-rum. När ett flygplan körde in på klargöringsplatsen dirigerades tankbil och servicebil dit via radio. Om ett leveransklart flygplan försenats på väg från Sverige och efter någon dag rapporterades vara på väg dirigerades materiel, exempelvis fotstege o dyl, till den klargöringsplats där fpl skulle vinkas in samtidigt som vi fick besked om landningstiden.

Flygtjänsten bedrivs hela dagen utan uppehåll. Man åt lunch när det passade och cafeteria fanns på varje eskadrille. Att man lärt en del från andra NATO-förband och införlivat de bästa erfarenheterna betonades. Ja, där fanns mycket som vi skulle vilja överflytta till vår egen organisation.

Den tekniska personalen bestod endast av fast anställda. Vpl användes bara i markstrids- och handräckningstjänst. Teknikerna, som nästan utan undantag har sergeants grad, verkar ha en gedigen utbildning och ett högt tekniskt kunnande. Lönerna gör väl också sitt till att man stannar kvar i tjänst. Inom flygstationen finns också två flygverkstäder, en med enbart militär personal och en med civilan-

ställda. Lokalerna var utmärkta med avancerad teknisk utrustning.

Flyver glimrende

Vad tycker då danskarna om Draken? Jo, efter vad vi erfarit mycket bra. I flygstationens egen tidning "Vindposen" säger chefen för eskadrille 725 major Ove Jensen: Draken flyver glimrende. Bland teknikerna hördes emellertid ett och annat klagomål över bakre apparatrummet och att en del åtkomstluckor är felaktigt placerade. Men i stort verkade man nöjda även på den kanten och ansåg Draken lättskött, tillika snabb att klargöra.

Vid vårt senaste besök 24—28 maj i år hade Danska flygvapnet inbjudit Svenska flygvapnets uppvisningsgrupp. Våra skickliga flygares program spolierades delvis av dåligt väder. Synd med tanke på att stor publik hade samlats.

Vi som fått förmånen att gästa Karups flyvestation har verkligen fått lära vad danskt gemyt är. Gästvänligheten och hjälpsamheten visste inga gränser. Många kontakter har knutits och vi hoppas verkligen att våra vänner vid eskadrille 725 och 729 någon gång kommer och gästar oss i Uppsala.

Tage Larsson/Sten Ekmyr F16

STEN EKMYR

TIFF

TIDSKRIFT FÖR TEKNISK INFORMATION
FRÅN FÖRSVARETS MATERIELVERK FLYGMATERIELFÖRVALTNINGENS UNDERHÅLLSAVDELNING STOCKHOLM

Forsvarsministeriet har bestemt, at general K.R. Ramberg fortsætter som Forsvarschef efter 1. oktober 1971.

Generalen tiltrådte stillingen som Forsvarschef den 1. oktober 1962.

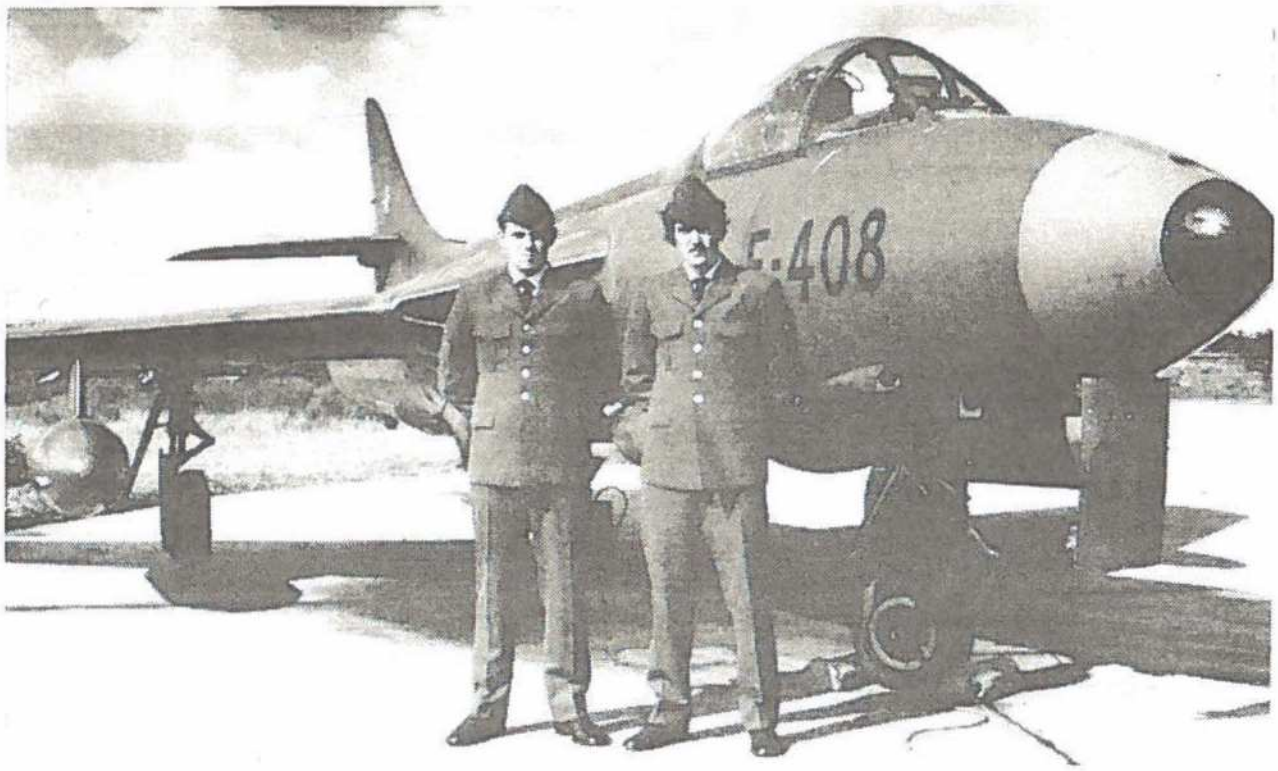
SARBE SURVIVORS CLUB

Flyvevåbnet har fra Burndept Electronics modtaget en henvendelse, hvori man udbeder sig oplysninger om personel, der i nødsituation er blevet reddet ved anvendelse af SARBE.

SARBE (Search And Rescue Beacon Equipments) findes i mange af de svømmeveste, der bruges af de flyvende besætninger. Det er en lille nødsender, der - når den bliver aktiveret - sætter redningsfly/-skibe i stand til at pejle sig ind på den nødstedte.

I 1965 blev ovennævnte klub oprettet, og som medlemmer optages personer, der i nødsituation er reddet ved hjælp af SARBE. Disse får til erindring et tinkrus med inskription.

Siden 1965 har klubben modtaget oplysninger om 135 personer, der er reddet ved hjælp af dette system.



Menig P.A. Klovgaard og menig F. Jensen var den 10. august 1971 bl.a. beskæftigede med at bringe anvendte bremseskærme fra Flyvestation Skrydstrup hovedbane til ompakning.

Da de samlede skærmen op, som var kastet fra et Hunter fly, der havde afbrudt starten på grund af en opstået mekanisk fejl, observerede de, at der var ild i flyets bagkrop.

Menig Klovgaard og menig Jensen informerede flyvekontrollen ved hjælp af bilens radio, og fulgte derpå efter flyet.

Da flyet var kørt klar af banen gjorde det holdt, og de menige forsøgte ved tegn at gøre piloterne opmærksomme på, at de skulle forlade flyet.

Herefter tog de en håndslukker som var opstillet i nærheden og bekæmpede ilden, så denne var under kontrol, da brand- og redningstjenesten kort efter nåede frem.

Ved deres resolutte indsats var menig Klovgaard og menig Jensen medvirkende til at begrænse skadens omfang på Hunter flyet.

NY ADJUDANT

Kaptajn O. Juul Rasmussen, Flyverstaben, ansættes som adjudant for Chefen for Flyvevåbnet pr. 25 oktober d.å..

Kaptajn Rasmussen er udgået fra Flyvevåbnets Officersskole 1965, og tiltrådte tjeneste ved Flyverstaben den 15 august 1967.

TIL VANDS

Det er ikke blot fra luften flyvevåbnet har mulighed for at yde assistance i forbindelse med redningsopgaver, men også til vands.

Lørdag den 28 august d. å., kl. 2037, blev Flyvestation Middelgrunden - af Holmens Kommandocentral - beordret til at indsætte alt disponibelt bådmateriel i en redningsaktion i forbindelse med det ungarske flystyrt i Øresund.

Kl. 2042 - 5 minutter efter alarmen - kunne flyvestationen afsende 1. båd og kl. 2107 havde denne båd lokaliseret det nedstyrtede fly.

Lederen af flyvestationens bådsektion, seniorsergent E. H. Madsen, blev af Falck-Zonen alarmeret på sin private bopæl. Kl. 2045 kunne seniorsergent Madsen - med et enkelt besætningsmedlem samt en inspektør fra Falck-Zonen - afsejle fra Holmen.

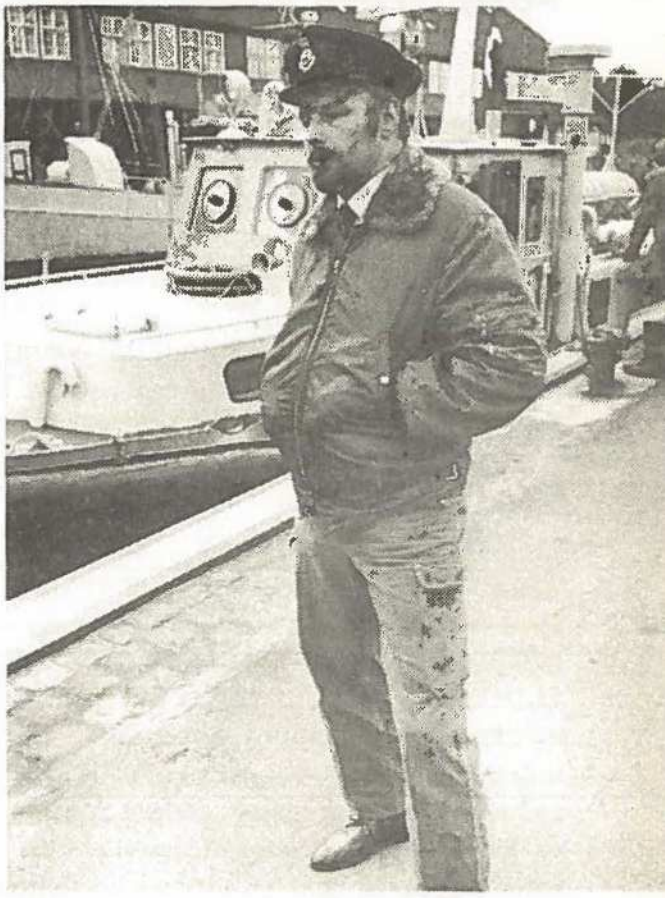
Kl. 2125 var man ved ulykkesstedet, efter at have været på Middelgrunden, for der at overtage en anden båd med større besætning og forskelligt udstyr.

I redningsarbejdet blev der i samarbejde med såvel helikoptere som de tilstedeværende både - trods mange besværligheder m.h.t. kommunikation - ydet en meget stor indsats fra flyvestationens 2 både, indtil de søndag aften kl. 1900 fra Søværnets Operative Kommando fik tilladelse til at indstille arbejdet.

FLYvevåbenNYT er bekendt med, at der i en intern SAS-rapport fra redningsaktionen, specielt er fremhævet to personer - nemlig orlogskaptajn F. Volke og seniorsergent E.H. Madsen - for deres høje moral og store arbejdsindsats.

Chefen for Flyvevåbnet har tilsendt flyvestationen følgende:

"I anledning af Flyvestation Middelgrundens deltagelse i redningsarbejdet efter ulykken med det ungarske rutefly den 28 august vil jeg herved udtrykke min anerkendelse af den indsats, der ved den lejlighed under særdeles vanskelige forhold blev ydet af såvel bådførere som mandskab."



SNSG E.H.MADSEN

STUD LUFT

— et orienteringsbesøg for gymnasiaster har været afholdt i efterårsferien på Flyvestation Ålborg og ved Luftværnsgruppen. Besøget opfyldte de fleste elevers ønske om orientering om piloten, besigtigelse af fly i hel og adskilt tilstand, men også orientering om en for dem ukendt del af flyvevåbnet - raketterne. Besøgets højdepunkt, opvisning af forskellige flytyper, druknede desværre i regn, hvilket dog ikke afholdt en stor del af eleverne fra en våd trøje for at besigtige flyene på jorden.

Om aftenen spændte arrangementet fra en orientering af fung. Chef Flyvevåbnet via en interessant og morsom briefing af de forskellige piloter til en snak pilot og elev imellem.

Kritiken giver udtryk for et virkeligt udbytterigt besøg ved flyvevåbnet, hvilket kun kan gennemføres ved hjælp af enhedernes interesse og velvilje for arrangementet.

Forsvarets Kursusinstitution

I slutningen af året 1970 bestemte Forsvarsministeriet, at værnenes Kursuscentre skal sammenlægges til een kursusinstitution. I den anledning nedsattes ved Forsvarskommandoens foranstaltning et kursusråd, der bl.a. skulle forberede den endelige organisatoriske sammenlægning til en Forsvarets Kursusinstitution (FKI), underlagt Forsvarskommandoen, men med bibeholdelse af værnschefernes mulighed for direkte indflydelse på den værnsvise aktivitet som middel til at uddybe kommunikationen mellem ledelsen og personellet.

Kursusrådet har nu afsluttet sit arbejde, og Forsvarskommandoens forslag til sammenlægning, organisation, bemanding, geografisk placering samt opgave er tilsendt Forsvarsministeriet.

Som primært formål er det foreslået, at FKI som led i bestræbelserne på at styrke forsvarets effektivitet og personellets trivsel skal medvirke til udvikling af lederskab, samarbejde og pædagogik i forsvaret og bl.a. fremsætte forslag vedrørende forsvarets udvikling på de lederskabsmæssige, samarbejdsmæssige og pædagogiske områder.

For at kunne opnå uddannelse af en rimelig stor del af personellet sigtes imod gennemførelse af en kursusaktivitet, omfattende ca. 145 kurser, seminarer m.v. årligt på normalt en uges varighed. Det påtænkes bl.a., at fortsætte det nuværende ledertræningsprogram, samt at gennemføre en række kursus, som behandler afgrænsede områder inden for eller i tilknytning til lederskab, samarbejde og pædagogik, idet bl.a. de nuværende instruktørkursus i Skjern fortsat opretholdes.

Det vil blive tilstræbt ved den videre udvikling af kursusvirksomheden, at kursus tilrettelægges og gennemføres som fællesværnskursus, hvor det anses for rimeligt og muligt.

Da formålet med denne kursusinstitution har et specielt sigte med særlige fastlagte opgaver, der forudsætter en utraditionel undervisningsform, får dette også indflydelse på organisationen, som, i modsætning til almindelig skolevirksomhed, forudsætter en gruppeorienteret organisationsform. Organisationen er derfor foreslået opbygget af en ledelsesgruppe, et antal kursusgrupper og en administrationsgruppe.

Ledelsesgruppen er sammensat af de tre - ved institutionen - værnsældste officerer som et kollegium, idet den ældste er pålagt det egentlige chefsansvar.

Og medens det er ledelsesgruppens opgave bl.a. at forestå og fastsætte formulering af kursusgruppernes opgaver og sammensætning samt at udøve den fornødne styring, vil kursusgrupperne bl.a. tage sig af kursusprogrammernes indhold og gennemførelse samt opfølgning af resultaterne.

Lokalebehovet påregnes i nogen tid fremover at være uforandret, hvorfor det vil være nødvendigt at fortsætte med anvendelse af lejemål, bl.a. til gennemførelse af flyvevåbnets særlige instruktørkursus. Men på længere sigt, når integreringen er tilendebragt, forventer lokalebehovet at kunne dækkes af GURREHUS og et færdigsaneret MARINESTATION LYNÆS. Det er så meningen, at ledelsesgruppen og hovedparten af administrationsgruppen placeres på GURREHUS, idet dog nogen administration må køres på LYNÆS, til støtte for de der værende kursus.

Det var ikke rigtigt, når vi i FLYvevåbenNYT nr. 3 i artiklen FORSØG skrev, at INTERNT TELE VISION er opstillet ved Flyvevåbnets Rekrutskole. Dette skulle være Flyvevåbnets Kontrol- og Varslingsskole.

Dengang !

Blade af en dagbog: FRA SØHEST TIL FODTUDSE PÅ EN HALV DAG

Den 18. oktober 1951

- ja så stod vi her altså - med matroskraverne halv ind over ørerne, det er egentligt mærkeligt, at man bruger den endnu, for kraven var jo bestemt til at beskytte uniformen mod langt hår, hvad de fleste havde på Tordenskjolds tid, men man har den altså endnu i år 1951 (undskyld, vi har den forresten også i år 1971, men nu er den ligesom mere berettiget, da håret er langt igen).

Nå tilbage til iklædningen på HOLMEN, jeg skulle lige til at stikke armene i ærmerne på den såkaldte busseronne, da der lød nogle mærkelige råb som "fingrene ud af klydset". Den var der ikke mange, der forstod, da vi allerede havde hænderne fulde med det besvær at få denne tingest over hovedet og på. Da de fleste jo var sømænd, vidste de, at klydset sad på et skib - nå det var også lige meget, men ud på pladsen skulle vi, enten vi forstod "sproget" eller ej. "Mønstring" skulle der altså være, hvad det så ellers var.

Ude på pladsen stod nogle mærkeligt uniformerede mænd, de var ikke fra marinen! De havde brune militærbenklæder, sort jakke med guldknapper og distinktioner på skulderen af samme farve som det tyske flag og vinkler - de havde betegnelse FLUK. (Senere fandt vi ud af, at de kom til at hedde oversergenter.)

Da alle var stillet op, kom en mand med en masse gule ringe om ærmet og meddelte, at FLYVEVABNET manglede ca. 80 mand til vagttjeneste. Han spurgte, hvor mange, der frivilligt ville til dette nye våben. Endnu før nogen havde fået tid til at reagere, fortsatte han, at da det jo så ud til at alle ville over, kunne vi klæde om til civil påklædning, så ville vi på lastvogne blive transporteret til østre flybasiskommando, Værløse lejren. - punktum! !

Vi kom på vognene og raslede gennem København. Det var forbudt at tale i vognene samt ryge, så den tvungne tavshed gjorde, at det var nogle betuttede unge mænd, der blev sat af på Værløse. Her blev vi modtaget af en "rigtig" oversergent, der med det samme meddelte os, at ham skulle vi ikke "rotere med" - hvad det så end betød. Han førte os straks til depotet for udrustning for at få soldatertøj. Det var en almindelig brun hæruniform og en grå kappe, der mere mindede om et hestedækken - antagelig rester fra 1912 eller tidligere. Mens vi var på depotet, fandt vi ud af, at klydset slet ikke var klydset på et skib, men noget helt andet, for det var utallige gange vi skulle tage fingerne ud "derfra".

Jeg forstod egentlig godt, at man brugte udtrykket så flittigt, for da jeg så "sporvognene" et langt brædt med en masse huller i, blot adskilt ved en halv skillevæg og med plads til ca. 10 mand - det var spændende hvilken mimik den enkelte havde, mens han udførte sit ærinde - fik jeg den ide, at toiletterne havde indvirkning på befalingsmændenes udtryksmåde.

Der opstod mange misforståelser. For disse mærkeligt uniformerede mænd (tidligere omtalt) råbte, at vi skulle til skafning i kosten, medens de øvrige, altså de som bar den brune uniform hele vejen op, råbte, at vi skulle til spisning og se at "rubbe" ind efter et spisebestik - og igen de "andre", at vi skulle huske skaffegrejet, som lå inde på banjerne. Det lykkedes os at finde ud af, at "kosten" var det sted man spiste; og kniv , gaffel og ske var det man skulle hente på "banjerne", som altså igen var det samme som stuerne.

fortsættes side 12

A-OFFICERs-uddannelse.

Foranlediget af en redegørelse omhandlende pilotuddannet personel, har Chefen for Flyvevåbnet (CHF) fundet det formålstjenligt at stille forslag til Forsvarsministeriet om en ændring af bl.a. A-officersuddannelsen i flyvevåbnet.

Blandt årsagerne til, at det skønnes nødvendigt at ændre uddannelsesforløbet, skal følgende fremhæves:

- Bedømmelsesgrundlaget for udnævnelse til A-officer er ikke det bedst mulige, idet det med den nuværende uddannelse ikke har været muligt at bedømme personellets fagmæssige (eksempelvis flyvefagmæssige) og ledermæssige kvalifikationer i tilstrækkeligt omfang.

- Erfaringer peger på, at de fysiske krav, der stilles ved operativ tjeneste, er så store, at de generelt kun kan honoreres af yngre personel, hvorfor man, for at give personellet mulighed for at tilegne sig de nødvendige operative erfaringer, er nødt til at tilrettelægge uddannelsen således, at tjenesten ved de operative enheder forrettes på et så tidligt tidspunkt som muligt.

På denne baggrund er den nu foreslåede uddannelse tilrettelagt således, at dens enkelte trin er rettet mod funktionsniveau, og således at den del af uddannelsen, der ligger forud for udnævnelsen til A-officer, indeholder såvel teoretisk uddannelse som praktisk, operativ tjeneste. En del af uddannelsen er placeret tidsmæssigt efter udnævnelse til A-officer, idet den viden, der meddeles her, først er relevant og nødvendig på det pågældende funktionsniveau.

Uddannelsen omfatter 3 fagområder, flyveraket- og kontrol- og varslingsoperativt, og er opdelt i følgende trin:

1. trin: Grundlæggende militær uddannelse (inden for det valgte fagområde).

2. trin: Faguddannelse (eksempelvis for det flyveoperative fagområde: Flyveskole).

3. trin: Videregående faguddannelse.

4. trin: Operativ faguddannelse og -tjeneste.

5. trin: Eskadrilleofficersskole, bibringende den viden, der er nødvendig for funktoion på laveste lederniveau.

6. trin: Tjeneste ved operativ enhed. (Efter 5 års tjeneste, omfattende 1-5 trin, ansættelse som A-officer).

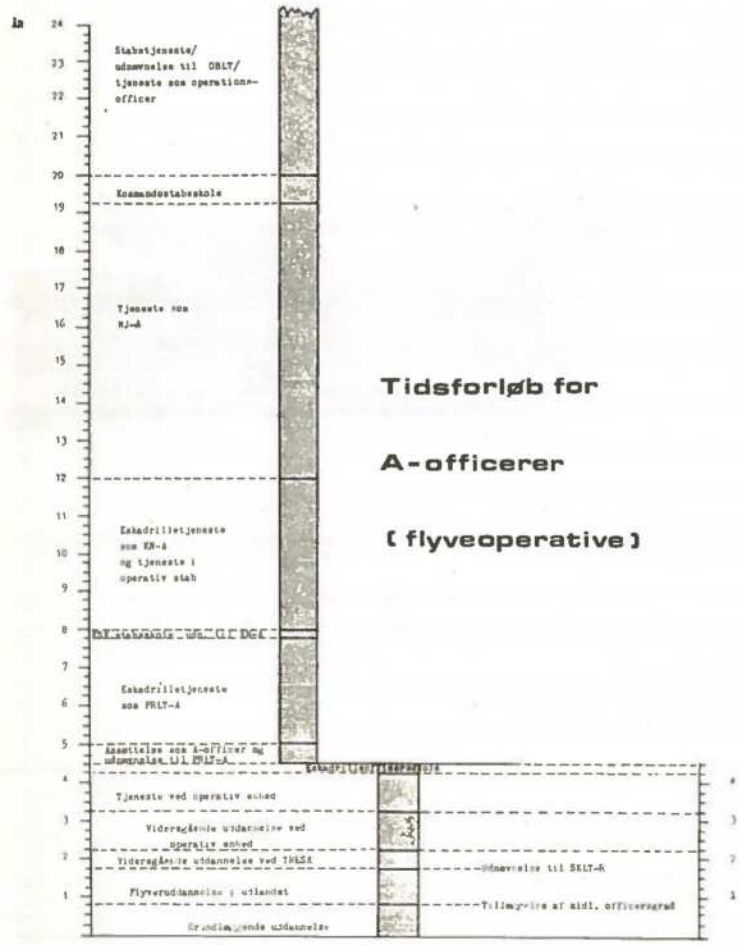
7. trin: Eskadrillestabsskole, bibringende den viden, der er nødvendig for funktion på enhedslederniveau.

Yderligere videregående uddannelse gives på stabskursus inden tjeneste ved højere stabe og ved eksempelvis højere tekniske uddannelser som forberedelseskurser, tilrettelagt efter individuelle behov for supplerende kundskaber.

Tidsforløbet for A-officersuddannelsen er vist i figuren (se ovenfor), hvor der eksempelvis er anført forløbet for det flyveoperative fagområde.

Skal der foretages en sammenligning med den eksisterende A-officersuddannelse, kan det anføres, at der ikke indholdsmæssigt er væsentlige forskelle. Den væsentlige forskel er, at en del af uddannelsen - på grund af den mod funktionsniveau målrettede uddannelse - gives, efter at ansættelse som A-officer har fundet sted.

Sammenfattende kan det siges, at de grundlæggende tanker bag uddannelsesforslaget er, at uddannelsen må opbygges trinvis, således at det til enhver tid er den ønskede viden, der er uddannelsens målsætning, og ikke uddannelsen i sig selv. Uddannelsen må være bygget op således, at den er umiddelbar brugbar og nødvendig. Den gavntjeneste, der følger hvert uddannelsestrin, må være af en sådan længde, at den berettiger uddannelsen.



Tidsforløb for

A-officerer

(flyveoperative)

TI + EEN

Flyvevåbnet har købt ti knallerter og en vareknallert i et forsøg på at finde ud af, om cykler med hjælpemotorer er egnede i forsvaret. Ikke mindst på flyvestationerne, hvor afstandene mellem de enkelte enheders placering er store, ventes knallerter at være nyttige.

Foreløbig placeres knallerterne på skift i en række enheder, som derefter skal svare på, hvortil knallerterne kan anvendes, om de aflaster de firehjulede køretøjer, om der spares tid, og om der er tekniske vanskeligheder med knallerterne.

Enheder af forskellig type skal i rapporterne anslå, hvor stort et antal knallerter, der vil være brug for.

E.K.

V.Å.N.

M.D.

K.O.A.

L.P.L.

K.B.T.

Tillykke

Ved Dansk militært Idrætsforbunds mesterskaber i boldspil og atletik på Flyvestation Ålborg den 20 - 21 august 1971 fik

premierløjtnant E. Købsted,
materielforvalter V.Å. Nielsen,
premierløjtnant M. Dam

tildelt DmI sølvmanchetknapper som anerkendelse for godt lederarbejde.

Ved flyvevåbnets mesterskaber i skydning på Flyvestation Karup i tiden 26 - 27 august 1971 fik

seniorsergent K.O. Andersen,
seniorsergent L.P. Larsen,
seniorsergent K.B. Thybo

tildelt DmI sølvmanchetknapper ligeledes som en anerkendelse for godt lederarbejde.

fortsat fra side 9

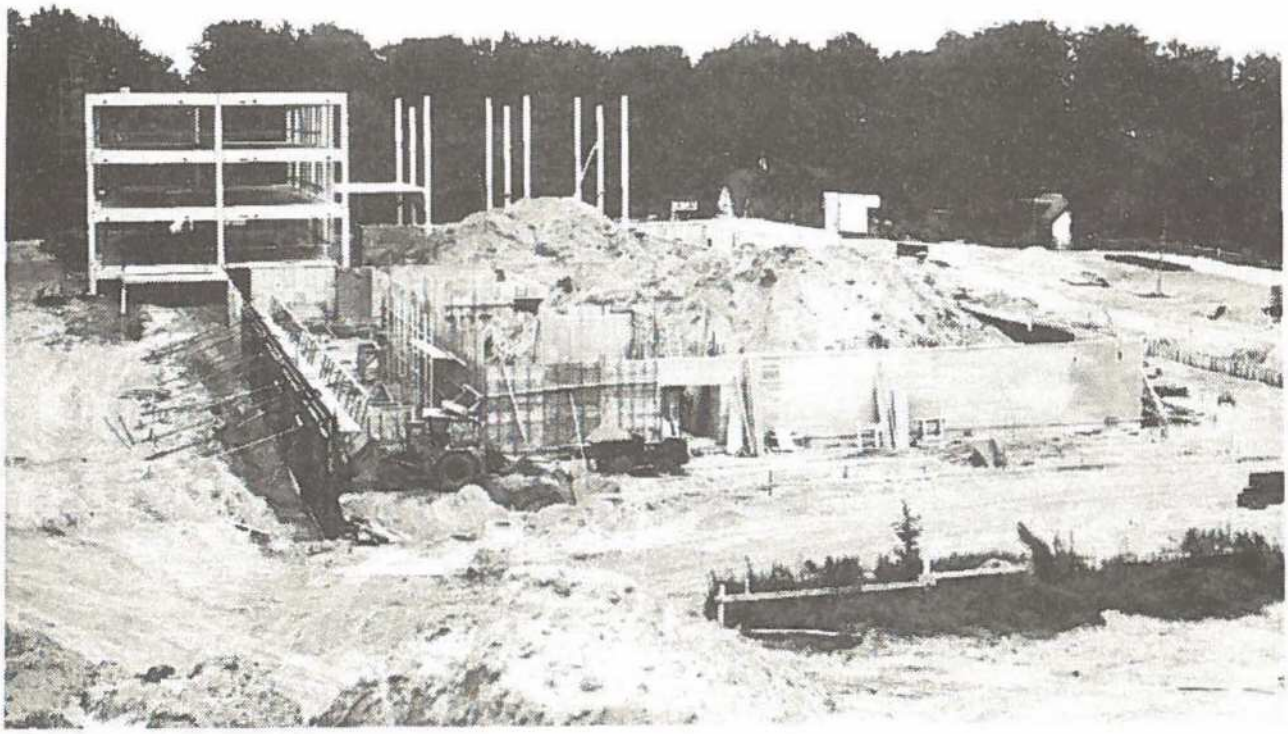
Det passer ikke - det er ikke sandt, sådan en bygning kan ikke stå ret meget længere, var min første tanke, da jeg så den bygning vi skulle benytte til undervisningsbrug. Vi blev anbragt i et klasseværelse i bygningen, der var så "skør", at hvis læreren slog i bordet, ville den falde sammen, men OK den holdt. Vi fik nu en "briefing", det er vist det samme som en slags orientering, om hvad der ventede os fremover og om grunden til, at vi alle var blevet overflyttet fra HOLMEN. Vor hovedopgave lod til at være bevogtning af flyvemaskiner eller "luftfartøjer", som en lille befalingsmand "der vist var noget ved musikken" rettede det til - vi troede alle, at han var en efterkommer af en berømt komponist - "luftfartøjer" hedder det mine herrer, husk det!!

(Flyvevåbnet må værne med pietetsfølelse om deres bygninger, for ovennævnte bygning, står der endnu).

Vi var godt trætte om aftenen og glædede os til at komme til "køjs" i "høkassen", det sidste passede godt, for det var en træseng med træbund, og når den øverste seng blev brugt, faldt bunden ud af den nederste og omvendt. Vi faldt dog i søvn, men inden da bad præsten, der var nemlig en præst i vor deling, aftenbøn. Han bad om forladelse for befalingsmændene og for alle deres mærkelige ord.

Jeg spurgte 541, om ikke vi skulle købe en ordbog i morgen.

559/51 F. Pedersen



FKO-BYGNINGEN I AUG 71

Fra KFK

Uddannelsessæsonen (efteråret) er ved at gå i gang over hele landet. Især har Jylland haft travlt med at hverve nye medlemmer.

Flyvestation Tirstrup startede to nye 1. grundskoler 14 september 1971. Den ene afholdes på selve flyvestationen med 20 deltagere og den anden i Aarhus med 27 deltagere.

Flyvestation Vandel startede 1. grundskole 30 august 1971 med 28 deltagere. I København har man også 1. grundskole igang på Danmarks tekniske Højskole, Østervold.

Ialt er der 84 nye deltagere til den frivillige mobiliseringsreserve i Kvindeligt Flyvekorps.

I Karup, Skrydstrup og København fortsætter 1. grundskolerne fra foråret nu som 2. grundskole med ialt 53 deltagere.

Den 10 - 12 september og den 24 - 26 september afholdtes informationskurser på henholdsvis Vedersø Badehotel for jydske KF'ere og på Rørvig Bad for de sjællandske KF'ere. Det er en ny ting, der blev startet sidste år med stor succes.

Kursus for officerer bliver atter i år på Hindsgavl fra 29 til 31 oktober.

Fjernskrivertjeneste

Foruden disse oplysningskurser, der i dette efterår afholdes af korpset, har vi deltagere på kursus i Nymindegab sidste uge i september, hvor Danmarks Lottekorps står som indbyder. Fællesværns oplysningskursus på LO-skolen i Helsingør 30 oktober til 1 november 1971 afholdes af Hjemmeværnsregion VI.

Alle informationskurser har til opgave at give den enkelte en sådan viden, at hun kan videregive den i diskussioner og besvare spørgsmål om sit eget korps og om forsvaret.

Sideløbende undervises der i efteråret i forskellige specialer såsom efterretningskursus og sanitetskursus på Lægekorpsets skole, der afsluttes med broncemærke og diplom. Ved de forskellige eskadriller afholdes omstillingsbordskurser, signalkurser, krigssanitetskurser, forplejningskurser o.s.v..

På alle fronter sætter korpset ind for hele tiden at holde den enkelte KF'er og befalingshavende velrustet til at møde de krav, der stilles til hende.

KF-ere er veluddannede i selvforsvar

»Jeg håber at flyvercertifikatet er i orden - Romeo«

Kvindeligt Flyvekorps får p.t. gennem Hjemmeværnets Filmstjeneste optaget en 16 mm smalfilm, der skal vise korpsets arbejde i hverdagen. Optagelserne er foregået på Flyvestation Kagerup, Skagen, Ålborg og Værløse. Filmen skal bruges i hverve- og oplysningsarbejdet, hvor man længe har savnet en ny film.

BRANDPIL 71

Flyvevåbnets årlige efterårsøvelse afholdes i perioden 3 - 7 november d.å. med Luftværnsgruppen og Forsyningsdepot Skalstrup som øvelsesdeltagere.

Endvidere medvirker enheder fra Flyvehjemmeværnet samt enheder fra Hjemmeværnsregion I og VI.

Fra 31 oktober d.å. til øvelsens ophør vil der sideløbende finde en kontraefterretningsøvelse sted, hvor "civile agenter" vil søge at skaffe sig oplysninger om de deltagende enheder, der til gengæld har til opgave at indrapportere om eventuelle hændelser og - om muligt - at fange disse "civile agenter".

Under selve øvelsen deltager flyvevåbnets forskellige flytyper.

Luftværnsgruppen med underlagte enheder får i ovennævnte periode rigeligt at gøre med at skelne mellem venner og fjender, da disse jo tager sig ens ud på radarscopet.

FLYvevåbenNYT ønsker "god øvelse".

Så er det igen sæson for observatører.

FLYvevåbenNYT NR.4

Udgiver:	Flyverstaben, Flyvestation Vedbæk,	telf.(01)890501
Redaktionsudvalg:		
Formand:	Major K.Brøns-Hansen,	lokal 2335
Sekretær og lay-out:	Seniorsergent K.Bladt Petersen,	lokal 2344
Udvalgsmedlemmer:		
Uddannelsesafdelingen:	Major K.Røn Pedersen,	lokal 2369
	Kaptajn O.Juul Rasmussen,	lokal 2364
Personelafdelingen:	Løjtnant F.Cramer Larsen,	lokal 2315
	Løjtnant J.W. Weinschenck,	lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Major E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslægen:	Major P-E.H. Alsøer,	lokal 2354
Forsvarsstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	1600	

Eftertryk med angivelse af kilde tilladt.

KURSUS I ARBEJDSLEDELSE!

I augustnummeret af FLYvevåbenNYT blev omlæggelsen af sergentuddannelsen omtalt. I forbindelse med fastlæggelsen af denne ændrede uddannelse, blev det for stampersonellet bestemt, at sergenter udmiddelbart efter udnævnelsen skal gennemgå et kursus i arbejdsledelse.

Det første af disse kursus vil blive afholdt 1 - 5 november 1971 på Flyvestation Stensved.

Som midlertidig foranstaltning er det blevet bestemt, at kursus henlægges direkte under Chefen for Flyvevåbnet, og major V. Heide, Flyverstaben er udpeget som kursusleder.

Lærerne på kursus vil komme fra Dansk Arbejdsgiverforenings Kursusejendom for arbejdsledelse "Arresøhøj" og fra flyvevåbnet.

* * * * * * * * *

TAG bare FLY-NYT med hjem - men VENT VENLIGST til ALLE på tjenestestedet har haft lejlighed til at kigge det igennem!

PAIM

Så er det XVIII PAIM 1971 afsluttet. Og hva' er så XVIII PAIM for noget - vil mange nok spørge, og svaret er: "18. Pentathlon Nautique Internationale Militaire", hvilket er et flyfemkampstævne.

PAIM administreres gennem CISM, der står for Conseil Internationale du Sport Militaire, og flyfemkampstævnet indgår i de årlige CISM-mesterskaber,uofficielt betegnet "Militært VM".

Deltagerne i flyfemkampstævnet skal være aktive piloter, og konkurrencen foregår i 2 afdelinger, idet der forud for den egentlige femkamp omfattende duelskydning, kårdefægtning, basketbolddiscipliner, forhindringsbane og orienteringsløb, afholdes en særskilt flyvekonkurrence - Air Rally. Hver nation kan deltage med 4 deltagere + 1 reserve, og der kæmpes såvel individuelt som hold, idet de 3 bedstes resultat sammenlagt udgør holdplaceringen.

Stævnet i år blev afholdt på Söderhamn flyveplads i Sverige i tiden 9-15 september med hold fra Finland, Norge, Danmark, Holland, Frankrig, Spanien, Tyrkiet, Brazilien samt arrangørnationen Sverige.

I Air Rally'et deltager hvert land med 2 to-sædede jetfly i brug ved de respektive lande. Opgaven består i at gennemføre en 300-400 km lang triangelbane under skyerne i en af konkurrenceledelsen bestemt højde valgt mellem 300 og 600 over højeste punkt inden for flyveområdet. Banen har start og mål på samme plads og 2 kontrolpunkter i banens triangelspidser. Der gives point i forhold til, hvornår og hvordan man passerer kontrolpunkterne samt mål i forhold til en forud bestemt scedule, og det kan oplyses, at points fratrækkes for blot tiendedele af sekunder man afviger, så læserne vil kunne forstå, at det i sig selv er en krævende disciplin at deltage i. De danske deltagere har altid været ferme til denne konkurrence og placeret sig i toppen. I år kom de helt til tops, idet de med en placering som nr 2 og 4 (placeringerne som nr 2 og 3 samt 4 og 5 var "dødt løb") blev samlet vinder af Air-Rally'et.

Også dette kræver formentlig forudgående træning!

I anden afdeling af femkampen kneb det imidlertid med at følge det gode resultat op. Danskerne er generelt svage i svømning og har været det i de sidste mange år, men ellers er det typisk for de danske deltagere, at de hver især har både en stærk og en svag disciplin, og den svage trækker desværre en del ned i det samlede resultat - langt ned. Anderledes er det med svenskerne. De besatte i den samlede individuelle konkurrence de 4 første pladser, og at de dermed også vandt holdkonkurrencen siger jo sig selv.

De danske deltagere var løjtnant N.R. Horten Eskadrille 724, der sluttede som nr. 9 udaf 36 deltagere - en i sig selv imponerende præstation - og som havde sit bedste resultat i skydning med en 5. plads; sekondløjtnant P.R.V. Madsen Eskadrille 730, der sluttede som nr. 23 med det bedste resultat en 4. plads i basketbold; løjtnant F.C.Helbo Eskadrille 725, der sluttede som nr. 25 med det bedste resultat en 5. plads i fægtning og premierløjtnant P. Kongsted Eskadrille 723, der sluttede som nr. 30 med det bedste resultat en 18. plads i skydning. Summa summarum: En 1. plads i Air Rally'et, en holdplacering som nr 7 og bedste individuelle placering som nr 9 er ganske gode resultater at forberede sig på til næste års PAIM stævne, der afholdes i juni måned i Norge.

blev i dagene 14 og 15 september d.å. afviklet med Flyvestation Vedbæk som arrangør.

Chefen for flyvestationen, oberstløjtnant J.B. Danielsen åbnede stævnet og beklagede i sin velkomst, at man grundet flyvestationens p.t. vanskelige indkvarteringsforhold var nødsaget til at byde deltagerne lidt andre forhold - end flyvestationen normalt ville kunne tilbyde. Oberstløjtnanten håbede dog, dels at spejderhytten COLLERUPHUS i Rude Skov - der var stillet til rådighed af Det Danske Spejderkorps, ved spejderchef J.E. Grevy - med gode muligheder for hyggeligt samvær og dels, at stævnet - iøvrigt med små overraskelser - ville blive afviklet i et særdeles godt vejr og i Nordsjællands smukkeste områder, ville råde bod på de ændrede forhold.

De ca. 75 fremmødte deltagere - heraf 13 damer (første gang der er etableret en damerække i konkurrencen) - gik herefter i gang med disciplinerne, omfattende pistolskydning, håndgranatkast (dog ikke damerne), kortlæsning og afstandsbedømmelse.

Det var særligt under skydningerne, at deltagerne mødte de ved velkomsten omtalte små overraskelser. Dette fremgik bl.a. af, at mange af deltagerne ikke så de "frømænd", man burde havde skudt på. Ligeledes havde man på vej til skydningerne gjort sig mange tanker - udfra den instruktion, der af major J. Orfelt blev givet ved stævnets åbning, idet han her instruerede om, at der under den ene skydning s k u l l e føres håndledsrem, da man nødigt ville have auditørsager efter afviklingen af skydningerne.

Tanker om, at man skulle ud på en lille sejltur i gummibåd - for derfra bl.a. at skyde efter balloner - havde vel næppe strejfet nogen deltager.

Der faldt mange muntre bemærkninger om "god overfart" o.lign. til deltagerne.

Tirsdagen sluttede med fællesspisning i COLLERUPHUS, hvor præsidium, officials med flere deltog.

Personel fra Kvindeligt Flyverkorps stod for dette hyggelige arrangement, hvor mulighederne for endelig placering efter 0-løbet blev flittigt drøftet deltagerne imellem.

Chefen for Flyvevåbnet - der selv deltog i konkurrencen - takkede her stævneledelsen for de udmærkede discipliner man havde været igennem.

Formanden for Kontroludvalget, direktør, civilingeniør Mogens Halbye (tv), deltog i O-løbet. I et lille privat opgør - inden for orienteringsløb - tabte direktøren til generalmajor N. Holst-Sørensen.

* * * * * * * * * * * * *

Orienteringsløbet blev afviklet om onsdagen - ligeledes i dejligt vejr.

Fra COLLERUPHUS, hvor størstedelen af deltagerne havde overnattet, blev man transporteret til Flyvestation Kagerup. Herfra blev man kørt ud i Grib Skov, hvor der var anlagt to baner, en på 11 km. for Mesterklassen og en på 7 km. for Old-Boys- og damerækken.

Ved mål kunne det konstateres, at de to baner havde krævet meget af deltagerne.

Stævneledelsen havde kl. 1400 fundet frem til vinderne af de enkelte klasser og oberstløjtnant J.B. Danielsen kunne overrække præmierne.

Som afslutning takkede oberstløjtnanten deltagerne for den ros, der var tilkendegivet flyvestationen og stævneledelsen og udtalte i forbindelse hermed, at det vellykkede arrangement skyldtes det store arbejde bl.a. bestyrelsen for Flyvestation Vedbæks Idrætsforening havde udført. En særlig tak blev rettet til konkurrenceledelsen, bestående af major J. Orfelt, major A. Krog og kaptajn J.E. Grevy.

Formanden for FLYVIK, oberst E. Panduro Christensen, sluttede med en tak til alle, der havde deltaget og medvirket i Flyvevåbnets Feltsportskonkurrence 1971.

DAVS

"DAVS" er normalt et ord som anvendes som hilsen til venner.

Her står DAVS imidlertid som forkortelsen for Dansk Audio-Visuelt Selskab, som i dagene 31. august - 7. september 1971 arrangerede en studierejse til London.

Major V. Heide og premierløjtnant H.L. Jensen - begge FSB/UG - deltog i denne rejse for at hjembringe nye impulser til flyvevåbnets uddannelsessektor på de Audiovisuelle hjælpemidlers område, samt for at skabe kontakten til institutioner og enkeltpersoner til hjælp i fortsatte udviklingsbestræbelser.

Begge formål blev til fulde tilgodeset. Programmet var opdelt i to faser:

- Een som omfattede besøg på udstillingen INTERNAVEX 71 og deltagelse i en konference sideløbende med udstillingen og

- een som omfatter besøg ved offentlige institutioner med nutidige trænings-/uddannelsesmetoder samt besøg ved et landsdækkende afprøvnings- og rådgivningscenter for AV-midler.

Specielt skal fremhæves:

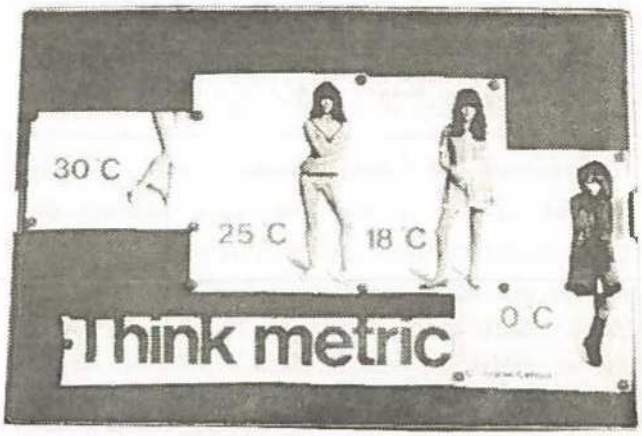
- at udstillingen indeholdt så godt som alle former for AV-hjælpemidler, som findes på verdensmarkedet, men at der i forhold til det kolossale udbud var forbavsende få epokegørende nyheder; men det skyldes måske, at der stadig er for få undervisere, som giver sig tid til at vælge det rigtige (mest effektive i.f.t. cost/effectiveness) medie af de allerede eksisterende.

- at det engelske forsvar samlede absolut "fuldt hus" til sit indlæg under konferencen

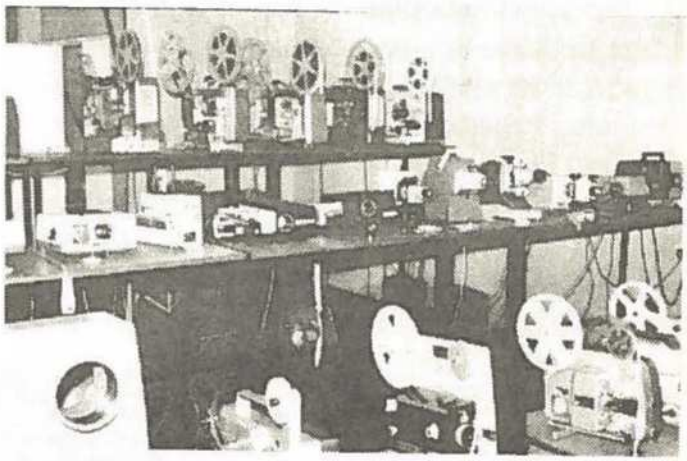
- at studiebesøg ved "Center of Education Development Overseas" gav sådanne værdifulde impulser, at flyevevåbnet måske på længere sigt vil blive i stand til at afvikle egne producerkurser for ITV

- at studiebesøget ved "National Audio-Visual Aids Center", som er landsdækkende afprøvnings- og rådgivningscenter fremkaldte den tanke, at vi også i Danmark må være i stand til at skabe og drive en sådan institution, til gavn for en generel effektivisering af den pædagogiske virksomhed i landet.

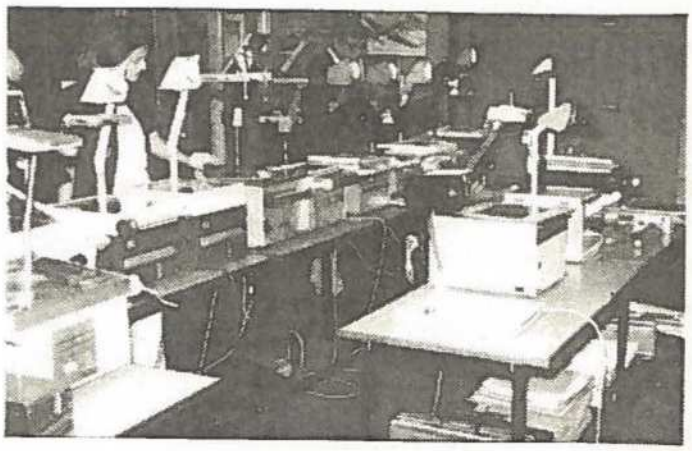
Deltagerne konstaterede i øvrigt, at London stadig er værd at gæste - selv om den er støvet og støjfyldt.



Selv simple AV-midler kan have god virkning.



Der er stort udvalg i AV-midler



ID - C

Ved Kundgørelse for Forsvaret B 7 - 1971 fastsatte Forsvarsministeriet bestemmelser om udstedelse af det særlige "identitetskort C" til forsvarets civile personel.

Det var den 27. april i år, og ifølge kundgørelsen kunne identitetskortet rekvireres fra den 1. juni. Flyvevåbnet har imidlertid ikke endnu udstedt identitetskort C til nogen civilt ansat, og personellet kan derfor med rette spørge, hvad der er sket i sagen.

Der er sådan set ikke sket andet, end at samtlige værn og korps har måttet konstatere, at der er problemer, som medfører, at man ikke uden videre kan begynde at udfærdige identitetskort til samtlige civilt ansatte.

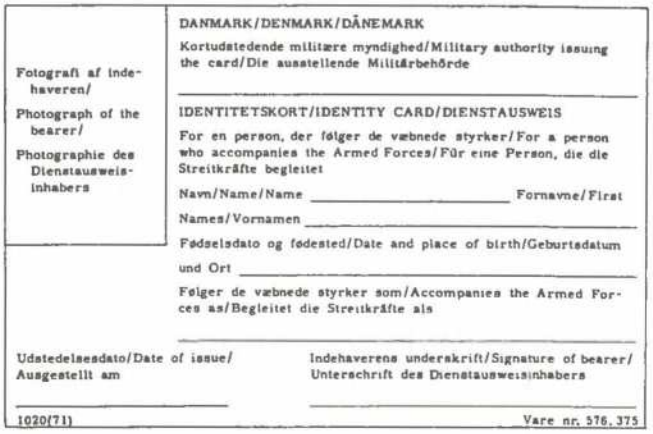
Forholdet er blandt andet, at en meget stor del af det civile personel, nemlig de der er medlemmer af hjemmeværnet, eller som har en uopholdelig mødepligt ved forsvaret, efter bestemmelserne skal have udstedt et militært identitetskort, der er forskelligt fra identitetskort C. Skal disse civilt ansatte have to identitetskort? Eller kan de vælge?

Et andet problem, der skal løses, er spørgsmålet, om der for udstedelse af identitetskortet skal kræves en vis fastere tilknytning til forsvaret.

For at få disse og andre problemer løst og for at sikre en ensartet behandling for hele forsvaret har Chefen for Hæren foreslået, at der under Forsvarskommandoen nedsættes et fællesværns udvalg.

Chefen for Flyvevåbnet har meddelt Forsvarskommandoen, at man gerne herfra deltager i et sådant samarbejde, så retningslinierne for udstedelse af identitetskort til det civile personel kan blive ensartede i hele forsvaret.

Forside:



Fotografi af indehaveren/
Photograph of the bearer/
Photographie des Dienstausweisinhabers

DANMARK/DENMARK/DÄNEMARK

Kortudstedende militære myndighed/Military authority issuing the card/Die ausstellende Militärbehörde

IDENTITETSKORT/IDENTITY CARD/DIENSTAUSWEIS

For en person, der følger de væbnede styrker/For a person who accompanies the Armed Forces/Für eine Person, die die Streitkräfte begleitet

Navn/Name/Name _____ Fornavne/First Names/Vornamen _____

Fødselsdato og fødested/Date and place of birth/Geburtsdatum und Ort _____

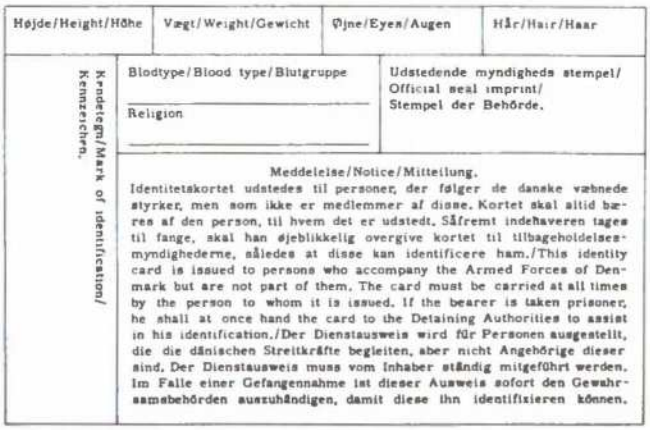
Følger de væbnede styrker som/Accompanies the Armed Forces as/Begleitet die Streitkräfte als _____

Udstedelsesdato/Date of issue/Ausgestellt am _____

Indehaverens underskrift/Signature of bearer/Unterschrift des Dienstausweisinhabers _____

1020(71) Vare nr. 576.375

Bagside:



Højde/Height/Höhe	Vægt/Weight/Gewicht	Øjne/Eyes/Augen	Hår/Hair/Haar

Kendetegn/Mark of identification/Kennzeichen.

Blodtype/Blood type/Blutgruppe _____

Religion _____

Udstedende myndigheds stempel/Official seal imprint/Stempel der Behörde.

Meddelelse/Notice/Mitteilung.

Identitetskortet udstedes til personer, der følger de danske væbnede styrker, men som ikke er medlemmer af disse. Kortet skal altid bæres af den person, til hvem det er udstedt. Såfremt indehaveren tages til fange, skal han øjeblikkelig overgive kortet til tilbageholdelsesmyndighederne, således at disse kan identificere ham./This identity card is issued to persons who accompany the Armed Forces of Denmark but are not part of them. The card must be carried at all times by the person to whom it is issued. If the bearer is taken prisoner, he shall at once hand the card to the Detaining Authorities to assist in his identification./Der Dienstausweis wird für Personen ausgestellt, die die dänischen Streitkräfte begleiten, aber nicht Angehörige dieser sind. Der Dienstausweis muss vom Inhaber ständig mitgeführt werden. Im Falle einer Gefangennahme ist dieser Ausweis sofort den Gewahrsamsbehörden auszuhändigen, damit diese ihn identifizieren können.

FLYvevåbenNYT er bedt om at medtage følgende:

Ukorrekt og/eller mangelfuld adressering af brev- og pakkepost medfører jævnligt forsinkelser til følgende enheder:

Forsyningsdepot Skalstrup (SKLFSD)
Forsyningsdepot Skrydstrup (SKPFSD)
Forsyningssektion Skrydstrup (SKP-MF).

De nævnte adressater anmoder om, at man forsyner post til disse med den korrekte adresse.

Forsvarsministeriet har den 30/6 1971 tilskrevet Justitsministeriet som følger:

"I overensstemmelse med de herfor gældende bestemmelser kan efternævnte personelkategorier i forsvaret efter behov og under forudsætning af, at vedkommende ansøger opfylder en række nærmere fastsatte egnethedskriterier - herunder tilfredsstillende skolekundskaber og gode fysiske egenskaber - i tilslutning til/efter aftjening af værnepligten antages på kontrakt til frivillig tjeneste i de respektive værn og korps:

- officerer af reserven
- oversergenter
- sergenter
- korporaler
- overkonstabler og konstabler.

Som hovedregel skal kontraktforholdet bringes til ophør senest ved udgangen af det år, i hvilket den antagne fylder 32 år.

Omhandlede personelkategorier vil på tidspunktet for et sådant aldersbetinget kontraktophør gennemsnitligt have forrettet tjeneste i forsvaret i en halv snes år og herunder have erhvervet en uddannelse og erfaring, der formentlig vil kunne finde anvendelse på andre områder inden for staten.

For at kunne søge ansættelse ved politiet er det, efter det for Forsvarsministeriet foreliggende, for tiden som en hovedregel bl.a. forudsat, at ansøgeren på ansøgningstidspunktet ikke er fyldt 27 år.

Ud fra et ønske om som arbejdsgiver i mulig udstrækning at kunne medvirke til, at der står fratrædende personel, der har lagt en række arbejdsår i forsvaret, flest mulige relevante og indholdsrige fremtidsmuligheder åbne, så Forsvarsministeriet det gerne overvejet, om der kunne tilvejebringes et aldersmæssigt dispensationsgrundlag for at give personel af omhandlede kategori mulighed for ved afgangen fra forsvaret at kunne ansættes ved politiet på lige fod med andre ansøgere."

Justitsministeriet har den 9/8 1971 besvaret Forsvarsministeriets henvendelse således:

"Under henvisning til Forsvarsministeriets skrivelse af 30. juni 1971 (j.nr.2.kt.A. 5-1/71) vedrørende ansættelse i politiet af kontraktansat militært personel uanset den gældende aldersgrænse på 27 år, skal man efter brevveksling med rigspolitichefen meddele, at det pågældende personale i forbindelse med afgang fra forsvaret vil kunne søge om ansættelse i politiet på lige fod med andre ansøgere, uanset at de pågældende er mellem 27 og 32 år gamle."

Hvilket herved meddeles, idet adressaterne bedes foranledige , at ovenstående af Justitsministeriet meddelte dispensation løbende bringes til det berørte personels kundskab.

STUD LUFT
71

NADGE-systemets baggrund, udvikling, udstyr & operation

FLYVERSTABEN

1 NOV 1971

BAGGRUND

Beretningen om radars anvendelse i luftforsvaret fra den spæde begyndelse i trediverne og med den voldsomme udvikling under 2. Verdenskrig er velkendt. I 1945 kunne det eksisterende udstyr lige netop hamle op med de fjendtlige flys formåen og sikre både et tilstrækkeligt varsel og det nødvendige grundlag for luftforsvarets ledelsesapparat. Den menneskelige hjerne kunne endnu klare at behandle de oplysninger, der modtoges fra radarsystemet, og man kunne følge med,efterhånden som oplysningerne opdateredes.

Dette tidspunkt var måske det eneste i den moderne krigshistorie, hvor teknikken, der var til rådighed for angriberen i luften, kunne sidestilles med den teknik, som forsvareren på jorden rådede over.

I de siden da forløbne år har luftfartøjernes forøgede hastigheder, og de offensive og defensive våbens mere og mere komplicerede beskaffenhed uundgåeligt medført krav om automatisering og anvendelse af maskinel databehandling i luftforsvarssystemerne, efterhånden som mængden af data, der skulle behandles, og nødvendigheden af en hurtigere beslutningsproces og kortere reaktionstid har oversteget den menneskelige formåen.

Denne udvikling, der fandt sted samtidig med, at datamaterne begyndte at blive praktisk anvendelige, danner baggrunden for planlægningen og iværksættelsen af det integrerede NATO varslings- og kontrolsystem: NADGE. Man erkendte dels det "klassiske" manuelle systems utilstrækkelighed og dels - men ikke mindst - at et tidssvarende system ville være særdeles kostbart og nødvendiggøre anvendelse af bedre kvalificeret personel, hvorfor anskaffelse af udstyr og uddannelse af betjeningspersonel ville blive uoverkommelig for den enkelte nation alene.

UDVIKLING

Beslutningen om at etablere et fælles NATO luftforsvarssystem i Europa blev truffet af Det Nordatlantiske Råd i juni 1961. Projektet gennemføres som et såkaldt infrastruktur-projekt, hvilket vil sige, at alle NATO lande bidrager til finansieringen efter evne og formåen og ikke efter, hvor stor nytte de selv kan drage af projektet.

Efter en omfattende - og også besværlig og langsommelig - planlægning kunne man i 1965 udbyde projektet i international licitation, og i december 1966 undertegnedes den endelige kontrakt med det amerikanske Hughes Aircraft Company, der stod i spidsen for et konsortium af yderligere 5 store europæiske firmaer.

Idag, hvor vi skriver 1971, står projektet overfor sin fuldførelse. Store dele af systemet er i operativ drift,og i løbet af 1972 vil den sidste brik i NADGE-billedet være faldet på plads.

NADGE-KONCEPTET

NADGE-planen havde ikke til formål at opbygge et fuldstændigt nyt europæisk luftforsvarssystem fra grunden, men at modernisere og videreudvikle de af de enkelte nationer allerede etablerede varslings- og kontrolsystemer. Projektet har således koncentreret sig om:

- Etablering af moderne radarstationer, hvor dette af hensyn til kravet om bedst muligt dækning af luftrummet var nødvendigt, og samtidig iværksættelse af tekniske forbedringer af de eksisterende radarstationer.

- Indførelse af elektronisk databehandling og automatisk præsentation af de behandlede oplysninger samt datamat- beregning af mulighederne for optimal indsættelse af luftforsvarsvåbene.

- Automatisering af informationsudvekslingen imellem de enkelte landes systemer, således at NATO luftforsvaret på tværs af sprog- og landegrænser kan udgøre en ubrudt helhed, der sikrer en koordineret og rationel anvendelse af forsvarsvåbene.

PRIMÆRT NADGE UDSTYR

Hjørnestenen i NADGE radarudstyret er den franske Thompson-CSF tredimensionelle (3-D) radar, der foruden retning og afstand til et flyvende objekt også beregner dettes højde. Radarens rækkevidde er over 375 km, og den er forsynet med den nyeste teknik, ikke mindst hvad angår beskyttelse imod elektronisk krigsførelse (støjsending m.v.).

Et andet nyt udstyr er video-ekstraktoren, der i forbindelse med såvel 3-D radarer som de øvrige radarer i systemet muliggør, at radarobservationerne kan indlæses direkte i datamaterne. Video-ekstraktoren frasorterer uønskede ekkoer, såsom tilbagekastninger fra jordoverfladen, atmosfærisk støj, skyer og nedbørsområder. Det således "rensede" billede sendes til datamaten, hvor det udgør det bedst tænkelige grundlag for dennes videre beregninger og behandling af observationerne.

Systemets hjerne er HUGHES H 3118 datamaten, som er specielt udviklet til militær anvendelse. I modsætning til de fleste civilt anvendte datamater arbejder den i "real-time", hvilket vil sige, at den dels må udføre sine beregninger særdeles hurtigt og dels, at dens hukommelseskapacitet må være stor og øjeblikkelig disponibel. Endelig kan den samtidig rumme et stort antal forskellige programmer, der alle skal kunne anvendes efter det øjeblikkelige behov og med stadig skiftende prioriteter. H 3118 datamaten klarer alle disse krav og udfører sine operationer med en hastighed af 1.loo.ooo dataord pr sekund!

DATAMAT-FUNKTIONER

Det moderniserede varslings- og kontrolsystem arbejder stadig efter de gode gamle operationsprincipper, men en stor del af de enkelte funktioner kan nu udføres helt eller delvis af datamaterne. Dette betyder ikke, at det menneskelige element er sat helt ud af spillet og at luftforsvaret varetages af robotter. Alle datamat- funktionerne overvåges og dirigeres af operatører, som på et hvilket som helst tidspunkt kan gribe ind og kontrollere udviklingen. Datamaternes beregninger og hukommelseskapacitet har aflastet operatøren for meget af det tidkrævende, manuelle rutinearbejde og derved medført øget effektivitet og sikkerhed hos denne. De funktioner i varslingssystemet, hvor NADGE-datamaterne primært assisterer er:

Varsling

Radarobservationerne registreres, behandles og præsenteres på dataskærmene som såkaldte "spor", der er forsynet med oplysning om antal fly, højde, hastighed m.m. Sporene udveksles automatisk imellem de enkelte enheder i systemet, således at alle sikres det bedst opnåelige totalbillede af luftsituationen i det ønskede område. Den danske del af systemet udveksler således informationer med stationer i Norge, Tyskland og England.

Identifikation

Fra den civile flyvekontrolorganisation modtages oplysninger om den civile flyveaktivitet. Disse oplysninger indlæses kontinuerligt i datamaten, som ved at sammenholde informationerne med det aktuelt observerede radarbillede kan identificere den civile luft-trafik. Til identifikation af egen eller allieret (NATO) militær trafik findes et særligt elektronisk kodesystem, som direkte kan tydes af datamaten, der således kan skelne "ven fra fjende".

Valg af våbensystem

På grundlag af oplysninger om egne luftforsvarsvåbens placering, antal og beredskab sammenholdt med de registrerede oplysninger om de angribende fjendtlige spor, foreslår datamaten lynhurtigt det bedst egnede våbensystem (flytype eller raketter) og beregner samtidig det forventede nedskydningspunkt og den forventede tid, der vil medgå til operationen.

Ledelse af jagerfly

Såfremt den ansvarlige operationsofficer har besluttet at imødegå et angreb ved indsættelse af jagerfly, beregner datamaten den såkaldte angrebsgeometri d.v.s. de optimale kurser, højder og hastigheder, der vil bringe jagerflyet i den gunstigste angrebsposition, hvorfra piloterne selv kan gennemføre angrebet. Datamatens beregninger udfra den valgte taktik præsenteres umiddelbart på en dataskærm foran jagerkontrolofficeren, der står i direkte radiokontakt med piloterne. Ved hjælp af datamatens stadige check på jagerflyets brændstofforbrug sikres, at flyet vil kunne returnere til sin hjembase efter endt opgave. Skulle missionen medføre uforudset brændstofforbrug, vil datamaten omgående tage aktion og beregne, hvorvidt missionen må opgives, eller om situationen kan reddes ved at anvende en evt. nærmere liggende flyvestation som landingsplads.

Simulering

Specielle radar- og flysimulatorer, der arbejder sammen med datamaterne, muliggør en realistisk træning af alle funktioner i systemet. Man kan således i fredstid øve sine krigsopgaver og derved opretholde det effektive beredskab, der er forudsætningen for at have et varslings- og kontrolsystem. Disse syntetiske øvelser, der kan omfatte træning af såvel den enkelte mand eller enhed, som af hele NATO systemet, kan udføres sideløbende med den aktuelle overvågning af aktiviteten i luftrummet, som jo finder sted døgnet rundt allerede i fredstid.

NADGE I DANMARK

Hele det danske varslings- og kontrolsystem berøres af NADGE-planen. De to ældste radarstationer udskiftes med nye moderne radarer, dels den føromtalte 3-D radar og dels en ligeledes fransk fabrikeret konventionel planradar. Vore øvrige radarstationer forbedres specielt med henblik på imødegåelse af fjendtlig støjsending.

Den overordnede ledelse af det samlede luftforsvar finder fortsat sted fra Flyvertaktisk Kommando i Karup. Det egentlige minut-til-minut forsvar ledes af en sektoroperationscentral og tre underlagte flyradarcentraler, hver med en eller flere radarstationer underlagt til levering af det nødvendige radarbillede.

Udover de som en del af NADGE-projektet gennemførte forbedringer, er der for nationale midler skabt grundlag for en supplerende rationalisering og modernisering, således at det komplette danske varslings- og kontrolsystem i løbet af kort tid vil være bragt op til absolut tidssvarende standard.

Efter nogle års hektisk aktivitet, hvor den omfattende ombygning af systemet og den nødvendige uddannelse og omskoling af såvel operatører som teknikere har måttet ske sideløbende med kravet om fortsat døgndrift af det hidtidige manuelle system, kan datamat-æraen indledes i Danmark den 1. november 1971 med det danske system som det første fuldt udbyggede i hele NADGE-projektet.

RESUME AF HÆNDELSESFORLØBET VED EN LUFTFORSVARSOPERATION

Et spor opdages af en radarstation (3-D).
Sporets position og højde indlæses automatisk i datamaten på en flyradarcentral.

Næste gang radarantennen passerer sporet, udregner datamaten kurs og hastighed. Sporet tildeles et løbenummer og præsenteres på systemets dataskærme. Antallet af fly i sporet aflæses ved særligt udstyr.

Datamaten undersøger mulighederne for at identificere sporet:

- er det kendt trafik? (Flyveplan)
- er det NATO militært? (Viser det korrekt identifikationskode).

Endelig afgørelse om identifikation træffes af identifikationsofficeren.
I dette tilfælde identificeres sporet som fjendtligt.

Under hele operationsprocessen opdateres alle oplysninger om sporet kontinuerligt ved et samarbejde imellem operatører og datamat. Såfremt det fjendtlige spor søger at dække sig ved at anvende støjsending (jamming), træffes særlige tekniske forholdsregler. Lykkes det ikke at eliminere støjen, overgås til passiv sporfølgning, hvilket vil sige positionsbestemmelse ved automatiske krydspejlinger af støjsenderen.

Så snart sporet er identificeret som fjendtligt, aktiverer datamaten et alarmsignal ved operationsofficerens kontrolbord.

Et kontrolbord eller datakonsol, som findes ved alle operatørfunktioner i systemet omfatter:

- et billedrør, hvorpå såvel det reelle radarbillede som det af datamaten producerede rensede billede præsenteres.
- en informationsdataskærm, hvorpå datamaten skriver de oplysninger, som man har brug for eller direkte har rekvireret.
- et betjeningstastatur og kommunikationsudstyr (radio & telefon).

Operationsofficeren vurderer det fjendtlige spor som værende en angrebstrussel og beslutter at imødegå denne. Han lader datamaten udregne mulighederne for nedskydning både ved anvendelse af jagerfly og raketter.

I datamaten indlæses kontinuerligt alle oplysninger om egne styrker og forhold (antal jagerfly på beredskab, antal kampklare raketter, fra hvilke baser ect.). Endvidere forsynes datamaten konstant med aktuelle vejroplysninger, eventuelle fareområder (radioaktivt nedfald m.m.) o.s.v.

Datamatens beregninger præsenteres på konsollens billedrør og anviser hvilke våbentype, der bedst vil kunne anvendes til nedskydning af det fjendtlige fly, og hvor denne nedskydning beregnes at ville finde sted.

Operationsofficeren beslutter sig i dette tilfælde til at anvende jagerfly. Han meddeler (pr trykknap!) sin beslutning til jagerkontrollederen, som nu overtager ansvaret for indsatsen.

Jagerkontrollederen lader datamaten udføre nye - mere detaillerede - beregninger specielt med henblik på indsættelse af jagerfly. På grundlag heraf alarmeres de nødvendige jagerfly fra den ønskede base. Jagerkontrollederen overgiver herefter ledelsen af jagerflyene til en jagerkontrolofficer.

Jagerkontrolofficeren vælger sin taktik og lader datamaten beregne den ideelle interceptgeometri (= kurser, farter og højder, som hurtigst kan bringe jagerflyet i angrebsposition).

Jagerkontrolofficeren etablerer radiokontakt med jagerflyene og leder nu disse, assisteret af datamatens beregninger. Disse beregninger a jourføres automatisk på grundlag af de aktuelle radarobservationer af såvel fjendens som jagerflyenes positioner, kurser og hastigheder m.v.

Såfremt det fjendtlige spor foretager større undvigende kursændringer, kan det træffe,at jagerflyene ikke længere vil kunne gennemføre et angreb (forøget brændstofforbrug f.eks.), og datamaten vil omgående have beregnet dette og aktivere en alarm, således at man evt. vil kunne nå at indsætte fly fra en anden base, eller raketter.

På et tidspunkt vil jagerflyenes eget radarvåbensystem have detekteret de fjendtlige fly, og piloterne kan herefter selv fuldføre opgaven og overgå til den egentlige kampfase.

Efter endt kamp melder vore jagere sig påny til flyradarcentralen, hvor en jagerkontrolofficer nu kontrollerer hjemflyvningen enten til startbasen eller til den af datamaten - på grundlag af oplysningerne om jagernes brændstofforbrug og beholdning samt landingspladsernes hele anvendelighed - anbefalede.

PS. Det af Flyradarcentralerne producerede varslingsbillede transmitteres automatisk til operationscentralerne, hvor Civilforsvaret er repræsenteret og kan benytte billedet som grundlag for varsling af civilbefolkningen (luftalarm).

FACTS OM NADGE

Principbeslutning om iværksættelse af NADGE-projektet truffet af Det Nordatlantiske Råd i juni 1961.

Endelig plan og budgetramme vedtaget af Det Nordatlantiske Råd i juli 196
(De først udarbejde planer var for dyre!)

Efter international licitation kontrakt med Hughes Konsortiet i december 1966. Hughes Konsortiet, nu benævnt NADGECO LTD, der har hovedkontor i London består af følgende firmaer:

Hughes Aircraft Company (USA):	Systemproject, datamater og program mel
Thompson Houston (Frankrig):	Radarstationer
Telefunken (Tyskland):	Radar- og kommunikationsudstyr m.m.
Hollandse Signaalapparaten:	Radarstationer m.m.
Selenia (Italien):	Datakonsoller
Marconi (England):	Højdefindere, radarudstyr m.m.

Kontraktpris: 110 mill. eng. Pund = 265 mill. Dollars.
Dansk andel: 2,87% eller ca 65 mill. kroner, hvortil kommer nationale følgeudgifter på ca 15 mill. kroner.

NATO systemet omfatter 85 stationer med i alt 5000 større udstyrsdele og 200 nye bygningsanlæg.

Den tekniske beskrivelse af systemet fylder 8000 sider.
Konstruktionsplanerne fylder 65.000 sider.

Samlet NATO personel til NADGE: 6.500 operatører, 300 programmører og 2000 teknikere.

Systemet er ikke beregnet til forsvar imod interkontinentale raketter.

Systemet er programmeret til at kunne lede alle NATOs jagerflytyper og ra ketter bl.a. F-4 "Phantom", F-5 "Freedom Fighter", F-104 "Starfighter", "Lightning" samt HAWK og Nike raketter.

Systemet danner en ubrudt kæde fra Nordkap til det østligste Tyrkiet.

Varslingen passerer op igennem NATO kommandoleddene og ender ved SHAPEs operationscentral i Belgien.

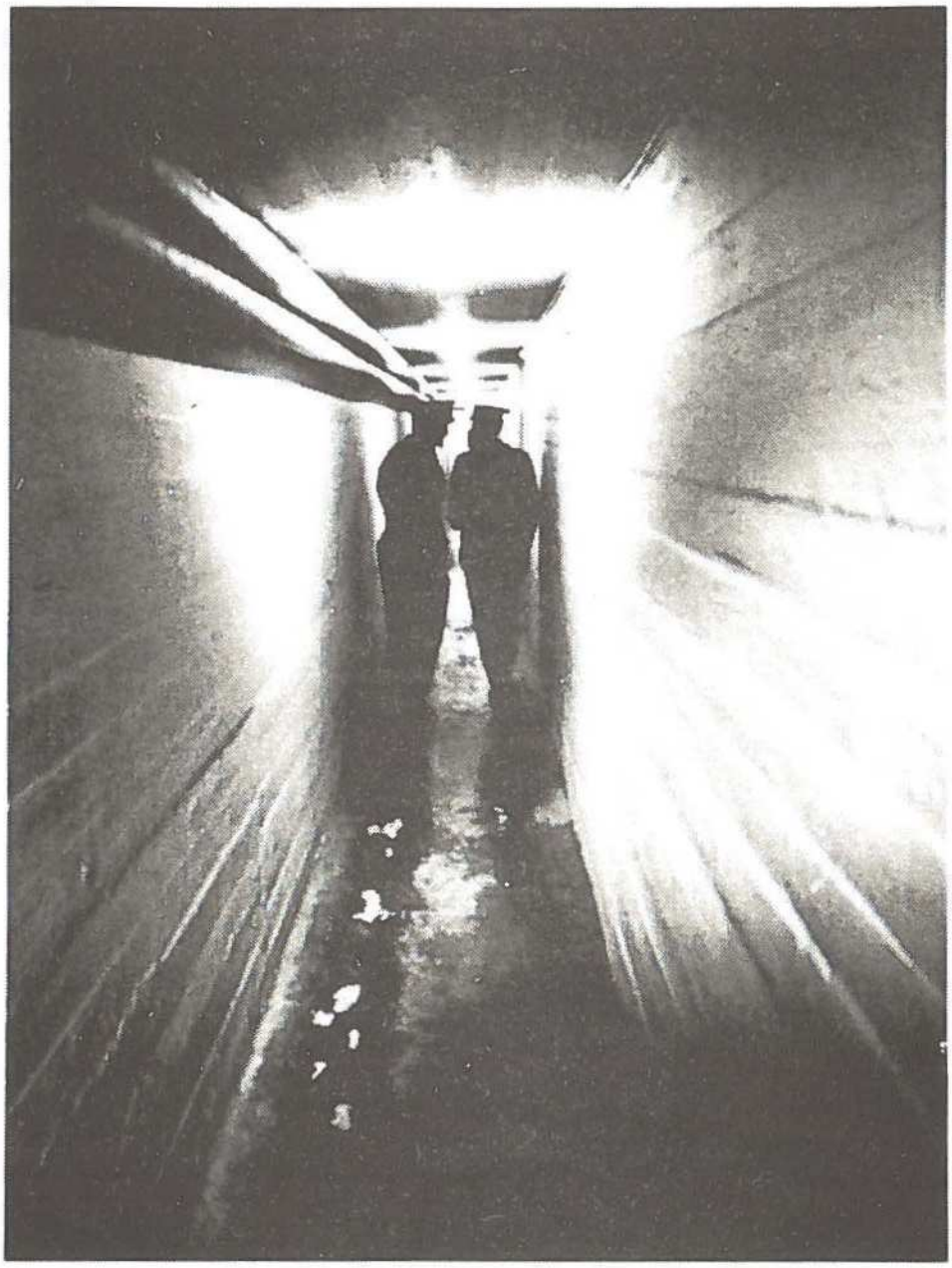
Kontrakten er afsluttet som en "Balance of Payment", hvorved forstås, at deltagerlandenes andel i udgifterne for størstedelen bliver i landet ved at det pågældende lands industri tildeles underleverancer o.l. F.eks. har danske firmaer stået for de bygningskonstruktionsmæssige opgaver i bå de Danmark og Norge.

Det danske nationale supplement, som hovedsagelig består af moderne datatransmissionsudstyr og alfanumeriske datamatdirigerede informationstavler, er udviklet og produceret af firmaerne Regnecentralen A/S og Chr. Rovsing A/S.

I det danske system foretages kontinuerlig affotografering af radarstationernes varslingsbilleder med henblik på evt. senere analyse af problemsituationer.
Endvidere foretages konstant recordering af alle datamatoperationerne, således at der kan foretages nøjagtige operationsanalyser, ligesom begåede betjeningsfejl m.v. vil kunne påvises og evt. anvendes som et led i den stadige træning og uddannelse af personellet.

Den danske varslings- og kontroluddannelse foregår ved Kontrol- og Varslingsskolen på Flyvestation Kagerup ved Helsinge.

Indførelsen af datamater og automatik har betydet forøget kapacitet og effektivitet med samme personelstyrke. (En nedgang i antallet af operativt personel er opvejet af et større antal teknikere).



FLYVEVÅBEN NYT

FOREGANGSMÆND!

Den 28 OKT 1971 udnævnte Chefen for Flyvevåbnet på Flyvestation Avnø de første kvindelige sergenter i Flyvevåbnet. Der er for de kvindelige sergenter tilrettelagt en uddannelse, som i fuldt omfang svarer til den befalingsmandsuddannelse, der gives det mandlige stampersonel. Hele uddannelsen har imidlertid ikke kunnet gives inden udnævnelsen, da sergenterne allerede 1 NOV 71 skulle påbegynde tjenesten på Flyvevåbnets Konstabelskole, hvor de første kvindelige konstabelelever ankom. Sidste del af uddannelsen vil derfor blive givet som efteruddannelse ved førstkommende lejlighed.

Christiansen Hansen Gregersen
Baunsgaard Rasmussen

Vi giver ordet til sergenterne:

Vi startede vores uddannelse i Skjern, hvor vi havde 12 lærerige dage på instruktørkursus. Dette var vort første møde med vore mandlige kollegaer, vi var 6 piger og 14 mænd.

Vor videre uddannelse forsatte på Flyvestation Avnø, hvor vi var i 7 uger.

Da vi den første dag fik pakket den udleverede udrustning ud, stirrede vi forskrækket på alle disse ting, men vi fik under vejledning hurtigt bragt orden i den og efter nogle dage voldte den os ikke flere kvaler.

Lidt efter lidt mærkede vi på vor egen krop, hvad den danske soldat gennemgår, vi gik marchture med oppakning, vi lærte at krybe og lavkravle, at falde ned, vi gravede skyttehuller og slørede os, fandt skjul og lærte at indtage rigtig skydestilling i terræn. En mørk og dyster aften var vi snigpatruljer til vor instruktørs skræk og rædsel, vi så uhyggelige ud.

Men alt var ikke bevogtning og nærforsvar, vi lærte også at beskytte os i en ABC-krig, at lægge en forbinding, vi lærte at skyde med maskinpistol (som blev afsluttet med en duelighedsskydning), og vi kastede med skarpe håndgranater. Det største teoretiske fag vi havde var tjenestekundskab, hvor vi lærte hvordan og hvorledes, vi skal forholde os i de fleste situationer.

Sidst, men ikke mindst, havde vi F U T, vi kørte opvarmningsprogram, og vi styrketrænede, og vi løb, -det var hårdt, men godt.

Alt i alt var det et godt kursus, vi har lært en masse og føler os godt rustet til Jonstruplejren.

Fortsættes side 17

KASTRUP + KARUP = KØBENHAVN

I erkendelse af, at kontrol med al trafik inden for et givet luftrum bør påhvile én og kun én organisatorisk enhed, er der stillet forslag om og opnået ministeriel samtykke til en nyordning af områdekontroltjenesten i Danmark. To hidtige, adskilte og selvstændige tjenester i henholdsvis Kastrup og Karup bliver nedlagt; i stedet vil områdekontrolcentral København opstå.

Tanker, idéer og planer herom har i adskillige år verseret i styrelser og stabe, men det har hidtil skortet på de praktiske muligheder for realisering af ønskerne. Ud fra økonomiske og tidsmæssige betragtninger byder der sig netop nu gunstige omstændigheder, idet opførelse af en nybygning i Magbylille for Luftfartsdirektoratets sikringstjenester sker samtidig med en modernisering af flyvevåbnets kontrol- og varslingstjeneste.

Kontroltårnet i Maglesølille

I overvejelserne forud for forslag om en nyordning indgik såvel operationelle som tekniske og økonomiske faktorer. De operationelle forhold blev sammenfattende vurderet derhen, at en integration af tjenesterne indebærer en væsentlig flyvesikkerhedsmæssig forbedring samtidig med, at der bliver mulighed for en meget fleksibel afvikling af luftfartøjstrafik, begge dele til gavn for al flyvning i hele flyveinformationsregionen. De nødvendige tekniske hjælpemidler - radar, radioer, telefon- og fjernskriverforbindelser - bliver tilvejebragt ved fælles udnyttelse af nationale ressourcer, hvorved bekostelig og unødig dublering undgås. I rapport om nyordningen hedder det om økonomiske forhold blandt andet, at såfremt tidspunktet ikke udnyttes, anses det for givet, at en eventuel senere sammenlægning af de to tjenester vil medføre betydeligt større udgifter end her forudset.

Tidspunktet er tidligt forår 1973, og det bliver udnyttet.

STAMPERSONEL

Ophør af kontraktforholdet for stampersonel.

I tilslutning til det i KKF B. 12/1971, paragraf 3. a. anførte har Forsvarskommandoen fastsat, at kontraktforholdet for stampersonel - efter vedkommende værns ellers korps bestemmelse i det enkelte tilfælde - efter behov kan forlænges indtil udgangen af den måned, hvori den pågældende fylder 35 år, undtagen for korporaler, overkonstabler og konstabler i hærens kamp- og kampstøtteenheder, hvis kontraktforhold ophører senest ved udgangen af den måned, hvori den antagne fylder 32 år.

DET MILITÆRE FORSVAR

Så stort er dansk forsvar ifølge loven.

Uddrag af lov om forsvarets organisation m.v. af 18. juni 1969:

§ 6. Hæren omfatter felthæren, enheder til varetagelse af det lokale forsvar, garnisonstropper samt kommandomyndigheder, institutioner m. v.

Stk. 2. Felthæren organiseres i en operativt afbalanceret dækningsstyrke og i reserveenheder. Dækningsstyrken, som omfatter en stående styrke på ca. 13.000 mand, skal i videst muligt omfang være beredt til øjeblikkelig indsats.

Stk. 3. Enheder til varetagelse af det lokale forsvar omfatter regionale reserveenheder samt i krig eller under ekstraordinære forhold tillige enheder af hærhjemmeværnet.

Stk. 4. Felthærens og det lokale forsvars reserveenheder omfatter ca. 65.000 mand.

Stk. 5. Til tjeneste uden for dækningsstyrken indkaldes garnisonstropper.

HÆREN

§ 7. Søværnet omfatter flåden og kystdefensionen samt kommandomyndigheder, institutioner m. v.

Stk. 2. I flåden indgår en operativt afbalanceret flådestyrke af egentlige krigsskibe i et antal af ca. 60 samt skibe, fartøjer og andet materiel til særlige formål.

Stk. 3. Kystdefensionen omfatter kystforter og kystbatterier samt varslingsanlæg på land.

Stk. 4. Flåden og kystdefensionen skal i videst muligt omfang være beredt til øjeblikkelig indsats.

Stk. 5. I krig eller under ekstraordinære forhold indgår tillige marinehjemmeværnsenhederne i søværnet.

SØVÆRNET

§ 8. Flyvevåbnet omfatter operative enheder samt kommandomyndigheder, institutioner m. v.

Stk. 2. De operative enheder omfatter en afbalanceret styrke på 9 kampenheder samt enheder til transport- og redningsformål, kontrol- og varslingsenheder, flyvestationer m. v. De operative enheder skal i videst muligt omfang være beredt til øjeblikkelig indsats.

Stk. 3. I krig eller under ekstraordinære forhold indgår tillige flyverhjemmeværnsenhederne i flyvevåbnet.

FLYVEVÅBNET

HJEMMEVÆRNET

§ 9. Varigheden af den første samlede uddannelse af personel, som indkaldes i henhold til lov om værnepligt, fastsættes af forsvarsministeren. Værnepligtige kan genindkaldes til efteruddannelse i sammenlagt indtil 60 dage, befalingsmænd indtil 70 dage, i løbet af de første 9 værnepligtsår. Herudover kan de genindkaldes til lejlighedsvise mønstringer af kort varighed.

§ 10. Inden for de rammer, der er angivet i nærværende lov, i de årlige bevillingslove og i lovgivningen i øvrigt, fastsætter forsvarsministeren de nærmere bestemmelser om størrelse, sammensætning og organisation af det militære forsvar og de i øvrigt under forsvarsministeriet hørende organer.

Ovennævnte er klip fra heftet VORT FORSVAR, der er udgivet af Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste.

Heftet er redigeret af journalist Laust Gove Vejlstrup, Jyllands Posten og udsendt NOV 1971.

Foruden en lille redegørelse om hvert af de 3 værn samt Hjemmeværnet - iøvrigt garneret med nye symboler (se ovenfor) - indeholder heftet bl.a. artikler om NATO, Totalforsvar, Allieret støtte, Danmark og FN, Værnepligt samt oplysninger om Styrker i Østersøen og Styrker i Europa.

Heftet er læseværdigt og kan rekvireres ved FOV, Trommesalen 4, 1614 København K., telefon (01) 11 45 11.

SØMANDSKAB

ANERKENDELSE

Chefen for Flyvevåbnet udtrykker herved sin anerkendelse for fremragende tjeneste over for

SENIORSERGENT ELHARDT HERMAN MADSEN

for den 29 august 1971 som bådfører at have udvist fremragende initiativ, udholdenhed og sømandskab ved redningsaktion i forbindelse med nedstyrtet passagerfly i Øresund.

N. Hohl-Hansen
Chef for Flyvevåbnet

Chefen for Luftværnsgruppen, oberst I. J. D. Schrøder, overrakte ved en parade den 16 NOV d.å. på Flyvestation Middelgrunden, Chefen for Flyvevåbnets

ANERKENDELSE
FOR FREMRAGENDE TJENESTE

til seniorsergent E. H. Madsen.

Følgende besætningsmedlemmer

KS E. S. Iversen,
MG J. E. P. Jensen,
- A. H. Hennerup,
- J. Pedersen,
- B. A. Bledsøe,
- J. Aa. Jensen,

der ligeledes deltog i redningsaktionen den 28 - 29 AUG d.å. efter det ungarske rutefly styrt i Øresund, fik udleveret en skrivelse med ordlyden af den anerkendelse, Chefen for Flyvevåbnet umiddelbart efter tilkendegav flyvestationen. Oberst Schrøder har i skrivelsen tilføjet sin personlige anerkendelse af mandskabets indsats.

PRLT A. Petersen fik overrakt tilsvarende for, som vagthavende officer det pågældende døgn, at have koordineret redningsaktionen via flyvestationens radio.

Endvidere fik de nævnte udleveret FLYvevåbenNYT nr. 4, hvori redningsaktionen blev omtalt.

UNIFORMSNYT

Oberst O. Grue afløses pr. 1. januar 1972 af oberstløjtnant K. Bendix som formand for uniformsudvalget.

Flyvevåbnets uniformsudvalg har indstillet til Chefen for Flyvevåbnet om modificering af uniform M-64. Uniformen vil herefter fremtræde i et fiksere (og slankere) snit og med 5 knapper. Prototype er for øjeblikket under fremstilling.

Hvis man derfor overvejer anskaffelse af ny uniform, kan det anbefales at se tiden lidt an, idet den modificerede model påregnes indført ca. april 1972.

FRA KFK

I flyvevåbnets øvelse BRANDPIL deltog 51 friske piger i alle aldre fra Kvindeligt Flyvekorps.

Det var en realistisk øvelse, og pigerne fik at føle på deres krop, hvad det vil sige, at bo feltmæssigt. De sov i en hestestald, hvor hestene nysgerrigt fulgte deres færden. Køkken havde man indrettet i en tidligere grisesti.

De levede af feltrationer, og badeværelset var en koldtvandshane med et trækar under i stalden.

Humøret var der ikke noget i vejen med, og alle syntes det var en mægtig oplevelse.

*

KFK havde onsdag den 17 NOV 1971 indbudt Danmarks Lottekorps Lotteregion VI, Kvindeligt Marinekorps, Sektion Øst, Danske Kvinders Beredskab, Region VI, Reserveofficersforeningen, Civilforsvars-Forbundet, Militærnægterforeningen og Kvindeligt Flyvekorps medlemmer til foredrag og diskussion i Officersforeningen, H. C. Andersens Boulevard 20, om det meget aktuelle emne:

MILITÆRNÆGTER - HVORFOR?

Til panelet var indbudt:

Chef for Forsvarsstabens Personelafdeling
Kommandør, cand psyk. V. P. Heise

Sekretær i Indenrigsministeriet
cand jur. Jette Mersing

Forhenværende formand for Militærnægterforeningen
Arkitekt Jørgen Bøgeløv Jensen

Værnepligtig
Menig Finn Skødt Andersen

Ordstyrer var:

Premierløjtnant i Kvindeligt Flyvekorps
cand jur. Vibeke Kingo - Pedersen.

Undersektionschef, kaptajn Ena Berg Rasmussen, KFK AFD VED bød velkommen. Panelet redegjorde for vilkårene og målsætningen for henholdsvis værnepligtige og militærnægtere, og for tendenser i og konsekvenser af den aktuelle udvikling. Efter oplægget var der en kort pause, og så begyndte tilhørerne fra den fyldte sal at stille spørgsmål til panelet. Der blev især stillet spørgsmål til militærnægterforeningens repræsentant, der i de fleste tilfælde besvarede spørgsmålene med de kendte nægter klichéer, men herpå reageredes der straks i forsamlingen. Meget nyt kom der vel ikke frem, men det er altid belærende at blive konfronteret med anderledes tænkende og deres taktik for at vinde nye tilhængere.

Det var et godt initiativ, der var taget af KFK's oplysningsudvalg ved afdeling Vedbæk, vi håber, det vil blive fulgt op af flere.

CHEFEN FOR FLYVEVÅBNET

FLVBST
629-5
8 NOV 1971

MUNDERING

Emne: Bæring af hårnet.

1. Langt hår og skæg indebærer i visse tilfælde en betydelig arbejdsmæssig risiko. Denne risiko kan nedsættes ved anvendelse af hårnet. Hårnet kan derfor beordres anlagt efter tjenestestedets nærmere bestemmelse.

2. Hårnet skal bæres i de tilfælde, hvor kasket, hue, hætte på kampuniform eller lignende ikke yder tilstrækkelig beskyttelse, og såfremt håret er så langt, at det kan hindre tjenestens udførelse eller medføre risiko for ulykkestilfælde.

3. Tjenestestedet skal gøre den enkelte opmærksom på de ulykkesfarer, der kan være forbundet med langt hår og skæg, og den enkelte har pligt til selv at medvirke til at ovennævnte foranstaltninger virker efter deres hensigt.

4. Hårnet rekvireres ved de munderingsforvaltende myndigheder og udleveres og anlægges som specialudrustningsgenstand.

5. Hårnet udleveres til ejendom og vil ved bortkomst være at erstatte med den til enhver tid fastsatte erstatningspris.

EB

K. Jørgensen
oberst, stabschef

Model:

KS H. HENHEDE

FSNÅLB

FLYVEVÅBENNYT NR 5

Udgiver:	Flyverstaben, Flyvestation Vedbæk.	telf.(01)890501
Redaktionsudvalg:		
Formand:	Major K.Brøns-Hansen,	lokal 2335
Sekretær og lay-out:	Seniorsergent K.Bladt Petersen,	lokal 2344
Udvalgsmedlemmer:		
Uddannelsesafdelingen:	Major S. K. Hermansen	lokal 2369
	Kaptajn O.Juul Rasmussen,	lokal 2364
Personelafdelingen:	Løjtnant F.Cramer Larsen,	lokal 2315
	Løjtnant J. K. Weinschenck	lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Major E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslægen:	Major P-E.H. Alsøer,	lokal 2354
Forsvarsstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	2100	

Eftertryk med angivelse af kilde tilladt.

H. B. JONSSON

IDRÆTSLEDERPRIS

FLYVEVÅBNETS IDRÆTSLEDERPRIS kan af Chefen for Flyvevåbnet én gang årligt tildeles en idrætsleder eller -instruktor, som gennem længere tid har ydet en ganske særlig praktisk indsats for den frivillige idrætsudøvelse på et eller flere af flyvevåbnets tjenestesteder.

Idrætslederprisen for 1971 blev tildelt kaptajn H. B. Jonsson, Flyvestation Ålborg.

OBS

Som nævnt fulgte FLYvevåbenNYT i sommer øvelsen BIKINI 71 med henblik på, at give et indtryk af denne realistiske overlevelsesøvelse.

Ideen hertil kom efter igen at have læst Flyverløjtnant F. Kirkegaard-Nielsens beretninger om 2 uheld i 1963 - FLAME OUT og BAIL OUT.

Disse beretninger findes i den af Flyvertaktisk Kommando udsendte publikation FLYVESIKKERHED.

Beretningerne er interessante, spændende og velskrevet i en form, der stadig henvender sig til flyvende personel samtidig med, at de - til personel med periferisk kendskab til flyvning - kan medvirke til at give et indblik i den operative flyvnings vilkår.

FLYvevåbenNYT bringer derfor - med flyverløjtnant (nu trafikflyver i SAS) Flemming Kirkegaards tilladelse - disse beretninger. De er, sammen med artiklerne BIKINI og OM AT OVERLEVE - medicinsk set, samlet i et ekstranummer og udsendt sammen med nærværende FLYvevåbenNYT.

Halvrundt jubilæum i Flyvevåbnet: Af K. P. GUNDSTRUP

Eskadrille 721 går på vingerne, når andre holder sig på jorden

Værløse-eskadrillen, der selv flyver »veteranfly«, fejrede dagen med et besøg i veteranfly-museet på Egeskov

Det danske Flyvevåbens ældste eskadrille, Eskadrille 721 eller bedre kendt som transporteskadrille med domicil på Flyvestation Værløse, har den 12. oktober kunnet fejre et »halvrundt« jubilæum, idet eskadrillen blev oprettet 12. oktober 1926 sammen med oprettelsen af marinens flyvevåbens 1. luftflotille.

Eskadrillen førte en noget omflakkende tilværelse, idet amfibieflyene var stationeret på Luftmarinestationen København, mens landflyene holdt til på Kastrup Syd. Den 1. maj 1951 blev eskadrillen samlet på flyvestation Værløse.

Eskadrille 721 har med pietet bevaret 1. Luftflotilles mærke: En vinget delfin. I 1968 tilføjedes mottoet: Ubicumque — Quandocomque. Hvorsomhelst — Nårsomhelst. Meget træffende for en eskadrille, der har fløjet luften tynd fra Grønlands nordspids til Congo, og fra El Paso i Texas til Cambodia.

Dens første fly var en Hansa Brandenburg. Den havde dog for ringe nyttelast og blev i 1928 udskiftet med en Heinkel-konstruktion med typebetegnelsen HM II. I maj 1929 fløj tre af flyvevåbenets HM II'ere i formation til messe i Barcelona og retur, en tur på 7.500 km og indtil da luftmarinens længste flyvetur, for når flyene dengang skulle til Grønland, blev de sejlet derop.

Eskadrille 721 har siden 1951 haft syv flytyper: Sea-Otter, et amfibiefly, der gjorde udmærket tjeneste, trods sin lidenhed og den kedelige kendsgerning, at den startede, fløj vandret og landede med samme hastighed. Oxford'en, en lille to-motoret landmaskine, var temmelig ustabil, men god nok, når bare man ikke slap styregrejerne. Den brugtes både til fragt og passagerer. Begge disse typer udgik i 1952. »Storebjørn«, »Den flyvende Fæstning«, var eskadrillens første 4-motorede fly og blev kun anskaffet i et eksemplar. Den udgik i 1955. Catalinaerne, der ligesom de forannævnte var med fra 1951, fløj en æresrunde over hele landet den 13. november 1970 før den blev taget ud af drift. Det var et to-motoret amfibiefly og meget anvendelig. Den har klaret både landing og start på indlandsisen. Den var med sine 110 knob (ca. 215 km/h) ingen hurtigløber, men den kunne bære benzin til 24 timers flyvning. Fra 1952 til 1956 havde 721 også helikoptere.

Siden 1953 flyver 721 med Dakota, 2-motors, marchhastighed 270 km/h. Vel nok det fly, der holder rekord både for antal bygget og for antal gange, det er kondemneret og taget til nåde igen. Af denne har 721 to passager- og seks lastfly.

Siden 1959 flyver 721 også med 4-motors »Skymaster«, der har en marchhastighed på 350 km/h.

I en tid, da »Caravellen« allerede kaldes »Fred Flintstone Jet«, må 721's propelfly anses for håbløst forældede. Til gengæld kender både det flyvende personel og teknikkerne deres grej, så 721 kan flyve også når vejret holder andre landes transporteskadriller på jorden.

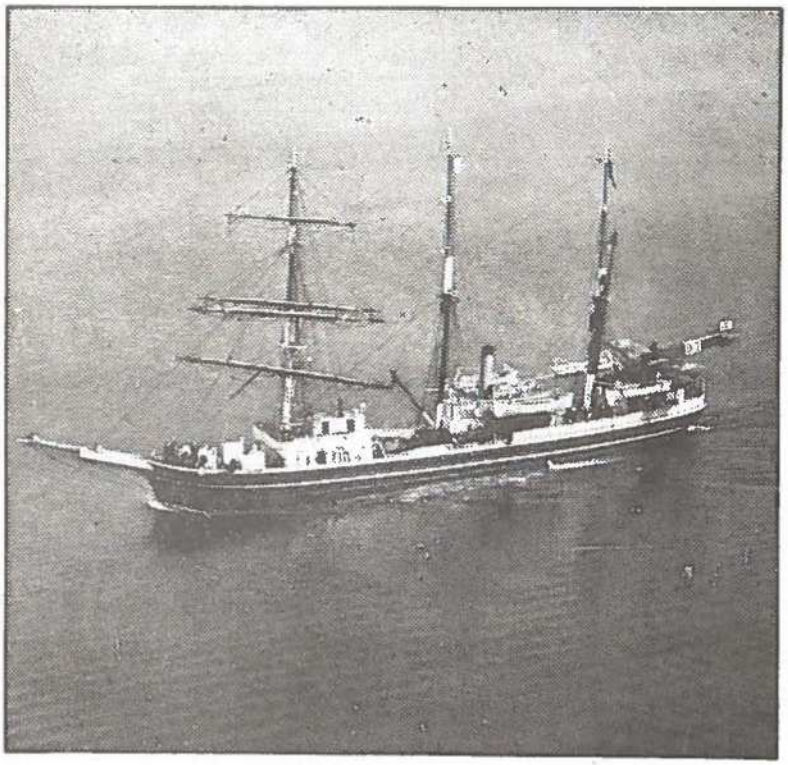
Chefen, major Poul Ancker, der overtog 721 den 1. september i år, har i perioder med stabstjeneste mest »fløjet skrivebord« og har derfor »kun« godt 4000 flyvetimer.

Næstkommanderende, major Jens Berthelsen, har på 16 år ved 721 nået næsten 11.000 flyvetimer.

I dag har eskadrillen en styrke på 82 mand, hvoraf 22 piloter, syv navigatører, 35 mekanikere og 15 andet teknisk personel. De har fejret jubilæet med et besøg på »Egeskov« på Fyn, hvor der er mange veteranfly at se på.

Til slut et par ord om navne på fly. Storebjørn er allerede nævnt. Hærens flyveskole fik af »en kreds af danske kvinder« to fly, der fik navnene Hugin og Munin efter Odins to ravne, men ellers havde flyene kun uofficielle øgenavne. En undtagelse danner en O-potte, der under kantonnementet i 1936 fik malet »Barken Margrethe af Danmark« på begge sider af kroppen. Det blev dog overmalet ved hjemkomsten til Værløse.

Derimod blev alle Catalinaerne døbt, oftest med grønlandske fuglenavne som Taterat, Mallemukken o. lign. To af dem kom dog til at hedde Hugin og Munin. GUN.



Gustav Holm på vej mod Grønland med en HM II på agterdækket.

se side 13

UDDRAG FRA MORGENAVISEN Jyllands-Posten

Lokale og sikre vejr-udsigter pr. telefon

Idé fra Jyllands-Posten fulgt af flyvevåbnet og det jyske telefonselskab

Der er tale

om en særtjeneste, der i det jyske kan drejes på nummer 0053, eventuelt forlanges over centralen. Uden for Jylland skal der først drejes områdenummer 06.

Detaljerede udsigter

Den nye service er blevet til, efter at Jyllands-Posten rejste spørgsmålet om offentlighedens adgang til i fredstid at få andel i flyvevejrtjenestens meget detaillerede lokale vejrforudsigelser.

Forsvarsministeriet og cheferne i flyvevåbnet var positive, efter at vejrtjenestecenter Karup og de tilhørende vejrtjenester på flyvestationerne i Aalborg og Skrydstrup under ledelse af luftfartsinspektør P. Trans erklærede sig parate til dette ekstra arbejde. Det sker i fuld forståelse med det civile meteorologiske institut i København, der udover den kendte landsvejrmelding kun har kapacitet til at klare en lokalvejrmelding for København.

De løbende forudsigelser af hensyn til lufttrafikken over Danmark og på de tre militære flyvestationer er meget detaillerede, og af hensyn til formålet fornys de løbende. Den nye service overfor offentligheden vil bygge på forudsigelser 12 timer frem, men med fornyelse ca. hver sjette time døgnet rundt — og løbende ifald afgørende ændringer viser sig.

Jylland er opdelt i tre hovedområder, Nordjylland, Midtjylland og Sydjylland. Disse tre områder er igen opdelt i regioner som følger: Vendsyssel, vestlige Limfjord og Himmerland. Vestjylland, indlandet, Østjylland og Djursland. Samt Vadehavet, indlandet og Lillebælt.

Det tekniske apparatur, bl. a. helt ny indtalingsmaskiner er placeret hos vejrtjenestecenter Karup, der sørger for at samle materialet og indtale vejrudsigterne. Jydsk Telefon har gennem et særligt central-arrangement koblet de enkelte områder sammen, således at abonnenterne under JTAS kun behøver at dreje 0053.

Til gavn for mange

Den nye vejrservice vil uden tvivl påkalde sig stor interesse i erhvervslivet bl. a. indenfor landbruget, fiskeriet, bygge- og anlægsvirksomhed, lastning og losning i havnene m. m.

At turist- og feriefolket vil gøre brug af den nye vejrtjeneste er helt oplagt. Bilisterne vil i vinterhalvåret kunne få stor glæde af de lokale vejrudsigter, mens den hastigt voksende skare af sejl- og motorbådsfolk i sommerhalvåret langt bedre kan planlægge sejladserne næsten fra time til time og dermed ikke alene øge sikkerheden for alle om bord men også vælge at sejle, når der er udsigt til den mest behagelige tur. per

Luftfartsinspektør Trans oplyser til FLYvevåbenNYT, at linje 0053 er blevet en succes. Til trods for at der er 24 linjer til ovennævnte nr., hænder det meget ofte, at man ikke kan komme igennem og få vejrmeldingen.

Søndag den 21. november d.å. var det næsten helt umuligt, men der blev også registreret 18.562 opkald. Til dagligt er der ca. 4500 opkald, og med udsigt til dårligt vejr kommer man op på ca. 9000 pr. døgn.

Luftfartsinspektøren glæder sig i øvrigt til at få en ny radar - formentlig om ca. 3/4 år - hvorefter der bliver bedre mulighed for at give de korte - men eksakte - vejrmeldinger.

Læs på side 10 luftfartsinspektør P. Trans' artikel med tilhørende kort over den nye jyske vejrtjeneste.

vejrudsigt pr. telefon

Af luftfartsinspektør
P. Trans
Vejrcenter Karup

■ Jyllands-Posten startede i sin tid en kampagne for at få Forsvarets Vejrtjeneste til på én eller anden måde at delagtiggøre jyderne i de vejrudsigter, som vejrtjenestecenter Karup producerer.

Forsvarsministeriet har nu givet sin tilladelse til, at Jydsk Telefon og vejrtjenestecenter Karup opretter en telefon-vejrservice for Jylland.

Det vil sige, at telefonabonnenterne fra 3. oktober, ved at dreje særtjenestenummeret 0053, uden for Jylland dog også områdenr. (06), kommer i forbindelse med vejrtjenestecentrets automatiske telefonsvarer og får den sidste vejrudsigt for Jylland. Denne service kører hele døgnet rundt.

Udsigten fornyes hver sjette time

Telefon-vejrudsigten er beregnet til alle, men først og fremmest har vi tænkt på erhvervslivet i Jylland. Vi ved af erfaring, at der er stor interesse for en vejrudsigt, hvor arbejdets udførelse er afhængig af vejret. Det kan have økonomisk betydning for landbrug, entreprenørvirksomhed, lastning og losning i havne, transport, byggeri, m. m.

Det er klat, at jo koreter en vejrudsigt skal gælde, jo bedre bliver den. Derfor bygges telefonvejret op på udsigter som gælder i 12 timer, men fornyes fast hver 6. time, nemlig kl. 01.00, 07.00, 13.00 og 19.00.

Hvis den vagthavende meteorolog senere finder ud af, at vejrets udvikling foregår på en noget anden måde end først antaget, rettes den sidst indtalte udsigt i overensstemmelse med de ændrede forhold.

Vejrudsigten gælder kun for Jylland, men forholdene kan være højst forskellige også i dette område, som er næsten helt omgivet af hav. Vi har valgt at anvende stednavne som angivet på kortet, således at rent lokale vejrforhold også kan angives.

Vejrets fysik

Selve vejrudsigten indledes tit med en forklaring om, hvilke vejrfænomener, der er årsag til det dårlige vejr. Det letter forståelsen af, hvordan udviklingen skrider frem. Er vejrudviklingen kompliceret, er det lidt af en kunst at formulere udsigten kort og let forståeligt.

For at få det fulde udbytte af en vejrudsigt er det en fordel at kende en smule til vejrets fysik. Analyserer vi et vejrkort, som dækker hele den nordlige halvkugle, støder man på polarfronten, det vil sige en linje, som adskiller luftmasser af forskellig oprindelse og egenskaber. Der foregår en stadig kamp mellem de kolde og tørre og de varme og meget fugtige luftmasser, som sætter polarfronten i en bølgende bevægelse fortrinsvis fra vest mod øst. Langs disse skillelinjer, som kaldes fronter, får vi de store og udbredte dårlige vejrområder.

Lavtrykkene sørger for cirkulationen af de kolde og varme luftmasser, som med varierende hastighed skyller ind over Jylland vestfra. Derfor hører De meteorologen snakke om varmfront som betyder, at varmluften presser sig frem, mens en koldfront efterfølges af kold luft, normalt med opklaring og byger.

Okklusionen (sammenklapning) finder sted fra toppen af bølgen, idet koldfronten indhenter varmfronten. (Se det forenklede vejrkort).

Det meget omskiftelige vejr hos os skyldes, at vor placering på landkortet netop er tumleplads for frontsystemerne. Der kan ligge 5—6 frontalbølger over Atlanten, som med ca. halvandet døgns mellemrum farer over landet og afsluttes med et stort frembrud af kold luft fra de arktiske egne. Muligvis kan vi så få stabilisering, og et højtryk opstår, som kan blokere for frontsystemerne vestfra og give os nogle dages godt vejr.

Hør godt efter . . . .

Mange opfatter ikke en vejrudsigt rigtigt, når de hører den i radioen, eller også er det udsigten for Færøerne, man har hæftet sig ved. Jeg sad forleden aften og nød det gode vejr på en bænk ved Lillebælt, da en sommerhusejer forarget fortalte, at nu passede vejrudsigten ikke igen. Der var spået regn, mens vejret havde været udmærket hele dagen.

Jeg måtte berolige ham med, at vejrudsigten var helt i orden. Morgenudsigten lød: letskyet til skyet, enkelte regnbyger. Faktisk kunne der i dagens løb observeres et par bygeskyer, som trak forbi langt vestpå. Altså regn er noget vedvarende og regnbyger varer normalt en 5—15 minutter, og berører et mindre område. Regnbyger kan dog når luften er meget instabil, være så mange og sammenhængende, at det føles som et regnvejr med mindre ophold.

Regnen og vinden

Nedbør kan være let, moderat eller stærk, vedvarende, med ophold eller stedvis.

Nedbørsfænomener, dis og tåge giver anledning til nedsat sigtbarhed. Kun sigtbarhed under 5 km nævnes i udsigten som dis. Bemærk: Vi kalder det først tåge, når sigtbarheden er 1 km eller derunder.

Vinden vil blive angivet efter kompasretninger: Øst — sydøst — syd osv. og hastigheden i Beaufortskalaen 0—12.

Styrke 7: stiv kuling. Styrke 8: hård kuling. Styrke 9: storm. Styrke 10: stærk storm og styrke 11: orkanagtig storm (sjældent).

I visse vejrtyper blæser vinden meget ujævnt, der kommer kraftige vindstød. Disse vindstød kan ligge langt over middelvindstyrken og medtages også i udsigten. Den ujævne vind finder vi særligt over Jylland i en kraftig nordvestlig koldluft med mange byger.

Temperaturen

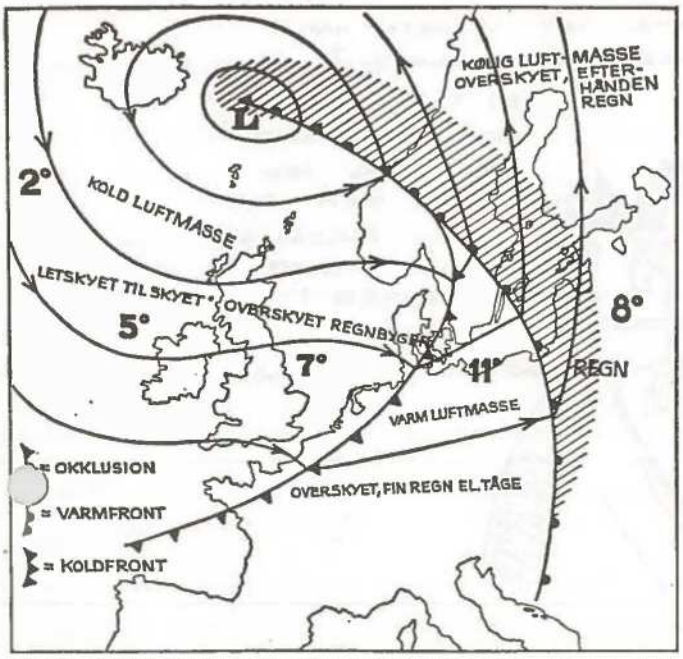
Sidste punkt i udsigten er temperaturen, hvor interessen om sommeren samler sig om varmegrader over 20, men det i vinterhalvåret er vigtigt at forudsige temperaturen omkring 0 grader.

Det er et beklageligt faktum, at man med en vis ret kan hævde, at vejrudsigter kan være behæftet med større eller mindre unøjagtigheder. I visse situationer må udsigten nødvendigvis få karakter af en sandsynlighedsudsigt med flere muligheder.

Lufthavets fysiske tilstand er i en uafbrudt forandring, tit meget hurtigt, at følge disse omskiftelser i enkeltheder, ville kræve en enorm masse målinger.

Derfor: skyd ikke på meteorologen fordi hans udsigt en enkelt gang ikke rammer plet.

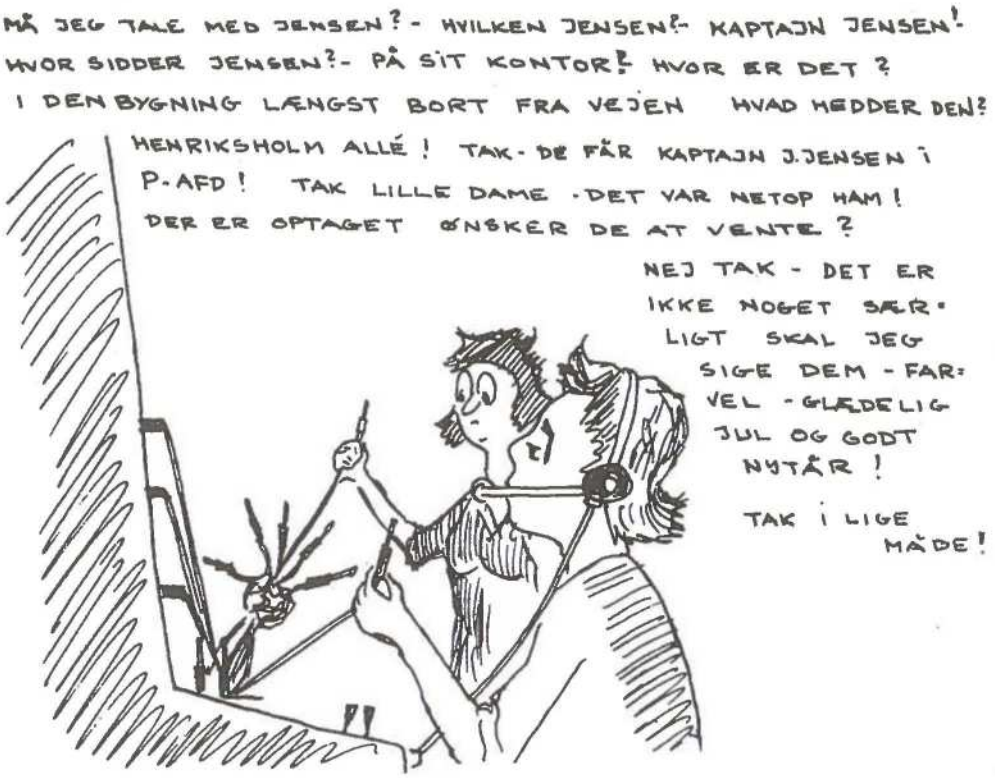
helt ny vejrservice, formentlig den mest detaillerede i Nordeuropa.



Forenklet vejrkort. Regnområdet foran varmfronten har passeret Jylland på vej østover. Sjælland ligger endnu i den varme luft med overskyet, stedvis finregn og tåge. I løbet af et par timer vil koldfronten trække over og give opklaring som i Jylland med pænt vejr, gradvis koldere og en del regnbyger. Vindretninger er angivet med pile.

Disse stednavne anvender vejrtjenestecentret i Karup, når de bringer vejrudsigter for Jylland

* * * *



GIV OS TID!

Telefonoperatørerne ved omstillingen på Flyvestation Vedbæk vil gerne ad denne vej viderebringe en hilsen til vore "kunder", hvis telefonkald vi efter bedste evne ekspederer.

Selv om vi bestræber os på at være kvikke og hjælpsomme, sker det, at et telefonkald bliver fejlekspederet. Jo mere travlt vi har, desto større er muligheden for fejlekspedition. Derfor vil vi appellere til vore "kunder" om:

> Så vidt mulig ved opkald til omstillingen at bede om et lokalnummer - i stedet for at spørge efter et navn eller et kontor,
>
> at meddele til egen enheds omstillingsbord, dersom man for længere tid forlader sin telefon, og samtidig evt. opgive et andet nummer, hvortil opkald må ekspederes.

Herved reduceres antal unødvendige kald til telefoner, der ikke er betjent, og endnu bedre - vi undgår, at skulle søge efter en anden person, som vil tage mod samtalen.

Resultat: Færre ekspeditioner - mere tid pr. ekspedition - og dermed færre fejlekspeditioner.

Vi har bedt om optagelse i FLYvevåbenNYT fordi, også telefonoperatører ved andre flyvestationer kender de her omtalte fænomener og derfor måske vil "være med" i vort lille hjertesuk.

PÅ GENHØR

PBX-VEDBÆK

Tillykke RASMUSSEN

Eskadrille 721's stolthed: Passagerudgaven af Skymaster med kongeflag og rigsvåbenskjold.

NADGE

Med henblik på at indtræde i det integrerede NATO varslings- og kontrolsystem - NATO AIR DEFENCE GROUND ENVIRONMENT (NADGE) - har der i nogle år hersket en hektisk aktivitet i det danske varslings- og kontrolsystem.

Der har fundet en omfattende ombygning af systemet sted samtidig med, at den nødvendige uddannelse og omskoling af såvel operatører som teknikere har måttet ske sideløbende med kravet om fortsat døgndrift af det hidtidige manuelle system.

Endelig - den 1. november d.å. kunne datamatæraen indledes i Danmark, idet det danske system - som det første fuldt udbyggede i hele NADGE-projektet - kunne afleveres til Chefen for Flyvertaktisk Kommando.

NB. Med dette nummer af FLYvevåbenNYT er udsendt en publikation om NADGE-systemets baggrund, udvikling, udstyr og operation.

Chefen for Flyvertaktisk Kommando melder systemet klar til Forsvarschefen.

Nyt udvalg

I forbindelse med igangværende drøftelser om flyttefrekvenser for forsvarets personel har Forsvarsministeriet anmodet værnene om at nedsætte udvalg til belysning af forholdene omkring forflyttelser.

Chefen for Flyvevåbnet har derfor nedsat et udvalg, der har til opgave at undersøge de problemer, der for den enkelte er forbundet med flytning fra et tjenestested til et andet.

Udvalget skal videre på baggrund heraf fremkomme med forslag til foranstaltninger, der under hensyn til tjenestens tarv, vil kunne neddæmpe forflyttelseshyppigheden samt afbøde de ulemper, der påføres personellet ved forflyttelser.

Udvalget omfatter ud over repræsentanter fra Flyverstaben repræsentanter fra de berørte militære og civile personelorganisationer. Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen er repræsenteret ved observatører.

Udvalget afholdt sit første møde Tirsdag den 5 OKT og konstituerede sig med Oberst K. Jørgensen, Stabschef ved Chefen for Flyvevåbnet, som formand.

Der er nedsat to arbejdsgrupper, der skal bearbejde hovedaspekterne i forflyttelsesproblematikken.

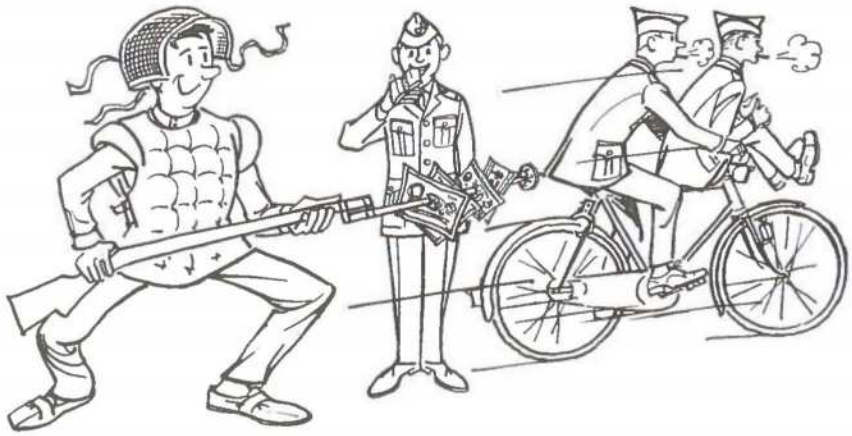
Udvalget skal afslutte sit arbejde med udgangen af MAR 1972.

KYSTBANENS MODERNISERING berører også flyvevåbnet, idet Henriksholms Allés overkørsel over jernbanen vil blive lukket for kørende trafik i løbet af december måned 1971.

Forinden lukningen finder sted, vil der være etableret en gangbro. Den 10 NOV d.å. blev der, til gengæld for denne lukning, anlagt en ny vej mellem Henriksholms Allé og Gøngehusvej. Denne er markeret på nærværende oversigtskort.

* * * * * * * * * * * * * *

Assistent M. Bülow er fra den 8 NOV 1971 ansat som sekretær for Chefen for Flyvevåbnet.



20.000,00 kr.

Ved at se den lyse idé i at indføre en "adapter" i kølesystemet på en radar, fik en oversergent ved Luftværnsgruppen udbetalt en rationaliseringspræmie på 1.000 kroner, - - og samtidig medførte det, at flyvevåbnet sparer ca. 20.000 kroner på det årlige driftsbudget.

Nu er det ikke alle rationaliseringsforslag, der giver en så direkte økonomisk besparelse, men et forslag, der ændrer en arbejdsprocess fra 2 dage til 2 timer, er også en betragtelig besparelse.

De fleste rationaliseringsforslag er teknisk betonede og man finder ud af, at de "dimser" og "dippedutter", der arbejdes med ude i systemet, kan hedde rullemapper, tryksvingningsdæmpere, afladekasser, rotationskontakter o.s.v. og endelig er der noget, der hedder en "adapter".

Ved at gennemgå en mængde rationaliseringsforslag, finder man ud af, hvad en "adapter" er. Det er en "dims" eller "dippedut", hvortil man trods ihærdig stræben ikke har kunnet finde et passende umuligt og uforståeligt teknisk udtryk, naturligvis helst engelsk, hvorefter man har nøjedes med at kalde den en "adapter", uden tvivl meget nødtvunget, for nu er der jo efterhånden mange "adaptere".

De ikke teknisk betonede forslag drejer sig især om ændring af forvaltningsprocedurer bestemmelser.

Et forslag gik f. eks. ud på, at ændre anskaffelsesprocedurerne for autoreservedele. Forslaget blev dog ikke antaget, idet det viste sig, at forslaget var identisk med procedurer, flyvevåbnet havde forladt få år forinden, da de ikke fandtes hensigtsmæssige.

Sådan går det dog kun de færreste forslag, idet mere end 80 procent af forslagene antages med eller uden enkelte ændringer, og af de ca. 20 procent ikke antagne, er det i de fleste tilfælde sådan, at den "adapter" (der var den igen) eller det stykke værktøj, der foreslås fremstillet, faktisk findes i forvejen, men bare ikke ved forslagsstillerens enhed.

De fleste forslag har naturligvis forbindelse med forslagsstillerens daglige arbejdsområde, men enkelte forslag viser dog også interesse for andre områder, f.eks. har en elektromekaniker stillet forslag til rationalisering af postsortering og lignende.

Alt i alt vidner de mange forslag om personellets interesse for arbejdet og i at gøre det mere rationelt og derved spare både tid og penge.

At det kan betale sig for forslagsstillererne, at komme frem med deres forslag, ses af, at udover den rationalisering af arbejdsgangen forslaget har medført for dem selv og deres kollegaer, er der siden den 1 april 1971 blevet udbetalt 9.300 kroner for præmiering af 18 rationaliseringsforslag.

Fortsat fra side 1:

Uddannelsesofficeren på Flyvestation Avnø, major B. H. Mortensen udtaler:

Flyveskolens uddannelseseskadrille fik til opgave at uddanne det første hold kvindelige sergenter i flyvevåbnet.

Selv om eskadrillen uddanner værnepligtige menige og flyverelever og har uddannet ingeniører under særordningen samt værnepligtige læger, føltes det som en spændende opgave nu også at skulle uddanne kvindeligt stampersonel.

Uddannelsen blev gennemført i tiden 13 SEP - 28 OKT 1971.

Kriteriet for eskadrillen var, at de kvindelige befalingshavende skulle have samme uddannelse som mandligt personel, hvorfor uddannelsen var lagt til rette efter uddannelsesprogrammerne både for Flyvevåbnets Rekrutskole og Flyvevåbnets Sergentskole.

Det viste sig dog, at pigerne i løbet af kort tid tilpassede sig det nye tjenestemønster, måske endda med større entusiasme end normalt, ligesom det faldt os instruktører ganske naturligt at undervise piger. I denne forbindelse synes vi, det bør nævnes, at pigerne gik til undervisning med megen alvor og forberedte sig meget grundigt i fritiden.

Med hensyn til uddannelsen var det kun ved enkelte praktiske lektioner, der krævede stor råstyrke, at uddannelsen afveg fra mandligt personel. Det kan nævnes, at pigerne efter flyvevåbnets karakterskala bestod med et holdgennemsnit på 7.00.

Vi har under kurset ikke været i tvivl om, at det var en ny opgave vi beskæftigede os med, da der har været såvel inden- som udenlandsk presse på, men vi er enige med journalisten fra det svenske blad "Expressen", der sluttede sin artikel om pigerne således:

"Till ÖB.

Härmed anhåller jag om att i forsätningen få göre mina repmånader vid det danska flygvapnet."

FLYvevåbenNYT byder de kvindelige befalingsmænd velkommen i flyvevåbnet og ønsker dem held og lykke fremover.

HÅNDBOG

Opmærksomme læsere af "Håndbog for Flyvevåbnet" vil have bemærket, at bogen nu er klassificeret "Til Tjenestebrug". Dette er naturligvis også tilfældet for håndbøger fra de øvrige værn.

De årlige håndbøger fra værnene og korps, udgivet af Forsvarsministeriet og i kommission hos boghandler N. Olaf Møller vil herefter ikke mere komme i boghandelen.

Årsagen til dette er, at bøgerne, der som hidtil vil fortælle om alle ansatte og deres placering i forsvaret nu også bringer CPR-numre på personellet, og efter Indenrigsministeriets cirkulære af 12 oktober 1970 er der ikke almindelig adgang for private til at få personoplysninger fra CPR.

Håndbøgerne må således nu kun leveres til personel i forsvaret.

Forsvarsministeriet har dog meddelt Chefen for Flyvevåbnet, at der fremover vil komme ca. 150 eksemplarer af "Håndbog for Flyvevåbnet" i handelen, som ikke vil blive stemplet "Til Tjenestebrug". I disse eksemplarer vil sidste halvdel af CPR-nummeret være udeladt.

KONTAKTUDVALGET
vedrørende
UNDERVISNINGSHJÆLPEMIDLER
i
FORSVARET

Undervisningshjælpemidler gennemgår i dag en meget hastig udvikling. Dette stiller stadig større krav til uddannelsesplanlæggere og instruktører med hensyn til planlægning, organisering og valg af undervisningsmetoder. Hele dette problemkompleks udgør det, man i dag kalder uddannelsesteknologi.

Problemerne i forbindelse med at effektivisere uddannelsen har forsvaret søgt at løse ved at tilpasse de forskellige undervisningshjælpemidler, såsom films - billedbånd - dias - ITV - sproglaboratorier og programmeret undervisning til de øvrige komponenter i uddannelsen.

For at skabe et totalbillede af den udvikling, der foregår inden for denne del af uddannelsesteknologien samt for at koordinere de anstrengelser, der udfoldes på området i værnene, er det blevet besluttet at nedsætte et permanent kontaktudvalg vedrørende undervisningshjælpemidler i forsvaret.

I kontaktudvalget deltager Forsvarskommandoen, Chefen for Hæren, Chefen for Søværnet, Chefen for Flyvevåbnet, Hjemmeværnet og Militærpsykologisk Tjeneste hver med en repræsentant.

Det er formålet med kontaktudvalgets virksomhed at tilvejebringe en hensigtsmæssig koordination inden for forsvaret i alle spørgsmål af fællesværnsinteresse vedrørende undervisningshjælpemidler.

Det er herunder kontaktudvalgets opgave:

- at holde sig orienteret om udviklingen inden for undervisningshjælpemidler såvel i som uden for forsvaret,
- at stille forslag om omfang og form for videreformidling af information om undervisningshjælpemidler,
- at foreslå afprøvning af og forsøg med undervisningshjælpemidler,

- efter Dem hr. major

- at fremsætte forslag vedrørende anskaffelse / fremstilling af undervisningshjælpemidler, hvor denne af standardiseringsmæssige, pædagogiske, økonomiske eller andre årsager bør koordineres værnene imellem,
- at fremsætte forslag om uddannelse i betjening, anvendelse og vedligeholdelse af undervisningshjælpemidler,
- i øvrigt at fremsætte forslag om uddannelsesmæssige eller andre foranstaltninger, der skønnes at kunne medvirke til en effektiv udnyttelse og rational forvaltning af forsvarets undervisningshjælpemidler.

Kontaktudvalgets virksomhed er servicebetonet.

Udvalget kan efter behov midlertidigt supplere sig med repræsentanter for andre myndigheder i forsvaret eller kan indkalde repræsentanter til høring i særlige spørgsmål. Udvalget kan i øvrigt i ovennævnte spørgsmål forhandle direkte med berørte myndigheder i og uden for forsvaret.

Udvalget afgiver en gang årligt, pr. 1. oktober, til de repræsenterede myndigheder en kortfattet rapport over virksomheden i det forløbne år. Forslag og redegørelser kan herudover fremsættes efter behov.

Som CHF - repræsentant i kontaktudvalget er udpeget PRLT H. L. Jensen, Flyverstabens U - afdeling.

Ebbe Sørensen, født den 10 september 1931. Journalistisk virksomhed, cand. jur. 1956. Værnepligt. I centraladministrationen fra 1957. Siden 1964 kontorchef i Indenrigsministeriets sekretariat for civilt beredskab. Sekretær for presseberedskabsudvalget, atomoplysningsudvalget m.fl.

Dansk repræsentant i NATO's Senior Civil Emergency Planning Committee.

FLYvevåbenNYT har af kontorchef Ebbe Sørensen fået tilsagn om, at Sekretariatet for civilt Beredskab vil forsyne redaktionen med stof, som måtte have interesse i totalforsvarssammenhæng.

Kontorchefen har tilsendt nedennævnte, som måske kan være udtryk for et fællesskab mellem det civile beredskab og flyvevåbnet.

FADER HOLBERG & BEREDSKABET

Diskussioner om den våbentekniske udvikling og om "våbenbalancen" føres, hvor folk fra "det samlede beredskab" træffer sammen.

På den militære side har denne diskussion rødder langt tilbage i tiden, men for den civile del af samfundet må man vist konstatere, at det var flyvemaskinens ibrugtagning til militære formål, der betød den helt afgørende ændring i problemstillingen; vel endog betød, at man i det hele taget fik et reelt, mere generelt problem, som det var nødvendigt at tage op til behandling gennem oprettelse først af civilforsvar og senere af beredskab for hele det civile område.

Civilforsvarets umiddelbart reddende og afbødende indsats var eet, men i dag omfatter det civile samfunds planlægning og indsats mere, bl. a. foranstaltninger til opretholdelse af myndighedernes funktion, til samfundshusholdningens opretholdelse i henseende til forsyninger, kommunikationer o.s.v. og til opretholdelse af nyhedsspredning og af befolkningens modstandsevne i det hele taget.

Men er det nu først det 20' århundredes menneske, som har været opmærksomt på alt det, "faren fra luften" kunne medføre for regeringer, societeter og forbund?

Nej så sandelig ikke!

Fader Holberg har i sin Epistola CDLII på det skarpeste taget afstand fra at - forkortet citeret - "dårlige Mennesker ere i de Griller, at det kan lade sig gøre for Mennesket at flyve udi Luften".

Men som den omhyggelige filosof han er, nøjes han ikke med at konkludere at "det er troeligt, at GUD for det Menneskelige Kiøns Nytte har gjort sådant u-mueligt" - han tilføjer:

> "Thi, hvis Mennesker kunde lære at flyve, vilde den heele Jord faae en anden Skikkelse. Mennesker maatte forlade Stæder og Landsbyer, og efter Rov-Fugles Exempler grave sig ned udi Huler, saasom Muure og Volde ikke kunde beskytte et Menneske imod det det andets Vold. Kort at sige: Regieringer, Societeter, Forbund vilde reent ophøre, saasom de kunde ikke være til nogen Nytte; og man vilde see Mennesker enten udi Huler eller paa Spidse af Bierge, og derfra at nedflyve, for at plyndre, og med Rovet at give sig tilbage igien; Saa at derfore den Herlighed, som Menneskene misunde Dyr, vilde blive dem selv til Fordervelse."

Holberg fik ikke ret i, at forsøget med flyvning viste sig "u-giørligt", men for det moderne menneske er det nok værd at yde den betragtning reverens, at "hvis Mennesker kunne lære at flyve, vilde den hele Jord få en anden Skikkelse".


...men det er kun i
tilfælde af betydelig
arbejdsmæssig risiko
man udleverer hårnet..

FLY VEVÅBEN NYT

EKSTRA

BIKINI **BAIL OUT**

OM AT OVERLEVE - medicinsk set

FLYVERSTABEN
DEC 1971

BIKINI-71

FLYvevåbenNYT besøgte BIKINI 71.

Øvelsesleder, major E.P.Schneider, Flyvertaktisk Kommando gav tilladelse til at vi "satte" os på premierløjtnant O. Johansen fra Eskadrille 727, for at følge ham under øvelsen.

O.Johansen har deltaget i disse øvelser siden 1966 både som instruktør og "nødstedt".

O. JOHANSEN

Hvad skal der foregå på BIKINI i dag?

Dagen starter med undervisning i flyenes nødudstyr og brugen af samme. Senere på formiddagen bliver der demonstreret og øvet faldskærmsteknik og landing på land, deltagerne får lejlighed til at øve dette i nogle galger, der er forsynet med faldskærmsseletøj. Over middag har vi så de praktiske øvelser på Æbeltoft Vig, parasailing og dinghy-drill. Efter et ophold i gummibåden kortere eller længere tid bliver vi "jucked up " af en helikopter.

Dagene afsluttes med en gennemgang af dagens øvelser, og deltagerne får lejlighed til at kommentere og stille forslag til eventuelle forbedring af udstyr og øvelse.

Hvilken udvikling er der foregået med denne øvelse ?

Der er foregået en gradvis forbedring af øvelsen. I starten blev man droppet ud fra en af flådens kuttere.

Hvis man så ikke nåede at frigøre sig fra faldskærmsseletøjet blev man slæbt efter denne. I starten gav det mange sjove situationer, idet nogle af deltagerne, der ikke indtog rette flydestilling, begyndte at opføre sig som delfiner og andre som ubåde. Havde dette været under et aktuelt udspring, havde det knapt været så morsomt, for så havde der været stor risiko for at offeret druknede. Efter et par år med denne øvelse, er alt flyvende personel i stand til at modgå dette ved den rigtige flydeteknik og hvad jeg tror, der er mere værd, "selvtilliden" - de ved, de kan klare et para-drag, og dermed roen og troen på overlevelse. Fra drag efter et skib, direkte over i parasailing. Jeg vil tro, at øvelsen hermed har fundet sin endelige form, idet det kommer så tæt ved en aktuel situation, som det er praktisk muligt.

Man har i dagspressen kunnet læse om enkelte pressefolk, der har fået tilladelse til at deltage i øvelsen.

En enkelt af disse har bl.a. skrevet, at strabadserne for ham mere var af psykisk art end af fysisk.

Er dette også tilfældet for flyvevåbnets deltagende personel ?

Det svarer i og for sig næsten til den første gang man sætter sig op i et fly, hvad sker der nu ?. Har man først prøvet det, så er det faktisk en nydelse.

Øvelsesledelsen kritiserer bl.a., når en "nødstedt" er syv minutter om at redde sig op i gummibåden.

Hvor hurtigt skal man kunne udføre denne procedure og hvorfor er man specielt interesseret heri ?

Lad os antage et udspring sker om vinteren over vand, der er ca. 0 grader. Da er tiden, hvor man er i stand til at arbejde med krop og fingre, minimal - her er tale om måske kun 1 minuts arbejdsdygtighed, og har man først mistet denne, indtræffer døden hurtigt. Derfor dette time-race.

Hvad gør De nu - indtil BIKINI 72 - for stadig at være beredt til at imødegå en sådan situation, som øvelse BIKINI sigter på?

Overlevelsestræning er delt op i to faser. Bikini og svømmehalsøvelser. Svømmehalsøvelser bliver afholdt ved de enkelte flyvestationers foranstaltning.

Gik Deres "gennemgang" af øvelsen i dag planmæssig?

Ja.

Personellet gennemgår denne øvelse hvert år, er dette nødvendigt?

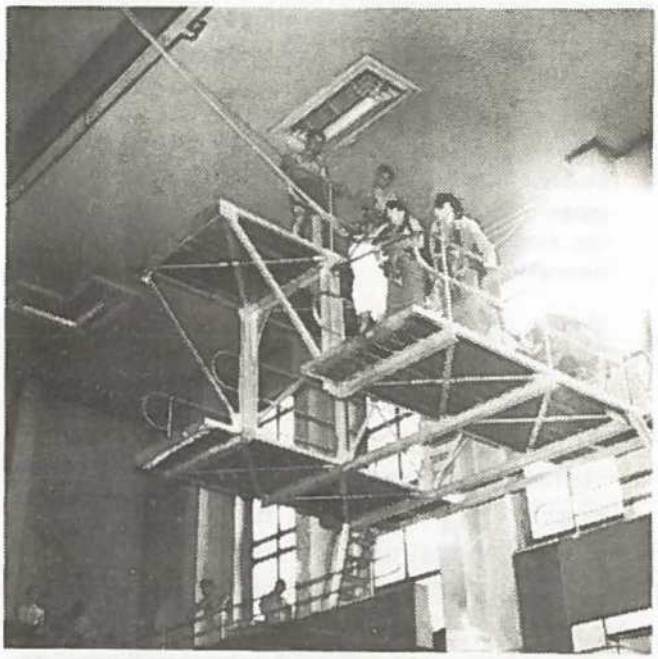
I begyndelsen af en pilots løbebane, ja. Når han først har været igennem et antal år, har han fundet selvtilliden, og man kunne måske nedtrappe øvelsen. Men på den anden side dukker der hele tiden nye situationer op, så der er noget at hente med hjem hver gang.

Hvordan opfylder parasailing Deres krav til udspringstræning?

Ved udspring med katapult - sæde foregår alt automatisk indtil det øjeblik man hænger i skærmen, og det er jo nøjagtig den situation, vi befinder os i, når vi parasailer. Jeg tror ikke, at det er praktisk muligt, at gøre det mere realistisk. Måske kunne man begynde at øve det over land, da 90 % af udspring foregår over land. Men så må vi jo nok se i øjnene, at der vil opstå personelskader - brækkede ben etc.

Øvelsen foregår nu her i august måned, hvor vandet er dejligt varmt. Man holder også øvelsen på andre årstider - hvorfor? og hvad forskel er der på øvelserne?

Vandtemperaturen - . Folk får at føle på deres krop, hvor meget arbejdsevnen er nedsat allerede ved en vandtemperatur på + 10 grader. Dette animerer folk til at flyve med en speciel vandtæt flyverdragt, der gør det muligt at overleve et ophold i gennem længere tid selv i meget koldt vand - minus 5 - 6 grader.



Den pilot i flyvevåbnet, der sidst har været i en "aktuel" situation, er major P. Dønvang, som den 30 juli 1971 måtte forlade sit fly over Kattegat.

Major Dønvang, - hvorledes mener De at øvelse BIKINI - som De har deltaget i flere gange - har hjulpet Dem til bedre at klare den situation, De blev bragt i forleden over Kattegat?

Først og fremmest har øvelse BIKINI og svømmehalstræningen lært mig de procedurer, der er nødvendige for at slippe godt fra et udspring med katapultsæde. Det er en ubehagelig situation at befinde sig i en faldskærm på vej nedad mod havet efter en alvorlig nødsituation, men det er delvis en kendt situation, man har prøvet noget tilsvarende før. De ting, der skal gøres, bliver gjort uden videre tankevirksomhed. Man rammer vandet, frigør skærmen, blæser gummibåden op, entrer den o.s.v. - det hele går, som det skal. Nødsender, helikopter. Kendte og øvede fænomener. Ingen tvivl om, at det nok skal gå - jo! BIKINI-træningen er effektiv.

De måtte forlade flyet over Kattegat.
Hvorledes følte De forskellen psykisk på at springe over åbent vand, fremfor det vante "fredelige" afgrænsede vand i Æbeltoft Vig, hvor øvelse BIKINI foregår?

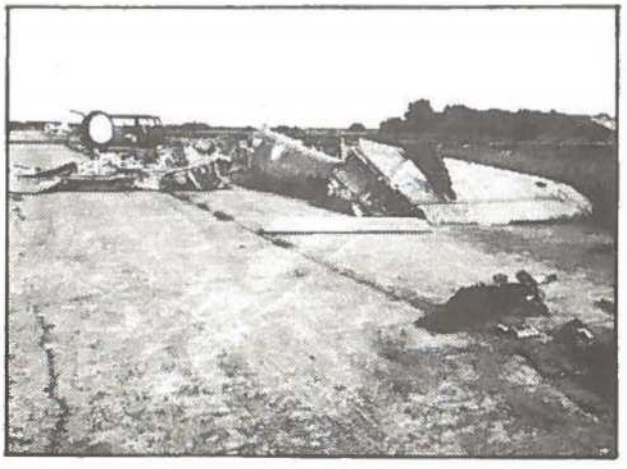
Jeg noterede ingen væsentlig forskel, men forholdene var også gunstige. Min nødmelding var blevet opfanget, min position var kendt, der var ingen vind og vandet var behageligt varmt. Alt i alt en situation, der kunne minde om forholdene i Æbeltoft Vig.

Har De - nu hvor De både har deltaget i øvelserne, samt været i en "aktuel" situation, nogle forslag at gøre øvelsesledelsen for BIKINI?

Der bør fortsat lægges vægt på en rent exercermæssig indarbejdelse af de vitale procedurer. Det var måske ikke så nødvendigt i mit tilfælde, men hvis temperaturen er omkring 0 grader c, og det blæser, er det af afgørende betydning.

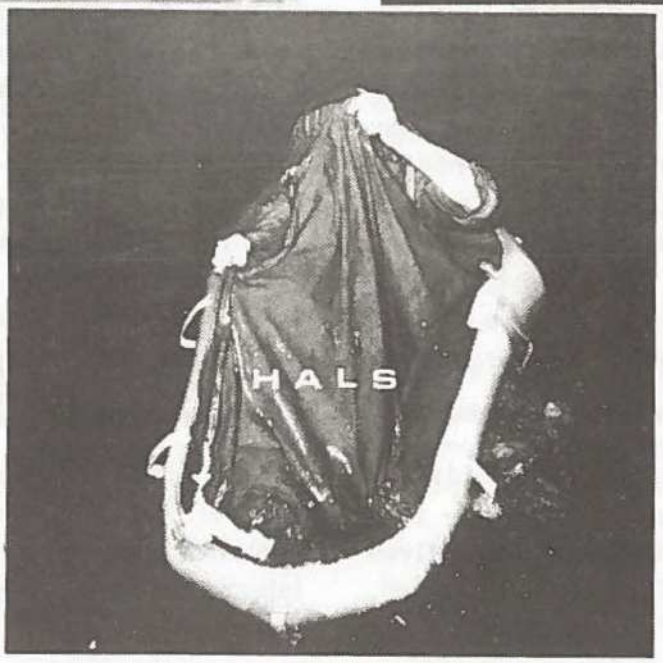
P. DØNVANG

Major Dønvangs fly tilbage på Flyvestation Karup.



TIDLIGERE BIKINI-ØVELSER

SVØMME



PRØVER

FLAME-OUT!

I januar 1963 ejectede flyverløjtnant af 2. grad F. Kirkegaard-Nielsen efter en række forgæves Air-starts.

Han faldt i havet udfor Hulsig i Nordjylland og tilbragte godt en time i vandet, før han blev fundet af et T-33 fly og samlet op af en helikopter.

I det følgende har vi KIR's egen beretning, som slutter med en beskrivelse af det bad, hvormed man hævede hans legemstemperatur fra 27°C.

Artiklen handler om den erfaring, jeg nylig gjorde, da jeg fik flame-out over Skagerak for derefter at tilbringe 65 min. i Kattegat som sæsonens første badegæst. Jeg har gjort mit bedste og beder læserne forstå, at når mærkelige ting og tanker er gjort og forekommet, skyldes dette, at ikke alt arbejder på loo%, når man ligger i Kattegat i januar måned. Jeg har taget alt med i det håb, at et eller andet kunne hjælpe den, der eventuelt kommer i samme situation.

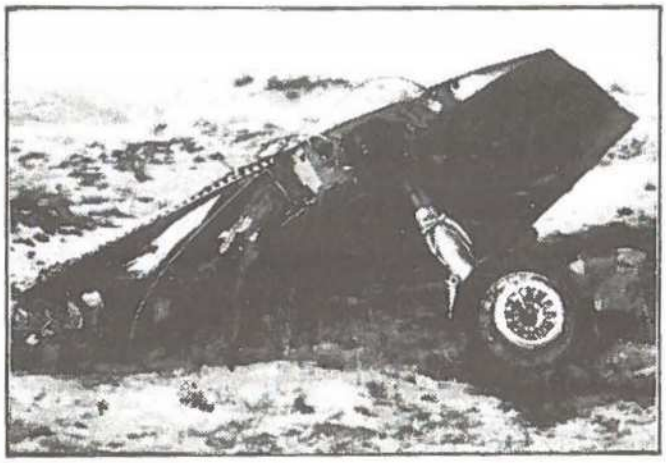
"Blue taxi". "Blue you are cleared to runway 27, QNH 30.42". 65%, så ruller vi. Mærkeligt, nu skal man gennem "muren" for første gang, og så føler man ikke engang noget særligt. Det er det vel heller ikke, blot ærgerligt, at man ikke skal høre braget.

"Blue, take off". "Blue, you are cleared to take off". Join up, - nu ikke for tæt mester, - det er første gang, du flyver formation med 86eren. Det lader ellers til at være et nemt "skiv" at flyve formation i. "Ålborg tower, Blue on top FL 85". "Roger blue". "Blue two, go battle and manual". Der er da ikke for meget power i røret, den kører fuld military og kan knapt nok følge med Lar, - men du er jo heller ikke særlig god til at flyve battle. "Blue two 20000 ft., you take the lead". "Roger one, A/B - A/B go". Fint vejr i dag når først man kommer herop, - visor ned. "Blue one, what's our position?". "Position is O.K. Kir". Hvad siger han? Nåh, han mener for sonic bang, vi må være N NE for Skagen. 28000 ft. everything in the green, cockpit pressure---- 28000 ft, - ram door er lukket, 5 psi og pressure er selected, - drej lidt op for rheostaten, den er på automatic, - måske kan det give lidt pressure ligesom i T-birds. Stadig det samme; "Lar, I have'nt got any cockpit pressure". "Is your switch on pressure and 5 psi, your ram door closed?". "Roger". "Recheck everything". "Everything rechecked, still the same". Do you feel O.K.?. "Yes I do". "O.K. we will continue". 32000 ft, jeg synes pitch trim er intermittent, - vi prøver alternativt; det virker fint.

Level out 40000 ft, speed .83. "O.K. Kir, roll it around to 110° and pull it through easily". Så kan du godt holde dig for ørene Fisker Jensen, nu kommer vi; .9 - .98 en svag vibration, lidt wing roll, 1.02 - 1.05 start pull-out, power back, gennem 28000 ft, hellere lade være med at sætte speed brakes ud, så vi ikke overstresser, - hellige maria, det altimeter går stærkt nedad, - længere tilbage med poweren. Vi passerer 19000 ft, speed brakes ud, ah nu kommer den, level-out 15000 ft. Temmelig skrapt descent, - nåh nu falder farten ellers godt, - du har vist også fået sundet dig. Speed 220 kts, - du må hellere få lidt varme på. Brakes ind, fuld military , nozzles lukker, og JPT stiger til 750°. Lidt tilbage med poweren, - ja fint 600-650°, - alt O.K. Ja, vi prøver fuld military igen, meget bedre gamle ven, 690-700°. - - Hvad var det? Sikke stille der blev, hvor er JPT?, - helt i bunden. "Lar, flame-out!". Mærkeligt nok føler jeg mig helt rolig, måske p.gr.a. en mægtig tillid til emergency systemet. "Tag det roligt Kir, stopcock og slå emergency system på". "Har jeg gjort, Lar". Jeg slår airstart på, og radioen afbrydes. Mange tanker farer igennem hovedet, tænder den?, - hvor er vi? (overcast) - hvor langt er der til Ålborg?, - hvor langt er det, du glider med død motor? - har Lar kaldt Mayday? Hvor var det godt at høre hans stemme, - han klarer det nemt for dig, bare du får varme på røret. Jeg tænker på, da jeg mødte ham første gang. Vi drak en øl sammen i Rebild, - jeg var sergent, og allerede den gang følte jeg, at det var en, man kunne stole 100% på. JPT stiger. - Fin tænding, power på; langsomt så den ikke overtemper. 58%, - næsen tipper ned, og jeg bliver kold et øjeblik, - ny flame-out. Jeg recheck'er alt og ser ud efter Lar, - han er der stadig. JPT stiger - tænding, frem med poweren - stille, flame-out. Jeg bander så højt, at jeg selv kan høre det, - siger til mig selv: Hold dig kold mester. Jeg slår alt unødvendigt electrics off og drejer IFF på emergency. Idet jeg drejer master switch, tænker jeg på alle dem, der altid sagde, at mange aldrig squawkede emergency, fordi de glemte at trykke den røde knap ned, når de drejede master switchen. "Nuts" tænker jeg, men bagefter slår det mig, at måske er de mange, der havde sagt det, netop grunden til, at jeg huskede det.

Atter tænding, - ingen sved, - rolig med poweren, flammer den ud? Lidt mere power - åh nej, flame-out. Hvad er højden? - 11500 ft, og der har vi stadig Lar. Fint - fint, den tænder igen, hellere lade den blive på 55%, det giver da altid mindre descent. Hvor mon vi er? - hvad er oil pressure? - på normal. Nu sidder de nok nede på GCI'en og betragter de fire streger, du laver på scopet. Jeg ser for mig, at der er vild travlhed, telefoner ringer, alle ringer og giver ordrer. Ak, tag du det bare roligt; hvis du skal ud, bliver du picked-up i løbet af ingen tid. Hvad er descent rate, - stadig for høj, du må have mere power på. Det går jo mægtigt, du skal nok nå til Ålborg - hov, flame-out. Stopcock. Jeg betragter RPM og synes, det tager en evig tid, før de når ned på ca. 20%. Nyt relight forsøg, ingen tænding. Jeg er tæt ved toppen af skyerne, ser hurtigt ud efter Lar. Han er der stadig. Jeg beslutter mig til at få min radio tilbage og slår airstart switch fra (emergency UHF tænkte jeg overhovedet ikke på). Samtidig med at Turnbank holdes centreret, trykker jeg mike-button ned gentagne gange. Altimeter kører for stærkt, synes jeg, - kommer summetonen snart? - det tager en uendelig tid, synes jeg. Der har vi den, svag, men den er der. "- - - flamed out 25 miles out in the North Sea", det er Lar's stemme, tavshed. Hurtigt bryder jeg ind: "Mayday this is 81, flamed-out. have got it started four times, can accelerate it up to 50% then flame-out - the fifth time no restart-". Jeg lytter et øjeblik, intet svar. I samme øjeblik bryder jeg ud af skyerne, vand - vand til alle sider. Hvor har vi Lar? Jeg kan ikke se ham og påbegynder et drej til venstre. Min heading før flame-out var 240°, og jeg husker, at Lar lige inden havde sagt: "Turn port 180". Jeg er næsten færdig med airstarten nu, tænding slås på. Tænd så! , tænd! tænd! kom nu gamle dreng, tænd!. Jeg mærker alle muskler er hårdt spændte, og jeg betragter JPT næsten som hypnotiseret. Den bevæger sig, den stiger, tænding, good show, temperaturen er lidt for høj, op til 55%, alt ser normalt ud. Jeg slapper af og ser efter Lar, og først nu går det rigtigt op for mig, at han ikke er der mere.

Efter at have fløjet lidt kan jeg se, at jeg må have mere power på, rate of descent er stadig for stor. Jeg skubber throttlen frem uendelig langsomt. Jeg når 65% og tør ikke skubbe længere. Jeg ser ud og opdager pludselig land ude til venstre. Læsø, slår det mig, og jeg drejer med det samme, ih, hvor ville det være godt at være over land, hvis du skal ud. Alle instruments in the green, JPT er lidt høj men ikke faretruende. Jeg er stadig bange for et nyt flame-out. Der sejler et par coastere nede til venstre, du kunne jo kredse over dem et par gange og derefter springe, så bliver du nok taget op temmelig hurtigt. Jeg lader dog hurtigt tanken falde, du må kunne nå ind til land, selv om du stadig descenter. Det er ikke Læsø, jeg kan se på den smalle tange, at det er Gre-



KIR's fly blev

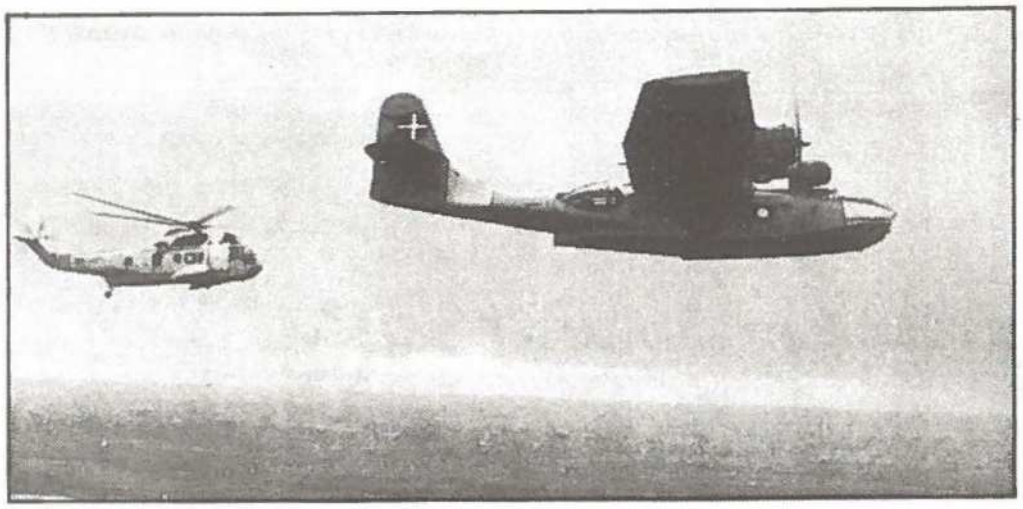
nen. På nuværende tidspunkt er jeg sikker på, at de har min position på GCI-stationen. Jeg er tæt ved land og ser op mod Skagen og GCI-stationen. Jeg kommer ind vinkelret på land, og højden er ca. 1300 ft, da jeg er over kysten. Lad os se nu - - - højdevindene var østlige blev der sagt i briefingen, d.v.s. hvis du venter med at springe, til du når næsten over tangen, så falder flyet i vandet, medens du selv bliver blæst ind over land. Visor ned (åbnet i skyerne), chin-strap er lukket, alle seler stramme, af med safety clips på release box, og så blæser vi canopy. I samme øjeblik bliver jeg totalt blindet af snavs fra cockpitbunden, og det er lidt koldt, men det blæser næsten ikke. Et tog kører sydpå nede tilhøjre. Du springer ikke endnu, - kom først fri af plantagen. Jeg ser frem, der er kun klitter, ikke et hus kan jeg se. Jeg beslutter

på det tørre!

mig til at lade flyet falde på land og drejer sydover, højden er 1000 ft, jeg stopcocker, slår engine master og battery af. Jeg skubber mig helt tilbage i sædet, sætter nakken imod og fatter håndtaget og trækker - intet sker. Jeg rykker hårdt igen og sidder fuldstændig stille, - jeg er bange for, at sædet skal fyre pludseligt, medens jeg drejer mig. Duer sædet ikke? - skal du prøve at få varme på igen og sætte den på stranden? - hvad er IAS? - er jeg stadigvæk level? - den staller nok snart. Kan "primært" ikke udløse perkuløren, så kan "secondary" heller ikke. Jeg tager med begge hænder fat om stålskinnen, hvortil håndtaget er fastgjort, og trækker af al magt. "Blindet" dækker mit ansigt fuldstændigt, men stadig ingen ejection. Jeg griber fat i "secondary", forsigtigt så jeg har kroppen i samme stilling. Jeg trækker, og ejection følger øjeblikkeligt. Et mærkbart knæk føles i ryggen, - den er brækket, farer det gennem mig. Jeg er chokeret over det spark jeg fik, det forekommer mig at være uendelig groft. Kysten, så blå himmel, kysten, så blå himmel, en gang mere viser det sig for mine øjne, og samtidig ser jeg to stykker mørkt klæde flyve forbi (styreskærmene). Så føler jeg pludselig et ryk, jeg ser op, skærmen er helt åben. Jeg ser ned og råber højt: "Nej", - skærmen driver nemlig ud over vand. Angsten får mig til at trække de bageste seler helt ned til skuldrene for at bremse skærmen. Jeg ved, at jeg ikke har lang tid at leve i nede i vandet. Hvad gør du? Hjelmen, af med hjelmen, jeg åbner visor, knapper maske og chin strap op, river den af, og lader den falde. Jeg ser efter den for at bemærke, hvor lang tid det tager, inden den rammer vandet (afstandsbedømmelse er nok svær, men ikke umulig).

Det kommer som et chock at ramme vandet. Da jeg dukker op, er vejrtrækningen stødvis. Mærkeligt så nemt det er at holde sig flydende, du behøver bare at træde vande ganske roligt. Af med skærmen - det volder ingen problemer. Derimod er alt filtret ind i skærmens liner. Jeg kan ikke finde linen til båden. Jeg begynder at synke ganske langsomt, - sluger lidt vand, træder vande kraftigere, hvor er den line? - Du synker, svømmevesten! Den er flad, og hurtigt finder jeg kulsyrepatronen og udløser den, - det hjalp! Jeg svømmer langsomt hen til båden, det kniber med at komme frem. Jeg synes, at alt det nederste af mig er låst, støvlerne er tunge. Mine hænder er følelsesløse, og det er djævlekoldt, - af og til gisper jeg højt. Jeg løfter mit ben og ser efter kniven, - den er væk, må være tabt under ejection. Støvlerne af mand, - jeg trækker i snørebåndene, mine fødder gør ondt, - men støvlerne sidder for fast. Jeg ligger stille et øjeblik og sunder mig, stadig med linerne omkring mig. Skal du svømme ind? Jeg ser ind mod kysten, hvor langt kan der være? - - 1 1/2 km? Nej , jeg kæmper mig hen til båden, rykker som en gal i linen, snørene løsner sig ikke. Jeg bakser længe med pakken, giver op og prøver igen at frigøre mine ben, men kan ikke. Mine fødder er følelsesløse nu. Jeg giver mig i lag med båden igen og vender den rundt et par gange, men jeg kan ikke finde et sted, hvor det ser ud til, at jeg kan begynde. Hvorfor kommer der ikke nogen, - de må da vide hvor du er. Hvis ikke, må der da være nogen i Skagen, der har set dig baile ud. Jeg ser ind mod havnen, jeg kan se indløbet, men ingen både er på vej ud. Jeg føler efter Sarah'en men kan ikke mærke, hvad jeg har fat i og opgiver hurtigt. Jeg ligger igen helt stille; jeg er fuldstændig afslappet og et kort øjeblik synes jeg, at situationen er hyggelig. Det at ligge sådan, får mig til at tænke på den fuldstændige afslappelse i en gummislange som dreng. Jeg fortæller mig selv, at jeg er tosset og tager fat på båden igen. Jeg føler en desperat trang til at komme op i båden, og ved brug af alle kræfter får jeg på en eller anden måde zigzagsnøren løsnet, folder klapperne væk og får øje på båden. Jeg trækker den ud stykke for stykke, indtil den ligger på vandet. Jeg mærker glæden løbe gennem mig, - du klarer den, du klarer den. Jeg drejer nu båden, indtil kulsyreflasken kommer frem og udløser den.

Båden er ved at være blæst op nu; den ser godt nok noget slap ud, men det kommer nok. Jeg bugserer den bageste ende om mod mit ansigt og begynder at borde den. Halvvejs oppe, da jeg skal have fat i stropperne, går det op for mig, at bunden er i vejret, men jeg er ligeglad, - jeg simpelthen må op. Jeg kommer også helt op, får vendt mig om og begynder at frigøre linerne om mine ben. Jeg hviler engang imellem, men er ved godt humør, - jeg tror på, at jeg bliver reddet. Så hører jeg det pludseligt, - jet støj! Så ved de alligevel, hvor du er; jeg føler mig yderligere glad. Jeg ser ham kommende fra syd, en T-bird, ganske lavt, - nærmere, nærmere. Han ved hvor du er, han har set dig, du behøver ikke at vinke. Han flyver forbi! - drejer vestover, - hvad er nu det? Nå, jeg går videre med linerne og får efterhånden mine ben helt fri. Motorstøj - jeg ser mod syd igen, en Catalina, han styrer imod dig, fint, - han må se dig med de kupler, han har på siden. Hvad? - han flyver forbi, hvorfor? De må da vide, at du er her. Støjen er dog ikke forsvundet, før jeg hører helicopteren. Han er meget tættere på, ca. 300 m ude og 500 ft oppe. Jeg kan se rammerne mellem vinduerne. Han kan ikke undgå at se dig, - drejer nok 270° om et øjeblik og går op i vinden. Hvorfor drejer han ikke, - kom nu, drej mand. Han fortsætter. Jeg siger tvivlende - for i næste øjeblik rasende at slå den knyttede hånd ned i båden: "Fanden stå i den rescue". Vreden forlader mig dog hurtigt. Jeg er klar over, at jeg må tilbringe længere tid herude og selv hente hjælp i form af min Sarah. Jeg lægger mærke til, at båden efterhånden er temmelig langt under vand og beslutter mig til at vende den. Jeg griber fat i vandposen, der sidder på højre side, og ruller derefter ud over venstre kant trækkende båden med mig og dukkende gispende op på den anden side et øjeblik efter. Det tager mig lang tid at borde båden igen, da jeg atter har fået liner omkring mig. Siddende i båden, nu følelsesløs overalt undtagen i brystet, leder jeg efter min Sarah, - hvor er den beacon? Jeg slår med venstre hånd i blæren for at



kunne se, - umuligt, - jeg kan ikke se ud over kanten. Jeg arbejder længe men giver op og sidder bare sløvt hen. Den sidste tur i vandet har taget på kræfterne. Hvorfor kommer der ikke nogen? Ingen både fra Skagen havn, ingen fly. Du må hellere prøve at padle ind til kysten. Jeg bruger hænderne, men båden synes ikke at bevæge sig. Jeg ser ind mod kysten og forestiller mig, at jeg er nået ind og nu løber op og ned for at holde varmen. Jeg begynder at arbejde med Sarah igen og bruger lang tid, men opgiver igen. Padler atter, denne gang mere hidsigt, - båden synes dog ikke at flytte sig. Sarah prøves igen uden held. Jeg trækker båden med survival kit hen til mig, åbner lynlåsen og tager inventarlisten frem. Jeg har dog ikke lyst til at checke om alt er der, så jeg smider den. Så kommer saven, - det er den jeg skal bruge. Jeg vil have gummiblæren punkteret, så jeg kan se Sarah'en. Jeg får saven ud, men taber den i vandet. Jeg er ved at være træt og sidder stille et godt stykke tid, - tænkende på fartøjerne, der fløj vestpå. Jeg går igang med senderen igen og får efter mange greb pludselig øje på plastic-spyddet, som sidder på min tommelfinger. Nu er det en smal sag at finde beacon'en. Jeg udløser den og holder den i hånden. Jeg vil fastgøre den på vesten, men det er temmelig svært, og jeg lægger den på kanten af båden. Nu gælder det bærepinden, der aktiverer batteriet. Lang tids arbejde afbrudt af flere hvilepauser, - intet held. Jeg knapper vesten op, - det tager meget lang tid og er usandsynligt svært med så stive fingre. Da den endelig er opknappet, vil jeg krænge den af, men den låser min højre arm. Jeg lader den falde og tager beacon'en op igen, - taber den, tager den op igen og taber den så i vandet. Jeg er ligeglad, sætter mig tilbage og stirrer sløvt ind mod kysten. Hvorfor mon de ikke kommer? Lar må da snart finde dig. Jeg sparker og slår i båden for at afholde mig selv fra at lukke øjnene og bare sove. Hvad kan du gøre? - prøv Sarah igen mand, vågn nu op. Jeg ser undrende på mine arme og hænder, - tak hvor de bevæger sig langsomt. Jeg prøver at gøre det hurtigere, men kan ikke. Jeg ser ind mod kysten, - den er ret udvisket. Du dør inden ret længe, - du blev ikke ret gammel, - det er uretfærdigt, for du har aldrig fået lov at vise, hvad du kan. Det ærgrer mig, men mærkeligt nok er jeg ligeglad med at skulle dø, - det anfægter mig ikke. Jeg ser heller ikke mit liv passere revue for mig, som så mange gør. Jeg ser ind mod kysten, som er det eneste, jeg har til at bedømme min tilstand med. Kysten er næsten væk i en dis. Du skulle have sagt bedre farvel til Henny i forgårs aftes. Mon de finder dig i eftermiddag? Jeg ser mig selv dase i en grøftekant en sommerdag, - vidunderligt forekommer det mig. Jeg kan ikke holde hovedet oppe mere, det synker langsomt ned mod brystet. Jeg prøver at holde igen på det, men kan ikke - jeg håner mig selv, slappe ka'l, rejs dit hoved mand, kom nu, enhver anden ville have kunnet rejse det, - hvorfor gør du det ikke? Hovedet kommer langsomt op, jeg når lige at se kysten. Jeg kan ikke skelne klitterne mere, så falder hovedet hårdt mod brystet. Synet forsvinder inden ret længe. Du kan stirre på bølgerne for at se, hvor

lang tid det tager, - så lukker du heller ikke øjnene. Så hører jeg jetstøj, men jeg er fuldstændig ligeglad. Han kommer nærmere; selv om han ser dig, gider han ikke redde dig alligevel, - han flyver bare hjem til Ålborg uden at sige noget til nogen. Jeg prøver at løfte hovedet, men kan ikke. Er kun i stand til at hæve øjenlågene. Jeg ser ham komme strygende ned over mig, - hans speedbrakes popper ud. Han har set dig, - vil han redde dig? Da han kommer rundt og passerer foran mine øjne igen, er jeg klar over, at jeg bliver reddet og slapper helt af. Lidt efter bliver der mere larm, - jeg åbner øjnene igen og ser en 86er lige efter T-33eren passere mine øjne. De kommer et par gange. Jeg betragter dem, men kan ikke holde øjnene åbne. Jeg nyder støjen et stykke tid, indtil helikopterlarm blandes i den -. "Du har klaret den", løber det igennem mig, og jeg føler trang til at smile. Jeg må have mistet bevidstheden, idet jeg ikke husker helikopteren komme over mig. Så åbner jeg øjnene og ser lige ind i et ansigt. Det forekommer mig, at manden har rødligt hår. Jeg ved, at jeg hænger i liften og er væk igen.

KIRKEGAARD..... han må uvklm - eh - klz - ekvlh....., det er en mandsstemme. KIRKEGAARD.... kom op meb..... vases ..... sti. Jeg ligger på venstre side helt rullet sammen under en dyne, trækker mig endnu mere sammen, krampagtigt; jeg ryster voldsomt, men gradvis tager det af; jeg når dog ikke helt at holde op, før krampen pludselig kommer igen med voldsom styrke. KIRKEGAARD..... skas .... nogt .... at likver..... jeg fatter ikke, hvad der bliver sagt. Jeg prøver at holde op med at ryste, prøver at modvirke de stadige krampagtige sammentrækninger, - det er som at holde på en faldende mur, helt umuligt. KIRKEGAARD....., stadig denne mumlen lige bagefter; jeg prøver at opfatte, hvad der bliver sagt, men det lykkes ikke. Nogen begynder pludselig at slå mig med hurtige hårde håndkantslag, det flimrer hvidt for mine øjne. Jeg vil åbne dem, men ser dog intet. Pludselig hører jeg helikopterstøj, - ser en helikopter, der flyver langsomt hen over vandet; der er to, - hvor kom den anden fra? Det ser ud til, at de leder efter noget. Den første, en Sikorsky, flyver pludselig ind mod mig, - den anden slår et stort og krapt venstresving ned mod havoverfladen. Jeg prøver fortvivlet at trække mine ben længere op mod min krop, ryster stadig krampagtigt. Jeg kan umuligt få benene længere op, mine albuer er helt nede mellem lårene. Jeg fryser, - ih hvor jeg fryser, - giv mig noget mere dyne, tænker jeg. Min mund er bidt meget hårdt sammen, så hårdt at jeg har ondt i kæberne. Håndkantslagene begynder igen. KIRKEGAARD ....., kæft mand, hvor kender du mit navn fra. KIRKEGAARD..., en kvindestemme! . Hun kalder samtidig med, at en varm hånd lægges på min skulder. Øjeblikkelig ligger jeg bomstille, - hvor kender hun dig fra? Mon hun ser godt ud? Krampen begynder igen, - hvorfor giver de mig ikke noget mere dyne? Hånden tages væk igen, - en mumlen af stemmer. KIRKEGAARD, - det er manden, han kalder flere gange. Jeg åbner øjnene et øjeblik og ser flere apparater og et stort vindue. KIRKEGAARD..... hånden glider ned ad min ryg, jeg ligger fuldstændig stille. Hvad er det for en kvinde? - hun har en dejlig stemme. Jeg ser en høj pige for mig med ansigtet indrammet af sort hår. Hånden forsvinder igen, og jeg begynder påny at ryste. Jeg håber hun vil kalde igen, - det er dejligt at ligge stille. KIRKEGAARD....., jeg har lyst til at råbe hold kæft til ham, men kan ikke sige noget.

Hvad er det for noget det her? - hvad sker der?. Du drømmer. Jeg kan ikke lide ham, der råber mit navn og lover mig selv ikke at svare ham. Håndkantslagene starter igen, - jeg er træt af dem, - jeg venter på, at kvinden skal kalde igen.

Jeg må være faldet i søvn eller mistet bevidstheden, for pludselig vågner jeg ved, at jeg føler, at jeg sejler, - jeg vugger ganske stille afsted. Jeg lukker øjnene op, - jeg ligger på en båre i et stort badeværelse. Du drømmer, men dine øjne er da åbne, - de føles godt nok helt glasagtige, men du må drømme. Jeg bliver løftet hen over et stort badekar og sænket ned mod vandet. Det øjeblik mine fødder rammer vandet farer en smerte igennem mig, - vandet er skoldhedt, - jeg vrider mig i armene på dem, der holder mig og kommer ned på gulvet. Samtidig ser jeg ham i uniformen, - en russer slår det

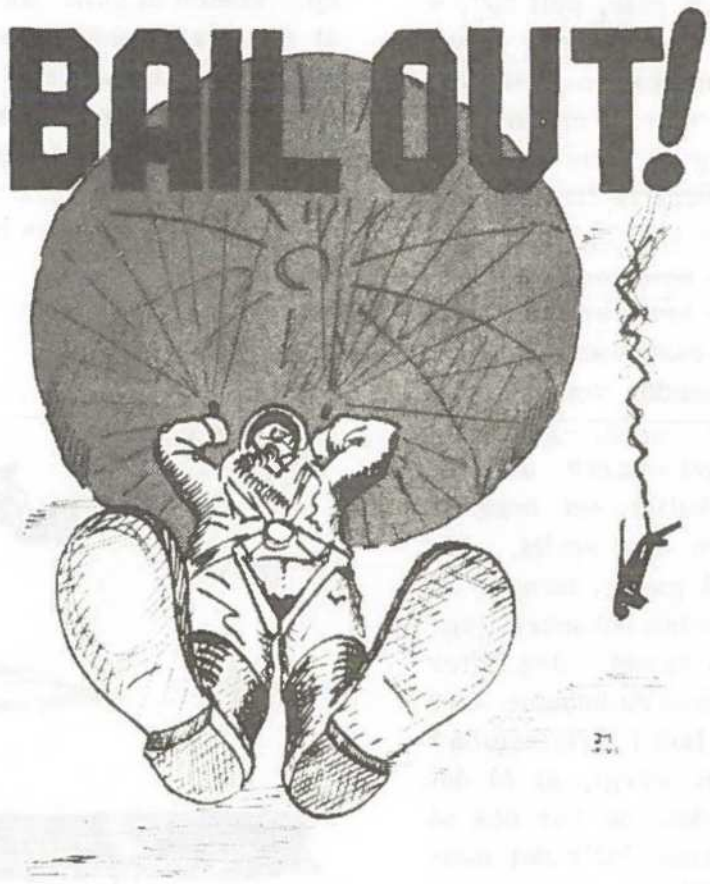
mig (Falck-mand!). Jeg ser mig omkring, alle står tavse i hvide kitler. Du skal pines, - det er fordi du ikke har sagt noget, - det skal dog ikke hjælpe dem, - du siger ikke noget alligevel. De løfter mig hen over karret igen. Skal du slå? Nej, vent indtil du har samlet kræfter, du er vist for svag nu. Jeg griber fat i kanten af karret, da de sænker mig, og holder mig oppe i armene. Mine fødder rammer vandet, - jeg rykker dem op, samtidig med at jeg prøver på at svinge mig ud på gulvet. De holder igen på mig, samtidig med at en siger: "Ned med ham". To af dem rykker begge mine hænder løs, og de sænker mig pány. Jeg sprøjter i vandet og griber fat i kanten med højre hånd, men de løsner den. En sorthåret fyr siger: "Helt ned med ham". Et vildt raseri vælter op i mig. Rolig, rolig gamle ven, vent til du er fri, - få højre hånd fri, og så næste gang den sorte siger noget, slår du så hårdt, så hans hoved ryger tilbage og slår mod den skarpe kant bagved. I samme nu er min højre arm fri, lynhurtigt trækker jeg den tilbage og svinger så hårdt efter den sorte. Armen standser med et ryk, to kvinder hænger i den. Der tages bedre fat i mig nu, da jeg igen bliver løftet ind over karret, - der er flere til hjælp. "Så lad os tage en skammel, og lad ham sætte sig ned, så det bliver gradvis". Derefter er det bedre, - mine ben kommer under, jeg kommer langsomt, meget langsomt ned at sidde på hug. Skammelen er anbragt, men jeg vil ikke sidde endnu. Ind imellem prøver de at vælte mig, men jeg har godt fat i kanten. Efter lang tid kommer jeg langsomt tilbage og sidder på skammelen. "Var det en helikopter, der hentede Dem?", - jeg hader dig mester, og du får ikke noget ud af mig. "Var det en båd, Kirkegaard?", - du kan ligeså godt lade være, - du lyder godt nok venlig, men det hjælper ikke noget. Nå det er sådan russerpiger ser ud. Mon det er partiemblemer, de har på? "Svar os nu Kirkegaard, sig noget"! Jeg ser så ondt på ham, som jeg kan, - jeg hader dem allesammen. De presser mig længere ned i vandet, til jeg er helt under. Det er forøvrigt helt behageligt nu, - jeg plasker langsomt frem og tilbage med hænder og fødder, men det ved de selvfølgelig ikke, og du siger det heller ikke, - de tror du pines. "Blev De taget op af helikopter, Kirkegaard?". "Ja". Måske han så vil holde kæft. De løfter mig nu op af karret, hvad jeg er ked af. Jeg bliver lagt på en bårе, pakket ind i tæpper og båret ind til en seng. De lægger mig og pakker mig ind, sætter varmekasse over mig, og langsomt går det op for mig, at det er et sygehus. Der er trist og mørkt i værelset. "Vil De have te med cognac i, Kirkegaard", - en dame stryger mig over kinden. "Ja tak, men ingen te". "Det skal De have, De kan ikke få ren cognac". Pludselig kan jeg huske, at jeg har gennembrudt lydmuren, - men ikke, - at jeg er landet igen. Hvor er Lar? Der er flere mennesker i værelset; "Hej, hvor er jeg?". "De er på Skagen sygehus". Skagen sygehus? - hvad er det nu for noget? "Hvad laver jeg her?". "Deres maskine styrtede ned, og De lå 1 time i Kattegat, før De blev fundet". Jeg ser op mod loftet, - langsomt dæmrer det.

Mine erfaringer fra "vandturen" er, at de ideelle betingelser eksisterer for at blive grebet af panik. Kan man undgå det, er en masse vundet. Kan man ikke, vil jeg tro, at man drukner ret hurtigt.

Man <u>må</u> kende sit survival equipment til fuldkommenhed. Det er udstyr af livsvigtig betydning.

Jo dårligere kondition man er i, jo hurtigere dør man. Min kondition var absolut ikke exceptionel, - men måske nok temmelig god.

Men mest af alt er det <u>viljen</u>, det kommer an på. Har man den, varer det længe, før man bukker under. Hvis man ikke <u>vil</u> give op, men bare bliver ved, selv om man faktisk ikke kan mere, og <u>stadig</u> bliver ved selvom alt andet knækker sammen, så klarer man den.



Den 16 JUL måtte KIR atter forlade sit F - 86 D fly, - denne gang efter at havde konstateret, at der var ild i flyet. Han landede i sin faldskærm midt i Skagerak, hvor han igennem nogle timer beviste rigtigheden af sine tidligere udtalelser:

MAN MÅ KENDE SIT SURVIVAL EQUIPMENT TIL FULDKOMMENHED

og

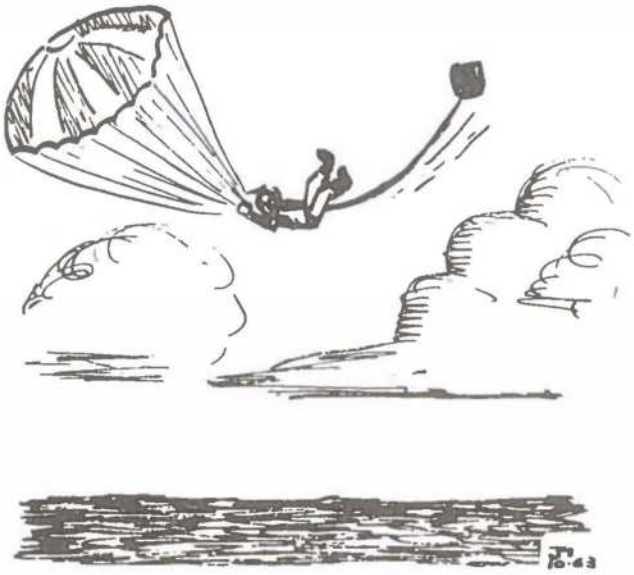
DET ER VILJEN, DET KOMMER AN PÅ

KIR's beretning

"Red turn port 180". "Roger, red port 180". Jeg mangler ca. 150 ft til krydsningen er fuldført og tager et hurtigt cockpit-check. Skrækken griber mig et øjeblik, en ondt rødt lysende lampe glor mig i øjnene, forward fire, samtidig bølger en skarp lugtende røg op. "I am on fire", - trottlen flås tilbage til idle, lynhurtigt check på oil pressure, - normalt. "Out of gate, pull up", - det er Per's stemme. Jeg har dog travlt med at se efter "fire" - indikation på flyet, - der er ingen. Er lyset mon på endnu? - ja, stopcock, røgen er streng nu. Jeg hiver efter vejret, ser ud igen, venstre flap er brun nu, og flammer springer fra bagkanten. "I am bailing out now, left wing tank on fire", - canopy off, et mægtigt brag, en buldrende lyd, - lad være med at eksplodere. Højre hånd har fat i ejection handle, venstre hånd flagrer udenfor grebet af vinden, - jeg kæmper vildt, kommer braget snart? Jeg får fat og trækker øjeblikkeligt, - et mægtigt skub. Benene slår hårdt mod sædet. Jeg kolporterer kun nogle få gange, hænger så stille, stadig i sædet, - mine bukseben flagrer, - begge flået op til knæet. Jeg løfter "blindet" og kigger ud, kan du beholde det? - eventuelt klemme det fast i lårklemmen? - det kunne være meget skægt, at få det med hjem, nej - smid det, du har nok at tænke på. Manuel release, bli'r det nødvendigt? - skærmen skulle da snart være der. I næste øjeblik bliver luften slået ud af mig, jeg svinger lansomt i skærmen, og sædet bliver mindre under mig.

Tak, der er langt ned, og godt skyet. Skærmen ser ellers fin ud, Aakerlund fortjener en flaske me'r. Nå, Mae-west'en er flået åben, mon der er flænger i, - du må puste den op et stykke over vandet for at være sikker på, at den er tæt. Også hellere vente med at sænke dinghyen til du er ved at være nede, - de kunne jo have fastgjort den skidt, så er det rart, at den falder i nærheden af, hvor du selv kommer. Jeg finder release clips og sætter fingrene på dem adskillige gange. Det var dog groft, så langt der er ned. Per må jo forlængst have givet besked, - Catalinaen må mindst kunne nå til Brønderslev, inden du når ned. Jeg ved dog, at det er løgn, men der er rart at have noget godt at tænke på. Du må hellere prøve, hvor langt der er ned, - hjelmen af, - af med slangen og væk med den. Jeg ser efter den, det var en god hjelm. Den bliver ved med at falde, indtil jeg ikke mere kan se den. Det var dog meget, så langt igen?.

Jeg når til skyerne og går "popeye". Det varer dog ikke længe, så er jeg "in the clear". Jeg sænker båden og blæser vesten op. Vesten er O.K. Bådens vægt forårsager, at jeg går i voldsomme svingninger, - godt på vej op til vandret. Jeg hejser båden op igen og holder den i venstre hånd, mens højre hånd stabiliserer skærmen. Gennem endnu et tyndt lag skyer. Der har vi vandet, - go' søgang, - release box drejes, båden kastes.



Jeg rammer vandet på højre side, frigør skærmen, der efter at havde slæbt mig et lille stykke blæser væk. Det føles halvkoldt, men kun i nogle få øjeblikke, - jeg glæder mig over, at det er juli og ikke januar. Frem med pakken, et træk i håndtaget, snorene åbnes, - et mere, og båden kommer, fint, bare den nu et tæt, - den ser meget god ud. Jeg prøver at borde den, men er for grådig og tager fat for langt oppe, - om igen min ven, begynd med de første håndtag, bedre, meget bedre, - så er vi ombord. Jeg reder linerne ud, frigør P.E.C.'-en og smider den væk. Roder nu efter øsen, men finder den ikke, - af med venstre støvle, - båden er næsten fyldt med vand til kanten. Under øsningen giver mine arme flere "spjæt", - ven-

stre er værst, - det snurrer i dem. Først bliver jeg bange for, at det er nervesystemet, der gennem ryggen er blevet påvirket, men "spjættene" forsvinder dog i løbet af kort tid. Så er båden næsten tom, - frem med din Sarah, - udløs den, recheck, - både batteri og antenne er O.K. Jeg lytter efter Per, men kan intet høre, - vente, vente, det er det eneste du kan nu. Føj! - de skyer, der kommer ind, ser noget lave ud og mørke tilligemed, - det er knap så godt. Hvis ikke din Sarah virker, finder de dig aldrig, og med de bølger bliver det yderligere besværliggjort. Jeg kan mærke angsten nu, langsomt kryber den igennem mig. Skal du dø denne gang? Jeg tænker på Henny, - det er umuligt, at det er sidste gang, du har set hende. I næste øjeblik vælder et sandt raseri op i mig, - store pjok! Har du måske ikke alle mulige chancer, vandet er faktisk varmt, din båd flyder, du er ikke kvæstet, du har et godt survival kit, - du er en nar. Jeg giver mig til at øse som en rasende med støvlen, - bliver ved til båden næsten er tom. Derefter frem med survival kit, - raketter frem, ned i lommen og op med de andre pakker. Der lader ikke rigtigt til at være noget du har brug for, - en cigaret eventuelt? Nej, - du ryger for meget og gør den nok våd alligevel. Jeg lægger mig tilbage, støtter hovedet mod kanten og prøver at nyde det. Jeg ligger ikke længe, før jeg mærker det, - en kørende fornemmelse i maven, søsyg pivert? - Ja, jeg kaster op 4-5 gange, skyller ansigtet og lægger mig tilbage igen, - nu fuldstændig afslappet. Jeg holder på antennen, idet vinden bøjer fuldstændig vandret. I løbet af 5 min. føler jeg mig fuldstændig frisk igen, sætter mig op og kigger omkring, intet at se, - undtagen et mægtigt "hul", når jeg sidder på toppen af en bølge og ser ned. Jeg kigger over på den næste, der kommer, - sikke en svend. Jeg holder fast i båden for at modvirke "muren", ingen problemer, - båden rider hele vejen med, den er mægtig sødygtig. I tankerne døber jeg den "Frajrik", - det lyder måske mærkeligt, men i øjeblikket er jeg i et mægtigt humør.

En jet! - humøret stiger yderligere, - jeg kan høre, han er tæt ved, - forbandede skyer! Jeg river en raket op, tager den ud af plasticetuiet. Kom nu ned under skydækket venner, - I kan jo ikke se noget deroppe, kom nu - årh, han flyver væk igen. Good show, de ved i hvert fald nogenlunde, hvor du er. Jeg kigger ned i vandet og ser fisken, en gullig skygge på den gode side af en meter (ingen lystfiskerhistorie!). Jeg følger den, medens den svømmer over på den anden side, - kigger nøje på den for at fjernkende typen, med den går for dybt. Nok en dum nysgerrig sæl, - der er dog ingen hajer i dette farvand. Du må hellere finde din lille "lyspistol", medens du venter, - rar nok at ha'. Jeg famler rundt omkring lommen, men kan ikke få den åbnet, og lader sagen falde, - jeg har de to raketter endnu. Vente, vente, nå - du kan øse tom igen. Støvleskaftet er godt nok lidt slapt, men dog er det fint. Da båden er så tom, som den kan blive, beslutter jeg mig til at krybe under dækket, idet der er begyndt at blive halvkoldt. Dejligt, - det lunede, det ser også ud til, at det vil klare op, - der er da ikke ceiling mere, - forbedrer yderligere dine chancer. Jeg driver længe rundt og tænker på forskellige ting, SARAH-antennen stikker op gennem "taget", - jeg holder stadig på den. Engang imellem sparker jeg dækkenet op for at smide vand, der har samlet sig i det, overbords.

Jet - støj! Jeg flår dækkenet af, - raketten op af lommen, en T-bird, jeg kan se ham gennem et tyndt lag skyer. "Fire", - et godt slag over fingrene, - lys for fanden. Det tager for lang tid, før den tænder, - han når ikke at se den, nej, - han flyver videre, ærgeligt. Propelstøj, - det er mægtigt, så er Catalinaen heroppe, - turn starboard, her er jeg, nej, - lyden bliver svagere. Din Sarah virker nok ikke. Jeg bliver mere modløs, - det skal være uendeligt heldigt, hvis de ser dig. Nå, ned i posen igen, - først øs tom. Jeg ærgrer mig over, at jeg ikke kan lænse den del, jeg sidder i, - idet det er koldt at sidde i vand til hofterne hele tiden. Måske bliver du nød til at blive her i nat. Så må du have alt dit våde tøj af, - ud af båden og ha' den vendt om, helt tømt for vand, - så på med uldkludene og under dækkenet, som skal pustes op. Kan du klare den hele natten - ja, du har jo noget at komme hjem for. Ah, dejlig dejlig lunt, - go' båd "Frajrik". Hvor er min fisk, nå, - du er der stadig, go' fisk. Jeg får nogle gevaldige

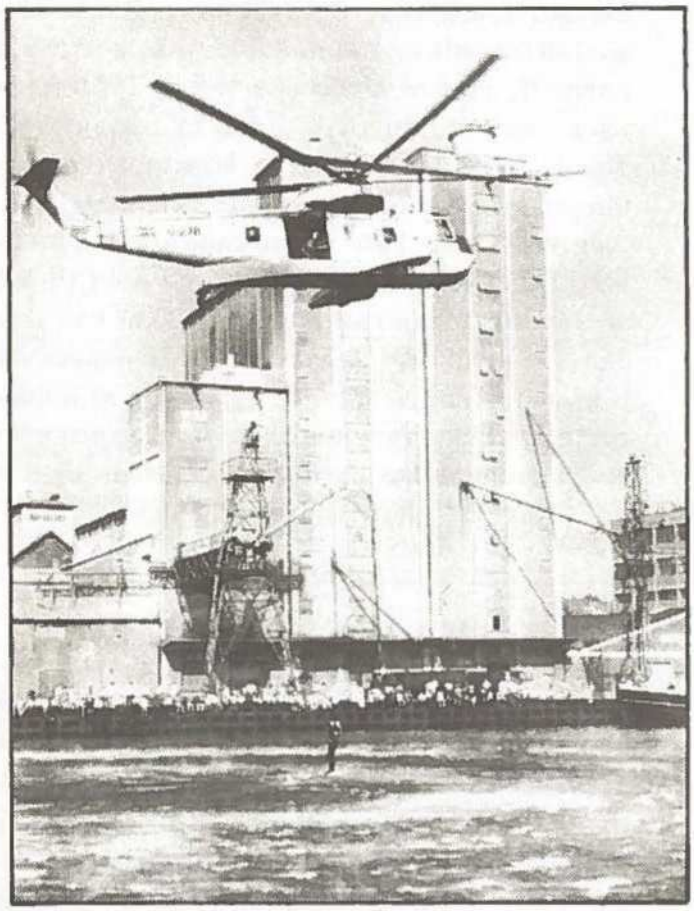
sprøjt engang imellem, hvorefter jeg så må ud af "posen" og lænse med støvlen, - det giver også lidt varme. Antennen holder jeg stadig udenfor, - i oprejst position. Der er god tid til at tænke; jeg har efterhånden fået varmet vandet i båden op med min kropsvarme og sidder ganske godt efter omstændighederne. Hver gang jeg er på toppen af en bølge kigger jeg omkring efter skibe, men ser ingen.

Så hører jeg propelstøj igen, - ud af posen, raketten frem. Det er en Catalina, et stykke ude til venstre. Jeg vil ikke fyre raketten, - synes han er for langt ude, - han forsvinder. Jeg kan dog stadig høre motorstøjen, - den bliver svagere, bygger så i styrke - han har fået dig på Sarah, - ingen sved, han finder dig nu. Så får jeg "tally-ho" på ham, han er foran mig, - raketten klar til afgang, nej - han er for langt ude, vent lidt; han flyver forbi, - han flyver forbi? Satans, rent ud sagt, så har han intet pick-up på dig. Jeg er nu overbevist om, at min Sarah ikke dur. Jeg øser båden tom, idet jeg har fået et par ordentlige skyller. Sætter mig til rette igen, - stadig holdende antennen oppe i et svagt håb. Jeg kan mærke angsten komme, værre end før. Hvis ikke de har set dig nu, hvornår skulle de så; bare vejret bliver stille imorgen, så er chancerne meget større. Jeg driver rundt et stykke tid småbandende og kommer til det resultat, at jeg igen er en nar, idet det ikke vil hjælpe mig at være bange, tværtimod. Jeg roder rundt og finder den rigtige øse, - den er ikke bedre end støvlen. Middag! - du har jo en middagsaftale i aften, - den bliver da automatisk aflyst, - nå ikke noget at gøre ved det. Du kunne egentlig godt ryge en cigaret nu, men den bliver nok stadig våd, så skal du også til at have handskerne af. Ah, ned i "posen" igen, mon man kan sove i nat?

Jeg farer ud af "posen" ved lyden af Catalinaen, roder efter raketten, men kan selvfølgelig ikke finde den nu. Jeg ser Catalinaen stævne lige ned mod mig, - tager øsen og vinker. Ta' nu et godt look - out deroppe. Det ser godt ud, hvor er den raket?, - ser han dig? Han drejer - ! laver en 360, ja! - han har set dig, - jeg vinker vildt, pænt min ven, du kan dit stof. Jeg griner bredt, - øser båden og kravler ned i "posen". Så venter vi bare på helikopteren, hvis ikke vi skal ha' en båd herud, det kan jo være, det kniber med rangén. Selvfølgelig er jeg glad, helt vild for at sige det. Jeg slapper helt af, nyder bare at høre ham kredse over mig, en gang kommer han ned, det ser ud til, at han vil lande, - bare han ikke prøver, nej - nu går han igen. Tiden går, jeg øser engang imellem, - betragter min fisk, vinker til Catalinaen, en gang prøver jeg at rejse mig i båden og gøre honnør for ham, - et stænk af overmod, - jeg er dog ved at kæntre og må nøjes med at gøre det siddende.

Hvad er den af, - hvorfor smider han røgdåser ud? Vil han beregne vinden, - der er kun en af dem, der tænder. Han kredser dog stadig og kommer ikke ned. Der går et stykke tid, - så smider han en gul. Den lander et stykke fra mig, - jeg vender mig efter ham. Hva? - et skib? Det er da højst 2 - 300 m væk, - mærkeligt du ikke har set ham før. Esso Westminster, tankskib,

stor kolos, - vink til dem mand, så de kan se, hvor du er. Der er dog ingen reaktion. Jeg kan se en del folk oppe på broen, og en båd, der ser ud til at blive klargjort. Nå, det var derfor, han smed røg ud, - så blev det et skib, der fik dig, - mon de har cognac ombord? Jeg padler for at komme nærmere, det ser dog ikke ud til at give noget. Så hører jeg helikopteren, - så er den hjemme gamle dreng, - pæne mennesker, de resquefolk. Han slår et slag over mig, går rundt en gang og kommer langsomt hen over mig. Der kommer selen, det kniber lidt med at få fingre i den på grund af blæsten, ja - der har vi den, - løft min ven, - vi klarede den endnu engang.



KNUD JESSEN

om at overleve medicinsk set

Reservelæge Knud Jessen er født den 1 marts 1938 i København. Han bestod medicinsk embedseksamen fra Københavns Universitet januar 1966. Herefter all-round uddannelse på Centralsygehuset i Holstebro til april 1968.

Fra juli 1968 specialist i anæstesiologi på Bispebjerg Hospital.

December 1970 diplomeksamen i anæstesiologi fra WHO.

Lægekorpsets underlægeskole (flyveklassen) april - juni 1968.

Siden 1 januar 1969 ansat på infirmeriet, Flyvestation Værløse, fra 1 september 1969 som fast reservelæge. Fra 1 september 1971 ansat som fungerende leder af lægesektionen. Har her bl.a. været beskæftiget med opbygningen af lægesektionens deltagelse i katastrofe- og redningsberedskabet i flyvevåbnet. Har udgivet 3 publikationer i medicinske tidsskrifter, samt holdt foredrag om specielle problemer ved helikopterredningstjenesten i Danmark ved Nordisk anæstesiologisk Kongres i Lund, juni 1971 samt ved et møde i Dansk anæstesiologisk Selskab, oktober 1971.

Har i 1970 været ansat som underviser i anæstesiologi ved Københavns Universitet.

Repræsenteret flyvevåbnet som foredragsholder ved the XIX International Congress of Aviation and Space Medicine i Tel Aviv, oktober 1971 over emnerne:

- Air Evacuation from Land, Sea and Islands in Denmark,
- Newer trends in the management of accidental hypothermia.

Siden S-61 helikopteren i 1966 blev indført i eskadrille 722, har effektiviteten af SAR-missionerne vist en velkendt, stærkt stigende tendens. På grund af de geografiske forhold i og omkring Danmark og den relativt lave temperatur af havenes overfladevand har det været nødvendigt at fortsætte forsøgene på at udrede de mange problemer, der behandlingsmæssigt opstår, når mennesker afkøles efter længere eller kortere tids ophold i vandet. Der skal i det følgende gives en kort oversigt over resultatet af dette arbejde, som er udført sammen med overlæge Johs. Hagelsten fra Bispebjerg Hospital, - så vidt muligt i en form, der forstås uden særlig medicinsk viden.

UDHOLDENHEDSGRÆNSEN

Under Anden Verdenskrig bemærkede man under redningsaktioner efter forlis, at søfolk og piloter fandtes døde efter kun 1 - 2 timers ophold i vandet. Endvidere bemærkede man, at adskillige døde kort tid efter, at man havde begyndt at behandle dem. Blandt de døde havde mange været effektivt sikret mod drukning ved hjælp af svømmeveste.

Dødsårsagen kunne ikke umiddelbart forklares, men på baggrund af amerikanske optegnelser undersøgte man forholdet mellem vandtemperatur og overlevelsestid og optegnede dette (se figuren). Det viste sig så, at alle overlevende fandtes på den ene side af en kurve, som man kunne kalde "udholdenhedsgrænsen". Det ses, at er vandets temperatur over 20°C, kan man finde endda meget lang overlevelsestid, medens denne hurtigt falder ved lavere temperatur for kun at være 1 - 2 timer mellem 5 og 10°C.

Årsagen er formentlig, at kroppen til trods for maksimal indsats af varmeregulerende legemsmekanismer ved lavere temperaturer hurtigt afkøles, indtil døden indtræder.

Blandt disse regulerende mekanismer er muskelsitren kendt som den, der bedst er i stand til at producere varme. Muskelsitren udløses ikke alene fra temperaturfølelegemer i huden men også fra andre steder, for eksempel fra hjerne og rygmarv. Denne muskelsitren udløses som kulderystelser hos et normalt, nøgent menneske ved en lufttemperatur omkring 20°C. Derved er mennesket i stand til at opretholde en konstant legemstemperatur trods en stadig varmeafgift til omgivelserne. I 20° varmt vand afgives imidlertid 25 gange så megen varme som til luft af samme temperatur. Mennesket kan ikke øge sit stofskifte (og dermed varmeproduktion) mere end 4-5 gange ved hjælp af kulderystelser, hvorfor varmeafgiften i vand under 20° vil overstige varmeproduktionen med et fald i legemstemperaturen til følge.

SVØMMEBEVÆGELSER

Det var derfor nærliggende at spørge, om man ikke kunne øge sin varmeproduktion ved at udføre mere muskelarbejde i vandet (kraftigere svømmebevægelser). Det viser sig dog, at ganske vist produceres der mere varme ved svømmebevægelserne, men samtidig øges blodgennemstrømningen og dermed varmeafgiften gennem huden endnu mere, således at der alt i alt tabes mere varme, end hvis man havde undladt at foretage svømmebevægelserne.

Når langdistancesvømning alligevel har været mulig, skyldes det formentligt, at disse svømmere efter træning har været i stand til at nedsætte blodgennemstrømningen gennem huden og dermed hæmme varmeafgiften.

PÅKLÆDNING

Påklædningen i vandet har også vist sig at have stor betydning, idet selv let påklædte, gennemblødte forsøgspersoner holdt varmen betydeligt bedre i vandet end nøgne. Dette skyldes ikke nedsat varmeledningsevne i tøjet, men at påklædningen nærmest huden skaber et lag med nedsat væskestrømning, hvorved afgiften af varme fra hud til omgivende vand hæmmes.

Sammenfattende kan altså siges, at man bør forholde sig roligt i vandet uden kraftigere svømmebevægelser samt beholde tøjet på, selv om dette ikke er vandtæt.

OPVARMNINGEN

Det var i mange år almindeligt at genopvarme afkølede langsomt efter redningen. Imidlertid døde adskillige ved denne fremgangsmåde efter at være reddet i første omgang. Først i de senere år har man fundet en forklaring herpå. Under normale omstændigheder opretholdes blodcirculationen af det blodtryksregulerende center i den forlængede rygmarv. Hvis legemstemperaturen falder til omkring 30°C, holder dette center op at fungere, men blodtrykket bevares endnu en tid på grund af blodtrykksstimulerende impulser fra kuldereceptorer i huden, især på arme og ben. Anbringes den reddede i et opvarmet værelse, eller bliver svøbt i tæpper, fjernes kuldepåvirkningen af huden, impulserne fra kuldereceptorerne stopper og døden indtræffer, fordi centeret i den forlængede rygmarv ikke er varmet tilstrækkeligt op til at kunne fungere.

En anden uheldig effekt af langsom opvarmning er, at hudens blodårer udvides, hvorved store mængder stærkt afkølet blod, der har været "poolet" i arme og ben, føres ind i kredsløbet. Herved sker en yderligere afkøling af vigtige kropsorganer som hjerte og hjerne, hvilket også kan medføre døden.

Det gælder derfor om hurtigst muligt at opvarme krop og nakke, medens huden på arme og ben fortsat holdes kølige. Dette opnås ved anbringelse af den reddede i et badekar, hvor krop og nakke sænkes ned i vandet, der i begyndelsen skal være 34° varmt, men i løbet af 5-10 minutter yderligere opvarmes til 41°C. Arme og ben holdes fri af vandet. Når kropstemperaturen er nået op på omkring 35°C, er yderligere opvarmning ved bad ikke tilrådelig, hvorfor den reddede bringes til køjs under fortsat kontrol af temperaturen.

ALDRIG ALKOHOL!

Det stærkt øgede stofskifte under opholdet i vandet forårsager tømning af legemets kulhydratreserver, hvorfor der bør gives varme, sukkerholdige drikke, hvis den forulykkede er vågen. Derimod er alkohol under enhver form forkastelig og farlig, bl.a. fordi alkohol medfører en udvidelse af hudens blodårer, hvilket som anført i mere end een forstand er uheldigt. Den hyggelige St. Bernhardts-hund med cognacdunken kan derfor desværre ikke anbefales til moderne redningstjeneste.

Ved afkøling under 30°C vil den forulykkede være bevidstløs, og hans udseende kan umiddelbart være vanskeligt at skelne fra skindød. Der er imidlertid store muligheder for at redde en sådan patient, hvis forsøg på genoplivning med opvarmning iværksættes så hurtigt som overhovedet muligt.

TRÆNING

Mange faktorer har naturligvis indflydelse på chancerne for at overleve efter forlis. Kroppens kuldefølsomhed, som kan mindskes ved træning, ernæringstilstand og fysisk form, omstændigheder omkring katastrofen samt redningsudstyrets driftssikkerhed er eksempler blandt mange, der har betydning.

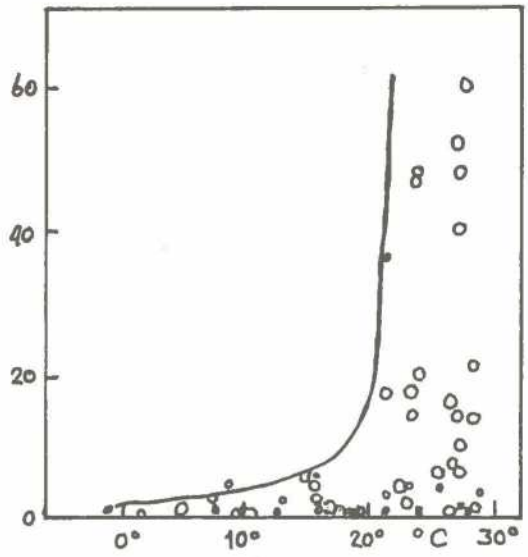
Psykologisk og praktisk er det endvidere af afgørende betydning, at enhver kender sin specielle plads og opgave i tilfælde af en katastrofe, ligesom implicerede er informeret om de mest effektive forholdsregler mod afkøling.

Hertil når man kun gennem gentagne øvelser og sufficient teoretisk undervisning. Ellers risikeres panik, der vil nedsætte chancerne for et heldigt resultat til det helt minimale.

Betydningen af Flyvevåbnets BIKINI-øvelser kan derfor ikke vurderes højt nok. Den, som under disse sikrede men ellers meget realistiske forhold har prøvet at modvirke afkøling, har alene derigennem øget sine chancer for at overleve den dag, katastrofen indtræffer.

Menneskets overlevelsestid i forhold til vandtemperatur.

Timer



Optrukken linie "udholdenhedsgrænsen".

• direkte målt temperatur.

o temperatur fundet på grundlag af internationale tabeller over havoverfladetemperaturer.

Hvert punkt angiver i hvert fald én overlevende.

Vandtemperatur C°

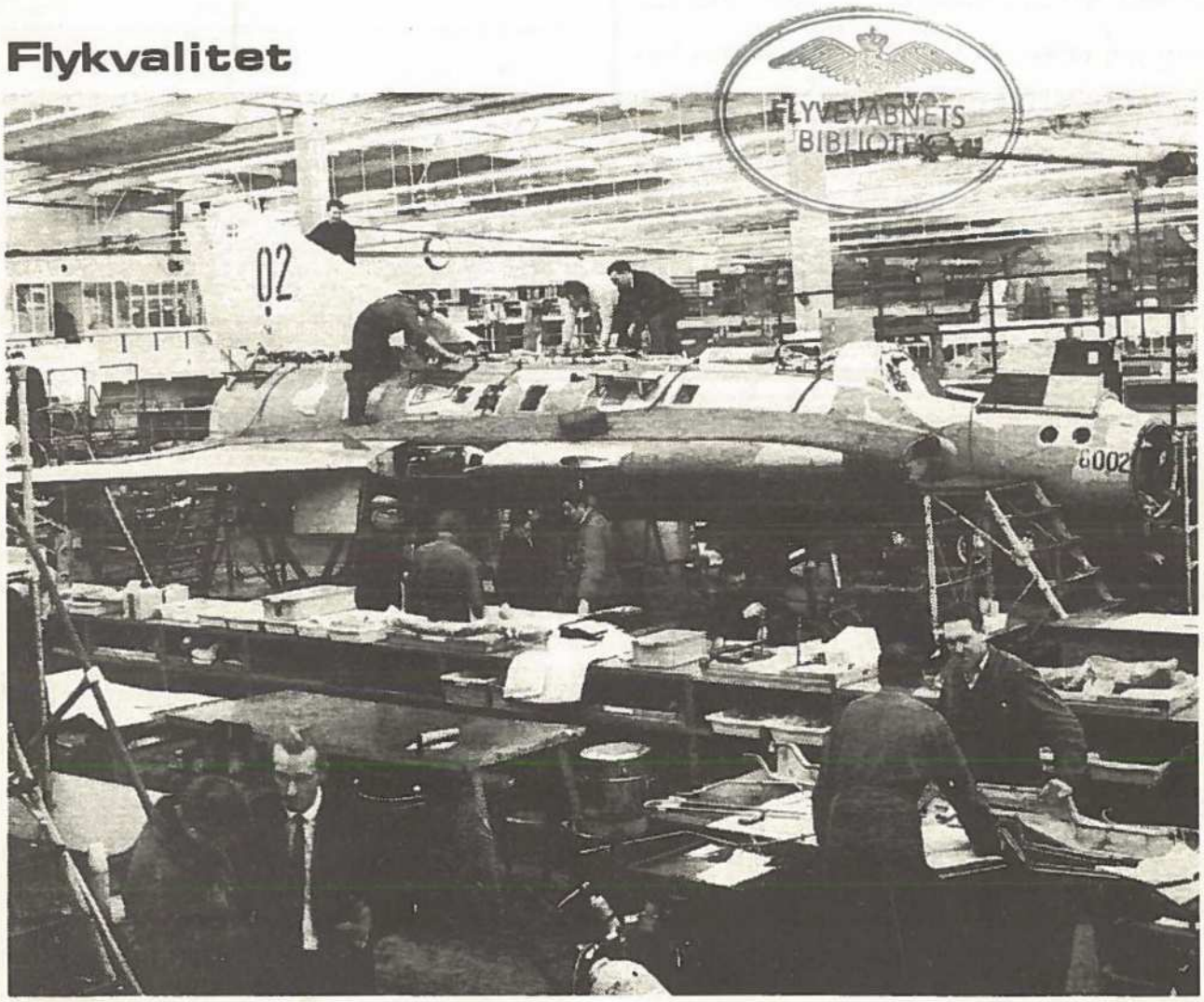
Hvert punkt angiver i hvert fald een overlevende.

FLYVEVÅBEN NYT

Udgiver:	Flyverstaben, Flyvestation Vedbæk,	telf.(01)890501
Redaktionsudvalg:		
Formand:	Major K.Brøns-Hansen,	lokal 2335
Sekretær og lay-out:	Seniorsergent K.Bladt Petersen,	lokal 2344
Udvalgsmedlemmer:		
Uddannelsesafdelingen:	Major S. K. Hermansen Kaptajn O.Juul Rasmussen,	lokal 2369 lokal 2364
Personelafdelingen:	Løjtnant F.Cramer Larsen, Løjtnant J. K. Weinschenck	lokal 2315 lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Major E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslægen:	Major P-E.H. Alsøer,	lokal 2354
Forsvarsstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	3000	

FLY VEVÅBEN NYT

Flykvalitet



Det, som skiller flykvalitet fra "almindelig kvalitet", er givetvis, at man ved flykvalitet må have en stor sansynlighed for et lille antal fejl. I en flykonstruktion forsøger man at tilgodese holdbarhed og funktion gennem nøje normering af materiellet, funktionsangivelse for apparater og meget specifikke krav til de færdige produkters ydeevne. Der er to hovedgrunde hertil, først og fremmest hensynet til flyvesikkerheden og dernæst hensynet til økonomien. Det er store summer, der investeres i moderne fly, og man må derfor stille krav om, at de er billige i drift over en lang årrække. Det stiller helt specielle krav - selv til de mindste detaljer, som indgår i et sådant fly.

Af det her nævnte følger, at man for at fremstille produkter med flykvalitet må tage avancerede metoder i anvendelse.

Sådanne metoder anvendes i dag i dansk industri, og det har således været muligt indtil dato at opfylde de svenske ordre, der er tilgået dansk industri i henhold til kompensationsaftalen, som blev indgået ved køb af de 46 Draken-fly.

Denne kompensationsaftale blev indgået i 1968, da flyvevåbnet underskrev kontrakten om køb af ovennævnte fly. Prisen for de 46 fly var ca. 312 mill- svenske kroner, og SAAB-Scania forpligtede sig til at aftage varer i Danmark for 250 mill. danske kroner, hvilket skal være afviklet inden udgangen af 1976.

Fortsættes side 35

VHF-UHF-VOR

Sådan kan det gøres!

Søndag den 6 februar beviste jagerberedskabet i eskadrille 724 sit alsidige professionelle virkeområde på en SAR-mission over for et SAS-fly på flyvning mellem Kastrup og Los Angeles.

Det drejede sig om en DC-8, der under take off i Kastrup havde haft en dækeksplosion. Ved en undersøgelse af banen fandt man gummirester fra dækket. Kaptajnen foreslog Copenhagen Control at bede flyvevåbnet om assistance, idet han gerne ville have understellet inspiceret før landing.

I København kontaktede man derefter Recovery i Karup, der stillede telefonforbindelsen igennem til rodeføreren i Skyblue White, Lt. J. E. Larsen. Ca. 10 min efter var jagerberedskabet i luften og fik kontakt med Copenhagen Control, der scenevant fuldførte interceptionen i 28000 fod over Anholt.

Kommunikationen mellem flyene vanskeliggjordes ved, at DC-8 har VHF-radioer og Hunteren anvender UHF. Det klarede man imidlertid ved, at luftkaptajnen udtrykte sine ønsker på VHF nødfrekvensen, som Hunterne kan aflytte ved deres VOR. Rodeføreren, der sjældent har fløjet formation med en så "steady lead", eftersa understellet, medens toeren, SKLT B. B. Nielsen, til beroligelse for passagererne holdt sig på betydeligt større afstand.

Det konstateredes som eneste synlige skade, at dækket på det ene af de fire hovedhjul i venstre side var eksploderet og at der var mindre buler i flaps og området lige over hovedhjulene.

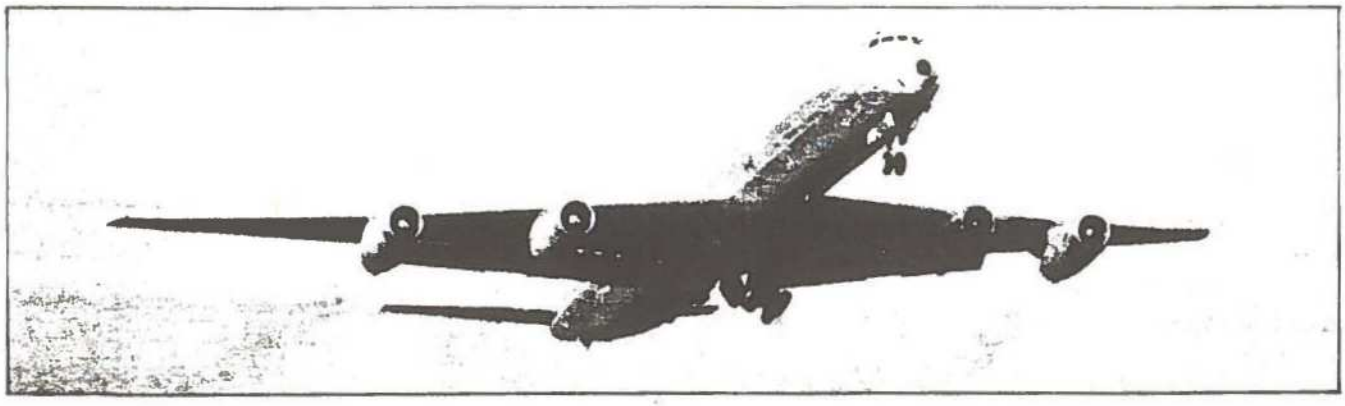
DC-8'ren landede herefter sikkert i Kastrup.

SAS har efter denne hændelse - over for Flyvertaktisk Kommando - tilkendegivet anerkendelse af den perfekte bistand, der blev udøvet af de to piloter fra Eskadrille 724.

FLYVEVÅBEN NYT NR 1

Udgiver:	Flyverstaben, Flyvestation Vedbæk.	telf.(01)890501
Redaktionsudvalg:		
Formand:	Major K.Brøns-Hansen,	lokal 2335
Sekretær og lay-out:	Seniorsergent K.Bladt Petersen,	lokal 2344
Udvalgsmedlemmer:		
Uddannelsesafdelingen:	Major S. K. Hermansen Kaptajn O.Juul Rasmussen,	lokal 2369 lokal 2364
Personelafdelingen:	Løjtnant F.Cramer Larsen, Løjtnant J. K. Weinschenck	lokal 2315 lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Major E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslægen:	Major P-E.H. Alsøer,	lokal 2354
Forsvarsstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	2100	

Eftertryk med angivelse af kilde tilladt.



Vel udført arbejde i 1971

I Chefen for Flyvevåbnets nytårshilsen til flyvevåbnets personel nævnes bl. a., at det er Generalens indtryk, at flyvevåbnets opgave som helhed er blevet løst på en udmærket måde, og Generalen udtaler samtidig sin anerkendelse af vel udført arbejde i 1971.

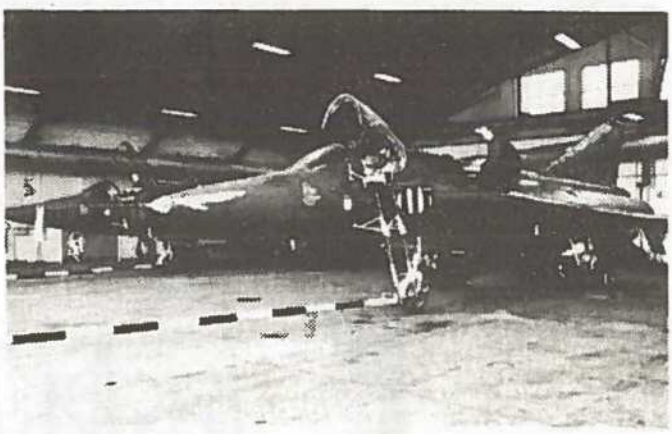
FLYvevåbenNYT vil i det følgende se lidt på, hvad der bl. a. skete i flyvevåbnet i 1971.

Den fastsatte indfasning af DRAKEN-flyene samt indførelse af NADGE-systemet medførte en øget aktivitet i flyvevåbnet i det forløbne år.

Indfasning af en ny flytype er jo altid en blanding af glæder og sorger.

Glæden var at modtage et nyt og moderne fly, som er i stand til på en effektiv måde, at løse de opgaver,der er pålagt flyvevåbnet.

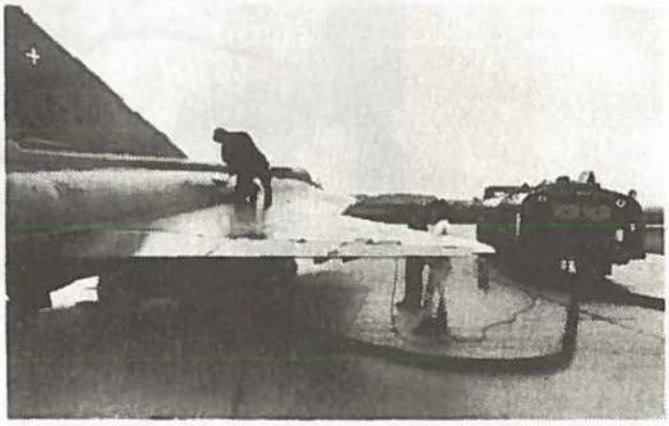
Sorgerne er de - mange gange - komplicerede tekniske problemer, der desværre er uløseligt forbundet med modtagelsen af helt ny flytype.



DRAKEN

Eskadrille 725 blev den 1 NOV - 1 år og 2 måneder efter modtagelsen af første Draken-fly (F-35) - erklæret for operativ. Den er nu fuldt udbygget og deltog i øvrigt med dette fly i årets eskadrilleudveksling.

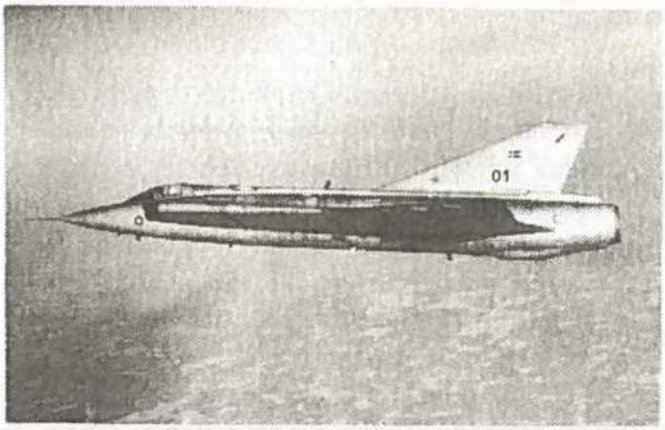
Den 27 JUL mistede man det første F-35-fly, hvor piloten reddede sig ved udskydning med katapultsædet.



Eskadrille 729 fik den 24 MAJ det første Draken-fly (RF-35-F) og vil i løbet af det nye års første kvartal få de resterende 4 fly, der mangler i eskadrillens fulde udbygning.

Den 3 AUG mistede man i eskadrillen det første fly af denne type, idet en elev under en omskolingsmission mistede kontrollen over det. Piloten reddede sig her ligeledes i faldskærm.

31 DEC fløj man i eskadrillen den sidste tur med RF-84-F. Dette fly har været anvendt i flyvevåbnet siden 2 MAJ 1957 og i denne periode blev der fløjet 39.861 timer med denne type.



Flyvertaktisk Kommando oplyser i øvrigt om indfasningen af Draken, at man er ved at have overvundet vanskelighederne og efter at have modtaget de første 2-sædede fly, er man ikke længere afhængig af den svenske omskolingshjælp.

K & V-systemet

I dagene 24 - 26 AUG 1951 deltog det daværende Vestre Flyvebasiskommando, det var betegnelsen for "flyvevåbnets" enheder vest for Store Bælt, i den første organiserede AIR-DEFENCE - øvelse over Danmark.

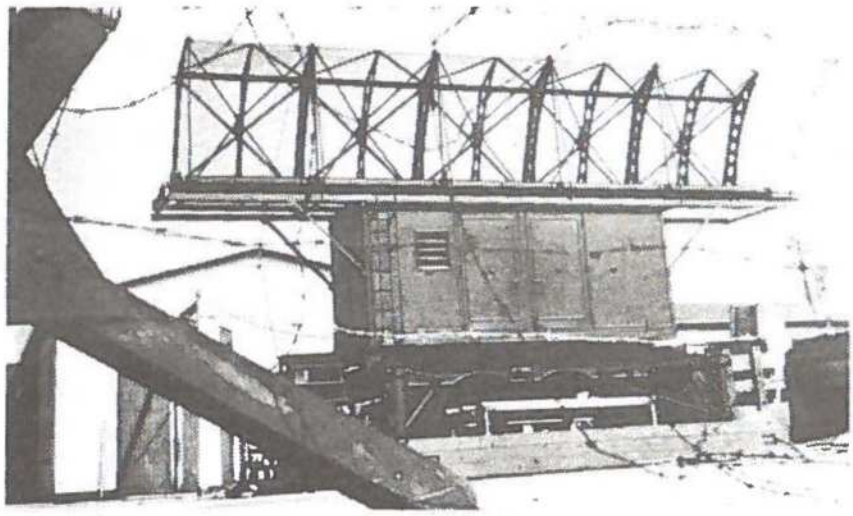
Der skulle etableres to "stationer" i Danmark, én på Værløse og én på Karup. Der var for nationale midler indkøbt GCI - materiel.

"Stationen" på Karup blev etableret i et tysk bunkeranlæg, der var placeret på græsset mellem startbanerne, og bestod af en højdefinder - type 13 og en asimuthstation - type 14.

Materiellet i denne station, nemlig et varslingsscop, et interceptionsscop og et højdescop, blev klarmeldt umiddelbart inden øvelsen.

Stationens rækkevidde var 108 sømil - med en "blind" zone fra 0 - 30 sømils radius.

Daværende kaptajn, nu oberstløjtnant B. O. Sandqvist deltog i øvelsen og har tilsendt FLYvevåbenNYT kopi af rapporten, der blev udarbejdet efter øvelsen.



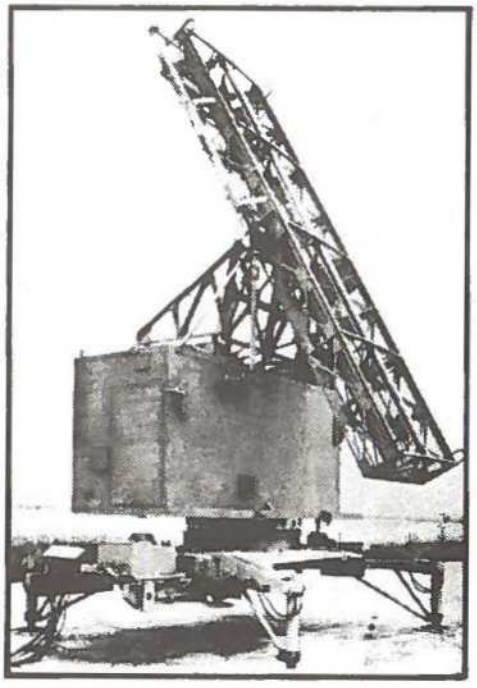
TYPE 14

Rapporten - udarbejdet 26 AUG 51 - slutter med bl. a. følgende bemærkninger:

"Da GCI-stationens kapacitet i øjeblikket er én interception ad gangen, og da der kun ventedes 1 overflyvning pr. dag og endelig, da sektorcontroller med nuværende hjælpemidler var afskåret fra at foretage nogen som helst vurdering af de på scoperne observerede indflyvninger, blev hver scrambling udført med 1/1 eskadrille.

VHF-forbindelsen, GCI-stationen - jagere fungerede ikke tilfredsstillende. Særlig havde GCI-stationen vanskeligheder med at modtage. Til tider måtte flyvekontrollen retransmittere, hvad der naturligvis medførte kostbare forsinkelser.

En sikker radioforbindelse er af vital betydning i al interception."



TYPE 13

Om 20 år - 1991 - vil nogen mindes 1 NOV 1971 - den dag, hvor flyvevevåbnet forlod det igennem 20 år oparbejdede manuelt betjente overvågning- og varslingssystem.

Den dag - hvor flyvevåbnet med særlig glæde, idet den programmerede dato blev overholdt, kunne overtage og ibrugtage NADGE (NATO AIR DEFENCE GROUND ENVIRONNEMT).

Indførelsen af systemet har medført en omfattende uddannelse af alt personel inden for kontrol- og varslingssystemet og har været en stor belastning for det berørte personel og for de enkelte tjenestesteder.

Trods det, at den tekniske beskrivelse af systemet fylder 8.000 sider og konstruktionsplanerne fylder 65.000 sider, fungerede NADGE perfekt ved tilslutningen 1 NOV.

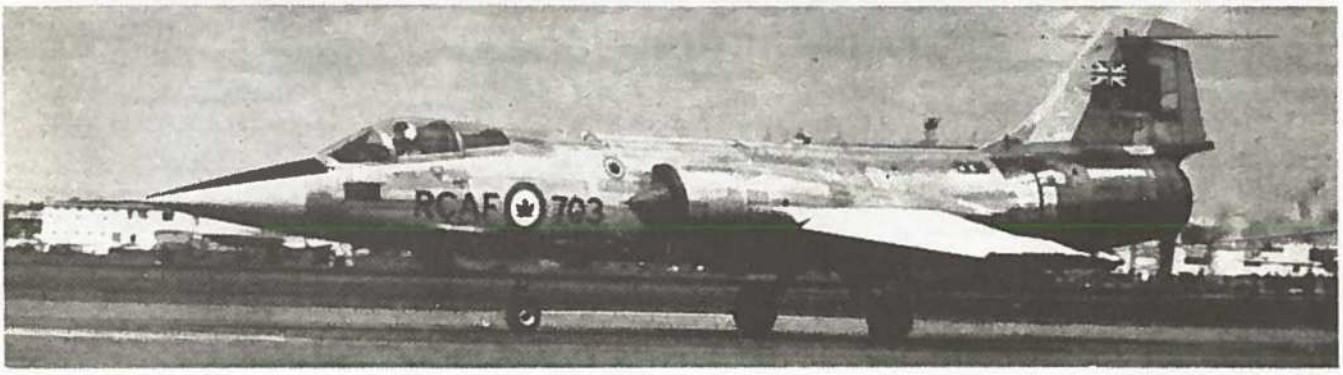
F-104 CANADISKE

Af andre nyerhvervelser til flyvevåbnet skal nævnes, at af de i FLYvevåbenNYTs august nummer omtalte canadiske F-104-fly er de to første ankommet til Flyvestation Ålborg den 24 november.

Den 2-sædede version vil blive ombygget ved Hovedværkstedet på Flyvestation Ålborg, men dette vil foregå i flere tempi, idet den endelige konfiguration endnu ikke er fastlagt.

Det forventes, at de to fly vil blive taget i brug ca. 1 MAJ 1972.

Med hensyn til ombygningen af de en-sædede er der endnu ikke truffet beslutning om, hvor den skal finde sted, men ved Flyvematerielkommandoen er man ved at bearbejde indhentede tilbud fra Canada, USA og Hovedværksted Ålborg.



Canadair CF-104

HUGHES-500M

En organisationsændring i hæren skal også nævnes, idet denne berører flyvevåbnet.

1 JUL blev Hærens Flyvetjeneste oprettet og Artilleriflyvebatteriet på Flyvestation Vandel nedlagt.

De til hæren indkøbte 12 helikoptere - HUGHES-500M - er i årets løb blevet klargjort ved Flyvematerielkommandoens foranstaltning.

Flyvevåbnets forestår den tekniske vedligeholdelse af helikopterne, hvilket har medført en del uddannelse af flyvevåben-personel, bl. a. i udlandet.

Flyvertaktisk kommando har fået pålagt at udøve operativ kontrol, hvilket vil sige, at man nu har et ansvar over for Hærens Flyvetjeneste, der kan sammenlignes med Flyvertaktisk Kommandos almindelige operative ansvar over for flyvevåbnets eskadriller.

Det har selvsagt givet anledning til, at FTK og HFT gensidigt har måtte sætte sig ind i hinandens operative "adfærdsmønster, samt har måttet revidere samtlige bestemmelser, der kan have relation til Hærens Flyvetjenestes specielle operative behov.

Flyvetjenesten har hovedbase på Flyvestation Vandel, men da denne endnu ikke bygnings- og personelmæssigt er udbygget, foregår flyvningen indtil videre fra Flyvestation Værløse.

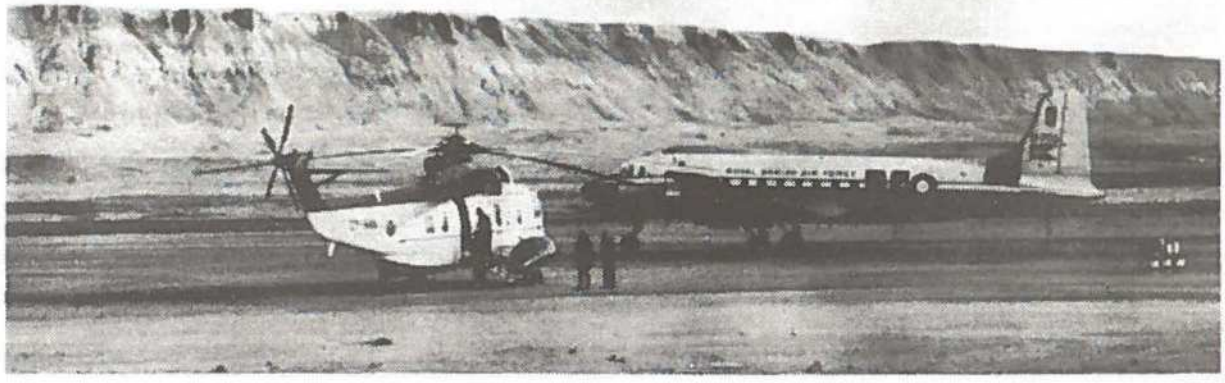
ESK 721

Eskadrille 721 har i 1971 fløjet 4650 timer, der fordeler sig med 2600 timer på typen C - 47 og 2050 på typen C - 54.

Der er af Flyvertaktisk kommando beordret 900 missioner, bl. a. omfattende flyvninger for Kongehuset, forskellige ministerier, centraladministrationen samt for hæren og søværnet. For Jægerkorpset er der fløjet 70 timer, hvor der er sprunget 980 jægere.

Eskadrillen har endvidere været involveret i det rekordforsøg Dansk Faldskærmsunion gennemførte i november. I forbindelse hermed blev der gennemført en række forsøgsflyvninger med C - 47 i 25.000 fod inden selve rekordspringet fandt sted den 19 NOV og John Tranums rekord fra 30erne slået.

Med C - 54 er der udført en række specialopgaver i Grønland, herunder depotudlægning, isrekognoscering, farvandsovervågning, fiskeriinspektioner samt eftersøgnings- og redningstjeneste. I alt er der fløjet 1275 timer ved opgaverne i Grønland, hvoraf en mindre del er anvendt til postdrop, hvor der er droppet ca. 400 postsække til diverse distinationer over alt i Grønland. Til støtte for slædepatruljen SIRIUS i Nordøstgrønland er der droppet ca. 40.000 kilo gods.

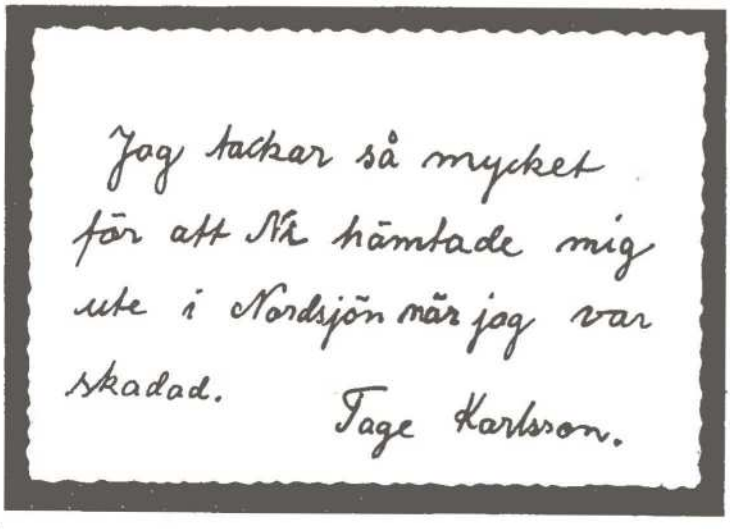


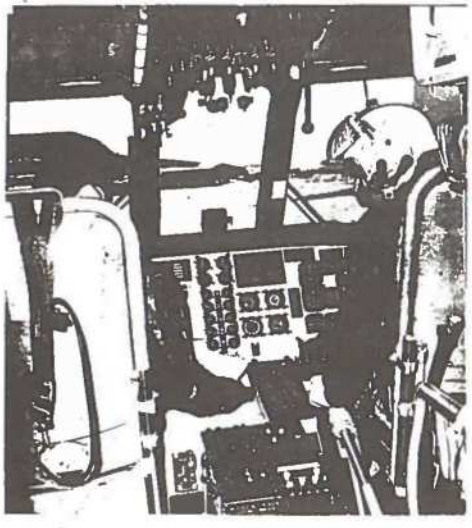
I forbindelse med udlægning af forsyninger til slædepatruljen blev der foretaget landing ved Kap Harald Moltke ved Brønlunds Fjord - 83° N.

Og som tidligere nævnt kunne Eskadrille 721 den 12 OKT fejre sin 45 års fødselsdag.

ESK 722

Eskadrille 722 - redningseskadrillen - har jo været nævnt i dagspressen mange gange i det forløbne år, hvorfor der her blot skal nævnes, at det totale antal SAR - tildragelser i 1971 var 353, hvoraf der ved de 33 ikke har været ydet flyvemæssig assistance, idet man ikke har skønnet dette for påkrævet og endelig har vejrforholdene forhindret assistance ved 7 tildragelser.


Jag tackar så mycket för att Nk hämtade mig ute i Nordsjön när jag var skadad.
Tage Karlsson.



Ud af ovennævnte tildragelser er 41 personer fra søen, 65 kvæstede eller syge evakueret fra skibe og 5 omkomne opsamlet. 43 patienter er evakueret fra land til hospital og der er udført 3 flyvninger med livsbevarende organer. Endelig er der udført 44 nødhjælpsflyvninger - herunder overførsel af pumpemateriel til synkende skibe.

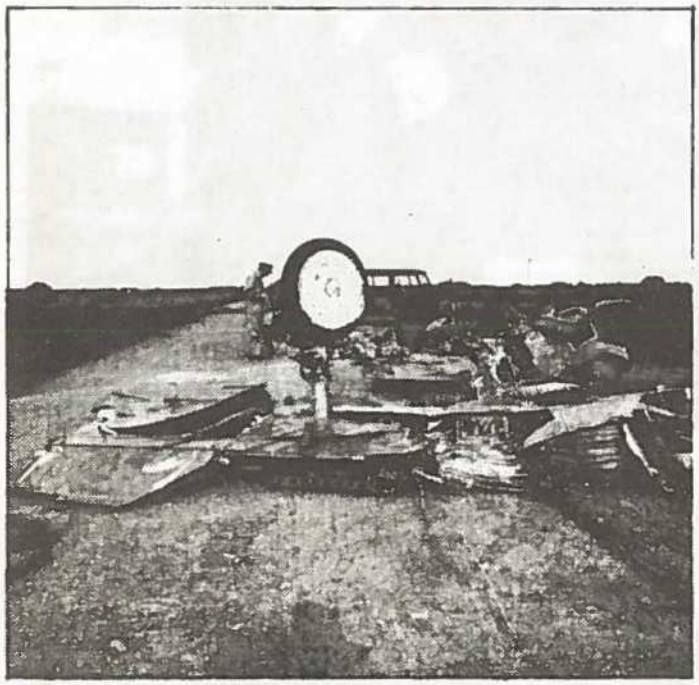
Ved branden ombord i M/S ENGLAND havde eskadrillen indsat 5 helikoptere samtidig og ved det ungarske ruteflys styrt i Øresund var indsat 6.

Endvidere har eskadrillen som sædvanlig deltaget i den årlige BIKINI-øvelse samt givet mange redningsdemonstrationer ved byfester landet over.

FLY-SIK virksomheden

I det forløbne år har det været nødvendigt at sammensætte flyvehavarikommissionen 7 gange. Det har drejet sig om 5 havarier og 2 tildragelser, desuden indtraf en helikopter-flyvetildragelse, som havarikommissionen også blev anmodet om at undersøge, i december 1970, mens det meste af undersøgelsen fandt sted i 1971.

Et sådant antal undersøgelser betyder, at vel over halvdelen af året er optaget af disse. Ude på flyvestationerne er der desuden blevet undersøgt 311 flyvetildragelser, som er blevet rapporteret på form. 1031. Resultaterne af samtlige disse undersøgelser danner hovedbestanddelen af flyvesikkerhedsvirksomheden inden for forsvaret. En del undersøgelser specielt hvor det drejer sig om tekniske fejl bliver rapporteret ved Flyvematerielkommandoens system UR (UNSATISFACTORY REPORT) og af disse har der været 8-900, tal, som giver udtryk for den ihærdige indsats, der gøres overalt for at få materiellet til at yde det bedst mulige.



Bortset fra det i forbindelse med havarierne tabtgåede materiel, kan man alligevel se tilbage på "begivenhederne" med den glæde, der ligger i at disse netop "kun" koster materiel. Redningsudstyret i luftfartøjerne har fungeret ganske tiltænkt, idet katapultsæde har været benyttet i alt seks gange, uden komplikationer af nogen art og har reddet piloterne ud af kritiske situationer lige så mange gange. To gange har dinghien været benyttet i forbindelse med katapultsæde-udskydningerne, ligeledes med godt resultat. De otte havariundersøgelser indbefattede seks forskellige typer, hvilket selvsagt har øget hovedbruddet og kompliceret opgaverne. En vis tilfredsstillelse i arbejdet ligger dog gemt i, at opgaverne har kunnet løses, stort set med hæderligt resultat.

Som en nytårshilsen fra Flyvesikkerhedssektionen, skal der hermed sendes en tak til alle øvrige medlemmer af de otte flyvehavarikommissioner, samt alle i øvrigt, der på så mange måder har været Flyvehavarikommissionen til uvurderlig hjælp.

Forsvarschefens direktiv for flyvesikkerhedsansvaret og -virksomheden er nu udsendt, og Flyvesikkerhedssektionen vil i 1972 dels revidere tilhørende bestemmelser og dels medvirke til, at al flyvesikkerhedsvirksomhed bliver koordineret mest muligt.

ROTATION

Eskadrilleudvekslinger har også fundet sted i 1971. Samtlige flyvende eskadriller - bortset fra Eskadrille 721 - har opnået særdeles værdifuld flyvemæssig og teknisk træning. Udvekslingen har fundet sted med engelske, hollandske, belgiske, amerikanske, franske og italienske enheder.

Eskadrille 727 var fra 25 juli til 5 august på udveksling med en eskadrille fra VILLA FRANCE i det nordlige Italien.

At det blev 727, der blev den første FBA - eskadrille på udveksling syd for alperne, skyldes..... at man vandt 1 - 0 i en fodboldkamp over eskadrille 730.

En dansk DRAKEN - eskadrille var udvekslet med en engelsk HARRIER - eskadrille (lodret start og landing).

ØVELSER

Øvelse BIKINI-71, hvor der deltog 360 flyvende besætningsmedlemmer, er omtalt i FLYvevåbenNYT fra august måned samt i ekstra-nummer fra december.

Flyvertaktisk Kommando har afholdt flugt- og undvigelsesøvelsen BLÅTÅRN, der var kædet sammen med øvelse BLACK MAKI. Af de 62 deltagere gennemførte de 38 de 4 døgn krævende og udmattende øvelse.

Flyvevåbnets årlige efterårsøvelse blev afholdt ved Luftværnsgruppen i perioden 3-7 NOV 1971.

Det var Luftværnsgruppens første, større øvelse, efter at de administrative og materielmæssige funktioner var blevet samlet på Flyvestation Skalstrup.

En talstærk øvelsesledelse med kontrolhold ved den enkelte raketeskadrille introducerede så mange hændelser, at næsten alle øvelsesdeltagere har været udsat for et stærkt pres øvelsen igennem.

Efter en beredskabsfase med "mobilisering" af personel og køretøjer fulgte en operationsfase, hvor mange jagerfly fra de jyske flyvestationer agerede fjender.

Det er øvelsesledelsens indtryk, at øvelsesdeltagernes interesse for øvelsen var stor og moralen høj.

Flyvestation Værløse har afholdt en beredskabsøvelse, kædet sammen med øvelserne BLACK MAKI og DARK MONKEY. Flyvestationen havde for første gang lejlighed til at anvende kvindelige konstabelelever i bevogtningsopgaverne.

Såvel Sergentskolen som Rekrutskolen har deltaget i flere øvelser. Sidstnævnte skole har givet udtryk for, at man har har været glade for disse øvelser, idet de giver en lærerig afveksling i den daglige tjeneste.

UDDANNELSE

Uddannelsen i flyvevåbnet blev i 1971 på flere områder ændret bl. a varighed af grunduddannelsen af værnepligtige - denne blev nedsat til 2 måneder.

Ved Sergentskolen fandt der ligeledes ændringer sted i uddannelsen af så vel stampersonel som værnepligtige, bl. a. afsluttes de 4 måneders uddannelse af førstnævnte med et 8-dages arbejdslederkursus.

Flyvevåbnets Sergentskole ændrer i øvrigt navn pr. 1 FEB 72 til Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole, idet reserveofficersuddannelsen genoptages i flyvevåbnet og vil blive givet ved skolen.

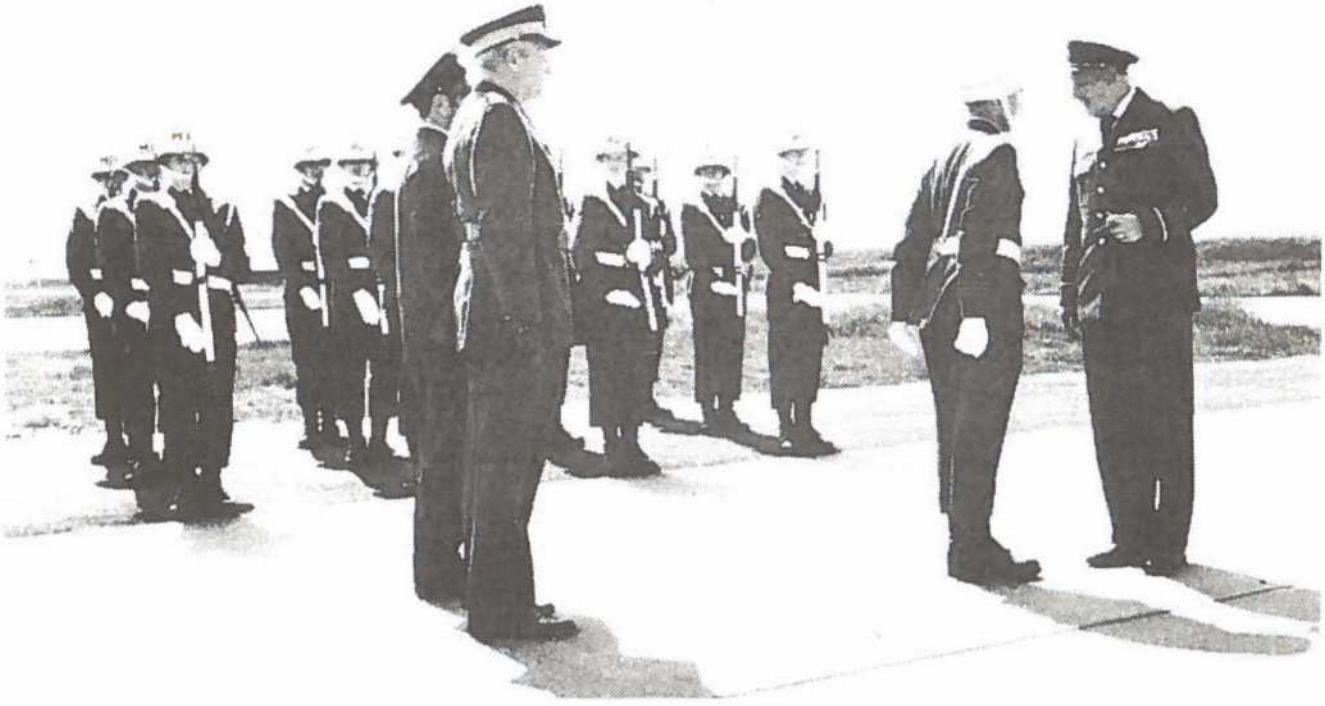
Ved Træningseskadrillen er der afholdt 7 teoriklasser omfattende ca. 2800 undervisningstimer.

28 elever er afgået fra eskadrillen til operativ tjeneste.

Ved Flyveskolen er der uddannet 4 hold flyverelever, men foreløbig vil der kun blive uddannet 3 hold pr. år.

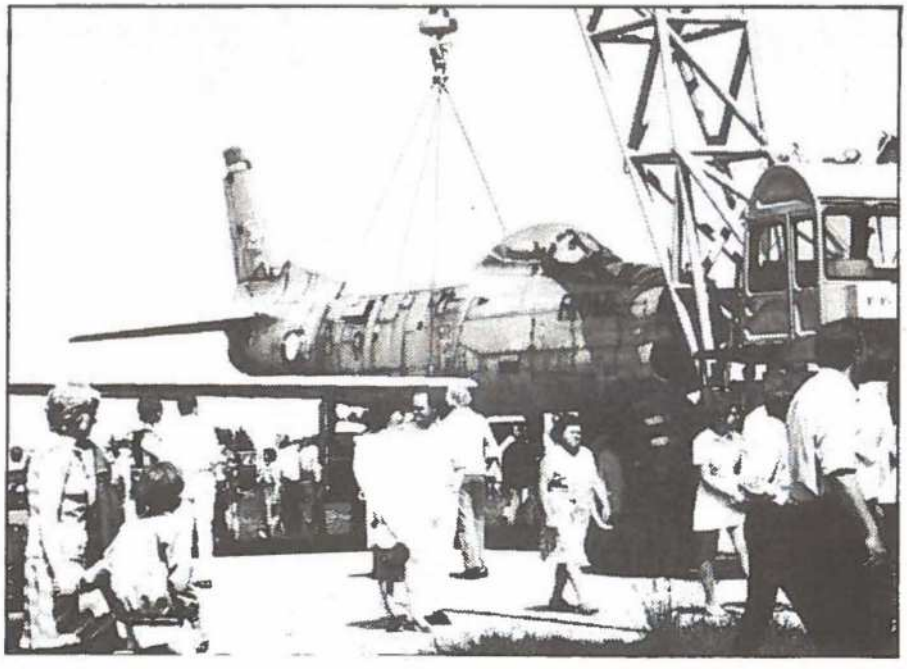
BESØG

1971 har også været præget af mange forskelligartet besøg ved flyvevåbnet.



Hans Majestæt Kongen besøgte den 3 JUN Eskadrille 725 og fik her orientering om DRAKEN.

I forbindelse med Tronfølgerparrets besøg på Færøerne i juni måned, besøgte Prins Henrik Flyvestation Tórshavn, ligesom Indenrigsministeren ved sit besøg på Færøerne i sommer var ude og få en orientering om flyvestationens virke.



ÅBENT-HUS-arrangementet har i 1971 fundet sted ved mange af flyvevåbnets etablissementer med deltagelse af udenlandske enheder.

Det samlede besøgstal ligger på ca. 60.000 mennesker.

Blandt de enheder, som Forsvarsminister K. Østergaard besøgte, var Flyvestation Ålborg, hvor ministeren deltog i en flyvning med en F - 104.

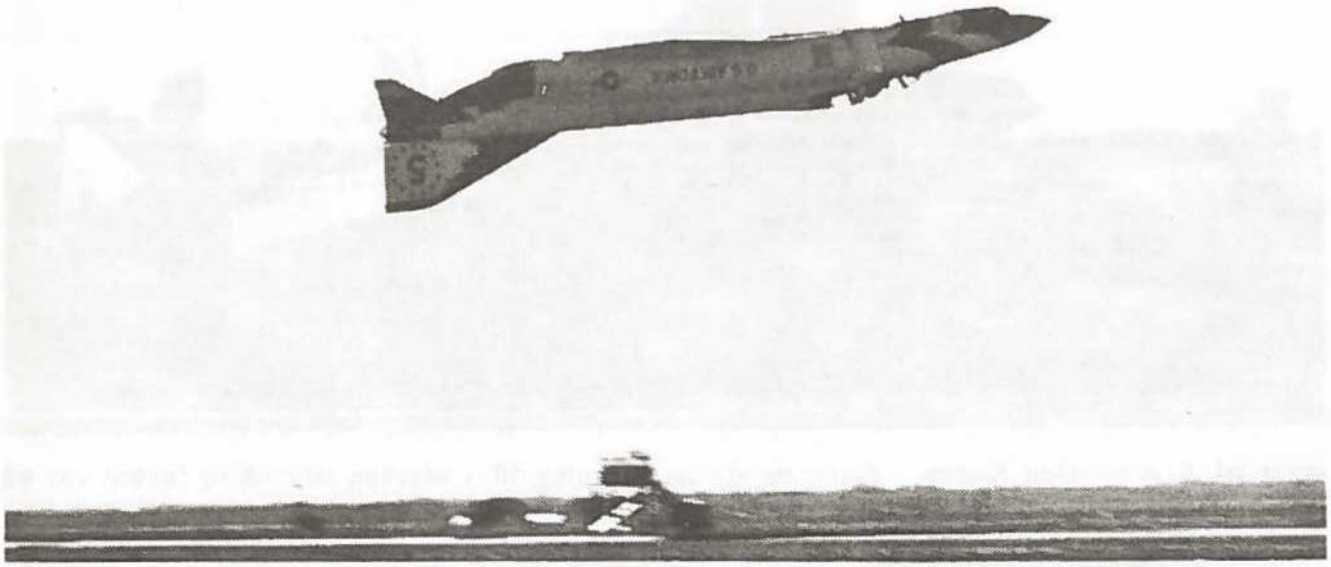
hvordan mon det føles

skønt

I september måned var ministeren på Flyvestation Avnø og gav her Flyveskolens personel en orientering om eventuel flytning af skolen til Flyvestation Vandel.

Generalmajor A. C. B. Vegger med repræsentanter fra Østre Landsdelskommando og Forsvarets Bygningstjeneste har ligeledes besøgt Flyvestation Avnø, bl. a. for at orientere sig om Flyvestationens anvendelse som skydeterræn for hæren.

Flyvestation Ålborg havde i tiden 7 - 10 juni besøg af det amerikanske flyveopvisningshold THUNDERBIRDS.



Tirsdag den 8 juni viste holdet et storslået opvisningsprogram, der mange gange næsten tog vejret fra de ca. 4.500 tilskuer, der havde imødekommet flyvestationens indbydelse.

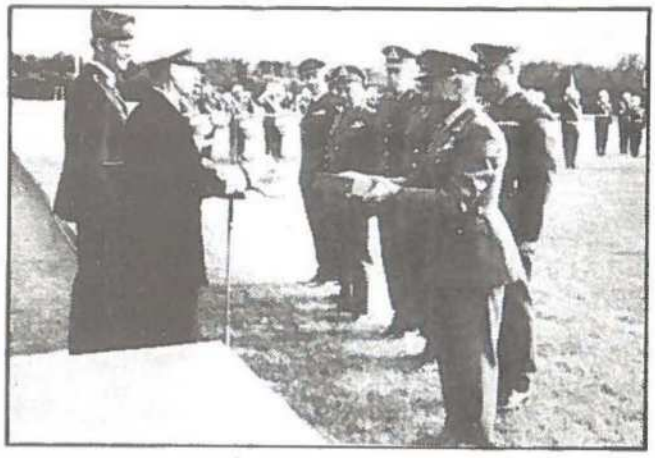
Der har ligeledes rundt om i FLV været besøg fra internationale myndigheder, stabe og enheder, hvor der ved flere af disse har været opstillet æresbevisninger.

Flyvevåbnets soldaterforening har holdt sine sædvanlige årgangsjubilæer på Værløse og Karup, og den 14 MAJ besøgte 14 pensionerede officerer af B-linien Flyvestation Værløse.

"Gamle flyvere" glemmer heller ikke flyvevåbnet. Den 30 SEP besøgte 26 af disse - alle med certifikat fra 1916 - 1936 - de flyvende eskadriller på Værløse.

På Flyvestation Ålborg har der ved Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjenestes foranstaltning været arrangeret 56 dag- og 40 aftenrundvisninger for i alt 3453 besøgende.

Forsvarets Gymnastik- og Idrætsinspektør afviklede i dagene 21 - 24 juni militært nordisk mesterskab i skydning og nordisk officersskyttestævne på Flyvestation Ålborg.

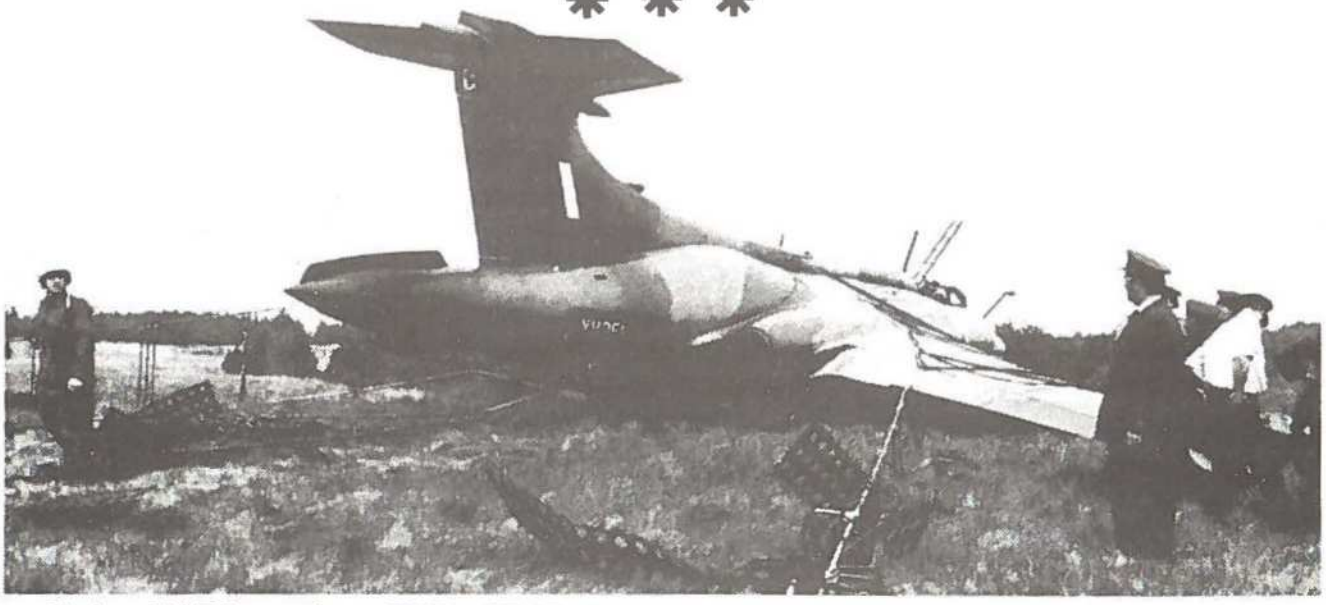


Præmieoverrækkelsen blev ved arrangementet forestået af Hans Kongelige Højhed Arveprins Knud.

Flyvevåbnets Feltsportsmesterskab blev som tidligere omtalt i FLYvevåbenNYT afviklet med Flyvestation Vedbæk som vært.

Mesterskaberne i terrænsport blev afviklet med Flyvestation Ålborg som arrangør.

* * *



Under NATO-øvelsen EVIL EDGE havarerede et Buccaneer fly fra Royal Navy under start på Flyvestation Karup. Efter en dæksprængning blev starten afbrudt og farten var så høj, at resultatet blev som det fremgår af nærværende billede.

Under pilotens forsøg på at standse flyet lod navigatøren sig skyde ud med katapult, hvorved han pådrog sig en lettere rygskade. Piloten slap uskadt, og billedet taler for sig selv med hensyn til flyet.

ELEKTRONISK DATA BEHANDLING

EDB-virksomheden i flyvevåbnet har i 1971 især været koncentreret om at færdiggøre og videreudvikle de projekter, der blev påbegyndt i de foregående år. Af det væsentligste, der blev nået for de største systemers vedkommende kan nævnes:

FLYSIK. EDB-systemet til registrering af flyvetid og flyvesikkerhedsmæssige hændelser. Uover de hidtidige uddata, der bl. a. omfatter hændelsesstatistik, træningsrapporter, flyverlog, regnskaber med flyvetid, er systemet blevet udvidet til at kunne udskrive: COMBAT CREW TRAINING REPORT, der erstatter den hidtil manuelt udfærdigede træningsrapport TNG-4 og TRANSPORT AND SAR REPORT, der erstatter træningsrapporten TNG-5 for eskadrillerne 721 og 722.

FLYPUB. EDB-system til ájourføring af register over autoriserede publikationer i flyvevåbnet. Programmering og systemtest afsluttet i 1971. Produktionskørslerne afventer afklaring af visse administrative og organisatoriske forhold. - Planlægning af systemets omlægning til terminalløsning påbegyndt.

SOAP. Spektral-Olie-Analyse-Program. EDB-system til registrering og behandling af resultater af olieanalyser for FMK's SOAP laboratorium. Opgaven er hidtil blevet løst dels ved gruppekørsler ved I/S Datacentralen for de store datamængders vedkommende og dels ved kørsel over FMK's ØK-deldataterminal. I løbet af 1971 er systemplanlægningen og en stor del af programmeringen af et samlet system ved I/S Datacentralen blevet udført. Systemet styres og betjenes over en terminal, der tilsluttes Datacentralens nye terminalsystem DTS. Terminalen opstilles ved SOAP-laboratoriet i januar 1972.

FLYVÆRK. EDB-system til beregning af løn m.v. ved FMK's hovedværksteder. Systemet iværksat april 1971.

FLYPEP. EDB-personelregistreringssystem. Diverse ændringer og udvidelser af uddata, f. eks. til FCU og FKI.

FLYLØN. Månedløn for personel i flyvevåbnet. Produktionskørsel påbegyndt januar 1971.

FLYMAT-1. Register over samtlige forsyningsgenstande. Forsyningskataloger m.v. udskrevet som uddata.

FLYMAT-2. Centralt beholdnings- og normregnskab for særligt udpegede genstande. De væsentligste dele af programmeringen er tilendebragt i løbet af 1971.

For samtlige systemers vedkommende gælder, at flyvevåbnet også i 1971 blev forskånet for større fejlkørsler og edb-skandaler af den art, der ellers er ret almindelige mange andre steder, hvor edb anvendes. At man i flyvevåbnet har undgået edb-fadæser, skyldes især, at der overalt i flyvevåbnet er særdeles god forståelse for de krav, anvendelse af edb stiller og, at den nødvendige samarbejdsevne og -vilje har været til stede på alle niveauer. Hertil kommer, at flyvevåbnet stadig er en ung og uforkalket organisation, der er vant til at løse komplicerede organisatoriske, administrative og tekniske problemer på en smidig måde og er vant til hurtigt at tilpasse sig ændrede ydre såvel som indre forhold.

NYE PROJEKTER.

Efter den nye forsvarslovs ikrafttræden har der overalt i forsvaret været stor tilbageholdenhed med at påbegynde nye edb-projekter. Inden for Chefen for Flyvevåbnets ansvarsområde har man påbegyndt planlægningen af et enkelt større system, nemlig et uddannelsesstyringssystem.

En stor del af databehandlingskontorets kapacitet har været koncentreret om udvikling af terminalsystemer og undersøgelse af mulighederne for en gradvis omlægning af de eksisterende edb-systemer til terminalbaserede løsninger. For FLYPEP's vedkommende var der i april 1971 færdigudviklet et system, der muliggjorde direkte ájourføring af systemets hovedregistre via telex samt forespørgsler til registrene over dataskærme. Implementeringen af systemet har siden juni 1971 afventet forsvarsministeriets godkendelse. Endvidere

har databehandlingskontoret siden april 1971 haft en terminal til rådighed til prøvekørsel af et nyt terminalsystem, som I/S Datacentralen har under udvikling. Dette system er et meget kraftigt terminalsystem, der bl. a. åbner mulighed for

- dialogprogrammering i et meget avanceret problemorienteret programmeringssprog (PL/I)
- ændring og udvikling af gruppekørselsprogrammer skrevet på hvilket somhelst af de ved I/S Datacentralen anvendte programmeringssprog
- iværksættelse og kontrol af produktionskørsler via terminal.

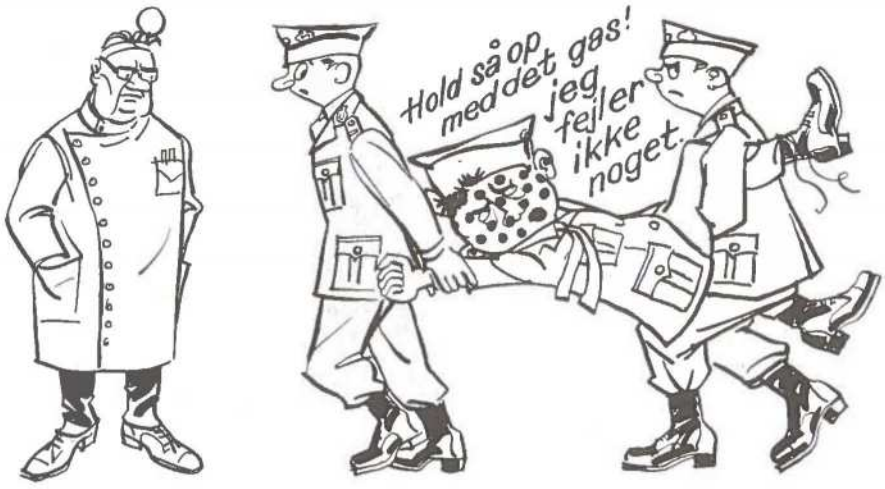
Datacentralens terminalsystem (DTS) forventes i luften i begyndelsen af 1972.

UDDANNELSE.

Uddannelsesintensiteten på edb-feltet i flyvevåbnet har også i 1971 været stor. Udover de hidtil anvendte uddannelsesfaciliteter (IBM-skolen, I/S Datacentralen m.fl.) anvendes nu også NEUCC, hvor, der i løbet af 1971 er kørt over 1200 jobs i forbindelse med den interne uddannelse af programmører. Den interne uddannelse iøvrigt har især været koncentreret om I/S Datacentralens terminalsystem.

1972

I løbet af 1972 sker der formodentlig væsentlige ændringer i den hidtidige organisation af edb-tjenesten i forsvaret, idet der er planer om at samle de nuværende edb-organer i værnene m.v. til en samlet organisation.



Inden for FSBLG anvsarsområde har det forløbne år bragt løsningen af visse væsentlige opgaver, der har presset sig på gennem flere år, men hidtil uden succes.

Af størst generel betydning må CHF approbation af det af FSBLG udarbejdede forslag til reorganisering af FLV krigssanitetstjeneste anses at være. Den nye krigsorganisation, bl.a. gennem - en længe ønsket - etablering af en ny bemandingspart som kommandobefalingsmænd. Den nye organisation åbner således mulighed for i fredstid at etablere en passende "hård kerne", der kan forberede sanitetstjenestens overgang til krigsforhold.

En anden væsentlig forbedring af FLV sanitetstjeneste i 1971 er endvidere omlægningen af reservelægeuddannelsen ved Underlægeskolen. Den nye uddannelse løb af stabelen med FLV-hold APRIL 1971. Det nye i uddannelsen er bl.a., at en større del af undervisningen nu er placeret ved FLV, f.eks. indgår der et ophold på FSNAVN, hvor de vordende reservelæger i et vist omfang orienteres om flyvning. Der indgår aktuel tilvænning i luften, i form af 4 lektioner (3 timer) på Chipmunk. Endvidere gennemgår lægerne et instruktørkursus, der for den kommende klasse tænkes fulgt op af et ledertræningskursus.

Inden for sine ansvarsområder - personeladministration og uddannelse af enkeltmand og enheder - har Chefen for Flyvevåbnet taget mange opgaver op i 1971, som i 1972 vil blive søgt bragt til endelig løsning.

I det følgende vil gives en orientering om nogle af disse opgaver, der for en vis part er kendt i flyvevåbnet, men nok ikke af alt personel.

Igennem en rationel planlægning tilsigtes, at der skabes bedre udviklingsmuligheder for hver enkelt ansat i flyvevåbnet, og Chefen for Flyvevåbnet har derfor i slutningen af 1971 sat mange kræfter ind på at få tilvejebragt det grundlag, som er nødvendigt for en effektiv personel- og karriereplanlægning. Der er her i første omgang tale om ájourføring og tilretning af et organisations- og bemandingsreglement, et arbejde, der påregnes færdigt 1 april 1972 med udsendelse af en revideret udgave af Håndbog for Flyvevåbnet 403-1.

I tilslutning hertil vil der ske en vis omfordeling af tjenesteområder mellem personelgrupperne, eksempelvis en ændret anvendelsesmåde af stampersonel med deraf følgende ændring af uddannelsesstrukturen ved Flyvevåbnets Konstabelskole, en ændring, som vil blive iværksat tjenestefelt for tjenestefelt.

En komplettering af Håndbog for Flyvevåbnet 180-2 "Skole- og kursusbeskrivelse" til at omfatte alle såvel indenlandske som udenlandske kursustilbud vil bl.a. give bedre muligheder for, at hver enkelt ansat kan udvælge sig et uddannelsesforløb.

Et væsentligt led i karriere- og uddannelsesplanlægningen er beskrivelse af stillingerne, hvorfor Chefen for Flyvevåbnet har udarbejdet et skema med tilhørende udfyldelsesvejledning for beskrivelse af samtlige stillinger og funktioner i flyvevåbnet. Disse skemaer påregnes udsendt i begyndelsen af 1972, og det er hensigten, at medinddrage stillingsindehaverne og disses ledere i udfyldelsen. Formålet med udarbejdelse af stillings- og funktionsbeskrivelser er at etablere et planlægningsgrundlag for placering af den enkelte medarbejder i en stilling, der giver ham gode anvendelses- og udviklingsmuligheder, for lønmæssig klassificering af de enkelte stillinger samt for ájourføring og justering af organisationen i takt med udviklingen.

Udfærdigelsen af stillingsbeskrivelserne er samtidigt et trin i det uddannelsesstyringssystem som er under udvikling i Flyverstaben og af hvilke enkelte dele forventes i værksat i 1972.

Som det er bekendt ændrer Flyverstabens Sergentskole navn til Flyvevåbnets Sergent- og Reserveofficersskole pr. 1 FEB 1972, og ca. 15 FEB påbegyndes uddannelsen af reserveofficerer til dækning af flyvevåbnets mobiliseringsbehov.

1 april 1972 etableres Flyvevåbnets Specialskole som får til opgave at tilrettelægge og afvikle den kursusvirksomhed, som ikke naturligt kan henføres til de allerede etablerede skoler og kursusinstitutionen.

I slutningen af 1971 blev der institueret et arbejdslederkursus for stamsergenter, afviklet umiddelbart efter gennemgået sergentskole. Disse kurser vil blive videreført ligesom det er tanken, at der skal indføres arbejdslederkurser af længere varighed for ledere på forskellige niveauer.

En række arbejdsgrupper - nedsat ved Chefen for Flyvevåbnet - som behandler forskellige uddannelser, vil i begyndelsen af 1972 afslutte deres arbejde, hvilket bl. a. vil bevirke, at uddannelsen af flyveledere, signalpersonel, personel til brand- og redningstjenesten og administrationstjenesten omlægges i løbet af 1972.

Som det vil være bekendt skal Chefen for Flyvevåbnet i 1972 foretage flytning til det nye hovedkvarter i Vedbækområdet. Denne flytning vil finde sted i slutningen af oktober 1972, idet Forsvarskommandoen har planlagt, at indvielseshøjtideligheden vil finde sted den 1 november 1972 kl. 1030.

Mange læsere vil have læst Chefen for Flyvevåbnets administrationsbefaling nr. 45 af 28 december 1971, som dels citerer Forsvarskommandobefaling nr. 7 af 23 december 1971, dels fastslår, at Flyvevåbnets Kursusinstitution fra 1. januar 1972 og indtil videre fortsat vil være etableret med nuværende hjemsted (FSN Kagerup).

Et forsøg på at ringe til Flyvevåbnets Kursusinstitution på nævnte hjemsted vil imidlertid afsløre det forbavsende faktum, at der henvises til Gurrehus, hjemstedet for Hærens Kursuscenter.

Allerede i december 1970 bestemte Forsvarsministeriet, at de tre hidtidige kursusinstitutioner skulle sammenlægges pr. 1. januar 1972. Iløbet af 1971 afholdtes derfor både en række af seminarer for alle medarbejdere fra kursusinstitutionerne og en række møder i det nyoprettede Forsvarets Kursusråd. Resultatet heraf blev, at FKO den 1. september 1971 afgav en indstilling til FMN om bl. a. opgaver, organisation og bemanding af den kommende Forsvarets Kursusinstitution.

Da FMN ved årets udgang ikke havde taget stilling til dette forslag, udgav FKO den nævnte befaling.

På de nævnte seminarer og møder opnåedes enighed om, at en betingelse for en integrering af de "gamle" kursusinstitutioner var, at alle medarbejdere så hurtigt som muligt kom under samme tag.

Det "gamle" FKI besluttede derfor at søge at fremme integrationen ved at rykke ind i midlertidige lokaler på Gurrehus bl. a. med vor administrative virksomhed.

Vi er fulde af optimisme m.h.t., at vi også her vil kunne finde os til rette, og at den tilsigtede koordination af de respektive værns bestræbelser for ledertræningsområdet vil blive virkelig effektiv og hensigtsmæssig.

Men som nævnt i CHF ADMBEF er Flyvevåbnets Kursusinstitution altså indtil videre fortsat etableret, og vi håber på, at kommunikationen med enheder og enkeltpersoner i FLV vil fortsætte ad de nye kanaler og helst i øget udstrækning.

Brug telefonerne: (03) 29 51 58 eller (03) 23 91 39.

Hvad betyder denne sammenlægning?

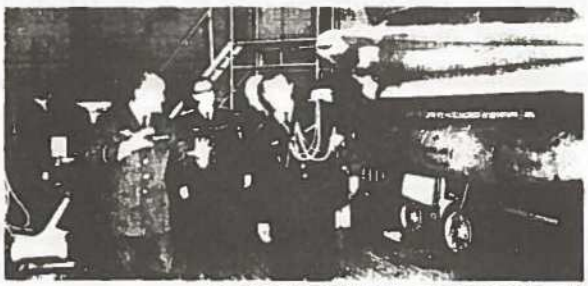
Umiddelbart i realiteten kun, at planlægning, tilrettelæggelse og gennemførelse af kursusvirksomheden - hvad enten der er tale om kursus på fællesværnsbasis eller kursus specielt for flyvevåbnets personel - kan gøres mere rationel ved en koordineret udnyttelse af de ressourser, der er til rådighed.

Og hvad nåede så Flyvevåbnets Kursusinstitution i sin 4-årige levetid:

- at introducere og udvikle forståelsen for "Lov om samarbejdsregler i Forsvaret" samt etablere og koordinere den lokale og centrale talsmandsuddannelse.
- at gennemføre den centrale talsmandsuddannelse.
- at gennemføre "den supplerende ledertræning" for i alt ca. 1200 officerer og civilt ansatte (denne "første" ledertræning afsluttede NOV 1970)
- at gennemføre en serie af "Samarbejdsorienterede ledertræningskursus", dels på fællesværnsbasis-, dels på værnsbasis og alle i nært samarbejde med Militærpsykologisk Tjeneste
- at gennemføre "kursus i instruktørvirksomhed" (indtil nu frekventeret af i alt ca. 1300 primært fra FLV "uddannelsessektor").
- at gennemføre 30 orienteringskurser for personel af sergentgruppen m. fl. samt
- at afholde en række specielle kurser og seminarer, der har behandlet emner over et vidt spektrum inden for "Samarbejde", "Ledelse" og "Pædagogik".

* * * * * * *

Klip fra FLYGVAPENNYTT



● Danske CFV (t v) gestikulerande vid visningen av "Viggen".

"SVENSKDÖDARE"

Danske CFV, generalmajor **Niels Holst-Sörensen**, med sällskap gästade den 21/10 Försökscentralen i Malmslätt. Det späckade förmiddagsprogrammet omfattade bl a orientering om "Drakens" speciella egenskaper och visning av "Viggen". Den intresserade generalen (på 40-talet "svensk-dödare-idol" i fri idrott, 400+800 m) visade sig synnerligen initierad i fackfrågor och uttryckte sin uppskattning av besöket. Generalen verkade synbarligen imponerad av FC som en effektivt arbetande organisation. ■

FC

T L

Flyvehistorisk Samling i 1971

Flyvevåbnets historiske samling har i løbet af 1971 modtaget i alt 48 gaver af højest forskellig art. Hertil kommer, at man takket være lån og affotografering af et stort antal fotografier, har været i stand til at forøge den allerede eksisterende billedsamling betydelig.

Blandt de direkte gaver kan nævnes et eksemplar af den ret sjældne gallauniform for Hærens Flyvertropper 1939, hvoraf kun ganske få nåede at blive fremstillet endsige komme i brug. (Skænket af Oberstløjtnant Brandt-Møller). Også andre uniformer - dog af noget nyere dato - er tilgået samlingen. Det er iøvrigt lykkedes at stykke en uniform sammen fra den tidligere "Kløvermarkstid". Den bæres for øjeblikket af samlingens tålmodige "dressman".

Reklamekonsulent T.O. Lund-Hansen, søn af den tidligere militærflyver, ritmester K.F. Lund-Hansen, har skænket flyvevåbnet sin faders lyseblå flyverhue samt et udskåret stykke af en Morane-Saulnier propel, der bærer den svenske Thulinfabriks smukke bomærke. Fra Lund-Hansen har man tidligere modtaget det ene (splintrede) blad af den propel, der sad på flyet "Munin", som den 1 oktober 1917 forulykkede med PRLT H.Stockfleth ved Viborg.

Flyvende politi i Aarhus 1925 - altså ingen ny foreteelse

Af boet efter kaptajn F.V. Møller, hvis 40-årige karriere inden for dansk militærflyvning iøvrigt ikke rummede en eneste sygedag, fik samlingen skænket en lang række værdifulde bøger. En del af disse, der er af almen militærhistorisk interesse, er videregivet til Flyvevåbnets Bibliotek.

Overkonstabel C. Petersen, Flyvestation Karup, har i årets løb med bistand af Flyvehistorisk Samling, men iøvrigt på eget initiativ, udarbejdet nogle interessante og godt illustrerede studier over flyvepladserne Vandel og Karup under den tyske besættelse. Mange ting herom har hidtil været ufortalt.

Af båndinterview's med "flyverpionerer" råder man nu over 30 stk.

Det seneste af disse bånd blev optaget den 12 oktober hos havnechef på Kastrup lufthavn gennem 40 år, Leo Sørensen. I næsten 3 timer blev der givet en meget livfuld og åbenhjertig skildring af udviklingen fra græsplads til storlufthavn. Besættelsestiden her er også et kapitel for sig selv. Det er vist ikke kendt af ret mange, at de få tilbageværende danskere i lufthavnen i hele 1943 førte nøjagtig journal over bl. a. tyske nedstyrtninger i området -

der var lidt over 100 - samt ét allieret luftangreb. At København overhovedet havde en brugbar lufthavn ved besættelsens ophør skyldes i første række det taktisk rigtige spil, som Leo Sørensen drev med de tyske representanter i Kastrup. Heri indgik også i rigt mål den fasthed og beslutsomhed, der aldrig undlod at gøre indtryk på besættelsesmagten. Fra havnebetjent M. Jacobsen har man endvidere fået nogle interessante illegale fotografier af lufthavnen i denne periode.

Et af de tyske, i desperation fremstillede, gengældelsesvåben efterladt på Karup i 1945. "Mistel" kombinationens underste og førerløse fly var fyldt med sprængstof. Det blev ført til målet af det øverste fly og har løsgjort sig fra dette. Forsøg fandt bl.a. sted mod Møens klint.

RF - 84F - kan nu sættes på museet

RATIONALISERINGEN I FMK

Kontroludvalget ved FMK, der nedsattes i april 1971, indledte sit arbejde med besøg i FMK stab, ved hovedværksteder og forsyningsdepoter, samt ved respektive operative enheder, sideløbende med at man igangsatte udarbejdelsen af en ajourført beskrivelse af FMK.

Beskrivelsen, der benævnes 1. delrapport og færdiggjordes pr. 15 JUL, omhandler

- FMK organisatoriske placering i Forsvaret.
- Arbejds- og ansvarsområder for FMK og disses afgrænsning i forhold til forsvarets og flyvevåbnets øvrige organisatoriske led (FKO, CHF, FTK, HFT, SFT m.fl.).
- FMK relationer til øvrige nationale myndigheder.
- FMK relationer til NATO og andre landes militære organisationer.
- Organisation og bemanding af FMK stab pr. maj 1971.
- Opgavernes art og fordeling på de enkelte sektorer og afdelinger i FMK stab.
- FMK hovedværksteders og forsyningsdepoters organisation, bemanding og opgaver.
- Betragtninger vedrørende FMK formål og målsætning.
- Rationaliseringens omfang og målsætning.
- Foreløbige planer for rationaliseringen.
- Information omkring rationaliseringen.

I juli engageredes de to konsulentfirmaer Asbjörn Habberstad A/S og Industrikonsulent IKO A/S til at udføre en foranalyse af FMK stab og enheder, samt af den del af FLV materielforvaltning, der ligger uden for FMK organisation. Foranalysen skulle resultere i en grov, samlet rationaliseringsplan, angivende delprojekter i rationaliseringen, idet der for hvert af disse ønskes

- en formulering af målsætningen for delopgaven
- en kort beskrivelse af, hvordan opgaven tænkes løst, og hvilke resultater, man forventede
- angivelse af den for opgavens løsning nødvendige indsats
    a. fra konsulent udtrykt i tid og omkostninger
    b. fra medarbejdere i FMK.

Konsulenterne indledte arbejdet den 16 august med i alt 8 mand, hvoraf de 2 fungerede som projektledere.

Selve analysearbejdet, der gennemførtes ved hjælp af spørgeskemaer til visse grupper af personellet, interviews med nøglepersonel, indsamling af statistisk materiale for specielle områder og registrering af procedurer m.m., afsluttedes medio oktober, hvorefter de to firmaers konsulenter bearbejdede det indsamlede materiale og udfærdigede en fælles foranalyserapport, der forelå i et første, foreløbigt udkast 20 oktober.

Ved et møde, med deltagelse af samtlige konsulenter, kontroludvalgets formand og sekretærer, blev dette udkast gennemgået, og det blev besluttet at foretage en række redaktionelle ændringer. Disse indførtes inden man ved endnu et møde vedtog andet rapportudkast, der derefter blev sendt til trykning og afleveret til kontroludvalgets medlemmer 12 november.

Behandlingen i kontroludvalget af denne foranalyserapport påbegyndtes ved et møde 17 november og fortsattes ved et møde i december, med formål dels at gennemgå den endelige udgave af foranalyserapporten, dels at tage stilling til en detaljeret tidsplan med en hensigtsmæssig prioritering af de enkelte delopgaver i detailanalysefasen.

Samtidig med behandlingen af foranalyserapporten udarbejder kontroludvalget sin 2. delrapport, hvori der vil blive gjort rede for såvel kontroludvalgets arbejde i den senest forløbne tid som for kontroludvalgets planer i forbindelse med den praktiske gennemførelse af rationaliseringen under medvirken af konsulenter og medarbejdere fra FMK.

FLYVERHJEMMEVÆRNET 71/72

* HOVEDTRÆK OG DETALJER FRA 1971
* LMK OPERATIVE TILPASNING
* ORGANISATIONSUDVIKLING I FSK
* SAMARBEJDE OG UDDANNELSE

1971 blev karakteriseret af den planlægning, som skal gøre 1972 til året, hvor betydningsfulde ændringer af forskellig art kan gennemføres.

HOVEDTRÆK OG DETALJER FRA 1971

I 1971 har næsten alt frivilligt personel i FHV været inddraget i en eller flere af flyvevåbnets øvelser. Blandt de øvelser, som især blev bemærkelsesværdige for FHV var BLACK EAGLE 71-2 den 22-23 SEP 71 og BLUE MOON 71-8 den 10 NOV.

BLACK EAGLE 71-2 blev en blanding af godt og ondt. Dis og tåge begrænsede flyaktiviteten i lav højde så stærkt, at LMK kun fik trænet i flykending og meldingafg., men for FTK lykkedes det alligevel at indhente en række erfaringer om low level air defence, bl. a. i forbindelse med anvendelsen af Lavvarslingscentral Århus. Blandt det gode skal også nævnes, at den alarmeringsøvelse, som LMK afholdt under beredskabsfasen, forløb særdeles tilfredsstillende, og den viste at LMK var operationsdygtig på meget kort tid.

BLUE MOON 71-8 står imidlertid som den mest markante øvelsesbegivenhed i 1971. Øvelsen blev iværksat p.g.a. et studieteam fra England, der skulle studere luftforsvar mod lavtgående fly. Demonstration og øvelse forløb yderst tilfredsstillende, og gæsterne var imponerede over den begejstring, der blev lagt for dagen. Vore gæster var begejstrede for vort operative system og dets hurtighed, og med de forandringer, vi står overfor, lykkedes det os at give dem en hel del at tænke over, idet de var overbevist om, at vi ville opnå et yderst effektivt system, med de midler vi råder over.

Fra venstre ses - Oberst K. van Wylich-Muxoll - Air Commodore G. M. Nicholls - Air Commodore B. D. Sismore - Generalmajor P. Zigler under øvelse BLUE MOON 71-8.

*****

20 LMK officerers studietur til Royal Observer Corps samt, FSK gruppekonkurrence i Norge, vil af alle deltagere sikkert blive husket som anstrengende, men absolut inspirerende og lærerige begivenheder.

Problemformuleringer - vurderinger af administrative og uddannelsesmæssige konsekvenser har været væsentlige opgaver for de faste og frivillige befalingsmænd, som deltog i planlægningen af HJV forestående integration. Selvom målsætningen er uændret skulle det endelige resultat gerne give en mere smidig mulighed for opnåelse af de satte mål, blandt andet ved at kunne anvende de til rådighed værende midler på en mere motiverende og direkte måde.

LMK OPERATIVE TILPASNING

Gennem nogen tid har FHV i samarbejde med FTK forberedt Luftmeldekorpsets indpasning i K & V systemets datamater. I 1971 blev arbejdet afsluttet og forslagene afleveret til Forsvarskommandoen, hvis endelige afgørelse er startsignal for det praktiske

LUFTMELDEKORPSET

arbejde, som nødvendigvis må udføres før målet er nået.

De planlagte ændringer, som forhåbentlig kan iværksættes i løbet af 1972, omfatter i meget grove træk følgende:

1. At udføre Broadcast Control fra et antal luftmeldecentraler, for bl. a. at eliminere den "forsinkelse", som følger af porteringen til SOC. Denne funktion er allerede etableret ved anvendelse af midlertidigt radioudstyr.
2. Da LMK nuværende varslingsområder, som er sammenfaldende med luftmeldedistrikterne er for små, ønskes landet inddelt i 5 store lavvarslingsområder samt Bornholm. I hvert lavvarslingsområde skal en af de nuværende luftmeldecentraler anvendes som lavvarslingscentral. Forannævnte vil kræve en lang række omlægninger af LMK telekredsløb og udbygning af de valgte primærcentraler.
3. Den decentralicerede kontrol kræver ikke noget detaljeret varslingsbillede i SOC, hvorfor et lystableau el. l. vil erstatte det tidligere Rats table i SOC KARUP.

ORGANISATIONSUDVIKLING I FSK

For Flyvestationskorpsets vedkommende er et hertil nedsat udvalg igang med at kulegrave såvel krav som målsætning med det formål at opnå den helt rigtige moderne organisation og uddannelsesbaggrund til fremme af motivering og effekt.

I kommisoriet står bl.a.:

Det er udvalgets opgave at vurdere mulighederne for at opnå øget effektivitet i løsningen af de opgaver, der påhviler Flyvestationskorpsets personel ved forsvar af flyvestationer, lufthavne m.v.

Vurderingen af disse muligheder skal finde sted inden for givne rammer og i henhold til brugernes ønsker.

FLYVESTATIONSKORPSET

Det pålægges i denne forbindelse udvalget

- at analysere Flyvestationskorpsets opgaver samt i relation hertil fremsætte evt. forslag til ændring af gældende bestemmelser for korpsets anvendelse,
- at undersøge mulighederne for at opnå en mere hensigtsmæssig tilpasning af korpset til såvel opgavernes løsning som uddannelsens gennemførelse.

SAMARBEJDE OG UDDANNELSE

Året igennem har FHV en lang række af samarbejdsrelationer til Flyvevåbnets enheder både af temporær og permanent karakter, men spaltepladsen tillader kun at nævne nogle enkelte situationer. Såvel operativ planlægning som øvelsestilrettelægning for LMK kræver et stadigt og meget nært

samarbejde med FTK, som via medarbejdernes fleksibilitet og positive indsats på alle områder har ydet væsentlige bidrag i det frivillige forsvarsarbejde.

I midten af DEC 71 deltog alle fastansatte officerer i FHV i en meget interessant briefing om NADGE og ved denne lejlighed skabte OC 500 et solidt grundlag for samarbejdet med LMK.

Skyttestævner - varslingskonkurrencer - kurser o.s.v. kan i mange tilfælde kun afvikles i kraft af den udstrakte gæstfrihed som alle flyvestationer viser FHV. I denne forbindelse bør også nævnes, at afholdelse af arrangementer på flyvevåbnets etablissementer er af meget stor psykologisk betydning for det frivillige personel.

Indenfor den programmerede uddannelse har et meget frugtbringende samarbejde udviklet sig mellem PAL-AG og FHV, hvilket har været en uundværlig støtte i udviklingen af programmerede undervisning, som i dag indtager en central plads i FHV-uddannelsessystem. Det er da også med megen glæde, at FHV med mellemrum kan hjælpe Sergentskolen med programmeret lærestof indenfor flykending.

FLYVERHJEMMEVÆRNET

Flyverhjemmeværnets hverdag er, selvom 1971 var et planlægningsår, i høj grad præget af uddannelsesvirksomhed, og det absolutte formål må være, at vi med den yderste nyttevirkning kan anvende de materiel, vil til enhver tid råder over i et intimt samarbejde med vore "brugere" og sideordnede led indenfor landets totale forsvarspotentiel.

* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *

FREM GENNEM TIDERNE BÆRER VI VORT LAND

Flyvejournal for Henry Farman 1918.

Dato	Kl.	Maskine	Tiden	Bemærkninger	Navn
14-3	2^{00} Eftm	ØSØ 3-5 m HF3	80 min	Flyvning til Køge. Bombekastning over Fjenden. Anfaldet af 3 Jagere og nedskudt ved Karlslunde.	Larsen

Flyvejournal for Jagereskadrillen 1918 (Nielsen & Winther Jager)

14-3	3^{05} Eftm	W1	45 min	Eskadrilleflyvning. Nedkæmpning af en fj. Bombardemantsmaskine (HF3) S.f. Karlslunde. $W4^{S}$ Motor gaar paa Hjemvejen stærkt ned i Omdrejninger. $W6^{S}$ Motor gaar ned i Omdrejninger for til Slut at svigte helt. Chefpiloten foretager nødlanding ved Valby Gasværk. Mekanikerhjælp rekvireres. Det viser sig, at der er samlet Snavs i Benzinfiltret. ---Start fra Valby til Flyvepladsen, flot klaret ! ! !	Bjarkov Ehlers Kofoed-Jensen

UNDER NY FORM

Chefen for Flyvevåbnets møderække med værnets kommando- og enhedschefer har med årsskiftet taget en ny form. Tidligere har møderne været afviklet med deltagelse af Chefen for Flyvevåbnet og Cheferne i Flyverstaben på den ene side og på den anden side

- de eksterne chefer (kommandochefer og cheferne for de store flyvestationer),
- skolecheferne og
- administrationsofficererne fra de store flyvestationer og cheferne for de mindre flyvestationer,

således, at møderne afvikles med en gruppe ad gangen og havde form af orienteringer og drøftelser.

Møderækken i 1972 er indledt med et CHEFORIENTERINGSMØDE den 25 januar, hvori samtidig deltog kommandocheferne, cheferne for skolerne og alle flyvestationscheferne. På mødet blev der givet orientering om aktuelle spørgsmål af

- Chefen for Flyvevåbnet,
- Flyverstabens chefer,
- Chefen for Flyvertaktisk Kommando og
- Fg. Chef for Flyvematerielkommandoen.

De følgende 2 dage - den 26 og 27 januar - afvikledes en egentlig CHEFKONFERENCE, hvori alene deltog kommandochefer, chefer for de store flyvestationer og skolechefer.

Det var hensigten, at denne konference primært skulle behandle et begrænset antal emner for derved at kunne nå længere i opgaveløsningen. Herudover skulle dog kunne behandles enkeltemner af begrænset omfang.

Ud fra denne forudsætning behandledes en række enkeltemner, hovedsagelig rejst af de repræsenterende enheder, heraf følgende af generel interesse:

- FLV chefers (personels) ret til at udtale sig offentligt om forsvarspolitiske spørgsmål.
- Deltagelse i arbejdsgruppevirksomhed.
- Tilgang af frivilligt personel under personaleloftbestemmelserne.
- Delegering af personeladministrationen.
- Aftaler og forhandlinger med personelorganisationerne.

Konferencens 2 hovedemner var:

- Uddannelsernes indbyrdes sammenhæng og disse uddannelsers tilpasning til FLV behov.
- Flyvestationer m.fl. organisation og bemanding.

Under det første hovedemne drøftedes spørgsmålet om en eventuel ændring af rekrutuddannelsens placering.

Chefkonferencerne er i sig selv ikke besluttende, men de trufne konklusioner vil i høj grad være retningsgivende i den videre sagsbehandling.

Næste chefkonference afholdes i dagene 23 - 26 maj 1972.

LÆSERBREV

Den militære motorsagkyndige ved LVG, kaptajn S. O. Jensen, har efter FLYvevåbenNYTs artikel om rationaliseringsforlag sendt følgende:

Undertegnede har med undren læst, at et forslag gående ud på at ændre anskaffelsesproceduren for autoreservedele ikke er blevet antaget. Det var en skam. Vi var ellers nogle stykker inden for branchen, der med glæde havde set hen til denne ændring.

Afslaget begrundes med, at det viste sig, at forslaget var identisk med procedurer, flyvevåbnet havde forladt få år forinden, da de ikke fandtes hensigtsmæssige.

Hertil bør det bemærkes, at det ikke var det personel, som har skoene på og kan mærke hvor de trykker, der i sin tid fandt de gamle procedurer uhensigtsmæssige, men tværtimod fandt "nyordningen" alt for tung og besværlig i det daglige arbejde, og da dette har vist sig at slå til, må det være naturligt, at vende tilbage til en gennemprøvet og mere smidig (hensigtsmæssig) procedure.

FORSYNING

7. Forsyning med reservedele m.v. sker efter de i FMKBST 604.2-, nedfældede bestemmelser for brugende enheders forsyning med flyvemateriel.

Rekvirering af kategori 54 materiel kan kun finde sted mod aflevering af tilsvarende komponenter i nedslidt stand (reparation uøkonomisk). Aflevering sker ved returseddel, form. 662. Kategori 54 materiel vil normalt ikke være lagervare ved den stedlige forsyningsenhed, men vil blive anskaffet på rammeaftale efter behov.

På grundlag af pålagte opgaver udstyres jordmaterielværkstederne med en beholdning af komponenter. Sådanne beholdninger føres i registratur i lighed med det i FMKBST 609.1-2 foreskrevne. Som registraturnummer anvendes de af FMK udgivne styrekoder efterfulgt af leverandørens partnummer.

uddrag af FMKBST 660-1

FLYvevåbenNYT kan til dette oplyse, at forslaget i DEC 1969 blev indsendt af en major på Flyvestation Karup og havde følgende ordlyd:

Ved omlægning af motorforvaltningen i flyvevåbnet pr. 1/4 1969 blev standardkøretøjforvaltningen overført fra Hærens Materielkommando til flyvevåbnet og blev som følge heraf forvaltet som fly materiel.

Ved den "gamle ordning" (før 1/4 1969) kunne flyvestationen direkte træde i forbindelse med lokale leverandører og købe reservedele ind.

Den "nye ordning" bygger på at flyvestationen rekvirerer reservedele fra forsyningsdepotet, der såfremt reservedelen ikke haves på lager, rekvirerer den fra den forhandler Flyvematerielkommandoen har kontrakt med om levering.

Forslagsstilleren foreslår at gå tilbage til den "gamle ordning".

Forslaget blev af FLK sendt til udtalelse ved FMK, der anførte bl. a.

- Ved Flyvematerielkommandoens forhandlinger med leverandørerne viste disse i det store og hele interesse for indgåelse af rammeaftaler, og der opnåedes rabatter, der lå ud over, hvad der hidtil har været ydet, i noget tilfælde op til 40%.
- Ved en række møder med forsyningsenhederne og brugerne blev det drøftet, hvorledes disse instanser gerne så ordningen tilrettelagt, herunder også hvilke leverandører forsyningsenhederne m.v. eventuelt kunne tænke sig indgået aftaler med.
- At rammeaftalerne fornys hvert år, hvorved en eventuel billigere leverandør kan få kontrakten.
- At den "nye ordning" umiddelbart set med forbruger øjne virker mere uhensigtsmæssig end den "gamle" skyldes mellemledet (FSD) mellem forbruger og leverandør, men økonomisk set (rabatter op til 40%) er den "nye" den mest hensigtsmæssige.

FRA KFK

Som noget helt nyt starter KVINDELIGT FLYVEKORPS en FORMIDDAGSGRUNDSKOLE på FLYVESTATION VÆRLØSE. Der vil blive uddannet frivillige kvinder til infirmeri-, forplejnings-, administrations- og signaltjeneste under øvelser og ved evt. mobilisering.

Korpset henvender sig til kvinder i Københavns omegn - kvinder, der har mulighed for at afse nogle formiddagstimer til undervisning en gang om ugen.

Undervisningen begynder onsdag den 16 februar f.eks. kl. 0930 - 1230, men tidspunktet vil blive aftalt med deltagerne på kursus, idet man ønsker i så høj grad som muligt at tage hensyn til børns skolegang o. lign. Instruktører fra Flyvestation Værløse og Kvindeligt Flyvekorps underviser bl. a. i forsvarskundskab, tjenesteforhold, førstehjælp og selvforsvar. Den første del af undervisningen slutter den 14. juni, hvorefter der er sommerferie indtil slutningen af august måned.

Undervisningen er uden udgifter for deltagerne ligesom transportudgifter refunderes. Da det er besværligt og langsommeligt at komme til Flyvestation Værløse med offentlige transportmidler, vil der blive arrangeret bustransport til flyvestationen fra Allerød via Birkerød, Farum og Værløse. På kursusdagene vil Kvindeligt Flyvekorps afdeling Værløse sørge for børneparkering, såfremt deltagerne ikke har mulighed for at få deres børn passet på anden måde.

Deltagerne på kursus vil få korpsets flyverblå uniform udleveret, medens de selv må anskaffe tilbehøret, f. eks. skjortebluse, sko og strømper. Deltager en Kvindelig Flyver i et 4-dages eller ugekursus eller i en øvelse i flyvevåbnet indkvarteres og forplejes hun ved Kvindeligt Flyvekorps foranstaltning, ligesom der vil kunne udbetales indtil 100 kr. pr. hverdag i tabt arbejdsfortjeneste eller til husmoderafløsning (børnepasning). Derudover udbetales 13 kr. pr. dag til småfornødenheder.

Efter grunduddannelsen kommer så funktionsuddannelsen til det speciale, den enkelte Kvindelige Flyver i samråd med Kvindeligt Flyvekorps og flyvestationen har valgt; men dermed er det ikke slut på de aktiviteter, en Kvindelig Flyver kan deltage i.

Kvindeligt Flyvekorps har en omfattende idrætsvirksomhed, der spænder fra jazzgymnastik, fægtning og svømning til terrænsport, skydning, faldskærmsudspring og svæveflyvning. Ligeledes tager mange Kvindelige Flyvere hvert år idrætsmærket eller

deltager i nogle af de marcher, der finder sted enten her i landet eller i udlandet. Korpset har 8 gange haft hold i Nijmegen (holland), hvor de deltager i en 4-dages march på 160 km.

Derudover kan Kvindelige Flyvere deltage i kurser arrangeret af andre myndigheder og endelig kan egnede Kvindelige Flyvere fortsætte på korpsets egne befalingshavendeskoler, hvor der hvert år afholdes korporal-, sergent- og løjtnantskurser.

FORMIDDAGSGRUNDSKOLEN på Flyvestation Værløse er en helt ny ide, et tilbud til de kvinder, der har lyst til at lære noget nyt og være sammen med andre med samme interesser, men som har vanskeligt ved at være hjemmefra om aftenen, men som til gengæld kan afse nogle timer om dagen. Kvindeligt Flyvekorps har brug for mange dygtige kvinder, og opretter derfor også til stadighed aftengrundskoler - hør nærmere herom på (01) 89 05 01 lokal 2277.

* * * * *

Jægerkorpset

Med henblik på at udvide kendskabet til Jægerkorpset, afholder korpset indtil medio FEB d. å. et antal orienteringsmøder, fortrinsvis ved hærens regimenter.

Jægerkorpset, der har garnison i Ålborg, er indkvarteret på Flyvestation Ålborg, hvor det har holdt til siden 1962.

Forinden status som JÆGER opnås, skal der gennemgås en grunduddannelse på ca. 6 måneder, der er opdelt i patrulje-, kampsvømmer- og faldskærmsgrunduddannelse.

Efter gennemgang af denne uddannelse anlægges RØD BARET.

Forudsætningerne for antagelse til denne uddannelse er, at man kan bestå visse fysiske optagelsesprøver, hvoraf kan nævnes 2400 m løb på bane på maximalt 11 min.

Endvidere at

- man har forrettet mindst 10 måneders tjeneste i forsvaret,
- man har gode forholdskarakterer,
- man har gode fysiske og psykiske anlæg,
- alderen ikke over 35 år for officerer og ikke over 27 år for øvrigt personel.

Første tjenesteperiode ved JÆGERKORPSET er 3 år - heri medregnet grunduddannelsen. Tjenesten kan herefter forlænges efter ønske for så vidt forudsætningerne for tjenesten ved korpset i øvrigt stadig er til stede.

Efter grunduddannelsen ydes der for tiden et særligt tillæg til stampersonel.

Yderligere oplysninger om Jægerkorpset kan i øvrigt fås ved henvendelse til tjenestestedet.

FLYVEMATERIELKOMMANDOENs

Kommentar til UR KAR 72-26.

Ved den nyligt påbegyndte "rationalisering" blandt de mange forskellige - og ofte dyre - typer smørefedt til fly, blev Aircraft Grease, General Purpose, L/N F.G-350, som hidtil bl.a. også lagerførtes i 5 kg spande, sammenlagt med en anden smørefedttype, L/N F.G-354, som - fortrinsvis på grund af den hidtidige pris - lagerførtes i 8 oz tuber.

FMK har efterhånden for visse andre smørefedtstypers vedkommende valgt 8 oz tuber som enhedsemballage, hvorved et relativt dyrt produkt næsten kan bruges op uden spild og at man samtidigt opnår, at selv den sidste "klat" er helt ren.

U. R.

Rapport over utilfredsstillende tekniske forhold.

1. BEHANDLERS NOTATER (forbeholdt FMK)	2. KATEGORI (1. Sikkerhed 2. Vigtigt 3. Rutine)
Indg. nr.: Aktion:	[3] Udfærdiger [3] Afsender (FSN, AFD. m. v.) [ ] F. M. K.

3. UDFÆRDIGER

Rapport nr.	Dato	Enhed	Station
FSN KAR 72-26	21/1-72	KAR-MK	FSN KARUP

4. EMNE	5. SUPPLERENDE OPLYSNINGER
Del: Smørefedt	Antal i brug:
Materialklasse:	Antal på lager:
Lager el. part nr.: FG 354	Antal undersøgt: Antal defekte:
Leverandør:	Antal tidligere fejl:
Fabrikat:	Sidste HE/IRAN udført ved:
Ordre el forsendelse nr.:	**6. DRIFTSTID**
Partskatalog: T.I./Materialer/2-18/2-10	Siden ny:
Figur og position nr.:	Siden HE/IRAN:

7. MONTERET

Betegnelse	Type, Model	Serie nr.

8. PRØVER OG BILAG (Afkryds rette rubrik(ker))

[ ] vedlagt [ ] sendt separat [ ] opbevaret [ ] Repararet [ ] sendt til HE (se nedenfor) [ ] Andet (se nedenfor) [ ] Bilag (se nedenfor)

9. BESKRIVELSE (1. Omstændigheder for hændelsen. 2. Beskrivelse af fejlen. 3. Årsag. 4. Trufne dispositioner. 5. Forslag)

1. Efter sammenlægningen af fedttyperne FG 354, 352, 354 i h.t. T.I./Materialer/2-18 lagerføres FG 354 kun i tuber á 4 oz.
2. Opfyldning af smøreapparater er meget omstændelig (se foto). Beholderen kan rumme 5 kg.
3. 5 kg. emballage lagerføres ikke.
4. -
5. Indførelse af 5 kg. emballage som angivet i T.I./Materialer/2-10 for gl. L/N FG 350.

Bilag: 1 stk. foto.

H. J. Petersen
leder af KARMK

H. Aa. Madsen
materielofficer

Form. 2940-1

Herved undgås det gammelkendte værkstedsproblem med snavsede og "ulækre" bøtter med smørefedt, jf. fig.

Da imidlertid en General Purpose Grease jo ofte bruges fra tryksmøreapparat har FMK straks rettet den lille forglemmelse og indført 5 kg spanden som emballage for L/N F.G-354.

WELCOME PARDNER TO FORT BLISS

Fra seniorsergent I. Vindelev har FLYvevåbenNYT modtaget følgende:

Udvalget vedr. ferierejse til El Paso, USA er nu nået så langt i sine undersøgelser, at det videre arbejde kræver et mere nøjagtigt grundlag m.h.t. deltagerantallet. Man skal derfor redegøre for det hidtidige arbejde, således at interesserede har et mere sikkert grundlag at tage stilling på:

1. Rejsetilrettelæggelse, -form m.v.
2. Tidspunkter og rejserute.
3. Priser m.v.
4. Det videre arbejde.

Rejsetilrettelæggelse, -form m.v.:

Udvalget startede med at undersøge mulighederne for at etablere turen som en charterrejse. Betingelserne for denne gennemførelse var bl. a. at en forening/organisation stod som arrangør, og at man på forhånd gav tilsagn om et deltagerantal. LVGI erklærede sig på en henvendelse fra udvalget villig til at "lægge navn til", såfremt det ikke indebar ansvar for økonomi eller andre forhold. Udvalget turde imidlertid ikke at lægge sig fast på et minimimsdeltagerantal på grundlag af den hidtidige uforpligtende undersøgelse blandt interesserede.

Udvalget kontaktede derefter People to People - som i forvejen har erfaringer med planlæggelse og gennemførelse af ferierejser for dens medlemmer. Samtidigt kontaktede udvalget MAAG for at undersøge mulighederne for medvirken derfra ved løsning af indkvarterings- og transportmæssige forhold.

Udvalget må på det foreliggende grundlag skønne, at rejsen såvel praktisk som økonomisk bedst kan gennemføres ved at samarbejde med disse instancer (People to People og MAAG), og begge har erklæret sig villige til at hjælpe med den videre planlægning og gennemførelse.

Da betingelsen for deltagelse er et medlemsskab af People to People vil det være nødvendigt at indmelde sig her.

Tidspunkter og rejserute:

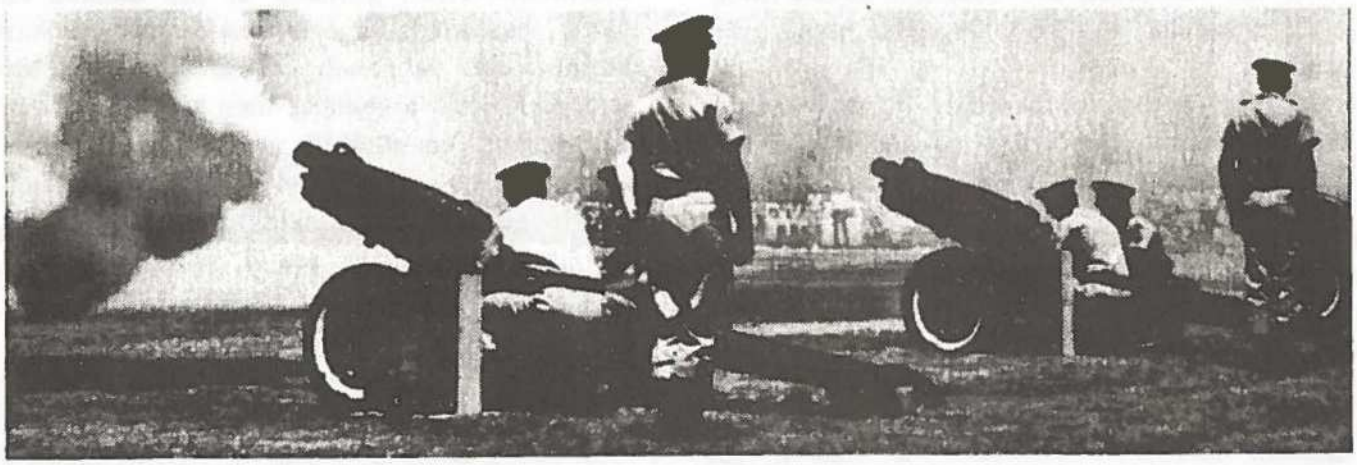
Rejsen er planlagt til at vare ca. 14 dage med afgang den 3, 4 eller 5 november fra København. Ruten er foreløbig fastlagt til at gå over Los Angeles på udturen og San Fransisco på hjemturen med 2 dages ophold hvert sted.

Priser m.v.:

Flyrejsen: Sædeprisen forventes at blive 2800 - 3000 kr. , hvori er includeret indenrigscharter Los Angeles - El Paso - San Francisco samt en 1-dags udflugt pr. fly til f.eks. Phoenix. Denne udflugt vil først blive endelig planlagt efter aftale mellem deltagerne.

Indkvartering: Dette søges etableret i samarbejde med MAAG, således at dette kan ske i såvel Los Angeles som i San Francisco og El Paso (Fort Bliss) på militære etablissementer.

Udflugter: Der påregnes i samarbejde med MAAG arrangeret udflugter f.eks. til White Sands, Mac Gregor Range og Carlsbad Cavern.



Sjuskede omdrejninger

Nytåret 1971/72 var 108 millisekunder forsinket, hvilket skyldtes jordens sjuskede omdrejninger.

Dette blev dog korrigeret nytårsnat, bl.a. med hjælp fra flyvevåbnet via det ved Flyvematerielkommandoen værende CÆCIUM-UR.

FLYvevåbenNYT har bedt civilingeniør A. Bjerre Nielsen fortælle lidt om den stedfundne tidskorrektion og om det nævnte ur.

FLYVEVÅBNETS TIDS- OG FREKVENSNORMAL

Tid og frekvens er nøje forbundet definitionsmæssigt, idet frekvens er svingninger pr. sekund. Tidsenheden er et sekund, mens måleenheden for frekvens er hertz, Hz. Ved hjælp af passende apparatur er det muligt at måle såvel tid som frekvens; henholdsvis et ur og en tæller er de gængse instrumenter til formålet.

Sekunder var tidligere defineret ud fra jordens rotation, men uregelmæssigheder og det faktum, at jorden taber lidt, ca. 1,5 sek. 1,5 sek. pr. 100 år, har medført, at der er vedtaget andre metoder til bestemmelse af tidsenheden, som er uafhængige af astronomiske observationer og i stedet baseret på atomfysiske fænomener. Den seneste internationalt vedtagne sekunddefinition er baseret på ændringer i metallet cæsiums atomer.

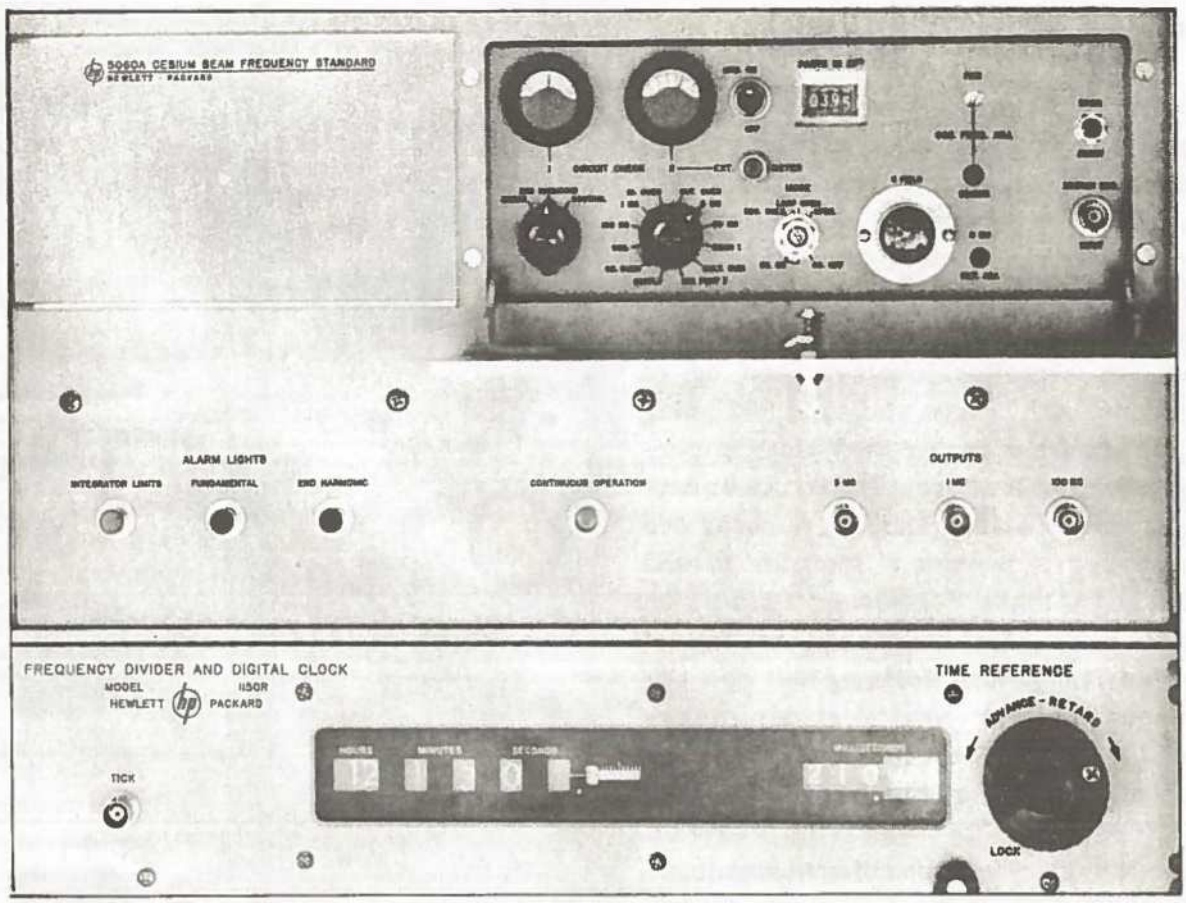
Det indtil udgangen af 1971 benyttede sekund er $3 \cdot 10^{-8}$ sekund (tre ethundrede millionte dele) for langt, hvilket kan sammenlignes med en forskel i afstanden mellem København og Hillerød på 1 mm. Da denne afvigelse medfører, at der ret hyppigt skal udføres korrektioner af tidsstandarderne rundt om i verden, har man internationalt vedtaget at ændre tidsnormalen til den oven for nævnte cæsiumbaserede, og for at få overensstemmelse mellem tiden i alle lande blev det besluttet, at ændringen skulle finde sted 1 januar 1972 kl. 0000, altså netop nytårsnat.

Hidtil har man foretaget de nødvendige korrektioner i tiendedele sekunder, når det har været nødvendigt på grund af uregelmæssighederne i jordens rotation; i fremtiden vil man arbejde med skudsekunder på samme måde, som man har skudår, men dog ikke efter samme regel. Et skudsekund kan skydes ind i tidsregningen enten 1 januar eller 1 juli, og det sker, hvis fejlen i tidsregningen er blevet 0,7 sekund eller mere; der holdes naturligvis kontrol med afvigelsen på alle de laboratorier, der opretholder en tidsnormal.

Flyvevåbnet har en cæsiumnormal, først og fremmest for at kunne kontrollere frekvensmåleudstyr. Det er et instrument af fabrikat Hewlett-Packard, type 5060A, og er en primær standard, således at forstå, at det amerikanske National Bureau of Standards og andre internationalt anerkendte laboratorier, der opretholder en meget høj grad af nøjagtighed, anvender instrumenter af samme type som frekvens- og tidsstandard.

Apparatet indeholder en kvartsoscillator med stor stabilitet, og det er denne, der stabiliseres yderligere ved hjælp af et cæsiumresonnansrør. Cæsium er et grundstof, nr. 55 i det periodiske system og beslægtet med natruim og kalium, der indgår i så velkendte kemikalier som bordsalt, soda, potaske og sæbe, samt rubidium, der også anvendes til frekvensstandarder, der udmærker sig ved en stor korttidsstabilitet, men som skal kalibreres ved hjælp af en cæsiumstandard, som også har langtidsstabilitet. Der anvendes en isotop med massetal 133, som er den eneste stabile af de ca. 15 isotoper, der kendes af grundstoffet cæsium. I resonansrøret, som er praktisk taget lufttomt, opvarmes cæsiummetallet, således at der dannes en damp, bestående af cæsiumatomer. Nu har atomer den egenskab, at de kan indeholde energi i flere niveauer, men kun i et niveau ad gangen, og et skift mellem to niveauer svarer til en ganske bestemt frekvens. Den kvartsoscillator, der skal stabiliseres, har sin egenfrekvens nær den af cæsiumdampens niveauovergange, der er ønsket. Cæsiumresonansrøret er indsat som et tilbagekoblingsfilter med høj godhed.

Oscillatoren giver frekvensen 5 MHz, og delekredse giver yderligere frekvenserne 1



Bag den åbne lem ses to metre til overvågning af funktionen og nogle justeringsmuligheder. Uret er ciffervisende og kan aflæses med tiendedele sekunder; i højre side af ruden er der en aflæsning af tidsforsinkelsen i forhold til den radiostation, hvorfra tidssignalerne modtages; den indstilles med knappen helt til højre og kan aflæses i mikrosekunder.

* * * * * * *

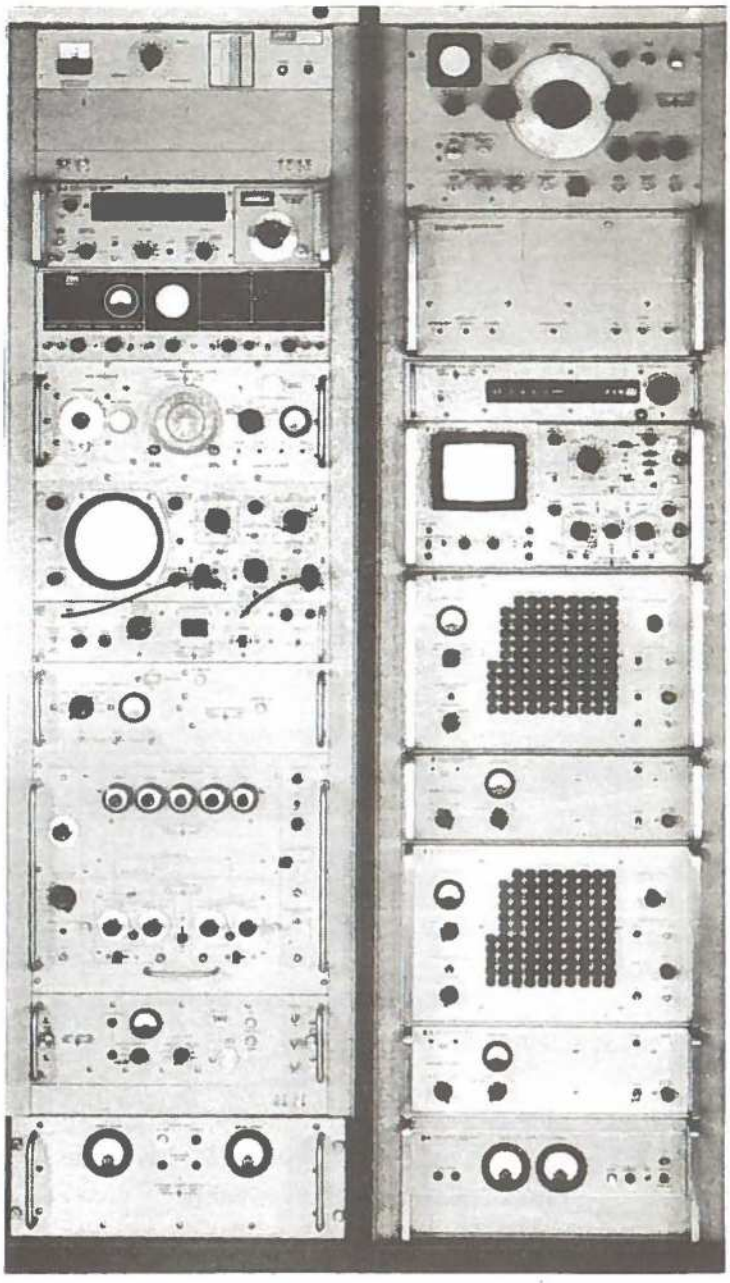
MHz og 100 kHz som normalfrekvenssignaler ud af apparatet, og endvidere et 100 kHz signal til drift af et ur. Nøjagtigheden af frekvenserne er så stor som 1 på 10^{11}, hvilken svarer til, at uret, der styres af standarden, vil være godt 3000 år om at tabe eller vinde et sekund i værste tilfælde. Kunne man måle længder med samme nøjagtighed, ville jordens omkreds ved ækvator være kendt med ca. 0,4 mm på de ca. 40.000 km.

Det 100 kHz signal, der driver det tilkoblede ur, deles ned til en mere håndterlig størrelse, før det bruges til drift af ciffervisevæ rket. Dette ses sammen med cæsiumstandarden på detailbilledet af Flyvevåbnets frekvensnormalsystem. Man aflæser timer, minutter, sekunder og tiendedele sekund. Kontrollen med systemet foregår ved hjælp af radiosignaler, der udsendes af normallaboratorier i andre lande. Der udsendes dels frekvenssignaler, dels tidssignaler. Frekvenssignalerne kan umiddelbart sammenlignes med den frekvens, der fås fra cæsiumstandarden, mens tidssignalerne sammenlignes ved hjælp af et oscilloscope, idet der tages hensyn til den tid, som signalerne er undervejs; fra England er fordinkelsen ca. 1/300 sekund, og dertil kommer forsinkelse i radiomodtagerens kredse, ca. 1/1000 sekund. Stationen i England sender på 10 MHz, fra en amerikansk station i Panama sendes både 5 og 10 MHz, men på grund af den store afstand (ca. 9300 km.) er der oftest så store forstyrrelser, at signalerne ikke kan anvendes. Endvidere ved man ikke, hvilken vej signalerne passerer, og derfor vil i hvert fald tidssignalerne ikke kunne modtages pålideligt.

Her i landet varetages tidskontrollen af Teleteknisk Forskningslaboratorium. Flyvevåbnet er primært interesseret i frekvensnøjagtighed, men da de to ting er så nært forbundet, er der nu indledt et forsøg på at udnytte det materiel, der findes her i landet af tilstrækkelig høj nøjagtighed, til en direkte og gensidig kontrol ved hjælp af direkte radioforbindelse fra Værløse til Telefonhuset i Borups Allé.

Flyvevåbnets frekvensnormalsystem.

Nederst i begge rack ses spændingsforsyningen, der indeholder en batterireserve, der kan holde systemet i drift under udfald af den offentlige forsyning. I venstre side følger en kvartsoscillator, dernæst en pulsgenerator, der anvendes ved kontrol og kalibrering af måleudstyr, endnu en kvartsoscillator, en signalforsinkelsesenhed og et oscilloscope, der bruges ved sammenligning af radiomodtagne signaler med oscillatorernes signaler, for lave frekvenser. Over dette sidder det ene af urene, og derover den radiomodtager, hvormed signaler hentes hjem fra andre lande. Næstøverst sidder en frekvenstæller, som bruges til måling af frekvenser fra ganske få Hz og helt op i radarfrekvensområdet. Øverst er der en forstærker, som kan fordele de tre nøjagtige frekvenser fra cæsiumstandarden til andre laboratorier og til hovedværksted Værløse. I højre side sidder over spændingsforsyningsenheden to "Frequency Synthesizers", der kan give frekvenser med stor nøjagtighed og mange decimaler, tilsammen dækkende området fra 0,01 Hz til 500 MHz; hvert instrument består af en oscillatorenhed og en tastaturenhed. Derefter følger et oscilloscope til sammenligning af høje radiofrekvenssignaler, og derpå cæsiumstandarden og det tilkoblede ur. Øverst sidder en transferoscillator, der er et hjælpeinstrument.



* * * * * * *

Chefen for Flyvesttion Karup, med 5 repræsentanter for Flyvestationen, deltog den 14 NOV i en mindehøjtidelighed i Skarrild kirke ved Herning.

Mindehøjtideligheden markerede 25 års dagen for fuldførelsen af et mindesmærke for syv besætningsmedlemmer, fire englændere, to canadier og en australier, på et engelsk bombefly, der styrtede ned ved Skarrild den 24 august 1944 efter et togt over Nordtyskland.

DAN-MIL - dansk militærflyvning

I november 1971 udsendte STOPPELs FORLAG en ny publikation - eller bog om vil - der beskæftiger sig med dansk militærflyvning - før og nu.

Ifølge bogens forord vil denne komme tre gange om året, og man vil overalt, det vil sige i fotos, tegninger og tekst, lægge stor vægt på historiske nøjagtigheder.

Man oplyser endvidere, at det er tanken, at bogen skal indeholde flere faste afsnit, bl. a. Flyvevåbnet i dag, historiske emner, treplanstegninger med tilhørende fotoserie, og ikke mindst vil der i hvert nummer være nogle sider beregnet på læserbidrag, hvortil man håber, at læserne vil bidrage med billeder af danske militærfly, ligesom man påregner, at modtage rettelser af ukorrektheder i artikler og lignende.

I første nummer har man bl.a. beskæftiget sig med de flytyper forsvaret i dag anvender, flyet T - 33 A i perioden 1953 - 1971 - herunder bemalingsskema. Endvidere er der indledt en artikelserie om 1. Luftflotille - Eskadrille 721 - historie, hvor det er lykkedes forfatteren at gøre stoffet interessant, bl. a. fordi man møder mange navne på endnu tjenstgørende personel i flyvevåbnet, selvom første artikelserie slutter med navneændringen fra Luftflotille til Eskadrille 721 i 1951.

I næste nummer - udkommer marts 1972 - vil man bl. a. beskæftige sig med militær træningsflyvning i 30 erne.

* * * * *

Udklip af

MORGENAVISEN Jyllands-Posten

Lad flyvevåbnet forsvare Danmark

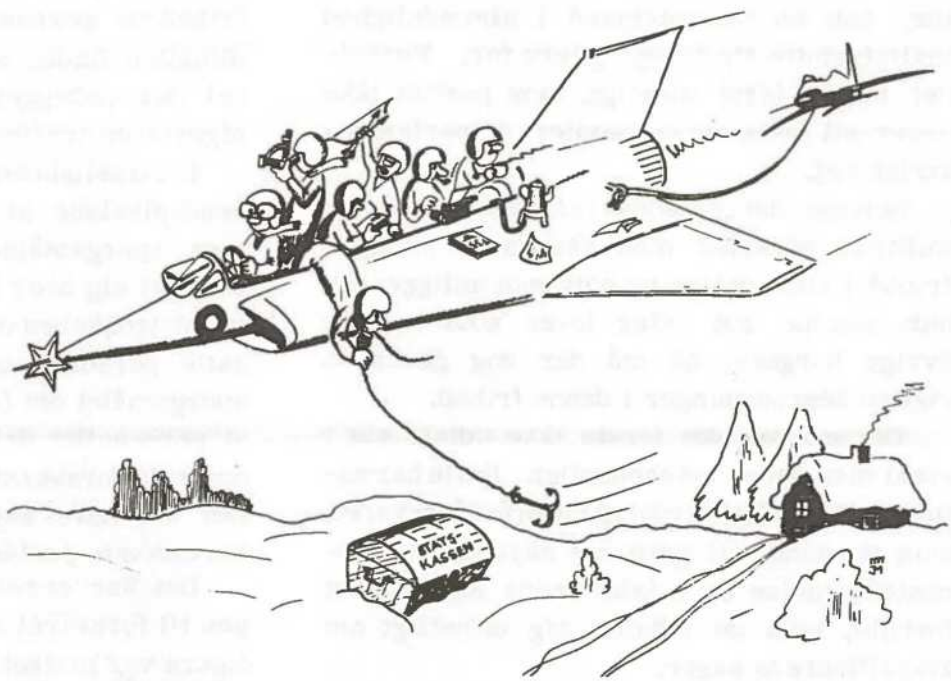
H. Sodemann, Castor, Grenaa, skriver:

Der hersker stor uenighed om Danmarks forsvar, og der må nok omorganiseres og planlægges et effektivt forsvar.

Allerede 1950 foreslog jeg souschefen i forsvarsstaben, oberst E. Kragh, at fodfolket skulle inddrages eller forenkles meget betydeligt og landet skulle basere sig på en stor og dygtig flyverstab til at angribe indtrængende fjender. Souschefen syntes ideen var god, men mente den var ganske uigennemførlig, fordi udgiften til maskiner og jordtjeneste ville blive uhyre stor, i 1972 er det jo ikke absolut sparsommelighed, der hersker — f. eks. ville udgiften med at forny flyvevåbnet med 50 maskiner koste omkring 100 mill. kr.

I dag ville udgiften nok være det dobbelte, men jeg mener stadig ideen er værd at overveje. Der kunne spares mange millioner på den nuværende militærordning — hvor en hel del opøvning kunne overlades til hjemmeværnet og de danske skytteforeninger. Danmark er ikke et land, der et øjeblik tænker på angrebskrig, ja end- og ikke ønskede med våbenmagt at gøre sin ret gældende, da der var mulighed herfor i Sønderjylland.

Danmark kunne blive et land som stormagterne nødig forulemper, hvis her var en stor og effektiv flyverstab.



YTRINGSFRIHED

På den Chefkonference, der blev afholdt i januar, var et af de emner, der belv taget op til debat, spørgsmålet om flyvevåbnets personels ret til at udtale sig offentligt om forsvarspolitiske spørgsmål.

Der er jo for tiden et stærkt politisk røre om forsvarets fremtidige ordning, og det gør problemet om, i hvilket omfang forsvarets eget personel må og bør blande sig i debatten, særlig aktuelt. Må chefer og ledere offentligt fremsætte kritik - den være sig positiv eller negativ - af fremlagte lovforslag og andre politiske beslutninger, der vedrører forsvaret?

Spørgmålet har både en juridisk og en mere politisk betonet side.

Om forsvarets personels adgang til i almindelighed at deltage i det politiske liv gælder juridisk ikke andre indskrænkninger end for civile tjenestemænd og andre ansatte i staten. Disse har i en demokratisk stat principielt samme ytringsfrihed som de øvrige borgere. Det følger bl.a. af, at såvel civile som militære tjenestemænd kan indvælges i folketinget og i de kommunale forsamlinger. De må derfor have ret til og mulighed for at udøve politisk agitation og faglig kritik for eller imod den siddende regering.

Selv et politisk parti, der bekæmper selve grundlaget for den bestående statsordning, f.eks. ved indførelse af republik eller diktatur, kan en tjenestemand i almindelighed lovligt slutte sig til og agitere for. Forholdet bliver først ulovligt, hvis partiet ikke søger sit program gennemført ad parlamentarisk vej.

Selvom det således må forudsættes, at militært personel med hensyn til ytringsfrihed i almindelige og politiske anliggender har samme ret efter loven som landets øvrige borgere, så må der dog gøres to vigtige begrænsninger i denne frihed.

De må for det første ikke udtale sig i strid med deres tavshedspligt. Dette har naturligvis særlig betydning inden for forsvaret, hvis personel vil gøre sig skyldig i en tjenesteforseelse og måske endda et strafbart forhold, hvis de udtaler sig offentligt om klassificerede sager.

For det andet er det ikke lovligt at udøve politisk kritik eller agitation - den være sig til gunst eller ugunst for regeringen - i tjenestens anledning. Ligesom en fabriksinspektør ikke må udøve valgagitation under sine besøg i fabrikker eller en præst ikke gøre sin prædiken til et politisk indlæg, så må en militær befalingsmand på samme måde ikke i sin behandling af mandskab og undergivne søge at påvirke disse i en bestemt politisk retning. I sådanne tilfælde vil der være tale om mere eller mindre grove tjenesteforseelser, som der kan skrides ind overfor.

Uden for disse tilfælde er det imidlertid vanskeligt at trække grænserne for personellets ret til at ytre sig offentligt.

Der ses her helt bort fra tilfælde, hvor der er tale om udtalelser og kritik af en så utilbørlig form, at man er ude på det injurierende og respektstridiges overdrev.

Men nu en tjenestemand, der udtaler sig offentligt inden for sit tjenesteområde, f.eks. en officer, der ytre sig i forsvarspolitiske spørgsmål. - Hvor langt kan han gå i retning af at kritisere et af regeringen fremsat forslag, der berører forsvaret, eller forsvarsministrens dispositioner i en konkret sag? Og i hvilket omfang kan en officer uden tjenstlige konsekvenser offentligt udtale kritik af f.eks. forsvarschefens eller værnschefens udtalelser eller dispositioner?

Vi må afslutte denne juridiske side af sagen med at sige, at der i disse tilfælde ikke kan gives generelle regler om ytringsfrihedens grænser. Hvis der i den enkelte situation findes anledning til at skride ind, må der anlægges en konkret vurdering og afgørelsen træffes ud fra denne.

I virkeligheden er man ved meningstilkendegivelser af denne art også helt ude over spørgsmålet om ytringsfrihed og har bevæget sig over i det område, der dels vedrører troskaben og loyaliteten over for foresatte personer og myndigheder og dels er spørgsmålet om forsvarets egen interesse i, at personellet deltager i den politiske debat omkring forsvaret.

Der har været sagt og skrevet en del om det sidstnævnte problem.

Det har været gjort gældende, at indstilgen til forsvaret i samfundet i hvert fald tidligere var præget af en mangel på viden, der

i betydeligt omfang blandt andet kunne bebrejdes de højere officerers passivitet i den offentlige debat og det forhold, at de kun i sjældne tilfælde tog til genmæle over for negative og usaglige indlæg i debatten. Dette har givet frit spil for de kræfter hos offentligheden og politikerne, som har baseret deres indstilling til forsvaret på misforståelser, fordomme og fordrejninger.

Modsat denne mening har andre anført, at militære ledere mest af alle offentligt ansatte må udvise tilbageholdenhed med hensyn til at udtale sig offentligt inden for deres fagområde. Dels er forholdet det, at deres private udtalelser som regel vil blive opfattet som forsvarets synspunkter, og dels er det formentlig sådan, at indlæg fra officersside tit vil være under mistanke for at pleje levebrødsinteresser. Militære ledere bør efter denne opfattelse således holde sig tilbage i den offentlige debat om forsvarspolitiske spørgsmål. Deres indflydelse for fremme af forsvarets effektivitet bør de primært udøve ved at fremkomme med deres forslag, råd og kritik ad de normale tjenstlige veje.

Ved vurderingen af disse to modstående opfattelser må man nok lægge megen vægt på, at de forsvarspolitiske spørgsmål i den offentlige debat ofte er særdeles kontroversielle og i mange tilfælde følelsesbelastede. Faren for at militære ledere ved deres offentlige udtalelser kan bringe sig i et modsætningsforhold til den politiske ledelse er derfor som regel til stede. Dette vil i ekstreme tilfælde kunne ødelægge eller helt umuliggøre det videre samarbejde, ligesom et sådant modsætningsforhold vil kunne udnyttes af den politiske opposition.

Kravet om loyalitet over for den politisk ansvarlige leder og over for højere chefer er derfor formentlig større i det militære end i andre arbejdsforhold. Loyalitetshensynet bliver i hvert fald det afgørende, når først et forslag er ophøjet til lov, eller en politisk beslutning administrativt er ført ud i livet.

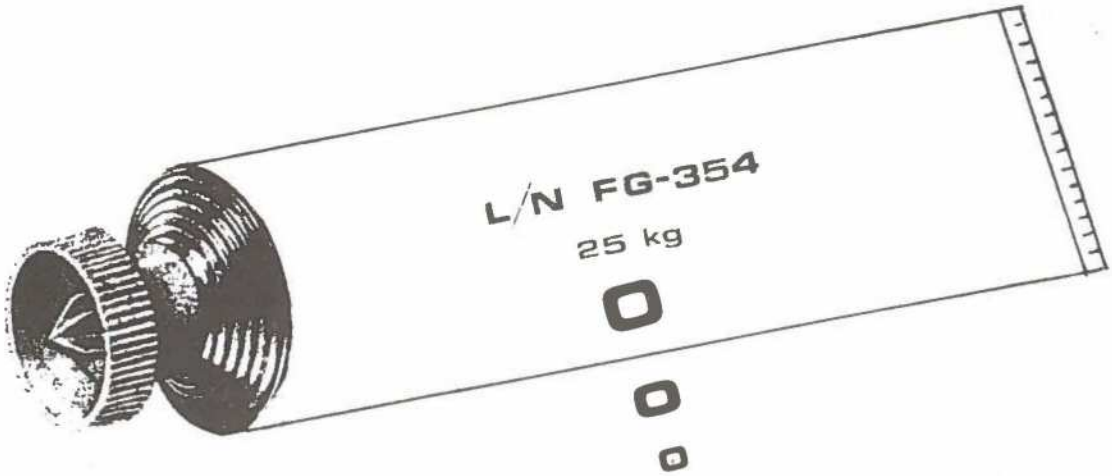
Noget taler således for, at flyvevåbnets personel til en vis grad må udvise tilbageholdenhed, når de udtaler sig offentligt om forsvarspolitiske spørgsmål. På den anden side er det ønskeligt og betydningsfuldt, at personellet viser vilje til i den offentlige debat at anlægge en informerende og stillingtagende holdning til spørgsmål, der rejses omkring forsvaret. Når det sker inden for de grænser, der er antydet ovenfor, og når der udvises den fornødne situationsfornemmelse, vil den offentlige debat om forsvaret kun nyde gavn heraf.

* * *

Flykvalitet

De varekategorier Danmark ifølge aftalen skulle levere til Sverige, var dele, komponenter og lignende til brug for fly-, raket-, bil-, datamaskine- og elektronikproduktionen, og allerede i 1969 havde en række danske firmaer fået ordre for 50 mill. kroner, hvoraf bl.a. kan nævnes, at en jysk maskinfabrik havde fået bestilling på halefinnen til det svenske flyvevåbens Viggen-fly, og et andet firma fik til opgave at fremstille avanceret elektronisk udstyr til autopiloten i samme fly.

I forbindelse med afleveringen i jan 1972 af det sidste af de bestilte Draken-fly oplyste SAAB-Scania, at man stort set havde kunnet overholde tidstabellen for bestillinger i henhold til kompensationsaftalen og, at man ved udgangen af jan måned d.å., hos dansk industri, havde placeret ordre for ca. 150 mill. kr., hvoraf leverancen for de ca. 100 mill. havde fundet sted.


L/N FG-354
25 kg