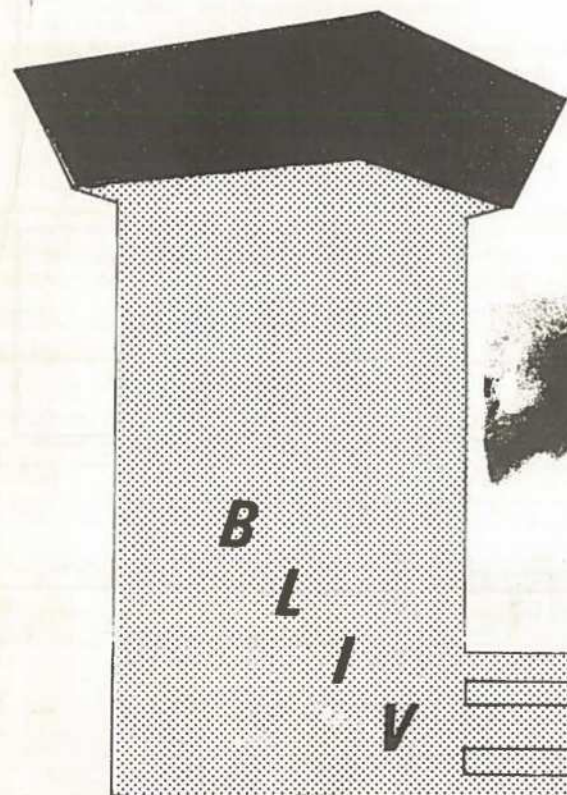


FLY VEVÅBEN NYT



- få en god uddannelse!



- vær med i et spændende job!

Flyvelederjobbet omtales ofte blandt de, der har kendskab til denne tjeneste som værende et af vor tids mest udfordrende og arbejdsmæssigt mest tilfredsstillende job.

Som en naturlig følge af den nærmest eksplosive udvikling, der er undergået flyvningen i de sidste årtier, er også kravet til flyvelederens professionelle kunnen og til det materiel han betjener sig af, steget i takt hermed.

For at kunne leve op til disse krav er uddannelsen også i flyvevåbnet kontinuerligt blevet ændret, for hermed at give flyvelederen en så god "up to date" uddannelse som muligt.

En af CHF nedsat arbejdsgruppe har netop færdiggjort et fuldstændigt nyt moderniseret uddannelsesprogram for flyveledere. Heraf fremgår som noget nyt bl.a. elementær flyveuddannelse på Flyveskolen, samt at den teoretiske uddannelse fremtidig vil foregå ved Europas mest moderne, civile flyvelederskole i Luxembourg.

I notits i CHF ADMBEF - P nr. 30 af 11 feb 1972 - kan læses om oprettelse af flyveledergrundkursus i 1972, eet der begyndte

5 apr og eet der starter 1 dec d.å.

Kan De opfylde kriterierne, der er en forudsætning for at indtræde på flyvelederkursus, så kig nærmere på ovennævnte notits.

Det er i øvrigt ikke for sent at komme med på kurset, der starter 5 apr d.å., hvis De har modtaget en grundlæggende militær uddannelse af mindst 7 ugers varighed, men læs herom i nævnte notits.

Supplerende oplysninger fås ved henvendelse til Flyvevåbnets Rekruttering, Jonstruplejren, telefon (01) 971533, lokal 34.

se billederne næste side

Beklager!

Forsvarskommandoen har tilskrevet Sterling Airways A/S således:

I besvarelse af ref. beklager Forsvarskommandoen ikke at kunne tage imod Deres venlige tilbud på brugte DC-6 B fly, idet flyene ikke uden større modifikationer vil kunne dække flyvevåbnets eksisterende behov for transport af tungt materiel.

FLYVEVÅBENNYT

NR 2

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

Eftertryk med angivelse af kilde tilladt.

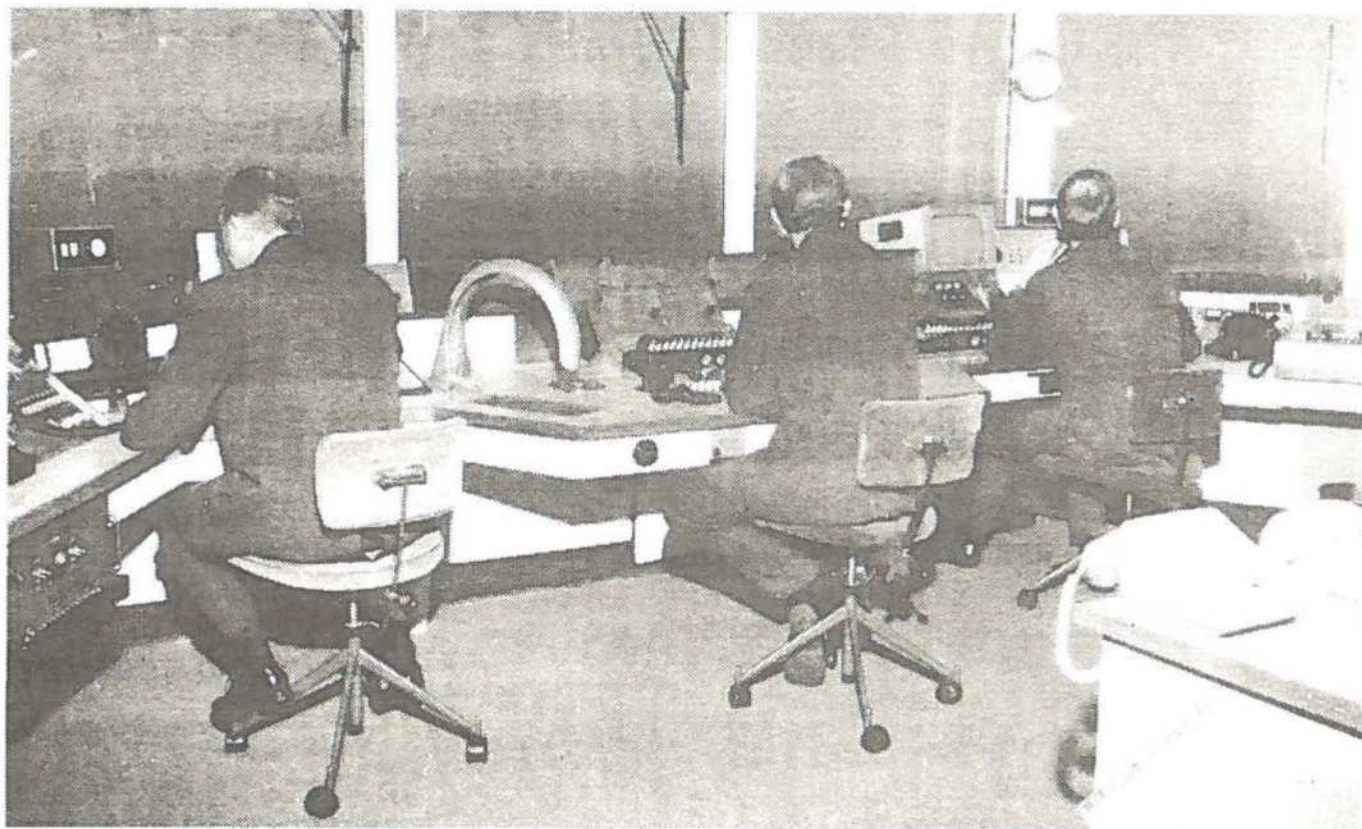


Foto: KARFOT



Medalje

for udmærket lufttjeneste er den 22 mar 1972 af Chefen for Flyvevåbnet overrakt

sekondløjtnant F.B. Andreasen.

Tildelingen er begrundet med, at sekondløjtnanten den 17 nov 1971 om natten under overordentlige kritiske forhold, har vist særlig fortjenstfuld og udmærket tjeneste i luften, således at et fly er blevet reddet og risiko for trediemand er blevet undgået.

F.B. Andreasen er tjenstgørende ved Eskadrille 726 og deltog den nævnte dato i natflyvning, da hans fly - F-104G - blev udsat for motorvanskeligheder.

F.B. Andreasen udviste i denne nødsituation udpræget håndelag samt en sådan ro og omtanke, at han trods de ugunstige forhold bragte sit fly til sikker landing på Flyvestation Ålborg.

Den 16 nov 1970 var han ligeledes i en nødsituation, men også denne hændelse blev behandlet professionelt, selvom han på dette tidspunkt kun havde fløjet 23 timer på typen.

Flyvertaktisk Kommando har i øvrigt i forbindelse med førstnævnte hændelse tilskrevet Chefen for Flyvevåbnet således:

"Hændelsesforløbet bærer endvidere præg af effektiv og hurtig reaktion fra



Den af

Dans Majestet Kongen

enbetsfulde medalje for udmærket lufttjeneste
er ved allerkongste resolution uddelt

sekondløjtnant af reserven i flyvevåbnet

Polmer Bach Andreasen

Et eksemplar af de allerkongste stiftede bestemmelser vedrørende medaljen uddrages

Forsvarsministeriet, den 8. marts 1972

Kjeld Jensen
[Signature]

personellet, såvel flyvekontrol som brand- og redningstjeneste, som ved deres indsats var medvirkende til en heldig afslutning på denne kritiske nødsituation."

15 missioner...

Den 26 september 1970 stod HVIDBJØRNEN's helikopter på heliporten ved Færøernes Kommando i Torshavn da eftersøgningen af Icelandair's rutefly, der forulykkede ved Myggenæs, blev iværksat.

Vejret var meget dårligt, og efter at have udbedret startvanskeligheder - fugtig startbox - foretog man tre forsøg på at flyve af, men måtte herefter opgive at nå Myggenæs denne dag.

Henset til ugunstige vejr-meldinger for den følgende dag blev det besluttet, at HVIDBJØRNEN næste morgen skulle bringe helikopteren fra Torshavn til ulykkesområdet, hvorfor HVIDBJØRNEN blev dirigeret fra Skålefjorden til Torshavn.



Vejret den 27 var dog bedre end ventet og kl. 0550 afgik helikopteren fra heliporten, medbringende sygeplejerske og livsvigtige medikamenter. Efter tankning ombord på HVIDBJØRNEN samt briefing om missionen fløj man til Myggenæs, hvortil ankomst fandt sted kl. 0640. Vejret i dette område var meget dårligt, hvilket indebar at der måtte vælges en landingsplads helt ude ved fjeldkanten, der på det pågældende sted havde et lodret fald på 50 - 60 m.

Fra denne plads lykkedes det helikopterbesætningen at evakuere i alt 31 personer, hvoraf 3 var livsfarligt og 5 personer alvorligt kvæstet. Evakueringen fandt sted til såvel hospitalet i Torshavn som til HVIDBJØRNEN, hvor man ombord bl.a. havde indrettet "hangaren" som lazaret.

Den samlede flyvetid androg 9 timer og 40 minutter, fordelt på 15 missioner. Ca. 1 1/2 time af ovennævnte flyvetid fandt sted i mørke - sidste flyvning fra Myggenæs var kl. 1845.

Disse 15 missioner er udført under overordentligt vanskelige forhold, såvel vejr-mæssigt som ved landing på skibsdækket og på fjeldet.

Medaljen for udmærket lufttjeneste er derfor tildelt og den 15/3-1972 af Chefen for Søværnet overrakt piloten,

kaptajnløjtnant i søværnet N.F.A. Hellebjerg.



De to teknikere/besætningsmedlemmer - fra Eskadrille 722 -

seniorsergent O.H. Hansen og seniorsergent O.H. Pedersen

har den 22 mar 1972 af Chefen for Flyvevåbnet fået tildelt og overrakt en anerkendelse.



ANERKENDELSE

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

SENIORBERGENT OLE HENRY HANSEN

for den 27 september 1970 som tekniker og besætningsmedlem i helikoptergruppe HVIDBJØRNEN under overordentligt vanskelige forhold at have ydet fremragende tjeneste, hvorved det blev muligt at gennemføre 15 redningsmissioner i forbindelse med et ruteflys nedstyrtning på Myggenæs, Færøerne.

N. Hørl-Hansen
Chef for Flyvevåbnet



ANERKENDELSE

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

SENIORBERGENT OLE HENNING PEDERSEN

for den 27 september 1970 som tekniker og besætningsmedlem i helikoptergruppe HVIDBJØRNEN under overordentligt vanskelige forhold at have ydet fremragende tjeneste, hvorved det blev muligt at gennemføre 15 redningsmissioner i forbindelse med et ruteflys nedstyrtning på Myggenæs, Færøerne.

N. Hørl-Hansen
Chef for Flyvevåbnet



Foto:
FMK





* SPORTSMANSHIP

- * Danmarks Ambassadør
- * i USA har via forsvarsatta-
- * cheen ved De kongelige dan-
- * ske Ambassader i Washing-
- * ton og Ottawa sendt Chefen
- * for Flyvevåbnet hosstående
- * til orientering.

His Excellency Eyvino Bartels
Ambassador of Denmark
3200 White Haven, N.W.
Washington, D.C.

27 MAR 1972
Olav Eber
W. M. Schoning
5 29/7

Dear Mr Ambassador

Denmark and the Danish Air Force should be extremely proud of the outstanding manner in which one of their young countrymen conducted himself in the 1972 United States Air Force Badminton Tournament. Aviation Cadet Lars Helmo, 2005 DEN, presently assigned to the 3576th Student Squadron, Vance AFB, Oklahoma, USA, participated in a World-Wide United States Air Force Tournament as a representative of the Tactical Air Command during 20-24 March 1972.

Throughout the tournament, Cadet Helmo demonstrated a high degree of skill and a keen competitive attitude, both of which are trademarks of Danish athletes. However, his most notable attributes were his display of sportsmanship and fair play. Not once during the tournament did he question a decision of his opponents or the officials. He invariably called a disputed play in favor of his opponents. During my many years of experience in athletics and the Air Force, I have never observed a more virtuous gentleman. His charisma, competitive spirit, and sportsmanship won the hearts of all those individuals with whom he came in contact.

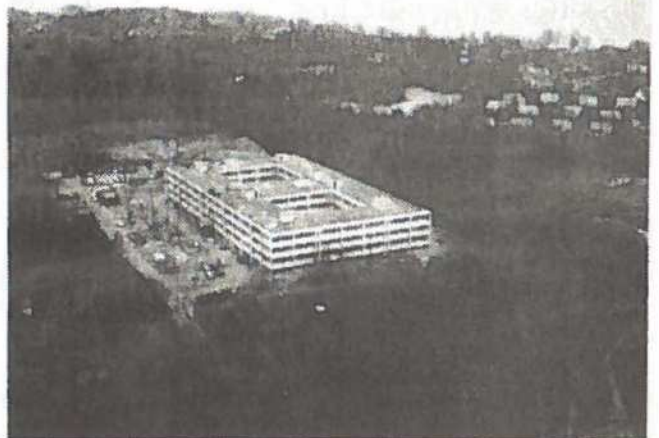
Each participant and spectator joins me in commending Cadet Helmo in representing Denmark in the highest of traditions. He was a true Ambassador of goodwill between our two countries.

Sincerely

W. M. Schoning
WILLIAM M. SCHONING, Brig Gen, USAF
Deputy Director for Plans & Policy
Dir of Plans, DCS/P&O



FKO- bygningen marts 72



arctic survival training



træning i overlevelsesprocedurer

I feb måned kunne man i CHF Personelbefaling læse om, at personel fra eskadrillerne 721 og 722 blev befalet på WINTER SURVIVAL TRAINING forskellige steder i Norge.

I den forbindelse er der tit givet udtryk for, at det må være dejligt at få 8 dages vinterferie i Norge - og samtidig få det betalt af forsvaret.

Denne "vinterferie" - som absolut ikke er nogen ferie - er en årlig tilbagevendende foreteelse for en stor del af personellet fra de nævnte eskadriller, og har været det i mange år.

Personel fra flyvevåbnet har siden 1950 deltaget i sådanne kurser, idet man i årene 1950-1955 deltog hos det amerikanske flyvevåben på Grønland.

I perioden 1956-1964 købte flyvevåbnet kursuspladser i Norge - ved det norske flyvevåben.

Atter i årene 1965-1970 benyttedes kursuspladser hos amerikanerne, denne gang på Thule. Men i 1970 flyttede man uddannelsen

fra Thule til Fairbanks i Alaska og flyvevåbnet måtte herefter se sig om efter nye muligheder for en sådan træning.

Amerikanernes formål med disse kurser er, at træne flyvende personel i at kunne overleve i det yderste nord i mørketid og med ekstreme kuldegrader.

Efter ikke at have deltaget i sådanne kurser siden 1970, begyndte behovet for vedligeholdelsen af træningen at trænge sig på ved Eskadrille 721 og et tilbud fra Norge om at deltage i 1972 blev hilst velkommen.

Det norske flyvevåben giver hvert år alt flyvende personel en uges træning i overlevelsesteknik i det norske landskab.

Nordmændenes hensigt med dette kursus er, dels at give flyvende personel en afveksling fra den daglige flyvning, dels at træne personellet i at overleve - i tilfælde af faldskærmsudspring eller nødlanding i øde områder i vinterhalvåret.

Ligeledes gennemgås den generelle brug af nødudstyr og dets specielle anvendelse under fjeldforhold. ▶

Det skal lige nævnes, at en af årsagerne til, at det nævnte personel bliver sendt på disse kurser er Eskadrille 721 beflyvning af bl.a. Grønland samt piloter fra Eskadrille 722 tjeneste på inspektionsskibene i grønlandske farvande.

At det ikke ligefrem er en vinterferie piloterne og teknikerne fra de nævnte eskadriller bliver tildelt, fremgår af nedennævnte klip, der er taget fra Stavanger Aftenblad af 4. mar 1972.



Selv dansker kan lære å gå på ski, og det attpåtil på utrolig kort tid. Beviset på dette har man i disse dager i Øvre Sirdal, der fem danske militærflygere deltar i en ukes vinterkurs som Sola Flystasjon har lagt opp til. Foruten de fem danskene deltar det 13 mann fra Sola Flystasjon.

Det kurset som nå avvikles ved Ådneram Turiststasjon i Sirdal er det andre i sitt slag i vinter, og hvert kurs varer en uke. Hensikten med kursene er å lære opp luftvernpersonell i å livberge seg i tilfelle de må hoppe ut i fallskjerm og nødlande vinterhalvåret over ubebodde områder. Samtidig skal kursene være med å bygge opp den fysiske form hos personellet i luftforsvaret.

— Det er nesten utrolig hvor flinke danskene er når det gjelder å lære å gå på ski, hvor utholdne og innsatsvillige de er, sier en av hovedinstruktørene på Ådneram, fenrik Engelsvoll til Aftenbladet. Bare en av de fem danskene hadde hatt ski på beina tidligere, og det var flere år siden, og da hjememe i Danmark,

der det er flatt og lite kupert terreng. Men her oppe er alle sammen blitt fullbefarne og dyktige skiløpere, bare etter noen dagers trening. Og de har lært seg til å mestre norsk vinter. Noen av dem har overnattet i snohuler, på samme måten som de norske deltakerne. Samtlige fem danskere deltok også i et langrenn som ble avviklet. Selv om alle sammen nok måtte finne seg i å bli etter de norske i mål, så fullførte de i alle fall løpet.

Programmet for flygerne på Ådneram er ganske stritt. Hensikten er å drille inn de situasjoner som kan tenkes å oppstå for en nødlandet flyger i fjellet. I en sætepakning får han med seg et minimum av mat og utstyr. Men med dette skal han kunne klare seg i fjellet i opptil en uke, dersom han bruker effektene på riktig måte. Da forutsettes det at flygeren lærer seg til å nytte ut de mulighetene som finnes i snoheimen. Parolen er at man må lære seg til å se på snøen som en venn i stedet for en fiende.

Mye av kurset handler om bruk av sko og skiutstyr. Instruktør her er løytnant Sandnes fra Sola, som også er instruktør ved Skiskolen i Stavanger.

De seigeste provene er patroljeløpet med innlagte praktiske øvelser. Dette løpet har ikke danskene våget seg på. Men derimot deltar de både i slalåm og hopp. Bakken det hoppes i har en bakkerekord på 15,5 meter, men selv om det er blitt gjort store anstrengelser fra danskernes side på å slå rekorden, så er den fremdeles på norske hender, blir det opplyst.

Disse vinterkursene for Flyvåpenet har egen kurslege. Denne gangen er det lege Arne Walloe fra Rogaland sjukehus som fungerer. Han er så interessert i opplegget at han benytter sin egen vinterferie til dette. Men hittil har det bare vært behov for lege til forelesninger om det sanitetsmessige som man kan få bruk for i norsk vinterlandskap. Noen ulykker, beinbrudd eller lignende har det ikke vært ved noen av de to kursene som nå er avviklet.

Foto: E. Mølgaard Jensen





Redder vi nogen?

er et spørgsmål som personellet i flyvevåbnets udstilling "Uddannelsesmuligheder i Flyvevåbnet" tit bliver stillet over for.

Svaret er let at give, hvis det kun skal dokumenteres gennem tørre tal. Spørgsmålet kan dog anskues ud fra forskellige synsvinkler - f.eks.

"Redder vi personel til flyvevåbnet"?

Flyvevåbnets Rekruttering forsøger at lave en statistik over, hvad der motiverer ansøgere til at søge en uddannelse i flyvevåbnet (annoncer i forskellige dagblade og tidsskrifter, erhvervsorientering, skolebesøg, udstillinger etc.). I denne statistik tegner udstillingen sig med 5,5% af ansøgermassen. Spørgsmålet er imidlertid, hvor i beslutningsprocessen et besøg ved flyvevåbnets udstilling ligger, hvorfor et tal på sådan en statistik - ligesom de øvrige tal - må tages med største forbehold.

Men fra udstillingen er der udleveret 5912 stk. brochurer omfattende såvel pilot-som konstabeluddannelsen. Mon dog ikke nogen af disse skulle give resultat! Vi tror det.

eller f.eks.

"Redder vi tiltro til flyvevåbnet gennem udstillingen"

Der er i det forløbne år vist forsvarsoplysende film 456 gange; film som "Fantom Red .. Scramble", "Raketeskadrille 533", "Mayday, Mayday" og "Et spørgsmål om tillid". Den kendsgerning at flyvevåbnets udstilling i 1971 har deltaget i arrangementer med et samlet tilskuerantal på 323.300 besøgende gør, at vi tør anslå, at ca. 200.000 har besøgt udstillingen og fået oplysning på denne måde - om vi redder tiltro, ved vi ikke, men vi håber det! eller f.eks.

"Redder vi goodwill for flyvevåbnet gennem udstillingen".

I relation til det foregående kan vi oplyse, at der fra udstillingen endvidere er udleveret 4634 eksemplarer af "Forsvarsavisen" med omtale af værnene. Det er tillige vor erfaring, at vi gennem samtaler over bl.a. udstillingsmateriel - en gennemskåret jetmotor, et cockpit fra et jetfly og et katapultsæde - skaber forståelse for og respekt om den omfattende uddannelse, flyvevåbnets personel gennemgår. At disse samtaler ikke nødvendigvis alle udmønter sig i goodwill for flyvevåbnet er klart, men

det er vor opfattelse, at behovet for oplysning om flyvevåbnet (- og forsvaret) er stort, at alene den oplysning, vi er i stand til at give, er en medvirkende faktor til at ændre et forkert billede af vort forsvar, som mange mennesker i samtalens løb giver udtryk for.

Om vi redder goodwill, ved vi ikke, men vi er i hvert fald i mange tilfælde med til at sætte tingene på deres rette plads i folks bevidsthed.
eller f.eks.

"Redder vi positiv omtale af flyvevåbnet gennem udstillingen"

Det at flyvevåbnet oplyser om sig selv bliver positivt modtaget i pressen ved de forskellige arrangementer, og er udstillingen opstillet i sammenhæng med f.eks. helikopteropvisning, er det i sig selv en omtale værd.

Her kan spørgsmålet altså besvares med et klart ja!
eller f.eks.

"Redder vi menneskeliv gennem flyvevåbnets udstilling"

Flyvevåbnet blev tilbudt en stand på den nylig afholdte bådudstilling i Forum, hvor vi i samarbejde med personel fra Eskadrille 722 opbyggede en redningsstand omkring S-61 helikopteren i fotostatopbygning med en tillempet Hoist, hvor folk kunne prøve at blive hejst op i redningsselen. Endvidere blev helikopterens redningsudstyr fremvist og kommenteret af personel fra Eskadrille 722. Udstillingen blev besøgt af ca. 60.000 mennesker, og vi foretog over 4000 "redninger" med hoisten.

Har vi - hvad vi tillader os at tro - gennem deltagelse på denne udstilling været medvirkende til at redde menneskeliv uden brug af helikopter, kan vi godt tillade os at besvare vort spørgsmål bekræftende!

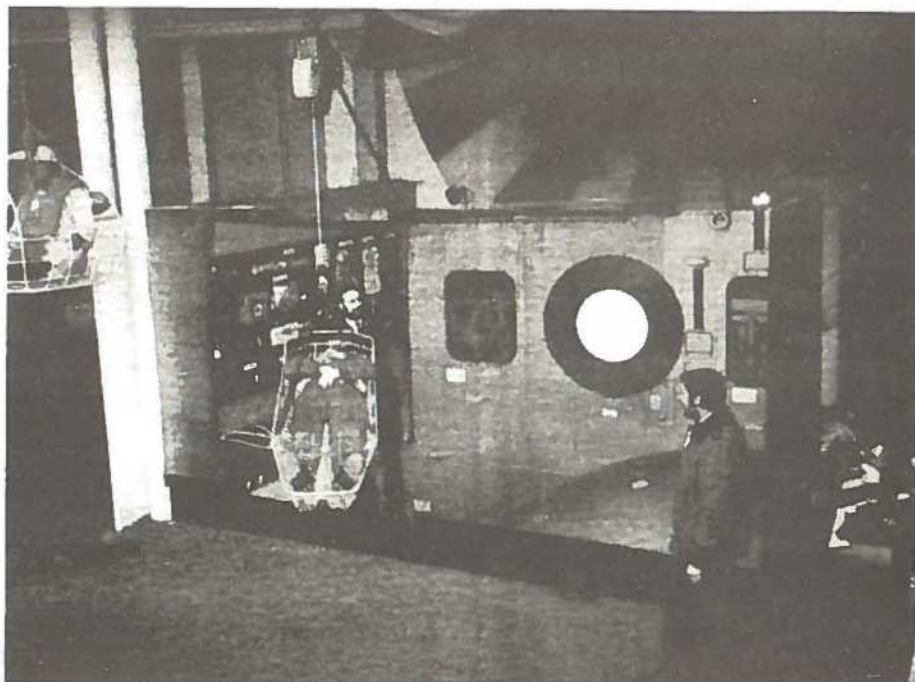
Et sidste spørgsmål:

"Redder vi ansigtet gennem flyvevåbnets udstilling"

Vi tror, vi er med til det.

Udstillingen var sidste år placeret ved 14 arrangementer, og vi har fået tilbud om at komme igen. Vor særudstilling om redningstjenesten blev inviteret til Ålborg Hallen i marts dette år og til Herning Hallen i påsken, så rent "udstyrsmæssigt" føler vi, at vi efterhånden kan stille op blandt civile udstillere uden at tabe ansigt.

Der er efterhånden investeret meget arbejde og meget materiel i flyvevåbnets udstilling, og "rentabiliteten" af det investerede øges kun ved flittig brug af udstillingen. Deltagelse i arrangementer skulle gerne øges i det kommende år, og skulle nogen med kendskab til eller medvirken i forskellige arrangementer føle sig tilskyndet til at være med til "at redde flyvevåbnets ansigt" vil en henvendelse til flyverstaben lokal 2344 være meget velkommen.



herr oberst -

gamle dreng!

I februar og marts mødtes 24 personer, nemlig stabsofficerer fra de tre værn samt ledende folk i civilforsvaret, politiet og den øvrige del af det civile beredskab.

De deltog i "Totalforsvarskursus 1972", det femte i en række, og selvom f.eks. en politimester næppe vil titulere en "klassekammerat": Hr. oberst - og selvom de to måske ikke bruger "gamle dreng", når kurset er slut; ja, så er der dog en erfaring fra de hidtidige kurser af samme art, at deltagerne i løbet af de to kursusuger ikke blot får "lært" en mængde, men at de tillige får lært hinanden at kende, får skabt eller uddybet en indbyrdes mere uformel kontakt, som er af største værdi i deres fremtidige arbejde inden for det samlede beredskab.

Kurset fulgte de retningslinier, som har været gældende siden 1969. Det administreres som hidtil af forsvarsakademiet, som i planlægningen støtter sig til indenrigsministeriets sekretariat for civilt beredskab, til civilforsvarsstyrelsen og til rigspolicechefen.

Formålet var for så vidt også det samme som hidtil, nemlig at orientere deltagerne om status og målsætning inden for de mange, stærkt forskelligartede områder, som tilsammen udgør det, der ofte i daglig tale betegnes som "totalforsvaret".

Kursets nærmere indhold undergår derimod visse ændringer og tilpasninger fra år til år, men heldigvis har de for planlægningen ansvarlige ved de hidtidige kursusafslutninger kunnet konstatere en tilstand, som vist fortjener betegnelsen "succes" - og indtil videre er den løbende planlægningsopgave derfor stort set begrænset til mere præsentationsmæssige forbedringer, som letter stofets tilegnelse, samt til de ajourføringer, som altid vil være nødvendige i vort nuværende samfund, hvor udviklingen forløber så hastigt, som tilfældet er.



CIVILUDDANNELSE for stampersonel.

Adgang til civiluddannelse har alt stampersonel, herfra dog undtaget flyver- og navigatørelever, ved tegning af kontrakt om frivillig, midlertidig tjeneste af mindst 2 års varighed udover uddannelsestiden, der i øjeblikket er 12 måneder.

Retten til denne uddannelse bevares såvel ved fortsat tjeneste - udover de 2 år, som ved en eventuel genansættelse.

Ved de nævnte 2 års frivillig, sammenhængende tjeneste indtjenes 13 ugers civiluddannelse og ved fortsat tjeneste udover disse 2 år indtjenes 1 uge for hver sammenhængende 3 måneders periode.

Civiluddannelsen omfatter de boglige og praktiske uddannelser, der er indeholdt i Forsvarets Civilundervisnings kursusoversigt. Endvidere er der individuelle og lokalafviklede uddannelser - ved sidstnævnte forstås uddannelse ved uddannelsesledere og uddannelsessteder, der er beliggende i tjenestestedets geografiske nærhed. Endelig er der korrespondanceundervisning, der gennemgås enten som ren brevskoleundervisning eller som kombineret brevskole- og dagskoleundervisning.

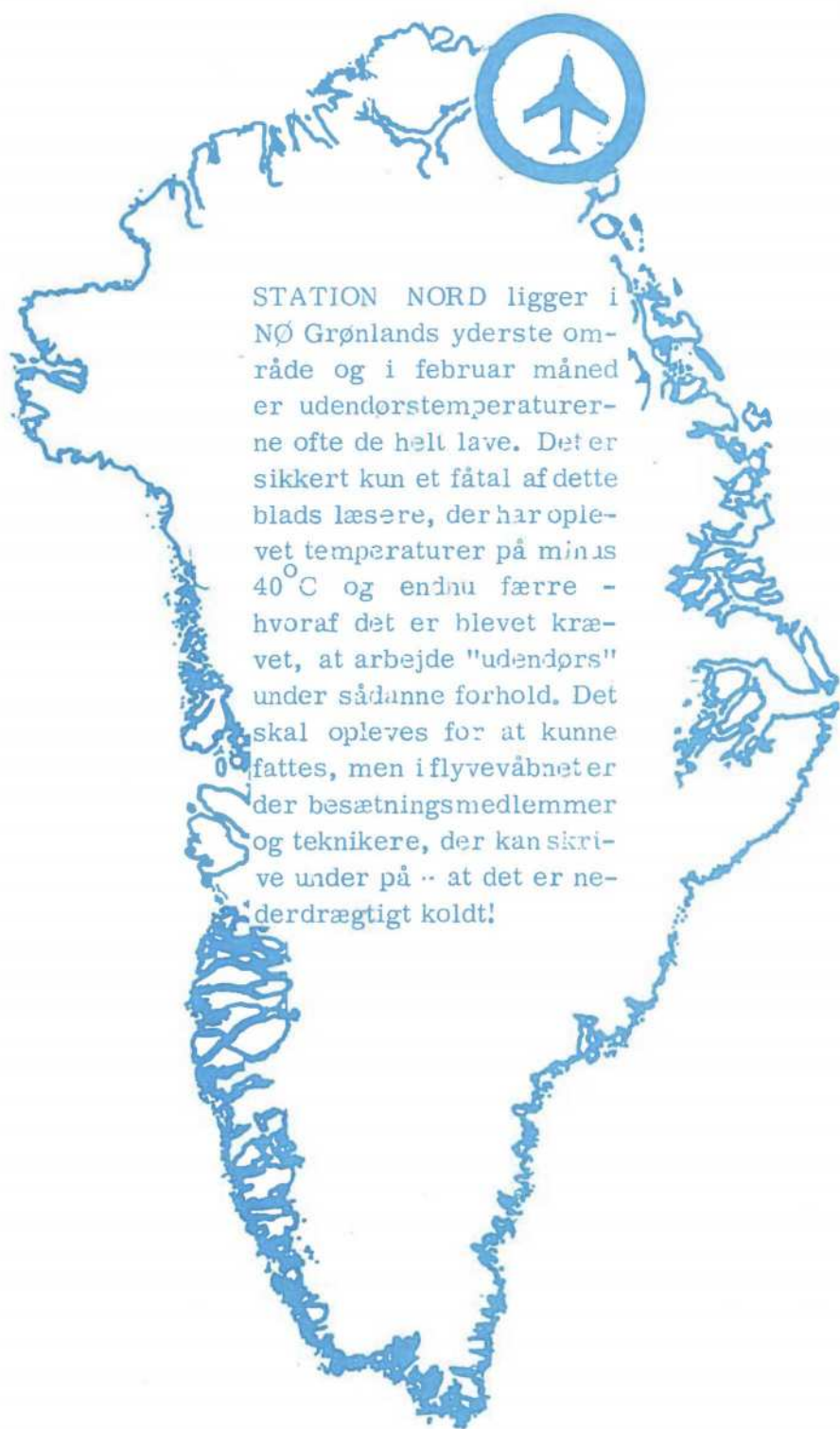
Orientering om uddannelsesmulighederne fås ved tjenestestederne eller ved den lokale undervisningsleder ved Forsvarets Civilundervisning.

Yderligere oplysninger om civiluddannelse for stampersonel i flyvevåbnet, herunder bortfald af retten til uddannelsen, afgivelse af ønsker om uddannelseslinien samt de økonomiske vilkår i forbindelse med civiluddannelsesafvikling m.m., er indeholdt i flyvevåben-bestemmelse nr. 493-3 (3. udgave, revideret), der er udsendt af Chefen for Flyvevåbnet den 25 feb 1972.

Ved Nordpolens dørtærskel!

STATION NORD

ca. 19.100 km. fra SYDPOLEN - ca. 3.700 km. fra FLYVESTATION
VÆRLØSE og ca. 930 km. fra NORDPOLEN



STATION NORD ligger i NØ Grønlands yderste område og i februar måned er udendørstemperaturerne ofte de helt lave. Det er sikkert kun et fåtal af dette blads læsere, der har oplevet temperaturer på minus 40°C og endnu færre - hvoraf det er blevet krævet, at arbejde "udendørs" under sådanne forhold. Det skal opleves for at kunne fattes, men i flyvevåbnet er der besætningsmedlemmer og teknikere, der kan skrive under på - at det er nederdrægtigt koldt!

Flyvevåbnets C-54 - nr. N-625 - blev onsdag den 9 feb d.å. kl. 0830Z sendt fra Eskadrille 721, Flyvestation Værløse til Grønland for bl.a. at foretage dropmissioner på Østkysten og flytte slædehold (Slædepatruljen SIRIUS) fra MESTERSVIG til STATION NORD.



Hjemkomsten til Flyvestation Værløse var påregnet at finde sted fredag den 11 feb d.å. i løbet af aftenen. Men dette skulle blive en flyvning af længere varighed - end beregnet, idet manden 11 feb - på Station Nord - fik motorvanskeligheder og måtte rekvirere reservedele fra Flyvestation Værløse. Disse blev pr. fly leveret til Station Nord den 12 feb.

Den 13 feb modtog Eskadrille 721 følgende signal fra luftfartøjschefen:

- * "Efter karburatorskift motor 4 blev
- * samtlige motorer startet op af F/E for
- * funktionsprøve. Efter 30 min. opvarm-
- * ning og afprøvning af samtlige motorer
- * blev intet unormalt observeret. Lige
- * før oildelution procedure skulle påbe-
- * gyndes opstod der brand i motor 2, for-
- * modentlig på grund af backfire. F/E
- * valgte "Idle Cut Off" på motor 2, hvor-
- * på flyet blev evakueret af ombordvæ-
- * rende 5 teknikere. Samtidig blev ilden
- * slukket udefra af den posterede fire-
- * guard. Under evakueringen forstuede
- * F/E begge ankler".

NB. Det skal her for en ordens skyld nævnes, at det ved en senere undersøgelse viste sig, at der var tale om knoglebrud på begge fødder hos 1. teknikeren.

I det følgende gengiver vi "motorskift-holdets" dagbog, hvortil yderligere kun skal bemærkes, at reservemotoren, teknisk kontrollant, ekstra teknikere fra såvel Eskadrille 721 som fra Flyvestation Værløses Materielafdeling samt udstyr til opgavens gennemførelse, blev bragt til STATION NORD af C-54 - nr. N-618. Dette fly afgik fra Flyvestation Værløse søndag den 13 feb d.å. kl. 1934Z og efter mellemlanding på BODØ, Norge ankom 618 til STATION NORD mandag morgen kl. 0623Z.

Foto:

H. Wieland

Station NORD

N-618

Afgang Værløse EKV 131934Z mod Bodø ENBO. Ankomst Bodø 2323Z.

Afgang Bodø ENBO 140044Z mod Nord BGN; ankomst 0623Z.

MANDAG 14/2

Efter ankomst overleverede vi N-618 til Luftgruppen, som afgik mod Keflavik 0824Z. Tilbage stod 11 mand, som ved fælles hjælp skulle gøre N-625 flyveklar igen.

Efter morgenmaden besigtigede vi skaderne på den brændte motor 2. Ved et foreløbigt skøn kunne vi konstatere følgende:

En eksplosionsbrand i bagesektionen har fundet sted.

Motorskærme trykket ud.

Samtlige brandmeldeledninger i zone 1 svært beskadiget.

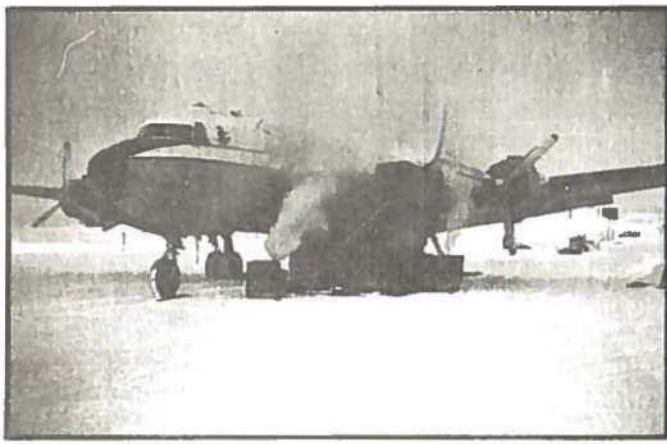
Fuellækage konstateret ved fuelflow-transmitter.

Starter- og generatorinstallation i bage-sektion svært beskadiget.

Isoleringen omkring føderør til featheringspumpe og elkabel til samme svært forbrændt.

Bagsiden af bagerste brandskot er visse steder tydelig misfarvet/mærket af kraftig varmepåvirkning.

Oliekøler og skærm tydelig mærket af kraftig varme.

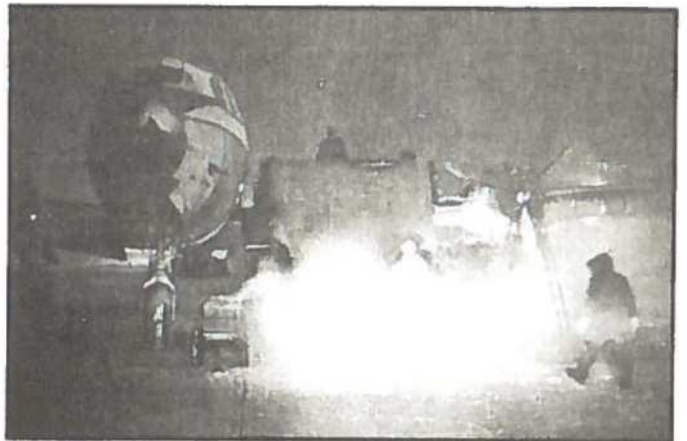


Umiddelbart efter 618's afgang havde vi samtaler med stationslederen og maskinchefen, og fik her klarlagt, hvilken assistance vi kunne få fra stationen. Stationen stillede sig meget beredvillig, og ville yde os al mulig assistance. Vi er på forhånd klar over, at problemerne, vi vil møde ved dette motorskift, vil blive meget store på grund af polar-mørket, den uhyggeligt lave temperatur (omkring $+ 40^{\circ}\text{C}$) i forbindelse med de primitive og improviserede hjælpemidler. En kran er således ikke til rådighed for os, men vi vil forsøge at klare nedtagningen og ophængning af motorerne ved hjælp af gaffeltruck.

Den første opgave vi bliver sat på er at flytte flyet hen i et hjørne af flyvefeltet, således at flyvefeltet stadig kunne ryddes for sne, og for at vi kunne være tættere ved garagefaciliteter og el-forbindelser til etablering af arbejdslys. Inden frokosttid (1330) har vi fået flyet på plads og gjort forberedelser til, at få det medbragte gummibehandlede lærredstelt opsat om motoren.



Efter frokosten påbegynder vi opsætningen af teltet. Skønt vi har haft teltet i opvarmet garage, for at gøre det let og smidigt, blev teltet stift som blik i løbet af få minutter under opsætningen på grund af kulden. Resultatet var også, at det gik i stykker og ikke kunne anvendes. Vi fik derefter stationen i gang med at fremskaffe presenninger til at hænge over det medbragte stillads. Kl. 1800 var vi færdige med at rigge dette improviserede telt op, og arbejdslys var etableret. Vi sluttede hermed dagens arbejde og måtte konstatere, at alt, hvad vi havde nået på denne dag med alle mand igang, var: Flyet flyttet 100 meter og arbejdstelt rejst om motor 2.



Vi havde da alle været i gang siden søndag eftermiddag, så vi kunne nok trænge til lidt hvile og søvn. Efter et udmærket aftensmåltid gik besætningen til ro.

TIRSDAG 15/2

Arbejdstiderne på stationen er af en eller anden grund 1000-1800 og da vi ikke kan få morgenmad før 0930 beslutter vi os til, så vidt muligt, at følge disse arbejdstider.

Kl. 1000 gik vi alle til flyet, hvor en heater var sat til 1 time før. Det viste sig at være vanskeligt at etablere en god arbejds-temperatur, idet der var $+ 15^{\circ}$ op til 2 meter over jorden inden i teltet og plus 50° i hovedhøjde for de der stod på de improviserede arbejdsstande bestående af fire wienerstiger og fire brædder. Efter frokost blev teltet fjernet så vi kunne begynde motornedtagning. Propellen blev nedtaget pr. håndkraft og motoren ved hjælp af motorsling op-hængt i en gaffeltruck.



Dagens arbejde blev afsluttet med reetablering af arbejdsteltet, der denne gang rejstes ved hjælp af lange wienerstiger, idet vi denne gang ikke havde propellen til at hænge det op på.



ONSDAG 16/2

Temperatur $+38^{\circ}$. Vind Form. 15-20 Kts. Efterm. 30 Kts.

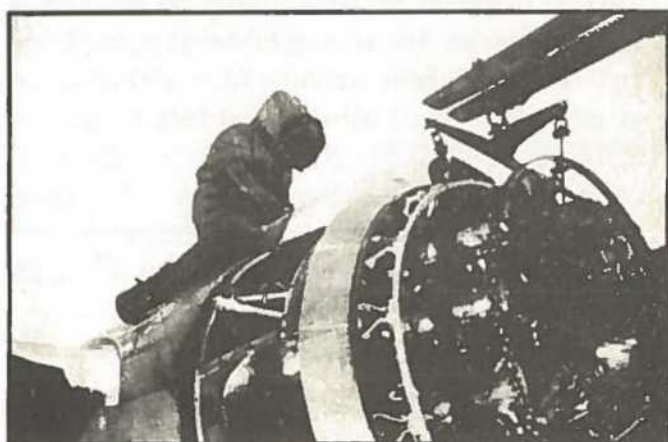
Vi begynder dagens arbejde med truslen om forestående føhn og snefald hængende over hovedet. Vi klarede dog frisag til hen på eftermiddagen, hvor kraftig blæst og snefygning fra syd stoppede alt videre arbejde ved flyet. Forinden nåede Meier og Rasmussen at udbedre de opståede skader ved el-installationen på brandskot og i hjulbrønd. I garagen blev den ny motor færdiggjort til opsætning. Temperaturen var $+34^{\circ}$ og vindstyrken 30 Kts, så vi havde Chill faktor på $+70^{\circ}$ C. Kloken 1600 blæste det improviserede telt ned, og vi måtte binde 1 bulldozer i næse og hale på flyet. Endvidere blev sideroret sikret ved hjælp af 4 brædder og 2 skruetvingere. Alt værktøj, stiger m.m. måtte bringes under tag, hvilket selvsagt var meget tidskrævende og sinkede motorskiftet meget. Stationen udlagde nødproviant i vores belægningsbygning,

så vi kunne være forberedt på udgangsforbud. Efter aftensmåltidet viste stationen 2 ældgamle film medens stormen hylede udenfor. Vi gik alle til ro med håbet om at morgenen ville bringe opklaring i vejret.

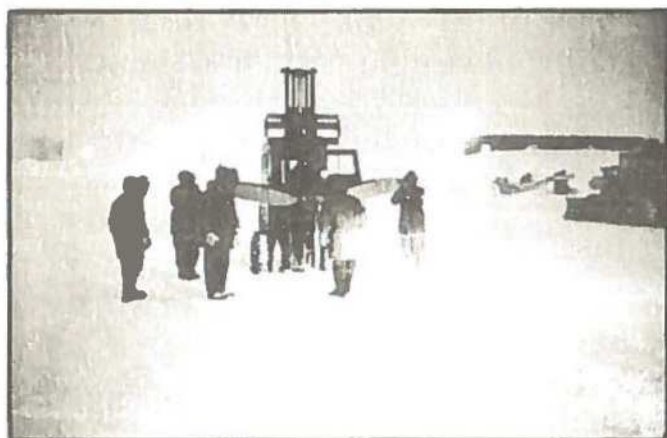
TORSDAG 17/2

Temperatur $+39.8^{\circ}$ C, Vind 25 Kts, Chill faktor $+70^{\circ}$ C.

Vinden er drejet om i nord og fygningen er aftaget noget, men der kommer nedbør i form af isnåle som bider forfærdeligt i ansigtet. Senere på dagen fin temperatur, kun $+38^{\circ}$, men med den nuværende vind svarer det til en chill faktor på $+52^{\circ}$. Ved hjælp af skovle og 1 bulldozer fik vi gravet flyet fri for sne, og vi beslutter os til at trodse vejret og fortsætte motorskiftet. Tidligt på formiddagen opdager Thingbo at primerslangen i venstre side på den ny motor kun var finger-spændt, endvidere var banjoforbindelsen for featheringsrør på govenor løs. Ved demontering for nærmere eftersyn blev det konstateret, at den ene pakning var monteret forkert. Vi er alle lidt chokerede over, at dette kan konstateres på en klargjort motor, idet begge dele vil betyde lækager, hvor ihvertfald den ene kan forårsage en ny motorbrand. Brandskottet blev færdigmonteret i den biden-de kulde, idet teltet ikke kunne rejses på grund af vinden.



Efter frokost var vinden løjet så meget af, at vi turde påbegynde opsætningen af den ny motor. Motoren blev kørt fra garagen og ophængt ved hjælp af en gaffeltruck. Allerede efter 2. forsøg lykkedes det at fastgøre motoren til stellet, og vi åndede lettet op. Derefter kørte vi propellen til flyet, men gaffel-



trucken sad fast i snedriver flere gange og måtte skubbes fri. Ja, det er lykke at foretage motorskift på Station Nord i $+40^{\circ}\text{C}$.



Efter at propellen var opsat gik vi igang med at bygge et nyt arbejdstelt op om motoren, ligeledes fik vi genetableret arbejdslys ved flyet. Dagens arbejde blev afsluttet, og vi gik til ro med håbet om at teltet, som er fastgjort med håndvægte og diverse andre motionsredskaber, forhåbentlig ikke forlader stationen i nattens løb. Vi fik oplysning fra radiostationen om temperatur $+39,8^{\circ}$ og 25 Kts, hvilket giver Chill faktor $+70^{\circ}$.

FREDAG 18/2

Temperatur $+40^{\circ}\text{C}$. Vindstille.

Heldet var med os, vinden kom ikke over 25 Kts i nattens løb, så teltet blev stående.

Dagen gik med at samle ledning og slangeforbindelser på motor og stel. De øvrige motorer blev inspiceret, og der blev her fundet adskillige lækager. Vi begynder at håbe på at kunne komme herfra søndag, men tør alligevel ikke sætte en endelig termin.

LØRDAG 19/2

Temperatur $+42^{\circ}\text{C}$. Svag vind ca. 8 Kts.

Montering af motor fortsætter. Om formiddagen opstår der vanskeligheder ved justering af varmeluftspjældet. Om eftermiddagen henter vi den udbrændte motor i garagen og bringer den pr. gaffeltruck til flyet.



Her måtte vi først rydde en passage i sne-driverne med skovle til trucken, fordi sneploven ikke kunne rydde tæt ved flyet. Under flytning af motoren i flyet fik Kaptajnen en gevaldig lussing af løftestangen, så en kindtand blev slået i stykker.

Efter udskiftning af brændstofpumpe og ca. 2 timers optøning af solenoider, lykkedes det at få cockpitheatteren til at virke.

Under færdigmontering af propellen ved 18-tiden forsvandt heateren til opvarmning af telt og motor 2, og der gik kun få minutter før olie og propel var så stive, at montering ikke kunne fortsættes, så arbejdet måtte indstilles her. Ved check af motor 3 og 4 blev der fundet diverse lækager, som blev udbedret i løbet af dagen. Nu mangler vi kun check af motor 1.

Ud på aftenen modtager vi et telegram fra ESK721, hvori man udbeder vores vurdering vedrørende en sikker hjemflyvning af N-625, i modsat fald vil man overveje at lade flyet forblive på Nord til april/maj. Vi er dog optimister og ser nogenlunde lyst på situationen. For nuværende er der en mulighed for at få flyet klar søndag aften, hvilket vi meddeler ESK721.

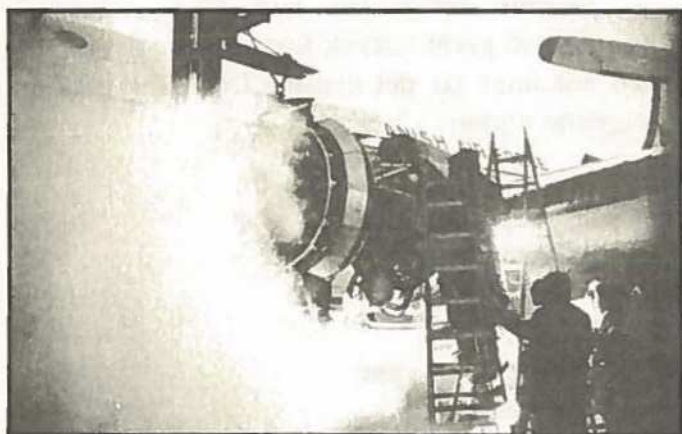
SØNDAG 20/2

Temperatur $+37^{\circ}\text{C}$. Vind 8 Kts.

Om formiddagen blev propellen færdigmonteret, og vi arbejder videre med motor 2. Da vi skulle starte cockpitheatteren op, virkede den igen ikke, så vi måtte forfra med timers optøning og arbejde, før den igen kommer igang. Vi har nu konstateret, at såfremt heatteren har været stoppet i mere end 10 minutter, er det umuligt umiddelbart at få den igang igen.

Ud på eftermiddagen opstod et nyt problem: Benzinlækage ved karbuator 1. Forsberg og Strøm-Hansen maser og regerer med den resten af dagen, men der er ingen vej udenom, vi må sønderknuste telegrafer til Danmark efter en ny karburator og pakninger. Så nu er vi spændte på, om hjemlige myndigheder beslutter at flyet skal henstå på Nord til april/maj.

Nogenlunde samtidig med fundet af karburatorlækagen, opstår der problemer med de elektriske installationer til/fra motor 2.



starter derfor, henset vigtigheden af det forventede telegram, flyets HF-radioer op for evt. at få forbindelse med Grønnedal eller Frederikshavn Flåderadio. Kl. 1700Z lykkedes det at få forbindelse med Frederikshavn, og vi får herfra svar på vores O-signal, hvoraf det fremgår at N-586 afgår fra Værløse 220800Z via Bodø til Nord og retur ASAP.

Sent på eftermiddagen starter vi op med snøfteventiler, alt var tilsyneladende normalt og vi monterer derfor tændrørene samt ring-skærme ved syv mands energiske indsats, idet skærmene, som det meste af det andet, også drillede, så vi måtte både banke og trække i dem, før de endelig var monteret.

Hen på aftenen var vi klar til endelig afprøvning af motor 2. Ved opstart opdages at tachometeret for motor 2 kører baglæns, motorstart afbrydes atter og tachometergenerator afmonteres, fasevendes og genmonteres. Under reparation af tachometersystemet er motor 3 og 4 blevet pre-heated og startet op. Grunden til opstart af 3 og 4 var den, at vi ville konstatere, om de endnu virkede efter 10 dages "kolde fødder". Hvis der skulle blive brug for reservedele til disse motorer, håbede vi, at vi kunne få telegram hjem til Værløse inden N-586's afgang næste morgen.

Motor 3 og 4 virkede til vores store forbauselse perfekt. I mellemtiden er motor 2 færdig og bliver startet op for endelig afprøvning. Denne motor viser sig ligeledes at være i orden nu. Alle tre motorer bliver oil-deluted og standset. Filteret bliver trukket og olie aftappet. Arbejde slut 220115Z.

MANDAG 21/2

Temperatur $+36^{\circ}\text{C}$. Vind 8 Kts.

Vi har endnu ikke modtaget svar på vores O-signal om forholdsordre vedrørende flyets nærmeste fremtid heroppe. Vi går og gisner om udfaldet, men vi er dog selv af den mening, at man bør gøre alt for at få flyet ud hurtigst muligt, selv om det evt. vil betyde nogle C-54 Shuttle-ture med reservedele. Vi regner så småt med fly i aften, står derfor tidligt op for at have det hele klart. Ved middagstid har vi ikke tålmodighed til at vente på forholdsordren over det civile net og

Temperatur +36° C. Svag vind.

Vi vågner op til en rigtig lun dag, i dag er det kun lige så koldt som to frysebokse i serie - nemlig +36°. Opaddagen erfarer vi at N-586 er startet mod Bodø. Vi får rejst telt om motor 1, hældt olie på tankene, luft i oleobenene og fejlet sne af planerne. Vi går og gisner om nogle af os skal afsted med N-586, men vi er alle mest indstillet på at blive og bringe N-625 hjem.

N-586 har ETA Nord 2045 og ankommer 2050Z. Vi råder besætningen til ikke at stoppe motorerne under det forhåbentlig korte ophold på Nord. Vi skulle nødigt have flere fly til at brænde inde her.

Vore tre tapre mandfolk og Strøm-Hansen skal hjem med N-586, hvilket de er noget bitre over. Nu havde vi været sammen om det motorskift så længe, at slutspurten også helst skulle have været klaret af det samme team. Det viser sig, at Strøm-Hansen skal hjem nu, fordi han på torsdag skal på winter-survival i Norge. Vi er dog alle sikre på, at han nok skal overleve i Norge, efter disse 10 dages survival på Nord.

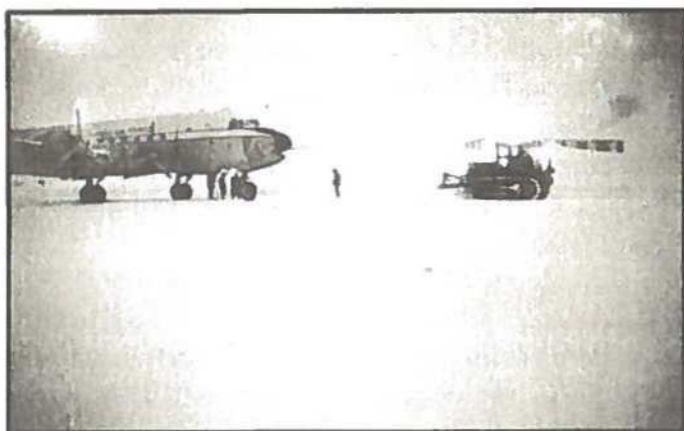
Som erstatning for de hjemdragende får vi K.A., T. Jensen, J.S. Sørensen og P.A. Nielsen. Efter at have fået sendt N-586 af sted mod Bodø, klargøres den ny karburator, men til vores skræk finder vi fejl ved den umiddelbart inden opsætningen. Til alt held var der to karburatorer med op, så vi slipper med skrækken og klarer den.

Kl. 3 om morgenen begynder det at sne, og vejret ser bestemt ikke lovende ud. Vi håber dog at få alt klart og komme afsted, inden vejret helt lukker ned.

Karburatoren er monteret kl. 0600, og efter mange visuelle inspektioner af motorerne, reparation af en ny hydrlækage, afprøvning af motorer og påfyldning af luft i oleobenene, kan vi endelig starte fra station Nord kl. 1133 med et virkeligt godt kendskab til, hvordan

man ryster et motorskift ud af ærmet i mørke og ved +40 grader.

Vi lander i Ålborg kl. 2107 og kl. 2250 er vi atter hjemme i Værløse.



* FLYvevåbenNYT er bekendt med, at che-
 * fen for Eskadrille 721 over for Flyvestation
 * Værløse har tilkendegivet, at det er eskadril-
 * lens indtryk, at der er ydet en særdeles god
 * indsats såvel af eskadrillens og flyvestatio-
 * nens personel som af det civile personale på
 * STATION NORD.

* Samme opfattelse har Flyvertaktisk
 * Kommando givet udtryk for, idet man ved N-
 * 625 ankomst til det sydlige Danmark sendte
 * følgende signal:

* rr rdfqc
 * de rdfpc 031 0550752
 * znr uuuuu
 * r 240749z feb
 * fm ftk
 * to rdfqa/fsn vaer
 * info rdfqc/fko
 * rdfqc/chf
 * rdfqa/esk 721
 * bt
 * ukl om-25058
 * emne: groenlandsflyvning
 * velkommen hjem fra station nord.
 * well done - vaerloese
 * bt

At KUNNE er at VILLE

Har De tilmeldt Dem NIJMEGENMARCHEN 1972 ???

De kan nå det endnu jf. CHF skr. UG 491.133-1551 af 1 mar 1972, når De straks henven-
 der Dem til Deres tjenestested.

Husk træningen skal være i orden. Begynd marchtræningen nu.

Oberstløjtnant E.J. Harder er udpeget som flyvevåbnets kontingentchef.

CHILL-FAKTOR

I dagbogsoptegnelserne - udarbejdet af besætningen på C-54, nr. N-625 - fra opholdet på STATION NORD er CHILL-FAKTOR omtalt.

Hvad er CHILL-FAKTOR - dette har redaktionen bedt overlæge Knud Jessen, Flyvestation Værløse redegøre for.

I områder med risiko for afkøling og forfrysninger kan det være af nogen værdi, om man ved et enkelt tal er i stand til at opsummere de faktorer, der er af betydning for risikoen for forfrysning.

Disse enkelte faktorer er væsentligst luftens temperatur, vindens hastighed samt den tid, man udsættes for afkølingen. Men herudover spiller det en rolle, om huden er våd eller tør enten på grund af sved eller på grund af kontakt med vand og sne.

En metode til et forsøg på at forudsige denne risiko er specielt i USA formuleret gennem den såkaldte wind-chill-factor, som på empirisk grundlag er udregnet af Siple og Passel i 1945.

Formlen K_o (wind-chill) $(10,45 + \sqrt{100 V - V}) (33 - T)$, hvor V er vindens hastighed i m/s og T luftens temperatur i $^{\circ}\text{C}$, gælder for tør luft, og der angives risiko for forfrysning, når K_o kommer over 1400.

K_o ses ofte - som i artiklen her - erstatet af "equivalent temperature" i $^{\circ}\text{C}$, der angives på basis af omgivende lufttemperatur og vindens hastighed i knob.

Den især af amerikanerne udbredte anvendelse af sådanne faktorer har i Danmark og Sverige ikke opnået samme interesse blandt kuldefysiologerne, fordi man eksperimentelt har haft vanskeligt ved at eftervise de empiriske værdier, blandt andet fordi mange individuelle og modificerende forhold spiller ind.

Man er herhjemme mere interesseret i at optræne folks subjektive fornemmelse for, hvornår de skal træffe passende forholdsregler. Dette gælder f.eks. for Sirius-patruljen, der ikke får opgivet nogen daglig wind-chill-factor.

På den anden side erindrer sådanne tal om, at det i kolde egne ikke blot er luftens temperatur, men også vindens hastighed og fugtighed, ekspositionstiden, muskelarbejde etc., som er af betydning for bedømmelsen af en forfrysningsrisiko. Samt at tallene gælder for ubeskyttet hud!

Så er chill-faktorerne, som de er udarbejdede i dag, ikke videnskabeligt helt tilfredsstillende, er de alligevel af praktisk betydning for de mennesker, der har et arbejde at udføre under arktiske forhold.

Knud Jessen.



Tjenestestedsmærker

Chefen for Flyvevåbnet har bestemt, at der indføres tjenestestedsmærker i flyvevåbnet.

Mærkerne - der forventes leveret i løbet af 1973 - skal bestå i et våbenskjold med de i Flyvevåbenbestemmelse 202-2 autoriserede heraldiske mærker og udført i metal/emalje - 38 cm. højt og 30 cm. bredt foroven.

Våbenskjoldene anvendes uden ydre attributter og placeres på venstre brystlomme.

Da Flyverstabens, Flyvertaktisk Kommando, Flyvematerielkommandoen, Flyvevåbnets Kontrol- og Varslingsenheder samt Flyvevåbnets Skoler endnu ikke har heraldiske mærker, har Flyvevåbnets Uniformsudvalg fået pålagt - i samarbejde med Flyvevåbnets Heraldiske Udvalg - at foranledige disse mærker udarbejdet.

Flyverhjemmeværnet har ligeledes ønsker om at indføre sådanne tjenestestedsmærker og vil formentlig følge flyvevåbnets bestemmelser for udformning og bæring af disse mærker.

Som nævnt i FLYvevåbenNYT, aug 1971, påregnede flyvevåbnet at antage ca. 40 kvindelige konstabelelever pr. 1 nov 1971, samt at det samlede antal pr. finansåret 1971/72 ville blive 80.

Den 1 nov mødte de første 36 og i feb 1972 er der antaget 25 kvindelige konstabelelever.

Flyvevåbnets Konstabelskole er mødestedet for dette kvindelige stampersonel, og her får de den grundlæggende, generelle uddannelse - rekrutuddannelse, Forsynings- og administrationspersonellet får ligeledes her en grundlæggende specialuddannelse og senere praktisk tjeneste - On The-Job-Training - ved et af flyvevåbnets tjenestesteder.

Personel - udtaget til uddannelse i kontrol- og varslingsystemet - får specialuddannelse ved Flyvevåbnets Kontrol- og Varslingsskole på Flyvestation Kagerup.

De første kvindelige elever fra nov-holdet, i alt 12, mødte ved sidstnævnte skole den 17 jan 1972.

På Flyvestation Kagerup var man forberedt på at modtage denne nye kategori af stampersonel og havde bl.a. på det velfærdsmæssige område, allerede i sommeren 1971, ført drøftelser med FOV om velfærdsforanstaltninger, der ville være nødvendige i forbindelse med antagelse af kvindeligt personel i forsvaret.



I det følgende beretter Flyvestation Kagerup om disse aktiviteter:

Som optakt til de velfærdsmæssige foranstaltninger, som evt. kunne tænkes etableret, blev et møde med repræsentanter fra henholdsvis Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstjeneste og Flyvestation Kagerup afholdt i sommeren 1971.

På mødet var der fuld enighed om, at de lokale velfærdsmæssige foranstaltninger, nok burde udvides betydeligt for på den måde at undgå, at indførelsen af kvindeligt stampersonel i forsvaret, ville afstedkomme unødvendige problemer.

Tillige var der enighed om, at såvel de lokale forhold, som offentlig transport til/fra Kagerup, der er meget begrænset, var et vigtigt argument for at tilvejebringe aktiviteter samtlige ugens aftener (man - tor), idet nævnte forhold bevirker, at et meget stort antal af skolens elever må opholde sig på tjenestestedet om aftenen.





Foto: FMK

Nævnte møde resulterede i, at FOV gav grønt lys for gennemførelsen af forskellige hobby-aktiviteter, som forsøgsvis kunne praktiseres med kvindelige elever på operatørkursus ved Flyvevåbnets Kontrol- og Varslingsskole således, at flyvestationen ved modtagelsen af det første hold egentlige kvindelige konstabelelever - allerede da havde visse erfaringer at bygge videre på.

Systue/sykursus

Af egentlige mere kvindeligt betonedede "sysler", fandt man på grundlag af egne ideer, samt forskellige undersøgelser gennemført blandt de kvindelige elever, frem til, at iværksættelse af sykursus, i forbindelse med indretningen af en systue, var et af de områder, man først burde sætte ind på.

Flyvestationen har derfor fået indrettet en systue i et egnet lokale, hvor bl.a. 4 moderne elektriske symaskiner er blevet installeret tillige med tilskærerbord, spejl m.v. I tilknytning hertil blev en faglærer engageret, således at den egentlige undervisning kunne gennemføres.

Erfaringerne af ovennævnte aktivitet har været gode, og systuen er blevet benyttet flittigt under forsøgsperioden.

Andre igangværende hobbyaktiviteter

Af de hobby-aktiviteter, som flyvestationen forud for indførelsen af kvindeligt stampersonel i forsvaret, havde iværksat, hører områder som snedkeri, pibeskæring samt mørkekammerarbejde til de aktiviteter, der for det mandlige personels vedkommende, kunne skabe den største tilslutning.

Det har imidlertid tillige vist sig, at der blandt det kvindelige personel, også på disse tre områder, har været en endog udmærket søgning.



Andre mulige hobby-aktiviteter

Til disse områder hører bl.a. for flyvestationens vedkommende aktiviteter som stoftryk, porcelænsmalning m.v. som evt. muligheder, man gerne vil tage op, såfremt tilstrækkelig tilslutning viser sig og økonomisk dækning kan tilvejebringes.

Sprogundervisning

Flyvestation Kagerup har tillige forsøgsvis i samarbejde med Forsvarets Civilundervisning kørt sprogkursus om aftenen i det til skolen hørende sproglaboratorium. Dette kursus baserede sig på undervisning i "fransk begynder" og "tysk fortsætter" efter en forudgående rundspørge blandt flyvestationens personel.

Nævnte kursus er blevet afviklet i okt, nov samt dec måned 1971. Desværre måtte denne aktivitet indstilles grundet bl.a. det forhold, at den praktiske undervisning af eleverne på operatør-niveau, blev henlagt til Operationscentral 500, og gennemført som aftenundervisning, for på den måde at forstyrre operationscentralens daglige arbejde mindst muligt.

Andre praktiske velfærdsforanstaltninger

I den bygning, hvor de kvindelige konsta-belelever er indkvarteret, er bl.a. opsat tør-retromle, vaskemaskine, køleskab, strygebræt med strygejern. Endvidere er der i bygningen mulighed for at lave kaffe/te, idet et mindre køkken forefindes.

Endvidere er flyvestationens tidskrift-hold blevet ændret på en sådan måde, at kvindelige interesser nu også er tilgodeset på dette område.

FLY I FLY...

Den i FLYvevåbenNYT - mar 1972 - om-talte bygning af de ensædede CF-104-fly er nu efter komplicerede forhandlinger afgjort, idet Flyvematerielkommandoen har sluttet kontrakt med firmaet LOCKHEED i Palm-dale, California.

Kontrakten omhandler ombygning af et prototypefly samt fremstilling af de nødven-dige ombygningsdele og - instruktioner for de øvrige fly, der vil blive ombygget ved Flyvematerielkommandoens Hovedværksted på Flyvestation Ålborg i samarbejde med flyve-stationen.

De canadiske Starfighter-jagere vil bli-ve transporteret fra Skotland til Flyvestation Ålborg, idet - transporten til trods - ombyg-ningen herhjemme vil være væsentlig billigere, end hvis denne skal ske i Skotland.

Det første tosædede fly er færdig til Ål-borg; dette skete i en C-130 Hercules-transportmaskine - lejet hos Imperial Airways i Alaska.

EL PASO - USA

Fra udvalget vedrørende ferierejse til El Paso har FLYvevåbenNYT modtaget følgende:

Det skal herved meddeles, at udvalget har indstillet arbejdet med tilrettelæggelsen af ferierejsen på grund af manglende tilslut-

Velfærdsmidler

Flyvestationen har i forbindelse med ind-førelsen af kvindeligt stampersonel i forsva-ret fået ekstra tildeling af hobbytimer m.v. fra Forsvarets Oplysnings- og Velfærdstje-neste, men selv med denne ekstra tildeling, er behovet for yderligere tildeling af timer m.v. stadig i allerhøjeste grad aktuelt.

Afslutning

Dette indlæg, der naturligvis er meget lokalt betonet, kan måske medvirke til, at andre tjenestesteder med kvindeligt stampersonel, har fået en eller flere impulser, som evt. kan bevirke, at nye velfærdsmæssige aktiviteter kan tages op, ligesom tjenesteste-der er særdeles velkomne til at kontakte Fly-vestation Kagerup med evt. yderligere vel-færdsprægede ideer.

★

Dette fly har ligeledes færdiget den maski-ne - der skal udgøre prototypen - fra Skot-land til California.

Prototypen ventes færdig omkring nytår 1972/73 således at ombygningen af de reste-rende kan sættes igang i begyndelsen af 1973.



Foto: ÅLBFOT

ning.

Eventuelle interesserede kan anbefales at henvende sig direkte til People to People, som flere gange om året sender medlemmer til USA - til næsten de samme priser, som tidligere opgivet af udvalget.

Fra vor mand i CALIFORNIA -

major K.B. MIKKELSEN:

Hermed tilsendes nyt vedrørende vort CF-104 fly, der i øjeblikket beror ved LOCKHEED-CALIFORNIA CO. PALMDALE, USA, for konvertering til F-104G.

Flyet er i øjeblikket under adskillelse for at få udført IRAN. Forud herfor gennemgik flyet et Electro-magnetic check-out for at konstatere, hvor stor interferens, der var imellem de forskellige elektriske kredsløb. Dette check forløb godt, idet der ikke konstateredes påvirkninger over max. tilladelige værdier.

Flystruktur samt komponenter og dele, for hvilke det i henhold til eftersynsfor skrifter er påkrævet, bliver i øjeblikket røntgenfotograferet henholdsvis magneflux og ultralyd prøvet. Resultaterne herfra foreligger ikke på nuværende tidspunkt, men umiddelbart forekommer flyet at være sundt, idet der ingen korrosion er konstateret.

I tilslutning til vedligeholdelsesbygningerne her i Palmdale findes et stort flyvefelt, hvorfra alle prøveflyvninger foregår. Stedet her er meget velegnet til flyvning, idet det påstås, at solen skinner fra en skyfri himmel

360 dage om året. Dette kan sikkert bekræftes af mange fra flyvevåbnet, der har besøgt Edwards Air Force Base; denne base ligger ganske tæt herved og som bekendt i et ørkenområde. Temperaturen om sommeren bliver så høj som 45°C - i øjeblikket er der 20 - 25°C - men varmen føles ikke så voldsom, da fugtigheden er relativ lav.

Foto viser det personel, der er direkte beskæftiget på vort fly. Personerne fra venstre mod højre er som følger:

LANNY JENKINS - PRODUCTION SUPERVISOR.

GEORGE BARTON - ENGINEER.

PAT MERRICONE - DEPARTMENT MANAGER.

BOB PADDACK - SERVICE REPRESENTATIVE.

MAJ. K.B. MIKKELSEN - FORBINDELSESOFFICER.

DICK MADISON - ASSISTENT DEPARTMENT MANAGER.

TOM Mc. GOVERN - INSPECTION SUPERVISOR.



Nr. 4 fra venstre BOB PADDACK er kendt af mange på Flyvestation Ålborg, idet han for et par år siden har opholdt sig der i ca. 1 1/2 måned i forbindelse med løsning af visse skydeproblemer på vore F-104G fly.

379



000

~~C-47~~
~~C-54~~
DC-6B
C-130

FLY VEVÅBEN NYT



Nok fejrede vi standsmæssigt dansk militærflyvnings 50-års-dag i 1962, men vi finder dog ikke, at vi af den årsag kan forbigå 60-års-dagen i total tavshed.

Derfor bringer vi - til behagelig ihukommelse - den glimrende plakat, der i sin tid - til anledningen - blev tegnet af "Johnny Cigar" alias Major J. Møller.

Som en slags fodnote kan bemærkes at datoen - den 17 jun - er en "valgt" dato, idet den historisk korrekte dato for militærflyvningens start må siges at være den 14 dec 1911, på hvilken dato det daværende Marineministerium beordrede, at uddannelsen af "befalingsmænd af Flåden, som Aeroplanførere" skulle påbegyndes snarest, medens Hærens Flyveskole blev oprettet den 2 jul 1912.

FLYVERSTABEN

JUL 1972

Information



Udgiver:	Flyverstaben, Flyvestation Vedbæk,	tel. (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:	Premierløjtnant F. Cramer Larsen, Løjtnant J. K. Weinschenck	lokal 2315 lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Major E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslegen:	Major P.-E. H. Alsøer,	lokal 2354
Forsvarsstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	2100	

Eftertryk med angivelse af kilde tilladt.

Redaktionen af FLYvevåbenNYT er fra flere sider gjort opmærksom på, at Chefen for Flyvevåbnet i første nummer af bladet nævnte, at dette var åbent for flyvevåbnets tjenestesteder, der havde lokalt stof, som kunne være af interesse for hele flyvevåbnet.

Foranlediget af ovennævnte henvendelser, hvor man påpeger flere "episoder", der godt kunne "tåle" at komme alt flyvevåbnets personel til kendskab, vil redaktionen tilskrive flyvevåbnets enheder med henblik på udpegning af en kontaktperson, således at hændelser, ideer, tanker m.v., som er af mere end lige lokal interesse - via FLYvåbenNYT - kan tilgå flyvevåbnets personel som INFORMATION.

30.000

Som den første i flyvevåbnets GCA-tjeneste har SNSG N.T. Madsen, ÅLB-GCA torsdag den 13 april gennemført sit "run" nr. 30.000. Siden 1953 har N.T. været tjenstgørende ved GCA-arbejde, først som tekniker i 5 år og efter i 1958-59 at have opnået status på GCA'en og op til i dag har N.T. gennemført sit høje antal "runs". Vi vil gerne sige til lykke og ønske fortsat god arbejdslyst i GCA-arbejdet.

SBO



Foto: ALBEDA

FORSVARSKOMMANDOBEFALING

Nr.: 11

5. juli 1972

Forsvarsministeriet (FMN) har ved skrivelse 2.kt. P.9-3/72/1415 af 29 JUN 1972 bestemt,

- at der indføres ansættelsesbegrænsning i forsvaret, samt ansættelsesstop - som kun kan fraviges med FMN bemyndigelse - på områder, hvor rationaliseringsarbejde er i gang, og
- at annoncering i dagspressen vedrørende ledige stillinger i forsvaret indtil videre bør begrænses mest muligt og kun finde sted efter indhentet bemyndigelse i hvert enkelt tilfælde hos respektive værnschefer/korpschefer.

I tilslutning hertil har Forsvarskommandoen (FKO) bestemt, at nyansættelser indtil videre kun kan finde sted i strengt begrænset omfang, og kun såfremt ansættelsesbehovet ikke kan tilgodeses ved lokale rationaliseringsforanstaltninger, herunder evt. ændring af arbejdsområder eller omfordeling af personel. Pågældende værns-/korpschefes tilladelse skal foreligge i hvert enkelt tilfælde.

Værns- og korpscheferne foranlediger i muligt omfang og efter fornøden indbyrdes koordination, at personelressourcerne omfordeles, bl.a. gennem en centraliseret udnyttelse af personellet inden for geografisk samlede områder, således at de tjenestesteder, der rammes særlig hårdt af begrænsningen, kan modtage kompensation herfor.

Notits vedr. ledigblevne medarbejdere og stillinger optages i værns- og korpschefers personelbefalinger med fornødne oplysninger om tjenestested, arbejdsområder, kvalifikationer/kvalifikationskrav m.v.

Vedrørende arbejdere følges de i FMN skr. 6.kt. 11-130/2592 af 5/7 1968 fastsatte bestemmelser, jf. KFF A 56/1968, pkt. 3.

Vedrørende kontorfunktionærer og kontorlærlinge henledes opmærksomheden på pgf. 4 i overenskomsten af 20/9 1971 mellem Ministeriet for Statens lønnings- og pensionsvæsen og HK i Danmark vedrørende ansættelsesforholdene for kontorlærlinge og kontorfunktionærer, der ikke er tjenestemænd i staten (fordelt ved FKO skr. Ø. 56.321/A 2. 2927 af 14 OKT 1971).

Annoncering efter og nyansættelser af personel til Forsvarets Materielintendantur, Forsvarets Forskningstjeneste, Militærpsykologisk Tjeneste, Forsvarsakademiet, Forsvarets Gymnastikskole, Forsvarets Brevskole og Forsvarets Kursusinstitution kan kun finde sted efter FKO bemyndigelse i hvert enkelt tilfælde.

Værns- og korpscheferne indberetter månedligt, første gang pr. 1 AUG 1972, om stedfundne personelreduktioner bl.a. som følge af anførte ansættelsesbegrænsning/-stop.



FORSVARSKOMMANDOBEFALING

Nr.: 12

5. juli 1972

(P 490) I det i Forsvarskommandoen nedsatte samarbejdsudvalg (hovedudvalg) indgår nedennævnte repræsentanter fra ledelse og personaleorganisationer:

Repræsentanter:

Suppleanter:

Ledelse:

Forsvarschefen
 Generalmajor O. Høgberg
 Generalmajor J. Brodersen
 Kommandør V.P. Heise
 Oberst O. Grue
 Kommandør O. Kisum

Chefen for Forsvarsstaben
 Kommandør K.V. Rasmussen
 Oberstløjtnant I. Vase
 Major P.B. Krogen
 Oberstløjtnant K. Bendix
 Kommandørkaptajn

Oberstløjtnant H.H.V. Nielsen
 Oberstløjtnant N.-A. Rye Andersen
 Major T. Rubinstein

P.E. Pedersen
 Major K.C. Jørgensen
 Oberstløjtnant G. Bladbjerg
 Major S.A. Kracht

Personelorganisationer:

A.C. Calundann
 John Ernst
 Johnny Jensen
 Harald Knudsen
 K. Lundemann
 J. Juel Pedersen
 Poul Pedersen
 E.L.F. Simonsen
 Chr. Sørensen

I.E. Olsen
 Marie Thomsen
 Erling Rolfsager
 Henning Bom
 Kurt Nielsen
 H.L. Prause
 O. Hemmingsen
 S. Drejer Pedersen
 N.G.R. Nielsen

(Ref.: KFF B 12/1972)



*Oberst
 E.F. von Holck*

er pr. 6 JUL 1972 udnævnt
 til chef for Flyvemateriel-
 kommandoen.

SIDSTE OM:

Værnepligtige sergenter

Som et første led i den forventede nedskæring af antallet af værnepligtige i flyvevåbnet har Forsvarsministeriet nu bestemt, at antallet af de tjenstgørende værnepligtige sergenter formindskes.

Det sker efter et frivillighedsprincip, således at de 5 yngste hold værnepligtige sergenter og sergentelever tilbydes en afkortning af den samlede tjenestetid på 21 måneder med fra 2 til 8 måneder.

Resultatet af hvor mange der ønsker at benytte tilbudet vil foreligge i slutningen af måneden.



Kvindelige konstabler

Forsvarsministeriet har meddelt flyvevåbnet, at der i finansåret 1972/73 må antages indtil 2 x 30 kvindelige konstabelelever til kontrol- og varslingstjenesten.

Indtil videre antages der ikke kvindelige konstabelelever til de øvrige tjenestefelter.

Der planes nu på, at ansøgere vil blive indkaldt til prøver i henholdsvis september og december 1972 med henblik på indkaldelse til Flyvevåbnets Konstabelskole i oktober 1972 og januar 1973.



Værnepligtige menige

Uddrag af Kundgørelse for Forsvaret B. 14-1972 af 26 jun 1972.

I henhold til paragraf 25.a. i ferieloven har Arbejdsministeriet i bekendtgørelse af 25 november 1971 bestemt følgende:

"Paragraf 1. På grundlag af aftjening af værnepligt optjener værnepligtige i den første samlede tjenestetid for værnepligtige menige samt under genindkaldelse ret til 2 dages ferie uden feriegodtgørelse eller løn for hver måneds aftjening af værnepligt. Tilsvarende gælder den periode, hvor der forrettes civil værnepligt.

Stk. 2. Ferien holdes efter reglerne i ferielovens paragraffer 8-11.

Paragraf 2. Bevis(er) for optjent ferieret i det løbende, eventuelt det i forudgående optjeningsår udleveres ved hjemsendelsen.

Paragraf 3. Ret til ferie efter paragraf 1 optjenes fra den 1. juli 1971."

ALT FOR LANG OG...

FLYvevåbenNYT har fra flyvevåbnets delegerede til Conceil International de Sport Militaire - oberstløjtnant K. Abildskov - modtaget følgende vedrørende flyfemkampmesterskabet 1972.

Mesterskabet er afviklet i Norge på Flyvestation Rygge med deltagelse fra 10 lande, nemlig: Brasilien, Danmark, Frankrig, Holland, Norge, Sverige, Finland, Tyrkiet, Italien og Spanien. Konkurrencerne var præget af en højere standard, end man tidligere har set, og med Norge som vinder af såvel hold- som individuel mesterskabet, blev den svenske sejrserie, som har varet i 13 år, brudt.

Fra dansk side må det konstateres, at når resultaterne ikke er bedre, er den primære grund, at konditionen ikke lever op til de øvrige landes træningsstandard. Endvidere er den danske svømmestandard således, at holdet efter denne første øvelse placerede sig i bunden med et ikke ringe pointhandicap.

Skydningen gik bedre, og holdet begyndte at indhente det tabte. Fægtningen blev en succes, og holdet slog så gode fægtehold som Sverige og Spanien. Også her blev slutresultatet præget af mange tabte kampe på slutningen på grund af træthed. Basketball var præget af, at resultaterne hos mange af de

FLY-NYT skal ikke gøre bemærkninger til ovennævnte - blot konstatere, at det ikke blot er nordpå, den danske vikings kondi ikke slår til, den kan også "smutte", hvis man er syd for Alperne.

øvrige nationers deltagere var særdeles gode. Det danske hold klarede sig nogenlunde tilfredsstillende i forhold til de hidtil kendte gennemsnit, men for ringe i forhold til de nye.

Den sidste dag blev en meget hård prøve for alle. Forhinderingsbanen var i kraftigt regnvejr under vand. Orienteringsbanen var i det pågældende terræn alt for lang og lagt på kort (1:50.000) med alt for få detaljer (20 m højdekurver). Mange af de nationers deltagere, som ikke i deres hjemland kan træne orientering i sådanne forhold, måtte udgå undervejs. Uanset den helt utroligt krævende opgave viste de danske deltagere den "Fighterspirit", som er en nødvendighed for at opnå et acceptabelt resultat i flyfemkamp. Alle gennemførte.

Holdkonkurrencen gav i øvrigt følgende placeringsrækkefølge: Norge, Sverige, Finland, Frankrig, Tyrkiet, Spanien, Holland, Brasilien, Italien og Danmark.

Træning - med henblik på deltagelse i Madrid i 1973 - kan nu påbegyndes.



Dette skete således for redaktørerne Flemming Steen, Journalisthøjskolen i Århus og Leif Andersen, Danmarks Radio, da de overværede en raketskydning på Sardinien.

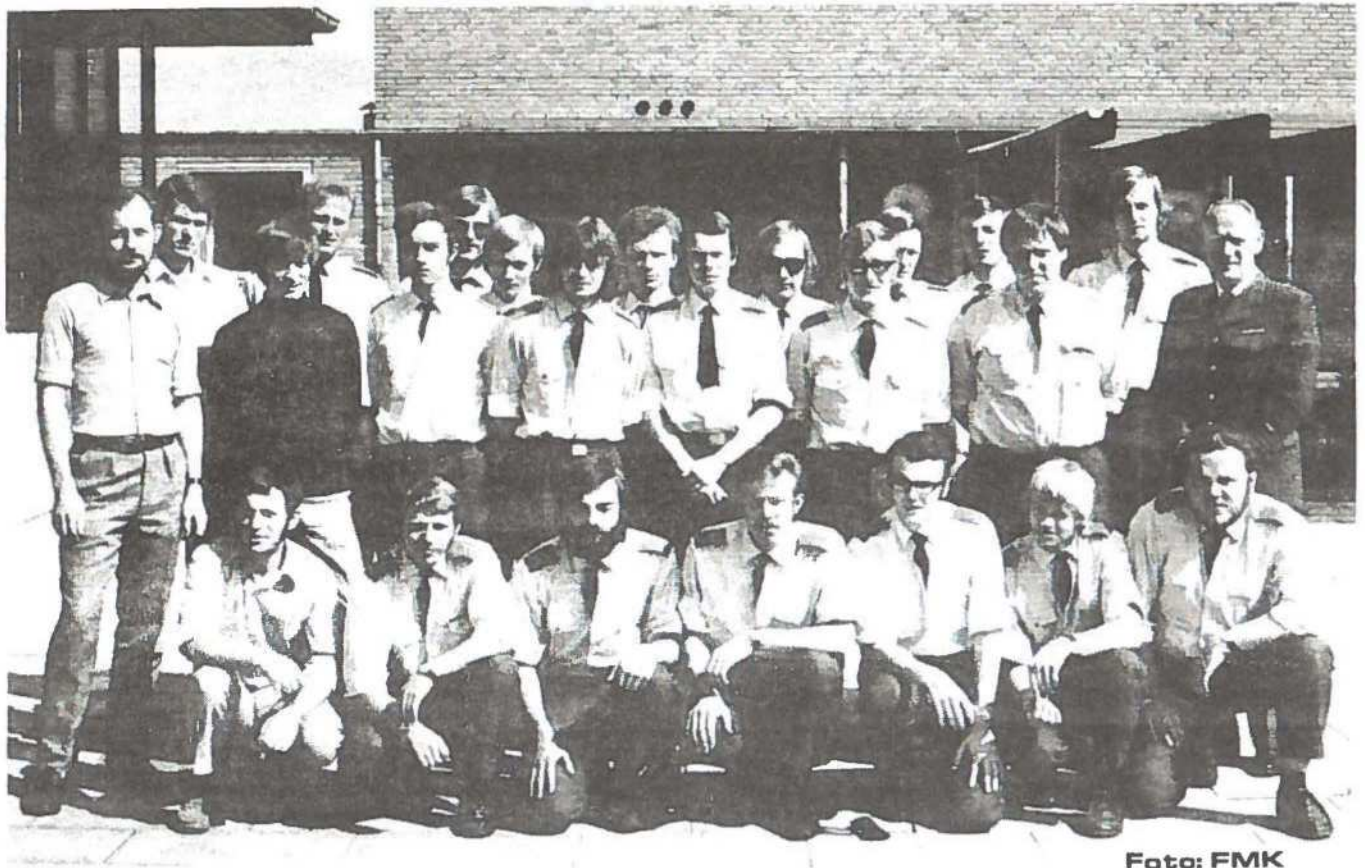


Foto: FMK

Faglærere - elever (svende) og afdelingsleder, major E. Ferré Jensen

5 ÅRS JUBILÆUM

Denne sommer er det 5 år siden, afholdelse af svendeprøver for elektronikmekanikere for flyvevåbnets egne folk blev henlagt til Flyvevåbnets Konstabelskole.

I den forløbne tid har 536 elever aflagt svendeprøve, og af disse har 44 (8%) fået Særdeles vel udført (karakterer 9 til 10), 353 (66%) Vel udført (karakterer 7 til 8,9), og endelig har 139 (26%) fået Bestået (karakterer 3 til 6,9).

Der bliver eksamineret i tre tempi, nemlig: fejlsøgning på to elektroniske apparater, teoretisk kunnen både skriftlig og mundtlig og endelig praktik, som er en bunden opgave, hvor eleverne fremstiller et chassis til et elektronisk apparat samt monterer dette. For at bestå svendeprøven skal karakteren for de tre områder hver være mindst 3.

I december 1969 fik en elev gennemsnitskarakteren 10, men flere elever har haft et gennemsnit på 9,8.



Foto: FMK

... mon det går!

Det samlede antal uddannede elektronikmekanikere i samme tidsrum for hele landet andrager 1193. Flyvevåbnet har altså stået for 45% af de uddannede. Ser vi på karakterfordelingen for det foregående år, også for hele landet, har 2,4% fået Særdeles vel udført, 46,4% Vel udført, 50,4% Bestået og 0,8% er dumpet.

OLD SOLDIERS NEVER DIE.....!!

I hvert fald er der to "gamle soldater" fra flyvevåbnet, for hvem skæbnen har bestemt, at de skal leve videre. Ja, de har måske endda deres allerbedste leveår tilgode!

De to gamle soldater er Catalina-flyene L-863 og L-868, købt af LARKIN AIRCRAFT CORPORATION, Californien, U.S.A.

Mr. Keith Larkin, President of Larkin Aircraft Corp., har i årevis været på jagt efter et par gode eksemplarer af Catalina-typen. Han har rejst langt og besigtiget mange, men alle havde de skavanker, der kan være kendetegnende for ældre sø-/amfibiefly. Korrosion i vitale områder, "vaskebræt" i bunden osv. osv.

Mr. Larkins reaktion, efter besigtigelse af 863 og 868, betegnes som "kisteglad", "drengekåd". Han kunne simpelthen ikke tro, at der fandtes eksemplarer af racen, uden de sædvanlige skavanker.



Set - - købt, uden betænkning. Ex L-868, nu med kendingsbogstaverne N 15 KL, er allerede i Californien, flojet via Esbjerg (for toldklarering) - Prestwick, Scotland - Reykjavik - Narssarssuaq - Goose Bay, Labrador - Rochester, New York - Flint, Michigan - Omaha, Nebraska - Watsonville, Monterey, Californien. Udover lidt lærred, der blev revet af vingerne, samt lidt "radio troubles", gik turen fint, alle 53 timer og 20 minutter. Måske kendte flyet den første halvdel af turen så godt, at det selv kunne finde vej??

Ex L-868 (ex U.S. Navy 64000) er allerede overdraget til næste ejer, Mr. John Church, Monterey, Californien, der har inkluderet Catalinaen i sit FLYING MUSEUM. Den skal, efter sigende, ombygges til FLYING YACHT og kommer til at flyve i området hvor den oprindeligt kom fra (bygget 23 maj 1945), endda over CATALINA ISLAND, hvorfra den også fik sit navn!

Ex L-863 (ex U.S. Navy 63998), nu N 16 KL, er forventet klar til afgang fra Flyvestation Værlose medio juli, men den skal Mr. Larkin selv beholde. Den skal indgå i selskabets flåde og skal bl.a. benyttes til at transportere jægere og lystfiskere til Canada og Mexico.

Det kan kaldes OTIUM for et par OLD SOLDIERS, der har forrettet lang og god tjeneste, først i U.S. Navy og derefter, aldrig at forglemme, i det danske flyvevåben.

Hvis der er nogen, hvis vej falder forbi Monterey, Californien, husk da at se efter N 15 KL eller N 16 KL.

Flyvevåbnets TOPledelse

Som et led i den normale møderække samledes flyvevåbnets øverste chefer i dagene 24-26 maj 1972.

Den første dag var helliget et chefsorienteringsmøde hvori deltog godt 40 chefer og stabsofficerer. Deltagerne blev orienteret om den seneste udvikling inden for forsvaret og flyvevåbnet af Chefen for Flyvevåbnet, fungerende Chef for Flyvertaktisk Kommando og fungerende Chef for Flyvematerielkommandoen. Yderligere briefede Chefen for Flyverhjemmeværnet og Chefen for Kvindeligt Flyvekorps om flyverhjemmeværnet, herunder Kvindeligt Flyvekorps forhold. Endelig fulgte en orientering fra Flyverstaben om uddannelses- & personelforhold.

Orienteringerne tjente i første række til at opdatere chefernes viden om en lang række emner, blandt andet Forsvarskommissionen (hvis arbejde nu er afsluttet og beretning udsendt), ny forsvarslov (hvor arbejdet med forskellige forsvars-modeller stadig pågår, ligesom spørgsmål fra Folketingets udvalgsvares), instruks for værnscheferne (dvs. angivelse af myndighedsområder, opgaver med videre - instruks er udsendt af Forsvarsministeriet primo juni), hjemmæværnets reorganisation (sigtende mod større integration af topledelsen).

Højaktuelle emner var forsvarets økonomiske situation og rationaliseringsbestrebelse. De to områder er naturligvis nært forbundne. Når budgettet ikke kan tilgodes den planlagte aktivitet, så må der spares. Skal dette gøres, uden at effektiviteten forringes, må ressourcerne udnyttes bedre (om muligt) - hvilket blandt andet kan opnås ved rationalisering.

mødes

De to følgende dage holdtes chefskonferencen med godt 20 chefer med flere (Flyvertaktisk Kommando, Flyvematerielkommandoen, Luftværnsgruppen, store flyvestationer og skolerne). Her "bearbejdede" man et hovedemne, nemlig en vurdering af "Lov om samarbejdsregler i forsvaret" sammenholdt med "Cirkulære om samarbejde og samarbejdsudvalg i statens virksomheder". Et vigtigt område, hvor det blandt andet gælder om ikke at ødelægge noget i et veletableret samarbejde i forsvaret, når de nye samarbejdsformer skal indføres. Det nye "system" er for så vidt allerede under igangsætning, idet der er oprettet et hovedudvalg under Forsvarskommandoen med repræsentanter fra forsvaret og fra personelorganisationerne, under forsæde af Forsvarschefen.

Herudover behandledes en række enkelt-emner, stort og småt imellem hinanden, eksempelvis justering af flyvevåbnets detailorganisation (særdeles omfattende projekt, hvor hver eneste mand i flyvevåbnet bliver "sat på plads") og bæring af håret (burde være en inferior sag!).

Møderækken understregede igen betydningen af hyppig kommunikation og koordination inden for flyvevåbnets ledelse, specielt i en tid hvor forsvaret ikke blot inden for en nærmere fremtid står over for væsentlige ændringer (ny lov, ny personel- & uddannelsesstruktur), men også nu og i de nærmeste år står over for at skulle spare meget anseelige beløb - som et led i statens samlede spareplan.

**Flyvevåbnets TOPledelse mødes igen
side 9**

IGEN

Allerede en måned senere (26 juni) samlede Chefen for Flyvevåbnet sine chefer igen. Denne gang var der kun et emne, nemlig spareplaner. Forud for mødet lå en hektisk arbejdsperiode i værnsstabe og forsvarsstab som følge af et direktiv om at udarbejde spareplaner for de kommende tre finansår på 100 millioner kroner pr. år - primært på de personelorienterede udgifter. Planerne blev udarbejdet og afleveret til Forsvarsministeren, hvorefter de på ny blev bearbejdet af et i Forsvarsministeriet nedsat udvalg, som har afgivet beretning til Forsvarsministeren.

Omend endelig beslutning, om hvilke foranstaltninger der skal iværksættes, ikke var truffet, besluttede Chefen for Flyvevåbnet al-

ligevel at orientere cheferne om status - dels fordi en række aktioner kunne forventes iværksat snart, dels fordi der var en forståelig uro og usikkerhed ude blandt flyvevåbnets personel (blandt andet som følge af rygter og avisartikler).

Der kan ikke her redegøres for planerne, idet der (i skrivende stund) kun er truffet beslutning om nogle få foranstaltninger, nemlig tilbud om førtidspensionering for militære tjenestemænd, samt ansættelsesbegrænsning i forsvaret og ansættelsesstop hvor rationaliseringsarbejde er i gang (for eksempel Flyvematerielkommandoen).

Modets resultat er, at cheferne nu er forberedt på, hvad man eventuelt kan vente. Besluttede aktioner vil naturligvis blive kommunikeret ud omgående ad kommandovejene - og en del også via personelorganisationerne.



BIKINI

Efter indbydelse fra chefen for det portugisiske flyvevåben har Oberstlojtnant E.P. Schneider, Flyvestation Skrydstrup og Kaptajn P. Nielsen, Flyvertaktisk Kommando, begge med hustruer, aflagt besøg ved det portugisiske flyvevåben i Lissabon i dagene 20 - 23 juni.

Årsagen til invitationen skal findes i, at det portugisiske flyvevåben i de sidste tre år har overværet og deltaget i Flyvertaktisk Kommando's årlige overlevelsestræning på åbent vand, øvelse "Bikini".

Under opholdet i Portugal holdt de danske gæster to lektioner på den portugisiske stabsskole. Emnerne var henholdsvis "Flyvesikkerhed" og "Overlevelsestræning".

Øvelse "Bikini" er i øvrigt ikke det eneste sted, hvor der er nær forbindelse mellem det portugisiske og det danske flyvevåben. I mange år har begge nationer været repræsenteret i "Allied Air Forces Flight Safety Committee Europe" og mødes der, ved de tre årlige møder.



KONTROL- & VARSLING-

ARBEJDSGRUPPEN

I en af CHF befalinger kunne man for nylig læse, at K&V-arbejdsgruppen var blevet opløst. Med den lakoniske tekst blev der sat punktum efter et interessant kapitel i flyvevåbnets historie. K&V-arbejdsgruppens tilblivelse knytter sig til NADGE projektets gennemførelse i Danmark. Selve NATO AIR DEFENCE GROUND ENVIRONMENT (NADGE) er blevet omtalt i et særnummer af FLYvevåben NYT udgivet i november 1971, og der skal derfor kun om dette projekt nævnes, at beslutningen om en total modernisering af det fælles europæiske NATO luftforsvarssystem blev truffet af det Nordatlantiske råd allerede i 1961, idet dog den endelige plan og budgetramme, som omfattede investeringer til en værdi af 110 mill. eng. pund, først blev vedtaget i 1964. Forud for denne vedtagelse havde militære eksperter på grundlag af omfattende studier formuleret de krav, som måtte stilles til et fremtidigt luftforsvarssystem, som på ethvert niveau kunne tilvejebringe et pålideligt reaktionsgrundlag. Da resultatet af disse studier blev lagt frem, blev det imidlertid erkendt, at prisen for en gennemførelse af planen var så høj, at man ikke kunne opnå den fornødne tilslutning hos de nationer, der skulle finansiere projektet, hvorfor det blev besluttet at beskære det planlagte projekt på en række områder, som i den samlede plan blev anset som mindre vitale. Beskæringen medførte imidlertid, at NADGE projektet, sine uomtvistelige fordele til trods, i en vis forstand kom til at fremtræde mindre helstøbt. I erkendelse af disse



mangler blev der i det danske budget, udover det beløb på 65 mill. d. kr., som var Danmarks andel af selve NADGE projektet, afsat 15 mill. d. kr. til såkaldte nationale følgesudgifter.

K&V-arbejdsgruppen, som blev nedsat i JUN 1969, fik til opgave, på baggrund af operative og tekniske vurderinger, at fremsætte forslag om nationalt supplement til NADGE planen, omfang af evt. back-up, behov for ændringer i K&V organisationen, samt retningslinier for videre national planlægning. Under hensyn til behovet for at de udlærte planer kunne iværksættes "hen ad vejen" i takt med NADGE implementeringen, og i erkendelse af, at arbejdet med integrering af NADGE planen i det danske K&V-system var så kompliceret, at koordinationen mellem stabene og specialisterne inden for de enkelte sagsområder frembød et betydeligt problem, fandt man, at det nødvendige samarbejde bedst kunne sikres gennem en koordineret indsats i en arbejdsgruppe, i hvilke de implicerede myndigheder var repræsenteret på såvel afdelingschefsniveau, som på sagsbehandlerniveau. Arbejdsgruppen blev herefter formeret med et "triumvirat" bestående af CH FLK-O, senere STCH CHF (formand), samt CH FTK-O og CH FMK-TS. Herunder etableredes to underarbejdsgrupper, som skulle beskæftige sig med henholdsvis systemplanlægning og operation. I disse var nævnte kommandoer repræsenterede på sagsbehandlerniveau. Herudover indgik cheferne for OC500 og K & V-skolen.

Ved oprettelsen af Forsvarskommandoen (FKO) forblev de hidtidige medlemmer fra FLK, som overgik til Forsvarsstaben, i arbejdsgruppen som FKO repræsentanter. NADGE koordinatoren (NCO), hvis ansvarsområde ikke omfattede nationale følgeprojekter, var ikke i starten formelt medlem af K&V-arbejdsgruppen, men på arbejdsgruppens plenummøder, hvor han altid var repræsenteret, fandt en gensidig udveksling af oplysninger sted med et snævert samarbejde som resultat. Senere overtog STCH CHF stillingen som NCO ved siden af formandskabet for K&V-arbejdsgruppen.

Arbejdsgruppens arbejdsmetode var baseret på plenummøder, på hvilke problemer blev definerede og diskuterede, hvorefter de overgik til en af underarbejdsgruppernes behandling. På et senere plenumøde blev resultatet af underarbejdsgruppernes behandling fremlagt i form af konkrete forslag, som enten blev vedtaget eller eventuelt tilbagesendt til fornyet behandling. Når beslutning var truffet, gik det vedtagne projekt tilbage til udførelse ved de respektive sagsbehandlere. Den beskrevne metode fungerede i praksis særdeles effektivt, idet den snævre koordination mellem stabene sikrede, at projekterne gennemførtes med minimal forsinkelse.

Som nogle eksempler på projekter, som er blevet startet i K&V-arbejdsgruppen, kan nævnes etableringen af Luftforsvarscentralen (LFC) i Karup. Denne var ikke omfattet af NADGE planens moderniseringer og var derfor henvist til at løse sin opgave med konventionelt informationsudstyr, hvilket man fra det danske flyvevåbens side fandt uacceptabelt. Det blev derfor besluttet at forsyne LFC Karup med et moderne dataanlæg, som var i stand til at modtage aktuelle informationer fra NADGE systemets datamater. Ved etableringen af Sektoroperationscentralen, som i den nye organisation skulle flyttes fra Karup til Vedbæk, har arbejdsgruppen været engageret i talrige problemer omfattende såvel supplerende udstyr som organisation og uddannelse (omskoling). Blandt det udstyr, som blev tilvejebragt under de nationale følgeudgifter kan nævnes et Alfanumerisk Display-system, som automatisk distribuerer

informationer af interesse for luftforsvarssystemet, såsom vejroplysninger, udstyrsstatus, beredskabsstatus m.v. i form af TV totter til alle brugere i NADGE-systemet. Endvidere et lavvarslingsystem, som integrerer luftmeldekorpsets meldinger i NADGE-systemet. Man har endvidere tilvejebragt udstyr for automatisk display af den generelle luftsituation samt øvrigt fornødent udstyr til Luftmeldekorpsets, Civilforsvarets og Nærluftforsvarets samt diverse øvrige brugeres kabiner i OC500. Endelig er der tilvejebragt nødvendigt udstyr til forbedring af det simulationsudstyr, som bliver leveret under NADGE kontrakten. Arbejdsgruppen har herudover behandlet talrige mindre problemer, som var opstået i forbindelse med NADGE implementeringen.



Som det første NADGE land i operativ drift og som følge af den resolute måde mange af de problemer, som implementeringen medførte, blev løst på, har Danmark været genstand for betydelig interesse fra såvel NATO myndigheder som andre NADGE nationers side. De førnævnte begrænsninger gør sig jo gældende i alle NADGE lande, men også fra britisk side har der været aflagt besøg i Danmark af ledende projektofficerer i LINESMAN projektet.

Ved nedlæggelsen af K&V-arbejdsgruppen er NADGE-implementeringsperioden stort set afsluttet for Danmarks vedkommende. Visse nationale tilkøb er ganske vist ikke færdiginstalleret, men arbejdet er i fuld gang og forventes afsluttet i løbet af sommeren.



Med tilladelse fra kadet H. Jerichau, Flyvevåbnets Officersskole, gengives en af ham udarbejdet artikel, bragt i organisationsbladet - VINGEN.

»NY« UDDANNELSE!

Gør Dem selv den tjeneste at læse den betænkning, der udkom i 1969 om den nye B-officersuddannelse. Man forbløffes over, at betænkningen, da den udkom, ikke blev revet væk fra tjenestestederne, som årets »Bestseller«. Arsagen er nok den, at officeren ikke mener, at den nye uddannelse vedkommer ham. Det manglende kendskab til den nye uddannelse medfører, at De ikke aner hvad den nye B-officer kan, når han om mindre end 6 måneder melder sig til tjeneste - måske hos Dem. I parentes kan det bemærkes, at der for tiden arbejdes med planer om en efteruddannelse, på grundlag af ovennævnte betænkning, for »specialofficerer«. Manglende kendskab til uddannelsen er en grov devaluering af det arbejde, der ligger til grund for den nye uddannelse af »De egentlige B-officerer« for at bruge FKO's terminologi. Hvordan vil De som leder idag kunne vejlede en befalingsmand, der har lyst til at gå officersvejen? Læs betænkningen for Deres kollega!

Samtidig med den nye uddannelses begyndelse, dvs. umiddelbart efter ansøgningsfristens udløb, offentliggjorde FMN de nye kadetlønninger. Lønnen er for kadetter stadig den, som den enkelte oppebar pr. 1. juli 1969. Selvfølgelig er dette beløb dyrtidsreguleret, men der udbetales ikke stedtillæg, anciennitetsstigninger m. v. 1½ års forhandlinger er stadig ikke resulteret i en endelig afgørelse på dette felt, så kadetter har stadig den »nye« løn fra 1969.

»NY« LØN!

Den »nye« personelpolitik går i korte træk, for så vidt angår de kommende B-officerer, ud på, at man anvender tidligere praksis for nogle tjenestefelter. Tjeneste i 76-feltet synes vigtigere end besættelse af de operative felter. Samtidig uddannes reserveofficerer, som skal varetage tjenesten i de operative tjenestefelter. Reserveofficeren er marktjenesteuddannet, og han træder senere som sådan ind i mobiliseringsstyrken, hvorfor skal han optage pladsen i et for ham »fremmed« tjenestefelt?

Der har været et ikke ringe pres på de kadetter, der i august bliver udnævnt til B-officerer. De begyndte under en ny forsvarsordning, som allerede er på vej til at blive lavet om, de gik væsentligt ned i løn, de gennemgår, som de første en helt ny uddannelse, de véd, at deres uddannelse ikke er kendt ude i flyvevåbnet, og sluttelig er der for visse tjenestefelter endnu ikke afklaring på de fremtidige tjenestesteder, også fordi ovennævnte betænkning ikke er fulgt.

Flyvevåbnets Officersskole har udført et godt stykke arbejde, dels for at tilrettelægge den nye uddannelse, dels for at gennemføre samme, og dels for at støtte kadetterne i deres arbejde. De burde også støtte skolen ved at læse betænkningen om »Den nye B-officersuddannelse i flyvevåbnet«. Kommunikationen lettes betydeligt, når skolens kontakter ude i flyvevåbnet véd hvad skolen taler om.



FØRTIDSPENSION

Ved Forsvarskommandobefaling nr. 9 af 30 juni 1972 meddeler Forsvarskommandoen, at Forsvarsministeriet, som et led i de igangværende sparebestræbelser, åbner mulighed for en udvidet adgang til førtidspensionering af militære tjenestemænd i de tre værn og Forsvarets Intendanturkorps, idet der er fastsat følgende aldersgrænser:

- for personel med aldersgrænse på 60 år og derover: fra det fyldte 50. år. For officerer af B-linien dog fra det fyldte 45. år.
- for personel med aldersgrænse på 52 år: fra det fyldte 45. år.

Personel, der opfylder nævnte aldersbetingelser, er blevet personligt tilskrevet om denne mulighed for førtidspensionering fra CHF i første uge af juli.

Begrundet i en række henvendelser til FLV myndigheder vedr. pensionsalder og pensionsberegning, skal der nedenstående gives nogle enkle regler for beregning af pensionsalder og -beløb, idet det må bemærkes, at reglen i pensionsloven om medtagelse af de sidste 5 tjenesteår som "dobbeltår" i pensionsberegningens henseende ikke finder anvendelse ved førtidspensionering.

Efter det foreliggende vil pensionslovens bestemmelser om reduktion i pensionen ved pensionering før den lovbestemte afgangsalder ikke blive taget i brug.

FORSVARSM

- FORSVARETS AUDITØRKORPS
- FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE
- FORSVARETS OPL.& VELF.TJ.
- FORSVARETS CIVILUNDERVISNING
- SØKORTARKIVET
- NYBODERS KOMMANDANTSKAB
- GEODÆTISK INSTITUT
- METEOROLOGISK INSTITUT
- FYRVÆSENET

HJEMMEVÆRNET

FORSVAR S

FORSVAR

CHEFEN FOR HÆREN

CHEFEN FOR SØVÆRNET

HÆRSTABEN

MARINESTABEN

HÆRENS SKOLER M.V.

SØVÆRNETS SKOLER M.V.

- FORSVARSAKADEMIET
- FORSVARETS GYMNASTIK- OG IDRÆTSINSPEKT.
- FORSVARETS GYMNASTIKSKOLE
- FORSVARETS BREVSKOLE
- FORSVARETS KURSUSINSTITUTION

VESTRE LANDSDELSKOMMANDO

SØVÆRNETS OPERATIVE KOMMANDO

JYSKE DIVISIONSKOMMANDO

FLÅDESTATION KØBENHAVN

ØSTRE LANDSDELSKOMMANDO

FLÅDESTATION FREDERIKSHAVN

BORNHOLMS REGION

FLÅDESTATION KORSØR

HÆRENS MATERIELKOMMANDO

SØVÆRNETS MATERIELKOMMANDO

MINISTERIET

KOMMANDOEN

CHEFEN

FORSVARETS
EFTERRETNINGSTJENESTE

LODSVÆSENET

REDNINGSVÆSENET

HIRSHOLMENE

CHRISTIANSØ

ORLOGSVÆRFTET

AMMUNITIONSARSENALET

DEN MILITÆRE KLÆDEFABRIK

HMD ADJUDANTSTAB

HMD JAGTKAPTAJN

CHEFEN
FOR
FLYVEVÅBNET

CHEFEN
FOR
FORSVARSTABEN

FLYVERSTABEN

FORSVARSTABEN

FLYVEVÅBNETS SKOLER M.V.

CHEFEN FOR FORSVARETS
OPERATIVE STYRKER

FLYVERTAKTISK KOMMANDO

FLYVESTATION ÅLBORG

FLYVESTATION KARUP

FLYVESTATION SKRYDSTRUP

FLYVESTATION VEDBÆK

FLYVESTATION VÆRLØSE

LUFTVÆRNSGRUPPEN

FLYVEMATERIELKOMMANDOEN

GRØNLANDS KOMMANDO

FÆRØERNES KOMMANDO

FORSVARETS LÆGEKORPS

FORSVARETS INTENDANTURKORPS

FORSVARETS
MATERIELINTENDANTUR

FORSVARETS
FORSKNINGSTJENESTE

MILITÆRPSYKOLOGISK TJENESTE

FORSVARETS VEJRTJENESTE

————— KOMMANDO

..... OPERATIV LEDELSE

----- OPERATIV LEDELSE UNDER SÆRLIGE FORHOLD

PENSIONSBEREGNING



- nogle få og enkle regler -



Niveau: 1/4 1972

I Omregn pensionsalder jf. gamle beregningsregler:

A-off: fra kgl. udnævnelse

B-off: fra 5 års tjeneste efter det fyldte 30 år

II Anvend pensionslovens paragraf 35 som indgangsnøgle:

Paragraf 35. Pensionsalderen for de ved lovens ikrafttræden ansatte tjenestemænd, der har erhvervet pensionsalder efter de hidtil gældende regler, omregnes på pensioneringstidspunktet på grundlag af den pensionsalder, der ville være opnået efter de hidtidige regler.

St. 2 omregning efter stk. 1 foretages således:

En pensionsalder efter de hidtidige regler under 10 år

	omregnes til 25 år
fra 10 år til 12 år	- - 26
12 14	- - 27
14 16	- - 28
16 18	- - 29
18 20	- - 30
20 22	- - 31
22 24	- - 32
24 26	- - 33
26 28	- - 34
28 31	- - 36
31 år og derover	- - 37

P.S. Ved anvendelse af førtidspensionering kan reglen om "dobbeltår" ikke anvendes.

III Beregn pensionen således (jf. grundbeløb i ramme/trin) (se nedenfor)

BASISBELØB kr. 147,60

1.5% af kr. 49.200

x pensionsalder x 106% (dyrtid)

1.2% af resten

Tillæg børnepensionstillæg på kr. 3.504 pr. barn under 18 år.

IV Eksempel:

MJ-A i lønramme 31-3: grundbeløb kr. 78.987

Kgl. udnævnt 1953, 2 børn under 18 år

Pensionsalder 1953 - 1972: 19 år omregnes til 30 år

Basisbeløb kr. 147,60

1.5% af 49.200 - 738,00

1.2% af 29.787 - 357,44

kr. 1243,04 x 30 kr. 37.291,- x 106% kr. 39.528,-

2 x børnetillæg á kr. 3.504,- kr. 7.008,-

Ialt kr. 46.536,-

o o o nemlig det civile

Rationalisering og effektivisering er ord, man ofte hører. Der er da heller ingen tvivl om, at det inden for statsadministrationen - herunder også forsvaret - er stærkt tiltrængt at få disse "ord" bragt til udførelse inden for mange områder. For det meste er der langt fra ord til handling (eller virkelighed), hvilket også har vist sig i forbindelse med en nu nært forestående ændring af køreuddannelsen i forsvaret (flyvevåbnet), såvel den praktiske del som den administrative del.

Forhistorien er den, at Forsvarsministeriet i maj 1970 bemyndigede Chefen for Hæren til at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle foretage revision af 18. hæfte (Forsvarets Motorkøretøjtjeneste). 18. hæfte indeholder bl.a. et kapitel om Militære Førerbeviser.

Flyvematerielkommandoen repræsenterede Chefen for Flyvevåbnet med 2 mand i arbejdsgruppen.

Samtidig hermed udsendtes Kundgørelse for Forsvaret A. 46-1970 af 26/5 1970, hvori der bl.a. står:

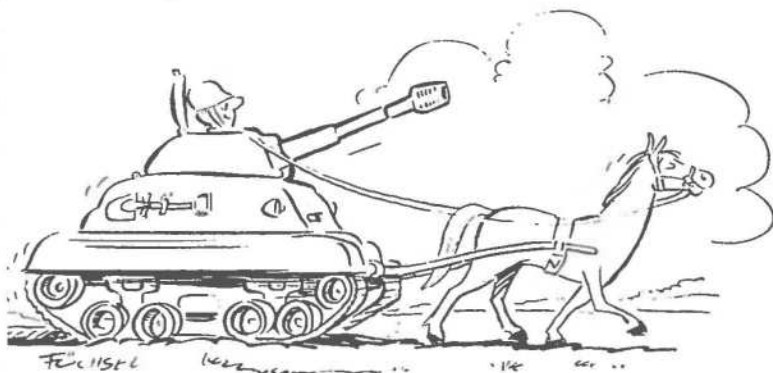
"Det fastsættes herved, at der indtil videre af de motorforvaltende myndigheder på grundlag af almindeligt førerbevis til de samme kategorier, som almindeligt førerbevis giver ret til at køre."

Nævnte Kundgørelse for Forsvaret foranledigede Chefen for Flyvevåbnet til at udsende "Midlertidige bestemmelser for erhvervelse af militært førerbevis". I praksis medfører Kundgørelse for Forsvaret, at personel, der i forvejen har et civilt førerbevis, "blot" skal omskoles vedrørende de særlige krav og bestemmelser, der er gældende for kørsel med forsvarets køretøjer, hvorefter militært førerbevis umiddelbart kan udstedes ved den motorforvaltende myndighed - altså en regulær rationalisering.

Næste skridt i forenklingen af den administrative procedure bliver afskaffelse af det militære førerbevis. Herom er der indstillet til Forsvarsministeriet, men da også Justitsministeriet er involveret (bl.a. ændring af færdselsloven), kan dette "naturligvis" ikke

foregå fra den ene måned til den anden. Sagen er dog så langt fremme, at det militære førerbevis principielt påregnes afskaffet inden udgangen af 1972. Det militære førerbevis vil naturligvis fortsat eksistere i en overgangsperiode, men påregnes at være endeligt udfaset senest med udgangen af 1975. Selv om det militære førerbevis som nævnt endnu ikke er afskaffet, agter Chefen for Flyvevåbnet dog meget snart at udsende FLVBST 180-15 "Bestemmelser for køreuddannelse i flyvevåbnet", der således vil indeholde de fremtidige bestemmelser for køreuddannelsen i flyvevåbnet. Samtidig med udsendelse af FLVBST vil blive udsendt en overgangsskrivelse, hvorved det fastsættes, at man indtil videre benytter hidtidige gældende bestemmelser for så vidt angår udstedelse af førerbeviser. Denne overgangsskrivelse skal forhåbentlig kun være gældende i kort tid (indtil beslutningen om afskaffelse af det militære førerbevis er truffet), hvorefter der således kun udstedes ét førerbevis, nemlig det civile, der udstedes af den stedlige politimyndighed efter indstilling fra de motorforvaltende myndigheder.

En betydelig rationaliseringsgevinst i administrationen er herefter opnået.





Med udgangen af marts 1973 afsluttes en epoke inden for flyvekontrolltjenesten i Danmark, idet den civile kontrolcentral i Kastrup og den militære områdekontrolcentral i Karup - populært kaldet DENMIL - begge flyttes til den nye sikringstjenestebygning for Københavns Lufthavn opført i Maglebylille. Hermed går et af såvel flyvevåbnet som Statens Luftfartsvæsen gennem mange år næret ønske i opfyldelse. Det stadig stigende antal luftfartøjsbevægelser inden for Københavns Flyveinformationsregion, samt de moderne luftfartøjs ydeevne og karakteristik - især den markante øgning af egenfart - har skabt så store problemer for de to kontrolorganers samarbejde og koordination, at tidspunktet, hvor det ikke længere var muligt at leve op til en sikkerhedsmæssig forsvarlig afvikling af lufttrafikken, meget hurtigt nærmede sig.

Ved således at oprette en integreret ci-

vil/militær områdekontrolltjeneste, hvor den civile og militære flyveleder arbejder side om side med samme tip-top moderne elektronisk apparatur, har man opnået, at alydelse af områdekontrolltjeneste i Københavns Flyveinformationsregion fremover påhviler ét og kun ét flyvekontrolorgan, hvilket kan betragtes som noget nær idealløsningen set med flyvesikkerhedsmæssige øjne. Det militære islet i dette flyvekontrolorgan samles i et flyverdetachment (515), der oprettes pr. 1 oktober 1972, og personellet vil blive sat til varig tjeneste i Maglebylille.

Adressen for flyverdetachmentet er indtil videre:

Flyverdetachment 515
Statens Luftfartsvæsen,
Gl. Kongevej 60,
1850 København V.

Kunne De tænke Dem

at blive pilot, så er der mulighed nu, idet der påbegyndes sergentkursus for flyverelever den 20 sep d.å. På dette kursus optages personel, der opfylder optagelsesbetingelserne og har afsluttet grundlæggende militær uddannelse.

23 nov d.å. påbegyndes den elementære flyveruddannelse, hvor personel, der har gennemgået sergentuddannelse, kan optages. Se i øvrigt Håndbog for Flyvevåbnet 180-2, G-3 og G-5.

Ansøgninger til ovennævnte kurser skal være Chefen for Flyvevåbnet i hænde senest 1 aug d.å.

Nærmere oplysninger kan fås ved Flyvevåbnets Rekruttering, tlf. (01) 97 15 33, lok. 34.

I hovedtræk forløber uddannelsen således

Militær grunduddannelse	7 uger
videregående militær uddannelse	9 uger
elementær flyveruddannelse	
samt fortsat militær uddannelse	16 uger
uddannelse i USA	48 uger
videregående uddannelse i Danmark	ca. 5 måneder
fortsat uddannelse ved operativ eskadrille	ca. 18 måneder

Militær grunduddannelse og videregående militær uddannelse

Uddannelsen, der varer 16 uger, gennemføres på Flyveskolen. Flyvestation Avnø (mellem Vordingborg og Næstved).

Nye hold starter i begyndelsen af april, august og december.

Eleverne gennemgår den almindelige, grundlæggende uddannelse (rekrutuddannelse), samt en videregående uddannelse sigtende mod udnævnelse til befalingsmand.

Menige, der allerede har gennemført en rekrutuddannelse, begynder normalt direkte på den videregående militære uddannelse. Befalingsmænd begynder normalt direkte på elementær flyveruddannelse og fortsat militær uddannelse.

Uddannelse i USA

Den grundlæggende flyveruddannelse fortsættes uden for Danmark og er opdelt i 3 faser af en samlet varighed på ca. 1 år:

FASE 1 varer ca. 4 uger og omfatter:

Ca. 15 timers flyvning med Cessna T-41 træningsfly, samt teoriundervisning.

FASE 2 varer ca. 18 uger og omfatter:

Ca. 85 timers flyvning med Cessna T-37 træningsfly, samt teoriundervisning.

FASE 3 varer ca. 26 uger og omfatter:

Ca. 110 timers flyvning med Northrop T-38 træningsfly, samt teoriundervisning.

Teoriundervisningen i de 3 faser omfatter bl.a. følgende fag:

Lufttrafikregler, flytypekurser, aerodynamik, instrumentlære og radiohjælpemidler, navigation, flyvesikkerhed, motorlære, nødudstyr, overlevelsesmetoder, flyveplanlægning, tjenestekundskab samt fysisk uddannelse og træning.

Videregående uddannelse i Danmark

Efter hjemkomst fra udlandet fortsættes uddannelsen med en ca. 5 måneders periode, hvor eleverne bl.a. omskoles og tilvænnenes til danske flyveforhold.

Elementær flyveruddannelse samt fortsat militær uddannelse

Uddannelsen, der varer 16 uger, omfatter flyvning med de Havilland »Chipmunk«, som er et en-motoret propelfly. Efter 14 flyvetimer er uddannelsen normalt så vidt fremskreden, at egnede elever har fløjet alene (er gået »solo«). Flyvningen omfatter elementærflyvning samt nødlandingsøvelser, navigations- og kunstflyvning, i alt ca. 25 flyvetimer pr. elev. Sideløbende med flyvningen gives ca. 620 timers teoriundervisning, omfattende bl.a. følgende fag: Flyveteori, meteorologi, navigation, lufttrafikregler, flyvegeografi, gennemgang af »Chipmunk« og anvendt sikkerhedsudstyr, samt fortsat militær uddannelse og fysisk uddannelse og træning.



Fortsat uddannelse ved operativ eskadrille

Når den grundlæggende flyveruddannelse således er afsluttet efter ca. 2½ års forløb, kan kampuddannelsen påbegyndes ved en af jeteskadrillerne, hvor man under ældre piloters erfarne ledelse i løbet af 1½-2 år trænes i avanceret flyvning, instrument- og navigationsflyvning, skydning mod mål i luften og på jorden, bombekastning, formationsflyvning og kampflyvningstaktik. Samtidig deltager man i forskellige øvelser i samvirke med hæren og søværnet og lærer efterhånden at mestre sit fly under alle tænkelige situationer. Efter tilsammen ca. 4 års forløb har man opnået en sådan viden og erfaring på det flyvemæssige område, at man betragtes som en fuldt operativ pilot, der deltager i løsningen af flyvevåbnets opgaver.

Men man kan også søge om eller blive fortsat til anden tjeneste, f.eks. som instruktør på Flyveskolen eller som pilot ved rednings- eller transporteskadrillerne.

Hørt & Set

Efter Forsvarets Materielintendanturs beklædningsudsalgs nedlæggelse for snart tre år siden, har selvbeklædende personel haft ret store vanskeligheder ved at skaffe sig blot de nødvendige obligatoriske effekter. På et møde ved Chefen for Hæren i maj 1972, hvor alle selvbeklædende personelgrupper inden for de forskellige værn var til stede, diskuteredes forskellige metoder til afhjælpning af ovennævnte problem.



Værnsstabene mente, at et udsalg på organisationsplan, eventuelt med afdragsvis betaling over lønsystemet, ville være den bedste løsning for personellet. HMAK foreslog etablering af et centralt placeret udsalg uden for militært etablissement, fortrinsvis drevet som postordreforretning og med kontant salg.

Samtlige repræsentanter for personelorganisationerne var positive for tanken om at deltage i etablering af et udsalg under en eller anden form, idet man mente, at foresatte myndigheder skylder personellet noget i stedet for udsalget på Lyngbyvej 100.

Konklusionen af mødet blev, at Hovedorganisationen af A-officerer i forsvaret skulle tage initiativ til at indkalde personelorganisationerne til et indledende møde for realitetsdrøftelse af problemet.



Under uddannelse i udlandet (efter endt Elementær Flyverkursus) benævnes vore Flyverelever nu Pilotofficerselever svarende til den i Canada/USA anvendte benævnelse Student Pilot Officer. I relation hertil er foretaget en ændring af distinktioner for de pågældende elever, således at disse nu rangerer på linie med holdkammerater fra andre lande.

Flyver- & navigatørelever, der er indtrådt på kursus i december 1971 og ikke er officerer, afmærkes på uniform M/64, henholdsvis stationsuniform M/72, med en 7 mm bred rundgående galon anbragt under ærmeemblem i guldtrækkerarbejde og på øvrige uniformer med en 7 mm bred galon placeret midt på en mørkeblå skydesløjfe til anbringelse på skulderstrop.

Flyver & navigatørelever, der er indtrådt på kursus før december 1971 og ikke er officerer, afmærkes på uniform M/64 med ærmeemblem ("vinger") i guldtrækkerarbejde anbragt på samme sted på uniformen som fastsat for officerer og på øvrige uniformer med "vinge" i stof anbragt midt på en mørkeblå skydesløjfe til anbringelse på skulderstrop.



Ved en beklagelig fejltagelse, havde der i sidste nummer af FLYvevåben-NYT indsneget sig en "tyrkfejl" vedrørende tjenestestedsmærker. Det må være klart for en opvakt læser, at der selvfølgelig ikke skulle stå: "38 cm højt og 30 cm bredt", men "38 m højt og 30 m bredt"! Undskyld!



FERIETID



... så er det ferietid i redningseskadrillen



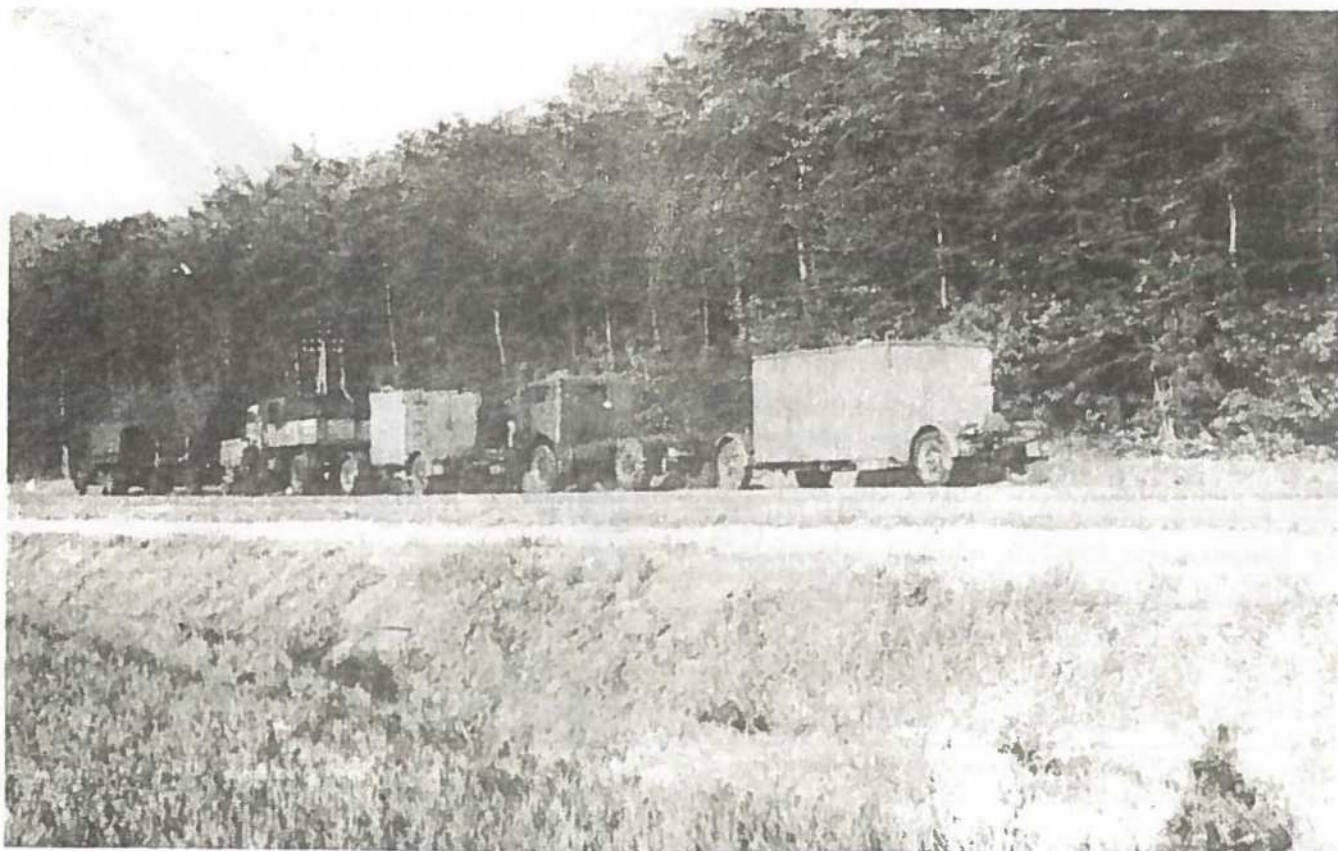
... samt i Alouette-fligten

Foto: FMK

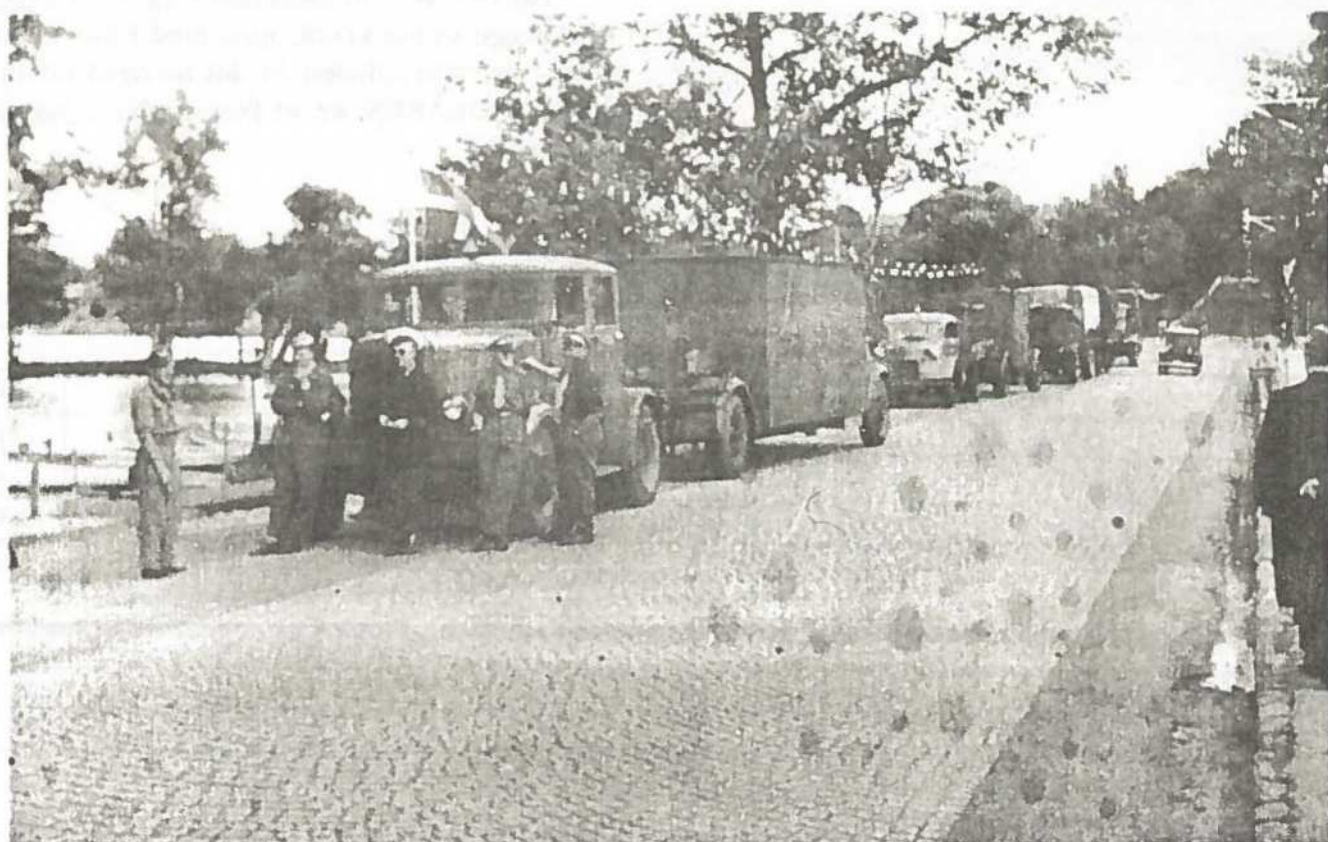


... man bør også gardere sig i ferietiden!

A propos **K & V-systemet**



Ferie 1950



Uanmeldt!

Efter at Flyvestation Karup har erklæret ESK725 operativ som jagerbombereskadrille og ESK729 operativ som fotorekognosceringseskadrille, har Flyvertaktisk Kommando nu gennemført de første taktiske inspektioner.

Disse inspektioner er uanmeldte og indebærer en overgang fra fredsberedskab til en beredskabsfase, fulgt af øvelsesmæssige krigsoperationer. Den sidst afholdte inspektion i juni strakte sig over 2 dage, og ved den følgende øvelsesgennemgang blev det opnåede resultat for begge eskadriller karakteriseret som absolut tilfredsstillende.

ESK725, der har været operativ et halvt år længere end ESK729, nåede i det samlede resultat et hestehoved foran ESK729.



Under inspektionen gennemførte ESK725 de pålagte operationer med F-35 DRAKEN hurtigt og effektivt. Blandt andet blev der udført skydning med kanoner og raketter samt bombing på jordmålsskydeområde TRANUM.

For alle discipliner var gennemsnittet bedre end de opstillede krav. Specielt i rakettskydning opnåedes et resultat, der var flere gange bedre end det opstillede NATO-kvalifikationskrav.

DRAKENs internationale ry som jager har længe været kendt, men med ESK725 piloter ved styrepinden er det nu også bevist, at F-35 DRAKEN er et fremragende jagerbombefly.



RAPPORT OM SAR-AKTIVITET

A. SAR-AKTIVITET I PERIODEN 1.1.1972 - 30.6.1972							
Totale antal SAR-tildragelser							144
Antal SAR-tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke har været/er skønnet påkrævet							21
Antal SAR-tildragelser, hvor flyvemæssig assistance ikke har kunnet ydes grundet vejrforhold							9
Antal SAR-tildragelser, hvor flyvemæssig assistance er ydet							114
F. RESULTATER	SAR S-61 ÅLE	SAR S-61 SKP	SAR S-61 VÆR	SAR S-61 TOTAL	LONG RANGE SAR	ANDRE TYPER	TOTAL
Antal reddede	7	7	0	14	0	0	14
Evakueret fra søen	6	3	3	12	0	0	12
Evakueret fra land	6	3	4	13	0	0	13
Omkomne opsamlet	0	2	1	3	0	0	3
livsbevarende organer overført	0	0	0	0	0	0	0
Total	19	15	8	42	0	0	42

Fra Flyhistorisk Samling

EIN

ABSCHUSS!

Nej, dette handler ikke om krigen - men næsten da. For 25 år siden, i 1947, fløj Harvardskolen luften tynd over Kastrup, og propeller i "fine pitch" larmede værre end jet senere. Flyveaktiviteten var intens, men papiraktiviteten ikke så velorganiseret som i dag. Bl.a. havde man ikke haft tid til at anskaffe en ny tårn-journal, så flyveleverne - der på skift var flyveleder - fortsatte simpelthen i den tyske journal, Luftwaffe efterlod - das heisst: Flugzeugführer - Flugzeug - Start - Landung - Aufgabe - Bemerkungen, usw.

Og i ledige stunder kunne man læse om bl.a. de tyske natjageres operationer - og nedskydninger. Og selvfølgelig stod der så en dag:

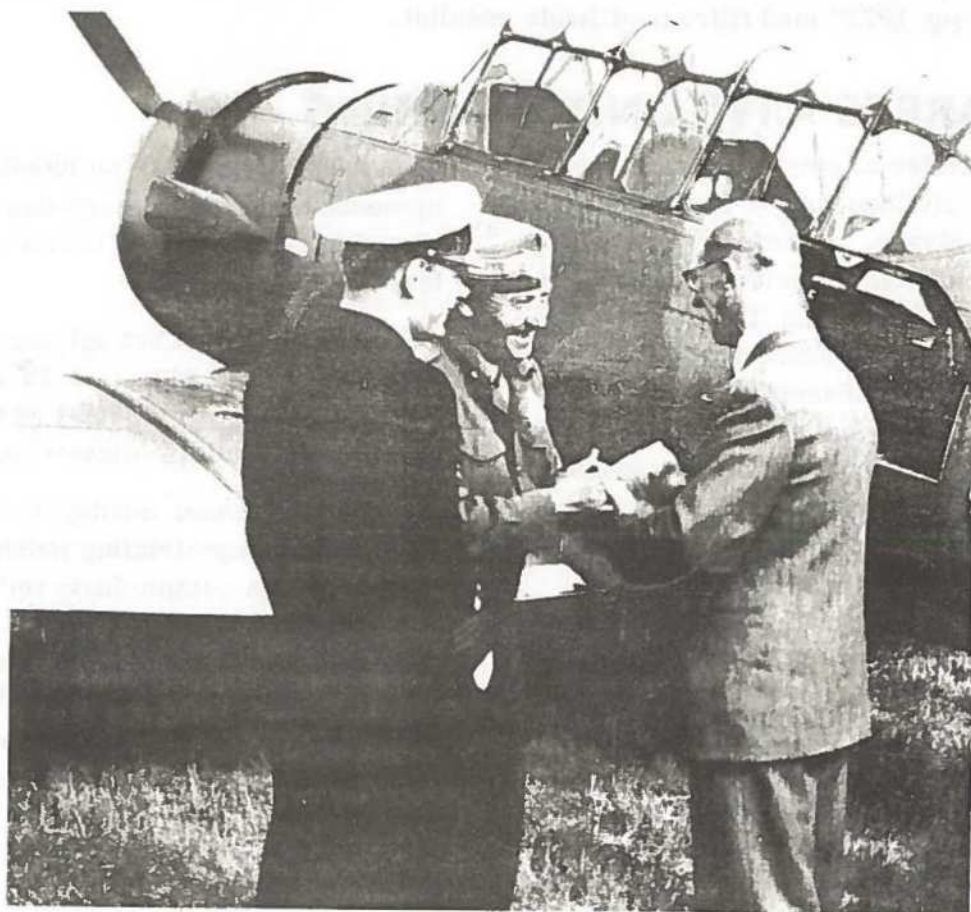
"1/4 47 Oberst Tage Andersen-Harv. 380-1005-1110-Navigation-EIN ABSCHUSS!"

Stor moro! Men hvor er den tårnjournal blevet af? Umuligt at efterspore. Og sådan er det desværre gået - og sker stadig - med mange historiske effekter.

► OPFORDRING! Gå Deres private "samling" igennem og aflever de historiske effekter til Flyverstabens historiske samling - eller "testamenter" sagerne dertil.

► Eskadriller og andre enheder: Vogt de historiske værdier i enhedens samling.

Med tiden kan alt dette blive værdifulde bidrag, når flyvevåbnets historie skrives - eller vi får et flyvemuseum.



Gennemført



Billedet viser kursusleder og elever i Officersskolens have på afslutningsdagen.

Den 16 juni d.å. forlod 10 elever Flyvevåbnets Officersskole efter at have gennemført "Officerskursus 1972" med tilfredsstillende resultat.

FORSVARETS CIVILUNDERVISNING

I fortsættelse af sidste nummers indlæg omhandlende civiluddannelse for stampersonel kan det oplyses, at Chefen for Flyvevåbnet ved skrivelse af 15 maj 1972 til flyvevåbnets enheder i tilslutning til FLVBST 493-3 af 25 FEB 1972 har trukket retningslinierne for adgang til civiluddannelse skarpere op.

Det fremgår af skrivelsen, at den antagne for at opnå adgang til civiluddannelse må forpligte sig til/gennemgå mindst 24 måneders uafbrudt frivillig tjeneste ud over uddannelsesperioden (værnepligtstjenesten).

Personel, der ikke har afgivet tjenestepligtserklæring i forbindelse med gennemgang af Flyvevåbnets Konstabelskole, kan således først afvikle civiluddannelse, når 24 måneders frivillig tjeneste er forrettet.

Dog kan den antagne - såfremt han tilkendegiver, at han ønsker sin kontrakt ophævet på 24 måneders dagen - afvikle sin civil-

uddannelse samlet umiddelbart forinden hjemsendelsen, eller søge den afviklet efter hjemsendelsen efter de herfor gældende regler.

Herudover kan det oplyses, at Chefen for Flyvevåbnet ved signal af 19 maj 1972 har ændret ovennævnte FLVBST pkt. 9 stk. 1 vedrørende økonomiske vilkår således:

"Stampersonel modtager under civilundervisningsafvikling inden for kontraktperioden samme faste vederlag som under anden tjeneste, idet dog stampersonel, der har opnået midlertidig højere aflønning, ved deltagelse i samlet civiluddannelse af 1 månedes varighed eller mere, kun vil kunne bibeholde den midlertidige højere aflønning i indtil 1 måned, hvorefter tillægget bortfalder."

R-23's

uransagelige veje

FOKKER CV M/33 (IIR) var betegnelsen for en serie på 11 stk. af de såkaldte R-maskiner, der blev leveret til Hærens Flyvertroppers 3. eskadrille i 1934. Et af disse fly, R-23, fik en ejendommelig og endnu tildels uopklaret skæbne. Dets tilværelse op til besættelsestiden, hvor det gik i depot, var dog sikkert ret begivenhedsløs.

Efter det endelige brud med besættelsesmagten den 29 august 1943 tømte tyskerne depoterne for alt flyvemateriel - marinens dog undtaget, idet det blev saboteret forinden. Herefter er det så godt som umuligt at følge Flyvertroppersnes materiel på dets videre færd. Gik f.eks. vore Fokker D.XXI jagere til Finland?

To af vore R-maskiner gjorde dog et ærligt forsøg på atter at nå hjem til reden. Den 15 oktober 1944 kl. 0955 satte et stort biplan hjulene på jorden ved Upplanda gård ved Vetlanda ca. 17 km sydøst for byen Eksjö i Småland. Flyet, der var camoufleret i triste brun-grønne farver, bar Luftwaffekokarder samt betegnelsen 3W+OD. Ombord befandt sig fire estlændere - tvangsindrullerede i de tyske styrker. De var, for at undgå de fremstormende sovjetiske hære, samme dag flygtet fra en feltflyveplads ved Heiligenbeil ca. 15 km fra byen Braunsberg beliggende mellem Danzig og Königsberg i det daværende Østpreussen.

Flyet, der ved hjælp af bl.a. byggenummer, kunne spores at være den tidligere danske R-23, blev taget i forvaring af F 12 Kungl.

3W+OD efter landingen i Sverige 1944. Det ændrede sideror var dog en tidligere dansk modifikation.



Kalmar Flygflottilj, og en detaljeret rapport over flugten blev udarbejdet.

Efter krigen blev de danske myndigheder gjort opmærksom på R-23's eksistens, og fra svensk side tilbød man at overdrage flyet til Danmark. Det gjaldt nu blot om at få dokumenteret over for den allierede kontrolkommission, at flyet virkelig var af dansk oprindelse. Da dette var sket ved hjælp af teknisk tjeneste på Værløse flyveplads, sendte man kaptajn Holstein-Rathlou til Sverige. Han besigtigede her det af vind og vejr nu noget medtagne fly og var i øvrigt i kontakt med øverste Bengt Jacobsen fra Flygförvaltningens materielavdeling. Man havde valgt imellem tre muligheder: (a) R-23 skulle istandsættes og flyves hjem, (b) hjemtransport på anden vis, (c) ophugning eller afhændelse på stedet. Det endelige resultat blev, at kun motor, propel samt instrumenter skulle hjemtages. Ifølge svensk kilde afgik disse genstande den 29 april 1947, destination Værløse. Hvor de i dag befinder sig, håber flyvehistorisk samling nu at få opklaret.

Endnu en af vore Fokkere, R-42 (mrk. 3W+NO), havde tidligere nået Sverige under lignende omstændigheder som R-23. Det skete den 1 oktober 1944, og landingen fandt sted 1 km sydøst for Alva kirke på Gotland. Dette fly blev desværre hurtigt afhændet til en civil flyforhandler, der i dag ikke erindrer dets videre skæbne.

Det er faktisk ærgerligt at skulle kunne konstatere, at man med lidt god vilje og en smule mere forudseenhed - rent historisk - i dag kunne have rådet over et enestående museumsstykke: en dansk Fokker i tysk krigsbemaling.



*Kanskje litt inkonventer,
men en hegger er mest
reylt enn det vaneffe!*



FLY VEVÅBEN NYT



Fald i dødeligheden

Hvad har Foreningen til Hjertesygdommenes Bekæmpelse med flyvevåbnet at gøre?

Ikke så helt lidt i et kommende halvår, idet man fra foreningens side har anmodet om lån af en af flyvevåbnets store nye og helt tip-top moderne Mercedes-ambulancer. Anmodningen er blevet imødekommet af Chefen for Flyvevåbnet, og ambulancen forventes at træde i midlertidig civil tjeneste fra 1 september eller 1 oktober d.å., og over en periode af et halvt år at operere fra Rigshospitalet.

Formålet med dette udlån er, at man fra Rigshospitalets side gerne vil prøve om et specialindrettet køretøj, bemanded med specialuddannet læge og sygeplejerske samt 2 hjælpere fra Københavns Brandvæsens ambulancetjeneste, kan yde en endnu bedre hjælp til patienter med akutte hjertetilfælde (blod-

prop i hjertet), end det hidtil har været tilfældet.

Flyvevåbnet vil også selv have megennyttede af forsøget, idet ambulancen og dens udstyr nu bliver afprøvet under realistiske forhold i langt højere grad end det vil være tilfældet i flyvevåbnet, og foreningen eller Rigshospitalet vil herefter kunne fremsætte forslag om ændringer eller forbedringer af det i øjeblikket installerede udstyr.

Flyvevåbnet og søværnet deltager i øjeblikket i den civile redningstjeneste både med helikoptere og skibe. En indsats på landjorden gennem flyvevåbnets deltagelse i ovennævnte projekt, der, hvis det giver positivt resultat, vil kunne være basis for et betydeligt fald i dødeligheden af akutte hjertetilfælde her i landet, synes at være en særdeles rimelig forøgelse af flyvevåbnets højt ansete redningstjeneste.

ESK 724

En episode, lig den vi omtalte på side 2 i vort marts nummer af FLY-NYT, har igen udspillet sig i dansk luftrum.

Den 11 juli d.å. kl. 0823 alarmeres "Skyblue White" (to Huntere) for at kontrollere understel på en SABENA Caravelle (OOSRE) en route Brüssel - Kastrup. Man havde efter start i Brüssel fundet dækrester på banen, og fandt det klogest at lade understellet kontrollere inden landing i Kastrup af sikkerhedshensyn.

"Skyblue White" var i luften på 8 minutter fra 15 minutters beredskab, og om selve inspektionen fortæller Hunter-piloterne:



"Efter starten blev vi under GCI kontrol ledt til SABENA-Caravellen et sted over Fyn. Etteren manøvrede sig ind under Caravellen, der havde sat understellet ud, og det lykkedes ham at komme så tæt på hjulene, at disse kunne inspiceres. De blev alle fundet i orden. Caravellen satte derefter kurs mod Kastrup, mens vi returnerede til Skrydstrup, for at være parat til nye opgaver. Her fik vi senere at vide, at Caravellen var landet normalt i Kastrup."

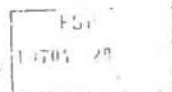
Caravellen lander i Kastrup kl. 0906 uden uheld, og OC 500, der ledte interceptionen, og Eskadrille 724 har igen udført et usædvanligt job særdeles tilfredsstillende.

FLYVEVÅBENNYT

NR.4

Udgiver:	Flyverstabem, Flyvestation Vedbæk,	tel.(01)890501
Redaktionsudvalg:		
Formand:	Major K.Brøns-Hansen,	lokal 2335
Sekretær og lay-out:	Oversergent C.E. Zølner	lokal 2344
Udvalgemedlemmer:		
Uddannelsesafdelingen:	Major S. K. Hermansen Premierløjtnant H.L. Jensen	lokal 2369 lokal 2366
Personelafdelingen:	Løjtnant F.Cramer Larsen, Kaptajn J.J. Gråbæk	lokal 2330 lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Major E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslægen:	Major P-E.H. Aisder,	lokal 2354
Forsvarstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	3000	

Eftertryk med angivelse af kilde tilladt.



København, den 19. juli 1972

Chefen for Flyvevåbnet og Flyverstabem,
Flyvestation Vedbæk,
2950 Vedbæk

REGIONAL MANAGEMENT FOR DENMARK
BANK: COPENHAGEN • TELEFON: FARNHOLMSTAD
TEL: 01-11 89 11 TELEK
POSTLEAD: 41 41

TEB/kl/445/15600

Angående landing i Kastrup SABENA-fly SN161 11. juli 1972

Fra SABENA's operations-ledelse i Bruxelles er jeg blevet anmodet om at give udtryk for såvel vort selskabs som den besætnings, som fløj ovennævnte maskine, tak i forbindelse med Deres glimrende indsats, som medførte, at omtalte landing i Kastrup foregik under de bedst mulige sikkerhedsbetingelser.

Samtidig vil jeg bede Dem venligst viderebringe denne tak til alle de medarbejdere, som på den ene eller anden måde deltog i aktionen.

Med venlig hilsen

I. E. HASTINGS
Direktør

Fremragende tjeneste



ANERKENDELSE

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

BENIORBERGENT POUL VERNER NIELSEN

for den 29 februar 1972 som klarmelder på et T-33 fly at have udført alt hverv med stor agtpågivenhed og ansvarsbevidsthed og derved forhindret, at flyet kom i luften med en alvorlig defekt.

N. Holst-Munne
Chef for Flyvevåbnet



ANERKENDELSE

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

MENIG TAGE JØRGENSEN

for den 13 juni 1972 som bådfører på Flyvestation Middegrundens transportfartøj ved resolut handling at have gennemført bjærgning og genoplivning af druknede.

N. Holst-Munne
Chef for Flyvevåbnet

Vi gratulerer



Forsvarsministeren har udnævnt efternævnte kadetter af Flyvevåbnets Officersskoles B-linie, hold 1970/72 til sekondløjtnanter i flyvevåbnet fra den 15 august 1972:

C.T. Detlefsen
T.P. Funder
S. Førsting
V. Hansen
P. Jensen
H.J. Jerichau
L. Jørgensen
P.G. Jørgensen
S. Laursen
S. Mendel-Hartvig
P.C. Petersen
N.C. Ravn
H. Thuesen
F. Westergaard.

Kadet F. Westergaard bestod eksamen med udmærkelse (karakter 8,63).

Traditionen tro markerede Flyvevåbnets Officerssskole dagen med en udnævnelsesceremoni, hvori deltog afgangsklassen med pårørende, indbudte gæster, lærere, skolestab og kadetudvalg.

Denne ceremoni blev afviklet efter følgende program:



Skolechefen bød velkommen.

Chefen for Flyvevåbnet ved oberst K. Jørgensen lykønskede afgangsklassen og overrakte eksamensbeviser og ansættelsesbreve.

Skolechefen overrakte sekondløjtnant F. Westergaard en legatportion af "Oberstløjtnant Brandt-Møllers legat for kadetter af B-linien på Flyvevåbjets Officerssskole", samt en SAS-stipendierejse.



Efter ceremonien var skolen vært ved en lille sammenkomst, og dagen efter - den 16 august - var de udnævnte sekondløjtnanter på Marselisborg Slot for fremstilling for Hendes Majestæt Dronningen.



STOF TIL EFTERTANKE

In days gone by I've proved my worth
By zooming low across the earth.

I've buzzed the valleys and mountain ridges
I've dove my craft beneath the bridges.

I've looped and spun and rolled my wings
I've sung the songs jet pilots sing.

I've pressed my luck quite near the limit
Not for need - but the thrill that's in it.

I've tried most stunts it can be said
Yet never learned to use my head.

So here's a toast to you and me . . .
But you drink both - I'm dead, you see.

Anonymous - From Keesler Kross Wind



Ny Håndbog

Nye uniformsbestemmelser for flyvevåbnet, i form af Håndbog for Flyvevåbnet nr. 628, vil meget snart gå i trykken. Bogen bliver delt op i følgende kapitler:

- A. Bæringsbestemmelser
- B. Gradstegn
- C. Uniformsbeskrivelser
- D. Heraldiske og andre mærker
- E. Ordensdekorationer
- F. Udlån og iklædning
- G. Forvaltning og vedligeholdelse
- H. Øvrige uniformsbestemmelser.



Omstændigheder

Redaktionen af FLYvevåbenNYT må desværre erkende, at billedkvaliteten i forrige nummer af bladet i de fleste tilfælde var noget under den sædvanlige gode standard. Flere uheldige omstændigheder, men dog mest sommervarmen - mere end 30 grader - var årsag til dette. Det forholder sig nemlig sådan, at fremstillingen af Offsetplader kræver en fremkalder-temperatur af max. 20°C, og da Fly-Nyt netop var i trykken, medens varmebølgen var over Vedbæk, er vi tilbøjelig at give dette skylden.

Vi beklager meget, og som et plaster på såret uddeler vi denne gang bladet gratis.



Et nyt system

KINGS DATO 150670.		SIDE 45.			TIL TJENESTEBRUG		
EFFK	ENHED	HJS-DATO	FCU-RET DATO	FCU-KODE	INLTJ UGER	FØRBRUGT UGER	REST UGER
	FSE-ML	311252	010271	02	00	00	00
	FSE-ML	311274	011167	01	24	00	24
	FSE-ML	310151	010270	01	14	00	14

Efter overgang til den nye kontraktform kunne de hidtidige oversigter over civiluddannelse ikke længere anvendes. Et nyt system for registrering af indtjening og forbrug er nu indført, og de første oversigter forventes udsendt i løbet af september måned.

I det nye system sker beregning af indtjent tid i EDB-anlægget på grundlag af oplysninger om tidspunkt for påbegyndelse af indtjening - (FCU-RET-DATO) -, samt om det er en 1. gangs- eller 2. gangs kontrakt o.s.v. (FCU-KODE).

Det nye system er endvidere udformet således, at uddannelsesberettigede kan fremsætte ønske om afvikling af civiluddannelse efter hjemsendelse ved at udfylde en blanket, der sendes med daglig melding. Godkendelsen af afvikling efter hjemsendelse vil herefter blive meddelt på en særlig oversigt.

Dels fordi systemet er nyt, og dels fordi der ikke er sket nogen dataregistrering i det forløbne år, er det meget vigtigt, at den enkelte uddannelsesberettigede kontrollerer oplysningerne i de oversigter, der sendes ud, samt gør opmærksom på eventuelle fejlregistreringer.

Nærmere enkeltheder vedrørende rapporteringen fremgår af HFLV 400-1 personelrapportering dels under tillæg 5 og dels under tillæg 51 vedrørende civiluddannelse.

BUR	311275	010566	01	29	02	27
BUR	311274	010664	01	30	14	24
BUR	310173	010259	04	19	00	19
BUR	311275	011162	01	46	00	46
BUR	311278	011169	01	15	00	15
BUR	311277	160371	02	00	00	00
BUR	311277	010567	01	25	17	08
BUR	311275	011168	01	19	00	19
BUR	140573	150870	03	00	00	00
BUR	311279	010269	01	18	00	18

SAS - ESK 722



Fredag den 11 august var der igen aktivitet på "GÅRDEN". Eskadrille 722's hyggelige gård i Ramløse - lige ned til Arresø - var rammen om en demonstration, der var den første af sin art - ("og forhåbentlig ikke den sidste" tilføjede alle de implicerede).



15 redningsinstruktører og besætningsmedlemmer fra SAS, heriblandt en fra Norge og en fra Sverige, ankom med bil, samtidig med at kaptajn Willumsen og hans besætning ankom ad luftvejen. Derefter blev alle bænket ved kaffebordene, og WIL fortalte på fængslende og fornøjelig måde om eskadrillens virksomhed og materiel. Efter en kort frokostpause og omklædning kom den egentlige demonstration, der bestod i, at en marinemotorbåd fra Avderødlejren trak en af SAS medbragt redningsflåde - en 32 personers, som bl.a. findes i Boing 747 Jumbojet - ud i Arresø. Fra redningsflåden blev alle SAS-folkene "reddet" ved henholdsvis kurve-hejs og dobbelt-hejs.



Alle de implicerede var virkelig tilfredse med øvelsens forløb, og både fra Eskadrille 722 såvel som fra SAS side blev der udtrykt ønske om, at denne øvelse kun var den første i en længere række af lignende øvelser.



I MAJ

○○○○○○○ nedsattes Forsvarets Uddannelsesudvalg (FUU) under Forsvarskommandoen (FKO) med det formål at sikre koordinering af forsvarets uddannelse.

I udvalget indgår

Chefen for Forsvarsstabens Personelfdeling (formand)

Chefen for Hærstabens Uddannelsesafdeling

Chefen for Marinestabens Uddannelsesafdeling

Chefen for Flyverstabens Uddannelsesafdeling

Chefen for Forsvarsstabens Operationsafdelings Beredskabs- og Øvelsessektion.

Udvalget skal

- behandle sager vedrørende uddannelsen på de under FKO henhørende skoler
- behandle uddannelsesmæssige forhold af fællesværns karakter
- formidle en gensidig orientering om uddannelsesvirksomheden og udviklingen inden for denne
- fremsætte sådanne forslag, som anses for hensigtsmæssige for at sikre en stadig tilpasning af forsvarets uddannelse til udviklingen i og uden for forsvaret.

Udvalget kan indkalde særligt sagkyndige i forsvaret og til løsning af særlige opgaver nedsætte arbejdsgrupper.

1. møde i udvalget blev afholdt 8. august og blandt emnerne på dagsordenen var følgende: Forsvarsakademiets organisation og bemanning, drøftelse af rapport vedrørende programmeret undervisning i forsvaret, grunduddannelse af A-officerer i Forsvarets Intendanturkorps, uddannelse af værnepligtige i samfundsorientering, drøftelse af forslag om oprettelse af Forsvarets AV-center m.v.

Fra flyvevåbnet deltog oberst K.W. Hansen, chef for Flyverstabens uddannelsesafdeling.

Livsgerning som officer

Pr. 1. august 1972 startede på Flyvevåbnets Officersskole 2 nye klasser, A-klassen (15 elever) og B-klassen (20 elever) og til velkomst for disse to klasser talte oberst V. Holm:

Jeg ønsker vore nye kadetter til lykke med optagelsen i de 2 nye klasser og byder Dem velkommen til Flyvevåbnets Officersskole.

De går ind til en spændende og interessant, men også periodevis en meget krævende uddannelse, som jeg i det følgende skal sige et par ord om.

Forprøvestudiet, som varer 6 1/2 måned for A-liniens og 5 måneder for B-liniens vedkommende, har først og fremmest til formål at gøre Dem studievante, at bringe Dem et fælles udgangspunkt for de følgende delstudier derved, at De får Deres forkundskaber opdateret.

Under forprøvestudiet kommer De til at arbejde under et stort tidspres; der vil være meget at bestille og den afsluttende forprøve vil være afgørende for, om De vil kunne fortsætte uddannelsen.

Når forprøvestudiet er overstået, vil De modtage en uddannelse og undervisning, hvor Deres udbytte og resultater - i højere grad, end det var tilfældet under forprøvestudiet - vil være afhængig af Deres eget initiativ, selvstændige indsats og den ansvarsfuldhed, hvorved De arbejder med stoffet.

Jeg vil gerne understrege, at Flyvevåbnets Officersskole har en stab af officerer og lærere, der ser det som en primær opgave - i samarbejde med Dem - at opnå det bedste mulige uddannelsesresultat.

Også denne skole har ligesom andre enheder i Flyvevåbnet sit formelle samarbejdsorgan, som vi her kalder Kadetudvalget. Det vil De høre mere om senere, men når jeg taler om samarbejde mellem skole, lærere og elever med henblik på at nå det bedste uddannelsesresultat, ja så tænker jeg naturligvis på det samarbejde, der skal finde sted i det daglige, og som skolen hermed indbyder Dem til.

Skolen lægger vægt på, at De indtager en stedsde vægen, men positivt kritisk indstilling over for den uddannelse og det skolemiljø, som De vil stifte bekendskab med.

Der er allerede ved skolen skabt tradition for, at skolens kadetter gennem en positivt kritisk holdning har kunnet sikre sig medbestemmelse med hensyn til uddannelsens tilrettelæggelse og indhold. En så liberal indstilling fra skolens side er hidtil blevet udnyttet af vore elever med den takt og skønsomhed, som skolens forpligtelser over for foresatte myndigheder, medarbejdere og ude fra kommende lærere nu engang kræver, og jeg forventer naturligvis, at de nye klasser også vil kunne leve op til det ansvar og de krav, som en mere fri og liberal studieform indebærer.

De er formentlig klar over, at De er udvalgt blandt mange ansøgere; og det at være udvalgt forpligter naturligvis til en rimelig indsats.

At vi i vore klasser har elever, der er udvalgt blandt mange, giver naturligvis et godt kvalitetsniveau. Men når vi tænker på, at der til vor B-klasse, hvori vi idag optager 20 elever, var et ansøgstal på 48, så må uddannelsen være både attraktiv og af kvalitet.

En sådan søgning er naturligvis for skolens faste stab både inspirerende og glædelig.

Udover at kunne bringe Dem de manuelle, teoretiske og praktiske færdigheder, tjenesten som officer i flyvevåbnet nu engang kræver, ja, så håber skolen selvfølgelig også - gennem det De oplever under uddannelsesforløbet - at kunne give Dem noget andet og mere, og dette andet og mere, kan jeg vel nærmest betegne, som den holdning, der giver det bedste grundlag for en livsgerning som officer i flyvevåbnet.

Til slut skal jeg så nævne to forhold, som jeg finder, De bør informeres om allerede på Deres første dag på skolen.

Det gælder de såkaldt CHEFTIMER samt flyvningen for de 4 færdiguddannede piloter i den nye A-klasse.

Men først lidt om cheftimerne. Som led i skolens samarbejdsordning afholder jeg mindst een gang i kvartalet cheftime med hver klasse. Her kan vi diskutere alle skolens forhold og alt, hvad der har med Deres tilværelse på skolen at gøre. En lang række bestemmelser er formuleret og afgørelser truffet efter diskussioner i cheftimerne. Endvidere har cheftimerne det væsentlige formål at give mig en chance for at lære eleverne at kende.

Til de 4 færdiguddannede piloter i A-klassen vil jeg gerne sige et par ord om Deres flyvning under forprøve- og første-dels studiet.

Vi vil gerne give Dem et tilbud om flyvning i perioder uden for den normale undervisningstid. Det skulle omfatte ca. 5 timers T-33 flyvning pr. måned. Jeg vil gerne understrege, at der er tale om et tilbud, og aktiviteten er altså frivillig. Det er ikke muligt at fritage nogen for undervisning på grund af flyvning, og derfor vil flyvetræningen blive placeret uden for normal undervisningstid.

Vi vil dog i skema-planlægningen skele til, at denne aktivitet forekommer. Vi lægger stor vægt på at tilbuddet modtages, da vi ser en væsentlig motivationsfaktor i denne flyvning.

Til slut vil jeg så gentage min velkomst til vore nye kadetter. Det er mit håb, at De vil finde Deres tilværelse på skolen meningsfyldt og at De vil arbejde positivt med til at etablere en afslappet atmosfære. Enhver form for uddannelse opnår sit bedste resultat, hvis det kan blive tilfældet.



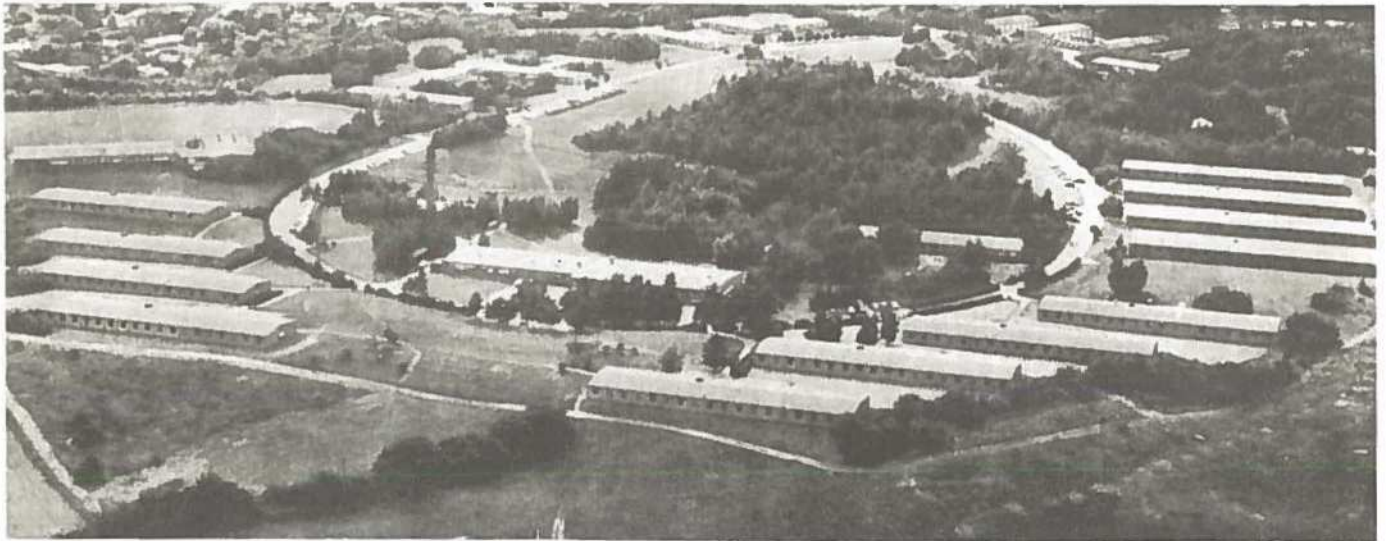
Klasse 0572-43320

De har måske af og til i forbindelse med Konstabelskolens elevers navne set en klassebetegnelse og spekuleret på, hvad den stod for. Derfor ganske kort en lille redegørelse for betydningen af dette nummer.

F.eks. har konstabel Jensen i forbindelse med navnet anført: Klasse 0572-43320, hvor 0572 angiver, at Jensen er fra maj-holdet af 1972 og 43320 splittes op således:

- 43 angiver tjenestefelt (her flyvemekaniker)
- 3 angiver fag
- 2 angiver niveau (konstabelskolens elever altid 2)
- 0 angiver speciale (faglært).

Fag og speciale kan også ses angivet som x, hvis den pågældende elev endnu ikke er indplaceret.



LEGAT

Danske Flyveres Fond indkalder ansøgninger om legat for 1972. Legatet tilfalder fortrinsvis forulykkede danske flyvere eller deres efterladte, men kan også tildeles forhenværende danske flyvere og deres efterladte, som er værdige og trængende.

Ansøgningskemaer kan rekvireres hos:

Foreningen Danske Flyvere,
Sekretariatet, Vesterbrogade 10,
1620 København V.

Ansøgninger skal være indsendt senest
1. oktober 1972.



Mindetegn



Hds. M. Dronningens
Kabinetssekretariat

Amalienborg, den 16. maj 1972.

Til

skal Kabinetssekretariatet herved fremsende "Kong Frederik den Niendes mindetegn", der af Hendes Majestæt Dronningen er tildelt de hofembedsmænd og officerer, der har stået i personligt tjenesteforhold til Kong Frederik.

Efter Hendes Majestæt Dronningens ønske vil mindetegnet være at bære under de danske dekorationer, hvorhos Hendes Majestæt Dronningen har bifaldet, at mindetegnet for officerers vedkommende kan bæres, selv om der, som f. eks. i daglig tjeneste, kun bæres ordensbånd og ikke selve dekorationerne.

Tilståelsen for modtagelsen af tegnet bedes tilstillet Kabinetssekretariatet.

Det tilføjes, at Hendes Majestæt Dronningen ikke forventer fremmede i takkeaudienz.

Swamm



Mindemedalje



Hds. M. Dronningens
Kabinetssekretariat

Amalienborg, den 7. juli 1972.

Til

skal Kabinetssekretariatet herved fremsende „Kong Frederik den Niendes mindemedaille“, der af Hendes Majestæt Dronningen er tildelt personer, der har stået i personligt tjenesteforhold til Kong Frederik, eller som har ydet særlig bistand under Kongens sygdom eller bismttelse.

Mindemedajllen bæres efter danske ordensdekorationer og fortjenstmedajllen i selv, men foran andre danske medajller.

Det tilføjes, at Hendes Majestæt Dronningen ikke forventer fremmede i takkeaudienz.

Swamm
M. Zahl.





HENDES MAJESTÆT DRONNINGEN har tildelt efternævnte Kong Frederik den IX's mindetegn:

Oberstløjtnant E.T. Larsen
 major S. Glarborg
 major F. Koch
 major H.B. Ljørring
 major P. Jensen.



HENDES MAJESTÆT DRONNINGEN har tildelt efternævnte Kong Frederik den IX's mindemedaille:

Generalmajor P. Zigler
 generalmajor J. Brodersen
 generalmajor N. Holst-Sørensen
 oberst H. Christensen
 oberst V.P. Kofod
 oberstløjtnant S. Brynel
 oberstløjtnant D.E. Thestrup
 major A.H. Dolleris
 major B.R. Kjeldsholm
 major J. Saustrup
 major S.K. Hermansen
 major E.S. Nielsen
 major L. Christensen
 major P. Jarnum
 major S.C. Windelin
 major N.V.N. Petersen
 major P.-E.H. Alsøer
 kaptajn F. Mardahl
 kaptajn E. Skriver
 kaptajn K. Celinder
 kaptajn O.C. Dreisig
 kaptajn J.H. Green.



BESÆTNINGSVINGEN

Læsere af diverse bestemmelser vil have bemærket - hvis de vel at mærke ikke berøres personligt, idet man i så fald for længst har hørt "trommerne gå" - at der ved FLVBST 628-6 er indført en nyuddannelses-afmærkning i flyvevåbnet, nemlig BESÆTNINGSVINGEN.

I årenes løb har mange "teoretikere" været imod tanken om at "pynte" på uniformen. Denne "policy" har stillet sighindrende i vejen for mange velmotiverede forslag og ønsker, ikke mindst fra besætningsside.

Når FLY-NYT nu betegner BESÆTNINGSVINGEN's indførelse som velmotiveret, må dette - ud over eksisterende hævde - ses på baggrund af, at en besætning skal virke som et "team", hvorfor "bagateller" såsom en vinge til nogle og ikke til andre må virke mod denne hensigt.

Hvorfor vingen først indføres nu, er i og for sig underordnet, al den stund man kan konstatere, at "en gammel uret" nu gøres god gennem et (uopfordret) initiativ fra den øverste ledelse.

Lad os derfor alle - flyvende som ikke flyvende - glæde os over dette smukke emblem, der i parentes bemærket blandt sine bærere vil have personel med op til 5-6000 flyvetimer, hvoraf mange timer skriver sig fra 2. verdenskrig. Dette i sig selv etablerer fra starten vingen som et værdigt og velmotiveret uddannelsesstegn med passende baggrund og "tradition".



NIHIL INTENTATUM

Den 6. internationale helikopter eftersøgnings- og redningskonkurrence afholdtes i tidsrummet 6 - 13 juli 1972 på H.M.S. Daedalus Royal Naval Air Station Lee-on-Solent nær Southampton på den engelske sydkyst.

Som ved de tidligere Competitions deltog Eskadrille 722 også denne gang med et S-61-team og et Alouette-team. Ialt 12 teams deltog og hvert af dem med to fly og besætninger, altså ialt 24 crews. Alouette-teamet startede fra Værløse den 4 juli og havde en overnatning undervejs. S-61-teamet gik fra Værløse den 6 juli og fløj via Esbjerg direkte til Lee-on-Solent; de to S-61 ankom som de sidste af 24 deltagende helikoptere. Samme aften løb det traditionelle og formelle ankomstparty af stablen i officersmessen.

Selve konkurrencerne fandt sted den 7, 10 og 12 juli. De to første konkurrencedage afvikledes det såkaldte "Composite course", og den sidste dag "Precision winching". "Composite course" bestod af to dele, en præcisions navigationsflyvning og en redningsfase. Navigationsturen varede ca. 1 time og indeholdt en planeringsfase på 45 min., hvor hver fejl i flightplaningen gav strafpoints. Flyvningen skulle foregå med sekunders nøjagtighed både for start, vendepunkter og landing. På det første ben, som skulle gennemflyves med en groundspeed på 60 knob, skulle man finde 3 signaltavler og plote deres position i længde- og breddegrader; de 3 øvrige ben skulle udregnes med normal cruise true airspeed. Ved hvert vendepunkt lå der 3 forskellige bogstaver med ca. 100 meters indbyrdes afstand, hvoraf kun 1 lå på den nøjagtige position. Dette skulle nedskrives og sammen med positionerne på signaltavlerne afleveres ved første landing. Derefter startede redningsfasen. En position på en nødstedt og en position, hvor han skulle sættes ned i terrænet, blev opgivet, og tidsskemaet for denne tur lå så stramt, at man kun ved at starte straks og gå di-



rette til redningspositionen, og derfra direkte til næste landing, kunne undgå strafpoints. På redningspositionen blev der desuden noteret hvor lang tid der gik, fra man passerede over en bølge 300 meter down wind fra den nødstedte, til i 30 fods højde at have løftet denne fri af vandet.

Som sidste konkurrence afholdtes "Precision winching". Igen skulle start foregå på sekundtet, og man var tildelt 4 minutter til at løfte et lod af jorden, flyve 125 meter med det i kranwiren og så fra 30 fods højde anbringe det på en plet på en plade. Derefter samle et nyt lod op og gå 25 meter frem og bringe det på plads på en anden udlagt plade. Hvert sekund brugt og hver centimeter fra centrum gav strafpoints. I denne fase havde man forøvrigt nogle hundrede tilskuere fra forskellige nationer og af næsten enhver rang, hvilket naturligvis ikke gjorde det mindre spændende.

Lørdag var der arrangeret en London-tur med et Martini-Rossi-party, og om søndagen et besøg på British National Automobile Museum med efterfølgende middag. De øvrige dage var der display af SAR-materiel i Swan-hangaren. Blandt andet vistes en vejr- og eftersøgningsradar, som kunne gøre god fyldest i en S-61 og det især nu, hvor S-61 er udstyret med Coupler Doppler. Desuden demonstreredes den første engelsk byggede Sea King til den tyske redningstjeneste.

Der blev vist en del film, og flere nationer havde benyttet sig af tilbudet om at få lejlighed til i korte træk at redegøre for nye procedurer eller nyt materiel, udviklet i redningsøjemed. Major A.H. Ovesen, Team-Captain for de danske S-61, foreviste den nye kombinerede redningskurv og bære, samt S-61-tønden med pumpemateriel, guidelines og vores modificerede redningssele, som på grund af bitre erfaringer, høstet under en aktuel mission, er en forlænget udgave af den normalt anvendte, så den kan krænges på selv en skulderbred kæmpe.



Den sidste dag foregik med præmieoverrækkelse. Royal Navy team blev nr. 1, U.S.A.F. team nr. 2, Royal Air Force team nr. 3, det danske S-61-team nr. 4 og det danske Alouette-team nr. 5, hvilket er placeringer vi absolut må sige at være tilfredse med. De team, der opnåede bedre resultater end de to danske, var alle professionelle Competition team, sådan at forstå, at de var taget fra al anden tjeneste og i adskillige måneder havde trænet på Leon-Solent.

Formålet med en competition er mangesidet. Man kommer i berøring med de redningstjenester, der grænser op til os; man ser nye veje og møder nye tanker, og ikke mindst lader man sig overraske over den rivende udvikling og voldsomme gåpå-mod, som man møder i denne branche. Det er ikke kun i vores egen Eskadrille 722, at mottoet: **"NIHIL INTENTATUM"**, (intet bør være uforsøgt), gør sig gældende, og det viste adskillige andre nationers redningstjenester endnu engang for os.

De "ældre" officerer

Så begyndte efteruddannelsen af ældre officerer af B-linien. Mere nøjagtigt - den 14 august 1972 påbegyndte 21 officerer af B-linien kursus, der varer til 13 oktober 1972 og igen i perioden 23 oktober til 22 december 1972 for andre 21 mand.

De "ældre" officerer er af hold 1956 og ældre hold, og interessen må siges at have været stor, idet 279 af 344 mulige har søgt optagelse, og af disse 279 er så udvalgt 42. Optagelse sker som bekendt ved ansøgning, og udpegning sker på grundlag af tidligere generel uddannelse, egnethed, samt de funktioner, som de pågældende bestrider eller forventes at skulle bestride.

Formålet med kursus er at supplere uddannelse i ledelsesmæssige, uddannelsesmæssige og administrative emner med henblik på bedre at kunne varetage stillinger indenfor grupperne:

- chefer for ikke operative eskadriller
- ledere af faglige enheder og sektioner
- sagsbehandlere i stabe
- uddannelses- og holdofficerer samt faggruppeledere ved uddannelsesenheder.

Kursus indhold grupperer sig i 5 hovedområder:

- mennesket (psykologi, pædagogik, ledelse)
- organisation
- operation
- generel orientering
- diverse.

Uddannelsen sigter således på at give eleverne et bedre grundlag for at bestride nuværende lederstillinger eller de lederstillinger, de pågældende måtte komme i betragtning til.



BJÆRGNING

Den 30 juli 1971 kl. 1208A mistede flyvevåbnet en af de hæderkronede RF-84'ere - nemlig nr. 52-7385 - over det sydlige Kattegat.

Piloten kom fint fri af flyet med sit "Martin Bang" sæde. 16 min. senere var en S 61 på pletten og bragte piloten til infirmeriet på Flyvestation Karup.



Der skulle dog gå 5 uger, før vraget blev lokaliseret af orlogskutteren SAMSØ. SAMSØ er en af søværnets moderne stålcuttere, bygget på Svendborg skibsværft i 1969. Den er underlagt Kattegats marinedistrikt med hjemsted i Frederikshavn. Føreren, premierløjtnant A. Porsmose Larsen har tidligere deltaget i fly-eftersøgning og bjærgning.

Den første eftersøgning blev allerede påbegyndt 5 timer efter nedstyrtningen af orlogskutteren Y 343 (LUNTEN), men efter 3 dages forløb blev eftersøgningen indstillet med denne kutter, da den skulle indgå i øvelse "Bikini". Herefter blev vraget eftersøgt af en ministryger med Sonar-udrustning, men uden resultat.

Den 31 august kl. 0610 lagde SAMSØ ud fra Grenå havn, og efter 2 timers sejlads på kurs 130° var det formodede nedstyrtningsområde nået.

Nu skulle der arbejdes. 1200 meter tov blev udlagt på følgende måde:

Tovet kvejlles op i passende partier og lægges på agterdækket, klar til at stikkes ud. Den ene ende fastgøres ved spillet.

Nu gøres en bøjle klar med et 25 kg lod, som også gøres fast i den anden ende af det 1200 meter lange tov. På tegn fra broen smides bøjen med lod ud, og under langsom fart løber tovet ud.

Når hele tovet er sat ud, sejles op til bøjen, som så bjærges. Nu ligger tovet i en stor bugt, og begge ender gøres klar på hver sin spilkop til indhaling. Under denne manøvre ligger kutteren for anker. Skipper overvåger selv indhalingen og "føler" på tovene for at mærke stramheden.

Bliver nu den ene tovende stram, stoppes indhalingen på denne, og når den anden ligeledes er stram, stoppes også her.

Medens dette foregår, gøres en motorgummibåd klar, og svømmedykkerne iklædes. Svømmedykkerne sejler nu hen og sætter en sjækel omkring et af de stramme tove, og i denne sjækel bindes en tynd line. Ved at trække ud i det pågældende tovs retning vil sjækkelen kunne slæbes ud imod det formodede hold, og dykkeren har nu en line, han kan følge ned.

Hvis holdet nu er en stor sten eller lignende, frigøres tovet, og indhalingen kan fortsætte. 3-4 træk kan udlægges og hales hjem pr. dag under gunstige forhold.

Nå, vi må tilbage til den 31 august. Her blev sat 4 træk, og der blev stillet store forventninger til det fjerde træk, da der var kraftigt hold. Men kl. 1750 blev kursen sat mod Grenå, for det havde kun været store sten.

Næste dag var ikke egnet til eftersøgning, da vindstyrken var 5-6. Tiden blev brugt til almindeligt dæksarbejde.

Torsdag morgen (2. sep.) blev kutteren beordret til Lyngsbæk havn for at bugsere 2 pontoner (Bikini platforme) til Frederikshavn, og week-end blev tilbragt her.

Tidligt mandag morgen (6 sep) gik turen atter til Grenå, og efter at have fået svømmedykkere ombord her, var man fremme ved crashpoint kl. 0840. Vejret var klart og vindstyrken 3-2.

Første træk blev sat kl. 1030 på Decca pos. RØD D O og VIOLET D 59,3. Her var mange kraftige hold, som dog viste sig at være sten, og trækket var først hjemme kl. 1310.



Andet træk blev sat kl. 1230 på pos. RØD C 23,5 og VIOLET D 58,2. Her opnåedes 15-20 stenhold, og kl. 1530 var al dykertid opbrugt (ialt 2 timer). Kl. 1720 lå kutteren fortøjet i Grenå havn.

De indtil nu negative eftersøgninger blev drøftet med SOK, Århus, for at få en klaring på de indtil nu givne oplysninger om crash-point.

Næste morgen (7 sep.) var vejret meget tåget, men da man forventede opklaring, blev afgang givet kl. 0605, og kl. 0832 var 1. træk i vandet, og solen skinnede klart. Efter 2 stenhold var trækket hjemme kl. 1115.

Efter frokost var forventningerne på nul-punktet, men 2. træk kom i vandet kl. 1230. Efter et par stenhold blev vraget fundet kl. 1440 på pos. RØDD 23,40 og VIOLET D 56,85.

Glæden, over at det endelig var lykkedes at få bid, var stor, og efter at en bøjle var sat og signal afsendt til SOK, blev kursen sat mod Grenå.

Flyvestation Karup modtog melding om fundet kl. ca. 1545.

Onsdag morgen blev KAR-M's specialist i bjærgningsopgaver kaldt til O-afdelingen for at drøfte detaljer vedrørende bjærgningen. Herefter kørte KAR-M's repræsentant til Grenå, og kl. 1200 var han ombord på SAMSØ. Her havde man om formiddagen rigget et ekstra lastearrangement op på for-dækket samt fjernet et stykke af rælingen for og agter på styrbords side for at lette bjærgningen.

Efter at have hilst på skipper og fået det fra Karup medbragte materiel ombord, blev afgang sat kl. 1225. Under sejladsen drøfter skipper og KAR-Rep. de forskellige misforståelser vedrørende positionerne opgivet af Søværnskommandoen og Flyvertaktisk Kommando.

Senere taler KAR-Rep. med dykkerne om det forestående arbejde, og ved hjælp af skitser og fotos drøftes metoderne for at fastgøre wirestropperne på de forskellige dele, og hvordan de kan tænkes at se ud. Havarikommissionens ønsker var at få motor, luftindtag, instrumenter og bagkrop.





Den første dykker var i vandet ca. kl. 1430 ved bøjen. Dykkeren mener at have fundet halen, og denne gøres klar til hævnning. Hævningen påbegyndes, men kl. 1530 tabes vragdelen p.g.a. en sprængt sjækel.

Kl. 1605 er næste dykker nede, og halen kan ikke findes. Sigtbarheden er 4-6 meter og dybden ca. 17 meter.

Kl. 1630 udlægges et lille træk, og hold opnås kl. 1715, og dykkeren gør klar. Denne gang holder grejet, og kl. 1800 var dele af cockpittet på dækket, og næste løft blev gjort klar. Spændingen steg og blev udløst, da KAR-Rep. kunne identificere delene i vandet som værende øverste del af camera compartment og forreste skot til cockpittet.

Kl. 1915 blev bjærgningen stoppet, og 2 timer senere var vi i havn. Ved 10-tiden var vraggodset læsset på vogne fra Flyvestation Tirstrup.

Torsdag morgen (9 sep.) var vejret let skyet og vinden NØ 4-5. Afgangen blev sat til kl. 0600. Udenfor havnen kunne man mærke, at vinden var tiltaget og kutteren huggede og rullede sig gennem søerne. KAR-Rep. følte, at det var for meget af det gode og fik sved på panden. Bare skipper nu ville vende om - men nej, ud, det skulle vi. Kokken kom med kaffe, men blev hurtigt afvist. Nu følte KAR-Rep., at det var på tide at finde et bedre sted at være. Han forlod skyndsomst broen og fandt ned på agterdækket, hvor der var mere roligt og masser af frisk luft.

Kl. 0800 var vi på positionen, og første træk kom i vandet, men vejret var hårdt.

Kl. 0915 var trækket hjemme igen uden hold, og arbejdet blev indstillet. Under turen ind blev KAR-Rep. frisk igen.

Kl. 1125 lå kutteren vel fortøjet i Grenå, og efter at have indhentet vejrmedlingen fra MET.-center Karup, som lovede vindstyrke 6-7, blev det aftalt at mødes kl. 0600 næste morgen.

Fredag morgen (10 sep.) var vejret ikke bedre, og bjærgningen blev indstillet til mandag morgen efter ordre fra SOK. Kutteren blev beordret til Frederikshavn for weekend.



Mandag (13 sep.) kl. 0800 ankom KAR-Rep. til Grenå havn, og kl. 0830 ankom SAMSØ. Kl. 1100 var crash positionen nået.

Første træk gav et kraftigt hold, og på vej ned ad vodlinen blev motoren fundet og bøjet af. Det store hold i tovbugten blev identificeret som halepartiet. Da snurretovet sad fast i halen, blev det besluttet at hæve denne del først. For at få bagkrop og haleplan indenbords, måtte en partering med motorsav foretages forinden.

Vejret var nu overskyet, og sigtbarheden var kun 2-3 meter ved havbunden.

Under bjærgningen af halen blev bøjen til motoren skåret af og indfiltret i halen. Næste indsnørring gav også et kraftigt hold, og 2 hold dykkere måtte i vandet. Dykkeren meldte, at han havde sat wiren i et understel, og under ophalingen kunne vi mærke på spillet, at det var en tung del. Det viste sig at være 3/4 af styrbords plan.



•••••

For at kunne have plads til store vragedele på agterdækket blev halen flyttet via kran og spil til fordæk langs styrbords side. Vi ville stadig have motoren, så et nyt træk blev gjort klar, men snurretovet var flået flere steder, så 3 hurtige splejsninger blev foretaget. Henad 6-tiden var der et nyt kraftigt hold, men da sigtbarheden var dårlig, blev holdet bøjet af, og kl. 2110 var vi i havn igen.

På grund af det sene tidspunkt, vi kom i havn, blev losningen udsat til næste dags morgen.

Vi sov længe - og kl. 0800 kom kranvogn fra Falck-Zonen samt køretøjer fra Flyvestation Tirstrup. Til skippers overraskelse havde vi 20-30 meter tov hængende i ankeret - tov, som kunne stamme fra vort snurretov.

Kl. 0815 var vi på farten, og ved 10-tiden var bjærgningen i gang igen. Denne gang var det bb. plan, vi fik indenbords. Vejret var klart med vindstyrken omkring 4-5.

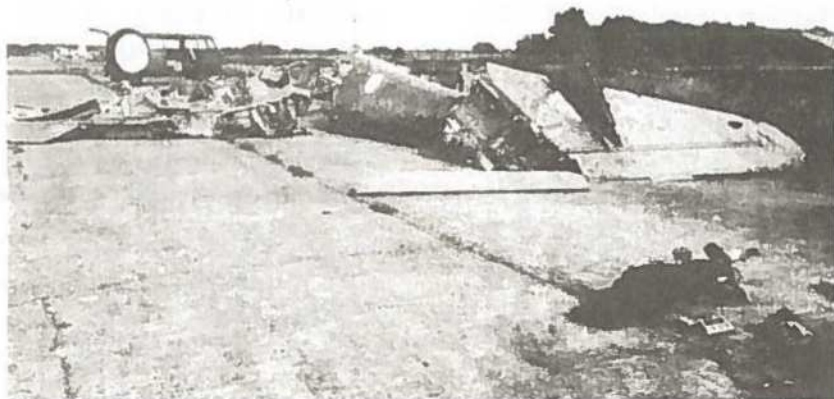
Et signal fra SOK beordrede bjærgningen indstillet så betids, at SAMSØ kunne være i Frederikshavn næste dags morgen. Vi ville have motoren, og et nyt træk blev sat. Men heldet svigtede, og søen blev kraftigere. Kl. 1500 var der kraftigt hold, og vi halede forsigtigt ind på tovene, men inden dykkerne var nede, blev den ene tovende slap, og efter at det var halet ind, kunne vi se, at det var skåret over af vragedelen. Nu skulle det gå stærkt, og den anden tovende blev slækket, for at den ikke skulle smutte. Klokken var nu 1530. Dykkerne går ned langs linen og vinker ind, efter de har gjort et kraftigt tov fast i byttet.



Først da vi har halet os ind på vragedelen, får vi kontakt med dykkerne, som glædestrålende fortæller, at tovet var sat fast i det dertil indrettede løfteøje på motoren. Forsigtigt blev nu motoren halet op, efter vi havde sat en taljeblok direkte i denne. Kl. 1715 var den ombord efter at have banket nogle gange ind i skibssiden. Glæden over, at motoren var "hjemme", var stor. Vindstyrken var nu omkring 6-7, så det havde været et hårdt arbejde. Medens vi havde arbejdet med motoren, observerede en af dykkerne en løs tovende i vandet, og det viste sig, at vi havde fået snurretovet i skruen. Det tog dykkeren 1/4 time at få det skåret ud, så vi kunne komme ind til Grenå igen. Her var vi kl. 2000.

Efter at have losset og gjort klart skib, afregnet, sagt farvel og tak for godt samarbejde gik SAMSØ mod Frederikshavn.

Så kom ikke og fortæl folk, at man sejler lige ud til den position, hvor piloten er samlet op, og finder flyet med en bærepind i ryggen lige til at samle op.





NIJMEGEN MARCHEN

Nijmegenmarchen (ij - ai) 1972 afvikledes i dagene 18 - 21 juli.

Tusinder af civile og militære personer har i tidens løb deltaget i denne internationale konditionsprøve - hvad det jo faktisk er - men de færreste kender dens historie, som starter i begyndelsen af dette århundrede, hvor den første march med 138 personer gennemførtes i 1909. Det blev en national tradition, og først i 1927 fik den sit faste hovedkvarter i byen Nijmegen, men fortsat et arrangement under Det Kgl. hollandske Forbund for Legemskultur, hvis navn er Koninklijke Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding (K.N.B.L.O).

Fra nu af stiger deltagerantallet, og det civile islæt begynder for alvor at gøre sig gældende samtidigt med, at udlandsdeltagere i højere grad medvirker bl.a. fra Norge og Danmark. Indtil 2. verdenskrig nåede antal deltagere op på omkring 4000, men efter en forståelig pause under krigen genoptoges marchen i 1946 i det sønderskudte Nijmegen.

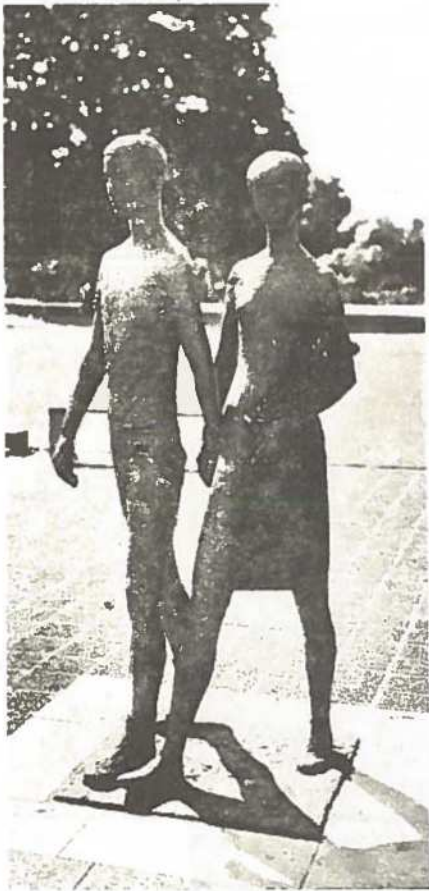
I 1952 kommer det store opsving med ca. 10.000 marchgængere og nu med stor deltagelse fra mange lande, og det udvikler sig fra en hollandsk folkefest af virkelige dimensioner til også at blive en virkelig international begivenhed. Således steg antal af udlændinge i 1965 til ikke mindre end ca. 3600.

Den danske deltagelse i Nijmegenmarchen har - i årene 1966 - 72 taget et vældigt opsving, og det bør nævnes, at der i år fra hær, søværn, flyvevåben, hjemmeværn R.O.I.D. og civilforsvar deltog sammenlagt 535 personer, hvoraf 121 fra kvindekorpset (incl. CF). Herudover var et større antal (ca. 600) civilt tilmeldt, bl.a. stabschefen, oberst K. Jørgensen, der deltog for 6. gang og derfor modtog en fortjent sølvkrone. Fra flyvevåbnet deltog som militært tilmeldt 28 personer, der alle gennemførte marchen. Kun 12 personer af hærens og søværnets 136 deltagere gennemførte ikke. Samtlige 12 fra R.O.I.D. gennemførte marchen.

For en nybegynder blev det til en enorm oplevelse. - Selve marchpræstationen var ikke det "store nummer", når blot man sørger for et godt forhold mellem fødder og støvler og gennem lidt rationel marchtræning øger konditionen, så man uden egentligt besvær kan gennemføre den 2-dages hærvejsmarch. Men dette er også en afgørende betingelse, og hærvejsmarchen finder sted tidsmæssigt så belejligt (ultimo juni), at den passende kan anvendes som egentlig egnethedsprøve.

Den store oplevelse ligger først og fremmest i overværelsen af og deltagelsen i en folkefest og "folkevandring" af enestående format. Omkring 15.000 deltagere, hvoraf halvdelen var udlændinge fra 28 forskellige nationer. En del endda langvejs fra. Der var deltagere fra Sydafrika, New Zealand, Australien, Pakistan, Marokko, Brasilien USA og Canada. Ja, selv Østeuropa var repræsenteret med et hold fra Ungarn. Sidste år deltog et hold fra Tjekkosllovakiet.

Marchen er delt op i 4 forskellige på hinanden følgende daglige marcher, hvorved



man får et udmærket indtryk af Nijmegens omegn med dens system af diger og kanaler. Der er forskellige marchkategorier, således går mænd i alderen 19 - 49 år 40 km med 10 kg oppakning eller 50 km uden oppakning. Over 50 år 40 km uden oppakning. Kvinder indtil 55 (incl.) 40 km og derover 30 km.

Nogle gik i hold, andre enkeltvis. Spil og sang over det hele og en fabelagtig interesse og støtte fra befolkningens side. Der var faktisk ikke et hus langs ruten, hvor familierne ikke sad uden for og overværede dette specielle skue. Mange steder udleveredes gratis kaffe og the, haveslanger med herlig koldt vand til fri disposition, børn løb rundt med drikkevand til marchgængerne, men det var sandelig også tiltrængt, fordi en hedebløge lå hen over landet netop i den periode. Dette medførte at ledelsen fra og med 2'dagen fastsatte lemper og afstandsmæssige reduktioner. I løbet af den første dag faldt omkring 1200 fra og næste dag var der også stort frafald. Ialt gennemførte omkring 12000 af de ca. 15000 tilmeldte. Der var jo en del, der fik besvær, når dagstemperaturen nåede op på 35 - 36 C.

Det er sundt at gå, det er vigtigt at have fysikken i orden, det giver en større mental tilfredshed, man får tankerne i sving - og får løst mange problemer -!!!

"Tab for alt ikke lysten til at gå.

Jeg går mig hver dag det daglige velbefindende til og går fra enhver sygdom. Jeg har gået mig mine bedste tanker til, og jeg kender ingen tanke så tung, at man ikke kan gå fra den".

(Søren Kierkegaard)

Vel mødt til næste år!



Fra Flyvehistorisk Samling

*Hvorfor mon der på jord må gå's
når ej i luften hænges må's ???*



- ud af gammel revyvisse om balloner og
luftskibe. I dette tilfælde en R-ballon fra
Hærens Ballonpark ca. 1917.

FLY VEVÅBEN NYT

*Jens Brøndum
Musikdirigent, det Prinsens Livregiment
Signal for en flyver.*

friskt - dears

det - dem

*led. dirigerende
faserender flyver i løfter*

The image shows a musical score for a trumpet. It consists of three staves. The first staff is a treble clef with a 2/4 time signature. The melody starts with a quarter note, followed by eighth notes, and includes triplets and accents. The second staff is a bass clef with a similar rhythmic pattern. The third staff contains a few notes and rests. Handwritten lyrics in cursive are written above and below the staves.



Musik-nyt

Under et "Dining out party" for Generalmajor P. Zigler, i anledning af dennes afgang som chef for Flyvertaktisk Kommando den 30. november d.å., sørgede Prinsens Livregiments Musikkorps under ledelse af Dirigent J. Brøndum for underholdning.

Musikkorpsets afslutning af deres arrangement var et solostykke for een trompet kaldet: "Signal for en flyver". Dette musikstykke havde Dirigent J. Brøndum komponeret specielt til lejligheden, idet der som bekendt ikke forefindes nogen form for signal for Flyvevåbnet.

Til de af vore læsere, der er node/musikkyndige, bringer vi her de originale noder.

Et af flyvevåbnets årlige tilbagevendende begivenheder, oplysningsarrangementet

ROYAL DANISH AIR FORCE
STUD 72 LUFT



for elever i 3. gymnasieklasser fra hele landet, blev også i år afholdt i efterårsferien på Flyvestation Ålborg, ved Luftværnsgruppen og på Flyvevåbnets Konstabelskole. 145 deltagere, heraf 19 piger, havde modtaget invitationen. Indkvarteringen voldte en del kvaler på Flyvestation Ålborg, idet de i samme tidsrum havde besøg af et kontingent amerikanske faldskærmssoldater, der deltog i en øvelse ved Jægerkorpset. Men ved at tage gymnastiksalen i brug blev også dette problem løst tilfredsstillende.

Arrangementets formål er at give en så fyldig orientering, at den enkelte deltager bliver i stand til at foretage en personlig vurdering af vort værn. At 145 unge mennesker vil bruge deres efterårsferie til at deltage i et sådant arrangement forpligtiger naturligvis til at tilrettelægge programmet således, at kursus' formål kan opfyldes, samtidig med at resultatet i overvejende grad beror på den enkelte foredragsholder, fremviser etc..



Vejret var med flyvevåbnet fra start til slut, selvom det til tider var ret så blæsende. Og selvom flyvevåbnet høstede megen ros fra deltagerne for arrangementet, må vi dog erkende, at et ret væsentlig punkt



▼▼▼

i programmet ikke fik den tilsigtede løsning ud fra det planlagte. Det drejede sig om forevisning af flyvevåbnets jettfly på og over Flyvestation Ålborg. Det var planlagt, at flyene skulle komme ind over pladsen først langsomt, så man fra jorden kunne nå at kommentere det enkelte fly, og derefter en forbiflyvning med større hastighed efterfulgt af landing. Og hvad skete? Næsten samtlige fly fra flyvestationens egne eskadriller var i luften og kom hjem i samme tidsrum, jagerberedskabet blev scramblet, en F-104 kom hjem med PAN-call og "demonstrationsflyene" begyndte at melde "short on fuel", - men - gik den planlagte overflyvning i fisk, så blev deltagerne til gengæld vidne til en luftaktivitet, som arrangørerne ikke i deres vildeste fantasi havde drømt kunne stables på benene; som en af deltagerne spontant udbrød: "Hold da kæft, hvor de fræser". En højtalerforbindelse til

tårnet ville efter sigende have givet et yderst klart billede af flyvelederens påståede korte liv!

Deltagerne var delt op i 2 hold, et der startede i Jylland, og et der startede på Sjælland. De blev byttet om undervejs ved hjælp af flyvevåbnets transportfly, og da vejret er lidt uroligt på denne årstid, fik deltagerne også på deres krop at føle, at det ikke er helt problemfrit at færdes i lufthavet. Således måtte de sidde fastspændt en del af vejen over, men alle klarede - nogle dog kun med nød - transporten uden problemer for besætningerne bagefter.

Som anført har flyvevåbnet efter arrangementet modtaget mange tilkendegivelser fra deltagerne med ros og tak for et godt tilrettelagt arrangement med mange interessante briefinger og forevisninger, en tak som herved videregives til de implicerede enheder og personer.



FLYVEVÅBENNYT

NR. 5

Udgiver:	Flyverstabens, Flyvestation Vedbæk,	tef. (01) 890501
Redaktionsudvalg:		
Formand:	Maj. K. Brøns-Hansen,	lokal 2335
Sekretær og lay-out:	Oversergent C.E. Zöllner	lokal 2344
Udvalgsmedlemmer:		
Uddannelsesafdelingen:	Maj. J.P. Jensen Premierløjtnant H.L. Jensen	lokal 2348 lokal 2366
Personelafdelingen:	Premierløjtnant F. Cramer Larsen Kaptajn J.J. Gråbæk	lokal 2330 lokal 2317
Flyvesikkerhedssektionen:	Maj. E. Qvistgaard Hansen,	lokal 2351
Flyverstabslægen:	Maj. P.-E.H. Alsøer,	lokal 2354
Forsvarsstabens/Flyverstabens Fællesreproduktion:	Tegner E. C. Hansen	lokal 2593
Oplag	2000	

Eftertryk med angivelse af kilde tilladt.

Flyvehistorisk Samling

Skrivemaskine "Smith Premier", der blev benyttet i dansk militærflyvnings første år. Adskilte taster for små og store bogstaver.

85 hk Gipsy motor + diverse tilbehør. Ligget i den Moth (OY-DEH) som løjtnant P. Perch flygtede til England i under besættelsen (oktober 1943).

Træpropel i smuk stand. Benyttet på Vickers F.B.5 biplan i perioden 1917-1919.

Svensk rytterkarabin M.94 med tilhørende patronbælte. Anvendt ved flyvevåbnet fra 1945 til ca. 1954.

1 stk. sideror forsynet med autografer af kendte svæveflyvere fra 30'erne.

Tjekkisk flyveremblem med tilhørende etui. Stammer fra flyvebesøget her i landet i september 1925.

1 stk. flymodel i træ, udført på Kløvermarkens værksteder ca. 1932. Modellen er en "bastard", idet den består af både Fokker C.V og en O-potte.



**"SLEEP TIGHT TONIGHT
YOUR AIR FORCE IS AWAKE."**



Følgende undervisningsfilm kan fremover rekvireres gennem Flyvevåbnets Bibliotek, Jonstrup:

ONE-DOWNMANSHIP

16 mm farve, engelsk tale, 40 min. spilletid.

Filmen behandler på en meget detaljeret og instruktiv måde en lang række problemer i forbindelse med faldskærmsudspring.

Filmen er velegnet for flyvende personel, men det bør fremhæves, at visse af de anbefalede procedurer m.v. kan være i modstrid med gældende FLV-procedurer.

TIME TO STOP

16 mm farve, engelsk tale, 28 min. spilletid.

Filmen giver en udmærket informativ fremstilling af en lang række problemer i forbindelse med opbremsning af moderne luftfartøjer. Filmen behandler normale opbremsninger samt katastrofeopbremsninger, og den belyser forskellige former for bremseteknik, ligesom konstruktionen af moderne bremsere og dæk omtales.

BIRD MIGRATIONS

ingen lyd, sort/hvid, 15 min. spilletid.

Filmen illustrerer fugletræk, som det observeres på et radar-scope. Bl.a. fremgår fugletræk-intensitetens variation gennem døgnets 24 timer, samt årstidernes og de klimamæssige forholds indvirken herpå. Filmen har væsentligst interesse for fly-operativt personel.

Og så er der den gammelkendte

TACTICAL WEAPONS EFFECTS.

Under anskaffelse er

RENLIKHET GER SÅKERHET

en svensk film i 3 dele om renlighed i hydrauliksystemer i fly og missiler, samt

THE PREVENTION OF FIRE

engelsk brandværnsfilm, der vil blive omarbejdet til dansk version.

HUSK!!!

at filmene skal være i orden ved returnering til FLVBIBL.



Siden oprettelsen af den første kursusinstitution i forsvaret i 1962 har man drøftet, hvordan man skulle kunne måle holdninger.

Holdning defineres som: "Et konstant psykisk beredskab for at reagere på en bestemt måde. En varig indstilling", og det er af betydning at kende holdningen hos de personer, man samarbejder med, for derigennem at kunne skabe og opretholde en åben og effektiv kommunikation.

Militærpsykologisk Tjeneste har i nogle år arbejdet på at fremstille et "værktøj" til formålet, og i slutningen af 1971 kunne man fremlægge et spørgeskema med 47 spørgsmål omfattende

- Samarbejdsordningen,
- Forsvarstanken,
- Forhold til foresatte,
- Uddannelse,
- Ansvarsfølelse,
- Forhold til gruppen og
- Trivsel.

Spørgsmålene er udarbejdet til holdningsmåling blandt menige, og de er blevet afprøvet på ca. 2000 menige fra de tre værn.

Efter afprøvningen af skemaerne bestemte Forsvarskommandoen i samråd med værnscheferne, at der iværksættes holdningsmålinger med menigt personel i forsvaret, og i flyvevåbnet indledes disse i FEB 1973 med værnepligtige menige ved Luftværnsgruppens 8 raketeskadriller og ved bevogtningeskadrillerne på flyvestationerne Ålborg, Karup, Skrydstrup og Værløse.

Spørgeskemaerne besvares anonymt og EDB-behandles af Militærpsykologisk Tjeneste, hvorefter et samlet resultat tilgår den berørte eskadrillechef - og kun denne - som herefter kan bruge materialet sammen med det til enheden hørende personel.

Orienteringsmøder herom er blevet afholdt i løbet af efteråret.

Militærpsykologisk Tjeneste har udarbejdet en publikation "Holdningsmåling i forsvaret" (JUN 1972), som er fordelt i flyvevåbnet.



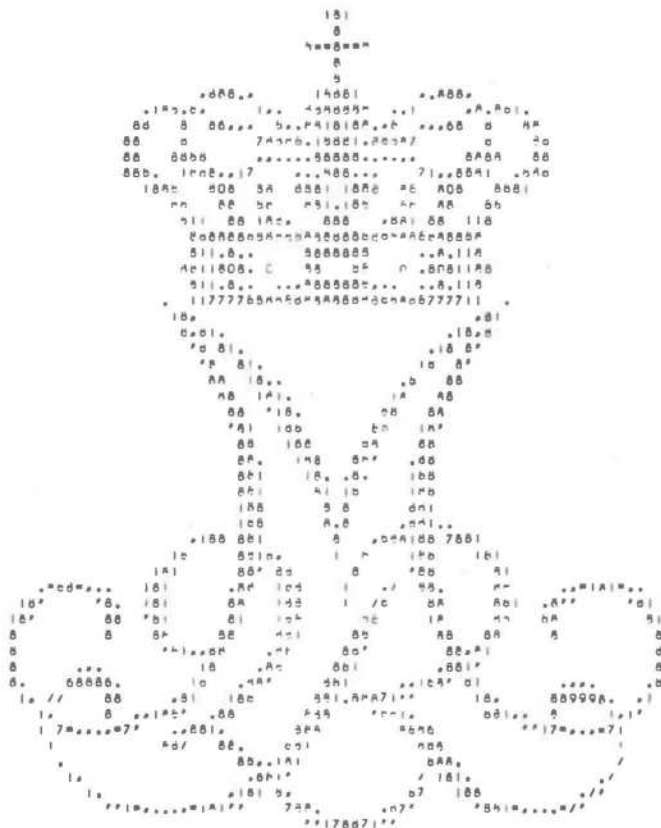
CAMPING - NYT

Der har gennem flere år eksisteret et problem for FLV selvbeklædende personel med hensyn til underbringelse i terræn og under deployeringsforhold, idet FLV iklædte personel i samme periode har været normeret med visse udrustningsgenstande, der gjorde denne underbringelse betydeligt lettere.

CHF længe nærede ønske om løsning af dette problem har hidtil været uopfyldeligt på grund af manglende økonomiske midler. På grund af igangværende reduktioner i den værnepligtige styrke er det nu blevet muligt at tilgodese det selvbeklædende personels behov inden for rammerne af FLV eksisterende beholdninger.

FMK er anmodet om at foranstalte successiv udlevering i fast udlån til FLV selvbeklædende personel af regnslagstaske M/59, samt efter de enkelte myndigheders bestemmelse, når tjenstligt behov foreligger, midlertidigt udlån af følgende udrustningsgenstande:

Teltoprigningssæt M/59	1 sæt
Tæpperemsæt M/59	1 sæt
Tæppesvøb	1 stk.
Kasernetæpper (indtil 2)	
Enmandskoger	1 stk.



COMPUTER UDSKRIFT I ANLEDNING AF HENLES MAJESTÆT UDGNINGENS OG HANS
KONGELIGE HÆJHED PRINS HENRIKS BODAEL VED 30. JULI C. 19. OKT 1972

Henrik

Margareta



Torsdag den 19 oktober besøgte Hendes Majestæt Dronningen og Hans Kongelige Højhed Prins Henrik Operationscentral 500.

Selve besøget startede hos Chefen for Flyvevåbnet (bygning 35), hvor Generalmajor N. Holst-Sørensen bød velkommen og præsenterede de tilstedeværende chefer.

Efter velkomsten begav man sig til selve OC 500, hvor henholdsvis Stabschefen Oberst K.Jørgensen og Chefen for OC 500 Oberstløjtnant H. Høy-Hansen holdt en briefing.

Efter denne briefing fulgte den egentlige rundgang med demonstrationer af de forskellige faciliteter, såsom : OPS-rum, Computer-rum, D.S.F., Elektronikværksted, Kontrolkabine og M.I.O.



Fortjenstorden til ESK 722

I 1972 fik Eskadrille 722 en henvendelse fra den tyske ambassade med ønske om, at man fra tysk side ville vise sin anerkendelse til samtlige medlemmer af eskadrillen. Denne anerkendelse skulle være i form af "Forbundsrepublikken Tysklands Fortjenstorden. (Tyskland er eskadrillens største "kunde".)

Chefen for eskadrillen udpegede herefter Seniorsergent P.B.Ø. Andersen - som en værdig repræsentant for ESK722 - til at modtage ovennævnte orden på alles vegne. P.B.Ø. Andersen har været i eskadrillen i mange år og har personligt været involveret i mange redningsaktioner, hvor tyskere er blevet reddet.

Overrækkelsen af ordenen blev foretaget af Kapitan zur See G.A.Janssen - tysk forsvarsattaché i København - ved en parade på Flyvestation Værløse den 19. september d.å. Vi gengiver her Kapitan zur See Janssens tale:

Herr oberst, mine herrer fra Eskadrille 722!

Som tysk forsvarsattaché har jeg i dag den glæde og fornøjelse at udøve et særligt ærefuldt ceremoniel.

Den tyske forbundspræsident, Gustav Heinemann, har tildelt et fortjent medlem af Deres eskadrille "Forbundsrepublikken Tysklands Fortjenstorden".

der ligeledes skal være anerkendelse til eskadrillens samtlige medlemmer.

Den tyske ambassadør i København, herr Scholl, har bedt mig om at overrække denne orden til herr seniorsergent Poul Bent Øster Andersen.

For enhver tysk søfarende, der måtte sejle i Nord- eller Østersøen, og for enhver tysk pilot, der udøver sin træning i de omtalte områder, er den danske eskadrille 722 et kendt begreb. Under de hårdeste vejrforhold har eskadrillen med utrættelig årvågenhed og modig indsats forrettet sin tjeneste. Den er altid parat til at hjælpe, når det er nødvendigt, og når det gælder at mestre vanskelige opgaver og situationer. De har

reddet menneskeliv og eftersøgt forliste personer, og De har ydet assistance ved transporter til lands og til søs. Deres eskadrille kan være stolt af resultaterne og skal vide, at de personer, der blev hjulpet, altid vil være Dem dybt taknemmelige.

Tag derfor denne anerkendelse, der tildeles Deres kammerat, Seniorsergent Andersen, som har tilhørt tjenesten i mange år, og som følgelig har haft en stor andel i resultaterne, som udtryk for taknemmelighed og beundring, der ligeledes måtte gælde eskadrillens samlede mandskab.

Jeg ønsker selv ved denne lejlighed efterfølgende at takke Dem for Deres indsats i september 1966 i Vesterhavet, da De prøvede at redde overlevende fra den tyske u-båd "Hai". Jeg var på daværende tidspunkt chef for den tyske u-bådsflotille, og selv om et positivt forløb dengang udeblev, fordi havet allerede havde krævet sine ofre, har Deres assistance givet mig håb og tillid i de vanskelige timer. Endnu engang tak.

Må jeg hermed bede herr seniorsergent Andersen at træde frem.

Idet jeg hermed overrækker Dem Fortjenstordenen, ønsker jeg Dem hjerteligt tillykke.



Nyt fra Palmdale

Ændring af prototypeflyet Nr. R-814 er i øjeblikket under fuld afvikling ved Lockheed's faciliteter i Palmdale, Californien.

De ydre strukturelle ændringer på flyet er begrænset til montering af en større type hovedhjul samt "Liquid Springs", hvilket medfører, at hovedunderstøtterne skal ændres/udskiftes. Endvidere skal der monteres vindue for I.R. sigte.

De indre strukturelle ændringer er betydeligt mere omfattende, idet der skal inkorporeres ca. 60 T.C.T.O., og ca. 15 canadisk udførte E.O.s skal ændres eller demonteres. Hertil kommer yderligere ca. 25 fundamentale ændringer, af hvilke de mest omfattende er "Cockpit Layout" - "Hydraulik systemer", og ikke mindst "Våben/Elektronik systemer". Herudover skal de elektriske installationer ændres i vid udstrækning. Disse ændringer bliver udført dels ved indgreb i eksisterende ledningsføringer, dels ved tilføjelse af præ-fabrikerede "Harness". Sådanne indgreb i en bestående installation vil altid være kompliceret, når det samtidig skal tilgodeses, at en eksisterende installation skal benyttes delvis.

Der er lagt stor vægt på, at diverse kontrol- og instrumentpaneler i Cockpit bliver identiske med F-104G (MAP) udgaven. Dette er også lykkedes i stor udstrækning, men der vil dog blive mindre forskelle, så som placering af Main og Aux. horisont. Måske kan dette dog tages som en fordel, da disse to instrumenter nu er placeret ved siden af hinanden, midt i øverste instrumentpanel.

Højre og venstre konsolpaneler vil ligeledes blive tilsvarende F-104G. Dog vil "Aux. Trim Control" på venstre konsol blive monteret umiddelbart efter "Rudder Trim" panel, ligesom "Circuit-breaker" panel vil indeholde samtlige L/H "Circuit-breakers". Hermed er de væsentligste forskelle i Cockpitområdet nævnt.

Den oprindelige J79-7 motor vil blive erstattet af en J79-11A motor. Indførelse af den nye motor medfører ikke væsentlige arbejder ud over modifikation af "Emergency Nozzle Closure" systemet og "Oil Low Level" systemet.

Når samtlige ændringer er udførte, vil diverse systemer blive afprøvet og godkendte, inden flyet tages til "Post Final" på "Flight Line". Her vil der så igen blive foretaget afprøvning af samtlige systemer med henholdsvis "Ext." og "Int." power tilsluttet.

For at få klarlagt, om de mange ændringer, der er indført i såvel installationer som komponenter, har medført utilsigtede elektromagnetiske forstyrrelser imellem diverse systemer, tages flyet så til et såkaldt "Electromagnetic Interference Check".

Efter afslutning af dette check skal flyet males og dernæst prøveflyves. Såfremt den lagte tidsplan overholdes, vil dette finde sted sidst på året.

Testpiloten, som leveres af Lockheed, bliver antagelig Mr. Glenn Rives, som også i det danske flyevåben er bedre kendt under navnet "Snake Rives".

Efter flyets hjemkomst henstår der så en del danske modifikationer til udførelse, heriblandt montering af Martin Baker kaptulstsæde. Dette program, der skal gennemføres ved Hovedværksted Ålborg, vil antagelig strække sig over et par måneder. Herefter kan flyet indgå i aktiv tjeneste.





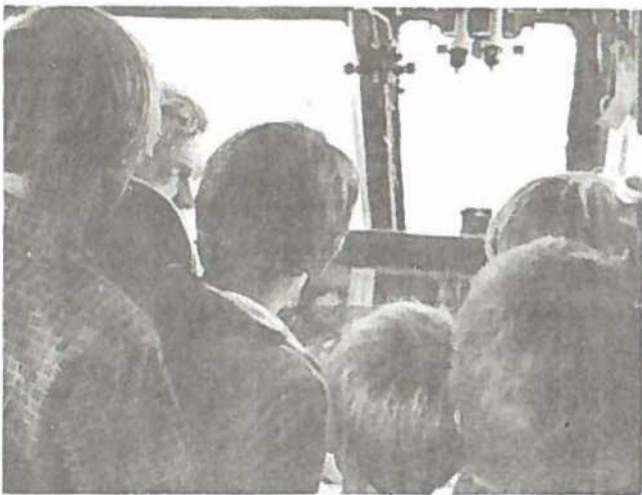
En dag i august

kunne Eskadrille 722, i forbindelse med en almindelig træningsflyvning, efterkomme en invitation fra Stig Guldborg til at komme en tur til Lolland og give en lille helikopterdemostration for lejrens handicappede børn.

Efter telefonisk at have fået en nærmere instruktion om lejrens beliggenhed - fire mørkerøde bygninger med sorte gavle, som man ikke kunne undgå at se, hvis man kom fra den og den retning, og tværs over et åløb osv., hvilket man nok mente at kunne udpege som mål for en navigationsflyvning - lettede Royal Danish Air Force "two eight zero" fra Flyvestation Værløse med 4 røde bygninger et sted på Lolland som mål; og - bortset fra en lettere dis - i et dejligt sommervejr.



Foto: O. Dahm





"Et sted" på Lolland kunne udpeges på lang afstand, for børnene havde ved hjælp af store hvide papirstrimler lavet et kæpemæssigt "722" på græsplænen og efter en runde over pladsen landede vi forsigtigt foran de fire bygninger, hvor vi blev modtaget af lejrens leder, Stig Guldborg. Da vi steg ud, konstaterede vi, at vi blev iagttaget med megen respekt af børnene, som på stor afstand betragtede disse mærkelige mennesker. Efter en frokost, hvor vi fik forelagt nogle af lejrens daglige problemer og arbejder, der ligesom fik vore egne problemer til at skrumppe lidt ind, fremviste vi helikopteren for en nu interesseret tilskuerskare, der havde vænnet sig til vor tilstedeværelse. Klientellet var for en dels vedkommende tyske børn, og KUR fik med bedste skoletysk i baglommen forklaret lidt af helikopterens tekniske indretning - "Was diese dingentot war für ein ding" - medens vi andre hjalp til med at vise den øvrige del af flyet frem.



En lille times tid efter vor ankomst måtte vi returnere. Vi sagde tak for god behandling med en lille redningsopvisning, hvorefter vi returnerede til Flyvestation Værløse med en fornemmelse af, at vi selv og børnene var en oplevelse rigere.

Et besætningsmedlem.



SPECIALUNDERVISNING

Specialundervisning for stave-/læseretarderede

I forbindelse med beslutningen om begrænsninger i Forsvarets Civilundervisnings virksomhed fra 1. april 1973 blev det meddelt, at mulighederne for at tilbyde stave-/læseretarderede i forsvaret specialundervisning inden for rammerne af loven om fritidsundervisning ville blive undersøgt.

Efter forhandling med bl.a. Undervisningsministeriet er der nu taget skridt til, at den praktiske tilrettelæggelse og udførelse af undervisningen kan gennemføres i henhold til lov om fritidsundervisning og under dennes vilkår og betingelser.

Den opsøgende virksomhed skal varetages af Militærpsykologisk Tjeneste i samarbejde med tjenestestederne. Indtil videre skal Militærpsykologisk Tjeneste også foretage den diagnosticerende virksomhed.

Det bliver tjenestestedscheferne, der får ansvaret for formidling af diagnosticeringsresultater og af undervisningstilbud med faglig støtte fra Militærpsykologisk Tjeneste.

Tjenestestedscheferne er anmodet om snarest at tage kontakt med vedkommende lokale, kommunale myndighed for at træffe nærmere aftale om undervisningens gennemførelse. De værnepligtige kan få indskrivningsgebyrer betalt af forsvaret, og der kan stilles indtil 1 time pr. uge til rådighed for undervisning i tjenestetiden, ligesom undervisningslokaler og -materiel på tjenestestederne kan benyttes.





Dansk militærflyvning under den tyske besættelse

Et 30-årigt minde

I "Dansk flyvnings blå bog" - et lille hefte udarbejdet af nu afdøde kaptajn F.V. Møller - står følgende lakoniske meddelelse under 1942, 1 maj - 30 oktober: "I lejren ved Køge afholdes kursus i svæveflyvning. I dette kursus deltager tillige personel fra Marinens Flyvevæsen".

Baggrunden herfor var, at ved den tyske besættelse i 1940 måtte enhver form for dansk militærflyvning ophøre, men for at flyverne dog ikke helt skulle glemme deres erhvervede færdigheder, blev der, den 21 august 1941, påbegyndt et svæveflyvekursus med 9 elever ved Køge. Det sluttede den 20 december, efter at man havde opnået ialt 1465 starter. Iværksættelsen af en sådan aktivitet kunne selvfølgelig ikke påbegyndes uden videre. Forud var sket det, at Krigsministeriet havde indhentet tilladelse hos de tyske myndigheder til, at flyvning overhovedet måtte finde sted. Denne tilladelse blev da også givet den 11 september 1940, men skulle nogen nu på forhånd antage, at "Luftwaffe" ikke havde taget alt i betragtning, der kunne rumme en fare for de tyske sejrstræbelser, så behøver man blot at læse betingelserne for tilladelsen til svæveflyvningen. Skrivelsen, der er affattet på tysk, er underskrevet af en vis Graf von Brandenstein "Für den Befehlshaber den deutschen Truppen in Dänemark". Heri fastslås at:

- a. Bugsering efter motorfly ikke er tilladt.
- b. Ved spilstart og ved hangflyvning må højden ikke overstige 200 m (altså ingen mulighed for at stikke til Sverige).
- c. Flyvning ud over pladsens begrænsning er forbudt (!).
- d. Motorfly må overhovedet ikke anvendes (hvor skulle man også få sådanne fra??).

Denne skrivelse tilstilledes under den 21 oktober 1941 Flyveskolen, der på daværende tidspunkt havde til huse på Prinsessegades Kaserne i København. Alt var nu i teorien klart til, at de stækkede vinger atter kunne bredes en smule ud.

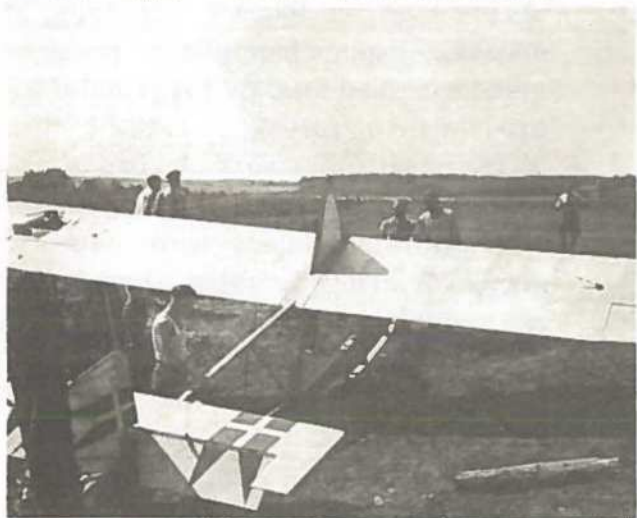
At valget m.h.t. plads faldt på Køge skyldtes nok denne bys afsides beliggenhed. Stedet var nærmere betegnet en græsmark tilhørende forpagter J. Valentiner på Vasebækgaard. Lejesummen ca. 800 kr. Samtidig kunne man overtage en træbygning tilhørende K.F.U.M.'s Københavns-afdeling. Den blev istandsat for medels kr. 65,90 !! Endvidere bemyndigedes Flyvertropperne til "i påkommende tilfælde" at benytte civil lægehjælp fra Køge. (Der blev kun brug for denne ved en enkelt lejlighed i 1943, da en af flyverne pådrog sig en rygskade ved et landingsuheld). Af flyvemateriel rådede man i begyndelsen over 4 stk. S.G. 38 (GL) og 1 stk. Grunau Baby IIB (SV), som blev købt i Tyskland samme år. Senere blev der på Flyvertroppers værksteder fremstillet yderligere 2 stk. S.G. 39 og 5 stk. Baby.





Det første kursus, på hvilket deltog 9 elever, strakte sig fra 21 august til 20 december, og det blev afviklet efter regler som for ethvert andet militært kursus udlagt i lejr, med forholdsordre omfattende transportmåde (tog), godtgørelse, udrustning, forplejning m.v.

På dette første kursus skete, så vidt vides, kun ét havari: "Under en flyvning med skoleglider 4, den 5/11 d.å., skønnede jeg, at jeg havde højde og fart nok til under landingen at passere et pigtrådshegn. Dette skøn viste sig at være urigtigt, glideren sakkede igennem og ramte hegnet med det resultat, at begge planer samt toppen af kroppen havareredes. Sign.: C.C.J. Førslev, oberst."



I 1942 lægger man, som allerede anført, ud igen, med 24 mand fra hæren og 3 fra marinen. Der er ingen tvivl om, at disse solfyldte sommerdage i Køge står som endelig erindring for de fleste af deltagerne, selvom man af samtidige skrivelser kan se, at der søgtes ekstra bevillinger af såvel brødkort som tobak - som regel forgæves i sidstnævnte tilfælde!! Der sker en del småhavarier dette år, heldigvis uden personskade.



Lejren 1943 var planlagt at skulle være fra 1 april til 31 oktober, men måtte, af indlysende grunde, afbrydes den 29 august. Forud for skærpselsen af det tysk/danske forhold, indtraf der dog en rørende episode i Køge. Den 30 juni indfandt der sig i lejren en tysk Obermeister Krämer, der på General der Luftwaffes vegne meddelte, at flyvehøjden på 200 m nu kunne forøges til 300 m. En virkelig kammeratlig gestus til de danske "kolleger"!!

Den 15 juli meddeler Krigsministeriet generalinspektøren for Hærens Flyvertropper, at man, efter ansøgning fra Dansk Svæveflyver Union, har bevilget, at Unionen låner 3 af hærens skoleglidere til brug under en træningslejr i Bjergsted ved Jyderup 29 august til 26 september. Disse fly forbliver således på danske hænder, medens det øvrige materiel bliver bortfjernet af tyskerne, efter at Hærens Flyvertropper ophører at eksistere.

Minder fra denne usædvanlige epoke af dansk militærflyvnings historie er bevaret den dag i dag i form af endel ruller med 16-mm "levende billeder", der nu opbevares i flyvevåbnets historiske samlings i øvrigt ret omfattende filmarkiv.



I forbindelse med gennemførelse af spareforanstaltningerne vil der inden for visse tjenestesteder og tjenestefelter finde aktivtetsændringer sted, således at personellet inden for tjenestefelterne 16, 31 og 76 må påregne at blive formindsket.

På denne baggrund og i sammenhæng med et behov for at øge personelantallet inden for visse andre tjenestefelter i den udstrækning, der er økonomisk grundlag for, har Chefen for Flyvevåbnet fundet det hensigtsmæssigt at gennemføre en testning af personel inden for de nævnte tjenestefelter med det formål at tilvejebringe det bedst mulige grundlag for personeldispositioner, der bl.a. måtte være en følge af nævnte spareforanstaltninger.

Testning finder sted på frivillig basis og omfatter officerer af B-linien, officerer af reserven, seniorsergenter samt oversergenter og sergenter til frivillig tjeneste.

Testen består af en teoretisk prøve, omfattende en engelsk sprogp prøve, en regne/matematik prøve og en teknisk mekanisk prøve, samt en samtale med hver enkelt deltager i testen. På grundlag af den teoretiske prøves resultat modtager den enkelte en vurdering af egnethed for ændring af tjenestefelt. Samtalen har til formål at belyse den enkeltes ønsker og muligheder i den øjeblikkelige situation. Samtalen er alene af vejledende karakter for såvel den enkelte som for Chefen for Flyvevåbnet.

Der er i forbindelse med skrivelse herom modtaget et antal henvendelser fra tjenestestedernes personel om deltagelse i testen.

Der har allerede været afholdt test ved Flyvevåbnets Rekrutskole. Testning af personel ved øvrige B-enheder m.v. finder sted i løbet af oktober og november måned 1972.

Under Forsvarets Uddannelsesudvalg er der pr. 18 SEP 1972 nedsat en arbejdsgruppe (AVU) med følgende opgaver:

- 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 foretage en løbende vurdering af undervisningshjælpemidlers pædagogiske egnethed bl.a. på baggrund af afprøvninger og forsøg,
- at fremsætte forslag vedrørende anskaffelse/fremstilling af undervisningshjælpemidler, hvor dette 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 rationel forvaltning af forsvarets undervisningshjælpemidler.

Arbejdsgruppen erstatter de to tidligere nedsatte kontaktudvalg vedrørende henholdsvis undervisningshjælpemidler og programmeret undervisning, hvorfor disse to udvalg nedlægges.

I AVU indgår repræsentanter for Forsvarsstaben, Chefen for Hæren, Chefen for Søværnet, Chefen for Flyvevåbnet, Hjemmeværnet, Militærpsykologisk Tjeneste og Forsvarets Brevskole.

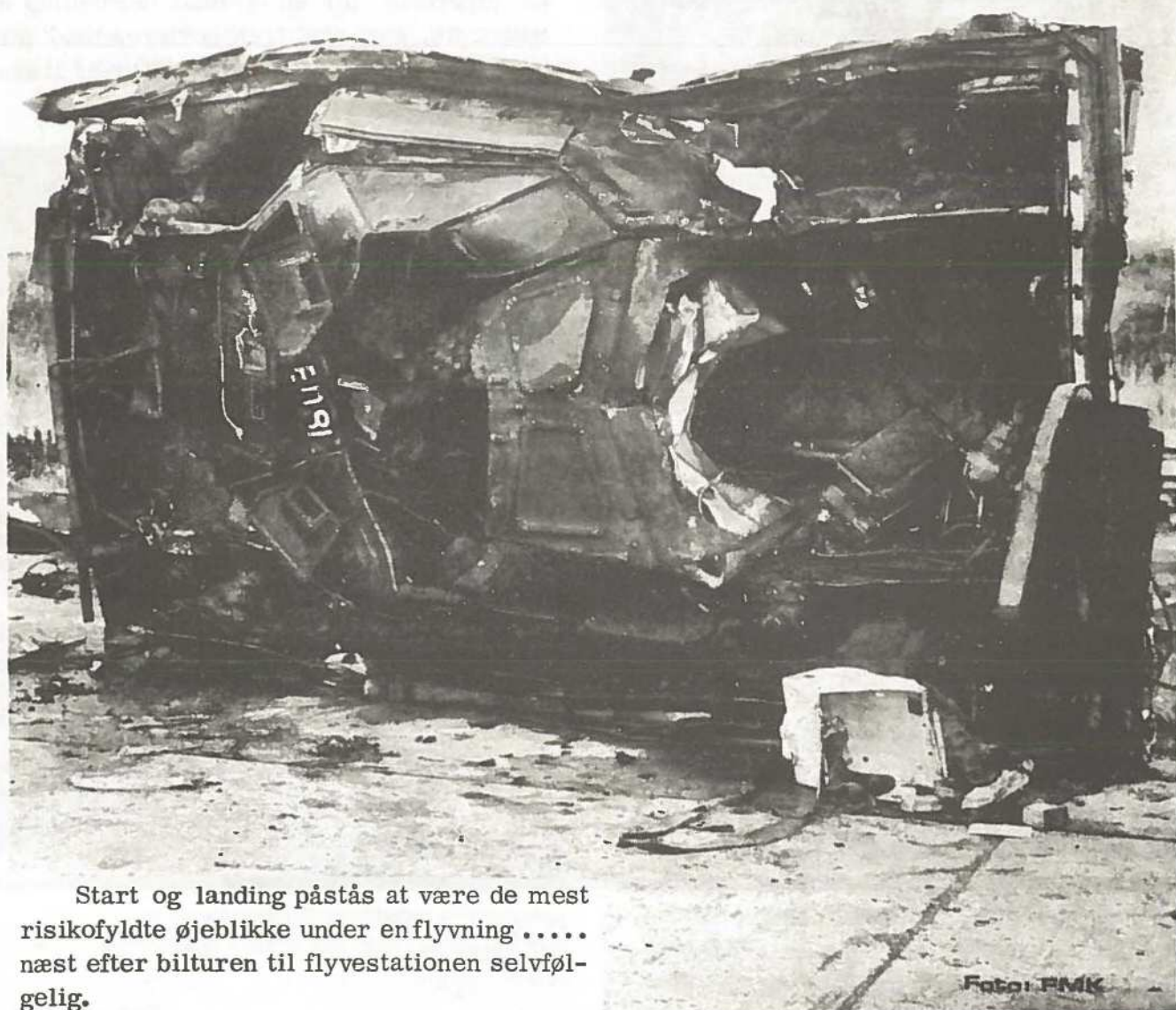
Som flyvevåbnets repræsentant er udpeget major V. Heide, Flyverstabens Uddannelsesafdeling.



FRIBEFORDRING

Forsvarsministeriet og Centralforeningen for Seniorsergenter og Stampersonel har indgået aftale om, at kvindeligt stampersonel har ret til fribefordring i uddannelsesperioden.

Aftalen, der trådte i kraft 1 oktober d.å., svarer til den fribefordring, der ydes værnepligtige menige, og gælder for den første samlede tjenestetid på 12 måneder.

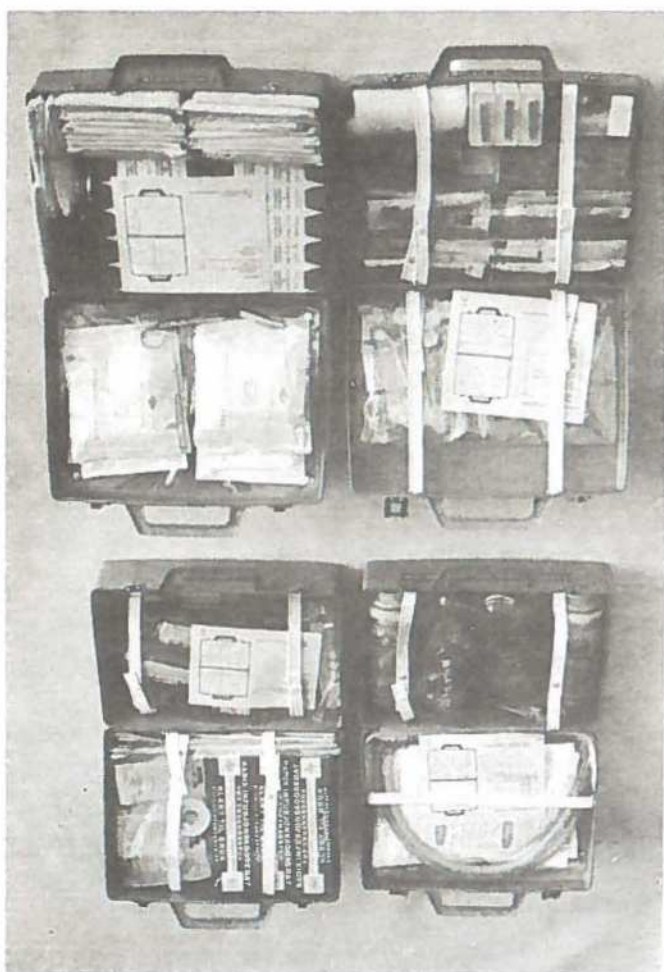


Start og landing påstås at være de mest risikofyldte øjeblikke under en flyvning næst efter bilturen til flyvestationen selvfølgelig.

Foto: FMK



”Flyvende kuffert“



Flyvevåbnet har pr. 1. oktober 72 indført nye katastrofe-kuffertter i SAR-helikopterne.

Kuffertterne, som indeholder udstyr til brug under udvidet 1. hjælpsbehandling, er udarbejdet hos firmaet Åsmund Lærdal i Norge efter anvisning fra den norske katastrofekomité, som ønskede containere med ensartet og standardiseret indhold stationeret i Norge, hvor behandling af katastroferamte kan tænkes at forekomme. Således er alle flyvepladser i Norge - såvel civile som militære - nu forsynet med denne katastrofe-kuffert.

Indholdet i den afviger ikke meget fra det, der siden 1969 har været medført i de danske SAR-fly, men mange af genstandene er gjort mere robuste og sikkert virkende. Fordelen ved denne type ligger hovedsageligt i selve kuffertens udformning, idet den ved åbningen afslører mindre enheder, der helt klart anviser brugeren, hvor udstyret til behandling af respirationslidelser, kredsløbs-svigt, benbrud, forbrændinger etc. befinder sig.

Ved masseskader kan hver af disse enheder anvendes særskilt, og foruden at give stor overskuelighed sikrer pakningen langt bedre end tidligere de enkelte genstande mod overlast.

Denne længe ventede forbedring er dog ikke den eneste fordel ved kufferten, der med sine godt 25 kg kan bæres på ryggen i en sele af en enkelt mand. Det vides, at Falck-Zonen, Københavns Brandvæsen og Sygehusberedskabet mange steder i Danmark samt i vore nabolande påtænker at anskaffe tilsvarende udstyr, således at en af os længe ønsket standardisering af redningsudstyr i Skandinavien nu begynder at tage form.

Kufferten har været stærkt savnet under SAR-beredskabet, hvor en overskuelig pakning og et sikkert virkende instrumentarium er afgørende for en optimal behandling af nødstedte, som skal transporteres med vore helikoptere. Vi glæder os meget over at have den indført nu.



Foto: FMK

Uddannelsesmuligheder i FLYVEVÅBNET

kan være mange ting, heriblandt også navnet på flyvevåbnets udstilling, der "flyver" land og rige rundt næsten hele året igennem. 18 arrangementer er det blevet til med et samlet besøgstal på 343.670 mennesker. I forbindelse med planlægning af sæsonens arrangementer har vi forsøgt at lægge så mange udstillinger som muligt i forbindelse med helikopter demonstrationer, ligesom det har været forsøgt at sikre en kommentator fra flyvevåbnet til stede ved helikopter demonstrationer, hvor disse er foregået uden forbindelse med udstillingen. Endvidere har vi ved sæsonens start udarbejdet pressemapper med omtale og fotos for begge kategorier, som blev tilsendt arrangørerne.

Det nære samarbejde med redningseskadrillen fremkom gennem en indbydelse til at deltage i en udstilling i Forum "Både 72", hvor der som grundidé blev opbygget en at-trap af en redningshelikopter med hoist, således at publikum dels kunne få demonstreret redningsselen, dels selv kunne prøve at blive hejst op i en sådan. Dette blev en så stor succes, at vi fik yderligere to henvendelser om netop denne udstilling, "Forår 72" i Ålborg Hallen og "Ferie for alle 72" i Herning Hallerne. I de 21 dage disse 3 udstillinger varede, blev de besøgt af 150.670 tilskuere, og vi udførte 7440 hoist's med publikum samtidig med, at vi udleverede 9500 stk. brochurer om redningstjenesten og viste filmen "Redning til søs" 145 gange.

Millionhandel i lystfartøjer

Over 19.000 mennesker besøgte i weekenden bådeudstillingen i Forum og Bellacentret, rekord for et sådant arrangement herhjemme.

Mange nøjedes ikke med at se, men havde taget beslutningsdygtigheden med hjemmefra. Det resulterede i fartøjshandeler for langt over en million kroner. Alene af større motorbåde i 100.000 kr.-klassen og derover solgtes der otte, og der var også pænt salg i sejlforende fartøjer i prisklassen

50.000-80.000 kr., foruden at der solgtes en hel del småfartøjer til 5.000-6.000 kr., lige til at sætte i vandet.

Det var en god ide at få Søredningstjenestens berømte helikoptereskadrille 722 til at deltage med en stand med følgende lejlighed til at demonstrere grejet. Helikopterfolkene fik bragende succes på bl.a. at vise helikopternes løfteaggregater, og der var hele tiden kø af folk, som ville prøve at blive hejst i vejret i redningslinen.

Denne succes resulterede i, at flyvevåbnet modtog så mange henvendelser om flyvevåbnets udstilling med redningsstand, at vi lynhurtig måtte omplante den til den normale teltudstilling, hvor den nu indgår som et fast led.

Sæsonens første udendørs arrangement fandt sted på Lolland, hvor borgerne i Sakskøbing havde slået sig sammen om et arrangement til fordel for børnene og ungdommen i byen og oplandet. Måske skyldtes det den egenartede indstilling til løsning af problemer, måske det gode vejr, måske helikopter demonstrationen eller alle tre faktorer i forening, under alle omstændigheder blev arrangementet en virkelig succes, som det var en virkelig fornøjelse at medvirke til.



Og nu fulgte udstilling på udstilling på godt og ondt, og mange specielle oplevelser fulgte med.

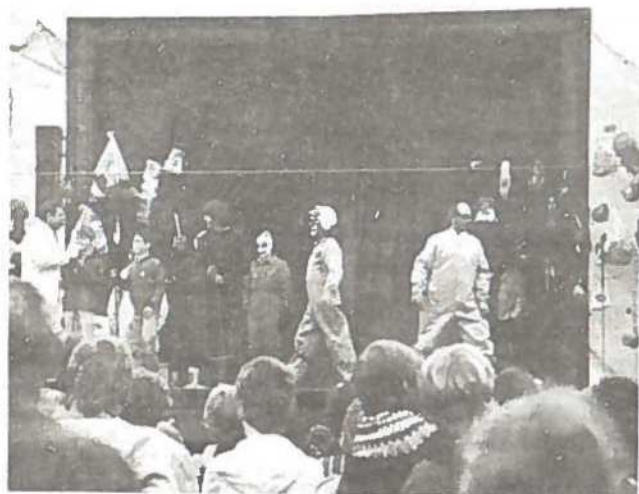
Selvom vi ikke er medlemmer af teltholderforeningen (endnu !) følger vi os dog mange gange hensat som værende en form for gøglere, men at vi ikke er accepteret fremgår vist tydeligt af dette billede fra Als i Østjylland, hvor vi, som de sidst ankomne "gøglere", selv kunne finde en plads på trods af, at en sådan var blevet os udpeget af arrangørerne.





Det store hvide telt til venstre i billedet er flyvevåbnets telt - indgangen må man næsten gætte sig til - og vi måtte erkende, at diskussioner om hensyn til andre udstillere er komplet nyttesløse, enhver er sig selv nærmest, hvilket vi så blot kunne tage til efterretning.

Et mere specielt arrangement var på Dyrehavsbakken, der som sit første onsdags-sommerferiearrangement havde valgt emnet "Luftfartens tegn". En invitation til dette arrangement kunne vi ikke sidde overhørig, selvom det kun var et éndagsarrangement, og vi havde da også godt 4000 besøgende af et overvejende ungdommeligt klientel.



En anden glædelig ting var udskiftning af vor transportvogn. Den gamle vogn, der nok var over 10 år gammel, var formelt blevet kasseret i 1971 og kørte på dispensation til den 10 juli 1972, hvor den nye vogn var færdig. Denne er specielt indret-

tet til dette brug, bl.a. er den indrettet således, at den - tømmt for materiel - kan indrettes som biograf med 25 siddepladser samt et antal ståpladser. Overdragelsen skete på havnepladsen i Rudkøbing, og den nye vogn blev behørigt indviet, som en ny vogn skal - med en bule den allerførste dag.



Uheld af alvorlig art er ellers noget udstillingen har været forskånet for, 7-9-13, men i år gik det galt. Umiddelbart efter at dyrskuet i Odense havde lukket søndag aften trak en tordenbyge af dimensioner hen over det fynske land. Efter avisernes oplysninger næste dag kunne vi konstatere, at der på 4 timer var faldet over 100 mm regn, og det var mere end teltet kunne klare. Af de atten baner teltets top er syet sammen af, revnede de ni samtidigt med, at det gik en del ud over det indvendige materiel, men det kunne vi jo kun tage som en oplevelse, og så iøvrigt se at få sat skik på det hele igen inden næste weekend, hvilket også lykkedes især ved stor imødekommenhed fra Randers teltfabrik.



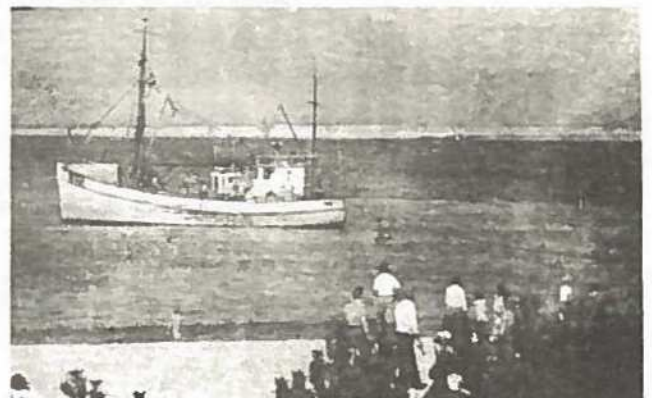


At både udstillingspersonellet og udstillingen kan anvendes til mange forskellige ting fremgår vel også af billederne her. I Odense havde vi det fornemme job at sørge for flaghejsning hver morgen; og når vi får besøgstal opgivet fra de forskellige arrangementer, håber vi da, at det ikke er alle, der benytter udstillingen som frokosttelt, som billedet viser fra Åbenrå, hvor vi oplevede nogle af denne sommers varmeste dage.



Fra de "rene" helikopter demonstrationer er der særlig en, der ligger langt fremme i "huskeren". Det var demonstrationen i Thyborøn, hvor der som specialarrangement var indlagt mulighed for, at fiskerne og

helikopterbesætningen kunne udveksle gensidige erfaringer efter demonstrationen. Helikopter demonstrationen, der var planlagt til kl. 1300, var et led i en samlet demonstration om redningstjenesten på vestkysten, herunder også den gamle form for redningsaktion med redningsstol. Og da flyvevåbnet gennem sin pressemappe havde meddelt, at en kommentator ville være til stede ved demonstrationen, havde man snildt fra arrangørernes side aftalt, at den pågældende samtidig kunne kommentere det øvrige redningsarbejde. Dette fik han dog først at vide få sekunder før arrangementet løb af stablen, samtidig med at det blev meddelt, at helikopteren var forsinket på grund af en aktuel mission - og at der var ca. 3.000 tilskuere. Det lykkedes at holde aktionen i gang til kl. 1615, hvor redningshelikopteren endelig kom frem efter ialt 3 udsættelser, alle på grund af aktuelle missioner. At kommentatoren efterhånden var det udtrykte billede på en træt gammel mand - en normal redningsdemonstration tager max. 30 minutter - er vel forståeligt, og da besætningen efterhånden også følte sig lidt "brugte", havde arrangørerne stabled en middag på benene på det nærliggende motel. For at gøre det "hele færdigt" blev helikopteren scrambled midt i maden for at gå ud og lede efter en gummibåd, der var stukket til havs fra Thyborøn; dette gjorde dagen både fuldendt og mindeværdig!



Ja! som tidligere nævnt: mange specielle oplevelser fulgte med!

Her et par fact's for 1972: 28 oplysningsarrangementer heraf 10 rene helikopteropvisninger, 58 udstillingsdage, ca. 370.000 tilskuere, 20559 stk. brochurer udleveret og film vist 524 gange.



Årets sidste arrangement fandt sted på Bornholm, hvor man holdt "Åbent Hus" med deltagelse af både søværnet og flyvevåbnet. Vi var nu nået hen i midten af september, hvilket plejer at være det normale tidspunkt at sige "stop for i år", hvilket vi gjorde. Vi pakkede vores sydfrugter incl. røgede bornholmere sammen og drog hjem, hvor vi satte støvlerne, til næste sæson starter.

↙ ↘

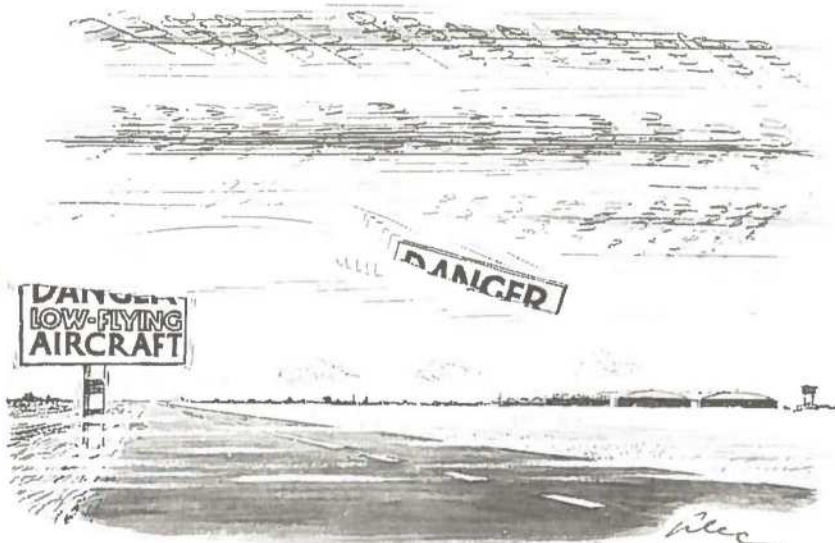
Og sæsonen 1973 er allerede så småt begyndt, idet vi har modtaget invitation til udstillingen "Både 73" i Forum 10-18 marts og til udstillingen "Forår 73" i Ålborg Hallen 28 marts til 2 april.

I forbindelse med reorganiseringen af Flyverstabten med indflytning i Minipentagon i Vedbæk flytter flyvevåbnets udstilling pr. 1. februar 73 ud under Flyvevåbnets Rekrutterings auspicer i Jonstruplejren.

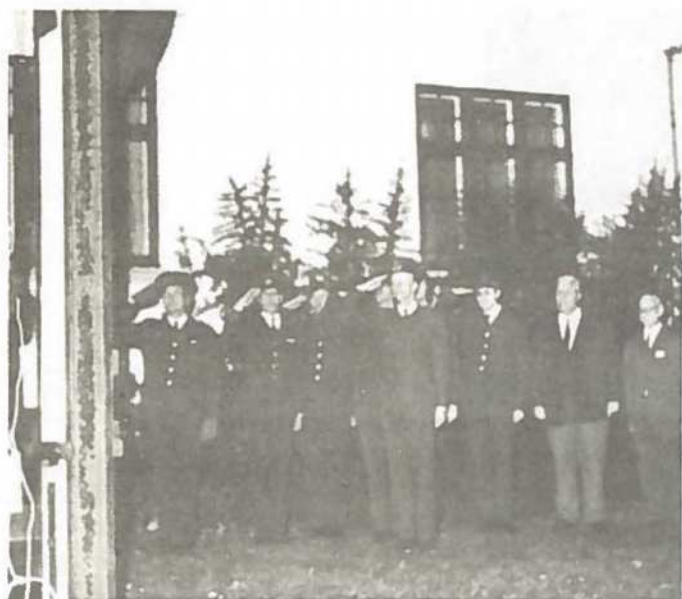


Skulle der være læsere, der har læst denne artikel til vejs ende, og som ligger inde med oplysninger om interessante arrangementer, hvor flyvevåbnet med fordel kan deltage, er man selvfølgelig meget velkommen til at lade en lille fugl videregive sådanne oplysninger til undertegnede på tlf. 971533 lokal 35.

Dalme



Lidt historie

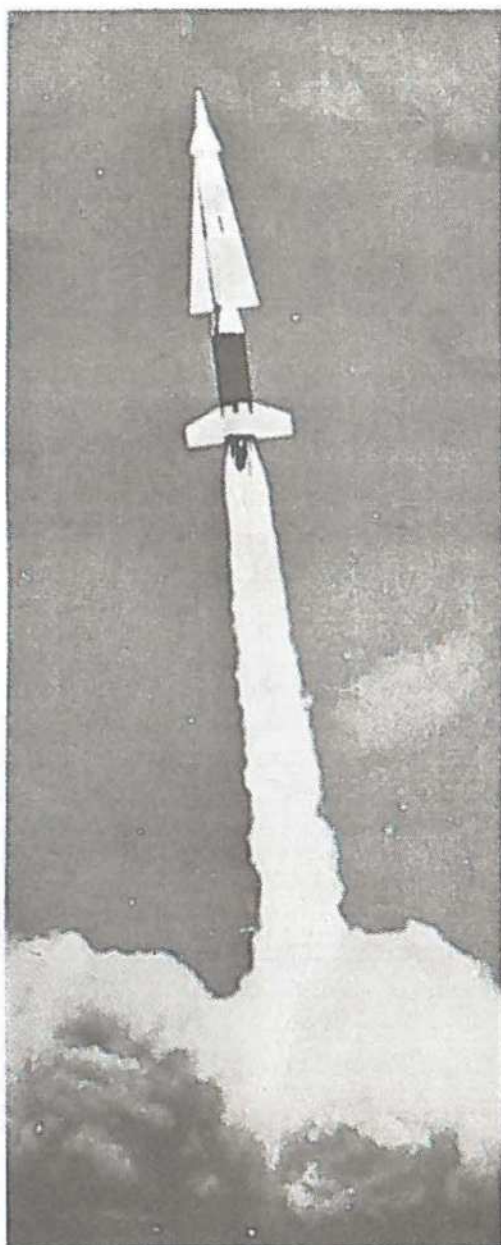


Den 31. oktober d.å. blev der skrevet Flyvevåben-historie, idet Flyvestation Vedbæk officielt blev nedlagt som kommandantskabsforvaltende enhed.

Dagen efter - den 1. november - indviede man den nye Forsvarskommandobygning - Mini Pentagon - og "Kommandantskabet i Vedbæk" blev pr. samme dato oprettet direkte under Forsvarskommandoen, med oberstløjtnant i hæren G. Bladbjerg som chef indtil videre.

Kommandantskabet er tillige kommandantskabsforvaltende myndighed for etablisementet Flyvestation Vedbæk og de her indkvarterede myndigheder m.fl..





GODT NYTÅR